

第 2 2 回基本政策部会 議事概要

平成 19 年 3 月 8 日 (木) 14:00 ~ 16:00

出席者：森地部会長、越澤委員、中条委員、波頭委員、屋井委員

道路局長、道路局次長、官房審議官、技術審議官、総務課長、企画課長、路政課長、
道路交通管理課長、国道・防災課長、地方道・環境課長、有料道路課長、街路課長、
市街地整備課長、道路経済調査室長、道路防災対策室長、道路保全企画官

「荒廃する日本」としないための道路管理について

- ・ 以前も言ったが、維持管理の重要性はまだ認知されていない。特に地方は自分の問題と認識していない。アピールが必要。
- ・ 米国はなぜ荒廃したのか。修繕の必要性に気づかなかったのか、気づいていたが制度上の問題などによりできなかったのか。
- ・ 今後の維持管理について提案されている方向は良いと思う。しかし、どのように実行していくかが課題。コストからみて予防がよいのか、壊れて更新する方がいいのか、具体的に数値データで示した方がわかりやすい。
- ・ 米国のウイリアムバース橋やニューヨークの橋梁の修繕には多額の費用がかかった。(この事例について) 架け替え費用と、定期的な維持修繕を行っていた場合とでシミュレーションを行った結果、架け替え費用が 100 年で 4 倍も高い結果となった。
- ・ 日本版アセットマネジメントは良いと思う。ただし、都市部の大型車混入率が多いなどの厳しい交通条件の今後の解決には、まず外環をつくる方が大事。
- ・ 維持管理の重要性に関する認識は、専門家と国民で大きく異なる。米国は州単位で長期計画を立案しているが、維持管理を含んだ長期計画策定を行っているところも多い。
- ・ 来年度から、自治体で長寿命化計画を策定し、この計画の内容について、地方の道路へ国が補助する制度を始める。国においても、今後 10 ~ 20 年の維持管理更新を計画的に実施していく。
- ・ 米国では 1970 年あたりから、道路予算を 4 割程度減らした。この結果、何が減らされたかということ維持管理だった。日本でも、国はデータがあるが、自治体においては、道路施設の現状や問題を把握できていない場合もある。予算を今削っても、そのマイナスが急には目に見えないこともある。こうした問題意識により、国と地方公共団体での協議会の設立等を考えている。
- ・ 米国では 1970 年代から修繕を行ってはいたが、対応が間に合わなかった。日本では、「明日から急には方針を変えられない」ということへの対応が課題。
- ・ 維持管理費用の試算の仕方について、点検のためのコストも頻度によっては膨大になると考えられる。1000 箇所をチェックして、そのうち 1 箇所だけが修繕の対象であれば逆転も起こりうるのでは。他のモノだと、壊れてから直す方が安いことも多い。コスト的に最も合理的な手法を考える必要がある。
- ・ 例えば、ブリッジマネジメントシステムのように、点検頻度も含め、科学的な予測とコスト

的な観点で、維持管理をマネジメントすることが重要と認識している。

- ・ 道州制に移行した場合も考えると、直ぐに結論を出すような話ではないが、どのような道路をどのようにつくっていくか、維持管理を誰がやっていくかは課題であり、議論が必要。
- ・ 物流路線とその他の路線での損傷の程度の違いについて分析する必要がある。
- ・ 特に市街地において、道路の補修の増加と地下埋設物の工事が課題になるのでは。
- ・ 路上工事については、例えば東京23区内では、7割が電気、ガス会社等の道路管理者以外の工事となっている。こういった会社とも調整しつつ、工事時期の平準化や年度末の抑制等を実施している。同じく、23区でここ10年の路上工事件数は半減したが、引き続き縮減・抑制をすすめたい。
- ・ 橋だけではなく、斜面地など道路全体で対応していくかも重要。

災害時にも安心して機能する道路ネットワークのあり方について

- ・ 災害で建物が倒壊したとき、木造であれば軽いためすぐ寄せれば済むが、鉄筋のビルなどは復旧に時間がかかる。電柱のみならず、緊急輸送路に張り付いている古い建物も同様に考える必要がある。
- ・ 昨年1月に施行された建築物の耐震改修の促進に関する法律にもとづき、沿道建物の耐震改修を行っているが、それが進むまでの間は緊急輸送道路ネットワークのどこを確保するかが課題と認識している。
- ・ ネットワーク全体としての機能確保について、非常に重要だと考えるが、従来からこのような取り組みはあったのか。それとも、これから行うのか。
- ・ それぞれの道路管理者のなかではある程度考えられていたところもあるが、これまで国・県・市が一体となった取り組みはなく、これからは必要だと考えている。
- ・ 三陸縦貫の例は、最初から災害時を想定して被害を避けるように計画されていたのか。このようなことを考えていたのであれば、PRが大事。
- ・ 防災について、それぞれの時代に力を入れてきたことの整理をすべき。
- ・ ネットワーク機能については大事であり、進めていって欲しい。このような考え方は、維持修繕も同じく重要。
- ・ 電柱の話は大事だが、国がやることなのか。
- ・ 国が支援して、県でも防災担当のキャリアパスをつくるべき。
- ・ 技術者として、どれだけの人が必要で、どうするのかを、育成プログラムも含めて考えて欲しい。

幹線道路網のあり方について

- ・ 優先順位が一番大事。空港・港湾の考え方はあった方がいいが、もともとなる空港・港湾の重要性をきちんと考えないと。空港・港湾をつくれれば道路がつくられるとの誤解を危惧する。
- ・ 空港・港湾から高規格幹線道まで10分あるいは30分アクセスとあるが、目的となるアクセス先は高速道路ではなく、その空港・港湾を利用する都市等である。
- ・ 隣接県都市との連絡について、一般道の質の向上と高速整備を総合的に見て、妥当か否かを検討する必要がある。

- ・ 災害時の代替路については、現道も含めてネットワークを考えているのか。防災や維持管理の観点も含めたネットワークで検討すべき。
- ・ どのような空港を拠点となる空港とするかについては、空港側の定義ではなくて背後圏と道路の関係から道路整備の必要性のある空港を選定していくことが必要。
- ・ 海外の高速道路の整備目標についてはもう少し整理をしていただきたい。イギリスには別の計画体系もあるし、アメリカも州ごとにあるところもある。
- ・ 今回示された目標についてはそれぞれより具体的な説明が必要ではないか。
- ・ P12 で設定している重要都市については感覚と違う。政令市を目指している新潟市なども重要都市になるのでは。
- ・ 今回示された内容は全体的に良いと思う。ただ、インタビューで否定意見を述べている人数が極端に少なく、感覚と異なる。このインタビューでの意見の数自体を国民の声として振りかざすことは危険である。
- ・ 対象とする空港・港湾については、肥大化するリスクがあると思うので注意が必要。
- ・ 整備のスピードに関する観点も盛り込むべき。10年でやるものを5年で供用することによって効用が大きくなる観点も重要。
- ・ 諸外国では、ネットワーク計画と地域計画を調整している。効果としての目標と、地域としての判断という両者の観点を入れた方がいい。北海道など飛び飛びで供用している地域では、早くつなぎたいという気持ちがよくわかる。地域毎に道路のあり方をよく考えるという点も入れるべき。