

平成27年6月26日

【総務課長】 おはようございます。皆様、本日はお忙しい中、お集まりをいただきまして、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第49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。

まず、開会に当たりまして、道路局長の深澤よりご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 先生方、大変お忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。今回は、前回の4月の部会に引き続いて、いただいた建議のフォローアップを含め、幅広く、これからの道路行政のあり方についてご審議いただくということで、お集まりいただきました。

せっかくの機会なので、最近、思っていることを2つだけ申し上げたいんですけども、一つは、皆さんご存じのように、賢く使うというのは、最近、いろんなところでキーワードになっていて、道路行政においても、賢く使うというのはほんとうに大事なことなんだと思っております。

特に高速道路を中心とした幹線道路系、車がぶんぶん走るところについては、今、国土幹線道路部会のほうで集中的にご審議いただいている、料金のあり方とか、いろんなことをご審議いただいていますけれども、それも含めて、もっと広い立場から、この基本政策部会においては、道路といってもいろんな道路がありますので、特に生活系の道路も含めて、どううまく活用したらいいのかなというご議論をしていただきたいと思います。

それから、2つ目は、最近、ほんとうによく思うんですけども、我々、とにかく道路をつなぐために一生懸命やってきましたけれども、よくよく考えてみると、この道路というか道というのは、全ての施策に関係するんですよね。介護の施策もそうですし、物流、観光、あるいは鉄道の行政であっても、住宅の行政であっても、必ず道はそこに付随してくるということで、決してこれは自慢するつもりではないんですけども、道といろいろな施策がセットになって、初めて社会のお役に立つんだなということを、最近、思うようになってきました。

今日、我々も、多分、ここに来るまで道を使わなかった人はいらっしゃるなと思いますし、あるいは、道の下には水道が通っているということで、全て、いろいろな施策には道がつながっている、全ての道はローマに続くじゃないんですけれども、全ての施策はやっぱり道と関連するんだなということで、決して、そこは傲慢になるつもりではなくて、ですから、どっちかという、道からの発想というよりも、その社会からの要請をもっともっと我々は受けとめて、それにお役に立てる道づくりというものをしていかなきゃいけない。そういう意味で、この基本政策部会で、先生方のいろんな視点からご意見をいただきながら、よりよい道路行政を進めていきたい。アカデミー賞でいうと助演女優賞みたいな、そういうような仕事もしていかなきゃいけないなと思っています。

先日、お亡くなりになった武部先生の「道路の日本史」という本を読ませていただいて、ほんとうに過去から道というのが社会のお役に立ってきたんだなと。その延長線上でこれからの道路行政をやるとすると、まだニーズは山のようにある。ニーズがあるというよりも、やらなければいけないこと、反省しなければいけないことは山のようにあると思うんです。そんな問題認識を持ちながら、ぜひ、この基本政策部会の中で先生方のご意見をいただいて、できるものについては、来年度といわず今年度からでも実際に実施に移していきたいなというふうに考えています。

そんな広いテーマがある中で、全部ご議論いただくのもあれなので、今日は3つほどテーマを絞らせていただいていますけれども、それに限らず、これからも先生方のご意見をいただきながら、しっかりした行政を進めていきたいと思っています。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

【総務課長】      ありがとうございました。

それでは、最初に、お手元の資料確認をさせていただきたいと思います。上から順に、配席図、議事次第、委員名簿のほかに、資料1といたしまして「暮らしの中の安全・安心」、資料2といたしまして「道路空間の多機能化・オープン化」、資料3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」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いたします。よろしいでしょうか。

あわせて、「歩行者の命を守る緊急戦略　ハンプ(こぶ)が大切な人の命を守ります」という冊子もお配りしてございます。大変失礼いたしました。

資料に漏れがございましたでしょうか。よろしいでしょうか。

本日の部会の議事でございますが、運営規則第7条第1項により、公開といたしており

ます。

本日は、朝倉康夫委員、勝間和代委員、久保田尚委員、根本敏則委員、兵藤哲朗委員におかれましては、所用によりご欠席とのご連絡を頂戴しております。

本日出席の委員の先生方は、総数12名のうち7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。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【家田部会長】 おはようございます。それでは、これから議事を始めさせていただきます。

審議事項はお手元にありますように、平成24年の6月にまとまりました建議 中間とりまとめのフォローアップということでございます。幾つかのアイテムが1、2、3とありますが、その都度、ご議論いただきたいと思います。

先ほど局長からお話がありましたとおり、道路はBasic Infrastructureなので、どこにでも関連して、一日中、全く道路を使わないという人は、家にずっといる人以外はきっとないはずですよ。そんな人は大人だったら、なかなかいないですよ。それから、直接使わなくても、物を持ってきてもらうというところとか占有物件が道路の下にあるので、電気とか電話とか、間接利用者も込みにすると、使わない人は一人もいなくなっちゃうというものですよね。

そんなことを考えると、まだやるのが幾らでもあるというよりは、今までやらないで済ませてきたことを、ちゃんと落とし前をつけなきゃ国民に申しわけないだろうということじゃないかと思います。

それじゃ、早速ご説明いただきましょう。よろしくお願いいたします。まず、「暮らしの中の安全・安心」ですね。

【環境安全課長】 それではまず、環境安全課長の池田豊人と申しますが、私のほうから説明させていただきます。座って説明させていただきます。

資料の1でございます。1枚めくっていただきますと、目次がございます。大きく2つの説明にしたいと思っております。暮らしの道の安全の確保に対する政策のあり方、それから、2つ目が踏切対策、こういう2つでございます。

2枚ほどめくっていただきまして、暮らしの道の安全の推進でございますけれども、幹線道路が随分進展をしまいいりましたので、そういったところに自動車交通をしっかりと担

ってもらって、これまで自動車交通が入り込んでいた生活道路につきましては、歩行者を優先といいますか、歩行者の道に変えるということで、交通事故、あるいは交通事故で亡くなる方を減らそうということでございます。

このような幹線道路への、より自動車交通の転換、それと、生活道路の歩行者優先といったものをあわせて進めることで、下の赤いところにありますように、現在、まだまだ4,000を超える方が1年で亡くなっておりまして、そのうち、歩行中、自転車乗車中は半分の数ですけれども、さらに、その2,038人を半分にできるのではないかというふうに考えております。

次、4ページをお願いいたします。これから緊急的に、重点的に、この半減の目標を達成できるようにやろうと思っておりますけれども、そういったことを進めるには、国民全体の協力も要するというので、この取り組みについては、歩行者の命を守る緊急戦略という名称をつけて進めたらどうかということでございまして、この辺につきましては、またご意見をいただければと思います。

この中で進める内容は、ちょうど中段にありますように、(1)(2)(3)(4)と括弧で書いてありますが、我々、道路管理者等がやることとあわせて、国民の協力、理解がどうしても必要でございますので、こういったことをいかに訴えていくかということでございます。内容については、後ほど説明させていただきます。

それから、右のほうに行きまして、現在、ITの進展でビッグデータがたくさんとれるようになりましたので、そういったものを活用すること。それから、暮らしの道というのはどういうものというのが、まだ一般化されておられませんので、そういうものを標準化すること。それから、公共団体が進めていくことも多いのですけれども、公共団体だけではなかなか難しい面もありますので、いかに国がこれにかかわっていくかといった4つのことがポイントであると思っております。

先ほど半減ができるのではないかというお話をさせてもらいましたけれども、来年度から5年間の間にこの半減を達成するような取り組みをしたらどうかということでございます。

次、お願いいたします。5ページでございますけれども、先ほど申しました国民の理解と協力を得ることが非常に重要な施策であります。その中で、特に目の前に実物を置いていますけれども、このハンプと言われているこぶを生活道路の中につけることで、車の速度を落としてもらおうということでありまして、ハンプ、こぶが大切な人の命を守ります、

こういったキャッチフレーズを広めていきたいと思っ  
ていまして、この辺のキャッチフ  
レーズにつきましては、またご意見を頂戴できればと思  
います。

なぜ、この点についての国民の理解、協力が要るかとい  
うことですが、こういったものを置きますと、どうし  
ても車が走りにくい、当たり前ですが、そのためなん  
ですが、そういったこととか、場合によっては音が出  
るとか、あるいは、こういったものを家の周りに置く  
ことに対して、どうしても反対が出る場合がございます  
。そういう意味で、これが命を守るんだということ  
をわかってもらうということが重要だというふう  
に思っております。

それからもう一つ、左下、前回も申し上げました  
けれども、日本は世界でも、道路交通という意味  
で安全な国になってまいりましたが、自動車乗車中  
でいけばG7でトップの安全性なんですけれども、歩  
行者、自転車乗車中でいきますと、G7で最下位  
ということで、これを両方ともトップクラスにす  
ることで、世界一安全な道路交通を目指すとい  
ったこともあわせて訴えていきたいと思っ  
ています。

お手元に小さい冊子のようなものを、これは  
まだ試作品でありますけれども、つくって  
みました。先ほど言いました「歩行者の命を守る  
緊急戦略 ハンプ(こぶ)が大切な人の命を守  
ります」ということで、ラクダ、こぶとい  
うことで、ゆっくり歩ける、安心して歩  
けるという意味も込めて、こういう名前を  
つけてみました。この辺につきましても、  
ぜひ、またご意見を頂戴できればと思  
います。

それから、6ページをお願いいたします。ビッグ  
データが随分とれるようになってまい  
りましたので、国土交通省のほうで全国的に  
危険と思われるような生活道路につ  
きまして、ビッグデータを使いまして、ど  
のぐらい抜け道を車が通っているのか、  
あるいは、その通っている車のスピード  
はどうかということ、右にありますよ  
うに、40キロも超えて生活空間の中  
を走っているような車に見える化す  
ことで、住民の方にも、これは何と  
かしないとイケないねというような  
声を大きくしていただけないかとい  
うこと、あるいは、それを管轄して  
いる市区町村についても、自分の  
まち、これは何とかしないと  
いけないという危機感をもっ  
と持ってもらうということが  
重要だと思っております。

右下にありますように、自分のまちが全国的  
にどのぐらいの安全度なのかとい  
うのがわかるような見える化の工夫  
もしていきたいと思っております。

それから、次、7ページをお願いいた  
します。3つ目でありま  
すけれども、高速道路とい  
うと、ああ、こういう道路だ  
なというのが国民的にも共通  
の理解がございますけれども、

安全な暮らしの道というものはどういうものかといったものが、共通の理解がまだ十分ではないと思っております。そのために、暮らしの道というのはこういうものかという新標準の仕様というようなものを定めたいと思っております。

この のところにございますように、暮らしの道というのは、道路空間の再配分、これは、車線が狭くて歩行者、自転車が中心の幅員構成であること。あるいは、単線道路から生活空間に入るところには、必ず流入の速度抑制がされるような、この目の前にあるようなハンプが備わっていること。あるいは、暮らしの空間の中の端路部にも速度が出ないような、ところどころ交差点にこういうハンプがあるようなこと。こういったものを暮らしの道の標準形ということでまとめて、普及をしていきたいと思っております。

ハンプにつきましては、目の前にございますが、現在までのいろんな実験や検討の結果、10センチの高さで、約6メートルほど、こういった形にしますと非常に効果も大きいということがわかってまいっております。

それから、次、8ページをお願いいたします。あわせて自転車の安全確保ということでございます。3年ほど前から、車道を走って歩行者を守ろうということで進めてまいりました。この3年間でわかってきたことのひとつが、自転車の専用のレーンを設けなくても、もう車道に、ここの右にありますようなマークを路面表示することで、かなりの効果があるということがわかってまいりましたので、こういった路面表示につきまして、今、それぞれ自治体さんがいろんなマークをつけ始めておりますけれども、ある程度は統一的なものをつけていくことで、より国民全体として、車道のこういったところを自転車が、左側を走るんだなというようなことがわかるようにしていきたいということでございます。

それから、次のページをお願いいたします。4つ目でありますけれども、生活空間の道路は市区町村が管理していることが多いわけでありましてけれども、市区町村もいろんな業務が多様になる中で、なかなかこういったものに取り組みが十分じゃないということがございます。人の命にかかわるものでございますので、特に危ない区間については、直轄の道路のあるなしにかかわらず、国のほうも自治体と、あるいは有識者の方と一緒にしたチームを結成して、これまで進めてまいりました通学路の対策の教育委員会の方とかといったものと連携をしながら進めていくというようなことを始めたいと思っております。

また、そういったことは、なかなか全国的に津々浦々まではできないと思うんですが、そういったところ以外でも、有識者の方には、自治体の応援ができるような人的な支援の制度をつくっていったらどうかということでございます。

次、10ページをお願いいたします。これは、今申し上げました国も入っていくエリアにつきましては100を考えております。この100ということにつきましては、事故の発生件数が平均の10倍以上になるものと、おおむね整合がとれた値でして、こういったエリアに国も入った形で進めたらどうかということでございます。

また、ちょうど3倍以上という件数になりますけれども、全国で3,000エリア、こういったところは特に重点的に、専門家も派遣した対策をとっていったらどうかということでございます。

それから、11ページでございます。前回の基本政策部会で、こういった暮らしの道の安全に関連して、現在いろんな開発が進んでいる小型モビリティといったものをうまく活用できないのかというようなご指摘がございました。現時点で使われている交通のモード、これは下の表の上段にありますようなものがございまして、いろんなメーカーさんや研究機関で開発されている小型モビリティ、これは現在、30キロから、もう少し速いところに焦点が当たったようなものが開発されてございます。一方、上の四角囲みがありますように、高齢化社会のことを考えると、電動アシスト自転車が非常に売れているというようなことに代表されますように、高齢者や子供を持つ親の方々の低速のモビリティのニーズが大きくなってきているのではないかとこのように考えております。

そういったニーズから考えますと、一番下の段にありますように、むしろこの低速のところを安定的といいますか、例えば電動アシストは二輪ですけれども、非常にスレンダーで三輪で安定的なものといった小型モビリティというものが望まれているのではないかとこのように考えておりますが、この辺につきましては、また今回、ご意見をいただければと思います。

続きまして、踏切のところ、お願いします。

【路政課長】 路政課長の平田でございます。私のほうから、踏切対策の推進についてということで説明をさせていただきます。座って説明いたします。

資料13ページでございますけれども、踏切対策と事故の状況ということでございます。昭和36年に踏切道改良促進法というものが施行されまして、踏切の除却や改良に鋭意取り組んでまいりました。その間、踏切の数については半減、遮断機のない踏切も大幅に減少するということですが、まだ1割ほど残っているという状況にございます。踏切の事故自体も大幅に減少しておるんですが、1日に約1件、3日に約1人が亡くなるというようなペースで、やはり事故が発生している現状にあるということです。

また、死亡者の内訳を見ていただきますと、右下のグラフですが、歩行者が死亡者のうちの7割で、そのうちの高齢者が約4割を占めているという状況ございまして、今後の高齢化をにらんだ対応も必要になってくるということでございます。

踏切の対応につきましては、資料が前後して恐縮ですが、18ページをごらんになっていただきますと、平成19年に踏切交通実態総点検ということで、全国3万6,000の箇所を点検しまして、その中で緊急対策が必要な踏切ということで、1,960カ所を抽出してございます。

その内容は、大きく3つのカテゴリーに分けておりまして、あかすの踏切ということで、1時間に40分以上、遮断されているような踏切と、歩道が狭隘な踏切、自動車と歩行者のボトルネック踏切ということで、それぞれ重複はございますけれども、3つのカテゴリーに分けて対策をやっていこうということで、速効対策ということで、右側には抜本対策踏切とございますが、連続立体交差などによって抜本的な踏切の除却を図っていくということは目標として当然あるわけですが、その前段階においても、すぐにできることをやろうということで、踏切の拡幅とかカラー舗装とかをやっている速効対策踏切というものもございまして、それぞれに重複はございますけれども、速効対策と抜本対策を大きな2つの柱として、これまで対策を進めてきた現状がございまして。

14ページに戻っていただきまして、では、そういった対策を進めてきた中で、現状はどうかということなんですが、実は、残念ながら、平成25年度に幾つか事故が集中しておるんですが、非常に痛ましい事故が平成25年に幾つか起きてございます。これらの事故が起きた踏切を見ても、道路側の対策、あるいは鉄道事業者の対策、それなりにやってはいるものの、やったところでも事故が生じているというような状況がございまして。

それと、平成25年に文部科学省、警察庁と合同で、通学路緊急合同点検というものをやりましたけれども、通学路の合同点検の結果の中でも、約100カ所の安全対策が必要だろうというような課題も出てきているという状況にございまして。

そうしたことを踏まえまして、今後どうやって踏切対策をやっていくかということなんですが、15ページをごらんになっていただきますと、ただいま申し上げたような緊急対策踏切というものについては、ここの15ページの図でいきますと、棒グラフがこの表の右側のところに6%と書いてありますが、1,960カ所でございます。これを今後、対策としましては、あかすの踏切、あるいはボトルネック踏切については、速効対策をこれまでやってきているところ、あるいは、まだやってきていないところがございまして、いずれに



しても、速効対策というのは幾つか種類があって、例えばカラー舗装みたいなものから、非常に高度な障害物検知装置を備えた踏切をつくるというものまで、いろんな幅がございます。速効対策済みとなっているところについても、一番やりやすい対応で済んでいるところから、いろんなレベルの高いものをやっているところまでございますので、速効対策済みのところでも、より対策を高度化していくということ。対策未着手へのところについては、当然、これを着手していくということでございますし、歩道狭隘踏切につきましては、歩道の狭いところを拡幅すると事故の削減の効果が非常に高いということでございますので、私どもとしては、歩道拡幅ということについて、これからも一生懸命取り組んでまいりたいという方向性を持ってございます。

一方で、これまで、この左側を見ていただきますと、第3種、第4種踏切とって、遮断機がなかったり警報機がなかったりというようなところについては、対応がなかなかされていなかった部分もあるんですが、こうした第3種、第4種踏切については、踏切そのものの集約化ということで、いろいろな地域のインフラの集約化の流れの中で、3、4種踏切についても集約を図っていけないかという方向感を持ってございます。

この点について、もう少しご説明しますと、16ページをごらんになっていただきますと、第3種、第4種踏切というのは、第1種踏切という遮断機、警報機付きの踏切の1.6倍の事故率がございます。交通量自体は非常に少ないんですけども、やはり事故率が高いということで、これをうまく集約できないかということで、イメージ図を描いていますが、地域の道路整備などとあわせて、例えば、今まで3カ所あった3、4種踏切を1カ所に集約するような機会があれば、こういったことを進めていきたいというのが一つの方角性でございます。

また、17ページをごらんになっていただきますと、先ほど申し上げました緊急対策踏切の中で、対策、対策ということで、連続立体交差などにより踏切除却を推進していくということとあわせて、速効対策についても対策の高度化、具体的には、例えば3Dの新型の障害物検知装置をつけていくとかといったことでレベルアップを図っていきたいということと、歩道狭隘踏切については、歩道の拡幅を実施していくという方向性で進めていきたいと思っております。

その際のポイントなんですけど、済みません、15ページにお戻りいただきまして、こういった対策をやるに当たっての、私どもの非常に重視しているポイントとしては、踏切安全通行カルテというものをつくって、それを策定、公表していくことで対策にドライブを

かけていきたいと思っています。具体的には、その踏切安全交通カルテ、まさにカルテというものでございますので、踏切のスペックですとか対策の実施状況、あるいは今後の対策の課題といったものを見る化していった、それによって地域の方々、行政の方々、いろんな方々に興味を持っていただき、対策を強化して進めていきたいといった方向感で進めていきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、50分まで、ここまでのことについて審議をします。だから、25分くらいなので、1人の意見の発言は1分とか、そんなオーダーで、なるべく短く具体的にお願いします。

まず、1個目の道路の機能分化と暮らしの道の安全の推進、池田さんが説明した部分について皆さんから意見をいただいて、それで、まとめて答えていただくようにしましょう。はい、いかがでしょうか。はい、石田先生から。

【石田委員】 1分なので、何点かあるんですけども、まず一つは、これまでもコミュニティ道路とか安心歩行エリアとか、先ほどご説明がありましたけれども通学路の合同の緊急安全点検とか、いっぱいやられてきて、その成果と課題というのは、やっぱりもうちょっとちゃんと整理したほうがいいのか。実際、コミュニティ道路でハンプをつくったけれども、取っ払われたところも報告されているようでありますし、その辺のことは大事なかなというふうに思いました。

2番目が、新標準仕様というのも、メニューを与えるという意味ではいいと思うんですけども、押しつけになってはいけないので、そのことをどうするかという観点からすると、9ページ目あたりに書いてあることは極めて大事だと思うんです。500m掛ける500mの範囲ですから、もうちょっとコミュニティの人たちの目といいますか、有識者とか、それだけじゃなくて、ほんとうに住んでいる人たちと、いい関係をどう築き上げていくのかということが重要だと思います。

あと、ビッグデータはほんとうに必要で、活用できればいいんですけども、今のETC2.0のカーナビと一緒にしているものは、エンジンオン、オフの500mはとれないですよね。多分、目的地とか発地は生活道路空間の中にあって、500mでひっかかる部分があると思いますので、その辺、ETC2.0の仕様を検討していくということも別途大切な作業になるのかなというふうに思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続けてどうぞ、ご発言ください。はい、大串先生。

【大串委員】 2点お願いします。

ハンプなんですけれども、私、こういうハンプも見たことがあるんですが、うちの学内とかメキシコあたりで目撃しているのは、コンクリートをちょっとこんもり盛っただけですね。料金はいろいろあると思いますし、それぞれの良し悪しがあると思います。特に、たくさん導入していくと非常な金額になるでしょうし、そういった意味では、簡易のハンプのものから、ちょっと大がかりなものまで幾つかメニューを用意して、メリット、デメリットを提示していただくと、メニュー的には選びやすくなるのかなと思います。

あと、2点目ですが、ちょうど新潟市のファシリティーマネジメントで、これから縮小していこうというところに、この間、学生と一緒に入っていて、そのときに、地域の人たちを巻き込んで住民説明会とかをやるとういうことをしているんですけれども、その中で、やっぱり交通も一緒にマネジメントをしていかないと施設の集約化は進まないねという話をしております。一つは公共交通の組み直しということをして主眼にしているんですけれども、道のあり方そのものも一緒にそこで議論をするというのはやっぱり効果的だと思いますし、いろんなことが今、地域で行われようとしていますので、うまく乗っかっていって、モデルケースをつくっていかれると、ほかも横並びでまねしていただけるとと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、ほかの方、お願いします。はい、羽藤さん。

【羽藤委員】 私、2点ありますが、ハンプのピクトグラム、車で走っている際に突然、これは見たらわかるわけですが、サインの検討はされているかというのが1点です。暮らしの道全体のエリアを示すようなサインでもいいでしょうし、そのハンプみたいなものがあるんだよという、わかりやすいピクトグラムみたいなものが、このラクダプロジェクトのラクダの絵があるわけなんですけれども、何かそういうわかりやすいものがあつたほうがいいのかなと、そういう検討をされているかというのが1点。

2点目は、国による技術支援の仕組みで、チームで自治体の道路管理者、国の有識者でやっていくということなんですけど、これはかなり高度な技術とか知識が必要ですね。チーム体制は必要だと思うんですけど、一方で、暮らしの道の受け手は地元とかコミュニティと

ということになりますので、地元の暮らしの道を管理する側をどうやって育てていくかというところも非常に重要だと思えます。地元の組織体制みたいなことはどうお考えなのか。国道事務所であるとか、地元の大学とか市民の方々とどうやって地元のチームというかコミュニティ化していくかというところが大事だと思うんですが、そういったところについてのお考えをお聞かせください。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。草野さん、どうぞ。

【草野委員】 賢く使うというのには、やはり今まで以上に知恵と工夫が必要なんだろうなということを資料を拝見しながら思っていました。暮らしの道といったときは、私たち、生活者の側に問いかけもあるわけで、今、ずっとアプローチを聞いていると、非常に何かをシャットアウトすることで、規制をつくることでというアプローチの仕方のほうに非常に比重が高いような気がいたしまして、暮らしの道というからには、そこはやっぱり楽しくなくちゃいけないし、あと、美しくなくちゃいけないという、できれば、そういうアプローチの仕方という工夫も必要なのではないかなというふうに思いました。

例えば、羽藤先生もおっしゃったように、何かしら注意喚起するようなものにしても、今までの道路標識とか、いろんなものに、もう私たち、慣れ切ってしまっていて、全く注意喚起になっていないようなところもあるのではないかなと思います。だから、そこに美しくとか楽しいという視点というものが新たに入ることによる注意喚起というか、住民の参加意識を高めるというようなアプローチの仕方というのはないものかなということを考えていました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにありますか。じゃ、私からもちょっと追加して、それでお答えいただきましょう。

一つは、こういうキャッチフレーズをつくってやっていくのは大いに結構で、頑張ってもらいたいんだけど、ハンブはいいんだけど、中身はハンブだけでやっていこうということじゃないんですね。いろんな総合対策でやっていこうということなので、ちょっとこの表現だと、これはハンブをつくるプロジェクトですかという。でも、中を読むと随分総合的ですよ。

それから、ラクダは、出すならヒトコブラクダだと思うんだけどね。フタコブラクダじゃなくて。そんな感じなんです。今のは冗談みたいな話なんです。

3ページで、ちょっとこれはスタンスの問題なんだけれども、おおむね半減が可能というのではないだろうと思うんだよね。そんなら3分の1に努力しろよと。かたい目標しか、

道路局はやる気がないのかと。つまり、しばらく前に、1万人ぐらい事故死があったとき、半減というのは言ったんだけど、かなり思い切った目標で、そんなのできっこないといろんな人が言ったんですが、結局できましたよね。というのが目標ですよ。この表現でそのままいくんだったら、やる気がしないという。そんなもの、さっさと、もっと前からやっていたらいいじゃないかと、ばかなんじゃないかと言われちゃう感じですよ。半減できるとわかっているなら。という基本的スタンスがちょっとどうかと思うところが1個感じました。

もう一つだけ。やっぱりこの暮らしの道エリアの話もあるし、それから、どこにハンブがあるという話もあるんだけど、それが道路ユーザーからしたら、もちろん標識もいいんだけど、カーナビですよ。カーナビにどのくらい乗っかるかと。それからまた、そのルートを示すするときにも、そういうところにはルート指示がいかないというような。というような、もう一歩いかないと、インフォメーションテクノロジー時代の、この命を守る暮らしの道対策という、これは物理的なハンブはいいけれども、もうちょっと電子力も使うほうがあってもいいんじゃないかなという感じがしました。

以上です。

【石田委員】 ちょっと追加でいいですか。

2つありまして、11ページの小型モビリティで、これはぜひ、関係省庁ともご検討いただきたいんですけども、免許証の問題とか駐車の問題というのが、実はこういうことをたくさん使っていただくためには非常に大事ですので、そのことをお忘れなくということ。

あと、暮らしの道ということなんですけれども、道路の道という字を使われていて、局長は挨拶のときに道路と道というのを使い分けられたんですけども、この道というのは、白川静先生によりますと、異民族との戦いに勝って首を持って行進をする、でかい空間のイメージなんですよ。ですから、ここで必ずしも合致もしないのかなというので、何かもうちょっと適切な言葉が、適切な漢字と言ったほうがいいのかもわかりませんが、あるいは平仮名にしちゃうとかいろいろあるかなと思います。

【家田部会長】 難しいですね。中国語でも、昔の用語と今の用語は違うしね。路と道って、先生が今言ったのと逆ですしね。路のほうが幹線道路のことを言うしね。難しいね。

はい、じゃ、今のところを全部まとめて、池田さん。合点ですでもいいです。

【環境安全課長】 たくさんありがとうございました。

まず、羽藤先生ほかございました、ハンブをつけているようなところに入ったときのサインの件ですけれども、これはぜひ考えていきたいと思っております、草野委員からもありましたように、注目を浴びつつ、地元の方にも愛されるようなものを考えていきたいと思っております。

それから、専門家も大事だし、受け手といいますか、コミュニティーをどう巻き込むかというのが大事だというお話が何人かの委員からございました。説明の中にも、9ページのところの左に書きましたけれども、亀岡の事故を契機に、教育委員会の方に入っていた体制が、全国の小学校の学区ごとにできまして、かなりこれは成果が上がりました。せっかくそういう体制ができたので、何とかこれをなくならないように、ずっと続くようなことを今やっております。そういった体制と今回のチームは、ぜひコンビネーションで進めたいと思いますし、先ほど大串委員からありましたような、そのほかにもいろんな地元で動いているものがあると思いますので、新たにということではなくて、そういったものとうまくタイアップするようなことを考えていきたいと思っております。

それから、ハンブにいろんな種類があってもいいんじゃないかと大串委員からもありまして、いろんな形のものもかなり研究してきたことがあったり、石田先生からありましたように、以前よりコミュニティー道路の取り組み等でも、いろいろなものを置いて、やっぱりうまくいかなかったものとか、かなり実証的にメリデメが出ているものもありますので、そういったものを踏まえながら、もちろんコストとか、そういうこともありますから、バリエーションがとれるものはとれるようなことを考えていきたいと思っております。

それから、最後に家田先生からありましたように、先ほど半分は可能みたいなことではなかなか協力を得るにも、メッセージを訴えるところが弱いというのは、改めて今、感じましたので、これから、なぜ歩行者をみんなで協力してやらなきゃいけないのかというのがきちっと伝わるような表現を考えて、またご相談したいと。

【家田部会長】 オリンピック・パラリンピックまでに半減だというような感覚じゃないかと思うけれどもね。可能というような言い方をしないでね。

【環境安全課長】 はい。以上でございます。

【家田部会長】 よろしいですか。

【大串委員】 1点だけ、済みません。さっきのハンブの種類なんですけれども、先ほど使われなくなったとかという話がありましたが、きちんとそういうものも情報開示しておいていただいて、住民の方が選ぶんだと。前はどこかで成功しなかったんだけれども、

うちの道はここがいいと思うとか、そういう主体性を与えるのもすごく大事だと思います。これだ、ここじゃなくてですね。

以上です。

【家田部会長】 それじゃ、ちょっと先に行きましょう。今度は、その後ろにある踏切のところをお願いします。これもさっきと同じように意見をいただいて、それから議論。また、今のところに戻ると思います。お願いします。はい、どうぞ。

【太田委員】 踏切については、これまでなかなか基本政策部会に出てこなかった話で、取り組まれるということで、大変結構だと思います。

それで、カルテをしっかりとつくっておいていただいて、しっかり後でレビューできる体制にしてほしいと思います。

そのときに2点ありますが、一つは、踏切を撤去しても、勝手踏切として残ってしまったケースへの対応です。勝手踏切でも、一応、カルテは残しておくべきであるというのが1点です。

もう一つは、連続立交になると、踏切がなくなりましたので、その結果としてカルテも要らないということであると思いますが、その一方で、連続立交にするときには、道路側の負担、自治体側の負担で立交にしたのだけれども、老朽化するとその更新は鉄道事業者の負担になります。具体的に言うとJR北海道とかJR四国が、連続立交にしてもらってありがたいのだけれども、もう鉄道側の資産になって踏切でなくなっているため、老朽化対策で更新しなければならなくなり、その費用の捻出が課題になっているそうです。高速道路の跨線橋の話と若干似ている部分がありますので、その辺の費用負担を含めて、鉄道局とも議論していただく必要が将来的に出てくると思います。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。じゃ、私から。

踏切で、15ページを見ましょうか。15ページを見ると、右下のほうに図が出ていて、これはないよねというのは、こういうふうに少なくとも歩きやすくすることによって安全感、安心感を増しましょうねということだと思っんですけども、同時に、さっきも途中のご説明の中でありましたけれども、障害物検知装置、あれはどうなっているのかな、レーザーか何かですか。

【路政課長】 そうです。

【家田部会長】 何かこう、電子みたいなもので、それで、中に人とか物とかが残っていると、列車のほうに通報されるようなものがありますよね。つまり、何が言いたいかと

いうと、円滑に歩行できるような環境を確保すると同時に、事故を防止するということが、両方やるのが踏切撤去以外の手を打つ際の両方必要な作業ですね。つまり、歩行者が歩きやすくするというのが直ちに事故に結びつくというだけだと、論理がちょっと弱い。だからこそ、さっきおっしゃったんだと思うんだけど。ああいう障害物検知装置みたいなものは、それなりの設備投資も要るし云々するんだと思うんだけど、これは私の理解では、鉄道事業者側がやる仕事だと思うんですね。

さりながら、この緊急的な状況、情けないような状況を考えると、もう少し何とかならないかなと。歩行者が特段に多いような踏切については、歩行者を守るという視点から、つまり、列車の運行を守るという視点じゃなくて、歩行者を守るという視点から、道路の施策として、そこもやってもいいような気もするんですけどもね。総体的に言えば、歩行者のわりには列車が少ないとことかね。列車の本数が少ないわりには歩行者がいっぱいいるようなところについては、そういうことをやってはどうかと思っているんですけども、いかがかなと思いました。

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【大串委員】 1点だけ。14ページの踏切事故の記事を見ていますと、この時点で長いものが多いのかなというふうに思います。踏切の長さが22メートルとか、9メートル、10メートルもありますけれども、渡り切れなくてということで、以前、名古屋のほうの信号で、高齢者が渡っているようなときには、そこの歩道の青の時間を少し延長するとかといった試み等がされていたようなこともあると思うんですけども、ちょっと列車はそういうことは難しいのかなと思いますが、どこか何か避難的なところを用意するとか、もし、踏切の長さに比例して亡くなる方が多いようなところに関しては、何か違った対策も必要なのかなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ほかにどうでしょうか。はい、羽藤さん。

【羽藤委員】 16ページ目のところですけども、太田委員が言われたように、確かにこれは道路管理者と鉄道事業者の方の連携が、必要不可欠だと思いますが、この際、カルテをつくられるというような話もおっしゃられていたんですが、例えば、この集約化のイメージで第4種踏切廃止が、例えば上側で3つぐらいの踏切があるというとき、それぞれの踏切でどういう事故が起こっていて、踏切の間隔がどれぐらいの距離であれば集約化したほうがいいとか、あるいは、距離が離れてあるのであれば、集約化はほとんど意味が



ないわけですので、カルテをつくられる際、重点的にやるべき、集約化すべきところが見えてくるようなやり方が可能なかどうか。そういった検討までやらないと、鉄道事業者さん、道路管理者さんが組む際、予算にも限りがありますので、なかなか優先順位をつけられないかなと思うんですが、そのあたりについてのお考えをお聞かせください。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

もう一つだけ、ちょっと申し上げておくと、16ページあたりのところで、踏切の事故率みたいなものが出ていますよね。箇所当たり、年当たり件というんだけど、これはやっぱり列車本数とか、歩行者の通行量なんてわからないのかもしれないんだけど、そういうところで基準化しないと、ちょっとどうなのかなという感じでした。そういうことも可能なかどうか、ちょっと伺おうと思います。

はい、石田先生。

【石田委員】 車道と歩道という区分の中で解決するんだらうとは思いますが、自転車というものに対する言及がほとんどないですね。先ほどの低速モビリティとか、いろんなものも出てくる可能性もありますので、その辺を含めて考えたらいいかんというふうに思いました。

【家田部会長】 それじゃ、よろしいですか。じゃ、ここまでお答えをください。平田さん、お願いします。

【路政課長】 それでは、ここまでいただきました意見につきまして、まず、太田先生からおっしゃっていただいた、カルテをつくる際の留意点ということでございまして、撤去した踏切とかにつきましても、カルテ自体は残すということは、そういう方向感かと思っておりますので、今後、実際カルテをつくって、それが将来的に除却とか、あるいは立体交差化されていった場合とかについても、そういった点については留意してまいりたいと思います。

それから、家田先生のほうから、障害物検知装置等についてのご意見を頂戴しました。実際に、歩行者の事故を防ぐということで、鉄道側でやるべきこと、道路側でやるべきこと、それぞれありまして、当然、鉄道側につきましては、障害物検知装置を高度化して、今まではビームで、線でしかできなかったものを3Dレーザーで面的に把握することで検知能力をアップするというようなことが技術的にもできるようになってまいりましたので、そういったことを進めていただくということも当然ですし、あと、結構、地道なところでは、踏切の警報ボタンがありますけれども、やっぱりあれを押すのを非常にため

らう方が多いらしいんです。だけれども、あれはぴっと押せば、その電車がとまるようになっていて、そういった、押していいんだよということをちゃんと地道に教育をしてもらうと。いろんな周知を図っていくといったところも実は結構大事だったりするので、そういったところの取り組みも必要ではないかなというふうに思います。

また、石田先生からの自転車への話とかもございましたけれども、あわせて道路側でやっていくべきこととしては、歩道の拡幅によって、歩行者も自転車も円滑に渡ることができるというようなことにしっかりと取り組んでいくということだと思います。

いずれにしても、これは道路管理者だけで頑張っただけで何かできるということでもなくて、やはり鉄道事業者のご協力が絶対に欠かせない分野でありますので、その連携をとりながら、しっかりやっていきたいというふうに思います。

それから、大串先生から、踏切の長さとの関係でございます。確かに、今まで痛ましい事故が、踏切が比較的長いところで起きているということで、どうしても踏切自体、線路の配置の状況とかにもよるんでしょうけれども、中間で休むというか、とまることができるようなところもあれば、まさに線路がびっしり並行して、1回で渡らないとなかなか渡り切れないというところもございまして、そういった踏切の極めて長いところでは、例えば立体横断施設などを設置してやって、対策を講じているところもありますけれども、そういった施設の設置が効果的でない場合もあつたりしますので、そこはケース・バイ・ケースでしっかりやっていかなくてはいけないということだと思います。

それと、羽藤先生から、集約化のイメージのところのお話ございました。具体的にどれぐらいの距離があれば集約化をすとかしないとか、あるいは、具体的な手法論については、そういった具体的な検討はまだいってございませんけれども、例えば、そういった3、4種踏切が固まってあるようなところでのいろんなまちづくりをきっかけにして、あるいは道路の整備をきっかけにして、いろんなきっかけがないとなかなかできないという面もあろうかと思しますので、そういったところ、うまく実例を積み重ねていながら、いろんな地区にも参考になるような実例も示しながら取り組んでいきたいというふうに思います。

以上でございます。

【家田部会長】 いかがですか。

僕が聞いたのはそういうことじゃなくて、技術的なことで努力するのは当たり前の話で、そんなもの、やらない会社はこれから食っていけませんよ。道路だってね。だけど、言い

たいのは、例えば拡幅したりすれば、あるいはカラー舗装すれば、事故はなくなるのかと。そういう話じゃないんだよね。拡幅するというのは、車道側に歩行者が入り込んで、そこで危ないとか、それから、それがゆえに車がしゅっと抜けられなくなって、車の事故が問題だねとかね。これはあると思うんだけども、さっき申し上げたのは、歩行者を守るという、この手前のほうの話の一環とすると、歩行者を守るために、歩行者の側から、列車が来ないようにするというふうなことを道路はやってきていないんですよ。そうじゃなくて、鉄道側が自己防衛的に、何かあったらとめなきゃなど、こうやっているわけでしょう。そこを転換できるかという質問をしたんですよ。それはどうなんですか。

【路政課長】 その点で申しますと、なかなか今のところ、答えは見つかっていないかなという感じはしますけれども。

【家田部会長】 だとするとね。

【路政課長】 どうしても、列車をとめるということが、列車の運行そのものの話になってしまいますので、今までは鉄道事業者の対策を中心にやってきたということでございます。

【家田部会長】 いや、だから、そんなことは知っているんだよ。そうじゃなくて、どうするかを聞いているのであって、つまり、鉄道側からすれば、きっと拡幅したら、もっと歩行者が来ちゃうんじゃないですかと。そうしたら、もっとリスクが上がるじゃないですかと。そんなの危なくてやっていられないですよと思うよね。いや、そうじゃなくて、こういう安全対策、道路側の責任においてやろうと思いますから協力しないですかというのじゃなきゃだめに決まっているわけで、そこはどういう覚悟を課長としてはしているんですか。

【路政課長】 鉄道事業者が対策をためらう一つの大きな要因は、今、先生がおっしゃったように、確かに踏切対策によって人とか車がボリューム的に増えてしまうことが、彼らの安全対策にとっては、不安なところがあるようでございまして、そういったことを原因にして、なかなか対策へのご協力を得られない場面があるという話は聞いてございます。まさにそのところを、じゃ、私どものほうでどうしていくかということについて、これから踏切対策を強化していく中で、よく検討してまいりたいと思います。

【家田部会長】 やるというんだったら、やっぱり本気になってやらないとね。言うだけだったら簡単だけれども、本気になってやるんだったら、みんなで協力もしたくなるよね。前のほうも、例えば5年で半減します。これは可能だとは書いてあるけれども、結構、

アンビシャスな話ですよ。だからこそ、みんながやろうという気になるので、じゃ、踏切も、問題になったから言っておくだけというんじゃないで、どうせやるんだったら本気になるてもらわないと、答申には到底書けないね。というつもりで、ご検討を継続、お願いしたいと思います。

【技術審議官】 確認できていないんですが、歩道を拡幅する際は、障害物検知装置は道路側で整備していなかったですか。限定的な場合だけだったかもしれないですけども、私は、その例はあったと思います。広げるときに障害物検知装置が複数必要になる場合は、負担したことはあるのではないかと思います。制度化されているとは思わないんですけども。

【路政課長】 そういう意味で申しますと、ちょっと今の話を補足しますと、鉄道側の対策を講じる際に、例えば、過去の例ですけども、道路の予算を充てて、そういった開発を進めてもらったりだとか、そういったこともやっております。もちろん、我々がやっていないということではないんですけども、そういった鉄道側の対策を促すような方向で、これからもうまくやっていければと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【道路局長】 今の家田先生のご発言は、僕も非常に大事だと思っていて、究極的な目的は、やっぱり歩行者、自転車の事故がなくなればいいんですよね。従来、道路管理者と鉄道事業者、それぞれが自分の役割分担でやってきたんですけども、今おっしゃったところは、ほんとうにどっちがやったらいいのかと、両方だと思うんです。だから、先生がおっしゃるように、やっぱり踏切を通っている歩行者、自転車を守るのが道路管理者の役割だと思えば、全部が全部というと、それはあれなんだけれども、そういうところは我々がほんとうにやっていくんだぞというのはすごく大きなメッセージだと思うんです。

ただ、路政課長の立場でいうと、あまりそれを言うと、鉄道事業者とずっと協議していることもあるので、若干、言い方が慎重になっているのかもしれないけれども、方向としては、例えば道路側からのデータや情報を提供し役立ててもらおうなど、そういうのでいかがでしょうか。

【家田部会長】 あるいは、選んで、そこについてはうちでやろうじゃないですかと。だけど、この基準より違うところはちょっと違うよねとか。

【道路局長】 そうですね。

【家田部会長】 全部が全部とかという話では、もちろん、到底ないんだけれども、緊

急対策としてこういうことをやりましょうとか、そういう範囲のことは、何か踏み込んでいくんじゃないかなと思います。

【道路局長】 そのような感じですか。

【家田部会長】 踏切事故の原因者というのが、列車が悪いから踏切事故を起こすということはほとんどない話だからね。そんなことを考えると。また、受損者も、列車に乗っている側も、とまっちゃっておくれちゃうけれども、道路交通あるいは歩行者側が受損者でもあるしね。原因者兼受損者であるということを考えると、やっぱり緊急対策ならば、一步踏み込んだ検討が必要ではないかと思いました。

それじゃ、今の資料1、まとめて、必要なところがあつたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。じゃ、ちょっとおこなっているんで、一步先に行きましょう。

それじゃ、続きまして、2個目の話題、道路空間の多機能化・オープン化のご説明をお願いします。

【環境安全課長】 引き続きまして、私からほうから、資料2で説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、右下の1ページでございます。この道路空間多機能化・オープン化につきましては、3つの観点があるかと思っております。先ほど草野委員からありましたように、道路空間を安全で美しくという観点でどうしていくかということ。それから、多様な利用をもっと考えるべきじゃないかということ。それから、道路と申しますと、通常は車道とか歩道の面を中心に考えますが、上空の空間も、あるいは地下も、もっと生かせないかということでもあります。

前後しましたけれども、ここのテーマは、いわゆる道路というのは通行機能が一番の役割ですけれども、それ以外もいろんな役割を果たしていけるのではないかと、ニーズがあるのではないかと大前提のもとで、この3点から考えていってはどうかということでございます。

下に3つありますけれども、まずニーズの部分なのですが、安全で美しくということについては、電柱の問題がまたクローズアップをされてきております。これは、安全、美しさ、両方ございます。それから、路上にはいろんな占用物件がありますけれども、これが特に歩行者の通行の障害になっていないか、もう少し考えたほうがいいのかということがございます。それから、先ほどの交通安全でもありましたけれども、やはり管理

者だけじゃなくて、沿道のいろんな方々と持続的な連携体制をつくっていくというようなことをもっと考えないと、うまくいかないのではないかとということでございます。

それから、2点目の多様なニーズにつきましては、特に駐車場とか「道の駅」とか幅の広い歩道といったところは、もっと通行以外にも、まちのにぎわいとかといった観点でも使えるのではないかとこの声が大きくなってきております。また、自転車や高齢者の方を考えた場合に、もっといろいろ道路空間に付加すべき機能があるのではないかとこのようなことがもう一つでございます。

それから、上下空間につきましては、昨年の道路法の改正で、立体道路制度の活用範囲が広がりましたので、そういったことを中心に進めたらどうかということでございます。

2ページ、次のページをお願いいたします。今のようなことを今後考えていく上で、全体的なこととして、下のイメージ図にございますが、道路と一言で言いましても、左から車道の部分、それから歩道の部分、それから駐車場や「道の駅」、こういったもの、さまざまなところがありまして、それぞれ下に空間制約とありますけれども、車道の部分はどうしても車が走るものですから、使う場合に制約が大きくなりますけれども、駐車場とか「道の駅」ということになると、車道とはうんと制約が違うのではないかとこのことでもあります。

しかしながら、現状は上の点々で困ってありますように、道路のいわゆる占用的な考え方は、ここに書いているものが原則になっていまして、車道、歩道、駐車場を問わず、こういったもので基本的には運用していこうということになっております。そういったものを、その場所、場所に応じて少し見直していったらどうかということでもございまして、この絵の意味は、特に先ほど言いましたように、安全のために占有物件等をもう少し見直したらいいという部分、この赤で書いている部分で、車道とか歩道といったものの安全を確保する場合には、今の占有の進め方も、もう少し強化をしないといけない部分があるのではないかと。それから、幅の広い歩道とか駐車場といったところは、原則的なことを守りつつも、もう少し占有についての運用を緩和することが大事なのではないかという図示でございまして、この点につきましてもご意見を頂戴できればと思います。

次、3ページをお願いいたします。先ほどの安全で美しくということの一つで、無電柱化という問題がございまして、上の四角にありますように、ヨーロッパにつきましては、景観に対する配慮というものが多く、過去、歴史的にも、非常に国民的に重視をされてきたことがありますので、都市ができ上がったころから既に地中化されてきたということや、

あるいは、ニューヨークなどは、以前は日本と同じように電線は地上、架空にあったんですけれども、電線の感電事故が非常に多かった時期がありまして、それを契機に、急激に進めてきたというようなことがありますけれども、我が国の場合は、太平洋戦争で国土が焼けた後、復興するときに急激に復興をするということの中で、無電柱化がおくれてきたという背景で、大きな差が出てきているところがございます。

今後、無電柱化を抜本的に進めるには、これまでできなかったこととして、新しい電柱の新設を禁止することを一部導入すること、あるいは、電柱を無電柱にする場合に、非常に今、コストが高いつているんですけれども、海外で行われているように、直接、電線を埋めるようなことにして、大幅なコスト縮減を進めること等が今後必要になってくると思っております。

それで、下にありますように、新設電柱の占用禁止につきましては、災害のときのこのような写真のような状況にならないように、緊急輸送道路が8万8,000キロほど、法律でも指定されているのですが、こういったものの新設電柱の禁止を今後進めたらどうかということでございます。

次のページを見ていただきまして、幅の狭い道路につきまして、無電柱化をした場合に、この町なかでよく見かける、いわゆるトランスと言われているものがありまして、せっかく電柱がなくなったのに、トランスが登場したので、やった意味が小さくなりますので、このトランスを民地のほうに置いていくようなことを今後積極的に進める必要があるのではないかと考えております。

次のページをお願いいたします。もう一つ、安全で美しくという観点で、路上にあります、いろんな占用物件を集約したり、小型化する必要があるのではないかとということでありまして、一つは、こういった標識が日本の場合は非常に多いのですが、こういったものを集約化する。あるいは、先ほどのトランスを民地に置けない場合も、左にありますような形、大きさのものがありますけれども、もっと平べったくできれば、いろんな意味での安全通行に効果があるのではないかとということで、こういったものが進むような、いろんな工夫を考えたらということ。

あるいは、下の欄にありますように、先般も札幌の商店で、道路に張り出したような看板がありますが、これが老朽化して、倒れて事故がありましたけれども、こういった看板、全国にありますけれども、古くなってきていることもありますので、今後、この安全確認といえますか、こういったものをもっと厳しくしたらどうかということでございます。

それから、次の6ページをお願いいたします。先ほどの交通安全のところでも話題になりましたが、管理者や専門家のほかに、住民の方に継続的に道路に対して、いろんな問題点を明らかにして、今後どうするかを考えて、あるいは、もう自分たち、住民の方で手入れをしていくような、ここでロードマネジメント組織というふうに書いていますけれども、こういった組織化をもっと進めたらどうかということでございます。15年ほど前から、花壇の整備のような観点で、ボランティアサポートというのをやっています、約2,490団体、今もございまして、こういったものが母体になるケースが多いかと思いますが、現在、こういった活動につきましても、継続的にやっていく上ではまだまだ課題が多くございますので、いかに継続的なこういった組織が運営できるかにつきまして、さらなる工夫が要るのではないかとということでございます。

それから、次のページでございまして、駐車場とかといったところで、もう少し多様な利用ができないかということで、特に「道の駅」とか駐車場につきましては、最近、電気自動車のEVステーションといったもののニーズが高くなってきておりまして、これについては、既にこれまでの無余地の要件、先ほどの道路占用の原則ですけれども、これについての考え方を、少し変えるような通知も既にしております。これに代表されますように、今後は水素ステーションのニーズも出てくる可能性もありますけれども、こういったものに限らず、駐車場等については占用の考え方をもう少し見直していったらどうかということでございます。

それから、次の8ページをごらんください。この8ページの左に大きな地下通路の写真がございます。これは汐留なんですけれども、こういったものが全国の都市部に非常に多くて、都市部なので、もっとにぎわい空間として使えるのではないかと、この写真も非常に殺風景な感じになっていますけれども、こういうところは道路の下なものですから、道路管理者の管理になっています。そこにもう少し広告とかといったものを置いて、にぎわい空間にしつつ、その広告料は、こういった空間の管理にも使ってもらえば、一石二鳥といたしますが、Win-Winになるのではないかとということで、制度としては、26年度にあるのですけれども、これまで非常にこういったものに規制がきつかったものですから、なかなか、まだ民間のいろんな事業者の方も、こういったものをぜひという声が潜っている状況でございますので、ぜひ、こういったものを普及して、にぎわいをつくりつつ、いい管理をしていくことを考えてはどうかということでございます。

次の9ページでございまして、特に高齢者の方が増えてきたり、自転車利用が増



えてくるということで、この都心にもありますが、コミュニティサイクル、いわゆるレンタサイクルとかシェアサイクルというものですけれども、こういうものが出てきたときに、非常に幅が広い歩道ですと、そのまま歩道に置きたいというニーズが出てきています。ところが、これも原則的なことを言いますと、この歩道の上に置かなくても、この脇に民地があるから、そっちに考えたらというようなことになる場合もありまして、こういった道路利用者のサービスに関係するような施設、ここの写真にあるベンチもそうかもしれませんが、そういったものの道路上での占有は、やはり一般的なお店みたいなものとは別に考えていかないといけないのかなということでございます。

それから最後に、次の10ページでございますが、先ほど申しましたように、昨年の道路法改正で、立体道路、虎ノ門ヒルズとかといったものですけれども、これまで虎ノ門ヒルズのように、新設の道路をつくる場合にこういう制度が適用になったのですが、これからは既存の道路の上も、道路空間の範囲を外して使えるようにということで、現在、いろんなところで検討が進んでいるところでございまして、さらなるこういう活用が望まれているところでございます。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、20分くらい議論の時間をとらせていただきたいと思います。さっきと同じように進めますので、どうぞ最初に意見を言っておいてください。お願いいたします。

【石田委員】 この方向でどんどん進めていかれたらいいなというふうに思いますけれども、もっと加速したらどうだろうかという観点から意見を申し上げたいと思います。

まず、2ページ目なんですけれども、現状のところは無余地性の話があって、下の絵を見ると、道路本体の車道部は真っ赤に塗ってあって、なかなか難しいというイメージだと思うんですけども、例えば、温泉地の狭い歩道も車道もないようなところの自由な使い方は、これでいうと真っ赤っ赤の部分なんですかね。そういったところ、歩道と車道のないような狭い道路が、ほとんどと言うとちょっとあれですけども、多いですね。そういうところの新たな使われ方というのは大きなポイントかなというふうにも思います。それが一つ目。

2つ目、6ページ目の、これもロードマネジメント組織というものは必要だと思うんですけども、先ほどの安全のところでは、結構、高度な専門知識というものが必要ですよという話をされていましたよね。そうだと思うんですけども、そうすると、一番右に

関係道路管理者だけですと、国の持つておられる技術力というのがなかなか使えないですよ。依頼があれば、そういうことが国としても十分協力できるようなことは、ぜひ必要だと思いますし、よくなると思いますので、ご検討いただければなというふうに思います。

それと、最初のページで、道路の上下空間をより有効に使うと書いてあって、道路敷の上下だけなんですけれども、先ほどトランスの例とかがあって、やっぱり民地との連携というものをどう考えていくんだろうかというのは非常に重要なポイントになると思いますので、いきなり制度改革なんていうのは難しいと思いますけれども、そういう実績をいろんなところで協力しながら積み上げていくということが大事なので、上下空間だけに限らないほうがいいんじゃないかなというふうにも思います。

以上です。

【家田部会長】 続けてどうぞ、ご発言ください。はい、どうぞ。

【太田委員】 私、所属が商学部マーケティング学科というので、少しやわらかい話をしたいと思います。5ページのところで、トランスを小さくしましょうということですけども、これを低くしてベンチにして、背もたれをつけて、背もたれに広告をつけるとかはできませんか。あるいは、そこにラクダの絵を描くとか、意外にいろんなことが、少し頭をやわらかくして考えてみると、可能性が広がるなと思いました。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【羽藤委員】 私、2ページ目についてですけども、この中で、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものを原則として、個別に設定というふうに書いてあるんですが、下の図で見ますと、駐車場とか「道の駅」の利活用について、ちょっと考え方を聞かせ願えないでしょうか。道路空間の多機能化とかオープン化を考えたとき、特にこれは、どちらかという町なかをイメージしているのかなと思ったとき、今は当たり前なんですけど、「道の駅」は町なかにはほとんどないわけですね。

ただ、多機能化というときには、やっぱり車が走ってきて止まるとか、そういう機能が必要不可欠だと考えると、この下の図の中で、安全等の確保の中で、駐車場とか「道の駅」のところは、印がない、赤いハッチがかけられていない。でも実は、何か災害が起こったとき、高速道路であるところまで来るんだけれども、最後はやっぱり下におりて、パブリックなスペースや、防災拠点的なものがある、そこから地域に入っていく、そういう地域のよりどころになるようなところがあって、そこが平時は多様な使われ方をされているような道の使い方が、次は結構重要じゃないかなと思ったときに、この「道の駅」という

機能、今までは地域振興というような観点で利活用されてきたと思うんです。こういった道路空間の多機能化、オープン化の中の一つの核になるような新たな整備の方向性もあるのではないかなというふうな気もするんですが、このあたりについて、もちろん道路空間をオープン化していく、再配分していく、これは基本だと思いますが、それをより活用していく、あるいは、災害時においても機能させるために、駐車場あるいは「道の駅」の少し違ったような使い方といったことは考えられないかどうかについて、ご意見をお聞かせいただければと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。大串さん、どうぞ。

【大串委員】 私、電柱について教えていただきたいんですけども、それこそ先ほど2020年の話が出ていますが、何か野心的な目標を立てられないか。特に都区内のオリンピック関係の施設等で全く使用しないとかなといったことを聞きたいというのが1点と、もう一点は、いろいろ成功した都市が載っていますけれども、これは費用負担はどうなっているのかと。例えば、電力会社をお願いして、拝み倒せば無料でやってくれたのか、少し地元としてもお金を出されてやって、こういうふうに進歩整備がなされたのかで、各自治体もまた違ってくるのかなと思いますので、そういったところも少し教えてください。

以上です。

【家田部会長】 何でこんなに差がついたかということですよ。

【大串委員】 そうです。

【家田部会長】 草野さん、どうぞ。

【草野委員】 私も、今、大串先生がおっしゃったように、電柱の地中化はやっぱり数字が欲しいなという感じがすごくしました。

【家田部会長】 目標という意味。

【草野委員】 目標値が、この段階では出せないのかなと思いながら、今、聞いていたんですけども、あれば、ぜひ教えていただきたいと思いました。

それから、今、私、中高年向けの情報番組を毎日放送しております、担当しているので、関東近県の「道の駅」に関してはかなり詳しいつもりではいるんですけども、というのは、関東ローカルの散歩をよくやる番組なので、地方に行くと、やっぱりそこがもう核になっているんですよ。観光拠点にもなっているし、そのあたりの特産品、名産品が全てそこに集中してあるし、地元の元気なおばちゃんたちにも出会えて、インタビューもとれるみたいな、何しろほんとうにもう「道の駅」なくして成り立たないというぐらい重要

なポイントになっているんです。

どんどん多機能化も進んでいってというのは、もう少しちょっと整理して、一度、見せていただきたいなど。つまり、どこが何をやっていて、ああ、こんな動きがあるんだということをもっと、私たちは情報番組なので、おいしいところだけちょこちょこっととって放送してしまうんですけれども、そういうのを、今までの積み上げを一回見せていただきたいなどというのはあります。

それから、その「道の駅」がせっかくこれだけ周辺で成功しているんですから、この都心部でも何かサテライト的にできないのかなと思ったりするんです。別に大規模な用地が必要なわけじゃなくて、例えばマルシェという形で農水省なんかやっていますよね。ああいうのは、ほんとうに小さなスペースでもいいんですけれども、それを定期的に行っていくことによって、最初は点であったものが線になって、そして、点在することによって面になっていくというような、人々へのアプローチの仕方というのもあると思うので。何かさっき、地下道のところで、非常に殺風景な汐留の自由通路みたいなところが、それこそ、これも道路管理者がこういう国交省の管轄であるのならば、これを「道の駅」の何かできたりするとおもしろいんじゃないかななんて思いました。

【大串委員】 歩く人の「道の駅」とか。

【草野委員】 何かこういうタイトルとすると歩く人の「道の駅」。

【家田部会長】 大転換ですよ。

【草野委員】 はい。何か大きなことを最初から考えるから難しいんだけど、小さなことが何かしらできないのかしらと思っておりましたが、いかがでしょうか。

【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。

じゃ、ちょっと私もね。電柱のところについて言うと、一つ質問は、23区は7%、大阪市5%、ほかが云々であるんだけど、23区は7%もあるかなという感じも、ある意味するし、また逆に、ある地区についていえば完備している気もするし、このそれぞれ定義がそろっているのかどうか、ちょっと心配だと思います。

それとあわせて、石田先生、筑波は電線はあるんですか。

【石田委員】 ありますよ。

【家田部会長】 新しくつくったところがあるの。

【石田委員】 ありますよ。

【家田部会長】 大阪のほうの学研都市とかはあるのかな。

【石田委員】 幹線道路は無電柱化されていますけれども、住区内道路はまだありますね。あるところのほうが多いです。

【家田部会長】 そういや、しばらく前、チバリーヒルズとかいうものもあったよね。ああいうところはどうかとか、何かこう、でっかい都市を丸ごとこうというだけじゃなくて、日本でもここは一生懸命やっかつもりであるみたいなところも何か資料としてあってもいいような気がちょっとしました。

それから、もう一点、申し上げると、「道の駅」は、僕もちょっといろいろ思ったんだけど、趣旨としては、羽藤さんが言うような公共空間というものを率先して何かいいやり方をしていく拠点としてというのは同感です。

それから、「道の駅」というと、つい、自動車で来る人だけが頭にあるかのように今まで理解されてきたけれども、駅と併設というものがありますよね。西武線のどこかもそうだったしね。ということは、今度は、まちにつくるのは、歩行者の駅ということを頭に置きながら「道の駅」だと。もちろん名前は「道の駅」でいいんですけどもね。というのが、草野さんが言うようなところでぼこんとやっていくのは、結構、斬新な気がするし、前のほうの人のための道ということも何か話が合っていくし、これはいただいたんじゃないですかという感じがしますね。

それから、最後、もう一点だけ。空間の広告の話が出ているんですが、これは原則をしっかりとやる中で、それからまた、マネジメント組織をしっかりとやる中でいいことをやるというのが原則だと思うんです。どこでも、ここでも、何でもべたべた張っていいという、しかも、張っても誰も取り締まりをやらないという世界では、わざわざ金を払ってまで広告をやるやつはいないからね。

ということは、道の空間というのは美しくあるべきであるというのが原則で、そういう中でも、パブリックな意味で非常識じゃない広告、それから、みんなのためにも役に立つ広告は管理されている中で出していいことにして、そして、その収入は決して誰かのサラリーになるんじゃないじゃなくて、道の空間をよくするために使いますとか、パリのヴェリブみたいなものとか、そういうパブリックな意味があるものに金を使うとかというふうにしてやるということを根本で持ちながら、この広告のところはぜひ充実してほしいと思います。

私からは以上でございます。

【石田委員】 ちょっといいですか。歩く人の「道の駅」って今日初めて聞きましたけれども、ほんとうにグッドアイデアだと思いました。汐留の自由通路に比べて、例えば札

幌のチ・カ・ホというのはそういう機能を持ちつつあると思うんですけども、残念なことに、道路敷部分ではああいうのはできないんだよね。

【家田部会長】 ああ、そうなの。

【石田委員】 都市公園として管理されているところで、ああいう催し物とか物販とかをしているので、全体としてはそんな感覚はあるんだけど。だから、その辺をもっと頑張らんといかんのかなというふうにも思いました。

【家田部会長】 それじゃ、ここまで出たご意見、池田さんからでいいですか。お願いします。

【環境安全課長】 ありがとうございます。

石田先生からロードマネジメントについて、関係道路管理者その他専門家との連携でという非常に大事な点なので、ぜひ、こういうものに取り組んで、任せたら任せっ切りになるというようなことが往々にしてあるので、いい協力関係をつなげるようにまとめていきたいと思います。

それから、太田委員のトランスのいろんな利用なのですが、ほんとうにおっしゃるとおりで、今まであれは電力のものということになっていたのですが、何かうまく道路の利用者のサービスと合築みたいなものできないかというようなこと、重要な観点だと思いますので、考えたいと思います。

それから、羽藤先生、石田先生、ほかのたくさんの方から、都市部の「道の駅」のような、歩く人の「道の駅」のような話がありまして、これまでできていないことですし、非常に可能性が多いと思いますので、ぜひ取り組んでいきたいと思います。

それから、地中化の目標なのですが、これから新しい法定計画をつくらうと思っていて、その中で明らかにしたいと思います。

一方、そのときにも、あまりにも今、現状が、総量的には数%とかという量なので、ちょっと恥ずかしくて、なかなか倍とか何か、とても言えるような状況ではないのですが、傾きといいますか、これまでのスピードの、その倍とか3倍とかというようなことを考えられると思いますので、ぜひ、そういったものも打ち出しながら、これもいろんな方の協力が要るので、そういった野心的な目標にしながら、協力を得られるようなことを考えたいと思います。

それから、先行都市は何でできているんだというようなことがございました。それで、この電線の地中化は、大まかに言うと電力会社などが3分の1で、3分の2は道路が負担

したり、先ほど宅地開発の話があったように、宅地開発者が負担したりということで、そんな負担割合になっています。そうすると、うまくいったところというのは、まずはこの3分の2を持つ覚悟というか、意欲というか、そういうのがまず前提にあります。

それとあわせて、その3分の1を電力会社につき合わせる、口説き落とす熱意、この両方ございまして、うまくいったところは、その両方ができたところということになりますので、なかなか踏ん切りがつかない場合も多いのですが、こういった川越の例のようなこともどんどん広めて、投資をそちらに充てるのがいかにその都市の魅力アップになるか、安全確保になるかといったもので、その3分の2の負担をしようという気が起こるようにしていきたいと思っております。

ちょっと落としたところがあるかもわかりませんが、とりあえず以上でございます。

【家田部会長】 加えてご発言ございませんか。屋井先生。

【屋井委員】 二、三点なんですけれども。今の電線の地中化の関係で、先日、電力会社さんに情報提供したので、この場でもちょっとしておきたいんですけども、要は、この民地の活用、あるいは国民意識の改革等、これは誰が整備すべきかという観点は結構重要だと思うんです。

今の池田さんのご説明のとおりだと思いますが、例えば西オーストラリア地域ですけれども、やっぱりここも電線の地中化をいまだに計画的に進めていまして、住宅地に対して10年計画ぐらい立てて進めているんですが、そのときに、各住民が大体30万円ぐらい負担するんです。その理屈は、やはり景観の問題もあるし、地価が上がるんだということで説明して、おおむね反対なく、住宅地において進んでいるんです。もちろん、ああいう国ですから、市街地の中心部は地下化が終わっています。

ですから、誰がというときに、そこまで頑張っている地域もあるんだということで、もちろん電力会社だけが日本もやっているわけじゃないですけども。そういう話をあるところでしましたら、今、家田先生の大学の真ん前で、オフィスビルを建てていると思うんですが、あれは外資系がやっています、その会社はやっぱりそういうセンスがあるから、自分の前の電柱は外したいと言って外すんですけども、そういうことをやる時は全額負担でしょう。そうすると何億と取られる。具体的な数字はどうでもいいんですけども、そういうところに不透明感がまだあって、連携をとってやれることは本来もっとあるはずだというふうに持っていかなくちゃいけない対象だろうなと思います。その上で、先ほどのべ

ンチにしてもそうだし、いろんな工夫が生まれていくんじゃないかなと。その前提条件、世界各国どうしているかということすら、道路側でも十分共有されていないかもしれないと思いました。

もう一点は、「道の駅」に関して。歩行者のというお話を聞いて、私も、たまたま昨日あたり、そういうことを思いついたので言いたいのは、「道の駅」に自転車関係の施設設置が十分されていないんだけど、広域的なサイクリングなんかは随分はやっているから、そういうものもあっていいなと思っていたんだけど、今日の話を知ったら、自転車の「道の駅」もあっていいかなと思いはじめました。そういう発想は、確かに全然なかったんですが、歩行者があるんだしたら、それもあるなというふうに思いました。

それで、もう一点は、6ページの、こういうふうに強化していくのは大変いい方向だし、石田先生もおっしゃっていたけれども、どんどん進めていただきたいというふうに思うんです。これもよく見ると、PDCAみたいなものを書いてあるから、やっぱりどこかにプランみたいなものがあるんですね。ですから、住民の方と、非常に意識の高い方々が取り組まれているのと、持続可能な連携システムというので、やっぱり何か一緒に向かっていくような目標というのか計画というのか、何かをセットする。そして、そういうことを続けていくときのもう一つの効果は、道路側等々がもう少し大きな何かを変えなきゃいけないとか、住民の方にも別の意味で負担してもらわなきゃいけないだとか、そういうことが発生するときにも、従前からこういう取り組みがあると、やっぱり理解されやすいとか進めやすいということになってきます。こういうものと、先ほどの安全のほうの計画をつくって一緒にやっていくとありましたけれども、踏切の問題もそうだし、自転車のネットワークもそうですが、みんなそういう問題、同じ構造を持っています。そういうことをちょっと俯瞰してもらって、一定程度は一貫性のあるような計画、住民の方々、コミュニティと連携して何かを取り組んでいく枠組みみたいなものを設計して、その理念みたいなものがいろんな部門というか場所に活用できるようなデザインになるといいので、これは池田さんのところだけでできる話じゃないかもしれませんが、そういう話におそらく建議の流れの中で向かっているんじゃないかなというふうに思いました。

以上です。

【家田部会長】     ありがとうございます。池田さん、どうですか。

【環境安全課長】     ありがとうございます。屋井先生がおっしゃられた、今、6ページのところ、説明が十分できていなかったのですが、先生のおっしゃることはほんとうにそ



のとおりでありまして、左のところのチェックというところにあります。地区の課題の特に安全のところを、これから歩道橋も老朽化して、それを集約しないといけないとか、先ほどの附属物の集約とかハンプはどうかとか、さっきの3種、4種踏切の集約とか、非常に使い勝手が悪くなる話とセットでやらないといけないことが非常にこれから多くなりますので、こういう組織、継続的に運営していただけるようなことで合意形成が進み、目標設定して進めていきたいと思っております。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、もう一件、議題が残っていますので、とりあえず先に行かせていただきます。

資料3の老朽化の話、茅野さんからお願いします。

【国道・防災課長】 それでは、資料の3、老朽化の対策の本格実施に関する状況。まず、A3縦の資料でざっと説明させていただきまして、あと幾つかの部分について、別途、資料でご説明します。

まず、おかげさまで点検ですけれども、右側、これまでの取り組みというところを見ていただきたいと思います。点検は一斉に去年から始まりまして、今年度は全体の約1割という目標でやってきたんですけれども、5年で全部やりますから、全体の20%なんです。年度途中だったということもありますので、10%の目標でできたんですけれども、実際、道路橋で、今、26年度、7%は終わっております。これはちょっと低い感じがしますけれども、優先するものとして、跨線橋、跨道橋、緊急輸送路ということで、鉄道に関する上の道路でありますとか、高速道路の上の道路とか、そういう危ないところから優先的にやっております。15%、11%、13%ということで、跨道橋、跨線橋、緊急輸送路については、結構、進捗しております。これはまた後で内訳をご説明します。

それから、自治体、村とか町とか、小さなところで点検の実施が難しいところについては、地域でまとまってやるという一括発注、これもアイデアをいただきまして、地域で一括発注が進んで、42の都道府県でそれが実施されております。かなり普及いたしました。

それから、点検の結果ですけれども、まだ地方のは出てきていないんですけれども、国と高速道路のがまとまってきました。これは後でご説明いたします。

それから、ずっと下のほうにいきまして、その下、点検結果を踏まえた措置の取り組みなんですけれども、点検結果につきまして、特に4とか、すぐに措置をしないといけないという結果が出たところについては、修繕を急ぐ、あるいは通行どめをするなどの対策、

対応がとられております。

ずっと下のほうに行きまして、あと、一番下の箱ですけれども、今後、出てきた結果につきましては、道路メンテナンス年報として取りまとめて、いわゆる見える化ということでご提言いただきましたので、そういった形で公表していきたいと思っております。

あと、少し別途の資料でそれぞれご説明します。3 - 1、次のページをごらんください。これは、今申し上げましたように、全体の2割を実施しないといけないんですけれども、実際、橋梁、トンネル、附属物、それぞれ、橋梁でいいますと7%ぐらいの結果であったということを取りまとめたものでございます。

次のページをごらんください。3 - 2。中でも、緊急輸送路、それから跨線橋、それから跨道橋、そういったものについては、この棒グラフですけれども、17%、15%、18%の目標を持って実施をして、実際も15%、11%、13%ということで、平均よりは多く実施されております。これはより危ないということで、優先してやった結果でございます。

それから、上の四角書きの2つ目に書いてあるんですけれども、特に先ほどから踏切の話題がありますけれども、鉄道との協議、点検をするときに、鉄道との協議というのは非常に時間がかかったり、ややこしいんですが、そういったものについては、事前に鉄道事業者と点検計画を東京レベルで、全国で調整をするとかということをして、スムーズに進み出しております。例えば、27年度は26年度の2倍以上の県が実施できるということで、今まで、実際、何十年と鉄道とこういってことで、もめていると言うとあれですけれども、調整をしてきたんですが、特にそこは、今回、注意してやりましたので、進捗されているところでございます。

3 - 3ページをごらんください。結果なんですけれども、もう一度、今までの復習なんです、一番右の下に判定区分とあります。これは、今回、法律で国の施設、それから県の施設、自治体の施設、高速道路、全て、 、 、 という同じ指標で健全のぐあいを取りまとめることにしました。ですから、今までと考え方が違って整備するような道路管理者もたくさん出てきたわけですけれども、健全というのと、それから というのは予防的段階、それから が早期に措置が必要なもの。例えて言うと、5年以内にやらないと壊れてしまうと、こんな感じを持ってください。それから、 というのも今すぐやらないと壊れてしまう、通れなくなるよというふうなことを思っていたきたいと思います。

こういうふうな区分をいたしまして、実施をした結果が、その左にあります。これは国

の結果なんですけれども、年次ごとに棒を分けてあります。そうしますと、上から4つ目ぐらいから赤いものが出てきています。赤いものは、すぐにでも対応しないと、5年以内に壊れるというようなものなんですけれども、大体、30年、40年目ぐらいの古い橋梁から、大体、 のピンクのところが出てきているというような、大体の壊れ方の分析結果が出てきております。

これだけ見ても、これでいいのかどうか、よくわからないんですけれども、次のページに高速道路だけでまとめたものを見ていただくと、高速道路の結果も同じように30年目ぐらいから赤いものが出てきておりますので、高速道路と国の管理と少し違うグループですけれども、同じような点検結果が出ているということがわかります。

ただ、青いところが、これは という健全というものと予防的保全というところなんですけれども、健全というのは全然問題ないということで、予防的というのは、まだ、すぐ悪くなるんじゃないんだけれども、早目にやっておいたほうがよかろうというふうな判断になりますが、ここの部分がちょっと管理者によって判断が違ってきております。いずれにしても、こういう判定区分が定性的な表示になっておりますので、いたし方ない部分なんですけれども、今後の課題かなというふうに思っております。

そういったことで、もう一つ、 という一番悪いものというのは、ほとんど、どれも出ていません。これは、もう悪くなって、特にその悪くなったものについては、すぐ通れないようなものですので、すぐに対応しているというようなことで、もう以前に終わっているようなものがあります。4ページの国の管理のものについては、橋梁で2つ、橋梁が著しい腐食をしていたり、破断していたりというようなもので、そういう の判定をしたものがあつたという報告になっております。

以上、点検の結果の要旨の報告でございます。

それから、6ページですけれども、これは今後の方向、こういう結果がこれからは自治体も含めて続々と出てくるんですけれども、点検結果を踏まえた措置につきまして、少しまとめております。

一つ目の丸なんですけれども、メンテナンス会議というところで点検結果をみんなで議論いたしますが、その上で、その点検結果を踏まえまして、今後は、一つ目の四角ですが、修繕計画をつくって、計画的に修繕を実施していく。それから、悪いものについては、修繕できるもの、できないものがありますので、予算等でできない場合については通行止めをする、通行規制をするということも選択になります。それから、3つ目、利用状況を踏

まえて、必要に応じては集約、撤去も視野に入れて検討していく必要があるということをごうたっております。これは前回の提言でもいただいた内容でございます。

それから、地方自治体において、計画的な修繕が進みますように、国ではさまざまな支援をしていくということ。事後の保全から予防的な保全に転換していくということで、修繕のコスト低減をしていくことを目指すということでございます。そして、自治体で長寿命化を目指して適正な修繕をしていく自治体に対しては、例えば補助する場合に優先的に補助をすとか、補助の交付金の充当率を上げるとかということで、財政的にも重点的に支援をしていこうというふうなことでございます。

具体的には、その下にありますが、事後保全というものと予防保全のイメージを書いております。グラフがあります。左側が事後保全、後づけの保全みたいなものですが、右側が予防保全の例でございます。例えば、さっきの橋梁でいいますと、ピンクの判定区分の、それから判定区分のといったところの手当てをするのに十分な予算がない、十分、その予防保全まで手が回らない場合、これは黒い四角で囲ってあるところが予算の範囲であったという意味ですけれども、そういうような状態になりますと、年次が次々と、年を追うごとに新たな橋梁の悪いものが増えてきますので、そうしますと、やはりどんどん間に合わなくなって、対応できない施設が増えていくというシミュレーション結果になっています。

ところが、右側のように予防保全の黄色いところで全て賄えるほどの修繕予防をしますと、これはいい循環になってきまして、悪いものが入ってきても予算の範囲内でどんどん済んでいきますので、結果的に費用が少なくて保全が進んでいくというふうな結果になるということでございます。

横にピラミッドのような絵が描いてありますけれども、これは日本とアメリカの橋梁の数の比較です。内訳があります。日本は、この間も説明しましたけれども、オレンジ色の部分が市町村の橋梁ですが、全体の70万橋のうちの48万橋ぐらいが市町村の管理で、非常に世界的にも市町村の管理が多い国になっています。隣のアメリカは61万橋、ちょっと単位が違うんですけども、大体、アメリカは20フィート以上を集めていますので、6メートルぐらいです。日本は2メートル以上を橋梁という範囲にしていますので、少し差がありますけれども、それでも、アメリカはあれだけの国土があって、61万橋の橋梁です。しかし、その黄色の部分がTown、Cityの管理ですけれども、日本でいうと市町村の管理に当たるんだと思いますが、そういったところはそれほどたくさんない。ですから、

管理の区分が少し日本と違うので、日本はやっぱり市町村の管理しているおんぼろの橋が多い可能性が高いなというふうに、これは、これからメンテナンス協議会等で、どういったものを使えて、どういったものを使えないのかということとを5年間、協議してまいりますけれども、そういった方向を少し示唆しているものかなというふうに思います。

以上でございます。

【家田部会長】 ご説明ありがとうございました。

それじゃ、残りの時間を本件についてご議論いただくことにいたしたいと思います。いかがでしょうか。はい、どうぞ。羽藤さん。

【羽藤委員】 ご説明ありがとうございました。点検が順調と言えるか、これは意見の分かれるところだと思うんですが、いずれにしても進み始めたということを確認させていただいたわけですが、近接目視ということを前提にしておりますので、当然のことながら、点検困難箇所みたいなのところもあるんじゃないかなと思うんです。そのあたりについて、実際にやっている中で、点検困難箇所があるのか、ないのか、そういうところは、ひょっとしたら後になってないかとか、そのあたりの把握状況、あるいは図面化等の作業が、どういう対応をとられているのかということについてお聞かせいただければと思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにどうでしょうか。はい、太田さん。

【太田委員】 事実を報告していただいたので、それはよくわかりましたけれども、これはどう評価すればいいのでしょうか。あるいは、感覚として、どのように思われていたのか、お聞かせいただければと思います。

特に5ページ目の左のところで、判定区分と建設経過年数、橋梁のところですが、10年までのもので69橋を点検し、2橋が対策が必要であり、5年以内に対応しなければならぬということ、よくわかります。一方、なぜ10年までのものを69橋調べて、51年以降のものは61橋しか確認していないのかとか、経過年数の高い順番に調べればいいのか、この着手をされた橋が、点検の着手の対象が適切だったのかどうかとか、その辺、何かご判断があればお聞かせいただきたいと思います。関連して、次年度以降、何か改良される点があれば、あるいは今年度の点検でこういうところに気づきましたというのがあれば、お聞かせいただければと思います。

【家田部会長】 なるほど。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【大串委員】 先ほどの羽藤先生のお話ともちょっと絡むんですけども、これまで点

検した結果、例えば、点検に対して、さらにこういう技術開発が必要だよと、方向性が何か見えたことがあったのか、もしくは、必要な人材がこれくらい要ということが見積もられるんだけれども、実際、足りないから育成しないといけないとか、今後の課題みたいなところが見えてきたところがあれば教えてください。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。じゃ、僕からも。

このメンテナンスの件については、最後のところでおっしゃられたように、かなり地方自治体の数が多くて、しかも地方自治体は技術職員も限られた数しかないし、そこが大変だよなというのが当初予想された問題だったんですよね。

それに関連してご質問しようと思うんだけど、1ページのこの大きな資料でいうと、26都道府県で、点検を地域一括発注という、それから、下のほうでも同じようなことが書いてあったと思うんだけど、要するに、地域一括でまとめてというキーワードでいろいろおやりになっていると思うんだけど、自治体が大変だなというときの一つの処方箋として、当時、キーワードが拳がったのが、垂直連携。それは自治体ができないなら県が代行するというか、カバーしようねとなったし、それから、もう一つが水平連携で、一つの小さな自治体じゃできないから、横でまとまって、複数の基礎自治体でやったらというので、そういうのもあったし、それから、行政は行政かもしれないけれども、管理を外に出して、民間でそこら辺をやっていくという方向もあるかねみたいなことが今後の方向性として出ていたんですけれども、今回はこの点検で、もちろんそこまで全部やっているわけじゃないと思うんだけど、点検をとにかくやってみて、今言ったようなその辺のこれからの方向感覚というのは、どんな感じで感じていらっしゃるか、あるいは模索されているか、その辺をちょっとお聞きできたらなと思いました。

ほかにいかがでしょうか。じゃ、ここまで、お答えをお願いします。

【国道・防災課長】 まず、羽藤先生で、点検困難箇所という話だったんですけれども、まだ具体的に表面化していないんです。というのは、確かに見にくいところもあるんですけれども、点検車両というのをそういうところに貸し出している場合が多くて、こういうふうにな下に潜り込む車両なんですけど、これは整備局で結構持っていて、もっと持ちたいんですけれども、自治体に貸すために買うということはなかなかできないので、直轄で使っているものをお貸ししたりもしています。

ただ、例えば橋梁の裏側とか、入りにくいところとか見にくいところもあるかもわかりませんが、まだ自治体は本格化していませんので、これから出てくるんだろうと思います

ので、今、先生のお話を聞きまして、そういったところがないかどうか、アンケートをとろうというふうに思います。ありがとうございます。

それから、太田先生、評価なんですけれども、済みません、点検着手を古いものから新しいものというのは、特に年次的には言っていないんですけれども、必要なものから順にというように言っていたので、さっきから一番気にしていたのは、跨線橋とか跨道橋、これはもう危ないものですから、そういったものは優先しなさいと。それから、緊急輸送路を優先してください、これも要請はしていましたので、そこは思ったよりも優先してもらったのかなと思っています。確かに古いものからというのもあると思いますが、そこは管理者自身、やっぱり自分が一番責任を負わないといけないので、多分、とか、一番危険が迫っているものは真っ先に見ているはずだとは思いますが、そのところは確認しておりません。

それから、大串先生のほうで、点検結果で技術開発とかということです。当初より、やっぱり見えないところとかということは気にはなっていたんですけれども、それはまた別途、いろんな技術が今、出てきています。前回も少しお話ししましたけれども、ロボットの技術でありますとかセンサーとかドローンとか、我々も思っているうちに、どんどんいろんな技術がありますので、それがこういうものに生かせないかどうかということは、また別途、検討しているところでございます。

それから、人材についても、少し説明を省いたんですけれども、当初から自治体の技術者が足りないという話がありましたので、そこは年間に1,000人ずつ講習をしていただいて、5,000人養成しようというふうな計画でおりまして、大体、今年度、800人ぐらい、今は研修を受けていただいたということで、そういった目標に達しつつあります。

それから、家田先生のほうで、一括発注とかということがありました。この数字も実際は、前回に比べれば、随分、一括発注が、前は半分ぐらいだったんですけれども、42ですから、ほとんどの自治体で一括発注が始まっています。ですから、特に関西方面のところでは嫌だと言っていたんですけれども、結果的にはまとめて、大阪もやるようになりました。幾つかのところでは、仲間でやるというふうなことのよさがわかってきたと思います。

それから、結果的には一括発注も、発注ですから外に出して、民間の力を借りないとはほとんどできませんので、ほとんどのところで民間にお願いされている感じがいたします。大体、これに収れんしていくのかなというふうに思っております。

以上でございます。

【高速道路課長】 一言だけよろしいですか。5ページ目の資料は高速道路の資料なので。5ページは、言いわけさせていただくわけじゃなくて、この前、更新の法案をやりましたけれども、それに当たりまして、各社、高速道路会社、修繕する箇所、保全する箇所、まず一回、全部、笹子の24年12月の事故以降、チェックした後でどういうふうにやっていくかということでこのサイクルを回している話で、ちょっとこの資料に注意書きが足りなかったかもしれないので、そこはちょっと修正していただきたいというふうに思っています。

【太田委員】 4ページで言うべきでしたね。どういうプロセスで、どういうふうを選んでいくのかは5ページじゃなくて4ページです。失礼しました。

【家田部会長】 この図で見ると、確かに年齢が多いところのほうが、やや右側のほうが増えるなという傾向があるんだけれども、同時にまた、若いものでもおかしいのもいるし、高齢でも元気いっぱいというのもいますからね。だから、多分、現場で選ばれるときには、その道路のラインとしての重要度、これは潰れちゃったら大変なことになるところを判断しつつ、また心配なところは、多分、入れてやっていると思いますけれどもね。

あと、評価のところについて言うと、この結果をどう読むかというところは、これからの勉強課題だと思うんですが、おそらくは、こういう結果がパーセントでそうだとすると、対応可能な数量なのかどうかとか、予算的にはどうなのかとか、そういうあたりがこれからご検討されるんじゃないかと思えますし、その時点でまた先生方のご意見も賜るんじゃないかと思えます。

【国道・防災課長】 そこで、少し先走ってはいるんですけども、大体、想定できますのは、すごい箇所が修繕で出てくると思えます。今まで市町村もほとんど見ていないですから。それからもう一つ、実際、この数の48万が市町村なんていうのも非常に多いと思えますし、やっぱりダウンサイジングとかということですね。同じ集落に対して3つ、4つかかかっていて、そのどれもが老朽化していて、その3つ、4つ、全部かけかえるのかとか、そういうすごくシリアスな問題にこれから直面していくと思えますので、こういうメンテナンス会議とかで、みんなで相談していかないといけないというふうに思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それじゃ、資料3の議論はこのくらいにさせてもらおうと思います。



今までまとめて言い足りなかったところとか、関連するようなこととかがありましたら、どうぞ発言ください。よろしいですか。ありがとうございました。

それじゃ、議論は以上にしたいと思います。

【道路局長】 1点よろしいですか。今日の議論をずっと聞いていて、1点だけ、もしアイデアがあったら教えていただきたいし、海外の例とかであればと思うんですけども、最初に自転車の話があって、それから空間の話があって、羽藤先生から、特に都市内の道路における駐車の話だとかがあったんですよね。自転車で青いラインを引いて、なるべくそこを通ってもらうことで事故が減るといいよねという話があるんですけども、必ず駐車している車があって、どこかでとまっちゃうんですよね。あれはどうしたらいいか、何かアイデアがあったら教えてもらいたいんです。

【家田部会長】 駐車違反を取り締まれというんですかね。それは長期的な話なんでしょうけれども、今の、せっかく局長からのご下問ですので、ご意見がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

僕は、自転車で走っている身からすると、大いに迷惑な話なんだけれども、自転車にバックミラーをつけていて、そして適切なドライビングテクニックがあると、適切に手前から後ろを見て出ようかなとか、それから、スピードをコントロールしながら、後ろが行っちゃったところですっと出ていくとか。だから、一つは道路側の施策、あるいは自転車側の施策も要るけれども、もう一つは、自転車を適切に使うための基礎スキルは言い過ぎだな、ルールというかマナーというのか、それはやっぱり要るんじゃないかと思うんです。オランダとかドイツに行って、自転車とかをやったって、みんな上手に乗っていますものね。

【道路局長】 そうですか。

【家田部会長】 と思うけれども、どうぞ皆さん、ご発言。特に屋井先生、この辺は強いからね。

【屋井委員】 じゃ、いいですか。それはおっしゃるように問題ではありますよね。課題になっていますよね。ただ、家田先生もおっしゃったけれども、まずは駐車できない場所で取り締まるって大原則ですから、あるいは、とめられないようにする工夫もやっていますよね。

ただ一方で、停車しても駐車してもスペースが余るような車線というのか、3.5メートルぐらい用意しておいて、駐停車を飲み込んでしまうというのか、それでも残りのスペース

で十分安全に走れるような空間のつくり方をする場合だとか、あるいは、時間規制で、その時間帯だけは絶対に駐停車はだめだよと。そのときは自転車専用だと。だけど、積みおろししなきゃいけないときは、うまく両方でやれよということで認めるとかね。

だから、うまいことローカルにそれぞれやっているところもあるし、徹底的に駐車できないように、そういう構造にしてしまう場所もある。いろんな工夫をやっているけれども、やっているという実態がちゃんとあるので、それが障害だから走行空間ができないということは、全く日本の場合はないと思うんです。

ただ、駐車を取り締まる側の人力というか、警察さんのほうの陣容だって限られているから、全部取り締められと、とまっているだけですぐに言われて、それに対応できないというのは今問題になっています。そこをできるだけおおらかに、とまっていたって何とかなるじゃないかという空間をつくってあげるといっても、ここで必要になってきて、誰かだけが責任を持って、全て対応しなきゃいけないとやっている、ちょっと動きにくいなという状況がありますよね。

【家田部会長】     ありがとうございます。

ついでに言うと、普通の駐車車両は怖くないんだけど、バスが怖いんですよ。バス停にとまっている。あれをこっちから行くというのは、普通の駐車車両以上に慎重さを要求されるところがあるし。

あと、もう一つだけつけ加えて言うと、ママチャリで小さい子を乗せているような自転車は、もちろん、ちゃんと自転車レーンが確保されたら、そこを走ってほしいんだけど、やっぱり心配だったら、そういう自転車は歩道でも僕はいいと思うんですよ。だけど、すいすい走っているような自転車は、それは車道だろうと。この青いのがあろうとなかろうと、おまえは車道だろうと。でも、小さい子を連れているようなお母さんは歩道だと、ゆっくりしか走れませんからね。というような、自転車といたら一緒だと考えないほうがいいような、これは個人的な意見ですけども、思っています。

それじゃ、時間も過ぎていきますので、そのくらいにさせていただいていいですか。特に前半のほうの話については、大変に積極的なご提案もいただいて、どうやら人や自転車を頭に置いたような「道の駅」ができそうな予感がしてきましたし、物言いも半分にしようとかということも言えそうだし、いいんじゃないかと思えます。では、最後、一言。

【草野委員】     最後、いいですか。国土交通省からいただく資料で、イラストというのは初めてで、私、結構、衝撃的なんですけれども、ラクダプロジェクトという、ラクダが

いるという。でも、ちょっとささやかに隅のほうに置かれているというのが、何か、それこそ見せるというか伝えるというときの工夫というのは、もっとどしどしやっていただきたいなと思いました。

【家田部会長】 そうね。これは何て言うんだらう、安心ラクダとか。

それじゃ、私の司会はお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたりまして、ご議論ありがとうございました。今日の内容につきましては、後日、先生方に案を送付させていただきまして、ご同意いただいた上で議事録を公開させていただきたいと思います。近日中に速報版をホームページに公表させていただきたいと思います。

今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。

次回日程につきましては、改めて調整をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

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