

令和8年4月16日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中、お集まりをいただきまして、誠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89回基本政策部会を開催させていただきます。進行を務めます国土交通省道路局総務課長の高藤でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、本日御出席いただいております委員の皆様の御紹介でございますが、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、太田委員、勝間委員、清水委員、羽藤委員、兵藤委員、屋井委員におかれましては、所用により御欠席との連絡をいただいております。また、大串委員、木場委員はウェブでの御出席となっております。

本日御出席いただきます委員の方は、委員総数11名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

ウェブでの出席の委員各位に御連絡いたします。資料は画面に表示いたします。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いたしますので、発言の際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。

本日、道路局長、道路局次長につきましては、公務の都合で欠席とさせていただきますので御了承願います。

それでは、開会に当たりまして、審議官の富山より御挨拶を申し上げます。

【審議官（道路）】 おはようございます。道路局担当審議官の富山でございます。本日は、朝倉部会長をはじめ委員の先生方におかれましては、御多忙のところ御出席を賜りまして、ありがとうございます。

本日、基本政策部会の議題といたしまして、特殊車両通行制度、道路地下空間の2案件を御用意してございます。2つとも、前回に引き続きの御議論ということになります。

1点目、特殊車両通行制度につきましては、前回の議論におきまして、確認制度への移行促進あるいは特車データの利活用といったことについての御意見を頂戴しております。

その御意見を踏まえまして、今回は制度の改善方法につきまして、短期、中期にわたる案をお示しさせていただきますので、改めて御議論を頂戴できればと思っております。

2点目の道路地下空間の課題への対応につきましては、地下空間の利用あるいは占用制度の在り方といった点について、それぞれ有識者会議を立ち上げて、具体的な議論に着手をしているところでございます。また、先月27日に、下水道法等の一部を改正する法律案ということで、法改正に向けた閣議決定が行われてございまして、今後、国会での審議に臨もうとしているところでございます。こういった動きにつきまして、この状況を報告させていただきたいと思っております。

それでは、限られた時間ではございますが、本日も忌憚のない御意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開としております。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「道路地下空間の課題への対応」でございます。

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存じます。よろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 分かりました。皆さん、おはようございます。それでは、これから議事を進めてまいります。今日は、特殊車両通行制度を取り巻く現状と課題、それから道路地下空間の課題への対応という2つの点について説明いただいた後、議論するという事になっております。

まず最初に、特殊車両通行制度を取り巻く現状と課題について事務局より説明をお願いします。

【車両通行対策室長】 道路交通管理課車両通行対策室の増子でございます。資料1の「特殊車両通行制度をとりまく現状と課題」につきまして御説明させていただきます。

まず、1枚おめくりいただいて、委員からの主な御意見ということで、前回、第86回の11月の会合の際に特殊車両通行制度につきまして御議論いただきました。時間の関係で個別の御紹介は割愛させていただきますが、振り返りということで、御意見をまとめさせていただいているところでございます。

おめくりいただきまして、2ページ目でございます。11月にいただいた御意見に基づいて、種々の施策を進めた結果といたしまして、対策によって月別に見ると、審査日数と

いうのはR7年度の後半よりも減少傾向にございます。下のグラフを見ていただくと、月別の審査日数の推移のグラフとなっておりますが、直近ですと少し下落傾向が見て取れるというところでございます。

他方で、年別に見ると、上のグラフになりますけれども、R6年度で34日、R7年度で35日という状況になっておりまして、頭打ちの状態にはなってきたというところでございます。35日という期間も決して短いものではありませんので、さらなる審査日数の縮減に取り組むことが必要です。こういったことをさらに進めていくためにも、右側にありますとおり、個別協議箇所の解消に取り組んでいくことが必要ではないかと考えているところでございます。

11月にお示しいただいた方針に基づく取組の結果といたしまして、R8年度の協議数見込みにつきましては、右下にありますとおり、大体3割程度削減できる見込みが立っておりますので、こういった効果がR8年度の審査日数においては出てくるのではないかと期待しているところでございます。

おめくりいただきまして、3ページ目をお願いいたします。現状と課題といたしまして、確認制度へのシフトというところでございます。R4年度より開始いたしました確認制度、こちらの利用件数につきましては、左側のグラフにありますとおり増加傾向にございます。ただ、近年は増加数が鈍化してきているところでございます。また、利用者の方々の利用動向等を見ますと、大体3割程度の方が過去1年間に確認回答の利用がないということで、いわゆる休眠状態にあるというところが1つの課題となっているところでございます。

そういったところからすると、確認制度のシフトの促進のためには、今使っておられる方、これをきちんとつなぎ止めて、かつ確認制度の中身としても使える経路が広がってよくなっているというところを理解していただくような取組をきちんと進めるとともに、新規利用者の拡大につなげていくことが大事ではないかと考えているところでございます。

おめくりいただきまして、4ページ目をお願いいたします。特殊車両通行制度の違反の実態でございます。直轄国道に、WIMという自動で軸重を計測する装置を設置させていただいているところですが、残念ながら一定の違反通行がございます。令和5年度の結果ですと、大体14万回程度の違反通行が確認されているところでございます。毎年度、こういった違反通行が一定程度ありまして、左下のところがございますとおり、大体、R5年度の実績で約9,000者の方々が違反通行されているという状態で、そのうち警告等が行われたのが49者となっているところでございます。極めて一部の方のみに警告

がされているのが現状となっているところでございます。

また、警告対象外になっている8,963者の方々の内訳を見ますと、半分以上の4,933者の方については、何らの特車の申請や確認制度の登録がされていないということで、一切制度に関わっていないという現状となっているところでございます。

右下に、是正指導時等で確認された違反理由の例というのが示されていますけれども、1つ目にありますように、警告されて初めて制度を認識したというような理由もあります。理由としてお答えいただいているのは、本当かどうか分からないところではあるのですが、いずれにしても制度を知らないということが言えるような環境になっているというのも1つの問題かと思いますので、網羅的に制度を周知していくところが1つの課題ではないかと考えているところでございます。

おめくりいただきまして、5ページ目をお願いいたします。現状と課題の無許可車両の事故や道路構造物の損傷というところでございます。無許可の車両の事故事例、左下の写真でも示させていただいているところでございます。歩道橋に衝突したり、あとは衝突によってボックスカルバートが破損しているという事故も残念ながら起きているというところでございます。こういったところも、きちんと特殊車両通行制度に基づく許可等に基づいて、その条件を守って走行いただければ、このような事故は基本的には発生しないはずのものでございます。このため遵法走行というものをきちんと周知啓発に取り組んでいくところが大事と考えているところでございます。

また、道路構造物への影響を考える上でも、橋梁に与える疲労イメージにつきましても、軸重の1.2乗則で効いてくるというところもありますので、重いものは極めて大きな影響を持つというところでございます。右下にありますとおり、劣化の影響につきましても、過積載の大型車両が大半を占めているというデータもございますので、きちんと制度を守っていただくという取り組みを進めるのが大事になっているところでございます。

次の6ページ目をお願いいたします。そういった現状と課題を踏まえて、基本方針、短期、中期の取組をこの紙でまとめさせていただいているところでございます。今回大きな方針として、2つほど出すということを提言いただくのがよいと思っております。1つ目が確認制度への大幅シフトでございます。目標値につきましても後ほど追って御説明させていただきますが、申請経路の7割について自動審査対応をしっかりとやると。それと併せて、自動審査になってきますと確認制度が使えるようになりますので、特殊車両の2割が確認制度を利用するという環境に持っていくというのを1つの方針として示していきたい

と考えているところでございます。

2つ目としては、エンフォースメントの推進ということで、先ほどもありましたとおり、道路構造物の損傷につながるような事故も起きているところでございますので、まずは制度をきちんと知っていただくことに注力しつつ、先ほどのデータでもありましたとおり、9,000者のうち49者だけが警告を受けているというところでございますので、こういったところにつきましても改善をしていくということが1つの方針として考えられるのではないかと考えているところでございます。これに沿って、短期、中期の取組というのを引き続き御説明させていただきます。

おめくりいただきまして、1つ目の方針1、確認制度への大幅シフトの短期的な対応方針でございます。おめくりいただいて、8ページ目でございます。個別協議削減や電子化推進による自動化の目標値に関するところですが、現状といたしまして、右下のグラフの黄緑の部分にありますとおり、36.1%が完全に電子化で自動申請できているという状況でございます。黄色いところが電子化されていないところですので、まずはこれをなくすということに取り組みつつ、その下の間の青の部分、これが電子化されているのですが個別協議があるというところでございますので、こういったところにつきましては、便覧の収録内容を見直していくことで削減を図っていく、あるいは左側の中段にございますように、許可実績を活用することによって協議の発生を抑えるとか、あと連携協力道路制度を活用することで、より効率的に協議をやるということが効率化の上で考えられるところかなと考えているところでございます。

おめくりいただきまして、9ページ目をお願いいたします。また、確認制度への移行に関する目標値というところですが、今の伸び率の自然増からすると、大体回答件数の推移といたしましては、R13年度に自然増では5,400件が想定されるところでございます。右側にあります利用率については、自然増で大体13%というところでございます。こちらにつきましては、後ほど紹介させていただくようなてこ入れをしっかりとやっていくことによりまして、回答件数については8,000件、利用率については2割、これを達成できるように取り組むというのを1つの目標として掲げさせていただいているところでございます。

次の10ページ目をお願いいたします。電子化された道路情報の精度向上とオンライン協議の原則化というところでございますけれども、先ほど個別協議の縮減の見直し、電子情報の見直しのところでございます。道路につきましては、物理的にも日々改善が進めら

れているところでございますが、電子化の情報につきまして、どうしても登録漏れというところも発生しているところもありますので、そういったところをきちんと是正することで、個別協議が発生するところをなくしていくという取組をしっかりとやっていくことが重要と考えているところでございます。

また、右側でございますけれども、オンライン協議の原則化に取り組んでいくというのが1つ重要なところかと思っているところでございます。こちら、11月にも紹介させていただきましたけれども、協議の9割以上が紙やファクスを利用しているという状況でございます。そういったところ、業務分析をすると、従来のやり方が簡単であるとか慣れているというところもあろうかと思えますけれども、よりやりやすいやり方として、オンライン上での共有フォルダ、こういったものを構築して、それぞれの道路管理者間のデータのやり取りが簡単にできるような仕組みを導入することで紙やファクスを根絶していくという取組を進めたいと考えているところでございます。こちらにつきましては8年度中に構築するというので、早速取り組んでいくというところでございます。こういった取組も含めて、自治体に積極的に紙やファクスをやめていきたいと思いますという呼びかけや連携を進めていければと考えているところでございます。

おめくりいただいて、11ページ目でございます。AIを活用した審査の効率化というところでございます。交差点につきましては協議箇所が多数残存しているという状態でございますので、こういったところをいかに効率化、自動化に取り組んでいくかということが大事かと思っているところでございます。現在の交差点折進の審査におきましては、左側の図にありますとおり、人手で軌跡図を当てはめて、通れるかどうかというところをやっているところでございます。こういったところ、今のAIの技術などを使って、自動で軌跡図をフィットさせる形で当てるとか、通れるかどうかを確認するとか、まず審査の補助から始めて、将来的には審査の自動化に至るまで導入することで効率化していくことが可能ではないかと期待しているところでございます。

続いて12ページ目でございます。確認制度の利便性向上にも取り組んできているところでございます。現状の申請窓口につきましては、許可制度と確認制度で分かれていたところがありますので、許可のほうで申請画面に入力いただいている方について、途中から確認に切り替えるというのもできない形になっておりました。こういったところを改めて、確認と許可で窓口をまず一本化したいと思っているところでございます。一本化された窓口で、通りたい車のスペックや経路の情報を入力していただいて、その上でシステムのほ

うから、確認制度が使えるような経路であれば、これは確認制度が使えますよとリコメンドできるような仕組みにすることで、より確認制度の利用への誘導を図っていきたいと考えているところでございます。

また、右側ですけど、前回、根本先生からの御意見も踏まえて作成したものでございます。確認制度の利用可能経路マップ、こちらを表示する仕組みをウェブ上でつくりました。代表的な利用の多い4車種につきまして、それぞれどういった道だと確認制度で通れるかというのがウェブ上で確認できるようになっております。申請者の方にはこういったものを見ていただいて、確認制度、こういった道であれば使えるというところを知っていただいて、確認制度の利用につなげていきたいと考えているところでございます。

おめくりいただきまして、13ページ目でございます。前回の御議論でもありましたとおり、許可制度の手数料については、物価、人件費の上昇が反映されていないのではないかという御意見もいただいているところでございます。また、確認制度に対する事業者から多く寄せられる御意見といたしまして、表の一番右上にありますとおり、1台当たり5年間5,000円の登録手数料があつて、こちらが少し割高感があるという御意見をいただいているところでございます。

加えて、特車ゴールドにつきましては、2段目の左側にありますとおり、1経路1台で160円の手数料となっているところでございますけれども、こちらにつきましては、特車ゴールドの対象者はETC2.0、装着している車に限られておりますので、そういった意味では、確認制度への移行のハードルは低いのではないかとこのところでも考慮する必要があるかと考えているところでございます。

また、確認制度の導入初年度であるR4年度の頃に登録された車両につきましては、R9年度に登録の更新を迎えます。こういった方々の継続利用につなげる手数料体系として、新規と同一の登録手数料ではなくて、もうちょっと引き下げた形の更新手数料についても検討することが必要ではないかということで示させていただいているところでございます。

引き続きまして、14ページ目から方針2、エンフォースメント推進の短期的な対応方針について御説明させていただきます。15ページ目をお願いいたします。特殊車両を使用する者に対して、漏れなく制度の啓発・認知促進について実施するというところでございます。業界団体の御協力も得まして、左下にありますとおり、各種の制度啓発のセミナー等に取り組んできているところでございます。他方で、業界団体等、なかなか難しいのが、全ての事業者様が加入しているわけではございません。どうしても漏れがございます。

例えばトラック協会さんの場合ですと、事業者ベースですと大体8割の方が加入されているということで、逆に言うと残り2割の方は加入されていないという現状がございます。そういった各業界団体の非会員の特車利用者も包含したアプローチを強化していくというところで、右側にありますような新たなアプローチに取り組んでいきたいと考えているところでございます。

1つがディーラー団体との連携ということで、特殊車両に当たるような車両の販売の際に、特車制度について御案内いただくような協力をお願いするとか、あるいは中段にありますとおり、運行管理者の講習機関と連携して運行管理者に対する特車制度啓発等にも取り組んでいきたいと考えているところでございます。特にこちらにつきましては、運行管理者の定期的な講習、2年に1回受けなければならないとものがございますので、そういった中で特車制度について盛り込んでいただければ、運行管理者の方が必ず特車制度について知っていただけるというような環境ができるのではないかと期待しているところでございます。また、荷主向けの周知・啓発等のアプローチにつきましても強化していきたいと思っているところでございます。

引き続き16ページ目でございます。悪質な違反者に対する対応の強化というところでございますけれども、現在のWIMでの取締りのフローですけれども、直轄国道につきましては、3か月単位で、3か月のうちに20回以上の違反があった場合に警告するというルールになっているところでございます。この結果として、先ほども現状の資料でも示させていただいたとおり、9,000者中49者の方に警告が行っているというところでございます。この警告発出基準の単位を高速道路の2年間と整合を取るということを実施しまして、もう少し警告の対象を広げていきたいと考えているところでございます。

また、20回違反して初めて警告が来るというのもよろしくないので、まず1回目の違反が検知されたときに、今まで特車の申請の実績がないような、制度を知らない可能性がある方につきましては注意喚起を行うような仕組みも入れたいと考えているところでございます。

また、下段の無許可通行による事故への対応ですけれども、先ほどの5ページにありますような、歩道橋にぶつけるとか、あのような道路構造物を損傷しても、全面通行規制6時間未満の場合には告発の対象となっていなかったというところがありますので、こういったところも見直して、そういう事故の場合には告発等、適切に対応するというところも進めたいと考えているところでございます。

17ページ目でございます。ETC2.0やAI等を用いた効率的な取締りと通行状況の把握です。現地取締りにつきましては、車両を引き込んで測定するという作業を行っているところでございます。こういったところ、長年の経験と勘に基づいて、疑わしい車両を特定して引き込んでいるところでございますけれども、こういったところ、例えばAIカメラ等で、積んでいるものが重そうとか、たくさん積んでいるとか、そういったものに対して警告をして、引込みの対象とするような取締りの効率化等に取り組んでいければと考えているところでございます。また、右側にありますような、ETC2.0を活用して、重量情報とかOBW、すなわち軸重計からの軸重の取得とか、そういったところの取組も進めていきたいと考えているところでございます。

引き続き、18ページ目から中期的な取組でございます。19ページ目のシステム整化による業務効率化というところでございますけれども、システム構造をまずシンプル化していくという取組と、あと、現在特殊車両の通行許可制度では特車DRMという、一般DRMを簡素化したデジタルマップが利用されているところでございます。これは簡素化されたものでございますので、原則幅5.5メートル以上の道路に限定されているところでございますけれども、実際の特特殊車両の利用においては細い道路も使っているというところもありますので、こういったところで一般DRMをうまく活用して、未電子化経路の許可実績活用などにより業務の効率化に取り組んでいければということを考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。データ利活用による高度化というところで、上段の左側にありますとおり、一般DRMを介しまして、道路の橋梁等の点検情報と許認可のリンクを強めていく取組ですとか、あと下段の民間データとの連携による施策高度化ということで、左側にあるような民間の地図データの活用ですとか、あるいは右側、民間の運行管理ソフトから直接申請データを生成するとか、そういった連携にも取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

次の21ページ目でございます。新たな物流需要への対応ということで、左下にありますけれども、いろいろな物流の形態、運ぶものも変わってきているというところでございます。特にキャリアカーに関しましては、最近積載車両の電動化も進んでいまして、運ぶもの自体がそもそも重くなっているところがございます。そうしてくると、どうしても重くなるというところもありますけれども、積み方によって軸重の配分が大きく変わるところもあります。現行ルールですと、駆動軸にエアサスが装着されている場合には、駆

動軸について11.5トンまでの緩和措置が導入されているところでございますけれども、全部がエアサスでOBW、軸重計できちんと管理できるということであれば緩和される軸を入れ替えるというところも考えられるのではないかと書かせていただいているところでございます。

具体的に、10トン、11.5トン、10トンで走ると、10トン、10トン、11.5トンで走るのは道路に対する影響はあまり変わらないのではないかと、これをきちんとOBWで管理しながら使うということは考えられるのではないかと、これを記載させていただいているところでございます。

次の22ページ目でございます。全体の改善方針の推進に当たっての留意点ということでまとめさせていただいております。大きな方針として、確認制度への大幅シフト、エンフォースメント推進、これを進めるに当たって留意すべき点についてまとめさせていただいております。

全般的には、まずPDCAサイクルの推進をしっかりとやっていくことと、方針1に関しては、自動処理することを原則としながら、人的リソースは超大型車両の審査、協議に集中すべきではないかというところと、あと申請経路の7割の自動審査化と特殊車両の2割の確認制度への移行を進めるために、あらゆる策を講じて取り組んでいくべきではないかというところ。また、手数料額の見直しにつきましては、精査を進めるとともに、物流実態や確認制度への移行の進捗を踏まえながら、申請時に徴収する手数料の計算の在り方、公平負担の観点から、どのような負担の在り方が考えられるのかについても検討すべきではないか。

また、方針2のエンフォースメントの推進につきましては、事故状況等の推移をモニタリングしながら、PDCAサイクルをしっかりと回していきながら、警告発出基準や対象の見直しを引き続き取り組んでいくべきではないか。また、デジタル技術の活用をしっかりとやっていくべきではないかということを記載させていただいております。

また、中期的な対応方針に関しましても、特車業務は物流効率化や構造物保全のための施策立案に軸足を移すべきではないかと。また、デジタルの活用による連携や基準緩和、取締り導入等につきましても検討すべきではないかということを挙げさせていただいているところでございます。こういったところ、全体的な方針を進めるに当たっての御留意点につきまして、特に先生方の御意見等を賜ればと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、今説明していただいた内容について、御質問や御意見があればお願いしたいと思います。どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

久保田さん。

【久保田委員】 久保田でございます。ありがとうございます。中期的に自動化を目指す方向ということで大変よく分かりました。特車というのは大きく分けて、大きさの話と重さの話とあると思うんですけど、自動化に向けて、まず折進判定の自動化というお話があって、それは形のほうですよ。確かにそれはG N S Sを使ったりなんかして、そういうシステム化が今行われているということを伺っております。あと重さについては、20ページのところで、構造物の許可限度荷重の精緻化ということで、これはこれでまたやっつけられるということだと思っただけで、将来的に目指される方向をお伺いしたいんですけれども、形と重さの両方を見て、例えばOD間のある車の最適経路のようなものが自動的に導き出されて、それで許可が与えられるみたいな、そういうことを目指しておられるのではないかと思ったのですが、それでよいかどうか教えていただきたい。

以上です。

【朝倉部会長】 後でまとめて回答をお願いします。

根本さん、どうぞ。

【根本委員】 3つぐらいお話しさせていただきたいと思います。

方針1の確認制度への大幅シフトの中に、新しい施策が多く含まれていて、期待できると思います。ぜひこれらの施策を実施していただいて、平均審査日数を減らしていただきたいと思います。

2番目にエンフォースメントですけれども、今日、「未申請で過積載がたくさん存在する」というデータを見せてもらって、確信犯的に悪い事業者がいることが分かったわけです。これまで特車の許可制度というのは、ちゃんと指導していけば守ってもらえるという性善説で対応してきたと思うんです。「いきなり警告するとびっくりする」というようなことを言われましたけど、それも性善説にのっつった判断だと思うんです。多分そうではなくて、「路上で取締りをして、罰則を強める」ということをやっていかざるを得ないと思います。今回、罰則の強化を打ち出したのはよかったと思います。ただ、これは第1弾だと理解します。海外の事例も調べて、もっと厳しくしていくべきではないかと思っています。

3つ目です。新しい物流需要への対応という、21ページ左下のところにキャリアカー

の絵があります。OBWとエアサスをつけてもらったならインセンティブを与えるということとは理屈に合っています。法令遵守した場合にインセンティブを与えるというのはいいと思うんです。ところで、私が問題にしたいのは、このキャリアカーは軸が3つしかないということです。海外のセミトレーラーは、トラクターとトレーラーを合わせて大体5軸とか6軸あります。度々紹介しているように、ヨーロッパでは5軸、44トンが許可なしで自由走行しています。ですから、日本も軸を増やした場合に、総重量の制限を緩和するということが考えられます。5軸だと、軸当たり8トンちょっとで44トンになるわけです。こういうことでセミトレーラーの普及も図れると思います。

それに関連してもう一言言いたいのは、今日説明がなかったですけど、35ページの重要物流道路についてです。この重要物流道路というのは、海上コンテナを牽引するセミトレーラーだけ例外的に44トン認めています。一般のセミトレーラーは、幾ら5軸であっても44トンは申請して、許可を得ることになっています。これは改善する余地があります。

また、道路局の方針として物流効率化に寄与していこうということであれば、軸重を守って、できるだけ大きなトラックで効率的に運んでもらうように仕向けるべきです。ダブル連結トラックというのは大体7軸ありますが、軸重を守って60トンまで運べるはずですが、44トンまでしか認めていません。ダブル連結トラックを推進しているにもかかわらずです。このキャリアカーにしても、5軸とか6軸にしてもらって、軸重10トン以下で運んでもらったほうが、道路を傷めないわけで、道路行政としても好ましいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ウェブで参加されている委員の方、御発言ありますでしょうか。

木場委員、お願いします。

【木場委員】 木場でございます。私のほうからは、15ページの制度の周知のことについて発言いたします。従来の形から、様々に新たなアプローチをしているということで、私も賛成でございます。非常に気になって、これは大事だと思ったのが、一番下にある荷主向けの周知というところです。あまり内容は細かくは書いてなかったのですが、恐らく荷主向けの周知については、改善に大きな余地があるのではないかと私は感じておりまして、実務上の発注者に対する、実際にトラックを運行する業者は、ある程度気を遣うといえますか、そういった発注時の条件を非常に気にする傾向があるのではないかと思うので

す。

ですので、例えば発注のときに、確認制度の利用をしているかどうかというようなところもチェックするような発注の仕方、見積りとか契約の段階ですよね、そういうことを荷主からしていただくなどすると、そういったことが効いてくるんじゃないかと思った次第でございます。

そのほか、今後は知るといふか、認知するだけではなくて、その利便性を体験してもらって、その先に行動に移してもらうような仕組みをさらに強化していくことが非常に大事だと思いますので、私自身は今回の新たなアプローチに期待しております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかよろしいでしょうか。

じゃ、私からなんですけど、2年ほど前の基本政策部会で特車の案件がかかったときに、僕は相当厳しく申し上げました。後で個別に呼ばれて説明を受けたぐらいだったんです。そのときに私が申し上げたのは、幾ら何でもスピードが遅いのではないかと。今回も基本方針のところ、令和13年度までの達成目標というのが上がっていて、申請経路の7割を自動審査化する、それから特車の2割が確認制度を利用する。これ、冗談かと、何をしているんやと世の中には言われると思うんです。そもそも確認制度というのは、久保田先生のさっきの質問にも関わりますけれども、申請する側が車のサイズと重さと起点と終点を入力したら、どこを通れるかという経路を出力するものですよね。それを目指そうとされているんだけど、その目標が2割ということですよ、ここに書いているのは。これだと目標にも何もなっていない。一体この目標を達成するためにどれぐらいのお金を費やして、どのぐらいのマンパワーをかけてやろうとしているのかという真剣さが全くないと言いたいと思います。

というのも今、現場、つまり幾つかの工事事務所で申請されたものをコピーして、ファクスで送ってやっていますよね。およそですけど、全国で10か所ぐらいの工事事務所、それぞれの工事事務所に多分30人ぐらい、そういう労働力が雇用されていて、年間500万の1人当たり給料を払っているとすると15億円です。そのぐらいのお金を使ってもいいとお考えだと思うんですけど、この金額と比較して一体そもそもデータベースをきちっと整備するためにどれぐらいのお金をかけて、時間をかけてやろうとしているのかというのが全く見えないんですよ。目的地を入れて経路を検索するのは5秒で、5秒もかからんな、どこの学生でもあっという間にできますよね。DRMをきちっと整備して、あと、

間違いが結構あるという便覧のデータもちゃんと整備するということにリソースが注ぎ込まれていると思うんだけど、どれぐらいのお金をかけて、どういうプロセスでデータを整備しようとしているのかということが見えないので、令和13年に2割という目標が果たして妥当なのかどうかということ判断できないんです。

僕の意見では、これだともう全然あかん。2割の特車しか使わないようなのを目標にするなんて道路局が掲げる目標としておかしいんじゃないかと感じています。僕がここで幾ら吠えたって、いろんな事情があってできないのかもしれないけど、ただ、言わないと、いつまでたっても動かないでしょう。何年か前の国会でも相当やられたんですよ。だけど、ほぼほぼ動いていない。文句ばかり言っているようだけど、具体的にどういうふうにデータベースの整備をしてシステム化をしていくのかという、議論の対象はそこだけでいいので、もっと詰めてこの場に出していただきたい。そうでないと、文句を言っているばかりと聞こえちゃうんですよ。そういうふうにシステム整備を進めるのであればこんなふうにしたらどうですかと言えるんだけど、今の状況だと全く言えないじゃないですか。

部会長としてこういう発言をするのはいかがなものかと思ったんだけど、言わないわけにはいかない。道路局のDXの中で、特車のシステムが今の状況で残っている限り、ほぼほぼ恥ですよ。そういうぐらいの判断を僕はしていますので、ほかに何かDXをやるといっても、これが残っている限りはもう全然話にならんというような印象を持っています。この言い方は幾ら何でもひどいじゃないかとおっしゃるかもしれないけど、申請する側からしたらもっとひどい。何十日も待たされるっておかしいと思うじゃないですか。申請して何十日もかかるので申請しないと、守らないとか、そういったことが起こるんじゃないですかね。

道路局の皆さんが現場で工事されるときは、難しい自然を対象におやりになったり、あと人を相手にいろんな交渉をしないとイケないので時間がかかるのはやむを得ない。けれども、特車のシステム開発はそういうのはないじゃないですか。お金とマンパワーをかけたらすぐできますよね。どうしてやらないんだということを強く申し上げたいと思います。

以上です。決して室長に対して言っているんじゃないですよ。そこは御理解いただきたいと思うんだけど。

【車両通行対策室長】 全員で受け止めればと思います。

【朝倉部会長】 何とかならんかという話なんですよ。

【車両通行対策室長】 では、順次お答えしてよろしいでしょうか。

【朝倉部会長】 お願いします。

【車両通行対策室長】 1つ目の久保田先生のところ、方向性としてはまさにそのとおりで、いかに最適な経路を提示するかというところでございます。これ、申請と許可というプロセスなので、もともと確かにどういう経路で申請を出すかということが申請者の検討に委ねられているところもあるのですけれども、最近のシステムは変わってきていて、自動で経路も検索できるようになっています。自動で経路を検索できる機能の中では、例えばC、D条件がつくと誘導車つきになってしまうので嫌だからということで、C、D条件がつかないような経路検索のような、条件付の経路検索をした上で、検索した経路で申請することもできるようになってきているところでございます。方向性としてはまさに最適経路というところかと思っているところでございます。

特に確認制度につきましては、代替経路や、あと都道府県検索で複数の経路も選択でき、実際に通れるような形で使えるようになっているところがございますので、その中で通りやすい道を選んで走っていただくというのが効率化の面からもよろしいのかなと思っているところがございます。

続きまして、根本先生のところ、エンフォースメントのところ、今まで性善説で、もっと厳しくしても良いのではというところにつきましては、まさに今回もPDCAサイクルをしっかり回していくというところでもあります。実際に9,000者中49者にしかアプローチできてなかったというところがありますので、これが今度基準を見直すことで大分増えていくと思っているところがございます。こういったところも見ながら、PDCAの中で考えていきたいと思っているところがございます。

また、最初の注意喚起を行うことについて、違反が20回に達成するまで何もアプローチがないと、そのまま積み重なって20回違反を重ねてしまいますので、最初の頃にきちんと注意喚起を行うことで、これ、まずいんだ、と、止めていただくという一定の効果があるのではないかと考えているところがございます。

もう一つが軸重のところでございますけれども、道路構造の観点からは、軸が多くて、1軸当たりの軸重が軽いほうがいいのは間違いないところなのかなというところがございます。今回、キャリアカーの事例を示させていただいているところがございますけれども、キャリアカーもキャリアカーで、軸が増えると耐えられる重量も増えるのですけれども、車両電動化の進展に伴う需要の変化というところだと、実は総重量でいうと少し増えて、大きく増えるわけではないけれども、今まで6台運べたところが5台しか運べなかつ

たり4台しか運べなかつたりというのが起きているところを少し直すということが、この緩和軸重を入れ替えるぐらいで対応可能ではないかというところで今回提案させていただいているところでございます。また、もっと多く運ぶというところであれば、当然軸の数を増やして運べるようにするというのは1つ考えられるところなのかなと思っているところでございます。

また、木場先生のところで荷主向けのところ、すみません、今回、記述が1行さらっと入っただけになっているところでございますけれども、荷主の取組は非常に重要だと思っているところでございます。これ、物自局とも連携しております、特車の違反の際に、荷主情報の提供なども取り組んできているところでございます。物自局のほうで荷主勧告制度等も運用しているところもありますので、こういったところにもつなげるルートは現状でもあるというところですが、ただ、これは今のままで十分とは言い難い状況もあるかと思っておりますので、こちらでもPDCAサイクルを回していく中でしっかり見ながら、どう改善していくかというところを考えていければというところでございます。

あと、部会長から大変厳しいお言葉をいただいたところでございますけれども、目標値、必ずしもこれで十分と思っているわけではないということは申し上げさせていただきたいと思っております。最低でもこの辺りのレベルは達成しなければならないと思っておりますし、当然そこで止める必要性もないので、自動化の取組はきちんと進める必要がありますし、確認制度の利用促進、これも2割にこだわらずと言うと少し言い過ぎかもしれませんが、いずれにせよ、より多くの方に使っていただくように取り組んでいかなければならないと考えているところでございます。

他方で、どういうシステムを構築していくかにつきましては、一般DRM化についても手法が固まっているわけではなくて、今検討を進めているところもありますので、費用かにつきましてはお示しできるような状態にはないところは大変申し訳ありません。きちんと検討を進めて、自動化、確認制度への移行にきっちり取り組んでいければと考えているところでございます。

【朝倉部会長】 確認制度のシステムを作っていて、部分的にはできているわけだけど、そのデータを毎年アップデートしているじゃないですか。そこに何ぼお金を入れているんですか。それは分かりますよね。

【車両通行対策室長】 システムのアップデートと便覧情報の更新とか、もろもろ合わせると数十億の前の方といったところでございます。

【朝倉部会長】 年間？

【車両通行対策室長】 年間です。これはデータベースの更新だけではなくて、システムの改善も相当含まれていますので、今そのぐらいの金額となっているところでございます。

【朝倉部会長】 ということは、令和13年までだと200億円ぐらい？

【車両通行対策室長】 そこはアップダウンがあるかもしれませんが、そこはそのときそのときのシステム改善のニーズとかも踏まえてやっていくことになろうかと思っています。特に今年は、制度改善を取り組むに当たって結構システムを直さなければいけなかったということもありまして、比較的多めの予算、例年に比べると多くなっているというところもあります。

【朝倉部会長】 システム自身は、起点と終点と通れる車のサイズと重さを入力すると経路が出るというだけだから、目をつむってもつくれますよね、それだけであれば。ネットワークのデータベースをつくるのに手間がかかる、これは分からなくもないです。ですから、そこに一定の予算が費やされる、これは分からなくもないんですよ。そこをスピードアップして、データベースをつくるために、お金とマンパワーをかければもっと早くできるわけでしょ。もっと早く整備して、確認制度を利用してもらうようにすべきなんじゃないですかね。でないと、それ以外のことを幾ら言ったところで使ってもらえないと思います。

もうひとつは、経路を入力するというのが許可制度のほうではあるんですけど、経路を入力するってものすごく面倒くさいですよ。ネットワーク上で経路を入れていくわけだからリンクかノードを順に拾っていくしかない。そういう作業はやがてなくなるはずなんです。なくなるという前提で、確認制度を充実させるということだと思うので、令和13年までに申請経路の7割を自動審査化って、これもけったいな表現ですよ。だって、これ、なくなるんだから。そもそもつくろうとしているシステムの全体がどういうもので、そこにどれぐらいのマンパワーとお金をかけて、どういうプロセスでそれをつくっていかうとするのかという、具体的なものを御提示いただきたい。そういうふうにするんだったらこっちのほうがいいですよという発言を我々ができるように案を出していただくことを希望したいと思います。

ほかにありますか。先生方、先ほどの御回答でよろしかったかどうかですけど、よろしいですか。

あとエンフォースメントのほうで法律の制度が絡んでくると思うんですけど、これは道交法と車両運送法ですか、それとも道路法ですか。どういう法律が絡んでくるんですか。

【車両通行対策室長】 警告基準につきましては道路法となっているところでございます。

【朝倉部会長】 でも、その後、摘発したり云々ということになってきたら道路法じゃできないですよ。できるんですか。

【車両通行対策室長】 警告して告発まで至るところにつきましては、基本的に道路法の範囲内できるところを、今回この中ではお示しさせていただいているところでございます。

【朝倉部会長】 分かりました。何が言いたかったかという、道路局の裁量の範囲内で法制度を運用できるものと、警察とか運輸の制度を使わないと回らないものがあるじゃないですか。だから、それらの制度がどういうふうに関係しているかを示してほしい。エンフォースメントって基本的にそういうことなので、関連する法制度をどういうふうに使っていくのかというところの説明も必要なんじゃないかしらと感じた次第です。ほかにも言い足りなかったことがあったような気がするけど、また別の機会にしましょう。

それでは、特に追加で意見はなさそうなので、次の議題に移りましょうか。道路地下空間の課題への対応について説明をお願いします。

【道路メンテナンス企画室長】 道路メンテナンス企画室長をしております中屋でございます。それでは、座って説明をさせていただきます。よろしく申し上げます。前半部分につきましては、私から御説明を差し上げます。後半部分については、路政課長の野口より御説明いたします。

それでは、資料1ページ目を御覧ください。こちらに、八潮の事故以降の道路の取組状況ということで整理をさせていただいております。事故に関しましては、有識者委員会であつたり我々道路側につきましても、基本政策部会ということで議論をいただきました。その議論を踏まえまして、右側の縦に並べておりますけれども、種々の対策を進めてきているところでございます。現在、取組を進めておりますのが一番下のほうに赤枠で書いておりますけれども、3つの有識者会議を設けて議論をし、3つの対策、新技術導入だとか下水道法の一部改正等々の取組を進めている状況でございます。

次、2ページ目を御覧ください。これらの課題に対しまして、対応しているロードマップでございます。今回につきましては、赤枠で示している項目について御報告をさせてい

ただきたいと思っております。

まず、道路地下空間利用のあり方等検討委員会についてでございます。4ページ目でございます。目的等々を書いておりますけれども、本委員会につきましては、やはり陥没事故の再発防止、あるいは新たな地下の利用空間のニーズ等を踏まえて、今後の地下空間の在り方について検討を行う委員会ということで設置させていただいております。主な議論につきましては、道路地下空間の利用はどうあるべきなのか、あるいは道路空間の利用に対する負担はどうあるべきなのかというところを議論していきたいと考えているところでございます。

こちらから3点ほど論点を紹介させていただければと思っております。まず、地下占用物を道路に埋設する位置について、どこに埋設するのがいいのかということも議論していきたいというものでございます。道路法におきましては、歩道の下に埋設することが原則化されておりますけれども、やはり新たな施設を埋設する場合に、歩道上にスペースがないなどの事象があつて、やむなく道路側に収容しているということがございます。八潮におきましては、緊急輸送道路で指定されておりました県道で事故が発生をしたということで、交通量の多い路線でそういったものを本当に入れていいのかということが考えられてございます。このようなことから、緊急輸送道路などの重要路線について、埋設するもの、あるいは位置等について議論を進めていきたいと考えております。

次が道路占用対価の現状ということでございますけれども、占用料につきましては、土地の使用の対価という形で費用を設定しているところがございます。一方で、やはり占用物に起因する事故が道路管理の面、あるいは利用者の面について与える影響が大きいということもございます。地下空間のマネジメントの観点からも、道路利用に対する負担の仕組みについて議論を進めたいと考えてございます。

次が、道路下に占用物の廃止したものの残置というものがございます。その取扱いについてでございますけれども、件数は少ないものの地中に残置された管路、そういったものが道路陥没の原因となる事故も発生している状況でございます。現行法では、残置物は全て撤去するということがございますけれども、種々の事情で管路を残してしまったり、あるいは杭を残してしまったりという事例はございます。そういった基準を明確にするため、残置物に対する統一的なガイドラインをつくることで事故を減らしていきたいということで、今後ガイドラインについて議論していきたいと考えているところでございます。

こちらに、今後の進め方ということで掲載しております。本年3月2日に第1回目の委

員会を開催したところでございまして、今後複数回の開催をし、年度内に中間整理ということで取りまとめたいと考えてございます。

次に、国道の維持管理に関する検討会ということで御紹介させていただきます。こちらが直轄の維持管理の在り方ということで議論をする場でございます。こちらも、前回は令和2年度に中間取りまとめを行っております。それから大分時間がたっておりますので、それらから最近の情勢の変化とか、さらなる維持管理の手法等を検討しまして、その効率化、高度化を図っていきたいと考えておりました、今後、維持管理基準の改訂等を進めていけたらと考えております。

次、11ページをお願いいたします。こちらに道路排水施設の損傷の状況を示してございます。直轄国道におきましても、年間100件ほどの道路陥没が発生しております。その多くの理由につきましては、道路排水施設が起因しているということでございます。特に横断水路とか集水ますという大きいものについては、件数が少ないんですけども、陥没、深さが深いということでございますので、こちらの対策が急がれるという状況になってございます。

次、12ページ目をお願いいたします。こちらに道路排水施設の事例を3点ほど紹介をさせていただきます。どれも継ぎ目のところに劣化が確認をされ、雨水の侵入によって土砂も巻き込まれて空洞が空いてしまうということが確認されてございます。

そういった状況もありますので、我々道路管理者としても道路管理を進めているということでございます。これまでも、道路巡視において、側溝だとか排水施設の確認はしてきてございますけれども、維持管理基準等々もあるんですが、こういったものに対して基準が明確になっていないところも一部ございます。道路陥没の影響の大きさだとか損傷の状況を把握しながら対策を検討していきたいと考えております。特に緊急輸送道路については計画的に点検をし、維持管理基準の見直し等も進めていきたいと考えております。

14ページ目でございますけれども、こちらに今後の進め方ということで書いてございます。こちらも3月23日に第1回目の検討会を開催いたしました。今年秋をめどに、維持管理基準（案）の改訂等を進めていきたいと考えてございます。

次は、新技術導入促進計画に基づく公募の状況について御説明をさせていただきます。道路陥没による被害の軽減をするための対策としまして、こちらの表に示しておりますように、路面下の深い位置の空洞の発掘、発見だとか陥没リスク箇所の探査、あるいは道路の路面下の空洞があっても強い道路構造技術を我々、下のほうに書いています導入促進機

関ということで、2つの機関を指定して公募をすることにしております。

17ページをお願いいたします。こちらに公募の状況を書いておりますけれども、3月23日に記者発表しまして、5月22日までの間で、先ほど御説明をしました3つの技術について、一般的に、今後実装できるであろう技術を募集し、確認をした上で、技術カタログ等々で公表していきたいと考えているところでございます。

私からの説明は以上となります。

【路政課長】 続きまして、路政課長、野口でございますけれども、後半について御説明させていただきます。

まず、占用制度のあり方に関する専門部会について御報告申し上げます。19ページですけれども、先月、まず第1回を開催いたしまして、設置させていただいております。これは背景としましては、八潮の下水道に起因する大規模な陥没事故を踏まえた検討委員会での提言、それから、この基本政策部会でも御議論いただいたことについて、この議論を踏まえて、占用制度の運用の仕方といいますか、在り方について検討を行いたいということで設置させていただいております。占用物件の維持管理、占有者と連携した道路空間のマネジメントはどうあるべきかということを中心に大きな議論事項として考えてございまして、部会長としまして、基本政策部会の委員でもいらっしゃいます大串先生、行政法の小幡委員ですとか、経済学・マーケットデザインの小島教授、都市環境の三浦准教授、道路管理者と自動車ユーザーというところの有識者に集まっておりますので、幅広く意見をいただいております。

次、ページをおめくりいただきまして、20ページですけれども、占用物件の維持管理についての法令的なおさらいをさせていただきます。まず、占用物件の維持管理義務ですけれども、道路法改正、平成30年に行っておりまして、背景としては、福岡県の地下鉄の工事の事故に起因しまして陥没事故が起きたということがありまして、これを契機に、占用物件の維持管理義務に関する規定が道路法上明確でなかったということで、占有者が維持管理義務を有するというのを道路法上明記しまして、道路管理者から、適切な維持管理がなされていないと認められる場合には、占有者に対して是正措置を命ずることができるというような権限も規定したところでございます。

また、去年の夏、2個目の「占用物件の点検結果等の報告規定」とありますけれども、八潮の事故を受けた後の検討委員会の第2次提言、5月に出たんですけれども、これを受

けまして、早速対応できるところということで、占用物件の安全性を確認した旨の報告を道路占用者から道路管理者に対してしていただくということ、それから点検結果の報告をしていただくことを省令改正することで制度改正してございまして、これが今月、令和8年4月から施行されてございます。これの運用については、省令改正と併せてガイドラインという形で各道路管理者側には通知をしてございますけれども、今般、占用制度の部会を設けさせていただきまして、このガイドラインでは分かりづらいような実務者向けの手引きというもので、まず3月に議論いただいて、発出させていただいたところでございます。

21ページですけれども、先月議論した論点について簡単に御紹介したいと思います。大きく3つあります。1点目ですけれども、まず、何か事故が生じてしまったような時、道路の構造とか交通に支障が生じてしまった場合に、その場の対応をするというのは当然でございますけれども、道路管理者として考えなければならないのが、その占有者が持つ占有物件の中の類似箇所でも似たようなことが起きていないかということを確認していただきたいということでございます。こういったことを求める場合に、道路法上の命令権限というのはありますけれども、いきなり命令を発出するのが妥当かどうかということが1つ、法制上の論点としてありまして、まず速やかに占有者に対して、類似物件についての点検を求めなければならないんですけれども、まずは行政指導として求めまして、これに対して正当な理由なく対応しないといった場合に、適切な維持管理がなされていないと判断いたしましたしまして、命令発出に至るというようなアクションをかみ砕いて手引きに位置づけようと考えてございます。

論点2ですけれども、占有物件に起因した事故の分析に関して、事故が起きた際に道路局側に報告をしていただくということになっておりますけれども、これが社会的反響が大きいものとか、基準が明確でないという御意見もございまして、こちらは死傷者が発生したとか、法令違反があったものとか、テレビ、新聞で報道されたものとか、もうちょっとブレイクダウンしまして、どういったものを特に道路局側に報告していただくのか、ということをお記させていただいたところがございます。

次、ページをおめくりいただきまして、最後の論点3ですけれども、地下占有物連絡会議というのを八潮の事故の後、47都道府県ごとに設けさせていただいてございまして、これには都道府県ごとの道路管理者、市町村も含めた道路管理者と地下の占有物の占有者に参加していただいておりますけれども、先ほど申し上げた省令改正に基づいて、この連絡

会議に点検結果などを出していただくことになってございます。この点検結果を出していただくんですけども、その結果、何か不具合があった場合にどういう措置をするのか、それがどれぐらいの緊急度でやらなければいけないのか、そういった措置の内容が、それぞれの物件に適用されるであろう個別法令、例えば下水道管であれば下水道法に基づく安全基準というのがございますけれども、これに基づいた措置として適切にされているのかというようなことを道路管理者としても確認すべきではないかということにして、こちらのフォーマットにつきまして、今、関係者とも調整中ですけども、そういったことを確認できるように、道路管理者側に通知を準備しているところでございます。

今後の専門部会の進め方ということですが、令和7年度内に先ほど申し上げたようなことをやりまして、8年度以降、この後御説明申し上げます法改正に基づいて占用制度が変わる部分もございますので、ここの運用を含めて議論を進めていきたいと考えてございます。

最後に、下水道法等の一部改正について御説明申し上げます。25ページ目ですけども、八潮の事故を受けまして、下水道法と束ねる形で、道路法についても改正を考えてございます。法案の全体像としましては3本柱になってございまして、まず1番目には安全性確保を最優先する下水道のマネジメントの確立ということで、これは下水道法の改正になります。真ん中、赤四角で囲んでございますが、ここが道路管理者との連携を強化するという点と道路の地下空間の安全性を確保するという点で、我々道路局の関係が深いところでございまして、こちらを後ほど深く御説明を申し上げたいと思います。3番目は下水道マネジメントを支える基盤の強化ということで、広域連携とか下水道使用料の考え方の明確化などが規定されるというふうになってございます。

26ページですけども、まず、八潮の事故を受けまして、下水道とか水道とか電気、ガスといった道路地下空間にライフラインが埋まっていますけれども、こちらは占用許可を取るということになってございまして、道路占用者となつてございます。道路管理者と道路占用者がもっと協力すべきじゃないかという御指摘がございまして。今回の八潮の陥没の教訓ですけども、「道路陥没のメカニズム例」と書いてございまして、下水道管にひびが入って、そこから土壌が流出したと分析されております。そして、しばらく空洞が成長しまして、いずれ陥没に至ったということで、こういう空洞を検知する空洞調査みたいなものを共同実施するとか、こういったことが1つ連携として考えられるということなんですけれども、改正の概要としまして、下水道管理者と道路管理者と連携を強化するという

ことで、今申し上げたような路面下の空洞調査を共同実施すること、それから、八潮の地盤は弱かったというような話もありますけれども、地盤情報、道路側にあるところがございますので、こういったものを下水道管理者として必要であるという場合に、道路管理者に協議の上、事業計画に記載することができるというような制度を創設するというのが1つ。

それから、例えば空洞調査を共同実施するような場合に、お金を出し合ってやるというような柔軟な取決めが今できる規定がないということがございますので、道路法上、新たな協定制度を設けまして、柔軟な対応ができるようにしたいと考えてございます。

最後、27ページ、占用許可ですけれども、占用許可を出す際に、現在、占用物件の維持管理につきましては、それぞれ占有物件の管理者においてしっかり維持管理してくださいということだったわけですが、今回の八潮でも我々は経験しているとおりでありますが、ああいう事故が起きますと、道路利用者、道路交通に多大な影響が生じますので、道路管理者としてもしっかり、点検計画とか、占有物件の維持管理がどうされるのかということを確認すべきじゃないかということが指摘されております。

それから、地下の正確な位置情報を把握できていなかったという課題も浮き彫りになってございます。右側の「断面図」と書いてございますけれども、八潮の地下の現場になりますが、この断面図をつくるのに時間を要したということがございまして、事故発生時の即応に課題があったというところがございまして、これからは占有許可の中で、維持管理の事項を確認するということと、占有物件の正確な位置情報、これを工事完了の後のいわゆる竣工図という形で出していただくことにしまして、道路管理者として正確な位置情報、地下空間情報を統合化していくという方向性を目指していきたいと考えてございます。

私からの説明は以上になります。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。先生方から御質問や御意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

久保田さん、どうぞ。

【久保田委員】 久保田です。昨日だったか、おとといだったか、八潮、仮復旧でようやく暫定的に通れるようになったわけですが、本格復旧まではまだまだ年単位でかかるということで、埼玉県の方々には本当に大変な思いをされてきて、もちろん周りの住民の方も含めて大変な思いをされているんですけれども、確かに、これまでは流域下水道なので、県道の下って誰も疑問に思わず、そういうやり方をしてきたわけですが、今回は、

占用について、道路への影響ということを考えて占用の在り方を見直そうという御提案なので、私、非常に合理的な問題の設定の仕方だと思っております、私も議論に参加させていただくんですけども、非常にこれから、ある意味よい議論ができるんじゃないかと思っております。

今日の御提案については、それぞれ申し上げることはあまりないんですけども、3月の地下空間利用の委員会で申し上げたんですけども、去年の1月28日に八潮の事故があって、実はその翌々日に交通マネジメント検討会というのが立ち上がったんです。これは、主に大宮国道さんが一緒に頑張っていただいて、あそこであんなことになっちゃったら、周りの道路交通が大変なことになっている可能性があるということで、県警さん、それから県、市など関係者に集まってもらって、オンラインでしたけれども、交通をどう考えるか、道路交通の観点から議論するというのを実は翌々日から始めまして、いろんなビッグデータを使って、状況の把握を常にずっとしてきたわけです。

これ、非常に重要な取組をしていただいたと私は思っております、ですから、今回の取組の中で言うと、ちょっと附帯的な取組になるかもしれませんが、ないほうがいいけれども、万が一何かあった場合には、特に道路陥没というのは復旧まで物すごく長期にわたる可能性があることなので、道路交通をどうするのかということがすぐに今回のように検討できて、対応できる体制をつくるようなことをすべきだということをご手引きにでも書いておいていただいて、あるいは今回の取組のことも記録して残していただくとすごく後世には役に立つんじゃないかと思っておりますので、ぜひそれは御検討いただきたいと思っております。大事なことだと思っておりますので、今日も重ねて申し上げました。よろしくお願いたします。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

根本先生、どうぞ。

【根本委員】 根本です。26ページのスライドに、道路占有者と道路管理者の連携強化ということがうたわれていて、もちろん賛成です。そして、1つの例として、下から2行目のところに、占有物件等維持修繕協定というのが書かれています。それを見て、思いつきですけども、占有物件の維持管理修繕計画みたいなものと道路の維持修繕計画をうまく突き合わせて、お互いに計画の調整を図るということも考えられるんじゃないかなと思いました。

よく目にするのは、歩道をきれいに舗装した後にガスの工事が入って、舗装を剥がして、また舗装し直すみたいなことがあります。後で舗装するのは占有物件の方が責任を持ってやりますから道路は別に損はないんだけど、社会的に見てやっぱり無駄があるということにははっきりしているの、両者の中長期的な計画のすり合わせもあるのかなと思った次第です。

もっと言えば、占有物件の管理者と道路管理者が合併施行するというようなこともあっていいと思います。例えばガスの工事に合わせて舗装をし直すとすれば、タイル舗装のタイルの部分だけは道路のほうで負担するみたいな調整です。そういうふうになれば、長期的にもいいものを安くできるということもあるのかなと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ウェブで参加されている委員の方から何か御発言ありますでしょうか。

大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。ちょうど今、根本先生が言われたことに全く賛成で、地方行政に関わっていると、暮らしの中でもそうなんですけれども、やはり連携できてないことで道路が何回も掘り返されて、周辺の人たちはそれを目撃して、経済非合理性をすごく感じると。財政赤字じゃなかったかなとか、地方財政、大丈夫かなと言いながらも、なぜそこが連携できてないのかなというのは地方でも発言してきたんですけれども、まだまだなぜかセクショナリズムのせいなのか、連携が見られない例が多々あるかと思えます。国交省でここをしっかりと連携して、お互いに安く済むような長期計画を立てて、道路を保全していきましょうというメッセージを出されることはとても大事だと思いますので、ぜひしっかりここをまたアピールしていただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかよろしいでしょうか。

じゃ、私から2つほどコメントしたいと思います。1つは、2ページ目に全体のロードマップの案が出ておまして、いろんな課題があって、取組内容はこうですよと書かれてあるんですけども、道路地下空間というものが何を対象としているかによってかなり変わってくるかと思えます。例えば地下街というのがありますよね。地下街は、必ずしも道路の下だけじゃないと思えますけれども、道路地下空間に地下街があるところはたくさんあると思えます。そこはここの検討の対象にはならないのかどうか。特に地方都市では地

下街のメンテナンスが大変なんだけれども、そこについて、地上の道路管理者がメンテナンスをサポートしてあげるみたいなことは、余計なお世話だからやらなくていいという話なのか、いや、この道路地下空間という課題の全体を見たときに、これで道路地下空間の全体を網羅していると考えればいいのか、いや、ほかにもありますよという話なのか、そこを確認したいと思います。これが1点です。

もう1点は、八潮のケースのように、占有者側に原因があつて、道路側がむしろ迷惑を被ったというケースについて専ら考えられているようなんですけれども、逆もありますよね。つまり、道路側が原因で占有物件側に問題が発生したと。さっきの特車じゃないですけども、非常に重い車ががらがん走るので、それが原因で地下の構造物が損傷を受けて、結果的に地下の占有物件に何か不都合が生じました、こういうケースもあると思うんです。そうすると、起こったことの原因と、責任と言うと変ですが、その関係性について、道路管理者と占有者側の関係性は必ずしも一方向だけじゃない。双方向あり得るかと思うので、そこは一体どういうふうを考えればいいのかということをお伺いしたいと思います。

以上です。

【道路メンテナンス企画室長】 では、まず、久保田先生の1点目の災害時のマネジメントの検討会の実施についてですけれども、こういった検討会は重要だと考えておりますので、こういった事故が発生した場合には対応を取るということをきちっと明記をしていくようなことを考えていきたいと考えております。

2点目に、根本委員と大串委員からお話のありました道路工事と占用物の工事、あるいは修繕等の連携ということだと思っております。こちらについては、各地域ごとに道路工事調整会議という場を設けておまして、そこでいろいろ工程調整等をしながら、対策を実施しております。ただ、それが一、二年とか短期的なものが多い場合がございますので、言われますように、やはり長期的な計画を含めた形での工事調整ができるようなことで今後検討を進めていきたいと考えてございます。

最後、朝倉委員から2つコメントをいただきました。地下街はどこまでが対象かということでございますけれども、我々とする地下にあるもの、鉄道、地下街も含めて、地下構造物において、我々道路側に影響があることもございますので、そちらも含めながら検討を進めていきたいと思っております。ただ、一般的に多いものは公共インフラというか、水道、ガス、下水というものがメインにはなつてこようかと思っておりますけれども、言われるように、地下街だとかそういったものも含めながら検討していくところかなと考えており

ます。

次に、やはり八潮は下水道側に原因があったということで、道路側が原因で地下占用物に被害を与えるということは、我々も道路工事等で現道工事をしている中で、水道管を破損したとか送電線を切ったというような事象はございます。そういった場合も、我々の方から、今度は逆の立場で、全て補修、補強してお返しをする、復帰するということに取り組んでおりますので、そういったことも踏まえて、今後また双方向で議論していけたらと考えております。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。後のケースだと、よく全国各地で水道管が破裂して水が漏れているケースがありますね。あれも水道管自身に問題があることもあると思うんだけど、重交通で、しかも振動をかけることによって、そのことがさらに増幅したということもないとは言えないと思うんです。今、道路工事のケースをおっしゃいましたけど、そんなに直接的なケースじゃなくても、間接的に道路交通が原因となっているケースもあろうかと思えます。実際何が原因かを突き詰めることは簡単じゃないと思えますけど、そのときにどういう対応というか、議論になるのかなというのは頭の中には入れておいてもいいんじゃないかと感じた次第でございます。

【道路メンテナンス企画室長】 分かりました。原因究明というのは難しいところもございまして、今は水道管が破裂すれば水道管理者のというような形で対応をお願いしているところがございまして、そういったところも含めて議論していければと思っております。

【根本委員】 ということは、過去にはそういう占用物件が壊れたときに、大型車の影響だということで、道路が訴えられたり批判された例は今まではないということですか。

【国道・技術課長】 あまり聞いたことはないです。もしそういうのがはっきりしてくれば、もちろん因果関係が。陥没とかもいろいろ11ページに発生原因を整理していますが、結局、直轄で年間100件起きていますけど、要因が未確定、確定できないのも結構あるんです。4分の1ぐらい、そんな感じです。また、因果関係が分からないときは、結局話をしながら、道路管理者が中心になって話をして、最後はやっぱり道路管理者が、未確定の場合は処理しているのが実態だと思います。道路の交通がどれほど影響を与えたかというのは、これまであまり議論にはなっていないところではありますけれども、これからも注意していきたいと思えます。

【朝倉部会長】 多分レアケースだと思うので、そんなに心配しなくてもいいのかもしれないし、水道はリスクがそんなに大きくないけど、ガスとか心配ですね。そういったことは今のところ起こってはいないけど、起こらないという想定はちょっと危険かなと思うので、一応頭の隅に入れておいてもいいんじゃないかという、そういう趣旨の発言でした。ありがとうございました。ほかに御意見よろしいでしょうか。

それでは、特にほかには御質問がないようですので、本日予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局へお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論ありがとうございました。本日の議論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、御同意をいただいた上で公開したいと思っております。また、近日中に速報版という形で、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いたします。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —