

令和8年3月11日

【総務課長】 皆様、本日は、お忙しい中、お集まり頂き、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88回基本政策部会を開催します。

進行を務めます国土交通省道路局総務課長の高藤です。どうぞよろしくお願い致します。

初めに、本日御出席の委員の皆様の御紹介ですが、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。

なお、委員名簿にありますとおり、今回より基本政策部会長として朝倉委員に御就任を頂いています。また、新たに清水委員が選任されています。本日、勝間委員、木場委員、屋井委員からは、所用により御欠席との御連絡を頂いています。また、太田委員、羽藤委員はウェブでの御出席となっています。本日、御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いますことを御報告申し上げます。

ウェブでの御出席の委員各位に御連絡致します。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。御発言される場合は、部会長より指名しますので、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御質問がございましたら、連絡事項記載の事務局員に御連絡ください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の沓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 皆さん、おはようございます。道路局長の沓掛です。本日は、年度末のお忙しい中、当部会に御出席頂きまして、誠にありがとうございます。また、日頃から道路行政に御指導、御協力頂いていることを改めて感謝申し上げます。

今、司会からも話がありましたとおり、朝倉部会長が、今回、御就任を頂きました。誠にありがとうございます。本日が朝倉部会長として最初の基本政策部会になります。また、清水委員におかれましては、本日より委員として着任をされました。これまでの様々なご経験、ご専門の立場から、道路に関して多方面の意見を頂ければと考えていますので、どうぞよろしくお願い致します。

さて、本日、議事にもありますとおり、3点について御議論頂ければと考えています。1点目は、第3次自転車活用推進計画です。これは現行の第2次の計画が今月までという

ことですので、今、第3次計画の案を作成しています。この部会でも昨年2月に方向性について御議論頂いたかと思えます。本日は、策定していますこの案について、御説明させて頂ければと思えます。

2点目は、昨年の道路法改正で創設されました連携協力道路制度について、自治体の方に広く御活用頂くためのガイドラインを作成しましたので、これについて御説明をさせて頂きたいと思えます。

3点目は、昨年9月に集中豪雨により、三重県四日市市で発生した地下駐車場の浸水の事故の関係です。この浸水の事案を踏まえて対策を作成しましたので、これについて御説明をさせて頂ければと思えます。

それでは、限られた時間ではありますが、忌憚のない御意見を頂ければと思えますので、どうぞよろ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、途中で退席させて頂きますので、御了承願います。

続きまして、新たに御就任頂いた朝倉部会長から御挨拶を頂きたいと存じます。よろしくお願い致します。

【朝倉部会長】 皆さん、おはようございます。朝倉です。このたび部会長という役割を頂くことになりまして、きっと皆様方の中には本当に大丈夫かと心配される方もいらっしゃるかと思えますが、私自身、大変心配しています。ただ、部会長が頼りない分、委員の皆様方はかえって発言しやすくなるという側面もあると思えます。委員の皆様方におかれましては、是非とも多様な御意見を、御自由に御発言頂き、部会長の至らない点を補って頂けますと幸いです。

また、道路局の皆様には1点だけお願いがあります。基本政策を議論するにあたっては、まず、きちんとしたデータに基づいて論理性をもって議論することが大事です。これまでの議論がデータを軽視していたとか、論理的に問題があったと言うつもりはありませんが、こうした重要な議論においては、議論の拠り所が明確であることが大切だと考えています。その点について、これまで以上に意識して頂ければと思えます。本日は、どうぞよろしくお願い致します。

【総務課長】 ありがとうございます。

続きまして、新たに委員に選任されました清水委員から御挨拶を頂きたいと存じます。

よろしくお願ひ致します。

【清水委員】 皆さん、おはようございます。このたび初めて参加させていただきます、東京都立大学の清水と申します。どうぞよろしくお願ひ致します。私は現在、土木系学科ではなく、観光科学科に所属しています。観光科学科について一言で申し上げると、日本全国で60程度観光系学科がある中で、唯一完全理系であり、私自身は、観光に関する統計やビッグデータをどのように地域の観光施策に適用していくかという点や、交通の視点では、1次交通、2次交通、3次交通といった階層のバランスを、観光の視点からどのように追求するかという点に関心を持って取り組んでいます。

この委員会は道路分科会の部会ということですので、これまでの自身の道路分野における関わりについて簡単に触れさせていただきます。最初に取り組んだのはITSでした。この分野には30年以上関わっていますが、黎明期から、ITSをどのように全国に実装していくかという点に注力していたと記憶しています。

その後、2010年頃からは、高速道路料金、とりわけ大都市圏を中心とした制度変更が行われていた時期に、根本先生とも御一緒させて頂き、新道路技術の枠組みで採択頂き、研究に取り組んでいた時期もありました。現在は観光分野を主軸としつつ、道路ネットワークが地域の観光振興にどのように貢献できるか、また、オーバーツーリズムや渋滞といった負の側面をどのように解消していくかという点に強い関心を持って研究を進めています。

いずれにしても、この場で多様な施策や考え方を学ぶことができると期待していますので、積極的に発言をして参りたいと考えています。どうぞよろしくお願ひ致します。

【総務課長】 ありがとうございました。

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います。傍聴の方は、ウェブにて傍聴されています。また、本日の資料は議事次第、資料1、第3次自転車活用推進計画(案)。資料2-1、連携協力道路制度ガイドライン概要。資料2-2、連携協力ガイドライン(案)。資料3、四日市事案を踏まえた地下駐車場の浸水対策、です。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひ致します。

【朝倉部会長】 それでは、これから議事を進めてまいります。今日の議題は、第3次自転車活用推進計画、連携協力ガイドライン、それから、四日市事案を踏まえた地下駐車場の浸水対策、の3点で、それぞれその案について御説明頂き、議論するということにし

たいと思います。

では、始めに第3次自転車活用推進計画（案）について、事務局より説明をお願いします。

【参事官（自転車活用推進）】 おはようございます。自転車活用推進の担当参事官、土田です。私から、資料1に基づきまして、第3次自転車活用推進計画について御説明致します。よろしく申し上げます。

1 ページをご覧ください。復習になり恐縮ですが、自転車活用に関する枠組みの整理です。平成29年に施行された自転車活用推進法において、政府が計画を策定し、閣議決定することとされています。これまで第1次、第2次の計画が策定されてきましたが、冒頭、局長からもご紹介がありましたとおり、現行の第2次計画は今年度末までの計画期間となっています。

2 ページをご覧ください。現行計画の構成についてですが、まず4つの目標を設定しています。具体的には、良好な都市環境、健康長寿、観光立国、そして安全・安心の4つです。これらの目標に基づき、関係省庁の施策や措置をそれぞれ位置づけ、政府全体として取組を進めてきた、という建て付けになっています。

3 ページをご覧ください。これまでの議論の経緯を整理したものです。有識者会議を立ち上げ、昨年3月にキックオフを行い、これまで5回にわたり議論を重ねてきています。資料の最後に参考として委員名簿を付けていますが、本部会からは久保田先生、屋井先生にもご参画頂きました。この有識者会議での議論を踏まえ、先日、第3次自転車活用推進計画（案）を取りまとめており、本日はさらにご意見を頂きたいと考えています。今後は、来年度早期の閣議決定を目指したスケジュール感で進めていきたいと考えています。

4 ページをご覧ください。第3次計画に向けて、どのように計画をアップデートしてきたかという総論的な整理です。まず、現行計画のフォローアップを行いました。その上で、この5年間で自転車を取り巻く環境がどのように変化してきたのか、また今後どのように変化していくのかを整理しています。さらに、自転車は裾野の広い分野であることから、167の団体からのご意見に加え、ウェブを通じて1万件を超える意見を頂き、それらを踏まえて計画に反映してきました。併せて、海外の先進国における計画のレビューも実施しています。

5 ページをご覧ください。現行計画のフォローアップ結果について、4つの目標ごとに整理しています。まず都市環境については、通行空間や駐輪場の整備が含まれますが、通

行空間の延長自体は増加している一方で、矢羽根や車道混在が多くを占めており、専用の通行空間をさらに拡充する必要があるという課題を引き続き示しています。健康長寿の観点では、全国パーソントリップ調査の結果で見ると、分担率がやや低下している地域もあり、日常的な自転車利用の促進が課題と整理しています。観光立国については、サイクルートの数は増加しているものの、受入環境の整備や情報発信が引き続き課題です。安全・安心については、後ほど詳しく触れますが、青切符の導入を踏まえ、自転車関連事故の割合が高まっている中で、交通ルールの遵守が重要な課題であると整理しています。

その上で、6ページをご覧ください。計画策定にあたって捉えるべき社会情勢について整理しています。左上のモビリティ環境については、地域交通の課題です。地方部では公共交通の維持が厳しく、いわゆる交通空白が拡大しています。鉄道やバスのサービスが縮小する中で、自ら移動できる手段としての自転車が、地域交通において一定の役割を果たし得るのではないか、という観点で議論を行いました。

右上は安全・安心についてです。今年4月から自転車に対する青切符が導入されます。これにより、自転車の交通ルールへの関心が高まることが期待されるため、ルールの周知・啓発を一層進める必要があります。また、多くの利用者が車道を走行することになることから、通行空間の整備と併せて、両輪で取り組むべきだと考えています。

左下は脱炭素についてです。昨年の通常国会で道路法が改正され、道路分野においても脱炭素の取組が進められていますが、政府全体としてカーボンニュートラルを目指す中で、自転車分野としても貢献していきたいと考えています。

右下はツーリズムについてです。観光需要が一部地域に集中する一方で、地方部では特急を降りた後の二次交通が無い駅が多いなど、観光地における二次交通の確保が課題となっています。

これらを踏まえ、7ページでは、目標の整理を行いました。従来4つであった目標を5つに拡充しています。まず、走行環境・通行空間の整備、安全・安心を自転車活用の基盤として位置づけました。3つ目として、地域の移動環境に自転車が貢献するという観点を独立した目標として設定しています。4つ目は、自転車利用の結果としての健康長寿に加え、新たに脱炭素を明示しました。5つ目については、観光立国という表現から、観光地域づくり・地域活性化という視点を重視した目標としています。

8ページをご覧ください。第3次自転車活用推進計画（案）の全体像です。海外の計画をレビューしたところ、多くの国でビジョンを明確に掲げていることを踏まえ、我が国で

も新たにビジョンを設定しました。自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した、豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す、というものです。このビジョンの下、5つの目標を具体化する施策・措置を関係省庁と連携して整理しており、施策は31、具体的な取組である措置は121に拡充しています。

9ページをご覧ください。目標1です。自転車通行空間の整備を進めるため、各自治体に計画を策定して頂く環境を整えるとともに、整備が着実に進むよう、手引きや技術的助言の見直しを行っていきたいと考えています。また、整備した通行空間が違法駐停車等によって阻害されないよう、対策も講じていくこととしています。

10ページをご覧ください。目標2、安全・安心です。警察庁と連携し、自転車利用者のみならず、自動車利用者や外国人を含め、幅広い層に対して交通ルールの周知・啓発を進めます。学校教育においても、ライフステージに応じて内容を工夫しながら、自転車の交通ルールを学ぶ機会を確保していきたいと考えています。

11ページをご覧ください。目標3です。地域の移動環境の観点から、地域交通計画と自転車活用推進計画を一体的に策定する取組を進めるとともに、モデル事例を創出し、横展開していきます。また、公共交通との物理的な連携として、サイクルトレインやサイクルバスの取組も推進していきたいと考えています。

12ページをご覧ください。目標4です。新たに明記した脱炭素について、環境省が進める「デコ活」と連携した自転車利用の促進や、中古自転車のリユース、部品のリサイクルといった取組を、関係省庁と連携しながら進めていきたいと考えています。

13ページをご覧ください。目標5です。サイクルツーリズムについては、引き続き受入環境や情報発信を強化するとともに、観光地における二次交通としての自転車利用にも力を入れていきます。また、国際会議であるVelo-cityについて、日本で初めて来年5月に愛媛県で開催されることから、日本の取組を発信するとともに、海外の知見を取り込む機会として位置づけています。

駆け足で恐縮ですが、第3次自転車活用推進計画（案）についての説明は以上です。どうぞよろしくお願い致します。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、今の説明につきまして御意見、御質問等をお願いしたいと思います。最初に対面で参加されている委員の方々からお願いします。どなたでも結構ですが、いかがでしょうか。

【大串委員】 すみません、1点だけ。

【朝倉部会長】 大串先生、お願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。特に都市部における自転車の駐輪についてお伺いしたいと思います。

都市の中では、自転車を駐輪する際に、いわゆる輪っか状の、非常に細い鉄製、針金のような構造のラックに前輪を差し込んで駐輪する形式が多く見られます。限られた空間の中でできるだけ多くの自転車を止めようとする結果、駐輪スペースが非常に狭くなっている状況があると感じています。

一方で、自転車の形態は多様化しており、特に都心部では、子育て世帯が前後に子どもを乗せるための座席や、スペースの大きなかごを取り付けた自転車も多く見られます。そうした自転車の場合、現在の駐輪ラックでは物理的に収まらず、とても差し込めないようなスペースになっているケースも少なくありません。

また、最近ではタイヤ自体も多様化しており、太さや形状の違いによって、そもそもタイヤがラックに入らないということもあります。利用者としては、おそらく正規の駐輪スペースに止めたいと考えているにもかかわらず、入らないためにやむを得ず、隣の空いている場所や、駐輪設備のない場所に置かざるを得なくなる、そうした状況も生じているのではないかと思います。

このように、駐輪スペースの確保という点は、特に都心部において非常に大きな課題であると感じています。走行空間については一定程度整備が進んでいる一方で、駐輪できる場所が確保されていないために、結果として自転車を利用しにくくなっているケースもあるのではないのでしょうか。

こうした現状を踏まえ、今後、都市部における駐輪スペースのあり方について、どのように考えておられるのか、その点についてお考えをお聞かせ頂ければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 御質問頂いてから、まとめて御回答ということに致しましょう。根本先生、お願いします。

【根本委員】 ありがとうございます。一方通行道路における自転車の双方向通行についてお伺いします。

私の自宅近くに、通過交通の多い一方通行の道路がありますが、そこでは自転車については逆方向の通行も認められています。その道路に対して、脇の道路から右折や左折で進

入ってくる自動車は、自転車が逆方向から来ることを十分に意識していないケースが多いように感じています。そのため、右折・左折時に自転車と交錯しそうになる、いわゆるヒヤリ・ハットの場면을何度か目にしており、事故が起きないか心配に感じています。

こうした状況について、データ上はそれほど大きな危険性は認められていないのか、それとも、自転車の利便性を重視して双方向通行を認めているという整理になっているのか、その考え方を伺いたいです。

一方で、国際的に見ると、一方通行道路における自転車の逆走を禁止している国も多いのではないかと印象を持っています。そうした状況を踏まえると、日本においても、いわゆるグローバルスタンダードに合わせて、一方通行道路での自転車の双方向通行の扱いについて見直していくべきではないかとも感じています。

その点について、どのようなお考えなのか、お聞かせ頂ければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。清水先生、お願いします。

【清水委員】 ありがとうございます。やはり観光という観点についても触れざるを得ないと考えており、大きく2点、伺いたいたいと思います。

まず1点目ですが、観光における二次交通、三次交通として、都市部や地域において自転車を積極的に活用していくという考え方についてです。公共交通ではどうしても対応しきれないエリアにおいて、自転車を補完的に強化していくという方向性自体は、妥当だと感じています。

一方で、その際にインバウンドの方々がシェアサイクルやレンタサイクルを利用するケースも増えてくると思いますが、各国で交通ルールが日本と微妙に異なる中で、そうした利用に伴う課題がどの程度生じているのかという点が気になっています。現状として、大きな問題は特に生じていないという理解でよいのか、それとも、一定の課題は認識されているものの、なかなか政策的に対応しづらい局面にあるのか、現在の整理や位置づけについて伺いたいたいと思います。

2点目は、シェアサイクルの自転車そのものや、ポートの維持管理についてです。初期に整備される段階では、集中的に導入が進む一方で、その後、持続的に適切な維持管理がなされているのかという点について、地域によっては必ずしも十分ではないように見受けられるケースもあると感じています。

これは必ずしも道路政策の範囲に直接該当しないかもしれませんが、シェアサイクルやポートの老朽化、維持管理上の課題といった点について、道路局として何か対応すべき事項があるのか、あるいは関与できそうな余地があるのか、その点についてお考えをお聞かせ頂ければと思います。

以上、2点についてお伺いしました。よろしく申し上げます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

兵藤先生、どうぞ。

【兵藤委員】 私からも2点ほどお伺いしたいと思います。

まず1点目ですが、自転車の整備不良についてです。私はこの10年以上、自転車のJIS規格を策定する会議に関わらせて頂いていますが、その中で常に指摘されるのが、整備不良に起因する事故の多さです。本資料の中にも触れられていたかと思いますが、実際には、事故寸前の状態にある自転車が相当数存在しているという印象を持っています。

そうした事故が起きる前の段階で、例えば、街なかの自転車店に立ち寄って簡単な点検を受けてもらうといった取組を、何らかの形で施策として位置づけることができないかと感じました。事故防止の観点から、予防的な整備を促す仕組みがあってもよいのではないかと思います。

2点目は、シェアサイクルについてです。私自身も、東京都調布市において2年間、自転車活用推進計画の策定に関わってきており、現在はパブリックコメントの段階にあります。その中で、この10年ほどで最も大きく変化したと感じているのが、シェアサイクルの存在です。

シェアサイクルが導入されたことで、特に市外から訪れる利用者による自転車需要が大きく変化しました。今後も、シェアサイクルの導入はさらに進んでいくと考えられますので、本計画の中で触れられているツーリズムの取組とも連携しながら、シェアサイクルを活用した施策を展開していくことが重要ではないかと感じています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

久保田先生からは最後に意見を頂くこととして、ウェブで参加の太田先生、羽藤先生、いかがですか。

羽藤先生、どうぞ。

【羽藤委員】 御説明、ありがとうございます。

私自身、知り合いが自転車事故に遭った経験などもあり、自転車の安全・安心な社会の実現という点に特に注目してお話を伺っていました。

その中で感じたのは、自転車インフラの整備だけではなく、自動車の走行環境と自転車との相互関係を把握することが、まさに1丁目1番地ではないかという点です。特に交差点や幹線道路においては、自動車の速度、交通量、さらには経路選択といった要素が、自転車の事故リスクに大きく影響していると考えています。そのため、道路交通全体を対象としたデータに基づく分析が不可欠であり、冒頭で朝倉委員長からもご指摘がありましたとおり、データに基づく議論がますます重要になっていると感じています。

一方で、従来の道路交通センサスについては、近年、人件費の上昇などを背景に調査コストが増加しており、継続的な実施が容易ではないという課題があることも認識しています。そのため、新たなデータ基盤の構築は簡単ではないと考えていますが、近年ではETC2.0を通じて自動車の走行データが継続的に蓄積されつつあります。こうしたデータをうまく活用することで、自動車交通と自転車交通の実態を、より総合的かつ効率的に把握することも可能ではないかと考えています。

その観点から、既存の道路交通センサスに加えて、パーソントリップ調査や大都市交通センサスといった既存の交通調査についても、それぞれの役割分担を改めて整理して頂き、自転車、歩行者、自動車といった各交通主体の関係性を計測するための、総合的な交通調査体系として再構築して頂けないかと考えました。

その上で、得られたデータをAI等と組み合わせることにより、自転車の安全対策をより発展的に進めるためのエコシステムを構築していくことについても、ご検討頂けないかと思った次第です。

最後にもう1点、観光におけるネットワーク化についてです。冒頭のお話にもありましたとおり、愛媛県ではVelo-cityの国際会議が開催される予定ですが、現在、流域治水や国土強靱化の枠組みの中で、河川沿いの自転車道のネットワーク整備が各地で進められています。

こうしたシーナリーな自転車ネットワークを、市街地の自転車ネットワークとどのように結び付けていくのか、その戦略的な組合せを構築していくことが重要ではないかと考えています。

Velo-cityという国際会議を一つの契機として、こうした戦略的な自転車ネットワークの形成についても、重点的に取り組んで頂けないかという点をお願いしたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

太田先生は、よろしいでしょうか。それでは、私から発言させていただきます。1点は質問で、もう1点は意見です。

まず質問です。資料の右下、6ページに安全・安心に関する記載がありますが、歩行者と自転車との事故が、オレンジ色の線で示されているとおり、増加していることが示されています。この増加の背景や理由が分かれば、その後の対策を検討する上で大いに参考になるのではないかと考えています。

単に青切符を導入すればよい、という話ではないと考えています。歩行者と自転車の事故は、主に歩道上での接触が多いのではないかと推察されますが、その要因として、自転車の走行速度であったり、自転車自体の重量化であったり、あるいはそれ以外にも様々な要因が考えられるのではないかと思います。現時点で、こうした点について分かっていることがあれば教えて頂きたいというのが1点目です。

また、羽藤先生も仰っていましたが、カメラ画像の解析などを行えば、把握できる情報は相当あるのではないかと感じています。そうした技術も活用しながら、事故増加の要因分析を進めていく必要があるのではないかと考えています。

次に意見です。

本日の議論は自転車テーマですが、自転車と走行空間や移動空間を共有している一方で、自転車の制度ではカバーしきれない交通手段、例えば電動キックボードのような新たなモビリティについても考える必要があるのではないかと思います。これらの交通手段は、自転車の走行環境や安全性と非常に密接に関係しており、実際には切り離して考えることが難しい、不可分の関係にあると感じています。

本日は自転車について議論する場ではありますが、自転車の制度では直接カバーできない、あるいは自転車制度と密接に関係するモビリティについて、この自転車の制度がどのような役割を果たすのかという点についても、一定の整理や議論をしておかないといけないのではないかと思います。利用者の側から見れば、自転車も電動キックボードも、ほぼ同じような感覚で使われている面がありますし、我々の目から見ても、そうした使われ方をしていると感じています。

せっかく整備した制度が実効性を持つためには、こうした周辺の交通手段、特に同じような性質を持つモビリティとの関係性についてもきちんと議論していく必要があるのでは

ないかと考えました。以上が意見です。

最後に久保田先生、お願いします。

【久保田委員】 久保田です。

本日、屋井先生がお休みということもあり、「自転車の活用推進に向けた有識者会議」に委員として参加していますので、一言だけ発言させていただきます。

まさに一昨日、この部屋で自転車の委員会を開催したばかりですが、その際にも委員の皆さんから意見が出ていましたとおり、今回の計画案は非常に良いものができていると感じています。

朝倉先生からもお話がありましたように、近年は自転車に近い乗り物が数多く登場してきており、そうした状況を踏まえると、特定小型原動機付自転車を含め、どこを走行させるのかという点については、道路交通法上では一定程度整理されているものの、実際の道路空間において、今後どのように共存していくのかという点は、これからの大きな課題だと認識しています。

また、電動キックボードに限らず、今後さらに多様な移動手段が増えていくことを考えると、それらと自転車との速度差や、空間的な安全性をどのように確保していくのかという点についても、まさに今後検討していくべきテーマだと考えています。今回の計画の中で、そうした点について、今後検討していく必要があることがしっかりと位置づけられている点は、非常に重要だと感じています。

もう一点、今回の計画で大きいと感じているのは、自転車以外の施策との連携です。例えば9ページに記載されている、生活道路、無電柱化、ウォークアブルといった新しい施策と、自転車をどのように組み合わせて進めていくかという視点が盛り込まれている点は、非常に意義が大きいと考えています。

一方で、課題としては、根本先生もご指摘されているとおり、道路交通法との関係があると感じています。自転車の走行空間の整備と、道路交通法上の整理が、必ずしも十分にかみ合っていない部分が、まだ残っているように思います。一方通行道路において自転車の通行を認めている点についても、これは、これまで長年にわたり歩道走行を認めてきた考え方と共通している部分があるのではないかと思います。

かつては、自転車は歩行者に近い存在であるという認識から、一方通行の規制から外されてきた経緯があると思いますが、歩道走行については平成24年以降、原則として車道走行とする方向に転換されてきました。その一方で、一方通行道路において自転車も一方通

行とすることかどうかという点については、高齢者や子どもは歩道を走行できるとされている現行制度との関係もあり、非常に悩ましい問題だと感じています。高齢者や子どもだけ逆走を認めるのかという点についても、現実的には整理が難しい部分があり、ここは大きな課題だと認識しました。

以上です。特段の意見というよりは、所感として申し上げます。

【朝倉部会長】 適切な補足説明を頂いて、ありがとうございました。

それでは、今、委員の方々から幾つか御意見が出たので、1個1個個別にというよりも、かいつまんで、御回答を頂けるとありがたいです。

【参事官（自転車活用推進）】 ありがとうございます。

シェアサイクル等に関する点につきましては、街路課のほうからご説明させて頂ければと思います。

根本先生からご質問のありました一方通行道路における自転車の扱いについてですが、久保田先生からもご指摘がありましたとおり、これまで自転車が歩行者に近い存在として扱われてきた経緯の中で、現在の制度が整理されてきた背景があると認識しています。一方で、個別の道路における通行規制につきましては、警察による交通規制とも密接に関係しており、それぞれの地域、それぞれの道路の状況を踏まえた運用がなされているものと考えています。

現状では、一方通行であっても自転車の逆走を認めている道路が多くありますが、当該道路において危険性が高まっていると判断される場合には、警察とも協議を行いながら、個別に規制の見直しを検討していくことになるのではないかと考えています。

次に、観光の観点から、インバウンドによるシェアサイクル利用に関する課題についてご質問がありました。現時点では、シェアサイクルを利用したインバウンドの方による大きな課題が顕在化している、という状況ではないと認識しています。ただし、今後利用者が増加していく中では、右側通行・左側通行といった交通ルールに関する課題が生じてくる可能性があると考えています。

そのため、本計画においても、シェアサイクル事業者を通じて、インバウンドの利用者に対しても交通ルールを適切に周知し、遵守して頂く取組を進めていくことを位置づけています。維持管理に関する点につきましては、後ほど改めて触れさせていただきます。

次に、整備不良に関するご指摘についてです。点検の環境については、我々としても非常に強い問題意識を持っています。街なかの自転車店が減少していく中で、点検を受けら

れる環境が失われていくと、せっかく購入した自転車が故障した際に利用できなくなり、結果として自転車利用そのものから離れてしまうという悪循環につながりかねないと考えています。

そのため、街なかの自転車店も含めた点検環境を守っていく取組について、経済産業省とも連携しながら進めていきたいと考えています。また、近年では出張による自転車修理を専門とする新たなサービスも出てきていますので、そうした取組も活用しながら、点検環境の充実を図っていきたいと考えています。

観光との連携という観点では、シェアサイクルを観光地で活用する際にも、交通ルールの遵守や安全性を十分に踏まえながら、事業者と連携して取り組んでいきたいと考えています。

次に、データの利活用に関する点について。羽藤先生からもご指摘がありましたとおり、自転車分野においてもデータの利活用を進めていくことは重要だと考えていますが、自転車に特化したデータが十分に整備されていないという現状もあります。自転車の移動量や利用実態をどのように把握していくのかについては、引き続き検討を進めていく必要があると考えています。

その中で、シェアサイクルは、利用データに基づいて運営・管理が行われていることから、そうしたデータの活用も一つの可能性として考えられます。また、ご指摘のありましたETC2.0をはじめとする各種データも含め、自動車交通や他のモビリティとの関係性を踏まえながら、自転車の交通流を総合的に整理していく取組についても、今後検討していかなければならないと考えています。

ネットワーク形成の観点についても、Velo-cityを契機として、河川沿いの自転車ネットワークが活用されている一方で、その後の、いわゆる「Velo-city後」のネットワークをどのように考えていくのかという点について、愛媛県とも議論を進めていく必要があると考えています。シーナリーな、連続性を持ったネットワークの構築については、他の地域も含めた共通の課題であると認識しており、ガイドラインや手引き等を通じて丁寧に示しながら、ネットワーク性を意識した自転車通行空間の整備につなげていきたいと考えています。

最後に、朝倉先生からご指摘のありました自転車と歩行者の事故件数についてです。詳細につきましては警察庁にも確認する必要がありますが、歩行者との事故であることから、歩道上での事故が多くなっている可能性があると考えています。歩道を走行する自転車が

増えていることに伴い、こうした事故が増加している面もあるのではないかと認識しており、警察庁と連携しながら、事故増加の理由をさらに精査し、対策についても相談していきたいと考えています。

また、久保田先生、朝倉先生からご指摘のありました、電動キックボード等の他のモビリティとの関係についても、自転車と同じ空間を走行するケースが増えている中で、走行空間の在り方やデータの整理方法について留意しながら、今後の通行空間整備や自転車活用の推進に取り組んでいきたいと考えています。

以上です。

【街路交通施設課長】 街路課です。

駐輪場に関して、大串先生からご指摘を頂きました。

ご指摘のとおり、タイヤの太い自転車や、いわゆる三人乗りの自転車などについては、既存の駐輪ラックに収まらない、あるいは二階部分に持ち上げて載せることができないといったケースが多く見られます。この点については、私どもとしても問題意識を持っています。

そのため、都市局においては、「自転車駐車場の整備の在り方に関するガイドライン」の第3版を、昨年3月に策定・公表しています。このガイドラインの中では、従来型のラックに適合しない自転車についても、適切に駐輪できるスペースを確保する必要があることを明示しています。

ただし、現時点では、このガイドラインが自治体に十分に浸透しているとは言い難い状況であると認識しており、今後は、より一層の周知を図っていきたいと考えています。

また、附置義務駐車場については、近年、余剰が生じてきているケースも見られることから、そうしたスペースを活用して、多様な自転車に対応した駐輪場として整備していく取組についても、検討・推進していきたいと考えています。

次に、シェアサイクルに関する老朽化対策についてです。自転車そのものの安全性や、ラックの破損といった点については、シェアサイクル事業者側においても、非常に重要な課題として認識されています。特に自転車の安全性については、事業者としても最優先事項の一つとして対応がなされていると承知しています。

私どもとしても、毎年、シェアサイクル事業者と定期的に会合を行い、実際に問題が生じていないか、どのような課題があるのかについて、常に問題意識を持って意見交換を行っています。その中で、仮に問題が顕在化している場合には、どのような対策が必要かに

ついて、事業者とともにしっかりと検討していきたいと考えています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

委員の皆様、ほかにご意見はよろしいでしょうか。

それでは、こちらの第3次自転車活用推進計画（案）につきましては、ご確認頂いたものとさせていただきます。

本日の議論を伺っていきまして、この計画そのものについて修正を求めるというよりも、今後、この計画を具体的に運用していく中で、実際の施策に落とし込む際に、先ほど頂いたようなご意見をしっかりと反映していくことが重要であると感じました。その点を意識しながら、今後の取組を進めて頂ければと思います。ありがとうございました。

それでは、続きまして2つ目の議題に移ります。

連携協力ガイドライン（案）につきまして、事務局より説明をお願い致します。

【道路メンテナンス企画室長】 それでは、連携協力道路制度ガイドラインについてご説明致します。道路メンテナンス企画室長の中屋です。どうぞよろしくお願い致します。

1ページをご覧ください。本制度の前提となる「地域インフラ群再生戦略マネジメント」、いわゆる群マネについて、最初にご説明致します。群マネは、日本のインフラメンテナンスを巡る課題への対応として取り組んでいるものです。橋梁をはじめとするインフラ施設は、高度経済成長期に整備されたものが多く、建設後50年以上を経過する施設が今後、加速度的に増加していきます。

加えて、市区町村においては、技術系職員が5人以下の自治体が5割弱を占めるなど、技術者不足が顕在化しています。このような状況を踏まえると、単独の自治体、あるいは道路分野単独でのインフラメンテナンスには限界があるのではないかという問題意識を持っています。

そこで国土交通省としては、1つの自治体だけで管理するのではなく、複数の自治体で連携して管理を行ったり、道路分野と河川分野を一体的に維持管理したりするなど、インフラを「群」として捉え、戦略的にマネジメントしていく取組として、群マネを進めています。これにより、県が代行管理者となって市町村道路を管理したり、道路と河川を分野横断的に管理したりすることで、維持管理の効率化・高度化を図る制度となっています。

2ページをご覧ください。群マネの推進にあたり、国土交通省では自治体向けに「群マネ入門超百科」と題した手引きを作成しています。この手引きでは、先行事例を紹介しな

がら、群マネの概念や効果、実施プロセスを解説し、導入から実施までを支援する内容となっています。

3ページをご覧ください。こうした群マネが進む中で、道路分野においても、本格的に群マネを推進し、複数の自治体が連携して効率的かつ包括的に維持管理を進めていく必要があると考えています。しかしながら、現行の群マネ制度だけでは、代行管理者が連携先の自治体内で工事用足場を設置する際の占有協議や、道路巡回で発見した落下物の処理といった対応を、代行管理者の判断だけで行うことができないという課題があります。

道路については、市道は市が、県道は県が管理するという法的整理があるため、隣接自治体の道路を扱う場合には、その都度、本来の管理者と協議を行い、承認を得る必要があります。そのため、落下物の撤去や占有行為に時間と手間がかかっているのが現状です。このような課題を解消し、代行管理者がより効率的かつ効果的に道路維持管理を行えるよう、昨年4月に道路法を改正し、「連携協力道路制度」を創設しました。

4ページをご覧ください。道路巡回で発見した落下物の処理を例に、本制度のメリットを示しています。左側は従来の、群マネのみの場合の流れで、委託業者から代行管理者へ連絡が入り、その後、代行管理者が本来の管理者に協議し、承認を得た上で撤去が行われます。

これに対し、連携協力道路制度を組み合わせることで、委託業者が代行管理者の判断に基づいて、速やかに落下物を撤去できるようになります。この際、連携する自治体間で、どの業務を代行するのかを事前に協議しておくことで、代行管理者の事務作業の効率化が図られるものと考えています。

5ページをご覧ください。本制度の普及促進を目的として、自治体向けにガイドラインを作成しました。本ガイドラインでは、制度の概要やメリットに加え、導入プロセス、代行可能な業務の範囲、必要な手続、具体的な運用方法について解説しています。

6ページをご覧ください。ガイドラインでは、自治体職員の方に実務をイメージして頂きやすいよう、日常の維持管理、点検、工事といった場面ごとに分類し、代行できる主な権限を整理した上で、イラストを交えて紹介しています。

7ページをご覧ください。さらに、実施プロセスや権限代行の範囲を網羅的に整理するとともに、運用フローについても示し、実務に役立つ情報を掲載しています。具体的には、まず群マネを導入するかどうか、連携して維持管理を行うかどうかを検討して頂きます。その上で、群マネを導入する場合には、本ガイドラインに沿って連携自治体間で代行範囲

を協議し、協定書を作成します。その後、隣接自治体が維持管理、運用に移行して頂く流れとなっています。

8ページをご覧ください。本制度については、今後、広く周知し、活用して頂きたいと考えています。道路局のホームページにおいて、ガイドライン案や協定書のひな形を掲載し、PRを行っていく予定です。また、都道府県ごとに設置されている道路メンテナンス会議の場などで情報共有を行い、制度の普及促進に取り組んでいきたいと考えています。

併せて、こうした会議の場でガイドライン等に関するご意見を頂ければ、必要に応じて改善を行いながら、より使いやすい制度として普及を図っていききたいと考えています。

説明は以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、今、説明頂きました連携協力道路制度ガイドライン（案）につきまして御意見賜りたいと思います。まず、対面で参加の先生方からいかがでしょうか。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 中屋さん、ご説明ありがとうございました。

群マネ入門超百科につきましては、スマートフォンで読み取れるようになっていましたので、先ほど中身をすべて確認させて頂きましたが、非常に読みやすく、素晴らしい内容だと感じました。

特に印象的だったのは、1ページの冒頭に「インフラを担う皆様へ」とあり、日々の業務への労いの言葉から始まっている点です。国土交通省の手引きとして、これまでにこのような書き出しのものがあつたらうかと思うほどで、非常に親しみやすく、読み手が自然に内容に入っていける構成になっていると感じました。仮に私が自治体職員として「群マネを担当しなさい」と言われた立場であったとしても、この手引きを読んだ瞬間に、少し気持ちが楽になる、癒されるような、良い構成だと思います。

一点、あえて申し上げますとすれば、もう一つのペアとなる「連携協力道路制度ガイドライン」と比べた際に、デザインのトーンがやや異なっているように感じました。この二つは対になるものだと思いますので、「ペアで使って頂きたい」という点が、デザイン面でもう少し強調されると、より分かりやすくなるのではないかと思います。これは改善点というよりも、全体としてよく作って頂いたことへの感謝の中での所感です。この手引きについては、ぜひ多くの自治体の方に読んで頂き、積極的に活用して頂きたいと思います。

その上で、1点だけお願いがあります。例えば「群マネポスト」のような形で、各自治

体が「うちでもこういう取組をしています」「こんな面白い事例があります」といった先進的な取組を投稿できる仕組みを設けて頂けないでしょうか。今後、仮にバージョン2が出るかどうかは分かりませんが、随時、そうした多様な活用事例をホームページ等で公開し、「ぜひ皆さんの先進事例もお寄せください」と呼びかけることで、より多様で具体的な事例が集まってくるのではないかと思います。

以上です。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

ほか。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 私も、この連携協力道路制度は非常に良い制度だと考えています。

本日の説明では、落下物の除去が具体例として挙げられていましたが、例えば請負業者に業務を委託する場合、隣接するA市とB市を一括して請け負うことができれば、コスト面でも有利になり、結果として効率的な実施が可能になると思います。A市とB市の負担割合をどのように整理するかという点は別として、全体として経済合理性が高いという点ですが、この制度の肝ではないかと感じています。

その上で、ぜひ提案したいのが、活用場面として「特殊車両の通行許可」への適用です。この部会でも過去に報告されているとおり、特殊車両通行許可を得るまでに、現在では1か月以上を要するケースが少なくありません。その理由の一つとして、市町村道管理者の許可を得る手続きが、いまだに紙ベースで、郵送によるやり取りが行われている点が指摘されていたかと思います。

この機会に、市町村道の管理者に代わって、連携協力道路制度を活用し、県が一括して許可を行う仕組みに見直すことは検討できないでしょうか。国が指導するだけでなく、市町村については「やらなくてよい」という整理にしてしまってもよいのではないかと感じています。慣れていない市町村の担当者が、その都度勉強しながらアナログな手続を行うよりも、県の専門職員が一括して対応した方が、明らかに効率的だと思います。

以前から提案されているように、県の担当者が、全ての市町村道を含めた地図を作成し、例えば40フィート海上コンテナやセミトレーラーが通行可能なルートをあらかじめマーキングしておく。その地図を基に許可判断を行い、さらに、その地図をウェブ上で公開することで、民間事業者側も特殊車両通行許可の申請が格段にしやすくなると考えられます。いずれにしても、私が申し上げたかったのは、この連携協力道路制度を活用して特殊車両の通行許可を行うことは、許可取得までの期間を短縮できるという意味で、非常に経済合

理性の高い取組になるのではないか、という点です。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。久保田先生、どうぞ。

【久保田委員】 久保田です。

私も、この連携協力道路制度については、非常に重要であり、まさに今必要とされている制度だと評価したいと思います。

というのも、土木系の人材を巡る状況は非常に厳しくなっています。例えば、大学の土木系学科の卒業生が、市町村はもとより、県にもなかなか就職しなくなってきており、私がよく知っている県では、すでに土木職が定員割れの状況にあります。これは非常に深刻な問題だと考えています。

そうした中で、この連携協力道路制度のように、県の関与する取組の幅が広がっていくことは、現場の職員にとってのやりがいや、仕事の魅力の向上にもつながる話だと思います。その意味で、この制度は、単に業務の効率化にとどまらず、人材確保という観点からも非常に意義があると感じています。

ぜひ、この制度については、県の内部だけでなく、大学や高等専門学校などにも積極的に発信して頂きたいと思います。こうした新しい制度が始まり、土木職員の活躍の場が今後さらに広がっていくというスタンスで、広く周知・PRを行って頂ければ、将来の人材確保にもつながるのではないかと考えています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。ウェブで参加の先生方、いかがでしょうか。よろしいですか。

私から少しコメントさせていただきます。

本日の議論を伺っていますと、委員の先生方から非常にポジティブなご意見が多く、普段あまり手放して評価されない先生方からも高い評価が示されていたと感じています。その点は率直に素晴らしいことだと思います。

その上で、あえて問題提起という形で、群マネを実施することのインセンティブについて申し上げます。群マネの形態としては、大きく分けて、県が市町村を支援するケースと、市町村同士が相互に連携するケースがあるかと思います。

県が市町村を支援するケースについては、県が市町村の業務を担う以上、そこで問題が

生じれば県自身の業務にも影響が及ぶため、県としても責任を持って対応するという、ある意味での動機付けが働くのだと思います。

一方で、市町村同士が連携する場合について考えると、双方に明確な課題やニーズがあり、相互にサービスを補完し合う関係であれば、群マネに取り組む意味は十分にあると思います。

しかし、そうした切実な困りごとが双方に存在しない場合には、「なぜこれをやるのか」という動機が生まれにくいのではないかと感じています。

例えば、群マネに取り組むことで国から補助金が出る、あるいは何らかの財政的・制度的なメリットが得られるといった仕組みがあれば、それが一つのインセンティブとなり得ると思いますが、そうした仕組みがない場合には、制度そのものが優れていたとしても、実際にはなかなか動かないのではないかと懸念を持っています。

そこでお伺いしたいのですが、市町村同士の連携を含めて、群マネを進めていく上でのインセンティブについて、どのようにお考えになっているのか、その点についてご見解をお聞かせ頂ければと思います。

いくつか意見も出ていますので、ポイントをかいつまんでお答え頂ければ幸いです。

【道路メンテナンス企画室長】 御意見、ありがとうございました。

まず、大串委員からご指摘のありました、群マネの取組状況の募集についてです。群マネにつきましても、我々としても、まだこれから本格的に進めていく段階にある取組であり、現在、様々な事例を集めながら、その内容を紹介しています。

連携協力道路制度についても、今後、広く活用して頂くためには、先行事例を丁寧に収集し、メリットだけでなくデメリットも含めて紹介していくことが重要だと考えています。そうした事例の蓄積を通じて、制度の改善を図りながら、取組を進めていきたいと考えています。

特殊車両の通行許可に関する点につきましては、後ほど別途ご回答させて頂ければと思います。

久保田先生からご指摘のありました、大学等への周知についてです。土木系技術者の確保は非常に重要な課題であると認識しており、私自身は直接の担当ではありませんが、職員を増やしていく、特に土木系の技術者を確保していくという観点は、国としても大変重要だと考えています。今回の連携協力道路制度を含め、我々の取組状況についても、大学や高等専門学校などに対して積極的に周知していくことが必要だと考えており、その点も

意識しながら取り組んでいきたいと思えます。

最後に、朝倉先生からご指摘のありましたインセンティブ、特に補助金に関する点についてです。現時点では、群マネや連携協力道路制度に直接ひも付いた補助制度が十分に整っているとは言い難い状況にあると認識しています。一方で、道路分野に限った話であれば、同一の予算枠の中で、例えば優先的な支援を行うといった工夫は検討の余地があるのではないかと考えています。

ただし、他分野との連携を含めた全体的なインセンティブの在り方については、道路局単独で完結する話ではなく、省全体としての議論が必要になると考えており、今後、そうした観点も含めて検討していく必要があると認識しています。

以上です。

【道路交通管理課長】 特車の関係です。根本先生、ありがとうございます。

現状としましては、連携協力道路制度を活用して、実際に特殊車両の通行許可に対応している事例は、まだ確認されていない状況です。その上で、特殊車両に関して、例えば県や、あるいは隣接する市町村に業務を依頼するという形を想定した場合、依頼する側よりも、むしろ依頼を受ける側の業務負担が過度に増えないようにすることが重要だと考えています。

そのためには、単に制度を設けるだけではなく、依頼を受ける側が無理なく対応できる環境を整備する必要があります。根本先生からも様々なご示唆を頂きましたが、まずはそうした環境整備を着実に進めていきたいと考えています。

今後、少しずつでも、この仕組みを導入できる自治体が増えていく中で、実際の運用状況や課題を踏まえつつ、その後、制度としてどのように整理していくべきかについて、改めて検討していきたいと考えています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

特殊車両の通行許可については、我々が想像している以上に、実態としては非常にアナログな世界であるということを感じました。私自身、以前この会議の場で、「そんなものは1時間もあればできるのではないか」と申し上げたことがありますが、データベースやこれまでの走行軌跡データが適切に整備されていれば、私の感覚では比較的迅速に判断できるはずだと思っていました。それにもかかわらず、現実にはそれができていないということは、必ず何らかの理由や構造的な課題があるのだと思います。その点について、

理由をしっかりと突き詰めて頂くことが重要であり、もしその課題を突破する手段として、群マネの考え方が有効であるのであれば、それは大いに取り組む価値があるのではないかと考えながらお話を伺っていました。

それでは、連携協力道路制度ガイドライン（案）につきましては、ご確認頂いたものとします。今後、実際に運用していく中で、さまざまな意見や知見を反映しながら、より良い制度へとブラッシュアップしていくことが望ましいと思います。

それでは、3つ目のトピックスです。四日市事案を踏まえた地下駐車場の浸水対策につきまして、事務局より説明をお願いします。

【環境安全・防災課長】 環境安全・防災課長の水野です。資料3についてご説明致します。

1ページをご覧ください。まず、道路の地下空間のリスクマネジメント（災害・老朽化）の観点から、全体像を整理しています。前回、前々回も一部議論させて頂きましたが、令和7年1月28日に埼玉県八潮市で道路陥没事故が発生し、また、同年9月12日には三重県四日市市の地下駐車場で浸水災害が発生しました。このように、令和7年は地下空間のリスクが顕在化した一年であったと認識しており、今回は特に四日市市の地下駐車場の災害リスクについてご説明したいと考えています。

なお、地下空間に限らず、占用物という観点では電柱も重要なテーマであり、これについては別途、有識者委員会で議論を進めています。電柱は災害時に倒壊し、道路啓開の支障となる側面があるほか、高度経済成長期に建設されたものが多く、今後、老朽化更新の時代を迎えます。地下空間と同様に、占用者と道路管理者がどのように連携していくのが重要な課題だと考えています。

また、一番下段に記載していますが、八潮の事故と四日市市の地下駐車場の事故には共通するポイントがあると考えています。八潮の事案については、下水道管理者や占用者といった主体が管理運営を行っており、四日市についてもPFI、いわゆるBOT方式で、PFI事業者が運営管理を担っていました。このように、いずれのケースにおいても、道路管理者以外の方々が日常の運用や管理を行っている体制の中で、道路管理者がどこまで関与し、どのように連携していくべきかという課題が突きつけられたのではないかと考えています。そのため、道路管理者としては、こうした老朽化や災害といったリスクに対して、関係する事業者や占用者との連携を、これまで以上にしっかりと強化していくことが必要ではないかと考えています。

2ページ以降で、具体的にこの事案についてご説明します。まず、四日市市の地下駐車場の概要です。資料の左側に近鉄四日市駅があり、駅前通りである中央通りと国道1号が交差している位置関係になっています。その直下に地下駐車場が整備されている状況です。市道の下に位置する市道側の地下駐車場につきましては、306台を収容できる規模で、平成9年に第三セクターであるディア四日市が整備したものです。また、同じく平成9年に、国道側については整備局のほうで203台を収容できる地下駐車場を整備しています。その後、平成24年からはPFI契約により、TFI、タイムズの子会社ですが、こちらが運営管理を行い、日常管理については、市道側の地下駐車場と同様に、第三セクターであるディア四日市に委託しているという構図になっていました。このように、合計で509台を収容する大規模な地下駐車場であることから、資料では番号を振って、青色で歩行者の出入口を、赤色で車両用の出入口を示して整理していますが、ご覧のとおり、出入口の数が非常に多く、結果として、浸水が発生し得るポイントも多数存在している地下駐車場であるという特徴があります。

3ページをご覧ください。この地下駐車場がどのような地形の下に位置しているのかを、等高線で示したものです。青色で示している部分が標高の低い場所を表していますが、ご覧頂くと分かるのとおり、駅前に位置するこの地下駐車場の周辺は、全体的に青く表示されており、集水地形となっています。つまり、ひとたび雨が降ると、この一帯に雨水が集まりやすい特性を持った地域であり、そのような場所に地下駐車場が整備されていたという状況です。

4ページをご覧ください。こちらが浸水想定区域を示したもので、内水被害の場合のハザードマップになります。赤色で示している部分が、浸水の深さが大きくなる箇所です。等高線図と併せて見て頂くと分かりますように、この一帯は非常に標高が低く、水が集まりやすい地形となっています。これは、1時間当たり147ミリの降雨を想定した場合に生じる浸水の深さを示したのですが、0.5メートルから1メートル程度の浸水が想定されている地域であるということが分かります。

こうした地形条件の中で、5ページに示していますとおり、昨年9月12日、金曜日の夜に本件の浸水被害が発生しました。資料の左側には降雨量を示していますが、四日市内では観測史上最大となる時間雨量123.5ミリを記録しています。その結果、資料下段に記載しているとおり、地下駐車場のすべての出入口から浸水が発生しました。

浸水の状況としては、地下2階構造の地下駐車場でありましたが、地下2階については

完全に水没し、地下1階についても約1メートル程度の水位に達したという状況です。人的被害は幸い発生しなかったものの、結果として被災車両は274台に及ぶ被害となりました。

この間、現場でどのような対応が取られていたのかについては、資料の右側に整理して記載しています。気象情報としては、21時53分に大雨警報が発表されていましたが、現地のスタッフはこれを認知できていませんでした。また、22時8分には記録的短時間大雨情報が発表されていましたが、これを認知したのは約30分後であったという状況です。

当時の現場体制は2名体制で、しかもスタッフは地下にいたため、地上の状況が把握しにくく、気象情報をこまめに確認する体制にもなっていなかったという実態がありました。

その後、22時20分頃に施設内での浸水を確認し、中央監視室周辺に土嚢を設置したものの、資料下段の写真に示しているとおおり、すでに水の流入が急速に進んでいる状況でした。

そのため、現場では利用者の避難誘導を行うのが精いっぱいであり、止水作業などを行う余裕はなく、最終的にはスタッフ自身も避難せざるを得ない状況となっていました。

途中から1名が現場に駆けつけ、最終的には3名体制となりましたが、それでも状況を打開することはできず、止水板の設置には至りませんでした。その後、日常管理を担っているディア四日市から、PFIの運営管理者であるTFIへ連絡が行われ、さらに浸水が相当程度進行し、ほぼ水没状態となっていた零時頃になってから、本来の管理者である三重河川国道事務所へ連絡が入った、というのが浸水時の経過です。

こうした一連の対応状況を踏まえ、現地において有識者委員会を立ち上げ、今回の事案に関する課題の整理をしました。

繰り返しになりますが、まず課題1として、気象情報の収集や伝達が確実に行われていなかったという点があります。大雨警報や記録的短時間大雨情報が発表されていたにもかかわらず、現場で十分に認知されておらず、適切な初動対応につながらなかったという点が一つの課題です。

次に課題2として、人力による止水板の設置を前提とした体制であったという点です。出入り口の数が非常に多い中で、写真にも示しているとおおり、1枚あたり43キロにもなる止水板を地下から地上へ運び出し、設置する必要がありました。これは四日市市の地下駐車場に限った話ではなく、他の地下駐車場や地下街でも同様の状況が多く、短時間のう

ちにすべての出入りに止水板を設置することは、現実的には極めて困難であるというのが実情です。実際に、2名体制で全ての出入りに止水板を人力で設置した場合、どの程度の時間がかかるのかという実験も行いましたが、ノンストップで作業を続けたとしても2時間以上を要するという結果でした。しかも、現地のスタッフは70代や50代の方であり、国の職員である40代、20代の職員が設置作業を行った場合でも2時間を要している状況です。実際の災害時には、浸水が進行する中で作業を行うことになるため、さらに時間がかかることが想定され、現実的には止水板の設置自体が極めて困難な状況であったのではないかと考えています。

次に課題3として、防災業務計画に関する点です。PFI事業者において防災業務計画は作成されていましたが、その内容を確認すると、今回のように急速に状況が進展する内水被害については、十分な想定がなされていなかったことが分かりました。どちらかと言えば、台風のようにある程度予見可能な災害を前提とした計画内容になっており、短時間で急激に浸水が進む事象への備えが不十分であったという点が課題として挙げられます。

また課題4として、当時の運営体制についても課題がありました。2名体制の駐車場スタッフが、気象情報の収集や情報伝達を行い、止水作業を実施し、利用者の避難誘導を行い、さらに出庫への対応まで担うという体制になっており、実際の災害対応としては、現実と大きく乖離した体制であったのではないかと考えています。

7ページをご覧ください。引き続き課題について整理しています。まず、課題5として、管理者間の役割分担の明確性についてです。先ほども触れましたが、国道側の地下駐車場については国土交通省とPFI事業者が関与し、市道側の地下駐車場については、そもそも整備・管理を第三セクターであるディア四日市が担っているという体制になっていました。このように管理主体が複数に分かれている中で、誰がどのような形で責任を負うのかといった点について、計画の中で十分に整理され、明確に示されていなかったという課題があります。併せて、災害時において、猛烈な雨が降った場合に、どのような状況になった時点で地下駐車場を閉鎖するのかといった判断基準についても、あらかじめ定められていなかったという状況でした。結果として、判断のタイミングが遅れ、対応が後手に回った可能性があると考えています。

また課題6として、防災訓練に関する点についてですが、計画上は、毎年、国と運営事業者が連携して防災訓練や止水板の設置訓練を実施することとされていました。しかし、資料下段の表に示しているとおおり、一定期間、訓練が実施されていない時期があったほか、

最近では運営事業者のみで訓練が行われており、国は参加していないという状況であったことが確認されています。

そして課題7ですが、ここも非常に大きな点になります。止水板が故障していたという点です。令和3年12月に、車両用出入口の止水板の故障が確認されていましたが、その後、協議中という扱いのまま、誰が修繕を行うのかが決まらない状態が続き、結果として、この災害を迎えてしまったという状況でした。代替措置を含めた対応体制をあらかじめ整えていれば、被害は一定程度軽減できた可能性もあったのではないかと考えられますが、実際にはそうした対応がなされないままとなっていたという点です。

そして、課題8、その他の点です。地上部では空間再編の一環として、バスタ四日市という交通拠点の整備工事が行われており、これを地下駐車場に接続する工事も進められてきましたが、その工事に伴って開けられていた箇所、いわゆる工事中の穴からも、地下駐車場内に水が浸水していたという課題があったということです。また、②に記載していますが、地下駐車場における過去の浸水実績について、表の中で2回分示しています。このように、過去にも浸水が発生していたリスクのある箇所であったにもかかわらず、そうしたリスクについて、利用者に対して十分に周知されていなかったのではないかと、という点も課題として挙げられると考えています。

8ページをご覧ください。こうした一連の課題を踏まえまして、昨年末に有識者委員会において取りまとめを行いました。将来を見据えた姿として整理していますが、大きな方向性としては、先進技術を積極的に活用していくこと、そして防災体制をしっかりと強化していくこと、さらに、行政だけでなく、地域全体、いわゆる町ぐるみでの協働の在り方についても、しっかりと考えていくべきではないか、といった提言を頂きました。

9ページをご覧ください。先週3月6日、これらの課題を踏まえて、全国に14箇所ある直轄の地下駐車場を対象としたガイドラインを作成しました。このガイドラインについては、直轄の整備局に対して周知を行うとともに、地方自治体が管理する公営の地下駐車場もありますので、地方自治体に対しても周知を行っています。また、地下駐車場の中には民間が管理しているものもございますので、民間事業者に対しても、このガイドラインを周知させて頂きました。

まず、「はじめに」という部分ですが、ここでは基本方針として、人力対応に依存しない止水対策を位置づけています。直轄の地下駐車場について見ますと、ほとんどの施設が1名から2名という少人数体制で運営されているのが実態です。そのような体制の中で、今

回のような急激な豪雨に対応するためには、人力に依存した対応では限界があるため、人力に頼らない止水対策をしっかりと検討していく必要があると考えています。併せて、浸水リスクをできるだけ早い段階で把握し、早期に判断することも非常に重要だと考えています。また、(3)に記載しているとおり、それぞれの地下駐車場がどのような浸水リスクを抱えているのかについて、まずは管理者自身がしっかりと把握し、浸水経路を明確化しておくことが前提として必要である、という点を、この「はじめに」の中で定義しています。

そして、2番目の浸水防止技術の強化という点です。人力で止水板を設置することは現実的に困難であるという認識の下で、可能な限り出入口については、かさ上げ、いわゆるマウンドアップを行って高さを確保し、不足する部分については止水板で補完するという構成を基本としています。また、止水板については、水位に応じて自動的に起伏する機能を有するものを基本として導入していく、という整理をしています。

少しページを飛ばして11ページをご覧ください。こちらは具体的な図解になりますが、赤色で示しているとおり、基本的にはマウンドアップによって可能な限り高さを確保するという考え方です。その上で、どうしても不足する部分については止水板で補完していくという構成になりますが、停電のリスクなども考慮し、水位に応じて浮力で自動的に起伏するタイプの止水板を基本として設置していきましょう、という整理をしています。

再び9ページに戻って頂きまして、浸水センサーの配備についてです。地下にいて、どこで、どのような浸水や冠水が発生しているのかを把握することが難しいため、周辺にしっかりとセンサーを配備し、状況を早期に把握できるようにする必要があると考えています。

さらに(3)として、新しい考え方になりますが、地下駐車場に貯留機能を確保していくという点です。今回の事案でも地下2階が完全に水没しましたが、地下2階の中には利用があまり進んでいない区画もあるため、そうした空間を活用して貯留機能を持たせ、少しでも被害を軽減するという考え方を、利用実態に応じて取り入れていきたいとしています。

また、(4)に記載しているとおり、現地のスタッフ、PFI事業者、接続する駐車場、さらには国との間で、情報連携を行うためのシステムをしっかりと整備していくことについても、ガイドラインの中で規定させて頂いています。

そして、真ん中に示している防災管理体制の強化という点です。浸水リスクに応じた閉

鎖基準についての整理になります。12ページをご覧頂きますと、これまで地下駐車場の閉鎖基準が明確に定められていなかったという状況がありましたが、まずは警戒レベル3、高齢者等避難が求められる段階の防災気象情報が発出された場合には、しっかりと警戒体制をとることとします。そして、警戒レベル4、住民に避難行動が求められる段階においては、地下駐車場を閉鎖するという対応を、今後は計画的に導入していくという考え方で。さらに、内水被害については浸水の進行が非常に速いという特性がありますので、下水道の整備水準となる時間雨量が実測された場合、あるいは予測された場合には、駐車場を閉鎖するという対応についても、全国的に明確に定義づけていきたいと考えています。

その上で、再び9ページに戻って頂きますが、防災業務計画の見直しについてです。これまでPFI事業者任せきりとなっていた体制を改め、国が明確に責任主体となることを規定しています。また、今回、止水板が故障していたという経緯も踏まえ、防災施設の点検結果については、しっかりと公表していくことについても定義させて頂いています。

この点については13ページをご覧ください。防災施設の点検計画および点検結果の公表について整理しています。地下駐車場には、浸水対策設備のほか、電気関係設備、防火施設、避難誘導施設など様々な施設がありますが、これら一つ一つについて、いつ点検を行い、その結果がどうであったのか、修繕はいつ実施するのか、修繕までの間の代替措置を誰がいつまでに行うのかといった点も含めて、年1回以上、ホームページ等で公表していきたいと考えています。

そして9ページに戻って頂きまして、地域との連携強化という点です。駅前に立地する地下駐車場であることから、ひとたび被害が発生し、数年間利用できない状況になると、地域経済への影響が非常に大きくなるという認識があります。そうした点も踏まえ、今後は地域の住民の方々や、まちづくりとの連携についても、より積極的に進めていきたいと考えています。

具体的には、まちづくり防災との連携、そして地域住民との連携という観点で、浸水センサーだけでは把握しきれないような事象についても、地域住民の方から通報して頂く仕組みを整えていくことが重要だと考えています。また、合同訓練についても、地域住民の方々に参加して頂いた形で、出水期前に年1回以上実施していくことを想定しています。

さらに、利用者の行動変容も不可欠であると考えており、平時から地下駐車場の浸水リスクについて、駐車場でしっかりと周知を図っていきたいと考えています。

そして、14ページ、今後のスケジュールについてです。まず、3月6日に本ガイドラ

インを策定し、広く周知を行っています。来月以降、全国に14箇所ある各直轄地下駐車場において取組を進めていく予定です。これらはいずれも、内水、洪水、高潮、津波といった各種ハザードマップ上で、浸水リスクを有している地下駐車場が多数含まれている状況ですが、それぞれ個別に協議会を設置して頂き、関係者が集まって議論を行っていくことを想定しています。その上で、出水期前に、まず速やかに見直しが必要な事項として、防災計画の見直しを進めて頂きます。具体的には、防災組織の見直しを行い、国がしっかりと全体を総括する体制を構築した上で、先ほどご説明したような形での閉鎖基準の運用を明確に定めて頂くということです。

また、そうした体制に基づいて、合同訓練の実施や、防災施設の点検計画および点検結果の公表についても、順次進めて頂くことを想定しています。さらに、自動止水板や浸水センサーについては、今年度の補正予算において必要な予算を確保しており、秋頃には配備が完了する見込みです。その運用も含めて、年内には新たな浸水対策技術の運用方法や、地域との連携の在り方も含めた、全体としての計画をしっかりと作り上げていきます。

ここまでが直轄地下駐車場における進め方になりますが、対応はそれに留まりません。

地方自治体が管理する地下駐車場についても、概略調査の結果、全国でおおむね70箇所程度あると把握しています。また、民間が管理する地下駐車場については、さらに多く存在するのではないかと考えています。特に大規模な地下駐車場については、出入口の数が多く、浸水リスクも高い傾向がありますので、都市局とも連携しながら、地下駐車場全体のリスクに対して、包括的に対応していきたいと考えています。

説明が長くなりましたが、以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、今説明頂いた地下駐の浸水対策について、いかがでしょうか。清水先生、どうぞ。

【清水委員】 御説明、ありがとうございます。非常に重要な課題だと考えながらお話を伺っていました。今回のケースについては、やはり、予見が難しい事象に対してどのように対応していくかという体制が十分に取られていなかったこと、そして技術的にも無理のある対応になっていたのではないかと、例えば2人で止水板を設置しなければならないといった点を、どう考えるかということが大きなポイントだと理解しました。

また今回のような事案では、恐らく30分以内程度で判断し、不確実性が残っていたとしても、思い切って閉鎖する、あるいは止水板を上げて対応するといった判断をせざるを

得ない場面があったのではないかと思います。その一方で、閉鎖した後、それをいつ、どのような基準で解除するのかという点も、同時に決めておかなければ、実際に運用する側としてはなかなか判断が難しいのではないかと思います。高速道路でも、例えば時速50キロ規制をかけた場合に、どの段階で元に戻すのか、あるいは通行止めを行った際に、どこで解除するのかといった点については、かなり議論になると聞いていますが、今回の地下駐車場のようなケースでは、それ以上に判断が難しい場面も想定されるのではないかと思います。閉鎖する判断については、迅速に、ある意味では果敢に行う必要がある一方で、結果として事象が発生しなかった場合もあり得ると思います。そのような場合に、解除のルールが明確になっていないと、対応する側としては実行に踏み切りにくいのではないかと感じました。

さらに、直轄の地下駐車場が現在14箇所あるとのことですが、それぞれの地勢条件は様々であり、必ずしも状況は一樣ではないのではないかと思います。例えば関東平野のような地域では、氾濫が必ずしも近傍で発生するとは限らず、遠方で氾濫が起き、その水が時間をかけて流入してくるといったケースも考えられます。そのような場合には、30分以上の検討時間が確保できる可能性もある一方で、実際に自分たちの地下駐車場に影響が及ぶかどうか非常に不確実な状況の中で、どの段階で止水板を上げるのか、また、それをどのタイミングで解除するのかといったルールを定めることは、かなり技術的に難しい課題ではないかと感じながらお話を聞いていました。

いずれにしても、こうした解除基準については、すでに一定の議論は行われているものと思いますが、現時点でどのような整理や検討がなされているのか、そのあたりの状況について教えて頂ければと思い、質問させて頂きました。よろしく願い致します。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 水野さん、ご説明ありがとうございました。私から1点だけお伺いしたいと思います。

不幸にも、今回のような事態が発生してしまった場合に、例えば保険に加入しているかどうかといった点も含めて、誰が、どのような形で、残された車両を地上まで搬出するのか、その際の費用負担をどうするのかといった問題が生じるのではないかと思います。今回は、特に被災した車両の台数が多かったということもあり、なおさら対応が大変だったのではないかと感じています。責任割合や費用負担について、現時点で何か決まっている

整理やルールはあるのでしょうか。例えば、自己責任という形で、車両の所有者が、動かなくなった車を引き上げて処分するまで、全て責任を負うことになるのか、もしくは、駐車場管理者の瑕疵責任として、一定程度補償金が出るような仕組みになっているのか、そのあたりが気になりました。

あわせて、そうした対応や責任の整理について、駐車場を利用する方に対して、平時から周知しておくことも重要ではないかと思っておりますので、現在どのような考え方になっているのか、周知の仕方も含めて、教えて頂ければと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

対面の先生方、よろしいですか。兵藤先生、どうぞ。

【兵藤委員】 先ほど水野さんがおっしゃったとおり、今後、この取組をどこまで広げていくのかという点が非常に重要だと感じました。市町村が管理する公営の地下駐車場については、対象としていくのは当然だと思っておりますが、加えて、民間の地下駐車場も多数存在しますし、大規模なマンションについては、ほとんどが地下に駐車場を備えているのが実情です。そう考えると、どこまでこの考え方を広げていくのかという点は、道路局だけで完結できる話ではないと思っておりますが、できれば、日本全国で地下駐車場を有している施設に対して、一定程度の管理や運営、あるいはリスクを回避するための体制について、広くメッセージが届くような取組を検討して頂ければと思いました。

コメントとして以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

久保田先生、どうぞ。

【久保田委員】 今回の四日市のケースでは、市の駐車場と直轄の駐車場が、利用者から見ると一体的に運用されているように見えるという点があり、ここで先ほどの連携協力道路制度との関係が生じ得るのかどうかをお伺いしたいと思います。今日のご説明では、管理者間の役割分担を明確にし、両管理者がどう連携するかという整理であったと理解していますが、いっそのこと、どちらか一方の管理者がまとめて管理する、という割り切り方は取り得ないのかどうか、その可能性について少し気になりましたのでお尋ねします。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

太田先生、どうぞ、お待たせしました。

【太田委員】 太田です。本日は東日本大震災から15年という節目の日でもあり、災害に対してどのように対応していくのかという点について、今回の事案は一つの重要な対

処事例であると感じています。東日本大震災の際にも、津波がどの程度来るのかという認識の違いによって、人々の避難行動が大きく変わったということがありましたが、そのことを思い起こしながら、今回の四日市の地下駐車場の事案を考えていました。

私自身、四日市の出身ということもあり、この件については非常に考えさせられるものがありました。というのも、この地下駐車場は、建設当時、四日市で初めての地下駐車場だったはずですし、恐らく今でも、四日市には他に地下駐車場はないのではないかと思います。特に公営の大規模な地下駐車場という意味では、三重県内全体を見ても、ほとんど例がないのではないのでしょうか。国の直轄駐車場が14箇所、市町村で70箇所程度あるというお話がありましたが、地下駐車場自体が大きな都市に限られた施設であるという印象を持っています。

そうした状況を踏まえると、今回、現場で管理に当たっていた2名の方々についても、他所で地下駐車場の管理を経験したことがあるわけではなく、そもそも地下駐車場特有のリスクや事象について、具体的に想像すること自体が難しかったのではないかと思います。地下駐車場が多数存在する都市であれば、ある程度の経験や想定ができるかもしれませんが、地方の中規模都市などで、新たに地下駐車場が整備され、その施設が周辺で唯一の存在である場合には、なかなか実感を持ってリスクを捉えることができないのではないかと感じました。

その意味で、今回の四日市での経験を、単に一事例として終わらせるのではなく、今後、地下駐車場を管理する現場の方々に対して、どこが重要なポイントなのか、どのような点に注意すべきなのかといったことを、しっかりと周知していくことが極めて重要だと思います。現場で実際に管理に携わる方々が、地下駐車場のリスクの大きさや、災害時に何が起こり得るのかを具体的にイメージできるような形で情報を伝えるよう、その点について十分に配慮して頂ければと思います。よろしくお願い致します。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

羽藤先生、どうぞ。

【羽藤委員】 2026年6月までに、気象庁が各種警報に警戒レベルを直接付記する形式に見直す予定であると承知しています。レベル5が災害発生切迫時の緊急安全確保、レベル4では避難行動を明確化する位置づけとなり、さらに危険警報が新設されるという体系になるということです。こうした警報体系の高度化に対応する形で、できれば国土交通省の政策についても、タイミングをそろえて整理・対応して頂くことが望ましいのでは

ないかと感じました。既に検討は進めて頂いているのだと思いますが、その点は重要だと考えています。

また、太田先生からのお話にもありましたとおり、今回の四日市の事故分析は非常に綿密に行われており、その内容はよく伝わってきました。一方で、例えば岩手県では、津波浸水への対応として、津波時に水門や陸閘を現地で操作すること自体が危険であるという認識から、震災以降、遠隔操作や自動化への移行について繰り返し検討が行われてきた経緯があります。

今回示された、半自動的に止水板が上がる仕組みを徹底していくという方向性は、その延長線上にあるものだと思いますが、現場で管理に当たる方々の安全リスクを考えると、さらに一歩進めて、AIカメラや各種センサーによる監視、降水予測や河川水位データとの連携、さらには駐車場ゲートの制御などを組み合わせた、より高度なスマートインフラとしての技術開発を進めていくことが重要ではないかと感じました。

ただ、私自身、地方を回っている中で感じるのは、例えば徳山駅周辺では、カルチュア・コンビニエンス・クラブといった民間事業者が駐車場の指定管理を行っているものの、実際の運営は地元の管理者の方々が担っているケースが多く、そうした体制の中で、本当に高度な技術力を前提としたマネジメントが可能なのかという点については、現実的な難しさもあるのではないかということです。

そのため、こうした地下駐車場の管理に関しては、国土交通省を中心に、技術コミュニティのようなものを形成していくことが重要ではないかと考えました。エコシステムという言葉は月並みかもしれませんが、災害が起きたから対策を講じるという受け身の対応ではなく、こうした防災対策を支える技術を継続的に開発・高度化していくための技術者コミュニティを育成していくという視点が必要ではないかと思います。

都市計画の分野においても例えば中国で、私が関わってプロジェクトを進めている、アリババのシティブレインには、深圳の駐車場管理を手がけるベンチャー企業も参画しています。日本においても、優れたベンチャー企業の育成や参画について、国土交通省の制度や仕組みを活用しながら、後押しして頂ければと感じました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。ほかになければ、私からコメントします。

お示し頂いているような今後の計画や対応は、直轄であるからこそ実施できるという側面もあるのではないかと感じています。そのため、直轄以外の地下駐車場に対して対策を

講じていくことを考えると、どの程度の費用をかければ、どの程度の対策が可能なのかという点も、併せて示して頂けるとよいのではないかと思います。そうすることで、それぞれの駐車場管理者が、自らの施設のリスクと照らし合わせながら、どこまで対策を講じるかを判断しやすくなるのではないかと考えています。

今回ご提案されているような、次世代型の地下駐車場対策や、止水板の自動化といったものは、決して簡単に導入できるものではないと思いますので、広く安全対策を進めていくためには、コストとの関係を明確に示していくことも非常に重要ではないかと感じました。これが1点目です。

もう1点ですが、これは道路管理の枠外になるかもしれませんが、私自身は、地下駐車場以上に、地下街や地下鉄といった施設のほうが、よりリスクが高いのではないかと感じています。そうした施設との整合性、つまり、地下に存在する様々な活動や空間に対して、どのように体系的にリスクを軽減していくのかという大きな枠組みの中で、地下駐車場もその一要素として位置づけられるのではないかと思います。

その意味では、もう少し俯瞰的な視点から、地下空間全体を対象としたリスク低減の考え方や対策を示して頂けると、よりよいのではないかと考えながらお話を伺っていました。ありがとうございました。

それでは、回答をお願いします。

【環境安全・防災課長】 御質問、御意見、ありがとうございました。

まず、解除の基準についてのお話です。今回は、地下駐車場を閉鎖する基準についてお示ししましたが、直轄道路の運用においても、例えば降雪時や降雨時には、連続雨量や時間雨量といった数値で閉鎖基準を定め、雨が何時間、例えば3時間ゼロミリが続いたら解除するといった運用を、これまで行ってきました。ただし、道路本体の運用についても、そうした一律的な基準では時間がかかり過ぎるという課題があり、現在は、気象情報を見ながら各地域で判断し、できるだけ早く解除する運用へと移行してきています。

地下駐車場については、まずは「とりあえず閉める」という判断を確実に行えるよう、しっかりと癖付けをしていく段階にあると考えており、今回は、あえて解除の基準までは定めていません。今後、実際の運用が進んでいく中で、皆様とも知恵を出し合いながら、どういった場合に解除するのが適切なのかといった点について、事例を共有しつつ整理していきたいと考えています。

次に、大串先生から御質問のあった責任関係についてです。資料の15ページをご覧頂

きたいと思います。こちらが当該地下駐車場の供用約款になります。保管責任や損害賠償に関する規定ですが、地下駐車場に限らず、一般的な駐車場については、赤線で示しているとおり、自然災害その他の不可抗力による事故については賠償しない、という整理になっています。また、駐車場で発生する様々な事故についても、管理者の責任とされないものについては、一切責任を負わないという形になっています。

駐車場の基本的な考え方としては、「場所は貸すが、車両の管理までは行わない」という整理が前提になっており、災害が発生し、今回のように水没した場合には、車両を引き上げることにしても、基本的には自己責任となります。具体的には、車両所有者自身でレッカー車を手配し、地下から地上へ引き上げるといった対応をして頂くことが、駐車場の運用ルールとなっています。今回は、止水板が故障していたといった別の問題もありましたが、純粹に自然災害のみで発生した場合には、このような整理になるということです。

この供用約款については、ほとんどの地下駐車場で入口付近に掲示されているのが実態ですが、御指摘のとおり、利用者にとって十分に分かりやすいとは言えない面もありますので、今後は、こうした考え方について、より分かりやすく周知していく必要があると考えています。

次に、民間駐車場との関係についてですが、これは非常に難しい課題だと認識しています。我々として対象とするのは、不特定多数の方が利用する大規模な駐車場が中心になると考えていますが、マンションの地下駐車場などについては、管理組合の問題やコスト負担の問題などもあり、どこまで対応を求めるのかは慎重に考える必要があります。いずれにしても、今回、幸いにも人的被害はありませんでしたが、今後は「人的被害を絶対に出さない」という考え方を前提に、浸水対策を講じて頂くことが重要だと考えています。

また、連携協力制度のような形での管理者間の連携、接続する地下駐車場同士の連携についても、今回の事案では非常に不十分だったと認識しています。そのため、まずは両方の駐車場で計画をそろえること、さらに、接続する施設がある場合には、最も多くの情報を把握している国が司令塔となって対応する体制を徹底していきたいと考えています。日常管理の面においても、今回は両駐車場とも第三セクターであるディア四日市が関与していましたが、現地スタッフに対する安全教育などについても、国がしっかり関与して進めていきたいと考えています。

さらに、今回の事案については、ガイドラインの策定後、民間の地下駐車場も含めて全国に周知を行っていますが、紙の資料を配布しただけでは十分に伝わらない部分もあると

考えています。今後は、協議会の設置や各種対策の検討を進める中で、民間駐車場の関係者にも実際に現場に来て頂き、議論に参加してもらおうといった工夫も行っていきたいと考えています。

次に、羽藤先生から御指摘のあった警戒レベル5や、新たに導入される防災気象情報との関係についてです。今回ご説明した12ページの閉鎖基準は、今年5月からの新しい警報体系に合わせた内容になっています。16ページでは、現在の運用と、5月下旬以降に何が変わるのかについて整理していますが、これまでは大雨警報を基に判断していたものが、レベル4として新たに「大雨危険警報」が設けられ、より分かりやすい判断基準が示されることとなります。これは内水だけでなく、高潮などについても同様の考え方になります。

地下駐車場だけでなく、道路本体についても、こうした新しい気象情報を踏まえた運用を進めていきたいと考えています。また、今回の事案では、気象情報が地下に十分伝わらなかったという課題もありましたので、羽藤先生から御提案のあったスマートインフラ的な取組についても、直轄施設を中心に先導的に進めていきたいと考えています。止水板についても様々な新しい技術が出てきていますので、そうした技術を収集し、活用していく体制、いわば技術コミュニティのようなものについても検討していきたいと考えています。

最後に、朝倉先生から御指摘のあったコストの問題についてです。地下駐車場の浸水対策において最も重要なのは、止水板を設置する以前に、できるだけ早く対応し、人的被害を出さないことだと考えています。車両については、浸水しても買い替えることはできますが、人の命は取り替えることができません。その点については、しっかりとポリシーとして徹底していきたいと考えています。

なお、説明を省略しましたが、地下街については水防法に基づき、避難確保・浸水防止計画を策定することが求められています。地下街だけでなく、大規模な地下駐車場についても対象となっており、今回の四日市の地下駐車場についても、水防法に基づく計画は作成されていました。ただし、PFI事業者が作成した防災計画と同様に、実効性が十分であったとは言えず、国との協議も十分に行われていなかったという反省があります。こうした反省を踏まえ、水局とも連携し、水防法に基づく浸水防止のマニュアルと、今回の地下駐車場対策のガイドラインとの整合を図る調整を行いました。今後は、水防を担う各自治体の管理者とも連携しながら、地下空間全体のリスク管理という観点の中で、地下駐車場についても引き続き議論を深めていきたいと考えています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

委員の方々、ほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。ありがとうございます。それでは、以上で3つ目の議題についてもご確認頂いたものとさせて頂きたいと思います。本日予定された議事は以上ですので、議事進行を事務局にお返しします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論、ありがとうございます。本日の御審議の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付致しまして、御同意を頂いた上で公開したいと思います。よろしくお願い致します。

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ます。

それでは、以上をもちまして閉会と致します。本日は、誠にありがとうございました。

— 了 —