

令和7年11月7日

【総務課長】 定刻となりました。それでは始めさせていただきます。

皆様、本日はお忙しい中、お集まり頂きまして誠にありがとうございます。只今から、社会資本整備審議会道路分科会第86回基本政策部会を開催します。

私は進行を務めます国土交通省道路局総務課長の高藤です。よろしくお願い申し上げます。

まず初めに、本日出席頂いております委員の皆様のご紹介ですが、時間の関係上、お手元の委員名簿をもって代えさせていただきます。

また、本日、朝倉委員、久保田委員、羽藤委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡を頂いております。なお、大串委員、太田委員、勝間委員、木場委員、兵藤委員は、ウェブでのご参加となっております。このうち、兵藤委員におかれましては、所用により途中11時半頃に退席されます。

本日出席頂きます委員の方は、委員総数11名の3分の1以上ですので、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。

ウェブでのご出席の委員各位にご連絡致します。資料は画面に表示します。会議進行中はマイクをオフにし、発言時のみマイクをオンにしてください。ご発言される場合は、部会長より指名致しますので、発言の際には、手挙げ機能をお使いください。接続の不具合や操作方法について質問がございましたら、連絡事項記載の事務局員にご連絡ください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の沓掛よりご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の沓掛です。本日は石田部会長はじめ委員の皆様におかれましては、ご多忙の中、この部会にご参加頂き、誠にありがとうございます。本日の基本政策部会、議題は3つございます。1つは特殊車両の通行制度、2つ目は踏切対策、そして3点目は道路の地下空間です。

まず、1点目の特車通行制度につきましては、特車通行許可の申請件数が増える中、審査に時間を要しているというようなご指摘もございます。この許可の審査の効率化、あるいは確認制度への移行などについてご審議頂ければと思います。

2点目の踏切対策ですが、令和3年に踏切道の法律を改正しました。5年目を迎えると

いうことから、踏切事故の対策、あるいは渋滞対策など進捗状況等についてお示します
ので、ご議論頂ければと思います。

最後に、道路の地下空間ですが、今年の1月、八潮市で発生しました道路陥没事故を踏
まえまして、現状・課題を整理しており、今後の取組に向けて、本日ご議論・ご意見を頂
ければと思います。限られた時間ですが、忌憚のないご意見を頂ければと思いますので、
どうぞ宜しくお願い致します。

【総務課長】 ありがとうございます。道路局長につきましては、公務の都合上、途
中退席させていただきますので、ご了承願います。

本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条1項により公開としております。本
日、傍聴の方はウェブにて傍聴されております。本日の資料は、議事次第、資料1、特殊
車両通行制度をとりまく現状と課題、資料2、踏切対策を取り巻く現状と課題、資料3、
道路地下空間をとりまく現状と課題、の内容となっております。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いします。

【石田部会長】 おはようございます。石田です。本日もよろしくお願い致します。司
会を務めさせていただきます。

本日は3つ議題がございまして、いずれも重要な議題です。初めに、特殊車両通行制度
をとりまく現状と課題について、事務局よりご説明ください。お願い致します。

【車両通行対策室長】 車両通行対策室の増子です。

資料1、特殊車両通行制度をとりまく現状と課題について、ご説明します。

特殊車両通行制度とは、いわゆる一般的制限値である全長12メートル、幅2.5メー
トル、高さ3.8メートル、重さ20トンを超える車の活用の際に、許可あるいは確認を受け
ることで通行を可能とする制度です。

物流、建設、農業といった様々な分野で特殊車両は活用されており、特殊車両の円滑な
利用環境の整備は経済的にも重要です。

2ページで特殊車両の通行をとりまく現状を紹介します。昨今、物流をとりまく情勢の
変化があり、いわゆる2024年問題として、物流危機が懸念されています。

中段左側のグラフが示すとおり、トラックドライバーの平均年齢は高齢化傾向にあり、
さらに右側のグラフのとおり、運転従事者数も減少傾向にあります。この結果、現状の傾
向が続けば、2030年度には30%程度輸送能力が不足する可能性が懸念されています。

3ページをご覧下さい。貨物量の増加、積載率の上昇という傾向も出ており、全体の貨

物量が直近20年間で3割減少している一方で、トレーラ利用の貨物量は2割増加しております。直近の4年間では、積載16トン以上の車両とともに積載率が増加傾向になっています。これは、一度に多くの重さの荷物を運搬する傾向が強まっているものと見ております。このように、特に大きな車両の需要が高まっているというのが、昨今の物流の状況かと考えております。

4ページをご覧ください。昨今の物流の状況を受け、特殊車両の許可実績も増加しています。特殊車両の年間許可総延長は、左側のグラフに示すとおり、10年前と比較して大体2倍以上と増加傾向にございます。この中身を見ると、高速道路直轄国道の伸びに比べ、自治体管理道路の許可延長が急増していることがわかります。これは比較的細い道にも大きな車が走るようになってきたということです。

また右側のグラフで申請の内訳を見ますと、許可経路数も5年前より13%増、また下のグラフに示すとおり、許可台数についても、10年前に比べると2倍以上という状況です。

次の5ページをご覧ください。走行している特殊車両につきましても大型化が進んでいます。左側の表に示すように、トラック、セミトレーラ、建設機械等の内訳を見ますと、セミトレーラや建設機械等の比較的大きな車両が特に増えている状況です。また右側にありますとおり、平成31年の制度改正もあり、ダブル連結トラックのような、非常に大きな車両も走るようになってきており、これらの許可件数も増加している状況です。

次の6ページをご覧ください。重量化も進んでおり、積載重量16トン以上の車両の輸送量が、4年前と比べても約5%増加しています。また右側のグラフに示すとおり、橋梁の通行許可に際して、特に厳しいC条件、D条件が付される割合も、年々増加しています。

7ページをご覧ください。特殊車両通行制度の変遷です。特殊車両の需要の変化に応じ、新制度の導入や基準緩和など見直しを実施してきています。これらの制度見直しについては24ページ以降の参考資料に幾つかご紹介しておりますが、この中で特に注目して頂きたいのが、令和4年度から運用開始している確認制度についてです。

8ページをご覧ください。この確認制度ですが、情報が電子データ化された道路は国が一元的に処理する仕組みとなっており、始めに1台当たり5,000円で車両の登録を頂くことで、道路情報便覧に掲載された道路のみを通る経路かつ個別協議等が発生しないものについては、走行経路の確認を受けることで、許可なしで走行できる制度となっています。

ここからは、物流効率化等に資する審査日数の更なる低減に向けてのお話です。

10ページをご覧ください。左側のグラフに示すとおり、許可制度の平均審査日数は、一時期、平成29年辺りで51日まで延び、その後、様々な効率化等の取組により減少傾向にありましたが、令和4年度の20日を底に再び増加傾向に転じ、令和6年度には34日となっています。

また右側のグラフに示すとおり、令和4年に導入された確認制度の利用は、回答数ベースで令和4年には2,700件、令和5年には3,000件、令和6年には5,000件と、許可制度全体で50万件超ある中で、大体1%程度の利用に留まっています。

11ページをご覧ください。11ページには、これまでの取組として、審査体制の改善や審査効率化の取組を記載しています。

1つ目の審査体制の改善として、国道事務所における審査体制の集約化等を平成27年度から実施してきました。これは、平成26年に88か所あった窓口を、令和6年には30か所までに集約した上で体制を強化し、事務の効率を高めたものです。

2つ目が道路情報の電子化の推進です。平成30年度以降に特殊車両の通行に利用された約5万キロの道路を重点的な電子化対象として設定し、令和8年度中の概成を目指し、補正予算等も活用しつつ、道路情報の電子化を進めています。

3つ目は重要物流道路における特車許可不要区間の導入です。重要道路のうち、予め指定した区間については、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車、40フィート背高車両の通行許可を不要とする措置等を導入しています。

4つ目、変更申請における審査の簡素化を行っています。

5つ目、許可の有効期間の延長も行っており、有効期間の延長により、更新申請数を減少させるものです。

次の12ページをご覧ください。各業界団体とも連携を進めており、例えばトラック協会や行政書士会に対するセミナー等の実施、あるいはその他の広報活動として、確認制度に関心はあるものの金銭的面で登録に抵抗がある方等に対してモニター制度を設けることにより、フォローするなどの取組を実施しています。

13ページをご覧ください。こちらが今回のポイントですが、許可制度において、日数を要している過程の分析です。

許可制度の申請プロセスには大きく4つの課題があると考えており、1つ目が相当な時間を要する申請書類の不備の確認等、2つ目は、全体の9割を占める紙やメール等の書面協議、3つ目が、こちらも大体2週間から3か月といった長い期間を要している他の道路

管理者との協議、4つめが、全体の1%の利用に留まっている確認制度への移行です。

次の14ページをご覧ください。まず1つ目、申請から受理までの間における課題です。申請の2割程度には書類に不備があり、修正のために申請者とのやり取りが発生しています。3行目に記載していますが、データベース化されていない道路が申請経路に含まれている場合、その道路の道路管理者の特定に時間を要しています。このような背景からも、データベース化は非常に重要と言えます。また、5行目に記載していますが、同じ申請を複数の事務所に同時申請している事業者がいるために、必要以上に申請件数が増えてしまっています。6行目、走行エリアには関係のない、ある特定の事務所に集中的に申請をしている事業者がいるという課題もあります。土地勘のある事務所は協議先の割振も円滑に進めやすく、なるべく通行経路に含まれる事務所に申請を頂きたいと考えております。

次に15ページをご覧ください。写真にもありますとおり、国道事務所が1日に郵送しなければならない協議書の数は膨大です。これは、一つの申請に対しても、協議の相手先となる道路管理者の分だけ協議書類が必要で、そのやり取りの殆ど、大体97%は郵送やFAXなど書面で行われているためです。逆に言うとオンライン化できているのが3%という状況で、一つの課題となっています。

ではなぜ書面なのかというと、協議の相手先から郵送を要望されるため、相手先がオンライン個別協議システムを使用していないため、システムでは複数申請を一度に協議することができず書面協議に比べて効率が劣るため、あるいは、システムが使いつづいたため、といったご意見を頂いています。特にシステムについては、我々としても反省点であると考えており、改良に努めて参る所存です。

次に16ページをご覧ください。審査経路に関する課題として、個別協議箇所の発生が挙げられます。現状では、道路情報の電子化を進めても、要個別協議箇所として便覧に収録され、個別協議が残るケースがあります。全体の電子化をきちんと進めていくとともに、個別協議箇所のうち協議不要箇所を洗い出して、自動化を進めていく体制が必要になるものと考えています。

次の17ページをご覧ください。こちらが個別協議箇所の内訳ですが、全体の個別協議・審査の回数は1,407万回です。このうち高速道路協議の447万回は、今システム改修にて対応のめどが立っており、残り約1,000万回の協議、これをいかに少なくして効率化していくかが課題です。

障害別に状況を見ますと、特に交差点や通行規制、橋梁の部分が多く、こういったとこ

ろの見直しの余地が大きいのではないかと考えています。

次の18ページをご覧ください。道路改良が日々全国津々浦々で行われていますが、他方で、リアルワールドの道路が改良されても、便覧への反映が漏れているといったケースもございます。掲載の事例では、便覧収録時点では交差点が細くて右折できないので「大きな車については個別審査」として登録されているものについて、交差点改良後には右折可能となるため、誘導車付きのC条件に見直しが可能となっているところがございます。このような箇所の見直し漏れの確認を進め、個別協議が発生しないよう、便覧収録に改良していきたいと考えています。

次の19ページをご覧ください。事業者側から見た確認制度の課題について、主な意見として3つございます。1つ目は確認制度の手数料について、利用者にとって確認に移行しやすい手数料構成になっていないというご意見を頂いています。確認制度の車両登録料は5年有効のもので、1台5,000円としていますが、登録台数が10台、20台と増えてくると、5万円、10万円と一度に支払う金額が高くなる場所に心理的抵抗等があるという様なご意見です。

2つ目の、確認制度のメリットについて、道路情報便覧の概成は令和8年度末を目途に進めていますが、進捗が振るわない地域もあり、結果的に人手を必要とする協議箇所が多く残存しているため、許可制度の方が便利であるというご意見や、地方道の走行がメインであれば、便覧に収録されていない箇所が多いため、確認制度を使いたくても使えないという様なご意見を頂いています。確認制度を使おうとしても結局、許可制度に戻ってしまうという様なご意見であると受け止めています。

3つ目、確認制度のシステムについて、許可制度は車両情報の入力型式毎ですが、確認制度は一台毎であるため手間である、あるいは許可制度で利用した車両情報が確認制度では読み込めず、不便であるというご意見を頂いており、より使いやすいシステムにする必要があるものと受け止めています。

次の20ページをご覧ください。これまで実施してきたシステム改良の現状と課題についてです。中段の絵をご覧ください。先程申し上げました高速道路の協議について、大体3分の1の自動化を進めています。

次の21ページをご覧ください。確認制度では利用をETC2.0搭載車に限定しているため、重い車の通行量・通行経路情報も収集でき、これを道路構造物保全やメンテナンスに活用するなど、将来的なシステム連携も可能と考えています。

2枚めくり、23ページをご覧ください。対応の方向性の案です。課題は主に4つありました。1つ目が申請受理における課題、2つ目が協議における書面協議の多用、3つ目がほかの道路管理者との協議による遅延、4つ目が確認制度に関する課題です。

課題に関する対応の方向性は次のとおりです。

まず4つの課題に共通する全体の方針としては、道路管理者の人的資源も限られる中で、超寸法超重量の申請等、自動化不可の審査以外全てを確認制度により自動化すべきではないかというところ。

2つ目には、許可制度の審査効率化の推進として、申請書類のチェックや協議等の自動化、効率化を進めるべき。また、新たな未収録道路の電子化を効率的に進める仕組みを検討すべき。また、個別協議とされている箇所の見直し等、協議箇所が増えない仕組みを考えるべきであると考えています。

3つ目には、確認制度への移行促進。許可・確認両制度の利用環境について、確認制度への移行促進の観点からも、利用者ニーズを踏まえた見直しを検討すべき。許可・確認両制度の申請を一元的に行えるように、申請システムを一本化すべき、と考えています。また、モニタリングを含め、確認制度システムを早急に完成させ、処理スピードの改善や抜本改良を含め、中長期的なシステム改善の在り方の全体の在り方を検討すべきと考えています。

事務局の説明は以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。それでは、只今のご説明に対してのご意見・ご質問をお願いします。いかがでしょうか。

根本委員、どうぞ。

【根本委員】 ご説明ありがとうございました。16ページのグラフにおいて黄色で示される非電子箇所について、これがゼロになると全て即日許可となるものと思い、期待していましたが、今日初めて、青色で示される個別協議箇所がボトルネックになっていることを教えてもらい、これを何とかしなければということがわかりました。

8ページ目に許可制度と確認制度の紹介がありました。この確認制度はよくできたシステムで、車両の諸元を入力するだけで通行可能ルートを自動的に示してくれると言うことですが、建設機械やダブル連結トラック等の特殊な車はそのような計算が必要であるとは感じますが、典型的な海上コンテナ積載のセミトレーラ等には、システムが少しオーバースペックではないかと感じます。

そのような人の立場に立って考えれば、例えば、同様車種・車両の過去の許可実績ルートやETC2.0から抽出できる走行経路履歴データを地図上に着色するなどして公開し、申請者はその地図を見て、走行予定経路全てに着色があることを確認出来れば、申請書類に、その旨を申し出て貰うだけで済むのではないかと思います。例えば予定走行経路のうち10%程度が市町村道で、着色がなかった場合、当該市町村のみに対して個別協議を申し入れるというのを、申請者自身で判断し申し出て貰うべきです。そうすると、道路当局、および関係自治体の余計な確認の手間が省けると思います。典型的な車両の通行可能道路の地図を毎月更新しておくことと、それから、申請者に少し協力して貰うことが、確認手続を減らす適切な方法であると思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。他にいかがですか。屋井委員、お願いします。

【屋井委員】 ありがとうございました。確認制度への移行を推進していくという方向感も問題のポイントもよく分かりました。

その上で、11ページにある「重要物流道路における特車許可不要区間の導入」はどのぐらい進展していて、導入済区間の中に地方道はどのぐらい含まれているのか、今日説明が無かったので、教えてください。この特車許可不要区間を拡大していくことも、非常に重要な取組であると思います。

またラストマイルの地方道等における構造・強度及び通行頻度・沿道条件の審査は審査する地方自治体にとって大きな負担になっていると思いますが、その辺りは今回の移行等に当たって考慮されているのかどうかについても、加えて教えてください。

【石田部会長】 事務局より回答をお願いします。

【車両通行対策室長】 根本先生より頂きましたマップの公開については、「地方道では協議が発生する未収録箇所が多く、確認制度のメリットが少ない」等の意見を頂いており、こういったところを解消するためにも、先生からご提案のありました走行履歴地図を活用し、申請者の自己確認で特車許可手続きを簡素化する方法は、非常に分かりやすくなると思いますので、どのような車を典型例とするかも含めて検討して参りたいと考えています。

また屋井先生より頂きました特車許可不要区間について、参考資料の27ページにございますが、指定状況は、左側にあるとおり、高規格道路約13,000km、直轄国道約15,200kmに加え、地方管理道路として約3,200kmが含まれています。

【石田部会長】 沿道条件はどうですか。今のところ多分考慮されていませんよね。立て込んだ住宅地であると不許可となる等、条件はあるのでしょうか。

【屋井委員】 通学路も想定できます。

【道路交通管理課長】 現状としては、沿道条件は設けておりません。

【石田部会長】 そうですね。道路の規格構造だけですね。

【屋井委員】 許可不要区間の特殊車両通行台数実績は、E T C 2.0から調べていますか。

【車両通行対策室長】 基本的に特車許可不要区間については、E T C 2.0搭載を要件としておりますので、海コン等のトレーラヘッドの通行台数実績データはあると思います。

但し、そのトレーラヘッドがコンテナを牽引しているかまでは把握出来ておらず、詳細分析に資するデータとまではならないものと考えています。

【石田部会長】 わかりました。木場委員、お願いします。

【木場委員】 ご説明ありがとうございました。全体としての方向性には賛成です。国道事務所が1日に200件もの協議書類を郵送している写真には驚きました。道路局も現在、環境施策に力を入れているはずですので、紙の大量使用は好ましくない印象です。

現状1%しか利用率がない確認制度を、あと何年程度で何%にまで増やしたいのか、また、確認制度の自動審査経路70%達成の時期など、今後の数値目標があれば教えてください。

確認制度の利用促進には、利用者のモチベーションを上げることが一番であると思いますが、「確認制度を使うメリットが少ない」や「登録台数が増えると一括支払額が大きくなる」といった事業者側からの意見からもわかるとおり、5年間有効の登録料5,000円の高さが障壁となっているようです。ここは1年1,000円として、万が一使いづらくてもやめられるという安心感があれば、試す意欲に繋がるのではないかと思います。

全体としては、電子化は社会の流れですので、推進して頂きたいと思うものの、利便性だけに囚われず、安心・安全面を担保した上で進めて頂きたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

【石田部会長】 ありがとうございました。挙手が相次いでおりますので、回答は後でまとめてお願いします。続いて、太田委員お願いします。

【太田委員】 太田でございます。今、木場委員から出た話で、1年で1,000円と表現すると、義務化された自転車の保険料より安いという印象を受けます。ビジネスコスト

としても過度な負担ではないと思いますので、年単位更新という案は私も妥当であると思います。

一方で、許可制度は4年間有効で200円ですが、コインパーキングでも1時間200円以上は取られる物価感の中で、膨大な事務手続からして安すぎると思います。この許可制度の手数料を上げて、確認制度に移行して貰うようなインセンティブを与えるべきです。

加えてもう1点、11ページにある許可の有効期間の延長について、通常2年、優良事業者を4年としていますが、考え方を逆にしたほうが、つまり、通常4年、優良事業者以外を2年とする方がより簡素化できると思います。4年の根拠が分からないですが、確認制度は5年間有効とされているので、優良事業者の有効期間を5年にしておいて、それ以外は2年とする運用の方が、より簡素化できると思います。

以上です。

【石田部会長】 勝間委員、いかがでしょうか。

【勝間委員】 先ほどのデータベースの考え方について、データベース同士の共有が難しい場合、個別のユーザーの約8割がリピーターである可能性を踏まえ、リピーターデータの優先的な効率化を検討すべきだと思います。また、様々な地図データマップを公的な情報のみで構築するのは困難なため、民間のビッグデータを活用し、共有の場やデータ分析の仕組みを検討すべきだと思います。

よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。私からも手数料について1点。15枚目に山のような封筒が並んでいる写真があります。今、郵便代も1通あたり約400円に値上がりしているにも関わらず、それを200円で対応している点について、コスト面の妥当性に疑問を感じます。お願いします。

【車両通行対策室長】 ありがとうございます。まず手数料について、許可制度に関する手数料は、平成17年度に見直しを実施して以降、変更されていない状況です。手数料の引き上げ・引き下げに関するご意見も頂きましたが、現行の道路法では、「実費を勘案して政令で定める」と規定されており、基本的には実費を勘案して設定することになっています。

他方で、ご指摘のとおり、郵便料金等も上昇している状況ですので、先生方のご意見も踏まえつつ、手数料の在り方について、実費を勘案するという原則の下、事務局として検討して参ります。

また木場委員からご指摘を頂きました確認制度の利用率等の将来の見通しについて、16ページをご覧ください。グラフの一番右側に緑で示す約7割の電子化済みの許可経路は、確認制度が利用できる経路でもあり、電子化済の経路を確認制度で申請頂くことにより、初めて省力化に繋がります。今後、電子化済み経路の半分ぐらいは確認制度に移行することを期待しており、その促進に向けた取組を進めてまいります。

また、車両登録の有効期限を1年にすべきとのご意見も頂きましたが、年毎とした場合、事業者側の更新手間も考慮する必要があり、先生方のご意見も踏まえつつ、総合的な検討が必要であると考えています。

また、許可の有効期間の延長について、現行法令上では原則2年、例外的に4年としていますが、これを逆転させる場合、法令改正等が必要となることも勘案しつつ、対応の是非も含め、検討して参ります。

また勝間先生からご指摘頂きました、地図データ・ビッグデータの活用について、現状では特殊車両は原則許可・確認済み区間のみを通行することから、通行経路は行政が全て把握しています。

他方、新たに利用される道路や今後需要が見込まれる道路については、行政以外のデータからの抽出を検討する余地はあるものと考えており、様々な道路に関するデータの活用について、ご意見も踏まえ、検討したいと考えています。

【石田部会長】 ありがとうございました。皆さん、確認制度へ早急に切り替えるべきとのご意見であったと思います。またその際に必要な対応ポイントについてもご指摘がありました。他に、トラックのCANデータについて、欧州ではFMS（Fleet Management System）として、約200項目のデータを標準化し、幅広く利用している事例があります。ITS推進室でも検討されていますので、こうしたデータの利用可能性についても、前向きにご検討頂ければと思います。

【兵藤委員】 兵藤ですけれども、よろしいでしょうか。

【石田部会長】 どうぞ。

【兵藤委員】 3つほどありまして、ご説明、ありがとうございました。

1つは、20ページの左下の図に示された整流化は大きな課題であり、土木計画学研究会の物流に関する研究小委員会でも、根本の、道路ネットワークや車検の車両情報等を一体的に取り込むところからやり直す必要があるという議論になっているので、連携して進められればと思います。

2つ目は、過去の電子申請データについて、約20年分のストックがあり有効活用すべきです。具体例として、折進のボトルネック箇所の特定や、重要物流道路の新しい評価などに活用が可能です。

それから3番目に、道路情報便覧は情報量が多く、特に交差点の折進情報も含むため、様々な分析に活用が可能です。研究者としても有用なデータであり、パブリックデータとして公開するなど、幅広く活用できる仕組みを期待したいと思っています。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。今の兵藤委員のご意見も参考にして頂ければと思います。

続きまして、2点目が踏切対策を取り巻く現状と課題でございます。事務局よりご説明ください。

【参事官（道路交通連携）】 踏切対策につきまして、参事官、道路交通連携の担当の和田よりご説明します。この7月に新設された道路交通連携担当の参事官のポストは、道路と鉄道、空港、港湾などの他のモードを有機的に結びつけ、道路交通を含む交通全体の最適化を図ることを目的として新設されたものです。

本日は鉄道の関係で、踏切についてご説明します。

局長挨拶にもありましたとおり、令和3年に踏切道改良促進法が改正され、来春で5年が経過します。このため、フォローアップの観点から、現状・課題・今後の方向性についてご議論・ご意見賜れればと思います。

1ページをご覧ください。まず、踏切の現状です。昭和36年の踏切道改良促進法制定以来、踏切数そのものは半減していますが、現在も全国に約32,000箇所存在しています。ちなみに最多は北海道で、東京都内でも約1,000箇所、3大都市圏の10都府県で約1万箇所と、都市部に限らないという状況です。このうち遮断機・警報器がある第1種踏切は、9割以上を占め、29,000箇所存在します。このほか遮断機がない第3種・第4種の踏切もありますが、この10年間で293か所が第1種化されました。

一方で、この10年間で747か所を除却をして、着実に減少しています。

次の2ページをご覧ください。主な踏切対策を3点ご説明します。まず抜本的な対策として、踏切自体を除却するという対策です。具体的には、道路をアンダーパス化する単独立体交差と、鉄道を高架化する連続立体交差の2つを進めています。踏切がなくなることで、渋滞や交通事故の防止だけでなく、地域分断の解消やまちづくりの観点からも大きな効果

があります。

一方で、大きな課題は、事業期間が長く、事業費も相応にかかる点です。このため、過去4年間で除却された箇所は42箇所に留まっています。

次の3ページをご覧ください。抜本的対策が完了するまでの即効的な対策として、歩行者等の立体横断施設として横断歩道橋や人道橋、駅構内の自由通路、踏切の拡幅などを進めています。これらの対策は多くが5年以内に完了するため、現在主体的に取り組を進めています。

また鉄道側でも、保安設備の整備として、鉄道事業者による様々な対策が実施されています。

次の4ページをご覧ください。令和4年4月、近鉄郡山駅で視覚障害者の方が亡くなられる痛ましい踏切事故が発生致しました。この事故を受け、踏切内への誘導表示設置を、実証実験実施の上でガイドラインに追加し、対策を進めています。今年9月までに視覚障害者用の表示を77か所に整備済みです。

次の5ページをご覧ください。冒頭で述べた法改正の内容と現状の効果についてご説明します。踏切道改良促進法は当初5年の時限立法で、5年ごとに法改正を重ねてきましたが、先の法改正で恒久法となりました。

主な改正点は5つあります。

1つ目は大臣指定の期限（5年間）を撤廃し、指定のタイミングが平準化されてきたことです。

2つ目は、地域状況に応じた対策として、バリアフリーを指定基準に追加し、市町村長からの申出規定を新設したこと。申出はまだありませんが、バリアフリーに関する指定は大幅に増加し、一定の効果が認められます。

3つ目は改良方法の拡充と新たな予算措置です。迂回路の整備や駅出入口の新設など、踏切を渡らない工夫を対策に追加しました。さらに令和3年に補助事業を創設し、重点的な対策の実施が可能となっています。

4つ目は改良後の評価の義務化です。従来は改良後の評価を実施していませんでしたが、通常の改築事業と同様に評価を実施し、公表して対外的な説明責任を果たす仕組みに改めました。

5つ目は災害時の対応です。災害時の管理方法を明確化し、大臣指定に基づいて協定を締結する仕組みを導入しました。詳細は後ほどご説明します。

続いて6ページをご覧ください。踏切対策の流れを1枚にまとめています。全国約3万箇所の踏切のうち、課題のある踏切を抽出し、青色の緊急対策検討が必要な踏切、緑色の地域の実情に応じて対策検討が必要な踏切の2つに整理した上で、改良すべき踏切を大臣が指定します。

青色の緊急に対策の検討が必要な踏切は、開かずの踏切、交通事故リスク、バリアフリーの4要件で国土交通省が抽出し、カルテを作成した上で、地域の協議会で議論頂いて、改良すべき踏切を決定後、大臣が指定します。指定後は、改良方法を決定し、計画書を作成した上で改良・評価を実施し、必要に応じてさらに改良するスキームになっています。

緑色の地域の実情に応じて対策の検討が必要な踏切は、カルテ基準外でも、地域の必要性に応じ、大臣指定が可能な仕組みになっています。

この後は、踏切の状況を、交通事故、渋滞、防災の3つの観点からご説明します。

次の7ページをご覧ください。踏切事故の現状です。踏切事故は大幅に減少してきましたが、近年は横ばい傾向で、現在も2日に1件発生し、4日に1人がお亡くなりになっている状況です。右上のグラフに示す死傷者の状況は、歩行者事故による死傷者が、車両事故より死傷者が多いという傾向で、さらに、右下のグラフが示すとおり、歩行者については年代別では特徴がなく、若年層から高齢者まで同程度の割合で事故を起こしていることがわかります。

次の8ページをご覧ください。歩行者事故に着目すると、発生箇所の約7割は歩道がない踏切です。さらに、幅員が5.5メートル未満で、接続道路よりも踏切が狭い箇所で事故発生確率が高い傾向にあります。

一方で右上のグラフに示すとおり、踏切の拡幅ニーズは非常に高く、地域課題として指定を要望される踏切の9割以上が歩道設置または踏切拡幅です。今後は基準外となる場合でも現場の状況に応じて踏切拡幅や歩道設置を進めるため、更なる支援を検討しています。

次の9ページをご覧ください。踏切による渋滞は年々減少傾向ですが、現時点でも1日約82万人・時間、年間換算で約3億人・時間の損失があり、1人あたり年間で約2～3時間を渋滞で損失しています。

踏切は道路交通法で一時停止が義務づけられており、渋滞以外でも、1日で約18万人・時間の損失が一時停止により生じています。踏切の交通容量は観測値で、信号交差点の約3割に留まり、CO2の排出も、一時停止や遮断により、通常の3～5倍に増加しています。

渋滞解消には車道拡幅のみならず、開かずの踏切等の除却が重要ですが、近年は大臣指定や改良計画が進まず、財政・技術面の課題も指摘されています。こうした対策をどう早期に進めるかが課題であると認識しています。

次の10ページをご覧ください。地域毎に状況が異なるため、左上のグラフに自動車交通量と列車本数の関係をプロットしました。ピンクは遮断時間が1時間に40分以上の開かずの踏切、オレンジは1日当たり5万台以上踏切交通遮断量がある自動車ボトルネック踏切を示していますが、列車本数が多い箇所では影響が大きい傾向です。

こうした箇所は、抜本的対策としての除却が基本ですが、工事の工夫や関係者間連携で、早期効果発現に向けて検討する必要があります。

左下の図のように、迂回路の整備もメニューに追加し、ネットワーク全体として対応ができるよう、検討を進めて参ります。

また、車量数が多く、列車本数が少ない箇所では、右下の秋田の事例のように踏切に信号機を設置し、一旦停止をなくすことで渋滞緩和に寄与する取組もあります。地域ごとに新しい工夫を検討することが重要です。

次のページ11ページからは災害の関係、防災の観点です。平成30年6月の大阪北部地震では多くの踏切が長時間遮断され、緊急車両の通行に支障を来す事態が発生しました。このため、災害時に優先開放すべき踏切を「災害時の管理の方法を定めるべき踏切道」、いわゆる災害時優先開放踏切として大臣指定する制度を創設し、現在485箇所を指定済みです。当初見込み箇所についてはほぼ全て指定が完了し、道路管理者・鉄道事業者間の協定も締結済みです。

一方、今年の改正道路法施行を踏まえ、各地で道路啓開計画を法定計画として策定中ですが、計画ルートの中に踏切を含む場合は、地域の事情を踏まえながら、災害時優先踏切の指定を更に進める必要が生じるものと考えています。

12ページをご覧ください。現在指定済みの災害時優先開放踏切のうち、1か所は既に除却済みですが、56%は抜本的対策が必要なカルテ踏切で、44%は現時点では基準上は対策の必要性が低いとされているカルテ基準外踏切です。

カルテ基準外踏切でも、都市部のD I D地区内のような密集地域にある踏切は、多くが緊急輸送道路や重要物流道路に指定されており、こうした箇所も何らかの対応が必要と考えています。

具体的には、地域の協議会で協議し、必要に応じて改良指定・改良を進めるよう、今後

働きかけていきたいと考えています。

13ページをご覧ください。交通事故・渋滞・防災の観点を踏まえ、令和3年に抽出したカルテを見ると、緊急対策が必要とされた踏切の約6割が大臣指定に至っておらず、改良内容も未決定で、着手できていない状況です。

このうち約8割は抜本的な対策が必要とされていますが、進まない理由として、技術的・財政的な課題や、地域での問題認識の不足が挙げられています。

14ページをご覧ください。今後はカルテを見直し、地域の実情を踏まえた対策を検討します。定量的基準で決めている部分は、将来的に改定も視野に入れ、地域でカルテ踏切の対応を協議します。また安全対策として緊急性が高い場合は、現行基準外でも柔軟に対応し、防災の観点も考慮します。事業完了後には、評価データを活用し、基準の見直しを進めたいと考えています。

ここで1点訂正ですが、左側のカルテ踏切抽出基準の箱にある＜定量的な基準＞のうち、通学路要対策については、定量的基準ではなく、下の箱に分類されます。

15ページをご覧ください。検討体制についてです。踏切対策の特徴として、直轄道路に対策箇所はほぼ無く、地方自治体が鉄道事業者と協議する形が基本です。そのため、事例情報の不足や市町村の技術者職員不足、鉄道事業者との協議に時間がかかる等の課題があります。

協議を円滑化するため、道路データプラットフォームや生成AIの活用を視野に踏切データベースの公開を進め、整備局や本省で技術的サポート体制を構築します。また現在、大臣指定は年1回のみですが、複数回実施することでスピードアップを図りたいと考えています。

16ページご覧ください。まとめとして、今回示した方向性は5つです。1つめは事故対策のさらなる促進として、地域ニーズに応じた拡幅の検討。2つめ、渋滞対策では工事加速化のための工夫と地域課題解決に向けた関係者間連携。3つめは防災面からの改良促進として重点的な対策の実施。4つめがカルテ基準の見直し、5つめが体制の強化です。

説明は以上です。よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、只今の説明に対してご質問・ご意見等頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。木場委員、お願い致します。

【木場委員】 ご説明ありがとうございます。踏切事故についてお伺いします。先程踏切事故の年代別傾向の説明がありましたが、最近、インバウンドの外国人が事故に遭う事

例を耳にします。今年1月には神戸市の山陽鉄道で中国人女性が2人亡くなる事故もありました。調べてみますと、外国では踏切に馴染みがなく、日本は突出して踏切が多いことがわかりました。

事故後、山陽鉄道では英語表記に加え、中国語・韓国語の案内を新設したと聞いていますが、今後、外国人向けに事故防止のための施策をどのように検討されているか、お考えをお聞かせください。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。お答え願えますか。

【参事官（道路交通連携）】 ご質問ありがとうございます。インバウンド対策も重要と認識しています。今お話し頂いた以外にも、9月に外国人が踏切で亡くなられる事故がありました。委員ご指摘のとおり、踏切の存在や仕組みを理解出来ず、踏切内外の区別も分からないまま中にいたケースもあります。こうした踏切システムの理解不足が背景にあるため、鉄道局と連携し、案内や説明の方法を具体的に検討してまいります。

【木場委員】 どうもありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。勝間委員、お願い致します。

【勝間委員】 勝間です。よろしくお願いします。最近特殊原付、いわゆるループ（L U U P）が増えていて、私もよく乗っていますが、踏切は線路の溝に車輪が挟まりそうで、危険を感じています。今後、特殊原付は更に増えると思われますので、その踏切対策についても是非ご検討頂けると有り難いです。

【石田部会長】 お答えください。

【参事官（道路交通連携）】 ご意見ありがとうございます。確かに車輪が小さいと挟まりやすく、ベビーカーなども同様に危険性が高いと考えています。踏切改良のメニューにこうした対応を含められないか、鉄道事業者側で対応して頂くことも含めて、改めて検討していきたいと考えています。

【勝間委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 ベビーカーもそうですし、お年寄りの補助車も同様ですよ。

【勝間委員】 小輪車は全て該当します。現在の踏切では、車輪径が概ね10インチ以下の車両は殆ど挟まってしまいます。

【石田部会長】 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。根本委員、お願いします。

【根本委員】 根本です。自由通路の整備について伺います。歩行者の事故が多いのであれば、自由通路は有効な解決策になると思います。最近はバリアフリー補助金の活用により、駅のバリアフリー化と併せて市が自由通路を同時に整備する事例が全国的で増えています。この自由通路の整備費用はどの予算で対応しているのでしょうか。

【街路交通施設課長】 自由通路の整備には、道路として整備する場合と、自治体が道路以外の施設として整備する場合があります。用途・目的に応じ、自由通路をイベント利用など多様な用途での利用したい場合は道路以外の形で整備されることが多く、一方で、通行を重視する場合には道路として整備されることが多いですが、道路として整備する場合は道路予算を活用します。

【根本委員】 ということは、踏切改良をするのか、自由通路を道路として整備するのかは、地域毎に判断し、より効果的な方法を選択するということですね。

【街路交通施設課長】 はい、そうです。

【石田部会長】 屋井委員、お願い致します。

【屋井委員】 屋井です。12ページについて、交通安全と防災の両面から、最低限、踏切の幅を拡げて余裕を持たせることは非常に重要であると考えます。抜本的な対策は難しく、鉄道会社の協力が得にくい背景も理解していますが、緊急輸送道路上の踏切道の幅員確保は、平常時の歩行者や車両の通行安全確保に資することは勿論のこと、災害時の架線の構造物の倒壊リスク等もカバー可能であるため、極めて重要であると言えます。ただ、従来の方法では地域毎に鉄道会社と協力して取り組むのは非常にハードルが高いと考えます。

中程にイメージ図がありますが、具体例として、向ヶ丘遊園や登戸周辺では区画整理により町並みが整備され、歩道も道路の両側に設置されましたが、JR線を越える踏切部分の道路だけが狭い状況が残っています。

抜本的対策には時間がかかる中で、右側の災害優先開放踏切の主な対策検討フローについて、改良計画を地域協議会に委ねるだけでなく、国として、まずは踏切幅を拡げること、指針やガイドラインで方向性として明示し、鉄道会社にも協力を求めるような、仕組みや体制を整備すべきです。現状でそうした仕組みがなければ、ぜひ検討頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

【参事官（道路交通連携）】 ありがとうございます。本頁については、「カルテ基準外踏切も防災の観点から地域課題踏切として対策すべきではないか」と問題提起を行ってい

ます。これまで防災の観点で踏切改良を検討したことはなく、今回が初めての提案です。先生ご指摘のように、同じ改良でも、緊急輸送道路は通常より果たすべき役割が大きいので、今回は地域課題踏切としての対応を検討していますが、将来的には、場合によっては指定要件の見直しも必要になると考えています。貴重なご意見をありがとうございました。

【石田部会長】 ほかにご意見、ご質問ございますか。

私からも1点。7ページの踏切事故の現状を見ると、減少傾向が続いていたものの、最近は横ばいです。歩行者の死亡事故も同様で、自転車の死亡事故はむしろ増加傾向にあります。事故全体の発生率は減ってきていますが、現状の対策の延長線上では限界効用に近づいており、今後の対策による効果は次第に小さくなるものと思います。この点についてのお考えを伺いたいです。例えばインバウンドの方々や障害者等の事故事例への対策が今後は重要になってくると思います。

【参事官(道路交通連携)】 先生ご指摘のとおり、従来型でない事故が多発しています。一方で、鉄道事業者のカメラの設置等により、従来把握できなかった事故のメカニズムが徐々に判明してきています。今後はITの活用も含め、新たな取組を検討して参ります。ありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございました。他にないようでしたら、本日最後の話題、道路地下空間をとりまく現状と課題について事務局よりご説明ください。よろしく願致します。

【道路メンテナンス企画室長】 道路メンテナンス企画室長の中屋です。

埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を契機に、道路地下空間をとりまく現状と課題についてご説明します。

1ページをご覧下さい。まず道路地下空間の役割について説明します。

道路地下空間は、道路排水施設のほか、暮らしを支えるライフラインの収容空間として、主に利用されてきました。一方で、地下施設の老朽化に起因する道路陥没事故も発生しています。更に、今後は老朽化した地下施設の更新工事による交通渋滞など、交通への影響も懸念されています。

2ページをご覧下さい。道路陥没の発生状況を示しています。要因は多岐に渡りますが、多くは道路排水設備や上下水道など、水の流れる施設に起因しています。その中でも、道路排水施設の割合が全体で高い状況です。

3ページをご覧下さい。都市部に限った状況を見ると、占用物件に起因する陥没が多く、

特に下水道の割合が高いことが分かります。

4 ページをご覧ください。埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故の概要です。右に地下埋設物の横断図で、左に平面図を示しています。現場は緊急輸送道路の交差点で、多数の地下占用物件が存在していました。当時、埼玉県の情報では地下物件の種類や位置情報が統合されておらず、事故後の全容把握に時間を要したと聞いています。

5 ページをご覧ください。八潮の事故を受け、国土交通省は家田先生を委員長とする委員会を設置し、再発防止に向けた検討を進めています。5月28日には二次提言がなされたところであり、その中で道路関係としては、道路管理者と道路占用者の連携による地下空間のマネジメントの必要性が指摘されています。

6 ページをご覧ください。二次提言の抜粋を示しています。道路管理者と道路占用者の連携による地下空間のマネジメントを行うためには、様々な地下情報の統合化とデジタル化が必要であるとして提言を頂いています。

7 ページをご覧ください。道路局でも、自治体を含めた全国統一型占用システムの構築を進めています。左下のイメージ図のとおり、全国の占用物件情報を一元化するシステムの整備を進めるとともに、占用物件情報にとどまらず、右下のイメージ図のとおり、道路下の空洞調査のデータ、あるいは道路の舗装点検のデータ、地質データなど、地下空間マネジメントに必要な様々な情報を一つの地図上で重ね合わせて表示できるプラットフォームの構築も進めています。

8 ページをご覧ください。地下施設の老朽化の課題についてご説明します。左下の損傷状況写真のように、我々が管理している道路排水施設や共同溝も、老朽化が進行しています。

また右下の上下水道管路の設置年別延長のグラフのように、高度経済成長期に整備された上下水道の管路の更新が今後増加し、この路上工事による交通への影響も懸念されています。

9 ページをご覧ください。今回議題は道路地下空間としていますが、関連する地上の公共・広域施設として、電柱の老朽化も懸念されています。電柱は、多くが高度経済成長期以降に整備されていますが、地震や台風などで倒壊して道路を遮断する事例が各地で発生しています。電柱も老朽化による更新時期を迎えており、対応を併せて検討する必要があります。

10 ページをご覧ください。これまで説明した課題と取組状況を整理しています。進行中の取組としては、ご地下空間情報のデジタル化・統合化のほか、路面下空洞が発生しやすい

い箇所の傾向分析を行っております。また、さらなる発展も必要と考えており、今回の基本政策部会では特に、右側赤枠の5項目についてご議論頂きたいと考えています。詳細は次ページ以降でご説明します。

1 1 ページをご覧ください。5項目のうち1つ目は、道路排水施設に起因する道路陥没防止の取組です。道路排水施設の点検や修繕の強化が必要ではないかと考えています。左の円グラフが示すとおり、令和5～6年度の2年間で、直轄全体で153件の陥没が発生し、そのうち58件が道路排水施設に起因して発生しています。右の58件の内訳表が示すとおり、発生件数で見ると、側溝に起因する道路陥没件数が最多ですが、深さは横断水路や集水枥の陥没が深いことが確認されています。今後道路排水施設の点検を進める際には、道路陥没発生時の影響の大きさも考慮し、めりはりを持った対応が必要です。

1 2 ページをご覧ください。2つ目に、道路と占用物件相互の健全性把握に関する取組です。これまで、路面下空洞調査や道路巡視による路面性状把握は主に道路管理者が実施してきましたが、占用物件の健全性把握にも活用可能と考えています。今後は占用事業者と連携して実施していくことも重要です。

1 3 ページをご覧ください。3つ目に、地下施設の位置や維持管理方法等の把握に関する取組です。現在の道路法上では占用許可申請時に構造や工事方法を確認する規定のみで、埋設後の維持管理方法を把握する規定はありません。また埋設状況に関して、占用許可申請時に計画図は提出して貰っていますが、工事完了後の竣工図提出は規定されていません。このため、これらを規定化する必要があります。

1 4 ページをご覧ください。地下埋設状況を開削調査すると、既存の占用物件に加え、不明管や過去の工事の仮設物などの残置物が確認をされることがあります。不明管や過去の工事の仮設物など残置物を含めた埋設位置の正確な全容把握は、技術面・費用面でも困難な状況です。このため、政府の戦略的イノベーションプログラム、いわゆるSIPの中で、課題解決に繋がる可能性のある技術研究が進められています。

この技術の実装に向けて、道路局としても連携を進めます。資料に示す東京大学生産技術研究所の水谷先生が、道路内部の空間を高速で三次元可視化できる研究を進められていますので、我々もこの研究とも連携しながら取組を進めていきたいと考えています。

1 5 ページをご覧ください。最後に、道路管理者と道路占用者による工事実施時期等の調整の取組です。これまでも各地域の道路工事調整会議で、道路管理者と占用事業者が、数ヶ月単位の工事実施時期等の調整を行ってきましたが、今後は、老朽化した地下埋設物の

更新等も増えてくるため、効率的かつ確実な実施に向け、施設ごとの更新計画をも踏まえた、数年単位の長期的な工事調整も必要になるものと考えています。

説明は以上です。ご審議のほどよろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございました。それではご質問・ご意見をお願いします。
屋井委員、お願いします。

【屋井委員】 ありがとうございました。地中の不明管等、過去データを把握・整備されていない中で、安全をどう高めていくかが課題ということでした。7ページにあるデータ整備は極めて重要であり、ぜひ進めて頂きたいと思います。

加えて、排水施設に起因する陥没について、11ページのデータを踏まえ、意見を申し上げます。下水道管は流域から様々な水を集めるため、関係者も多く対策は容易ではありませんが、一方で、道路排水施設は道路上に降った雨を排水する設備であり、関係者が限定され、道路管理者が主体的に対応できます。陥没発生の原因は管路の施工不良や過大流量による劣化・損傷の加速など様々ですが、雨水コントロールは道路上でもある程度は可能です。私も以前から提唱していますが、海外では、雨水を道路上で一時的に滞留・浸透させていくような、アメリカで運用されているところの名称で言う「ストームウオーターマネジメント」の概念に基づいた取組が進んでいます。国内でも一部国道で導入されていますが、例えば浜松の国道1号のように広幅員で未利用空間が残る道路は特に、道路上に降った雨水を道路中に浸透させられるというポテンシャルを有しており、未利用地を従来の全面コンクリート張り等から貯水可能な空間等への転換を検討することで、排水施設への負担軽減や陥没リスク低減に寄与する可能性があります。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。他にいかがでしょうか。根本委員、お願い致します。

【根本委員】 ありがとうございました。4ページの資料によると、八潮の事例では、下水道管が経過年数42年で破損しています。通常の耐用年数より早期の損壊は残念ですが、いずれにせよ50～60年経過すれば全面更新が必要となり、道路の長期間の通行止めを伴うことになります。そう考えると、そもそも緊急輸送道路の下にこうした施設を埋設したこと自体に構造的な問題があった可能性があります。

更新に要する年月は気になるところで、八潮の復旧に何年かかるかについて後程分かれば教えて頂きたいと思います。

2 ページの資料を見ると、下水道が原因で道路が破損した事例は市町村道が多く、都道府県道や直轄国道では割合が低い状況です。これは、下水道の事業主体が市町村であるため、市町村道で占用許可を取りやすいことが背景にあるのではないかと考えられます。先程問題提起したように、交通量の多い道路では下水道等施設を埋設しない方が望ましいという観点からも、幹線道路以外への埋設が妥当であった可能性があります。

さらに、42 年前の八潮周辺は田畑が広がる地域であったと推測され、設置当時は道路下に埋設した方が費用を抑えられるという判断があったものと思われますが、仮に民地の田畑の下に設置した上で埋め戻し、再び耕作に供していれば、50 年後の更新も容易です。土地利用は制限されますが、トータルでは安価になっていた可能性もあります。極端な例ですが、他にも河川敷や大規模公園下に設置する等が考えられます。交通量の多い道路下への埋設はやめるべきではないかと提案します。

【石田部会長】 ありがとうございます。ウェブより太田先生、お願いします。

【太田委員】 まず、特車の話と同様に、DX に関連するため、データベースを整備し、効率化を進めることが重要ですので、対応をお願いしたいと思います。

次に、防災・減災、国土強靱化に関する点です。新政権の下で日本成長戦略本部が17 分野を掲げ、今後の日本の成長を牽引する議論を進めています。他分野は新規性や分かりやすさ、夢のある内容が多いですが、私たちの生活・経済活動を支えるという意味においても道路インフラは極めて重要ですので、ぜひ防災・減災、国土強靱化も強力にアピールをして頂ければと思います。その中でも特に、道路地下空間の維持が我が国の持続的成長に直結することを強調し、積極的にPR して頂きたいと、希望します。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

なければ私からも1 点。

専門的知識は深くありませんが、デジタル一元化の分野は急速に変化しており、約20 年前に「データベース」という言葉が登場し、現在はAPI 連携による「データプラットフォーム」へと変化し、扱うべきデータ量は飛躍的に増加しました。

国交省のデータプラットフォームも多様なデータを管理していますが、今後益々データの多様化・肥大化が進んでいく中で、単独で責任を負う仕組みには限界があるということで、作成者に所有権を維持したまま、信頼性やコストを考慮しながら利用やアクセス範囲を調整する「分権的データスペース」の考え方が急速に広がってきています。

道路分野でも、地図・交通量・土地利用などのデータ連携活用は待ったなしです。我々

はシステム面に疎くて外部から高額な提案を受ける恐れもありますので、独立した仕組みを構築するだけでは不十分で、広い視野で、将来を見据えながら、戦略的に進めて頂ければと強く思いました。

以上です。他になれば、ご回答ください。

【道路メンテナンス企画室長】 それでは、屋井先生のお話からご回答します。ご指摘のとおり、道路空間の一部に雨水を貯留することは可能であると思います。貯留の方法について、ご提案頂いた「ストームウオーターマネジメント」についても勉強させて頂いて、取り込めればと考えております。

次に、根本先生よりお尋ねを頂きました八潮の復旧工事に要する期間については、現時点で正確な数値を持ち合わせていないため、回答は控えさせていただきます。

また八潮のような地下占用物の特殊箇所や大口径の管路を今後どう取り扱っていくのかについて、下水道側でも、リダンダンシーを確保し、緊急輸送道路や重要物流道路等の迂回を検討する動きがあるようですので、こうした動きとも連携をしながら、交通量を踏まえた地下占用のあり方について、しっかりと検討を進めて参ります。

太田先生のお話にご回答します。この地下占用の話は国土強靱化にも資する重要な取組と考えております。我々としても積極的にPRを行い、地下占用物に関する課題も併せて発信しながら、国土強靱化や道路の適正利用の観点で取り組んで参ります。

石田委員長のお話にご回答します。ご指摘のとおり我々にとっては、データ関係は得意な分野ですので、専門家との連携を図りながら、データプラットフォームの整備を迅速に進められるよう、全力で取り組んで参ります。

【石田部会長】 ありがとうございます。

今日全般を通じて何かご意見等ありましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。勝間委員、お願いします。

【勝間委員】 本日のテーマはいずれもデータ統合の問題であると考えています。従来の「道路」という概念を越え、地下、地上、踏切など多様な領域に広がっており、包括的な対応が必要です。既に取り組が進んでいるかもしれませんが、まずは社会インフラ全体でどのようにデータを取得し、国としてどのようなデータ戦略を構築していくのかを整理する必要があります。その上で、データベースを誰が管理し、クラウド型で共有するのか、あるいは私有化するのかといった仕組みを明確化すべきです。データを資産として位置づけ、整理・統合を進める検討が不可欠であると強く感じています。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。担当分野が広いお話でしたが、ぜひご検討頂ければと思います。ありがとうございました。

それでは、質疑は以上のようなので、議事進行を事務局へお返しします。

【総務課長】 事務局です。長時間にわたるご議論、ありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付し、ご同意を頂いた上で、公開したいと思います。また、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おります。

それでは、以上をもちまして閉会とします。本日はありがとうございました。

— 了 —