

平成27年4月8日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会の第47回基本政策部会を開催させていただきます。

進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の石塚でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

始まります前に、一言お詫び申し上げます。今回、先生方に入館いただきます際に一部不手際がございまして、入館の際にご支障があったということでございます。改めまして、お詫び申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長 深澤よりご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長 深澤です。今日は、春とは思えない寒い日にもかかわらず、先生方、お集まりいただきまして、ありがとうございます。久しぶりの基本政策部会ということで、約1年ぶりということであります。今回の議題と申しますか、先生方にお願ひしたいのは、平成24年6月にまとめていただきました建議中間とりまとめにつきまして、これまでいろいろとこれに沿って行政施策を進めてまいりましたけれども、これまでの間、いろいろな社会の動きの中で、進んでいるもの、あるいは進んでないもの、いろいろとあります。

特に4つのテーマについて今回はご議論いただきたいと思うんですけれども、この建議をいただいてから約3年になります。その間に起きたこととして、まず1つは、平成24年12月、笹子の大きな事故がありました。それを1つのきっかけとして、老朽化対策、メンテナンス、どうしていこうかということで、これは国民的に大変大きな議論となりました。特に老朽化につきましては、緊急提言を途中でいただいたりということで進めてまいりましたけれども、今後の進め方につきまして、さらにご議論いただければと思っております。

2つ目は、相次ぐ災害でございます。去年は噴火に始まり、地震、雪、台風、土砂災害、いろんなことがありました。さらには、南海トラフの地震であるとか首都直下の地震、災害のリスクが非常に高まっている中で、道路の防災につきましても、改めてそのあり方に

ついでいろいろと議論がなされているわけでございます。これまでの取り組みのご紹介とあわせて、さらに先生方からいろいろなご示唆をいただければということでございます。

それから、3つ目につきましては、例えば、全国的高速道路、1万4,000キロですけども、おおむね8割が概成しつつあります。それから、首都圏3環状道路につきましても、現在7割、これがあと1年たつと、大体8割ができてくるという中で、従来よりご議論ありますように、なるべく規格の高い道路に交通を上げて、そして、生活道路、一般道路については、もうちょっと歩行者とか自転車、あるいは生活を考えた空間にしていこうじゃないかという話があります。特に交通安全につきましては、全国でまだ4,000名の方が年間に亡くなるという中で非常に重要な課題だと思っています。高速道路をうまく賢く使うということにつきましては、別途、国土幹線道路部会で料金施策等、ご議論いただいておりますけれども、いよいよ、今度は一般道路について、より賢く使って、交通安全を含めて、いろんな施策をしていく必要があるんじゃないかと、そんなような議論ができるような状況になってきたということで、一般道路につきましても、特に暮らしの道の再生のようなことにつきまして、これまでの取り組み、それから新しいあり方についてご議論いただきたいと思っています。

それから、最後、4番目ですけども、昨今、地方創生という議題が日本の大きな課題になっておりますけれども、建議中間とりまとめの中で、道路の新しい価値という話がある中で、道の駅につきまして、コンパクト・プラス・ネットワークのコンパクトの部分で、いろんな取り組みをさせていただいて、これが地方創生にかなりの部分でお役に立っているんじゃないかと思っています。この道の駅を中心とした取り組みをご紹介させていただくとともに、さらに、道の価値をいろんな面で高めていくためには、どんなご議論が必要かということで、今回、4つのテーマを出させていただきました。

これら4分野につきましては、今申し上げたように、幾つか取り組みをしていますけれども、まだまだ悩みが深いところがあります。ぜひ先生方のアドバイスをいただきながら、いいものにつきましては、ぜひ平成28年度の新しい施策として取り組んでいきたいと思っておりますし、制度改正が必要なものにつきましても積極的に取り組んでまいりたいと思っております。特に道路局の若手は、そういうことについて今一生懸命燃えているとのことで、ぜひ先生方のアドバイス、よろしくお願ひしたいと思っています。限られた時間でありましても、ぜひ忌憚のないご意見をいただければと思っています。よろしくお願ひします。

以上です。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず、お手元の資料確認をさせていただきたいと思います。上から、配席図、議事次第、委員名簿に加えまして、資料1といたしまして、「『道路分科会建議 中間とりまとめ（H24.6）』および『道路の老朽化対策の本格実施に関する提言（H26.4）』のフォローアップについて」、資料2といたしまして、「機能分化による暮らしの道の再生～交通安全～」、資料3といたしまして、「道路が有する新たな価値の創造～『道の駅』による拠点の形成～」、資料4といたしまして、「安全・安心の確保～道路の防災・震災対策～」、資料5といたしまして、「道路の老朽化対策の本格実施に関する取組状況について」、それから、参考資料といたしまして、「技術基準の制定・改正について」がございます。

資料の漏れがございましたら、お知らせいただきますよう、お願いを申し上げます。よろしいでしょうか。

また、本日の部会議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。

それでは、委員のご紹介に移りたいと思います。今回から、新たに2名の先生方が委員に選任されておりますので、ご紹介をさせていただきます。

石田東生委員でいらっしゃいます。

【石田委員】 筑波大の石田です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 それから、本日は所用によりご欠席ですが、屋井鉄雄委員が選任をされております。

また、本日は草野満代委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡をいただいております。

本日ご出席委員の方は、総数11名のうち9名でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

なお、道路局長の深澤におきましては、所用によりまして、審議の途中で中座をさせていただきます。あらかじめご了承賜りますようお願いを申し上げます。

それでは、議事進行を家田部会長にお願いをいたします。

【家田部会長】 それでは、審議を開始させていただきます。議題はお手元のとおりでございますが、まず、(1)で「今後の進め方」、全体的な流れ、その辺をご説明いただき

ましょう。特に、前回出している中間とりまとめが、考えてみると、もう3年前だった話なので、復習しないと、何を言ったか忘れていきますので、若干復習も込めながらご説明いただきましょう。よろしくお願いいたします。

【企画課長】 企画課長の石川でございます。

今後の進め方につきまして、冒頭、局長から大分話がありましたけれども、簡単に補足をさせていただきたいと思います。資料1のA4の紙と、その次のページのカラーのA3の紙で説明をさせていただきますが、カラーのA3は、平成24年6月に分科会の建議として中間とりまとめをいただいたものを1枚の紙にまとめたものでございます。大きく7項目にまとめてございまして、その中で、本日ご議論いただくのが黄色く着色した部分の4項目、その中で青囲みをした部分でございます。A4の紙を見ていただきますと、この4分野、「道路の賢い使い方による多様な利用者の共存」ということで、道路の機能分化、2つ目が「新たな価値の創造」ということで、道の駅による拠点の形成というのを中心にお話をさせていただく。3つ目が防災、安心・安全の確保というところでございます。それから、4つ目が道路の老朽化対策の本格実施のフォローアップというところで、これは昨年の4月に「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」というのを取りまとめたいただきましたので、そのフォローアップという形になります。

今回ご議論をいただきまして、次回、また7月頃にご議論いただこうと思っておりますが、それを受けまして、我々といたしましては、来年度の概算要求、制度要求等に生かしてまいりたいと考えておりまして、今回は、今回ご議論いただけなかった部分、新たに追加してご議論いただくという予定にしております。全てというわけにはいきませんが、進捗状況に応じて、今回ご議論いただけなかった部分も追加をしたいと考えております。

それでは、この黄色い4分野につきまして、それぞれ担当課長から個別にお話をさせていただきますまして、実際ご議論いただきたいと考えております。

【家田部会長】 よろしいでしょうかね。大体そういう流れでいくということで、中間とりまとめですので、その後、どういうふうにやったかなというフォローアップになるんですけれども、結局は、そうすると、夏くらいを目途に中間とりまとめの次の何らかのステートメントを出すという理解でよろしいですか。

【企画課長】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。皆様、そういう運びでよろしいですか。あり

がとうございます。

それでは、これから各論に入りますが、よくあることなんですけれども、フォローアップというのは、大体が、こんなにやっています、あんなにやっていますという話が多くて、そんなにやっているんだったらもういいだろうという感じがしないでもないんですけれども、むしろ、まだこういうところをもっと強化すべきであるとか、ここは抜けているんじゃないとか、その辺をご注意いただきながら聞いていただいて、それぞれご発言をいただくようにしたいと思います。

1項目ずつ説明、意見交換ということでよろしいですか。

【企画課長】 はい。

【家田部会長】 お願いします。じゃ、早速、1つ目の「機能分化による暮らしの道の再生～交通安全～」についてご説明をお願いします。

【環境安全課長】 それでは、環境安全課長の池田豊人と申します。私から説明させていただきます。資料2を出していただけますでしょうか。

資料2の題にございますように、幹線道路と生活道路、この機能を分化することで交通安全を図っていこうと、このような取り組みについてご意見を頂戴したいと思います。

1枚おめくりください。まず、交通事故の状況でございますけれども、上の四角囲みにありますように、事故者は昭和45年のピークは1万6,000人余りでございましたが、4分の1の4,373名までに減少しております。特に自動車乗車中の死者は先進国で最小になっておりますけれども、歩行者、自転車、こういった乗車中の事故は先進国では最下位になっておりまして、交通事故死者数のうちの約半数の2,184人の方が歩行中あるいは自転車乗車中に亡くなられているということでございます。また、2,184名の半数の方が自宅から500メートル以内で亡くなっている、こういったことが我が国の現在の特徴でありますし、歩行者、自転車、こういった場合の事故を大きく減らすことが今後の最大の課題かと思っております。

1枚おめくりください。一方で、道路の状況でございますが、先ほど局長から話がありましたように、幹線道路についてはまだまだミッシングリンク等ございますけれども、大分進んできておりまして、首都圏の環状道路は、10年前は3割でございましたけれども、7割までできてきたということがございますし、主なバイパスについても各地で開通しておりまして、この右の例は埼玉の上尾の例でございますけれども、17号が混雑するというところで、上尾道路のバイパスを整備してまいりましたけれども、これが開通した関係で、

いわゆるもともとの幹線道路、一番右にある17号の現道と新しくできた17号の上尾道路、こういったものについて交通量が伸びておりますけれども、その間を網の目のように、生活道路と言われている県道とか市道ありますけれども、そういったところの交通量は減っていきまして、交通事故も減っていると。こういうようなところが各地で見られますので、こういったことをさらに進めていくということかと思えます。

1枚おめくりください。先ほど言いましたように、機能分化を進めるということでございまして、生活道路で歩行者、自転車中心の安全な暮らしの道を実現するということが、幹線道路ができてきたことで、今こそできる時代になったのではないかということでございますので、こういった状況下で、歩行者、自転車の乗車中の死者数を、今の2,184名を半減するようなことを目標にしたらどうかと思っております。

特に大事なものは2つございまして、左側は安全な幹線道路、一般道路について、高速道路は10分の1の死傷事故率ですが、こういったところ、ぜひ今後、より乗っていただいて、生活道路の負荷を軽くするようなこととか、右のほうは、生活道路の速度を徹底的に落として、30キロ以下になりますと死亡する確率がうんと減るものですから、こういったことで半減を目指したらどうかということでございます。

次をおめくりください。今申し上げましたように、大きい柱は生活道路の速度抑制、それから、幹線道路への交通の転換、それと自転車の問題をどうするか、この3点かと思っております。

次、おめくりください。生活道路の速度抑制ですけれども、まず第一に生活道路の構造の仕様を、現在はっきりしておりませんので、そういったことをはっきりさせることが重要ではないかと思っております。生活道路新仕様を標準化して、基準もつくり、進めていったらということで、具体的には、生活道路が現在、歩車混在になっておりますけれども、歩行者、自転車中心の空間へ転換をするということで、具体には幹線道路から生活道路の入り口、右の絵で言いますと青い丸ですけれども、入りにくくすること、あるいは、生活道路の中の速度を抑制すること、あるいは、歩道がないような場合でも、車線を削減してでも、歩行者、自転車に必要な幅員を優先的に確保するという、こういったことの基準をつくって、新仕様を標準化することで徹底したらどうかということでございます。

次、おめくりください。また、現在までは、生活道路というのは非常にデータがとれなかったんですけれども、今、IT技術の活用でデータがとれるようになりましたので、下の左にありますように、富山の例ですけれども、通過交通が多いところがピックアップで

きるようになりました。これでいきますと、オレンジとか赤とかこういったところなんですけれども、こういったところを抽出して、徹底的に速度の抑制を図っていかう、こういうことでございます。

次、おめくりください。2つ目は、生活道路については市町村管理の道路が多いわけなんですけれども、市町村に対してしっかりやってくれということではなくて、市町村の取り組みを誘導かつ支援するような、こういったことをどうしたらいいかというのが大きな課題でございます。また、ご意見を賜りたいと思います。現在考えておりますのは、下のところにありますように、まず、先ほどのビッグデータを活用して、やらなきゃだめなところを見える化して、やらなきゃだめなところについて、先ほど言いました新仕様を適用することを指定して、そのエリアにつきまして、国が市町村の要請に応じて助言をしたり、実際に国も入って分析をしたり、場合によっては、市町村に対して注意喚起も行っていくようなことを、「暮らしの道再生戦略」という形で、今後進めていったらどうかということでございます。

次、おめくりください。3つ目は、この生活道路の対策は、自動車の速度抑制というようなことで、一部の住民の反対に遭うケースがあるんですけれども、そういったものをどう克服していくかが課題でございます。具体的には、平成24年度から通学路対策というのを全国で進めておりまして、その体制を継続することが重要と思っております。左のところにありますように、この体制の特色は、従来は道路管理者と警察が特にこういった取り組みをやっていたんですけれども、この通学路対策では、そこへ学校関係者に入っていたというところでございまして、この3者体制をぜひ継続するようなことを考えたらどうかということでございます。

次、おめくりください。次に、幹線道路のほうですけれども、幹線道路については、より安全にするために、これも、これまでは事故が起こったところに対してどうするかということを考えていたんですが、これもビッグデータがとれるようになりまして、いわゆるヒヤリハット箇所、急ブレーキを踏んだ箇所がわかるものですから、そういう事故は起こってないけど、潜在的に危ない箇所について政策を展開するようなことを進めたらどうかということでございます。

次、おめくりください。もう一つは、高齢者の死者が非常に多くなっておりまして、約半数が高齢者でございまして、特に横断中の事故が多いということでございます。そういったことで、下にありますように、これ、宮崎県の例ですが、二段階横断歩道を今回入れ

ましたけれども、これを全国的に広げたらということでございます。

次、おめくりください。3番目は自転車の問題でございます。自転車乗車中事故の死傷者は、実は交差点で4分の3が起こっていきまして、特に歩道を通っている自転車が、急に交差点の中で車と出会うものですから、出会い頭の事故が多いということでございます。そういうことから、警察庁と一緒に、自転車は車道を通ってもらうようなことを推進しております。車道走行を前提に、市町村にネットワーク計画をつくってもらっておるんですけども、ネットワーク計画をつくっていただける市町村がまだ67にとどまっております。なぜできないかということなんですけれども、聞いてみると、うちの道路は幅が狭いから、なかなか空間はできないということで行き詰まっているところが多いわけでございますので、ここを何とかしないといけないということでございます。

次、おめくりください。幅が狭くても、生活道路において、右の写真にありますように、いろんな路面表示を行うことで、かなり効果があるということが幾つか報告されておりますので、こういったことを市町村のほうへしっかりと指導して誘導したいと思っております。

それから、次のページをおめくりください。この例も、路肩を使ったり、いろんな工夫で、今の幅の中でやれることがあろうかと思っておりますので、こういったことを進めていったらどうかということでございます。

最後のページでございますが、今ご説明したことのまとめみたいなものをつくってみました。今回の取り組みの一番の課題としては、どうやって減らしたらいいのかということと、真ん中の段にありますように、市町村がやっていかなきゃいけない部分があるんですけども、それをいかに国とか県がうまく誘導したり応援するかという、そういったところについてご意見を賜ればと思います。

それから、3番目は、自転車の問題について、今の方向性についてのご意見を頂戴できればと思います。

以上でございます。ありがとうございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。それでは、ただいまの論点につきまして、15時40分くらいまで、目途ですけれども、議論の時間をとりたいと思っております。一段落するまでご発言いただいて、まとめてお答えいただくようにしたいと思います。いかがでしょうか。今日のテーマだと、久保田先生が一番ジャストフィットという感じがするんですが、まず、どうぞお願いします。

【久保田委員】 ありがとうございます。それでは、幾つか申し上げたいと思っております。

まず、簡単な話から。5ページのライジングボラードの写真を載せていただいています、※がついていて、右下に「導入に向け関係機関と検討中」と書いてあるんですけども、ある意味、そうではありますけれども、この写真の場所は新潟市でありまして、これは実際に本格導入されていますので、ぜひそのことをよろしくお願い申し上げたいと思います。去年8月1日から、もう実験じゃなく本格導入されております。

それから、同じページのところで、仕様として、まず入りにくくすることと、2つ目として、速度を抑制することがあるんですけども、ぜひ、もう一つ加えていただきたいことがあります。生活道路の事故で非常に多いのが、交差点の特に信号のない交差点での出会い頭事故でありまして、ということは交差点のところでちゃんと止まらせることが非常に重要なことであります。したがって、交差点での注意喚起をするというようなことをぜひ方針として入れていただきたいということでもあります。

実は、この仕様の標準化という取り組みについて、私もこれに参加させていただいているんですけども、その中でぜひお話をしたいと思っているんですが、例えば、この右の地図の中に青い丸があります。これは今、進入抑制策という意味で書いてあるんですけども、これは逆に生活道路から幹線道路に出る車に対しては、まさに先ほどの注意喚起になるわけですね。例えば、こういうところにハンプを置くと、左の上の写真のスムーズ歩道になるわけですね。これを誰がやるかという話であります。これ、数年前にこの場所で申し上げたような気もするんですが、例えば、青いのは多分、県道か国道、幹線道路側になるんですが、青いところから1本奥に入った緑色の丸、例えばこれは交差点の10メートル手前にハンプとか狭さくとかを置くということが非常に効果的なわけですけども、これを誰がやるかなんですね。ここは道路管理上は市道でしょうから市がやるということになるんですけども、ここで注意喚起する目的は、幹線道路での事故を減らす、なくすということなので、施策の目的は幹線道路側にあるわけですね。なので、目的オリエンテッドでいくと、この1つ目の緑の丸を幹線道路の管理者にやっていただくというのはあるんじゃないかと私は前から思っております。これを先ほどの、例えば、7ページの国、県、市町村の連携というようなこの組織の中で、そういう議論ができると導入が非常に進むんじゃないかと私は思っておりまして、ぜひもう一度ご検討いただきたいなと思います。

それから、最後にもう一つだけ申し上げます。自転車の話がありまして、これ、非常にいい話でして、12ページのところで、ピクトグラムの設置の推進というのがあって、こ

それは全くこのとおりで非常にいいんですが、なぜピクトグラムでいいのかということ、理由とともに自治体に伝えていただきたい。つまり、なぜ自転車の議論のときに、ずっとこういう話をしてきたかということ、いわゆる自転車の事故の多くは認知ミス、操作ミスじゃなくて認知のミスによって起こると。ドライバーが自転車がどこにいるかわからない、自転車も、どこで車と錯綜するかわからないということが事故の大きな理由であるということで、自転車はここを走るんだということ、自転車自身にも車のドライバーにも示すことが、このピクトグラムによって事故が大幅に減る大きな理由です。なぜピクトグラムがいいのかという理由もぜひ伝えていただいて、納得していただいて、自治体に導入を推進していただきたいと思います。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかの方もどうぞご発言ください。じゃ、石田先生。

【石田委員】 ありがとうございます。何点かあるんですけども、安全というのは大事なんですけれども、これからさらに、その先に快適で元気で健康な生活ということ、特に住宅地周りの道路を考えるとときには非常に大きな項目になってきようかと思っておりますので、その辺の視点をぜひ盛り込んでいただきたいということです。

あと、高齢者の話をされていましたが、先進国とやっぱり違うのは、全人口における高齢者の占める割合と事故死者数に占める高齢者の割合って日本が突出して比率が高いわけですね。だから、そのところで高齢者の問題ということ、もうちょっとフォーカスを当てたほうがいいんじゃないかと思いました。

そこで、自転車については取り上げられているんですけども、自転車に乗れるような元気な人だけじゃなくて、ちょっと足腰弱って、補助的な交通手段が欲しいよねということで、例えば、イギリスなんかではクラス3とか、EUではL5とL6といったような電動の結構高速度で走る車なんかが、もう規格化されておまして、しかも無免許で乗れるという、そんな制度がありますよね。そういうことも多分、これから日本で出てくると思うんですけども、そういうのをどう考えるかという視点も必要かなと。

ただ、日本で超小型モビリティというと、ルノーのニューモビリティコンセプトとか、トヨタ車体のコムスとかという、ああいう速いやつが今はぱっと出てきちゃって、なかなか危ないねということになるんですけども、もうちょっと低速の、いろんな意味で優しいのがヨーロッパでは関心を得ていますので、そういうことが大事かなと思います。

それと、なるべく短くしますけれども、実態がビッグデータで明らかになるとおっしゃいましたけれども、直轄の国道はそうかもわからないですけれども、今、E T C 2.0の地上アンテナが直轄国道だけには精力的につけていただけて、それは非常にありがたいですけれども、そのほかの道路ってなかなか難しいですよ。そうすると、カバーエリアからするとどうなんだろうかということで、道路交通のモニタリングは国の責務であるから、直轄だけじゃなくて、補助も県道も含めて、きちんと設置するというようなことが、いろんなところに多分効いてくると思うんですね、暮らしの道だけじゃなくて。そういうこともぜひお考えいただきたいということ。

あと、12ページのこういう自転車道で、これはこれですばらしいと思うんだけど、いつまでこういう分離が基本思想でいくんだろうかと。久保田先生、詳しいんですけども、シェアードスペースは分離じゃなくて融合させちゃおうという、逆の方向からうまくいっている例もあるわけですね。いろんなところで難しいことがあると思うんだけど、そういうことも考えたらどうだろうかとか。

あと、最後、質問なんですけれども、一番最後のページに書いてある「法定協議会」というのは、密接関連道路の道路管理者同士の協議会という、そういうことですか。

【家田部会長】　　じゃ、後で答えていただきましょう。よろしいですか。どんどん、1人1分以内でいきましょう。根本先生、勝間先生。

【根本委員】　　機能分化ということがうたい文句になっていますけれども、道路で幹線道路と生活道路という2通りで考えていますが、もっといろんな分類しながらやっていく必要があると思います。幹線道路については、大型車誘導区間という考え方がありましたけれども、大型車専用道路にしても、いろんなランクの道路があったほうがいいと思います。それから、乗用車専用道路もあったほうがいいかもしれません。

ただ、生活道路に関して、歩車分離するのか歩車共存でいくのかというのは、これはまさに政策判断というか、難しいところですが、基本はやはり分離だと思うんです。最後の住宅地の周りでは共存でうまくやる、シェアードスペースかもしれませんが、生活道路は分離しながら、自転車を優先するところとか、それこそ小型モビリティとか車椅子、目の悪い方、そういう方をいろんな形で、ここを主に通らしてもらいたいにして分離するのが基本かなと思います。分離するのか共存でいくのかというのが、重要なポイントになるんじゃないかと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。勝間さん、どうぞ。

【勝間委員】 自転車道ガイドラインの制作に携わっておりまして、このように実現したことを大変喜ばしく思っております。自転車道に関しましては、確かにピクトグラムはとてもわかりやすいんですが、私たち、色分けをかなり推奨していたんですよ。やはり視認性が高いということで。ですので、ピクトグラムに加えて、色分けの推奨もやっていただいて、かつ、久保田先生がおっしゃったとおり、これでどのぐらい実績が上がっているかということを証明した上で、予算を積極的につけていただいて実行していただければと思います。うちのほうでも色分け自転車道が出てきて、とても走りやすくなっていると思っています。

残り2点。2点目が、ビッグデータをどういうふうにするかということなんですけれども、これもガイドライン製作に使えませんか。道路に対して、さまざまなランクづけを行って、ランクごとに、どういう車で、どういう歩行者、どういう生活者を誘導するかということについて、ある程度ガイダンスを設けたほうがいいと思うんですよ。そのガイダンスに従って、強制力ではないですけども、進入禁止のようなガイドラインが、地方自治体や、その他道路管理者が作りやすくなるようなものが、自転車道ガイドラインのときのようなものがあれば望ましいんじゃないかと思えます。

3点目が、小型モビリティのことについて、今回、特に触れられてないんですけども、私、いろいろ実験をしております、最近ですと、中国で中国製のキックボードを公道化し、時速30キロ以内の原付としてずっと走っています。もう1台つくろうと思っているのが、時速20キロぐらいのEVなんですよ。中国では、これ、合法でして、いろいろ売られているんですが、それに簡単な安全装置を付けて、今、椅子とかを頼んでいるんですけども、こういったものを、将来的に自転車空間なり何なりに共存させるのかどうかということと、現在、おっしゃるとおり、お年寄り、ほんとうに乗れないので、じゃ、シニアカーで十分かということ、やっぱり格好悪くて乗りたくないと言うんですよ、みんな。なので、格好いいシニアカーみたいなものが、ちゃんと移動できるような空間、おそらく自転車道と併用でいいと思うんですけども、そのような形で、実はこれ、「自転車道」という名称に関しても、当面は「自転車道」でいいと思うんですが、もしそのような小型モビリティの進化が進めば、ぜひそういったものを使える道路にさせていただけるとありがたいなと思っています。加えて、そういう小型EVに関して、もう少し寛容に見ていただきたいなということです。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかに。太田先生、どうぞ。

【太田委員】 生活道路ということですので、1点だけお願いをしたいと思います。国が市町村と連携して、いろんな形で安全対策を進めていただくのは大変結構だと思っています。しかし、生活道路なので、地域によって状態が違いますし、子供たちがいなくなったところは、通学路が使えないということもありますので、公共交通側とか交通警察とかと協力していただいて、国の段階では道路のことを考えていけばいいのですけれども、地方では、ほかの手段と目的との関係もありますので、地域ではなるべく横割りで対策を進めていただくような仕組みにしていいただければいいと思います。

【家田部会長】 羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 2点あります。暮らしの道がどれぐらいのスケールの政策かというのが、何となくはわかるんですけども、道路交通センサスのBゾーンのサイズ間の動きは道路交通センサスでわかりますが、Bゾーンの内側をやろうとしているとすれば、この中をビッグデータだけでやれる話、やれない話もあります。ゾーンの中をどういうふうに計るのか、ある程度パッケージ化された、何らかの調査の方法と、それによって何を明らかにするのかということ、もう少し明確にまとめていただくとやりやすいのかなと思います。

もう1点は、こうした対策をやる際、地元の方から反対を受けるケースもあるんですね。そのとき、一番よく聞くのは、データということもあるんですが、やはり事例でございます。ベストプラクティス集のような、新潟の先ほどの話もありましたが、先行してやられている地域があると思います。ぜひそれを整理いただいて、現場がそれを参照し、説明しやすい体制をつくっていただくことが重要という気がいたしました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。朝倉先生、お願いします。

【朝倉委員】 今日の資料に書いてもらっていることは、基本的には非常にいいことで賛成です。特に、データを活用して、データの分析に基づいて計画、立案、評価をしましょうというスタンスについては全く賛成するところではありますが、例えば、6ページにあるように、抜け道を使っていることが多いよねということが、仮に現状の使われ方のデータを分析することによってわかったとして、では、一体、この地区の道路をどう使ってほしいのかという視点があわせて必要なんじゃないかと思います。

例えば、6ページの左の図で色がオレンジになっている区間がありますが、ここを通過

していた車は、一体、このネットワークをどう使ってほしいのかと。左側に迂回してほしいということなのか、あるいは、また別の使い方をしてほしいのかということもあわせて議論していかないといけない。大きな迂回をしないと難しいということも場合によっては起こるかもしれない。そもそもどういった使われ方をしてほしいのか、そういった利用の仕方が可能なのかということもあわせて見ていく必要がある。データで現状分析をするだけではわからないのかなと思いますので、そういったことをやっていただくと、なおベターなんじゃないかと感じました。

以上です。

【家田部会長】 大串先生、どうぞ。

【大串委員】 2点あります。

1点が、通学路の推進体制の中で、市民の皆さんの中として、教育委員会、学校、PTAを取り込んでおられるのはすごくいいことだと思いますけれども、ここの中にシニアの方が入っていらっしゃらないんですね。通学路だからと思うんですけども、シニアの方のほうが、今、かなり街中に住んでおられますし、運転等、気をつけていただきたいところとか、ご自身、ちょっとこの辺、不安なんだよねという場所があると思いますので、ぜひこの協議会の中にシニアの方を少し取り込んでいただいて、学校や警察や道路管理者側からはこういうふうを考えているんだけど、主な利用者でいらっしゃる皆様はどうですかという形で、もっと意見を取り込んでいただけると、先ほど、少し羽藤先生が、反対の方とかのご意見で、データでとかいろいろお話がありましたけれども、もちろんそのときのツールを提供することが必要ですし、話を聞く機会もしくは意見を聴取して生かす機会を与えるといいのかなと思います。

そういう意味では、今、サイエンスコミュニケーターとあって、現状のサイエンスがどのように我々の生活に役に立っていくのかというのを翻訳してくれる人がいますけれども、我々も、例えば、道路インフラコミュニケーターみたいな形で、この道路のインフラ改善が何を目的として、どういう形で役に立つことを願って、こういう協議会を設置していますということを、時間があって、まだ力をたくさん持っていらっしゃるシニアの方に少し学んでいただいて、地域で勉強してもらおうような材料をたくさん提供するのでもいいのかなと思いますので、ぜひシニアの方を取り込んでいただきたいというのが1点。

もう1点が、先ほど、自転車のピクトグラムの話がありましたけれども、低速車両をどう取り扱うのかと。今、自転車という形で限定しているけれどもということで勝間先生も

おっしゃっておいりましたけれども、まず自転車だと思いますけれども、国策として、いろんな小型モビリティを推進していただきたいというのがありますし、最近、ちょっと街中でシニアカーが増えてきたよなという実感があります。だから、シニアカーがどこに行けばいいのというのが多分あると思いますし、危険を感じるには行かれないと思いますけれども、生活道路はやっぱり使われるところですので、どういう使い方をしていくかということも、ひとつ、ピクトグラムを含めて考えていただきたいなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。2つほど足して、ご質問のところだけ答えていただこうと思います。

1つは、これは国辱であるという位置づけにしたほうがいいですね。先進国の中で、歩行者や自転車をこれだけ殺している国はないと。半減するという目標は大いに結構でやっていただきたいんだけど、時間的スケジュールを立てましょう。何年までに半減する。だから、これは緊急課題として位置づけていただきたい。今回、中に入っている項目は、前からずっと言っているような話だし、世界中を見れば、どこでもやっているような話で、ただ、うちがおくれていただけの話で、目新しいものはほとんどない。だから、メニューが新しいところがおもしろいというか、大事なんじゃないかって、これを短期に、どこが大事か、よく発見して、そこに効果があるものだけを集中投下すると。それで、効果を半減まで絶対持っていくという国辱挽回プロジェクトみたいな感じにしないと、本気にはならない。何回となく、これ、言っちゃやめ、言っちゃやめって、ずっとどろどろ、どろどろやっていて、久保田先生がうんと若いころからずっと言っているんだけど、まだこんな程度ですからね。こんなものはもう二度と許さんという感じでいきましょう。

2点目は、我が国の特上的に悪いところがあるんですよ。例えば、看板だの植え込みだのが生活に近いところの道路にどたばたくっついていて、見通しが悪いんだよね。自転車に乗っていても、全然見えない。それから、電柱がぼこぼこあって、あれ、景観で悪いと言う人がいるけど、それ以上に安全面で危ないですよ。車椅子なんかがあったら、電柱のところ、よけられないんだからね。これも我が国独特のダメなところで、それから、優先関係のはっきりしない交差点が多い。だから、本当は止まれって書いてあるんだけど、よく見えない。そこを電子的なものでやるとかね。そういう我が国の特に問題を感じているようなところをはっきりさせることと、それから、時間を決めて半減を本当にやるという、この2点だけ強調したいと思います。

じゃ、ご質問のところだけお答えいただいて、あとは大体聞いておけばいいですね。

【環境安全課長】 ありがとうございます。それでは、久保田先生から、まず、ライジングボラードの話がございましたけれども、もちろん各地でいろいろ実現できてきてまして、ここに書いておりますのは、新しく基準をつくらうという、基準の中に盛り込もうということ、警察さんに一緒にやらなきゃいけないものですから、そういう意味で書いておりますので、そういうご理解をしていただければと思います。

それから、質問というか、ご意見だったかもわかりませんが、街路に入っていくと、幹線のためだったら、幹線側の管理者ができるんじゃないかということでございまして、基本はそれぞれの管理者が仕事をするようなルールになっているんですけども、そういうような、おっしゃっていることはもうそのとおりだと思いますので、仮に管理者、市町村がやるにしても、特別にそれを重点的に支援するようなことはできると思いますので、少なくともそういうことは考えていきたいと思っております。

それから、ビッグデータについて、いろんなご意見やご質問がございまして、これについては、もちろん直轄以外もつけていくように今後もお願いをしていきたいと思っておりますけれども、80キロ分ため込んでデータがとれますので、ある程度はゾーンの中までとれる部分はございますので、精いっぱいそういったものを活用してまいりたいと思っておりますけれども、まだまだ不足しておると思っておりますので、羽藤先生や石田先生からご指摘ありましたように、じゃ、ゾーン内のそういったものをどういうデータを分析するかは、引き続きご指導いただければと思います。

それから、石田先生から法定協議会のご質問がございまして、これは2年前の道路法改正に入れ込んだもので、管理者だけということではなくて、外の方も入っていただくことを考えておまして、継続させるべき協議会は法定にして継続性を確保しようというものでございます。

あと、いろんな体制について、横割りでやるべきではないかとか、シニアの方を入れるとか、分析だけではなくて、使い方の議論が要るというようなお話が、太田先生、朝倉先生、大串先生からございまして、これにつきましては、今の通学路については、まだそこまでできていませんが、これを発展的にやっていく中で、今の貴重なご意見を取り入れた形で取り組んでいきたいと思っております。

それから、家田先生から時間的スケジュールのお話がありまして、しっかりとそここのころに重点を置いて取り組んでいきたいと思っております。

【家田部会長】 質問は、皆さん、これで答えていただいたかな。

皆さんのご意見は、みんな、ごもつともなことをおっしゃっているので、次の資料に向けて取り入れればいいと思います。ありがとうございます。

じゃ、続いて、2つ目のテーマをご説明お願いします。

【国道・防災課長】 国道・防災課長、茅野でございます。2つ目、資料3、「道路が有する新たな価値の創造～『道の駅』による拠点の形成～」ということでご説明させていただきます。ここは、テーマとしては、道路が有する新たな価値の創造ということで、道の駅を1つの例として紹介するという説明でございます。

1 ページめくっていただきまして、『道の駅』による地方創生拠点の形成」ということでございます。

2 ページ目をごらんください。これは道の駅の仕組み、これは皆さん、ご承知なので省略しますが、昨今の状況としては、まず、下の色がついているところですけども、観光、これについては相当大きな道の駅も出てきておりますし、それから、中には移住ということで特徴がついている道の駅もございますし、あるいは、小さな拠点、防災、そういったことに特化したような道の駅も出てきております。

2つほどご紹介します。3 ページをごらんください。これが1,000以上あります道の駅の中でも非常に大きなものの1つですけども、川場田園プラザ。3,700人ぐらいの村なんですけれども、120万人が利用し、販売が10億円ある、雇用も80名を抱えて、村内の農家の93%がマーケットに出しているという非常に大きなもので、集客もしているような例が出てきております。

4 ページ目をごらんいただきたいと思います。これはまた、物を売っているということではないんですけども、これは京都の南丹市、3万人ぐらいの人口の市ですけども、道の駅がまちの中心から30キロほど離れたところにあって、そこに診療所、福祉センター、役場機能、ATM、いろんなものがここに集中してあって、ここが中心にコミュニティーバスが発車しているというようなことで、ここに地方の小さな拠点ができていると。これが道の駅になっている、こういうようなものの例でございます。

そういったいろんな例が出てきておりまして、5 ページですけども、1,040の道の駅がある中で、もう20年になりますので、その中で重点的に我々のほうで応援していこうという施策を進めているところでございます。道の駅の中で地方創生を進めるための小さな拠点というものに焦点を当てて、ゲートウェイ型、地域センター型、これは我々のほ

うで考えて分けておりますけれども、そんな中で、いいものを、その下に赤で書いてあるところですが、国土交通大臣選定ということで、全国モデルの道の駅、6個選んでおります。そのほかに35個、重点道の駅というのを選んで、その35個の道の駅につきましては、プランを出していただいているんですけれども、非常にすぐれたプランであって、大きくなっていきそうであるというものについては、右のほうにあります。各省庁連携をして、相談させていただいておまして、みんなでやろうということになっておりますので、35選んだものについては、各省庁の交付金等を集中的に投入して発展させていこう、こんな施策をとっております。

次のページ、6ページをごらんください。その35のリストですけれども、全国に均等に選んでおるものがございます。

7ページは、6個のモデルの紹介なので省略いたしますが、特徴的なものを1つ紹介、8ページですけれども、これはまだできていない、今取り組んでいる道の駅の1つなんですけれども、までい館、これは福島の飯舘村にあります。これ、一生懸命、村のほうで考えておられて、全村避難の村でございますので、道の駅という形で、この道の駅の中には、花卉をテーマに雇用しようというお考えとか、いろいろなものを盛り込んでおられますので、道の駅も復興を支援するという観点で取り組んでいきたいと思っておる例でございます。

9ページからですけれども、道の駅、ピックアップして、それぞれ整備をしていくということではなくて、全体、1,000ありますが、それぞれ全体の道の駅を機能アップしていこうという取り組みです。

まず、10ページ、EVをつける。これは経産省と一緒に、原則全額補助になっておりますけれども、これを今進めておりますし、11ページをごらんください。無料の公衆LANを各道の駅につけていこうということで、今、半分ぐらいの道の駅についております。

12ページはトイレですけれども、特に道の駅はトイレ機能が、当たり前のようにやっていますけれども、皆さんから価値を認めていただいておりますので、トイレの数を確保するとともに、オストメイト対応とか、温水の便座であるとか、そういったものを整備していこうということで、今、半分以上についておるところでございます。

13ページをごらんください。その他、これは前からやっておりますが、道の駅の防災機能を、防災設備とか地域と協定を結ぶとか、そういったことを一生懸命取り組んでいるところがございます。

14ページですけれども、道の駅は、そもそもオープンなプラットフォームですので、多

様な主体と連携していこうということで、15ページをごらんください。大学と就労体験、交流の場、あるいはインターンシップとかで協定を結んで、大学との協定をしていって交流していこうということも各地の大学で今取り組みつつあるところで、26大学と協定を既に結んでおります。

16ページをごらんください。これは道の駅同士の連携ですけれども、しまなみ海道、愛媛ですけれども、島沿いの道の駅5つと連携して、それぞれでサイクリングコースなどの観光情報を発信するなどやってみたり、あるいは、伊豆のほうでは、伊豆半島にある8つの道の駅をネットワーク化して連携したりということもやっております。

18ページですけれども、これは連携とは違うんですけれども、無料の高速道路がたくさんできておまして、3,000キロを超える高速道路を無料で今、国が計画を立てて整備しておりますが、それらに休憩施設をつけていくということ、これから積極的にやっていくわけですけれども、その中を、道の駅を活用して、こういう休憩施設をつくっていくということをしております。

その他、19ページ、最後ですけれども、観光庁と連携して、外国人の観光案内所認定の取得を加速するとか、風景街道と連携するとか、あるいは障害者福祉と連携して取り組むとか、各地でいろいろな活用事例が出てきております。

以上、道の駅の例をご紹介いたしました。局長が最初に申し上げていましたように、委員の先生方のご指導を得て、道の駅が新たな価値の創造ということで今、一歩も二歩も踏み出しておるところなんですけれども、ぜひ先生方、その他、道路が有する新たな価値の創造ということで、ほかにもいろいろご示唆いただければと思っております。

以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。16時10分以内に、この議論を終えましょう。それじゃ、また皆さんからご意見、ご質問ということになります。なるべく1人の発言を短く、手際よくお願いしたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。勝間さん、いきますか。

【勝間委員】 1点だけ、ちょっと違和感があったのは、重点的なものに投資すること、これ、誰がどう選んだんでしょかということです。もし、その選定基準があれば教えてください。要するに、私たちが選ぶと、ろくなことにならないので、それがもう少し自然発生的に、いいところにお金が向くような仕組みにできないかなということです。

【家田部会長】 なるほどね。これ、ご質問ということでよろしいですね。

続けて、どうぞ、ご発言ください。いかがでしょうか。じゃ、大串さんから。

【大串委員】 実際、道の駅に新潟でデジタルサイネージを置いて、そこに地域のお店を紹介して、食事しようと思っていた方たちを地域のほうに連れていったというような事例をお聞きしまして、道の駅だけが潤うようなものではなくて、道の駅に行ったおかげで、そこから情報を得て、さらにもう少しまちのほうとかに流れてみようかというような仕掛けも必要かなと思います。

以上です。

【家田部会長】 石田さん、どうぞ。

【石田委員】 勝間委員への回答を私がしたほうがいいのかと思うんですけど、道の駅有識者懇談会というのがございまして、そこが一応、評価を申し上げて選んだということになります。ただ、私も、多分、道路局としても反省されているんじゃないかなと思うんですけども、1,040もありますと、全部を知っていて選べる人はいないので、その辺の選び方の工夫をしないと、今後こういうことを続けていくのは非常に大事だと思うんですけども、そこをせんといかんと思います。

あと、道の駅、いろいろ考えていますと、非常にいいんだけど、例えば、小さな拠点型の道の駅を考えると、公益的サービスが非常に期待をされているわけですね。そういったときの負担のあり方とか、あるいは、観光と道の駅というのも非常に重要な課題なんですけれども、道の駅等による付加価値の再配分を観光をビジネスとしてされている方の中でどういうふうに切り盛りしていくかというのはなかなか難しい課題ではあるんですけども、道の駅がほんとうに地域になじむためには、その辺に関しても切り込んでいかんといかんのかなと思っています。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。太田先生。

【太田委員】 道の駅は結構なことなので、どんどん活性化して進めていただきたいと思います。資料で、道の駅の前に書いてあることですが、この前の中間とりまとめのときに、いわゆる立体道路制度と道路占用許可の使用条件の緩和というのが、道路の使い方の2つの大きな転換だったわけですね。次回には、ぜひこの2つの施策の進捗状況を教えてくださいたいと思います。あるいは、この2つの施策の進捗状況が芳しくないのであれば、どのような障害があったのかなどについて切り込んでいくことが重要だと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。羽藤さん、久保田さんの順で。

【羽藤委員】 2点あります。1点目は、例えば、フランスであれば、1%景観施策のように、高速道路を整備する際、財源の1%は周辺の景観整備に回すといった考え方があります。今回の道の駅の中で、ゲートウェイ型のようなものに関しては、道の駅だけではなくて、やはり周辺部の整備に対しても、地域と連携しながらやっていくパッケージ型の施策をぜひ考えていただきたいと思いました。

2点目は、既存の道の駅ではなくて、今まだない道の駅を整備する必要があるのではないかと思います。ミッシングリンクを整備する際に、B/Cの理屈だけでいくと、なかなかできないという話は確かにあるわけですが、しかし地域の防災性を高めるという意味ではミッシングリンクは重要だろうというとき、やはりそこにもう一つ、道の駅を防災機能の拠点にする、さらに防災だけではなくて、地方創生、地域を創生していく際の雇用の拠点になるといったような枠組みの中で、道路整備と道の駅をパッケージにしたような考え方で、新規の道の駅の候補になるような拠点整備を考えていただきたい。

最後の1点は、アメリカの東海岸から西海岸までバスで行くと72時間くらいかかります。3時間に1回ぐらい休憩で止まるんですが、20年ぐらい前だと食事なんかのサービスがそれぞれ違ってたんですが、今、全く同じになっています。止まるたびに同じものを食わされて、全然おもしろくないんですよ。この点、日本の道の駅の特徴というのは、ヴァナキュラーともうしますか、それぞれが全然違うサービスでだんぜん優れています。画一的にならないように、今後も気をつけていただけたらと思います。

【家田部会長】 なるほど。久保田先生、どうぞ。

【久保田委員】 先ほど、太田先生と似た話なんですけれども、今日なかったことについてなんですけれども、太田先生のご指摘に加えて、道路空間のオープン化というのかなり大きなテーマだったと思います。そのことに関して今後どうするかということについて、もう一度議論をお願いしたいんです。先ほどの宣伝で申しわけないですけれども、3年前なかったもので、今、ライジングボラードのようなものが使えるようになりましたので、交通規制とか歩行者専用道路の趣旨を物理的に実現できるものができたわけですから、歩行者空間とかオープンカフェ空間を時間的につくり出すみたいなことができるようになったという前提で次のステップに進めていただきたいと思います。

【家田部会長】 なるほど。ありがとうございます。朝倉先生。

【朝倉委員】 資料の一番最後の20ページのところに、「今後の課題と方向性」ということで取りまとめている中で、「最低限のサービスレベルをいかに確保するか」

とか、あるいは「使われ方や効果をどのように把握して活かすか」ということが書いてあります。これに挙げられているということは、現在それを調べるための調査であるとか、そういったものはまだシステム化されていないということだと思っんですね。それはおそらく、これまで道路交通センサで移動しているときのことは調べているけれども、途中でとまっているときのことは調べてないんじゃないかなと思っんですね。もしかすると、道の駅だけじゃなくて、高速道路のサービスエリア、パーキングエリア等においても、一体どういう休まれ方がされていて、どういう休憩施設が使われているかということを含括的に調べていただくような形の調査がないと、なかなか最大限のサービスレベルとか使われ方や効果はわからないと思います。個別個別に、言い方は悪いですけども、場当たりに調べるというのじゃなくて、もう少し包括的に調べていただくようなことをやっていただく必要があるんじゃないかなと感じました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにご発言ございませんか。

じゃ、僕からも。1つは、さっき、羽藤さんも言ったんだけど、道の駅というのは、基本的に、どこにつくったっていいもんねというふうにできているんですね。どんなものでもいいもんねってできているんですね。ただし、トイレと情報と地場の何かというのは3つ、三拍子でやってくださいねだけでやっているんですよ。だから、1,000もあると、結構ネットワーク風に見えてくるようになったけれども、ないところには徹底的にないし、あるところには背中合わせであったりして、何なんだ、これはみたいなのところがあつて。要するに、実は配置論とかミッシングリンク論とか、そういうものにはなじまなかった概念なんですよ。けども、いろんな災害を踏まえて見ると、結構、防災機能には役に立つし、いいねというところがあつて、もし、この防災機能みたいなものに踏み込んでいくんだとすると、さっき、羽藤さんが言ったようなところが1つの今までのなかった領域、検討を要する領域だと私も思っています。

2点目は、さっき、勝間先生がご質問された選びのところなんだけれども、全国ざっと1,000の道の駅があつて、全体で年間に2,000億円売っているんですよ。ということは、平均2億なんですよ。けど、この選ばれている上のほうの駅って、大体6億とか7億とか8億とか売っているんですよ。お客さんの数も多い。だから、今、少なくともこうやって選んで、こういうものがモデルですだとか何とか言っているのは、たくさん来る駅で、たくさん売っている駅がすばらしいと言っている。そういうメッセージを出し

ていることになっています、結果として。そして、その多くは関東地方にあります。だから、東京から、でっかいまちに近いところは、そりゃたくさん行きますよね。だから、何のために選んで云々というところは、むしろ地方の割合人が行かないんだけど、少ないけれども、うんと来てくれて、喜んでくれて帰るとか、本来の道の駅の多様性みたいなところがもうちょっと検討の余地があるんじゃないかなと、選ぶ話については、売り上げのほうの結果もあれなんですけど、場所のところも見せていただいた結果で私もちょっと思っているところなので、まだ勉強の余地があるんじゃないかなと思っています。

それじゃ、一通りご意見いただいたので、ご質問や、まだ時間ありますので、お答えをいただきたいと思います。

【国道・防災課長】 まず、勝間委員、選び方、石田先生が補足していただきましたけれども、全体で1,000あるんですけども、1,000のところ、どういうふうこれからつくっていききたいか、どういうふうに再整備していききたいかという企画書を全部出すように募集しました。各道の駅1,000から110ぐらい出てきて、それらをもとに、ある程度、地方整備局でお話を聞いたりして、さっき石田先生がおっしゃっていましたが、石田先生ほか3名入っておられる有識者懇談会で選んでいただいたということになっています。ですから、100ぐらい来て、候補も入れれば90選んでいますので、ほとんど選ばれているという格好になっているんですけども、1回目はそんなことで選ばせていただきました。

ただ、やっぱりすごく反省があって、基準もありませんし、そういったところ、ほんとうにどういうふう、どういったものを選ぶかということは、これから2回目に向けて課題だと思っています。

【勝間委員】 1点お願いがありまして、やっぱり、どうやったらユーザーの声が反映できるかみたいのがあるとうれしいかなと思います。やっているほうではなくて、ユーザーのうれしい道の駅の意見聴取がしたいと。

【家田部会長】 人はたくさん来るけど、ちっともよくないところ、幾らでもありますもんね、ほんとに。

続けて、どうぞ。

【勝間委員】 食ベログみたいに、道ログとか、そういうのがあるといいなと思います。

【国道・防災課長】 実際、我々、役所のほうが苦手なところばかりなので、もともとほったらかして、自由にしてもらっていて、うまくいったものでございますから、あ

まり手を入れるとよくないなど思っているんですけども、今回、道の駅、1,000もありまして、道の駅連絡会というのをつくって、その事務局をつくっておりますので、そこもご相談して、動いていただいたり、今おっしゃっていた好事例を集めたり紹介したり、そういったことができればなど思っているところでございます。

それから、石田先生のほうでおっしゃった、難しいですけども、公益サービスとか付加価値の再配分とか、確かにこれだけはやって収入があったり、いいことがあったりすると、そういったことは大事になってくるんですけども、何分、さっき申し上げたように、あまり構ってなかった施策でございますので、これからそういったことについて、どういうふうにしていくのかというようなこと、あるいは、民間との境界も難しいところもありますので、ちょっと勉強させていただきたいと思います。

それから、朝倉先生の調査の件なんですけれども、17ページで、道路のプローブデータをとって、道の駅にどういふふうに立ち寄っているかとか、利用状況とかを分析しつつあります。こういったことが、もしできてきて、例えば、伊豆の中でこのあたりのトリップを調べて、全軌跡の中でどれぐらいが道の駅に立ち寄っているかとか、どれぐらいがどこに立ち寄っているかみたいなことを調べたりも、試行的にはこういうこともしております。これはご紹介させていただきました。

あと、羽藤先生、家田先生からありました配置論ですね。先生、ご紹介あったとおり、もともとやってきたものを認めてきたというような道の駅ですので、できましたら、これから防災とかについては、地域の防災計画はこういうものがあって、こういうところに欲しいんだみたいな、こちらからも多少、みんな、道の駅は自治体、市町村が提案してきますし申請してきますので、こちら側からも、そういった空白のところとか、ここにあったらみたいなものもご提示することも考えたいと思います。

あと、ほかの配置論、ほかの機能についても勉強しないといけないと思っておるところでございます。

それから、家田先生がおっしゃっていた、たくさん来る駅、儲かる駅というふうに、今回、結果的にそういうふうになっているんですけども、我々としては、中でも、さっき、南丹の例をご紹介しましたけれども、福祉に特徴を持って、売り上げはあまりないけどみたいなどころとか、あるいは、移住とか、そこにIターンしてくるというようなことに特徴があるような、小国とか、そういったものも少しフォーカスして盛り上げたいと思っております。力が足らなくて、今回、選定が十分じゃなかったところはあるんですけども、

頑張っていきたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。加えて、ご発言のある方。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 一言だけ。今、ほったらかしていたらうまくいったというお話があって、これを計画論としてどういうふうに対応していくのか、興味深く聞かせていただきました。少なくとも資料にあったように、無料の高速道路との関係で道の駅を使うというのはあるでしょうし、有料の高速道路でも、田舎のほうで、SA、PAが少ないところは、やっぱりこれがあってもいいでしょう。昔、ハイウェイオアシスというのが幾つかできたときは、結構いいものをつくるなと思ったんですけども、民営化されてから、ちょっとつくりにくくなっていますよね。やっぱりPA、SAと道の駅がうまく連携して、そういうものをつくっていくというのも計画論の中で検討いただきたいと思います。

以上です。

【家田部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 英語とか国際表記ですけれども、オリンピック・パラリンピックやワールドカップとかございますが、やっぱり年度を決めて、何か目標のようなものが必要かもしれないですね。日本の地方って、ドライブしていると、ものすごく楽しいところがあります。ぜひ外国の方にそういうところを知ってもらう上での目標を具体的に設定して、これだけ整備していくんだと。そのときに、食に関しても、やはり道の駅あたりだとメニューも英語を当然用意しますし、サービスもそうです。そういうことを共通化していく、教育もそうです。そういうところは多分、国交省さんとして取り組むことで、効果が相当発揮できると思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。まだあるかもしれないんですけども、次に行かせていただきます。最後に余裕があったら、また全体でお願いしたいと思います。

資料4で防災・震災のところ、ご説明、お願いします。

【国道・防災課長】 引き続きまして、防災・震災について資料4でご説明させていただきます。

1ページをごらんください。1と2と書いてあります。ここでは、1の地震の備え、地震が起こる前の対応と地震のときの啓開計画等についてのご説明。それから、2つ目に、豪雨と大雪についてのご説明をさせていただきます。

3ページをごらんください。まず、地震ですけれども、対応としましては、緊急輸送路、これは表がありますけれども、高速道路会社が管理している道路、国の管理、都道府県の

管理、市町村の管理と道路がありますけれども、それぞれの中で緊急輸送路があります。高速道路は全部、国の道路も全部、都道府県の道路は半分ぐらい、市町村の道路はほとんど選んでいません。そんなことで、橋の数でいうと6万橋ぐらいが緊急輸送道路上にある橋になっていまして、そういう緊急輸送道路上にある橋については、ほとんど全て、落橋、倒壊の致命的な被害を起こさないレベルの対策、多少はがたがたするんですけども、致命的なことにならないほどのことをして、写真で言いますと、橋脚を太くしたり、そういった対応はほぼ全てで済んでおります。

4ページ目、加えまして、東日本大震災の教訓を踏まえまして、自治体と協定を締結して、一時的な避難場所として盛土の部分を使う、道路の高いところ、これは東日本大震災でそういったことで道路が活躍したという事例がございますので、避難の階段をつくったりということを積極的に整備を進めています。

あわせまして、地域の防災計画にそういったものを位置づけたり、避難誘導のシステム、あるいは地域の方々と訓練をするということに活用していただいているところでございます。

5ページ目をごらんください。もう少し大きな話で、首都圏直下地震、南海トラフ地震、これがこれから心配されているものですが、政府の計画も踏まえまして、道路啓開計画を策定しておるところでございます。関東地方では、その右下にございますように、首都圏直下地震のときには、「八方向作戦」なんて言っていますけれども、今年の2月20日に関東地方整備局を中心に、8方向からルート毎に啓開していくということで、必要な資材、部隊、あるいは人員等の確保について計画を立てるといふことの協議を協議会で進めているところでございます。南海トラフについては少し遅れておりますけれども、四国地整でも協議会をつくるなど、今、計画づくりをしているところでございます。

7ページ以降ですけれども、豪雨と大雪です。豪雨と大雪につきましての信頼性の確保についてのご説明、8ページをごらんください。これ、雨の現状をご紹介します。法面が崩れてきて被害がというようなのが雨の被害ですけれども、円グラフがあります。大きな円グラフが、直轄国道での通行止めの回数で3,000回ほどあって、その約半分が雨によるものでございます。

下のグラフ、少し見にくいんですけども、下の真ん中のグラフですけれども、青い線が規制区間、規制区間というのは、200ミリ以上連続で降ったらとめるとかという区間でございまして、事前通行規制をする区間ですけれども、その区間は、集中的にそういっ

たところは対策の工事を今までできてきておりますので、昭和50年以降のグラフを見ていただきますと、だんだん、だんだん災害が発生する回数が減ってきておまして、今は3分の1まで減ってきているということで効果が出ていますが、一方で、それ以外の赤い線ですけれども、事前通行規制していないところでも災害があるんですけれども、そういったところはそんなに変わっていない。対策はあまりしないので当たり前といえば当たり前なわけですけれども、一方で、右のグラフですけれども、時間50ミリ以上、いわゆるゲリラ豪雨のようなものが降るのが、昨今、1.3倍ということで増えている、こういう現状がございます。

9ページ目をごらんください。そういったことを改善していく方向性を少し考えてみたのが書いてありますので、ご議論いただけたらと思うんですけれども、1つ目は、事前通行規制の制度の運用の改善でございます。円グラフがあります。これは、事前通行規制と災害の発生の時間的な関係なんですけれども、青いのが事前通行規制をした後に災害が発生したものです。これは、ですから、事前通行規制の効果があったということなんですけれども、赤いのが事前通行規制する前に災害が発生しちゃったというもので、間に合わなかったものでございます。こういったことで、6割が事前通行規制の前に発生しているということで、改善の方向ですけれども、その右側に、ちょっとわかりにくい絵があるんですけれども、赤い線が雨量、例えば200ミリとか、これぐらい降ったら規制するよ、とめるよという線です。折れ線が時間雨量なんですけれども、赤いペケというのは、ここで崩れたということで、上のほうのものでいきますと、これはゲリラ豪雨に近いんですけれども、最初にさーっと、こういうふうには降っちゃいますと、たちまちそこで崩れちゃって、総雨量に届かない前にゲリラ豪雨で崩れる場合があります。

後ろのほうは、だんだん、だんだんに雨が降って、積分値として、あるところで、がさっと崩れるというようなメカニズムになっているので、こういうふうになるのが今の現状でございます。これを時間雨量で規制するという概念を入れて、最初の線がそれに相当するんですけれども、時間雨量で、ある一定の雨が降れば、そこでまず止める。連続雨量も止めるけれども、連続雨量は現実に合わせて今よりも引き上げて、要するに、200ミリであれば250ミリとか300ミリに引き上げて、その組み合わせで対応するというところで、少しきめ細かな雨量規制をするということで、両方カバーできたらな、そんなことを試行したいと思っております。

10ページをごらんください。今度は、事前通行規制区間以外のお話なんですけれども、

豪雨災害が発生したところの件数のグラフなんですけれども、規制区間の外、規制区間じゃないところで災害が起こるのが630件あった、それから、規制区間内であったのが191件あったということで、これも規制区間の外でたくさん起こっています。ただ、延長的に言いますと、2万キロが規制区間外で、規制しているのが980キロですから、平均的にはそんなに起きていないですけれども、こういったことになっていて、さて、この規制していないところをどうしようかということなんですけれども、そんなに工夫ができた答えにはなっていませんけれども、そういった規制区間外については、今までの災害の履歴とか、それから、巡回していますので、異常時の巡回、そういったことでソフト対策、ハード対策を組み合わせるやっぴいこうということでございます。

11ページ、これはにわかには答えがないんですけれども、円グラフは災害の発生の要因なんですけれども、直轄国道で赤い太い線で囲っているところが、道路の区域内で崩れてきたというものでございます。その外は道路の区域外から崩れてきたということで、この写真を見ていただきますと、阿蘇の3年前に災害があったところなんですけれども、山の上のほうから崩れてきています。この山の上というのは道路の区域外で民地になっています。ですから、民地から崩れてきて、道路が被害を受けるということで、民地は基本的に了解を得ないと、そこで何もできませんので、そこの方をお願いをして対策をさせていただくなり対応しないといけないんですけれども、そういったことについて緊急の場合の対応が、今の法制度上はできないものですから、道路区域外の危険箇所についてどういうふうにするかということは課題になっております。そういったことについて、当面はハード、ソフトでこういったことができるかを検討していきたいと書いておりますが、なかなかそういったところの対応の解がないということでございます。

12ページ以降は、今度、大雪でございます。この字のところは飛ばして、13ページですけれども、大雪について、現在、どんな対応をしているかというのを時系列でざっとまとめております。今までは、簡単に言いますと、国道については、できるだけ止めないで通し続けるように頑張っておくという方針でオペレーションしてきたんです。高速道路のほうが止まりやすいので、高速道路の車がそっちに流れてくることもあったということになっているんですけれども、止めないでいても、車がスタックをして渋滞、動かなくなることもありますので、オペレーションの方法を変えております。すなわち、ここに書いておりますけれども、4つ目の丸からなんですけれども、立ち往生が予想されるような場合、大体場所はわかっていますので、そういったところで、雪の降り方の様子、車の様子

をテレビカメラ等で見て、早目に通行止めをして、その中を集中的に除雪して、また通すということの繰り返しをするという、早目に通行止めをするということを、ここ二、三年始めております。

あわせて、去年の11月に災対法が変わりまして、車を移動させることについて、道路管理者でその車両の了解なく動かすことができるようになりましたので、そういったものも活用して、指定をした上で、活用して、早目の通行止め、車の移動、除雪という繰り返しをしているところでございます。

そうしますと、直轄国道も早目に止めますので、高速道路、あるいは直轄国道と、それ以外の道路と調整が必要になってきますので、いつ止めるか、どういうふうに止めるかというような調整を各地で積極的にするような仕組みをつくらうということで考えているところでございます。

以上、今の現状ですけれども、こんな災害のオペレーションをしているところでございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。それでは、10分を目途に議論をお願いします。朝倉先生から、どうぞ。

【朝倉委員】 2つありまして、1つは後半で議論された大雨とか大雪のときの安全性の確保なんですけれども、私の経験では、規格の高い、安全と思われるところから先に止まり、危ないところが最後まで残っているというのが現実だと思うんですね。つまり、高速道路が先に止まり、直轄が止まり、あとは止めようがない市町村道なんかが残っていて、危ない道路を利用せざるを得ないような状況になってしまっているんじゃないかなということがあります。したがって、規格の高い道路の通行規制を考えると、そちらのリスクのある道路に車が迂回するということをどれぐらい考えて、直轄の通行規制のルールを考えるかということをもともと考えないといけないんじゃないかと思うわけです。規格の高い、安全と思われる道路は、もうちょっと頑張ってもらいたいというのが正直な気持ちです。ただ、責任の問題とかがあって、なかなか難しいとは思いますが、そういった方向での議論もあるんじゃないかというのが1点です。

それから、もう1点は、前半の道路啓開のところの話、地震時の話なんですけれども、道路啓開のために設備を置いて備えるということは当然重要で、これは必須だと思います。しかしながら、啓開されるまでの間をしのがないといけないということも事実なので、啓開の計画と、一方で備蓄で備える、耐えるということ、実はワンセットで考えないといけ

ないんじゃないかなと思います。啓開だけではなくて、備蓄をどういうふうにやっていくかということと、それにあわせて啓開をどういうふうにやっていくかということをあわせて考えていただくのがいいんじゃないかなと感じます。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けて、どうぞ。大串先生、石田先生。

【大串委員】 4ページがちょっと気になりまして、この写真を見ていただきたいんですけど、これ、普段は二重に閉められているということですかね。1段目と、その上に上がったところに入れないようにゲートがあるんですけど、これは要りますかというのがあります。というのは、もちろん侵入されたら危ないので普段は閉めておきますよと、何かあったとき開けますよということなんですけど、それよりも、普段から上に見に行つて、ここに避難するんだよということで、小中学校とかにお散歩コースとして見に行つていただくとか、場所がよくわからないのですけれども、どうなのかなという閉鎖性を少し感じました。

以上です。

【家田部会長】 その鍵とか、その辺の運用をご質問ということにしましょう。石田先生、どうぞ。

【石田委員】 朝倉先生がおっしゃったことと絡むんですけれども、事前通行規制でどうということが起こっているかという実態を把握せんといかんかなと思うんですよね。そのためにも、ETC2.0のデータって極めて重要で、蒸し返しちゃうんですけれども、直轄だけじゃなくて、こういう中山間地域の問題は必要で、それだと80キロでほんとうに大丈夫かなというのがありますので、御斟酌ください。

それと、首都圏直下で、こんなことは、まあ、ないと思うんですけれども、マスコミ等で取り上げられるのは、東京湾北部地震ですよね。あれが最大被害なので、あれだけしかマスコミ等ではお目にかからないですけれども、19パターンあって、この中で震源になるようなところ、結構いっぱいありますよね。そういうときに、ほんとうに来れるのかというのもありまして、この絵ばかりを強調されると、そういう誤解を与えるんじゃないかなというのが若干気になりますので、よろしくをお願いします。

【家田部会長】 続けて、どうぞ。根本先生。

【根本委員】 9ページの円グラフがありますけれども、ちょっと質問させていただきたいのは、円グラフの赤いところは、通行規制前に災害が発生してしまったということで

しょうか。もっと早く規制を出して巻き込まれないようにしたいということでしょうか。

【国道・防災課長】 いや、そうではないんですけど。

【根本委員】 必ずしもそうじゃないんですか。

【国道・防災課長】 はい。

【根本委員】 質問したかったのは、早目に規制をすれば、実際は雨が降らなかったという意味での不利益もあるわけですね。だから、こういう確率付きの費用対効果分析について、教科書に載ってくるような例なんですから、どういうロジックでこういうことを判断されているのか。例えば、交通量が多ければ、止めることによるマイナスも大きいわけじゃないですか。だから、その辺の簡単なマニュアルというか、どういう場合にどういうふうに計算して止めるかについて方針があるのでしょうか。

【家田部会長】 ここは、そんな難しい話じゃなくて、鉄道は時間雨量を昔からやっているのに、道路は連続雨量しかやってないと。瞬間的に降るようなものでも危なさがあるから、そういうのを入れましょうという、その話でしょうね。

【根本委員】 そうだとしても、どういうふうな判断基準かと、経済的な分析もしてほしいと思います。

【家田部会長】 あんまり得意じゃないでしょうけどね。じゃ、羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 2点あります。八方向作戦ですが、これは非常によくできた作戦だと思うんですが、啓開する前に車線が閉塞してるわけですね。でも閉塞する際に、閉塞してはいけない道路があるだろうと思うのです。首都高速道路や高速道路のネットワークは、構造物の性質によって揺れ方が違う。大型車の混入率も違う。とすれば、あらかじめ、どこが閉塞しそうかということは、災害が起きる時間、構造物の性質、あるいは大型車の交通量によって、ある程度は推測できるはずで、それに対して何らかの方法で、例えば交通管制のような方法で車の止め方を、ITS等を使って考えていくことができないでしょうか。こういったところを少し関係機関と協議して考えていただけたらと思います。

2点目は、朝倉先生等も議論されていましたが、マルチハザードでいろいろ道路が災害に見舞われるわけですが、やはり各道路のセクションごとに、災害カルテと申しますか、どういう災害がどういう形で起こったのかということ、これを情報として、データベースとして入力した上で、そのセクションはネットワーク的にどれぐらいの重要度があるから、じゃ、まず最初にここの対策をするといったようなネットワーク的な視点で、豪雨であるとか災害に対する対処の優先順位を決定していただき、随時、道路をバージョ

ンアップしていただくというようなことが必要かなという気がいたしました。

以上です。

【家田部会長】 加えて、いかがですか。久保田先生。

【久保田委員】 首都直下に関してなんですが、既に検討されていたら結構なんですけれども、圏央道を有効活用することが打ち出せないかと前から思っていて、というのは、実は既にある県で今検討されているんですけども、インターの周辺にデポをつくって、地方から都心に向かって災害援助物資がやってきたときの一時倉庫にすると。そこから必要な場所に必要なものを運んでいくというようなことを、今、検討されているそうです。せっかくであれば、都県が連携して、そういうものを極力、倉庫のスペックなんかも共通化して、お互い融通がつくようにしておいて、圏央道と放射状の道路を使って、必要なところに物を運べるといったようなことができるんじゃないかと思うんですね。せっかく首都圏を囲む道路ができるわけなので、これはぜひ活用する方向でいていただきたい。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

じゃ、私からも1点。幹線道路の話で、いわゆる広い意味での高速道路がどうあるべきかということを議論してきたわけけれども、その中でももちろん災害というのは頭にあるわけでありませぬ。けれども、3・11の経験を見てもそうだし、今、福島のいろんな検討しているところでもそうなんですけれども、高速道路は実に重要なんだけど、高速道路のネットワークだけじゃ災害にはどうにもしようがないよねというのが、もうはっきりしていましたね。やっぱり3桁の国道、補助国道というんですかね、ああいう種類のものであるとか、県道、そのうちの特に主要地方道クラスのものがどんな水準にあるかによって、相当にパフォーマンスが違いますよね。大体、岩手県でも、未改良区間だったものがかなり改良されていたからこそ、あのくらいのができたんだし、福島でそれを調べてみますと、なかなか未改良区間ばかりなんですよね、阿武隈山地の中は。除染土壌を運ぶなんていうのも相当に難しいことになるんですけども、災害のときに、事前規制区間というのが1つの着眼する場所だというのはよくわかるんだけど、同時にまた未改良区間というのを、必ずしも災害と直結するわけじゃないんですけども、幅員が足りませぬとか、急カーブですね、勾配がづらいですね、こういうところについてよく押さえて、それを改良しておくことがトータルの底力的な防災力のアップに、圧倒的につながるという認識が必要じゃないかと思っています。その辺も、このテーマの中でご認識いただけた

らなと思いました。

それじゃ、ここまでについて、特にご質問を中心にお答えいただけたらと思います。

【国道・防災課長】 きっちり答えられるかどうかわからないですけども、朝倉先生がおっしゃっていた、各道路管理者で早く止まるという話については、雨が降る時期の前に、各道路管理者で調整会議等を開いたりして、そういったことを相談することになっているんですけども、おっしゃった傾向は全国でありますので、すぐどうしようかということとは言えないんですけども、各道路管理者、こちらでもそういった話はさせていただきたいと思います。

備蓄計画は、まさにおっしゃるとおりなので、今、確かに啓開のことしか考えていませんので、整備局で考える際に、啓開されるまでの備蓄についても考えたいと思います。

大串先生がおっしゃったゲートについては、各地でゲートの入り口が閉められているんですけども、地区によりましては、閉まっているんだけど蹴ったら開くようになっていて、ここは比較的安全というか、皆がいたずらしないような田舎の地域はそういうことをやっています。ただ、都会になってくると、蹴破るドアをつけていると、皆、蹴破っちゃいますので、そういったところは鍵をつけて預ける。これがちょっと難しいんです。そういうことでは、いざというときに役に立たないかもわからないんですけども、せざるを得なくて、そういったことになっているところもあります。この写真は、まさに蹴破りで上がっていくようなところなんです。ですけども、基本的に普段開けているのは通行上の問題がありますので、上が高速道路であったり自動車専用道路であったりしますので、それは閉めるということで考えております。

それから、根本先生がおっしゃられた、多分、これ、どれも線が2本引いてあるんですけども、わかりにくい図なんですけども、下の図の左側の線は時間雨量で止めようとしています。後ろが総雨量で止めようとしています。これを組み合わせますので、トータルの通行支障量はあまり変わらないようにしたいと思っています。そんなことで、今よりも通行が不便にならないように、できたら災害にぴったり当たるようになれば、赤字で書いてありますように、通行止め回数は2割ぐらい減るんじゃないかなという試算もしているところでございます。

それから、羽藤先生、八方向の交通管制とか、なかなかこういうふうにはいかないんじゃないかなというようなお話もあったんですけども、僕、説明が足らなかったですけども、さっきの災対法、これがその後も使えるかどうかわからないんですけども、首都高

等で渋滞しているときに、今回、車を移動することが災対法で位置づけできるようになっていますので、首都高でできるかどうかというのは少し研究しないといけないんですけども、そういったことも考えながらやりたいと思いますし、何も高速道路だけで来るのではなくて、実は、もう少し細かい計画を立てているんですけども、圏央道を使ったり、放射状の方向でラダーに行ったり、あるいは高速道路がとまっているときには現道においていたりというような、いろんなルートを検討しているところでございます。まだ検討が始まったばかりなので、いろんな現実の問題等について少し研究が必要なところはございます。

以上です。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。

もう一つありますので、資料5、道路の老朽化について、ご説明をお願いします。

【国道・防災課長】 資料5で老朽化についてご説明させていただきます。1枚めくっていただきますと、A3縦の、これが提言をいただきました老朽化対策の本格実施に関する取り組み状況でございます。このA3の資料は、左側にご提言を書いて、右側に取り組み状況を書いております。上のほうが義務化、要は、橋梁、トンネルについて5年に一度、近接目視で全数監視するという義務が課せられております。それで、点検、修繕をしていくことになりました。そういった義務化についての取り組み状況。下のほうが、その義務に対して、特に各地方公共団体への支援策についてご提言いただいたものについての取り組み状況でございます。

まず、上のほう、これまでの取り組み状況ですけども、赤いところが新しいことですので、赤いところを中心にご説明させていただきます。もう橋梁、トンネルについては全国で点検が始まっておりますが、提言では舗装、照明柱等については「適切な更新年数を設定し点検・更新を実施」とご提言いただいていたのですが、これについて、まずは直轄国道から、こういった方向での点検方法の検討を始めたいと思っております。

資料5-1をごらんください。橋梁、トンネルについては5年に1回、近接目視をすることにしております。これは基本的に、橋梁とかトンネルは100年程度もたすようなものですので、人間と同じで、人間ドックに入って点検して、悪いところを直すという方針でもたせていくこととなりますが、それ以外の標識とか舗装とか、舗装も下のほうは別としまして、表面の話ですけども、舗装でありますとか照明、そういったものについては100年もたすようなものではありませんので、ご提言でも、更新年数を想定の上という

ことが書いてありましたが、例えば、舗装でありますと15年とか20年とか、照明柱であれば20年とか、それぐらいで基本的に取りかえるんだということで、現場に見に行つて、まだ使えるのであれば、さらに使ってという考え方で取りかえたり使ったりということをしていこうという方法をこれから検討したいと思っております。

またA3に返っていただきまして、橋の点検ですけれども、道路橋につきましては、全部で地方も入れますと70万橋あったんですけれども、約1割、10%が終わっております。そうしますと、今度、資料5-2をごらんいただきたいんですけれども、これは紹介ですけれども、地方で実際に点検をしますと、4段階だったんですけれども、IVは緊急に措置が必要だ、これ、かなり数は少ないんですけれども、危ない橋梁が発見されております。資料5-2の右側の上、兵庫県高砂市の例ですけれども、例えば、これは、まだ少し若いんですけれども、40年ほどたった橋ですけれども、点検をしてみますと、断面欠損、断面がさびて薄くなっているようなものがありまして、これはもう危ないということでIVと判断され、通行止めを緊急にしておるといふ事例でございます。これはもう平成27年度内に修繕工事をしようという判断を市でやったということでございます。こういうふうにとたくさん点検をしていきますと、緊急に止めたり、規制をしたり、撤去をしたり、修繕をしたりということを追られる橋が増えてまいりますので、いいことなんですけれども、今まで見てなかったもので、こういうものがたくさん増えてくるだろうと思われま

それから、支援策の具体的なことですけれども、A3のほうに戻っていただきまして、真ん中ほどですけれども、大規模修繕・更新につきまして新たな補助制度を創設しております。それから、跨道橋・跨線橋。跨道橋と申しますのは、高速道路の上を跨いでいる橋でございます。跨線橋というのは、鉄道の上を跨いでいる橋でございます。こういったものは危ないですので、これらを優先してやろうということで、特に高速道路の上の跨道橋につきましては、道路法上の道路、すなわち県とか国とか市町村とかの道路のセクションで管理している橋につきましては、平成26年度内に全て点検を終了しております。道路法以外の橋梁、すなわち農道であったり、それ以外の、いろんなものがあるんですけれども、橋梁はまだ終わってないものもあるんですけれども、管理者とか所管官庁に速やかな点検をするように要請をしているところでございます。

真ん中あたり、直轄診断、これ、資料5-3をごらんください。これは特に市町村で、自分で点検とかできないような大きな橋、斜張橋であるとか長い橋であるとか、技術者がいない、そういったところについて国のほうで診断をして見てあげるという制度ですけれ

ども、我々、余裕があるわけじゃありませんので、そんなたくさんできませんので3つだけですけども、診断をしました。その1つは、福島県の三島大橋、群馬県の嬭恋の大前橋、高知の大渡ダム大橋ということで、いずれもひどい状態であったので、すぐに対応するという結果が出ております。

あと、地方公共団体の技術レベルの向上につきまして、研修をしてきているんですけども、平成26年度から5年間の目標で5,000人を想定して研修をしてもらおうということで、今、800人ほど研修が終わっているところでございます。

それから、A3の資料の一番下ですけども、これで1年目が大体終わりました、10%ぐらい点検が全国で終わって、数万橋終わっているんですけども、これらの結果については見える化をなささいということで提言をいただいておりますので、諸元のデータでありますとか点検結果、そういったものをまとめて、春には道路メンテナンス年報として公表したいと思っております。次回部会で、その辺のご報告ができればと思います。

資料5-4をごらんください。大体こんなイメージで、諸元でありますとか点検結果でありますとか、以前に提言をいただくときにご説明しましたが、市町村の橋ですと、建設年度がわからない橋が3割あるとか、諸元もまだ十分に整っていないのもありますので、そういったものをデータベースとして見える化し、取りまとめた上で公表していきたいと思っております。

以上、最後の7ページ目、資料5-5の部分を見ていただきたいんですけども、検討の方向性はもうご説明しましたが、こういったことで、順次いただいた提言を実行しているところでございます。

以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。参考資料の説明はいいですね。

【国道・防災課長】 はい。

【家田部会長】 以上で資料の説明は全部になりましたので、ただいまの資料5の老朽化に関するご質問やご意見に加えて、ここまで時間の都合で切っちゃったところもありますので、追加でご発言されたい部分を言っていただきたいと思います。やっぱり1人1分ぐらいの感じでお願いします。じゃ、太田先生から。

【太田委員】 今の話の3ページ目の左下のところですけども、修繕、更新、撤去というものを選択するということですが、合理的に撤去が選択できるような措置を考えるべきであると思っております。通行止めのままで放置していて自然に崩れた、そしてその後で

対処しようという話もある気がしますので、撤去に関しては、全額国が助成する必要もあるのかもしれませんが、そのあたりの施策を検討していただきたいと思います。

この前、テレビで浜松市の事例を取り上げていましたが、老朽化した歩行者専用橋を撤去して、飛び石を川に敷いて対処していたら、おばあさんが苦勞しているからひどいじゃないかという内容でした。しかし、逆にもともと飛び石があるところに新しい歩行者専用橋を整備したら、無駄な投資だと強い批判を浴びるわけです。このように、現状が一種の既得権になっている場合に、撤去を合理的に選択するのはかなり難しいので、撤去費用を助成する以上に何らかの措置を講じないと適切な撤去はできないと思いますので、今後の課題として検討していただきたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。どうぞ、続けてご発言ください。勝間先生。

【勝間委員】 計画は素晴らしいし、やっていることも素晴らしいと思うんですが、去年から課題になっています、今、大変だというメッセージは、どのぐらい伝わっていて、それに関して予算がついているのかついてないかということだけ教えてください。

【家田部会長】 最後の警告と言ったんだけど、予算が最後の警告になっているかどうかね。

【勝間委員】 はい。

【家田部会長】 じゃ、羽藤先生。

【羽藤委員】 4ページ目のところの道路メンテナンス技術集団というところですけども、直轄診断を実施したら、傷んでいるという判断をするだけなのか、それとも、だから、こういう対策をすべきというところまで見立てをするのかを、お聞かせいただけたらと思います。どちらかという、インフラ診断医、医者みたいな役割だと思うので、最初に診た内科医というのは、それを外科でも、どこに回したらいいのかということ判断する役割を担いますから、もしそういう役割なんだとすると、あるいは、それはチームで行って診るのか、それとも1人で全部診立てられるのか、専門性をどういうふうに整理して、ある程度のマスの量の技術者を各地方整備局単位ぐらいで、どれぐらいの人数を育成しようとしているのか、そのあたりの計画が必要かなと思いますので、お考えをお聞かせいただけたらと思いました。

【家田部会長】 ほかにどうでしょうか。朝倉先生。

【朝倉委員】 資料の最後の広報のところ、「老朽化対策に対する国民の理解」ということなんですけれども、現状、調べていただいて、こういう状況になっているということ

国民にわかりやすく知らせるときに、調査結果をまとめてしまうと、かえってわかりやすいことにならない場合もあります。むしろ地図上で、ある橋梁がどうなっているかということをクリックすると、そのデータがわかるというふうな個別のデータが見えるようにしてあげないと、おそらく、なかなか国民の方、ご理解いただけないと思うんですね。自分が普段使っているところがこういう状況であることを認識して初めて、ああ、そうか、こうなんだと思われるということだと思うので、どこまで個別の情報が開示できるかということは別として、ぜひともそういうレポートの形にさせていただくといいんじゃないでしょうか。

以上です。

【家田部会長】 同感ですね。どこが雪で止まっているとか通行止めとかあるじゃないですか。あれがマップじゃなくて、表で出している県なんて、幾らでもありますからね。それで、何かわかんない地名でどこからどこか書いてあって、一向にわからんという。マッピングなんていうのは、僕も大賛成です。

続けて、どうぞ。いかがでしょうか。はい、お願いします。

【根本委員】 太田先生も触れられましたけど、集約化、撤去という話ですね。これはやっぱり大事なことだと思うので、その方法論とか評価基準とか、主に手続、そこら辺を考え始める時期かなと思います。公共交通の活性化法で、地域ごとに法定協議会をつくって、バスをどうするんだ、税金を使ってデマンドバスにするのか等の議論をしますよね。ある意味、そういう協議会組織が必要じゃないかと思うんですね。市町村道を廃止する、そのときに代替となる県道があるのかとか、その橋を廃止したときに、公共交通でどういうふうに補うのかとか、そういう意味で、古くなったから、ダブっているからやめちゃおうという簡単なものじゃないんだと思うんですね。ですから、何か、そういう仕組みづくりは考えていく必要があるかなと思いました。

【家田部会長】 石田先生。

【石田委員】 メンテナンス、点検の人材育成って極めて重要で、5年間で5,000人という目標、これでいいのかわからないのですけれども、少なくとも今、1,700ある自治体のうちで500以上の自治体においては技術者がいないという、こういう現状があるわけですから、そこは急がれますし、特に道路メンテナンス年報のインプットデータとなるのができる人、多分、これ、初級の目標かなとかと思うんですけれども、そこに注力していただければありがたいなと思います。よろしく願いいたします。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。久保田先生。

【久保田委員】 太田先生と根本先生がおっしゃった話なんですけれども、この話は、この資料を拝見する限り、第4段階の緊急措置段階のものが対象ということなんですよね。第3段階、早期と緊急の区別が、私、まだわからないんですけれども、おそらく、この早期ぐらいから今のような話ができただろうが、きっと余裕を持って、地方都市の山間部の、いわゆる縮退の議論ができる可能性があると思うんですよ。ですから、ここ、第3段階だったものに対して、その地域としてどう受けとめるかという議論もできるようにしておいたほうがいいんじゃないかと思いました。

【家田部会長】 そりゃそうだよね。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【石田委員】 先ほど、価値のところ、お二人の先生から、道路のオープン化みたいなことが出たんですけれども、いろんな工夫をして、一昔前に比べると、オープンカフェもできるし、いろんなものができて、よくなってきているとは思いますが、基本的姿勢が、今の道路法って道路を守るので、国民は悪いことをするものだという、だから、道路を守るんだという、これ、公物管理法からして当然の性格だとは思いますが、その辺もちょっとそろそろ考え直してもいいんじゃないかなと思っていたりもしますので、ここ、基本政策部会ですから、そういうことも議論してもいいのかなと若干思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。大串先生。

【大串委員】 メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施と書かれているんですけれども、今、どの程度の段階なのかということと、その効用として、何を特に見込まれているのかということだけ教えてください。

【家田部会長】 ほかによろしいですか。

じゃ、私もちょっとつけ加えると、この措置方針のところ、修繕、更新、撤去と、この3つがあるんだけど、更新のところにもう一つあってもいいんじゃないかと思うのが、改良更新。つまり、従来のような機能だけをそのまま戻しやいいじゃなくて、どうせつくりかえなきゃいけないんだったら改良すると。機能向上とか質的向上とか、持ちをよくするとか。つまり、ぜひここで「改良」という言葉も入っているチョイスも選択肢にあってもいいんじゃないかという気がしております。

それから、今、とにかく最後の警告ということで、点検をわんわんやっているところだから、まさかそんなことはないとは思いますが、JR北海道じゃありませんけど、意図的なデータ改ざんみたいなものが、いろんなところで起こっているんですよね。ゴム

か何かをやったりするとか、いろいろあるじゃないですか。飛行機でもありましたよね。そういうようなことが決してあってはならないのがここなので、もちろんそのところ、わかっていらっしゃると思うんだけど、ぜひ手を打っていただきたいなと思っています。

以上、2点だけつけ加えました。

それじゃ、ここまでにについてご質問もありましたので、どうぞお答えいただきたいと思っています。

【国道・防災課長】　ちょっと前後しますけれども、勝間先生がおっしゃっていた予算については、この中にも書きましたけれども、A3の予算のところの右のほうですけれども、直轄国道につきましては維持修繕費は対前年度比の1.1倍ということで計上しております。これはトータルが1倍ぐらいですので、すなわち改築、新しく道路をつくるのは、この分、減っています。そういう決断をしたということでございます。高速道路については、これは前回もご紹介しております道路法を改正して、その予算を確保しているということでございます。

それから、朝倉先生のほうで、見える化のデータですけれども、これは基本的にはまとめるというよりも、できるだけたくさん出していこうと思っておりますし、それぞれ個別のデータも出そうと思っています。どれぐらい出せるかというのは、現場のこともあるんですけれども、出していきたいと思っております。

それから、根本先生がおっしゃっていた、これは太田先生も同じだったと思うんですけれども、撤去するとか、これはかなりシリアスな問題になってくるんですけれども、実は全部の都道府県ごとに道路メンテナンス会議というのを設置しております。そもそもの目的は、点検の技術的相談の窓口、相談をみんな、そこでしょうということですが、基本的にはこういうところで、以前、道路をつくっているときには幹線道路協議会というのがあって、どういうふうに道路ネットワークをつくろうかということで道路管理者が集まったのがあったんですが、これはメンテナンスという観点で、各道路管理者が集まって、みんなでどうしようかと相談する場所でございますので、ここで、村長さん1人、この橋を落とそうかななんて考えているんじゃないくて、ルートとして、どのルートが要るのか、集落がどういうふうになっていくのか、いろんなことをご相談するネットワーク、そういう意味でのネットワークなんですけれども、撤去も含めたネットワークを検討するような場面として、道路メンテナンス会議というところで議論できたらなと思っております。1つだけではなくて、やっぱり人口も減ってきますので、集落の様子も変わってきて、それで考

えないといけないことなので、簡単には方向は出せないかも知れないんですけども、そういったことをここで検討していただきたいと思っております。

それから、人材育成について、石田先生、おっしゃっていただいています、それは我々も力を入れていて、この中でも少し書いているのは、初級、中級、特論ということで、初級についても、これはもう既にスタートしております。中級というのは、それほど難しくない。市町村というよりは、もう少し、県、国レベルなんですけれども、判断に迷うようなものとか、これは建設大学校のほうで、今、もうテキストをつくっているんですけど、キングファイル2つ分ぐらいのテキストで、三木先生に監修していただいて、そういった2週間ぐらいの研修をしてというようなことをやったり、あるいは、特論というのは、疲労とか特に難しいところ、これは数人ぐらいのレベルのものを考えているということで、こういった技術者の育成についても国でかなり力を入れてやっていきたいと思っておるところでございます。

それから、久保田先生、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳのお話なんですけれども、Ⅳは緊急措置、これはもうこのままではだめ、使えないので、何か対策しましょうというレベルでございます。それから、Ⅲは早期措置段階というのは、この段階でやれば何とかなるということなんですけれども、これ、事後保全になります。要するに、壊れてから直すということには変わりない。すぐ止めなくてもいいですけども、というような段階がⅢです。Ⅱというのは予防保全段階ということで、今すぐ何とかしなくても持つんですけども、ここでやっておくと予防保全になって、将来的にLCCが安くなると。要するに、例えば、舗装とか、まだ断面欠損をしていないけれども、この段階で塗装をきちっとしておくとう長持ちしますよ。その塗装とか、炭素繊維を張ったりとか、そういった対応を今やっておくといいですよということでⅡというのを設定している。大体イメージは、そんなⅠ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳなので、Ⅳであれば、もう直ちにやらないといけないというふうになります。そういった考えで、このⅠ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳがあります。

大串先生、一括発注については、これは例えば、〇〇県が30市町村あったとして、それが全部点検の業務を発注したとすると大変なことになります。それで、それらについてまとめて発注しようということで一括発注ということをやっております、今、26の県で一括発注がいいという選択をして、一括発注されていると聞いております。ですから、効用は、まとめてやるので、あちこちでたくさんいない技術者が有効に使えるということ。それから、市町村では、発注とかのそういう手間が楽になるというような、いろんな効用

があると思います。

それから、まさに家田先生がおっしゃっていた更新の機能向上というのは、当然これからも検討していきたいと思ひますし、更新でも新しいスペックでやりますので、今のスペックですと、多少維持管理に配慮した設計というようなことがなされていきます。ですから、今50年たったような橋は、もう管理とか修繕なんて全く考えないような設計になっていますので後で大変なんですけれども、これからの橋は、修繕とか管理がしやすいようなとか、メンテナンスも配慮したような設計をしていくというようなことを今検討していますので、そういったことも入れていきたいと思ひています。

【太田委員】 今のご説明のうちで廃橋の話ですけれども、メンテナンス委員会で合理的な議論はできると思ひます。その一方で、ご存じのように、廃橋というのは議会の同意が必要ですよね。議会の同意が必要ということは、いろんな政治的な考え方があるわけで、他の地域のところの廃橋に賛成すれば、自分のところも廃橋に賛成される恐れがあるから、この際反対することが議員にとっては合理的なことがあります。したがって、つくるとき以上に支援を講じないと合理的な選択ができないと思ひますので、技術的なもの以外にも、支援が必要であると思ひます。

【家田部会長】 よろしいですか。

それじゃ、時間も過ぎてしまいましたので、意見交換は以上のようなことにしたいと思ひます。今日は、限られた話題のところについてはございますけれども、現在の進捗と方向性を示していただいて、そこにいろいろご注意をいただいたということでございます。次回は残ったところをまたやっていくということになるわけですね。

全体通して、局長、何か一言ありますか。突然ですけど。

【道路局長】 途中中座してしまったので全部はお聞きできませんでしたが、大変貴重なご意見をいただきました。それから、今回お示しできませんでしたが、まだまだこういうところが必要じゃないかということで、これは次回、間に合えば、ぜひ、またご議論をいただくようにしたいと思ひています。

それと、最後の議題の中で、最後の警告をしたのにどんなになっているのかというお話がありまして、最後の警告というのは非常に重い警告で、結構、市町村長さんとかは気にしています。やっぱり最後は自分が負わなきゃならないと思ひていて、今までは、何かあったら国が助けてくれるんじゃないだろうかという、そういうお気持ちがあったと思うんですけれども、もう国だって、財源これしかないですよ。さっきの撤去の話にもつなが

りますけれども、もう何かあったらあなたの責任ですというところまで考えると、やっぱり首長さんは、だったら、これ、撤去しなきゃいけないか、あるいは通行止めしなきゃいけないかということで、みんなが本気になったという意味でいうと、知事さんとか市町村長さんのお話を聞くと、みんなかなりシリアスに考えるようになったという意味でいうと、いただいた提言というのは大変良かったんだなと思っています。

今回も新しく補助制度をつくりましたけど、やっぱり手が挙がってくるんですね。それはやっぱり、国に頼めば何とかなるんじゃないかと。だけれども、最後は自分の予算も使わなきゃいけないということを考えるようにしてもらわないと、いつまでもいつまでも続いていっちゃうということだと思いますと、私は方向性としては大変時宜を得たものをいただいたと思っていますし、ますますそれをスピードアップしなきゃいけないなと考えています。

それから、最初の議論で、私、ちょっと中座しましたけれども、いわゆるこれから生活道路、どうやって快適で安全にしていくというのは、私がないときにご議論あったと思いますけど、手段としては確かに新しいものはないかもしれないけれども、ヨーロッパに比べて遅れているんですね。ですから、ヨーロッパでやっている手段も入れながら、ようやくここまで来たので、この際、もう、せーので思い切って頑張ると。それぐらいの気持ちでやっていきたいと思っています。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

【道路局長】 引き続き、またご議論、よろしくお願ひしたいと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それじゃ、私の司会をお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございます。本日の内容につきましては、後日、議事録案を送付させていただきますので、ご同意いただいた上で公開をさせていただきますと思います。近日中に、速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えています。

本日の資料は、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

次回の日程につきましては改めて調整をいたしますので、よろしくお願ひいたします。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

——了——