

## 6 コマ 地下街防災推進事業

【榊会計課長】 議論を再開いたします。

6コマ目の地下街防災推進事業につきまして、事業の所管部局からご説明をいただきたいと思いますが、この時間につきましては、国土交通省から土井副大臣に出席いただいておりますことをご紹介します。

【土井副大臣】 よろしく願いいたします。

【榊会計課長】 担当部局のほうで、よろしく願いいたします。

【説明者】 都市局街路交通施設課、私、課長の神田でございますが、説明させていただきます。

地下街防災推進事業ということでお願いしてございます。この地下街防災推進事業は平成26年度より行っている事業でございます。まず、お手元の資料をごらんください。

1ページ目に地下街の定義がございます。地下街というのは、公共の用に供される地下歩道——これは地下駅の改札口外の通路やコンコースを含んでございますが——と、当該地下歩道に面して設けられる店舗、事務所、その他これらに類する施設と一体となった地下施設でございます。そのうち、公共の用に供されている道路または駅前広場の区域に係るものを今回の地下街防災推進事業の対象としてございます。下に地図がございますが、ビルとビルの間に挟まれた道路の中の地下空間に地下街がある、通路と店舗で成り立っているということでございます。

2ページ目、地下街は今、全体で80地下街があると私どもは把握してございます。そのうち、48地下街が民間の会社、30がいわゆる第3セクターでございまして、小田原市と豊中市の公営のものが2つございます。右側に都道府県別の地下街数が出てございますが、3大都市圏で約8割あるということになってございます。

次の3ページをごらんください。先般、6月20日に現地に行っていました池袋の地下街について示してございます。右上の池袋ショッピングパークをごらんいただきました。天井裏、非常用発電施設もごらんいただきました。さらに、左側の青い部分、東武ホープセンターも現状を見ていただいております。こういうものでございます。

4ページ目に断面がございます。地下街は通路と店舗で成り立ってございますけれども、特に通路の上部にさまざま配置されているものがございます。ケーブルラックや設備ダクト、ファンコイル、スプリンクラー、照明器具、天井板等々が配置されているものでござ

います。

5 ページは、年代的にずっとたくさん地下街ができてきたという図でございますので、ごらんいただければと思います。

6 ページは、地下施設ではどういう被害を受けるんだということでございます。典型的に大きい被害が出たのは、我々が認識しておるものの一つでございますが、平成7年の阪神・淡路大震災で地下鉄大開駅の天井が沈下するという被害が出ました。これは中央の柱がせん断破壊を起こしたというものでございますけれども、これ以外はほとんど大きな被害は出ていなくて、概して地盤と一緒に動くということでございます。

次に、7 ページでございます。本格的な構造部材そのものよりも、むしろ非構造部材が被災する場合がありますけど、地下街の特性上、昼間であっても電源が落ちることは非常に危ないので、これは仙台駅前自由通路の非常灯ですが、こういうことが被災時には非常に有効でございます。また、当然、電気が供給できなくなることもありますので、非常用発電施設も非常に重要なものとなってまいります。

また、8 ページ、東日本大震災では、つり天井が非常に多く落下いたしました。地下街でもつり天井方式が用いられていることから、つり天井につきまして特に懸念する必要があります。

9 ページは首都直下型の被災想定でございます。首都直下型地震ではさまざまな被害が想定されてございますが、ごらんのような被害で、特に2つ目、3つ目の揺れによる非構造部材の被害や非構造部材の被害による人的被害、さらに下の2つ、利用者等の滞留や混乱、パニックが地下街の被害の特性、特徴ではと考えてございます。

10 ページ、そうはいうものの、地下街が非常に古くなっていることも事実でございます。30年以上たっているものも8割以上でございます。

11 ページは、平成25年度に全国の地下街全てにおいてサンプルで点検・調査したものでございます。典型的にひどかったものの写真を並べてございまして、例えば天井の漏水が原因で部材が破断しているのが一番ひどいわけですが、あるいはハンガー脱落、分電盤の取り付けが安定でないものも見られるわけでございます。

そこで、私どもは地下街の安心避難対策ガイドラインを平成26年4月に策定いたしまして、活用主体といたしましては地下街の管理会社等を想定してございますが、12 ページの一番下、非構造部材の点検要領や、避難対策としたさまざまなソフトの対策を対象としてございます。

13ページはガイドラインのポイントですので、省略いたします。

そして、14ページで地下街防災推進事業ということで、ガイドラインに基づきまして下にごじます計画を策定する。この計画の中では点検の調査も対象としてごじます、計画をつくって、例えばハードですと天井板の補強、非常用発電装置の更新、ソフトですと避難啓発活動といったものを行うということでごじます。

最後は、参考に出してごじますけれども、最近ですと避難誘導のためのピクトサインも対応されてごじます。

以上のような事業内容でごじます。よろしくお願ひいたします。

**【榑会計課長】** この事業に関しまして考えられる論点を3点、提示させていただきたいと思ひます。

1点目は、事業の執行状況についてであります。この事業は平成26年度から開始しておりますが、なかなか思うように執行が進んでおりません。その一因として、地下街の防災対策の緊急性、重要性が十分に認識されていないためといったことも考えられるのではないかと思っておりますが、この点についてご意見を賜ればと存じます。

2点目でごじます。地下街防災対策の重要性を幅広く認識していただくため、地下街防災対策の取り組み状況を公表するとともに、防災対策を実施した効果を示すべきではないかと考えておりますが、ご意見を賜ればと考えております。

3点目でごじます。目標最終年度の平成30年度に向けて全ての地下街で防災推進計画を策定できるよう、改善すべき点はないかについてもあわせてご議論をいただきたいと考えております。

以上3点を基本に、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

ここからの進行は、取りまとめ役の長谷川先生を中心に進めていただきますよう、よろしくお願ひします。

**【長谷川委員】** それでは、ご質問、ご意見を順次、よろしくお願ひします。

**【山田委員】** 先般、池袋駅を拝見させていただいたんですけれども、東口の池袋ショッピングパークは地下街です、東武ホープセンター西口も地下街です、でも、間は地下通路ですと説明がありました。でも、一般の市民は、ここが地下通路です、10メートル行ったら地下街に変わりますとか、ここはJRが管理してます、ここは東武が管理してますとか、そんなことは知った話じゃないんですね。地下を歩いているときに何か起きたときに安全が確保されることが大事だと思うので、そういう意味で、地下街について対策を

打つことはまずやってください。そのことについては全面的に支持しますが、同時に、例えば池袋の場合だったら、地下通路まで含めて全体の安全を高めることが必要だと思うんです。そこについては、池袋が具体的でわかりやすいと思うんですけど、何かそういう総合的な対策をやられているんですか、それとも、地下通路については東京メトロやJR、東武が勝手にやっているということになっているだけなんでしょうか。

**【説明者】** ご質問の池袋の地下街に挟まれた鉄道事業者などのところの地下通路に対する安全対策ですけれども、やはり地元の自治体としましても池袋の地下の問題、安全性の問題は非常に認識しておりまして、実はこの防災事業に取りかかる前から既に地下の利用に関します関係の会議を設置いたしまして、地下街はもちろんのこと、先ほどのJRあるいは東武、西武といった事業者の方々に入ってくださいまして、さらに学識経験者の方に入ってくださいまして、安全対策あるいはわかりやすいサインの案内などについて検討を進めているところでございます。また、駅前広場周辺の事業者も入ってくださいまして、全体として、やはり東日本大震災の際に駅及びその周辺に大量の帰宅困難者が発生したということで、帰宅困難者対策のための会議体、さらにより広い範囲での会議体も設置いたしまして、そちらで帰宅困難者対策、地域の防災計画を策定しているところでございます。

さらに、池袋地域は都市再生法の指定を受けましたので、これを受けてエリアの防災計画を都市再生法に基づく法定計画に格上げして、さらなる取り組みをしていこうということで取り組んでいるところでございます。

**【山田委員】** すると、地下通路の部分についても、天井裏というか、パネル裏の点検をして補修する等のことはもう既に行われているということでしょうか。

**【説明者】** 地下通路につきましては、今後、それぞれの事業者で対応を行っていくことになるかと思えます。全体としては大きな計画に基づいて、地下街の部分につきましては、この事業制度がございまして、これで先行的に進めている形になっております。

**【永久委員】** 今のお話、池袋以外はどうかというのが1つと、地下街、地下通路で、これ以外に安全や防災に対する規制、安全のための規制みたいなものは何か存在するのかどうかを教えてください。

**【説明者】** 安全に対する規制は、まず消防でしたら消防法の枠組み、建築に関わる、施設等に係るものにつきましては建築基準法で対応してございます。ですから、そういうものを基本的にしっかりやっているのがベースになってございます。建築基準につきましては、近年の地震で特につり天井などに関しまして事故があったことがございまして、そ

の部分については少しずつ変わってきている。そういったものにつきまして、最新の基準に合うように、我々もこの事業を通して、いずれやりますというのではなくて、期間を絞ってやってもらうように国費で支援をするという形にさせていただきます。

ほかの地域でどうだということですが、今、都市再生の枠組みでという話がありましたけど、都市再生緊急整備地域というのが今、全国で四十数カ所ございまして、そこでは豊島区、池袋と同じような形で帰宅困難者対策協議会ができることとなりますけれども、それにつきましてはそれぞれの地域の努力なので、今後、順にできていくものと我々は考えてございます。都市再生緊急整備地域の外につきましては、法的な枠組みがございませんので任意でございますが、我々のガイドラインに従いましてやっていただく、つながる通路につきましては公共が優先的に頑張るということ、都市再生の枠組みでない地域も我々が指導していきたいと考えております。

【永久委員】 つり天井に関してもう一つご質問したいんですが、つくるときの基準はあるけれども、経年劣化とか何かがあると思うんですけど、それを確認していく基準、点検していく基準はもちろんあると認識すればよろしいんですね。

【説明者】 はい。基本的に、最初につくるとき、さらに大規模な修繕を行う場合も建築確認が必要な場合がございますけど、そういった場合には最新の基準でやりなさいということになります。時間が経てきますと、どうしても経年劣化になります。経年劣化に関しては、実は今回の事業対象にはなってないんですね。それは基本的に地下街の管理者がみずから行うべきものということなんですけど、では、それをどれぐらいのインターバルで点検していくのか、どれぐらいの精度でやっていくのかはそれぞれの管理者に任されている状態になってまして、我々が疑問意識を持って地下街のガイドラインをつくって、点検の頻度ややり方につきましても一定のやり方を示して、それでやりなさいと示していることとなります。

【永久委員】 最後にします。いろんなご説明がありましたけれども、指導はしていつているけれども、基本的には事業主体が責任を負っているという認識でよろしいんでしょうか。

【説明者】 はい。今回の特徴といたしまして、基本的に地下街の公共的な通路が一番のポイントになっていると考えてございます。地下街の店舗のところは地下街管理会社が自らやるのは当然だと思っております、地下街の通路に関しましては、例えば池袋でございいただきましたように、公共が管理してもおかしくないようなところを民間にやっていた

だいている。しかも、かなりの店舗が閉まっている状態の時間帯でもしっかり管理しているところの意味がありまして、ある意味、民間活力の活用、民活になっていると考えてございます。その状態ではございますけれども、やはり不特定多数の方もたくさんお通りになるので、安全を高めなければいけない。その間を埋める者として、我々は国費を投入して支援している。もっとも、地下街に関しましては、建築基準法で項目があって特段に高いレベルの安全基準を求めているわけですがけれども、それでもつり天井で象徴されますように少しずつ少しずつ基準が変わってきているので、それをできるだけ早く最新の基準に合わせるために、我々は公共的な通路のところに関しまして支援をするということになってございます。それが1つ。

もう1つは、この特徴といたしまして、いざ地震が起きた、いざ水が出るというときに避難していただくことが必要でございますが、避難誘導につきましては建築基準法の対象の外になってございますので、我々が積極的に避難誘導ができるようなサインやサインージュを取り入れていく、あるいは、場合によっては訓練もしていただいて、それも支援していくことになってございます。

【村山委員】 1つ目と3つ目の論点にかかわるコメントですけれども、執行が進まない理由は、1つは緊急性が認識されてないということもあるのかもしれませんが、緊急性を認識していても、地下街の再編の大きなビジョンやプログラムの中で、なかなか今すぐには取り組めない状況の地下街も多数あるのではないかなと思います。池袋のように比較的順調に進んでいる地下街はいいとして、例えば駅周辺の大規模再開発を待っていて、そのタイミングがなかなか平成30年度までには動かないという、もう少し長期的に見ていく必要がある地下街もあるでしょうし、かなり老朽化している地下街で、ただ、最近リノベーションとかもありますので、これから何とか再生させようというところもあるかもしれない。そういうところは、コンテンツの再生と同時に防災対策もしていくような、ただ単に防災対策をやりなさいということではなくて、その機能的なリニューアルも含めたインセンティブが何かあると地下街の管理会社にとってもやりやすいのかなという気がしてきます。

それから、これがあまりあるかどうかはわかりませんが、地方に行けば存続自体がかなり怪しい地下街も結構ありまして、そういうところに防災対策をと言ってもなかなかやる気力にもならないし、体力自体がない場合があると思うんですね。そういうところの扱いをどうするのかをきちっと議論したほうがいいと思います。最小限の対策はやっていただ

くとしても、その先のことについては、対策ができない場合は地下街の存続自体が危ないので、それに対して管理し、指導をしていくなどといったことも必要だと思ってます。今日、いただいた資料だと、何となく全国一律に対応するような雰囲気が出ているんですけども、個別事情に合わせて、事業期間も含めてフレキシブルに対応できるような事業に少し改善できるといいのかなと思いました。今、申し上げたようなことで、もし認識が違っていたり既に考えていらっしゃることがあれば教えていただければと思います。

【説明者】      ご指摘ありがとうございます。

まず1点目でございますが、確かにそれぞれの地下街について、ちょうどタイミングよく自分たちが対策をやろうとしていた、あるいは、ほかのタイミングで大規模な修繕の計画がほぼほぼできていて、そろそろ手をつけようと思っているタイミングで我々の声がかかったというのであればできる。実際、今、4カ所できてますけれども、それはそういうところに近いわけですね。我々が声をかけて初めて検討に乗り出しているところもあります。3分の1を国が出すといっても、公共団体も一部負担していただく協調補助になっているわけですが、もちろん地下街の負担もあるので、そういったお金の手当ても今、一生懸命されているところ、準備しているところだと思います。ただ、おっしゃるように、いやいや、10年待てば、我々は大規模な再開発があって、それと一緒にリニューアルするんだということもあるでしょう。それにつきましては、今の段階でどこまでできるんだということを我々が持ちかけなきゃいけない。その中で、たとえ5年でもやってください、安全に係る話ですからという話をしなきゃいけないところもあるでしょうし、場合によっては、安全だという点検をちゃんとしていただいて、その点検の中で、これはここまでだったら大丈夫だろうと。点検してもOKなものも結構ありますから、まず点検はしなきゃいけない。だけど、それからどういうふうにやっていくのかは、経営計画の中で順番にプロジェクトを進められて、その中に組み込んでいくというのであれば、個別の事情をある程度配慮しなきゃいけないということもあるかもしれません。それは個別の対応かなと考えます。

2点目につきましては、地方で存続が厳しい地下街があるだろうというのはおっしゃるとおりでございますが、今、説明いたしました資料の2ページ目で「公営2地下街」と書いているのはまさに小田原市と豊中市でございますが、これはもともと地下街の管理会社が管理していたところが、やはり地下街として管理は難しいということで、やめてしまうか、公共側が担うかで、地下通路は非常に重要だということで公共側が担うことになった

事例でございます。場合によっては、我々がいろんな安心・安全につきましてしっかりやれよと声を上げますと、そういう最終的には公共でやるしかないという選択を選ばれるところも出てくるかなと思ってます。それはご指摘のとおりだと思っております。

【村山委員】 承知しました。ありがとうございました。

【菊池委員】 今のご質問に少し関連しているんですけども、確かに個別の地域の対応をしなきゃいけないということが一方であるにせよ、他方で、この事業の目的に鑑みると、どれぐらい本当に喫緊の問題なのかは考えなければいけないんじゃないかと思うんですね。国土強靱化のもとで、これだけ地震や豪雨、もしくは最近ですとテロや水害といったものも考えなきゃいけない中で、個別の対応を待っていて本当に大丈夫なのかというのは国交省でももう一度、見直して優先順位をつけないといけないのではないかなと、今、聞いていて感じました。

というのは、特に設定されている目標最終年度があと2年半で終わるというところで、本来はそこにお尻があったと思うんですね。その5年間で何としてもやり遂げるんだというお気持ちが当初はあったんじゃないかと思しますので、やはりそこは目的にもう一度立ち返って、日本の国土があまり強靱ではない状況の中、最近、災害なんかに本当に見舞われてますので、そういったところからご検討いただければと思います。

【説明者】 ありがとうございます。おっしゃるとおりでございます。まさに首都直下型の地震や南海トラフの地震が非常に危険があるということが研究者の間からもいろいろ出される中で、地下街の防災対策は非常に緊急性が高い事業と我々も認識してございます。そういった意味もありまして、厳しいことをわかりつつ、平成30年度までに全ての地下街において防災推進計画を策定して対策に取り組んだということを目指しているわけでございます。今、事業は2年終わって3年目でございますが、終わっているのは4つ、今年度、計画が策定される見込みなのが今、11でございますけれども、まだまだ残りがあるわけでした、加速度的に計画を策定し対策をすることを我々は求めていかなきゃいけないということでございます。今まで国費での支援はまずなかったという枠組みがありますので、国費の支援があるということ、それから、我々が支援するときに公共団体の支援も求めているということで、そういう助成措置の中でかなり事業が進むと我々は考えてございますけれども、いろんな問題で本当に全部がいけるのかという問題もありますので、私どもは引き続き積極的に説明を行う、あるいはPRを行う、さらに、早急に地下街防災推進計画を策定できるように、もっと入り込んでいって、具体的に何が課題なんですかとい



うことも含めて調整に入っていくことも必要かなと考えてございます。

**【菊池委員】** 今、法的枠組みとしてはガイドラインしかないといった中で、より一段と法的拘束力なり、時限的でもいいんですけれども、ある程度、強行的な施策もご検討いただかないと、優先度合いの高いところだけでも全部終わらせていくというのはなかなか難しいのかな、先ほどから議論されてます個別の事情もあり、なかなかそういったインセンティブが働かないところも多いのかなと思いますので、何らかの強行的なものが必要なのかなと思っております。

そのアピールなりの仕方についても、本当にどれだけの災害が起こるのか、被害が起こるのかをもう少し皆さんに啓蒙していくことが必要なかと思えます。いただいた資料の中で東日本大震災ではあまりパニックは生じなかったというものなんかもありますが、そういうところではなくて、被害がどれぐらいになるのかをシミュレーションでもしたものをお示しになるほうがよろしいのかなと思えます。

**【説明者】** ありがとうございます。東日本大震災では一番近い大都市が仙台だったんですけど、仙台には地下街が実はなかったということもありまして、それほど被害がなかった。それに関してのみは幸運だったかなという気がいたします。ただ、首都直下型地震などになりますと、そうはいきません。そうすると、さまざまな大変なことが起きることは想定されますので、今、ご指摘のように、どれぐらい大変なことが起きそうなんだということをシミュレーションしていただくことも含めて我々は支援の対象としてございますので、そうしていかなきゃいけないかなと思っております。

あと、まず点検をする、計画をつくる、計画に基づいて事業を行う、あるいはハードのみならずソフトの対策もいろいろすると段階がありますので、まずは少なくとも点検は必須で、それから計画をつくっていく。さらに、ソフトに関しての、例えば避難誘導の対策あるいは訓練などについても、もっとやりなさいと我々も積極的にアピールしていきたいと思っております。ハードにつきましては、タイミングが少しあろうかと思っておりますので、先ほど村山委員からお話がありましたことも、基本的にそういうタイミングは少ないかと思うんですけど、場合によってはそういうタイミングも見なきゃいけないシーンが出てくるかと思っておりますが、精いっぱい頑張っていきたいと思っております。

**【長谷川委員】** すいません。追加の資料、補助の交付要綱をいただいたんですけれども、その中では、基本的には地下街管理会社または協議会がまず主体となって、点検して、計画をつくって、国土交通大臣の計画の同意を得る。その際には地方公共団体とも協議し

て同意を得てください。補助金額についても、国の補助の額は自治体の補助の額以内なので、基本的には自治体で補助の予算をとってきてもらわないと国としても補助が出ないということなのかなと理解しているんです。先ほどの話だと、地下街管理会社だと半分ぐらいが第3セクターで半分ぐらいは民間会社ということですが、そんなに大企業ではない、いわゆる中小企業に分類されるような事業規模のところが多いんだと思うんですけれども、そういったところが主体となって自治体と協議をして同意してもらくくらいの計画を、事務文書を書いて、自治体にも予算を上げてもらって、そこで予算をとってきて、それをまとめて国に持ってくるというような流れなんだと思うんです。そうすると、地下街管理会社は、特に民間の管理会社ですと、やっぱり自分の収益で生きているわけですので、店舗を閉鎖するとなってくると営業補償の話も出てくると思いますし、そういうところがまず出発点として動いてもらわないと、今、この制度は使えないような仕組みになっているわけですが、それは、安全をより重視するのであれば、民間企業にはなかなか厳しいんじゃないかなと思うんです。そういった補助要綱の手続的な仕組みについてはどのようにお考えですか。

**【説明者】** 制度要綱、交付要綱の話が出ました。制度要綱のほうで、実は地下街管理会社は地下街を所有もしくは管理する者と位置づけてございます。ですから、確かに管理会社は非常に弱体のことが多いんですが、所有のところがございます。もちろん池袋ショッピングパークは所有もし、管理もしというところなんですが、東武ホープセンターにつきましては東武百貨店が持つことになるんですかね。そういうことになってきますので、所有しているところが会社としてはそれなりに財務体質がしっかりしているところが多いのかなと思ってございます。ですから、そういうところとも相談されて、やはり安全に関することございまして、会社が厳しいから対応しないというのはちょっと厳しい世界だと思いますので、そこにつきましては会社全体として、グループ全体として対応していただくべきものかなと考えます。

**【長谷川委員】** 公共的な意味合いといいますか、日々の儲けよりも公共的なものを優先して、みんなが通る空間なので、11ページのようなものについては早期に点検して直していくということは、もう少し国なり地方公共団体がイニシアティブを持って進められるような仕組みは考えられないんでしょうかね。

**【説明者】** それもあると思います。第3セクターが管理する場合には、どうしても最後は公共団体がそこを担う、公共団体が第3セクターに支援をして、第3セクターが所有

者もしくは管理者としてお金を出すこととなりますので、完全に、一日に何十万人も通っていただいて売り上げもしっかり出るようなところにつきましては当然、民間でやっていただかなきゃいけない。手を入れるんだったら、弱体な第3セクターでは厳しいということであれば、公共団体がそちらに手を入れていただいて、第3セクターに支援をいただいて対応するという2つの流れが主たるものかなと考えます。

【榊会計課長】 そろそろコメントシートもお願いいたします。

【山田委員】 2つ全然別の話があるので、1つずつ伺います。

1つ目は、行政事業レビューの一番肝心かなめの予算の適正な執行にかかわる部分なんですけれども、例えば神戸地下街に補助金を出すとすると、ほかの業者に出すわけにはいかないのです、当然、随意契約でやるわけですけど、では、神戸地下街が適切に費用を計上して補助金を受けているかどうか、過剰な請求がないか等についてはどのように担保されているのでしょうかというのが最初の質問です。

【説明者】 これは補助金でございます。補助の場合は、補助金を出すことができるよということを知った後、実際に補助金を出すときに交付申請をいただいて、その中身が適切かどうかを見るタイミングがございます。その審査の段階で、どういう形で積算しているのか、どの範囲が対象になっているのかをチェックするということだと思います。事業が終わった段階では、もちろん検収もいたしますけれども、さらに会計検査の対象になりますので、まずは会計検査でつぶさに見ていただくということで、そこがしっかり行われてなければ、当然、国費の返還も含めて対応していただくことになると思います。そういうダブルのチェックができていますと考えます。

【山田委員】 全く別件なんですけれども、先日、池袋に行った直前に、実はプラグインハイブリッドバスについて見学させていただいたんですね。プラグインハイブリッドバスは避難所等に接続すると防災電源になるという話がありましたけれども、実はその電源容量は、池袋の交換することになっている非常用電源の電源容量と計算すると、あそこに12台並べれば非常用電源は別になくていいという計算になるんです。もちろんそれはまずくて、ただし、例えば池袋で地下街に設置する非常用電源は容量を半分にして、豊島区とバス会社が協力してあの地域にプラグインハイブリッドバスの公共バスを入れるということをする、この予算も削減できるし、自動車局の電気バスの普及という事業にも役に立つわけで、防災ということを考えてときに、他の局との協力をするようなこともご検討いただければ、より一層、行政策全体としての効果が上がるのではないかと思うので、ぜ

ひお考えください。ということを先ほど自動車局のときにも言うておきましたので、同じ話をしますが、後でご検討いただければと思います。

【説明者】 いろんな連携でやらせていただければと思ってます。いざというときには、やはりすぐに使えるものが必要ですから、非常用発電が要らないということにはならないと思うんですけど、それが何時間ぐらい継続できるのか、どれぐらいの影響範囲なのかは、もし余剰が合えば、そういったほかのものとも連携する、あるいはあらかじめ余裕を持ってEVなどを普及させるということもあろうかと思しますので、また検討させていただきたいと思ってます。

【永久委員】 今のプラグインハイブリッドバスの件はそのとおりだと僕も思ったんです。災害によっては移動するのが困難だったりする状況も考えられるので、緊急の非常電源がなくていいという話ではないと思いますので全く同感なんですけど、それは置いておいて、これは、義務づけみたいなものをするのがもし可能だとすれば、そこで生じる障害は、休業の補償みたいな経済的なもの以外に何が考えられるんでしょうか。

【説明者】 まず、制度的に建築基準法の既存不適格の話のところ結構難しいところがあると思うんですね。世の中に既存不適格のものはいっぱいあるわけで、もちろん基準法の中では地下街はレベル高く位置づけられてますけれども、その部分につきまして、我々は国費の支援という形で加速させようとしてございます。そのときにも、義務化となると、会社が何とか数年間かけて自分たちの負担分を手当てしようという準備を今、それぞれがしていると思うんですけど、そのスピードを無視して、やらなきゃだめだとなると、もしかしたら地下街を閉鎖しちゃうということに追い込まれる可能性もございます。あるいは、我々からすると、先ほど申しました民間活力も使いながら公共的通路を確保できているという、民活のところからすると非常にいい話だと思うんですけど、その部分がもう対応できないということで手放すのであれば、そこは公共側、池袋ですと豊島区などが担って自らやる形になるので、民間活力の枠組みを失ってしまうといいますか、効率のよい、民間の力を使いながら公共的な通路を確保し続けるという枠組みを失うことになろうかと思います。その辺が表裏一体かなと感じます。

【永久委員】 つまり、パブリックスペースの安全性と経済的なリスクとを両天秤にかけて、中途半端なところでバランスをとっているという認識でよろしいですか。すいません。中途半端という言葉は適切じゃないと思いますが。

【説明者】 中途半端というか、まず地下街の建築基準法につきましては、最初につく

るときに建築確認をとりますので、そこで特別厳しい基準になっているということをご理解ください。ですが、一旦、建築確認をとりますと、大規模修繕するような場合以外にはしばらくは建築基準法は細かくチェックをかけないので、そこにつきまして、我々がガイドラインで点検するという行為を求めているわけですね。それは重要なことだと思っています。その上で、既存不適格のものに全て対応するのはほかとの関係性が難しいので、我々としては、そこは、今までなかった国費の支援という形でそれを加速化させることによって民活で確保できている公共的通路を確保しながら、安全性をできるだけ早く、早急に最新の基準に対応させようとしているわけでございます。それが、規制をかけるということは一方ではあろうかとは思いますが、そういうことをすると、おそらく2つに分かれていくだろうと。できるところはやってくれる、できないところは手放して、我々はできませんということで公共が引き取ることになるんだろうなと思っています。

【永久委員】　　すごく難しい判断だと思うんですけども、どちらが大事なんですか。どちらでもないという答えも想定できますが。

【説明者】　　程度問題でございますが、まずは点検はすべからくしなきゃいけない。点検して致命的なものがあれば即時、対応していただく。これはもう間違いないことだと。

【永久委員】　　それは強制力があるんですか。

【説明者】　　強制力というか、そういうことをしなきゃいけないと思いますね。これはもうもともと管理者の責務としてやらなきゃいけない分野ですので、それができてないじゃないかと我々が指摘すればいいと思うんですけども、そこはやっていただく。その上で、避難などに関しましては、より高いレベルを我々は求めているので、プラスアルファでやっていただく。もし建築基準法の既存不適格のところをこれを求めるということであれば、やはり我々としては、もしかしたらお金以上の対応をしなきゃいけないかもしれない。

【永久委員】　　もし不適格なところがあって、それが何らかの災害によって被害を起こしてしまったときにはどちらに責任があるのだろうかというのは、どちらですか。

【説明者】　　どちらというのは。

【永久委員】　　つまり、事業主がいて、事業体があって、そこが指摘されたにもかかわらず、それは強制力がないので改善しませんでしたというときに何か起きて、何がしかの人災が起きたときには、どちらに責任があるんですか。それは事業主体ですよ。

【説明者】　　明らかに瑕疵があって起きた場合には、その瑕疵をした側が問題があると

思いますし、地震というのは明確な形での外力が非常に難しい状態です。いろんな周波数の揺れが交錯して入ってきますので、全ての揺れに対して全て安全だというのはなかなかできないので、実際、被害が起きたときには、明らかな瑕疵がないときは責任を問えるのか、問えないのかはなかなか微妙で、場合によっては民事裁判になっていくんじゃないかなと思います。

【永久委員】　　そういうことになりますよね。わかりました。

【長谷川委員】　　少し確認なんですけれども、11ページにあるようなこと、点検によって見つかったいろんな不具合は、国土交通省が1回、一斉点検を行って、その中で出てきたもので、これについては各資産保有主体でやってくださいねと言っていることになっていて、経年劣化になってくるからこの事業上の補助対象にはなっていないということなんでしょうか。

【説明者】　　はい。実は単なる劣化は対象としないので、これはもう対応しております。特にひどいものを並べてますが、こういうもの等を含めて、例えば「ハンガーの脱落」と書いてまして、今の基準ですと、ハンガーにつきまして、つっているところで斜めつり材というのを設けて、それを安定させるものがあるんですが、場合によって斜めつり材がないものにつきましては、これは既存不適格になると思うので、それは我々が対象にしようということですが。ただ、もともとハンガー脱落なのはもう論外なので、一番ひどいんですけれども、これは即時直しなさいということになります。基本的に、劣化はこの事業では対象としてないという構図になってます。

【長谷川委員】　　多分、既存不適格のものに対して、国の予算をとか、いろんな規制があるんだと思うんですけれども。

【説明者】　　ええ。早急にしてもらうために、加速するためにお金を出している。さらに、避難につきましては、より高いレベルの避難誘導を可能とするためにお金を出すという形にさせていただきます。

【長谷川委員】　　ただ、多分いろんな規制がおありなんだろうけれども、何となく、国民感覚からすると、14ページにあるようなデジタルサイネージや備蓄倉庫よりは11ページのものを早く直してほしいと思うんですけれども、それは補助対象とはなかなかできない補助の規制が何かあるんでしょう。

【説明者】　　本来ならば、こういう単純な劣化に関しては管理者が一義的に行うべきものと我々は考えてございます。ただ、そこを直さないで今の基準に対応できないというこ

とであれば、その場合はどうするかをその場で考えなきゃいけない。場合によっては、そこまで補助の対象にするかという選択もあろうかと思います。

【アトキンソン委員】 この事業は平成30年に終わるんですよね。そうすると、終わったときに進捗が上がってない場合に、やってもらえなかったところはどうするつもりでいらっしゃるんですか。

【説明者】 目標は30年度という形に考えてございます。ただ、事業が本当に30年度までに終わるかどうかは、また財務省、会計課等と相談となります。というのは、30年度の目標というのは、計画はまず策定いたしましょう、それから事業には着手するということで、事業は着手しているけどまだ終わってないという状態がございまして、すぐにそこをサンセットで終わらせるかどうかは改めて相談かなと思っております。

【アトキンソン委員】 でも、そうしますと、それで継続は可能というか考えられるということになると、30年度までの目標で終わらせる、終わってないものに関して延長することができるということは、いつまでたってもこの事業が終わらないで、お願いしますよ、お願いしますよとなっていった、いや、これはもう自分たちはお金を出したくないからやらない、やらないとなっていくんですよね。要するに、質問としては、30年度になったときに、いつになれば規制を考えるのかを伺いたいところです。

【説明者】 まずは30年度までに全ての80の地下街で地下街防災推進計画をつくるということまでは求めております。計画はつくってくださいということです。計画をつくって、すぐに事業もやってくださいということになるんですが、事業はもしかしたら数年かかるかもしれない。まずは計画は全部つくりなさいということであれば、点検は全てやっている。点検を全てやって、計画をつくるころまでは30年度までにやるということです。事業はスタートしました、これはちょっと大変なので四、五年かかるぞというときに、我々として事業をやっているときに打ち切るかどうかはその段階で考えさせていただきますということでございまして、まずは計画をつくって事業に着手するところまでは30年度できっちりと押さえたいと考えてございます。

【アトキンソン委員】 ただ、経済原則といいたしでしょうか、普通の経営者の考え方からすれば、今現在あまりうまくいってない、あまり回ってないところに限って劣化していることが考えられます。計画をつくったからといって、そういうのはもともとお金がないから劣化していて、対応してない。対応してくださいねと言っても、もともと対応できないからこうなっているんで、お金を出してくださいと言われても、ないからできてないか

ら、できてないからないという悪循環に陥っていることが考えられると思いますけれども、厳しく言えば、そういう性善説的なことではなくて、実際には、先ほどおっしゃったように、ここはもうだめだからやり直してもらうしか方法がないというようなところで、経済的に厳しいところはいつまでたってもやらないということに関してはどう考えますか。

**【説明者】** そういった意味では、サンセットが近づくと指導を強化していかなきゃいけないと思います。建築基準法では、公共団体がそこを受け付けて建築確認をおろしている部署ですけれども、そういうところと連携して、より厳しい対応を図ることもあろうかと思います。実際、おっしゃったように性善説といいますか、当然やるべきものだということをお前提で我々は考えてございますが、若干、性悪ではないんでしょうけれども、財政的になかなかついていけない、実際にできないということであれば、場合によっては、もうそこはやめてください、むしろ公共団体が引き取って対応すべきだと、あるいは地下街そのものをやめるという選択肢も十分出てくるんじゃないかと考えてございます。

**【アトキンソン委員】** そのご判断はいつまでにやりますか。

**【説明者】** それは、一応、30年度が目標で、2つ、2つと来たのが今回、11来てますから、その次に20、30いくと思っているんで、ほぼ全ての地下街が対応できるはずだと我々は思っています。それが対応できないなという状況になったときに、改めてどうするかという、その段階での判断をさせていただければと考えてございます。

**【アトキンソン委員】** ありがとうございます。

**【長谷川委員】** それでは、取りまとめ結果についてご紹介したいと思います。

評価結果につきましては、一部改善が4名、抜本的改善が2名となっております。

主なコメントとしましては、国や自治体等が主体となって強力に推進できる仕組みが望まれます。

対象地下街について、優先順位、優先づけが重要なのではないのでしょうか。

人の命にもかかわることですので、義務化を含めて検討すべきだ。

一定規模以上の地下街については、ハード、ソフト両面において横断的なプランを策定することを義務づけてはどうか。

執行率が極めて低い。

地下街のみならず、地下全体の利用者の安全対策を民間の連携も含めて検討すべきじゃないか。個別に関しては、優先順位が高いところから早期の着手を促すような仕組みを検討すべき。



執行率について、緊急性の高いところについては迅速に対応すべき。優先順位づけが重要なのではないかというご意見でございました。

これらのご意見を踏まえて、取りまとめとしましては、執行率、目標達成率が低い現状に照らして、事業の対象について優先順位を設けて、メリハリをつけて取り組むべき。その上で、自治体、民間会社等、関係者の役割分担を再整理した上で、地下街における安全確保の取り組みを促す仕組みについて検討すべきという意見とさせていただきたいと思えます。

内容についていかがでしょうか。

**【山田委員】** 優先づけのことなんですけれども、この説明資料を拝見すると、東京の地下街が一番古い地下街の中に山ほど入っています。先ほどから首都圏の直下型地震という名前も出ています。なおかつ、東京オリンピック・パラリンピックが開催が迫っているということであれば、例えば首都圏についてともかくやるということは十分に政策的な合理性があると思うので、取りまとめは優先づけというところまで結構なんですけど、個人的な意見としては、そのときに例えば首都圏をお考えいただければいいと思います。取りまとめについては、そのとおりで賛同いたします。

**【長谷川委員】** では、先ほどのような取りまとめとさせていただければと思います。

この事業につきましては、以上でございます。ありがとうございました。

**【榊会計課長】** ありがとうございました。

地下街防災推進事業につきましては以上で終わりとさせていただきます。最後の国際会議は、時間は短いんですが、4時半から始めさせていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。