

平成29年4月14日

【路政課長】 それでは、時間となりましたので、始めさせていただきたいと思います。皆様方には、本日は大変お忙しい中、お集まりいただきまして、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61回基本政策部会を開催させていただきます。

私は、進行を務めさせていただきます国土交通省道路局路政課長の楠田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、1件ご連絡でございますけれども、道路局長の石川におきましては、所用により不在となっておりますので、ご了承いただければと存じます。

それでは、開催に当たりまして、道路局次長の青木よりご挨拶申し上げます。

【道路局次長】 皆さん、こんにちは。部会長をはじめ、委員の皆様には、大変お忙しいところをご出席賜りまして、ありがとうございます。

この部会ですけれども、昨年6月のキックオフから本日で通算8回目ということでございまして、いよいよ取りまとめなり出口なりを意識するようなタイミングが近づいてきているのかなと考えております。

本日は、審議事項といたしましては、持続可能なメンテナンスの実現と、占用物件の維持管理という2つのテーマをお願いしてございます。メンテナンスにつきましては、ご案内のとおり、緊急提言に基づきまして、メンテナンスサイクルを回すという仕組み、これは確立されてきていると思いますけれども、実際に突っ込んで、これを末永く時間軸を持ってメンテナンスを回していくというためには、いろいろな課題があるだろうと思っておりますので、本日もまたいろいろなご議論をいただければと思っております。

それから、占用物件につきましては、近年、道路陥没が発生する事案が非常に報道などでも取り上げられておりますので、これへの対応ということでございますので、この点につきましてもぜひご審議賜りたいと思っております。

それから、本日は、石田部会長より今後の道路政策の方向性につきましてご提案をいただけると伺っております。

申し上げましたとおり、いよいよ取りまとめに向けて議論を進めてまいりたいと思っておりますので、ぜひとも本日も忌憚のないご議論を賜ればと思っております。よろしくをお願いいたします。

【路政課長】 ありがとうございます。

それでは、まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思えます。上から、議事次第、それから委員名簿、そして資料1として、第61回基本政策部会論点のまとめ、それから資料2として、持続可能なメンテナンスの実現、そして資料3として、占用物件の維持管理等について、そして資料4として、石田部会長からのご提案の資料、最後に配席図となっております。漏れている資料等がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。

また、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ございます。

それから、本日は、久保田委員、根本委員、羽藤委員から、所用により欠席される旨のご連絡をいただいております。

本日ご出席の委員の皆様方は、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。

カメラ撮りにつきましてはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いしたいと思います。

それでは、以後の議事の進行は石田部会長をお願いいたしたいと思えます。

【石田部会長】 こんにちは。お忙しいところ、ありがとうございます。これより議事を進めさせていただきます。

これまでの基本政策部会と同様に、今後の道路施策の展開についての取りまとめに向け、個別テーマについて順次議論するというところでございまして、今日は2つございます。それと、先ほど青木次長からもご紹介いただきましたように、私なりに、取りまとめの方向性といいますか、こんなことも考えてみたらどうだろうかぐらいの軽い提案をさせていただきますので、そのことについても忌憚のないご意見をいただければありがたいと思っておりますので、あわせてよろしくをお願いいたします。

では最初に、持続可能なメンテナンスの実現について、事務局より説明をお願いいたします。

【道路保全企画室長】 道路保全企画室長の伊藤でございます。資料は、資料2、「持続可能なメンテナンスの実現」で説明したいと思います。

めくっていただいて、1ページ目をお願いします。一番上に題名を書いています、「メンテナンスのセカンドステージへ」ということで表題をつけております。これは、我々はファーストステージを今まで点検とか診断を軌道に乗せるということを主にやってきました。今回はセカンドステージへということで、点検・診断からいよいよ修繕計画から本格的な戦略的な修繕へと考えております。今回、今後の方策の中で書いていますけれども、戦略的修繕に向かって、計画性を持って、あと予算を確保して、そして体制を整えるという方向で考えております。

まず、資料の左側ですけれども、現状と課題。これは、今まで言ってきたような話です。特に市町村、これは橋梁を例に出していますけれども、約7割が市町村の橋梁で、そのうち今点検が完了したのは約3割ということです。今後、市町村の点検・修繕をどうするかが一番の課題になってきます。

課題の大きなものとして2つ、予算措置と体制と。予算措置に関しましては、ここにありますような財政力指数が低いところについては、点検の実施率も悪いし、その点検の結果のデータとしても悪いというデータも出ております。

その下側については体制の強化ということで、これも今まで言われてきていることですが、町・村に関しましては、特に橋梁管理に携わる土木技術者が全く存在しないような町・村が3割・6割という状態がまだ引き続き続いている。この辺が課題になっております。

これらの課題に関しまして、今後の方策として6つ並べています。1つ目は、計画性を持ってやろうということで、予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施ということで、これまで予防保全にのっていくということで、インフラ長寿命化基本計画と行動計画をつくってきたところです。今後はさらに個別施設計画をつくっていかうというものです。また後で詳しく説明します。

②・③・④・⑤が、適正な予算の確保に関する項目です。そのうち②・③・④については、予算の縮減、コストをどうやって下げていくかということについての考え方です。1つ目は、新技術の導入についてと、非破壊検査等、いろいろな民間でもやっている新技術を導入していかうと、それを現場にいかに速やかに導入できるかという方策を考えていかうというのが②です。③は、過積載撲滅に向けた取り組みの強化。これは、以前ご議論い

ただいた補修に影響を与える過積載についての取り組みを考えようというものです。④は、集約化・撤去ということで、どうしても限られた予算の中でどのようにインフラを集約化・撤去していくかと、これらについての方策を考えていこうというものです。それらのコスト削減策と相まって、⑤では適正な予算等の確保ということで、それらの予算の拡充策、それからそれについて国民の理解を得ていく方法を考えていきたいというものです。⑥については、それらを進める上での体制、特に自治体の体制についての支援ということで、国がいかに関自治体に対して支援していくかということで、特に技術的な支援について、直轄の国道事務所や研究機関による支援体制を確立していきたいといったことを考えております。

めくっていただいて2ページ目以降、それぞれの項目について、個別に資料を用意しています。まず計画的な実施ということで、予防保全を前提としたメンテナンスということで、左側は概念図です。通常の後保全ではなくて、予防保全によってコストを削減し、さらに今後は基準類の充実、それから新技術の導入によってコスト削減をしていきたいというのが、左側の上のグラフになります。

その下がメンテナンスイメージ図ということで、イメージを描かせていただいています。ここに健全度Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳということで、Ⅰが一番健全で、Ⅳが緊急的に補修が必要だといった絵で概念図を描いています。赤い線、事後保全型の緊急的に事故が発生するようなところから補修するのではなくて、青い線、予防保全型の管理ということで、健全度がⅡに落ちてからⅠに戻す、さらに、それを繰り返しながら、Ⅲに落ちたところからまたⅠに戻すという概念図を描いています。

これまでいくつか、補修の実績が集まってきました。それらをもとに修繕の単価を右側に書いています。これは、健全度のⅡからⅠになるものについての修繕を1としていた場合に、これまでの実績から、ⅢからⅠ、ⅣからⅠについて、どれぐらい費用がかかるかと、これは国の直轄事業において過去10年ほどで集まった修繕の予算についての実績でやっています。ⅡからⅠを1にすると、もう少し悪くなったⅢからⅠだと4倍、それからほとんど取りかえるようなⅣからⅠになると25倍と、加速度的に予算がかかる。なので、ⅡからⅠの状態でなるべく何回も繰り返したほうが、予算的には少ない予算で済むという考え方です。

右側は、計画的実施ということで、体系について模式図を描いています。今まで基本計画、それから長寿命化計画について、行動計画、ここまでは各自治体、それから国交省の

ほうも策定は終わっています。今後、その下の個別施設計画、特に橋梁、トンネル、大型の構造物についての施設計画は、市町村では平成32年度までにつくっていくという予定でいます。今、策定率のところは、下にありますように、市町村で橋梁は64%、トンネルは20%、その他の大型の構造物は24%と、まだまだこれからの段階という状況でございます。

続きまして3ページ目に移っていただければと思います。3ページ目は、コスト縮減策の1つ目ということで、新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減ということで、新技術なりをいかに導入していくかということについて整理したものです。

左側に長寿命化を実現するための技術基準等ということで、まず1つ目、維持管理に配慮した設計基準の見直しということで、橋梁全体については100年もたせるにしても、部材ごとについては10年で交換するものとか、そういうものも存在します。そういう交換する部材については、交換しやすいような配置なり、空間を設けたり、そういう工夫をしよう、そういうことを設計基準に明記していこうという考えでおります。交換するものについて、交換が容易な構造とすることを規定していくといったことを考えております。

2つ目が、点検結果を踏まえた基準類の見直しということで、これまで2年間、点検を進めてきて、新たな、今までは考えられなかったような不具合も見つけられてきています。それらを今後の設計基準や点検要領の改定で生かしていきたいというのが2つ目です。

3つ目が、補修・補強の考え方ということで、これまでの点検・修繕で得られたものを生かしていこう。特に自治体、市町村間でなかなか統一的な考え方がないものについて、統一した考え方を基準類で示していこうと考えております。

4つ目は、長期保証契約の拡大ということで、これまで工事をやって、通常は、工事が終わった段階で引き渡して、そこで引き渡した後は瑕疵担保の世界に入っていくといった契約だったのですけれども、この長期保証契約というのは、5年後の状況の評価していこうということで、今まで新設舗装工事で実施しております契約時、それから5年後の評価を見て、劣化していないような契約を結び、契約上の評価以下になった場合にはそれなりの相手との契約で補償なりをしてもらうといった契約です。それについて、今までは新設舗装工事だったのですけれども、今後は舗装修繕とか、PC橋とか、そういうものを他分野にも広げて、そういう長期保証についてもやることで工夫していきたいというものです。これらの長寿命化を実現するための工夫をしていきたいというものです。

右側は、新技術ということで、IT関係、i-Bridgeと称していますけれども、

いろいろな計測について、ICTを使ってやっていきたいと思っています。右側の2つ目のところのひずみ計測、これは熊本地震で被災した橋について、今実際にモニタリングして効果を確認しているところです。

右側下、新技術の評価・普及ということで、これは民間のいろいろな新技術を普及させる施策を考えていきたいと思っています。民間でいろいろな新技術を開発しても、それを公共の工事に生かすための流れ、工事に生かしやすいようにしようということで、NET I Sで今までいろいろ設定してやっていますが、それをさらにNET I Sの中でより詳しく評価してあげようと、NET I Sに登録するだけではなくて、その新技術についての比較評価をして、現場で使いやすいようにしようと考えております。

下に例がありますけれども、既にPC鋼材とか路面下空洞調査でこれらについては取り組みを始めているところです。さらに引き続きほかの分野についても、そういうNET I Sの性能評価を広げていきたいと思っています。

続いて4ページ目をお願いします。4ページ目は、コスト縮減の3つ目として、集約化・撤去による管理施設数の削減ということで、集約化・撤去をして管理施設を減らしていきたいという考え方の考え方です。左側は状況です。市町村の通行止め橋梁が今増加している。老朽化して通行止め、歩道橋も含んでいますが、そういう橋が増加しているというものです。左側下のところに、それらについて集約したり撤去したりという事例について載せております。市町村が管理する橋について、車が通る橋を人道橋の機能に集約してコンパクト化した徳島市の例です。その下のほうは、標識について、単柱式の3本から1本に集約しようというものです。

これらについて市町村にアンケートをとると、右側にありますように、そういう集約・共有したいという市町村は多く存在します。集約・撤去をしていきたいと。ただ、アンケートの「事例共有」の中の右側にありますように、「進める順序・作業内容がわからない」と、集約・撤去の順序とか作業内容がわからないという意見も市町村から聞いております。

そういうこともあって、右下のほう、課題への対応として、市町村が集約・撤去に取り組みやすいようにしようということで、予算確保として、補助制度なりを拡充していく取り組みを進めているところです。ここで紹介しているのは、集約に伴って実施する撤去費用についてもその補助制度の対象として拡充したということです。

その下、隣接する橋について、撤去を補助する代替機能を持たせるために、撤去とあわせて交差点改良とか、道路拡幅をして、撤去した分の道路機能を違う道路に持たせる。そ

ういうセットになった事業については、重点的に国のほうで補助事業として支援していこうという考えで進めているところです。

5 ページ目をお願いします。5 ページ目は、これらのコスト削減をした上で、修繕費について、適正な予算等の確保ということで整理したものです。まず、将来必要となる予算規模の把握ということで、本来であれば、国が全体の予算規模の把握、将来必要となる予算規模について整理すべきところですが、まだそこまで至っていません。今までのデータの蓄積から徐々に集まってはいるのですけれども、まだ修繕費用なりのデータ不足等もあって、そこまで整理ができておりません。今日は、自治体のほうで独自に推計している例がありますので、そこを紹介させていただければと思います。

これらの自治体については、インフラ長寿命化基本計画に基づいて、推計値を出している自治体がいくつか存在します。上のほうは、その修繕費用について、将来推計を出している自治体です。これは独自の方法で出されているところです。北海道紋別市と山口県山口市です。現在の修繕費用が、これは維持管理も含んでいる費用ですけれども、2,400万円であったり、3,300万円。それに対しまして将来の費用について、将来50～60年間の推計値を年平均にしますと、それぞれ1.4億円、1.1億円と、約3倍～6倍の将来費用がかかるといった推計になっています。

参考で、右に市町村全体の橋梁補修費を市町村数で割って平均を出しています。これはマクロ的に見たものです。大体、年間の市町村の橋梁補修費は3,300万円。将来推計は、予防保全も含めての推計値になります。

その下の橋梁更新費用の将来推計。こちらは、橋梁を架け替えた事例についての推計をしたものになります。こちらについては、総務省のソフトを使っているのですけれども、その総務省のソフトは、60年で橋を更新して、あとは今までの工事の平均値から出しているというものです。これも全国で2つ、東かがわ市と中野市で現在の費用は、更新費ですが、年平均しますと3,600万円と1,000万円というところに対して、将来費用、40年間の更新費を推計しますと、年平均で1.6億円と1.3億円、大体6倍から13倍という値になっています。今後は、こういう市町村のデータがもう少し集まってくればなんですが、今のところ、下の※にありますように、行動計画において道路の推計値を算出している市町村はまだ全体の約5%という状態です。今後、行動計画の下の個別施設計画が出てきますので、それらの中で市町村の推計値、それからそれらを束ねて、国のほうでいかに全体の予算の規模を把握していくかというのが課題になってくると考えています。

右側は、予算の推計の中で課題になるものです。1つはライフサイクルコストの縮減ということで、今後、予算確保の中で、ライフサイクルコストを考えて縮減していこうと、直近の予算だけではなくて、50年間の予算を考えて設計していこうというものです。

2つ目は、新技術の導入によるメンテナンス費用の縮減ということです。先ほどもありましたが、民間技術なりを活用しながら点検なり、それから積極的に民間技術の導入を進めていこうというものです。

あと右下に、地方におけるメンテナンス費用の支援ということで、新たな施策は、総務省の交付税での支援になりますけれども、地方単独事業について、交付税で措置することを今年度から拡充しています。地方単独事業についての交付税措置、全体の約3割について、支援していこうという施策も進めているところです。

めくっていただきまして6ページ目に移りたいと思います。6ページ目は、地方と国の関わり方ということで、前回11月の議論のときにこのあたりについて意見を多くいただいたかと思います。地方を支援するために、専門チームの組織化とか、人材バンクを設置したらどうかとか、あと自治体間での技術者の共有をしてはどうかと。あと、管理について、面的であったり、一括したような管理をしたらどうか、民間資格も活用してはどうか、そのようなご意見をいただいたかと思います。それらについて、今の進め方について整理したものです。

左側に「これまでの取組みと課題」ということで、いくつかの項目、メンテナンスサイクルと項目について、工夫していることについて整理したものです。特に前回、面的な管理とか自治体支援ということで一括発注を推奨しています。点検・診断について、県なりが中心になって、市町村も含めた一括発注について進めているところです。あと、技術者の人材バンク、それから専門チームの組織化ということで、専門技術者等による技術支援、工法等の助言についても積極的に進めているところです。

これらについての組織図として整理したのが右側です。「取組みのさらなる充実」ということで、国全体でインフラメンテナンス国民会議、これは民間も入って設立しているところです。そのインフラメンテナンス国民会議と連携しながら、各地域で協議会、特に道路メンテナンス会議を今設置して、その中で市町村、県と一緒に事業を進めているところです。道路メンテナンス会議においては、県や市町村と、一括発注のやり方とか技術支援についてのやりとりとか、メンテナンスの優先順位を決めたり、そういうことを直轄の事務所を中心に今やっているところです。あと、この中で技術者については、民間資格も生か

しながら、その民間資格の制度について国のほうで位置づけをしながら進めているところ
です。

今後の課題としては、その右側の下にありますように、直轄国道事務所等による支援と
いうことで、支援をするに当たっても、直轄事務所の職員の身分とか、支援する際の予算
などについて、直轄国道事務所と研究機関の体制強化が必要と考えております。

続きまして7ページ目、広報関係、これらの国民への周知・理解の醸成ということで、
その「見える化」の充実について、今やっている取り組み、それから今後の取り組みにつ
いて整理したものです。道路メンテナンス年報は、平成26年分、平成27年分と2回公
表してきております。それ以外にも、国民の皆さんにわかりやすく、パネル展や式典なり
を行って、「見える化」計画を進めているところです。

右側に、今後さらに進めようということで、インフラメンテナンス大賞というものもさ
らに推進していきたいと、国土交通大臣表彰などで、住民参加などですぐれた取り組みを
された方を表彰していくということも進めていきたい。

7ページ右側の下のところで、占用物件、これも進めていきたい。占用事業者による点
検の実施状況について、5年ごとに、その占用の更新の機会を見つけて、点検結果のデー
タをさらにより深く集めていきたいと考えております。

めくっていただいて、以上、全体の今後の進め方として、8ページ目にまとめています。
ファーストステージ、点検・診断から、セカンドステージ、点検データ等を生かした修繕
の推進ということに平成29年度から移っていきたくと思っています。そのセカンドステ
ージから始まるものとして、先ほど説明した中で、特に集約化・撤去を推進したり、下か
ら2つ目の予算の確保については、将来必要投資額を出せるように検討をさらに進めたい
というものとか、地方への国の関わり方ということで、技術的支援の体制を構築したい。
これらを進めて、セカンドステージ、将来的には持続可能なメンテナンスの実現に向けて
のステージアップをしていきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまより以上のご説明に対してのご質問あるいはご意見を伺っていきた
いと思います。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。どうぞ。

【大串委員】 いろいろこれまで議論してきたことを非常に生かしていただいて、中に
いろいろなアイデアとして盛り込んでいただいて、非常に評価したいと思います。ありが

とうございました。

あと、最近、地域の建設業を含めていろいろヒアリングをしている中でちょっと気になるのが、9月以降の偏重発注が非常に多くて、なかなか人員を通年確保するという点においてまだまだ課題が生じているので、できれば通年で工事を平準化するような形での発注というのをもっともっと推し進めるような体制、つまりは、例えば長期包括制度もそうなんだろうけれども、長期にわたって見られるということになると、責任も生じてきますし、そういった長期包括契約を含めた、平準的に技術者を確保し、設備投資ができて、この地域に将来10年にわたってこれぐらいの工事量が発注され、これぐらいのメンテナンスが必要なので、そのために人員を確保し、技術を導入するといった見通しが立てられるような工夫がもう一步必要かなと思いました。

もう1点は、最近AIによる道路診断というのをなかなか地方も頑張っていて取り入れていますけれども、AIによる診断を地方それぞれの発注自治体が内部の業務プロセスにどう生かしていくかという視点がまだまだ欠けていまして、とりあえず診断して優先順位をつけていこうというところにとどまっていますので、そこでそのデータをもとに内部の業務プロセスまで効率化すると、また橋梁などを重点的に点検し、見ていかなければいけないところに人員を割けるようになってきていますので、現状はまだまだどうやって橋梁を守っていくかとかというところにとどまっていますので、次はもう一步先を見られるような視点でやっていただければと思います。これまでのところは本当にすばらしい内容になっていますので、どんどん推し進めていただければと思います。

以上です。

【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。

【勝間委員】 いいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 こちらの内容はとてもすばらしいと思います。ありがとうございます。

単純に、私がもし地方自治体だとした場合に、予算が一番心配でした。結局、将来、費用が下がることがわかっているけど、今現在お金がない自治体であれば、しかも3年後、5年後の費用が下がるという話ですよ。なので、とても厳しいんですよ。なので、今現在、この文書を見る限りでは、比較的穏やかな推奨策になっているのですが、計画とか、そういうものをつくった人たちに対してはいろいろ応援してあげますと、もう少し強制力のあるものにできるのでしょうかというのが質問です。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【朝倉委員】 一つは、点検のコストと信頼性に関することなんですけれども、多分、今日の資料をきちんと見るとどこかに書いてあるんだと思うんですけれども、例えば1橋当たりいくらぐらいとか、あるいは1スパン当たりいくらぐらいとか、その平均と分布がどれぐらいになっているとか、そういった情報は、各自治体が点検される時、大体目安はこれぐらいだというのは相互にわかると思うので、これぐらいかければいいんだということがわかる。そういった情報もきっと必要だろうと思うんです。

それとあわせて、資料のどこかに、診断結果には結構ばらつきがあるという結果がありましたね。これは、本当にきちんと、あるいは正しくというのはなかなか難しいと思うんですけども、正しく点検ができていのかどうかということはどうやって確認するのか。要するに、やったことにするというのはできるんですけれども、そのことによって本当に正しく評価されているのかというのをどこかでチェックしておかないと、ばらつきがかなり大きいということは、その危なさがあるということですよ。ですので、それはどこかでチェックしたほうがいいと思います。

点検のコストになぜ言及するかというと、点検のコストと修繕もしくは更新のコストというバランスだと思うんです。ですから、点検にコストをかけたほうが修繕と更新のコストは少なく済むというのだったら、それぞれいくらぐらいずつで、これぐらいだったらかけたほうがいいといった判断になると思う。なので、そのところを議論するためには、そのコスト感を出していく必要があるのではないかと。

それからもう一つ、済みません。橋梁とか、舗装とか、その損傷の具合を、これだけ点検のデータがたまってくると、そこそこ説明できる、モデルとは言いませんけれども、何らかのそういった関係がある程度明らかになってくるのではないかなと思うんです。具体的には、橋梁等の構造とか、材料とか、それからそれが置かれた自然環境の条件とか、あるいは交通量とか重量とか、そういったもので大体これぐらいのダメージを各橋梁は受けているはずだと、何かそういったものがわかるのではないかなと思うんです。仮に科学的な点検とか維持、修繕ということを言うのだったら、そういったものをあわせて分析していく必要があるのではないかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ、草野委員、お願いします。

【草野委員】 ご報告、ありがとうございます。やはり予算のことが一番、非常に、本当にこれで大丈夫なのかなと正直考えてしまうんですけども、まず4ページにある、撤去費が確保できないという地方公共団体のアンケートなんですけど、何か、ごめんなさい、これは本当に印象だけなんですけれども、新しいものをつくることには非常に積極的に前向きになれるけれども、過去のをきちんとビルドするというか、スクラップするというか、そういうことにはまだ非常に消極的というか、過去の亡霊にまだ支配されているのではないかなという気がして、断捨離というのが一つブームになっておりますけれども、何かをきちんと整理することでまた新しいものをという、この予算が、撤去費が確保できないと。私のふるさとなどに行くと、こういう隣の写真にあるような通行止めの橋とか、歩道橋とか、陸橋とかがたくさんあるんですけども、過去を振り返ることはもちろん大切なのですが、何か新しいものをするときに、撤去できないということにはもう少しこだわったほうがいいなということが1点。

それから、5ページで、現在の修繕費用と、それから将来にわたるということで、先ほど4倍の差があったり、あるいは長野県中野市に至っては13倍ということですよ。これはこんなに穏やかに受け止めていていいのだろうかと思ってしまって、適正な予算の確保が重要と書いてあるんですけども、これは現実的になかなか難しいのではないですか。だから、今あるものをメンテナンスすることはもちろん重要なんですけれども、そこに何をとりかという優先順位みたいなものも、先ほど勝間委員がおっしゃったけれども、ある種強制的なというか、そういうものがない限りは、ずるずると膨らんでいくという予感がしてなりません。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。では、兵藤委員、お願いします。

【兵藤委員】 ここで出てくる地方自治体がイメージされているのは、基礎自治体、市町村のようなイメージで、ただ、そうはいつでも、都道府県の果たす役割というのもそれなりにあるはずとは思っています。さっき話が出ていた技術者の共有とか、そういう意味では都道府県がどういう役割を果たすべきかという文言が何かあったほうがいいかなという気がいたしました。

それからあとは、これを見て思い出したんですが、4ページの橋梁の撤去ですね。私も、静岡県道路技術審議会では歩道橋の撤去というマニュアルをつくったことがございます。そのときは、もともとは東京都のマニュアルを参考にしたのですが、ちょっと歩道橋に関しては普通の道路と違って、もともとの利用者がいたり、それから通学路になっていたり

とか、それなりの細心の注意が必要かと思しますので、何かそういった情報の共有をする機会があればと思しますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 4点ほど申し上げます。

1つ目は、今お話が出ていましたけれども、5ページのところで、紋別市と山口市の例があって、将来は同じなのですけれども、現状でも、橋の数が10倍ぐらい違うのに費用は2倍は変わらないわけです。とすると、本当に橋が違うのか、それとも何かデータのとり方とか評価の仕方が違うのかというのが明確ではありません。橋は落ちたらいけないので、事前に予防保全するから、必要な保全費用の見積りに幅があることになります。そういう意味では、正確な耐用年数のデータがない中での試算であると理解しています。ということですので、いろいろなデータを集めていただいて、より正しいといえますか、真のデータを探させていただく作業が必要になると思います。それが1つ目です。

2つ目は、撤去等々に補助金を出すようになりましたので、従前よりも随分合理的な選択がなされるようになってきたのだと思いますが、合理的な選択が適切にできるような仕組みをよく考えなければいけないと思います。よくあるのは、橋が古くなってきて落ちそうなのだけれども、しばらく通行止めにしておいて、台風が来て落ちたら、災害復旧費で100%補助金で更新しようというようなことでは、合理的な選択をしていることにならないと思います。どのような仕組みがトータルのコストを下げることができるのかという視点で、合理的な制度設計を考える必要があると思います。

3点目は、予算の話で、せっかくの機会ですから、道路メンテナンスのために新しい税金をつくりましょうと一言言っておきたいと思います。環境税とか、そういうものには新しい税金をつくっている中で、道路インフラの維持にかなりの費用が必要だとするならば、そのような提案をしてもいいと思います。

4番目なのですが、先ほど基礎自治体という話が出ましたが、県によって随分状況が違うようで、県道が非常に多い県と、市町村道が非常に多い県がある。そうなりますと、市町村道が多い県については、市町村のほうに何らかの措置が必要であると思います。前にも申し上げましたように、広域農道とか広域林道というのは、つくるときは農水省の予算ですごく立派な橋をつくるのですが、それが市町村管理になってしまっているのです。市町村ではそのような橋梁等の維持管理ができないのではないかと懸念

を感じます。そこで、地域間の連携を強めるような道路については、市町村管理のままです。市町村に任せておいていいのか、少し異なる措置を考えるのか、その辺のこともそろそろ検討し始めてもよいのではないかと思います。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。4ページに、先ほどのご説明の中で、「進める順序、作業内容がわからない」とか、「利用者等の理解を得る手法がわからない」とか、こういった類いの話というのは、道路だけではない、いろいろなところで出てくるわけですが、今回のメンテナンスというテーマで言うと、一応議論として、今日の話の中には、橋梁などの非常に大型のインフラに対するメンテナンスと、それから標識の集約とか、舗装面がちょっと傷んでいるからどうしようかみたいな非常に軽微な、比較的デイリーなメンテナンス的なものが混在しているのだけれども、ちょっとそこら辺を分けていただくほうがわかりやすいなというのが1点です。

それで、前者に対しては、例えば都計道の見直しの議論などもそうだったし、ある程度ネットワークとして考えていって、効果と費用の関係はもちろん見ていくわけだけれども、そういう中でそれぞれの自治体さんなりが責任を持って将来の姿を見せられていくような、何かそういうものと同時に、この「わからない」などということに対応させていかないといけないんだと思うんです。インフラ一本一本の寿命化計画というのであれば、それはそれで、必ずこの道路のこの部分は重要だというのがはっきりしていれば、それは議論は要らないけれども、ただ、こういうローカルになってくると、そうではないわけだから、そのあたりのガイドライン的なものまでは国として見せてあげてもいいのではないかなという感じがします。それが1点です。

それからもう一個のもっと軽微なものは、先ほど兵藤先生から歩道橋の撤去の話がありました。あれなどもまさにそうだと思いますし、それから道路に関係する附属物もいっぱいありますから、それで最近だと、自転車のための空間をきれいにしてほしいとか、ああいうものもメンテナンスのときに同時にちょっと工夫して、従来と違う方法を知っていたら、あるいは従来と違う方法というのは、いろいろな材料もあるし、作り方もあるでしょうけれども、そういうことがもう少し共有されていると、そういうタイミングでいいものができるかもしれないんです。そのときにも場合によっては、合意形成とか、いろいろ出てきますから、そのあたりはもう少し狭い意味でのコミュニティとのある種の連携を

とりながら、そしてそれも長い期間、その後も使っていくので、一緒に使っていくのだという、そういう意味での将来が共有できるみたいなことであれば、もっと望ましいので、そういうローカルな観点からのガイドラインなのか、進め方なのか。対象とするものごとに一個一個別々に考えていくというのだと、どうも効率が悪いから、いろいろな機会が出てきますので、比較的統一的に対応できるような考え方を整理してあげて、これも国が直接やるものと、それから自治体にもやってもらうものということを考えてもらうと、とてもいいのではないかなと思って見ていました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。一通り、委員の方々からご質問・ご意見を頂戴いたしました。私もちょっとございまして、質問しますので、それが終わってから、まとめてお答えいただければと思います。

最初は、これは何人かの方もおっしゃったのですけれども、せっかくいろいろな点検をしてきて、そのデータが整備されつつあって、それが前に進んできつつあるのだけれども、今日は、2ページのⅡからⅠでやると1で済むのだけれども、ⅣからⅠへいくと25倍に上がりますよというデータを出していただいてよかったと思うんですけれども、こういったことをもっと充実させると、左側の経過年数のメンテナンスイメージ、ライフサイクルコストとか、本当にアセットとしてのコストがきちんと節約されて、いいメンテナンスができますよということの実質化を急いでいただければありがたいなと思いました。そのときの考え方は、これもいろいろな意見が出ましたけれども、今日は自治体単位でというデータの取りまとめをいただきましたけれども、規模の違いとかというのはなかなかよくわからないので、橋梁数とか人口でいろいろな形で基準化して、比較ができやすいようにすればいいのにと思いました。それが1点目です。

2点目は、国の関わり方を増やしますということでございます。これは本当に賛成でございまして、県に果たしていただく役割も大きいと思うんですけれども、国もそれと同様に大きいと思っております、実際に道路のインフラ、道路メンテナンス会議等でも、国がいろいろな貢献をされていると思うんですけれども、これは設置法の話になるのか、あるいはその次の省令レベルぐらいの話で済むのかどうかわかりませんが、国の事務所の業務は決まっているわけで、こんなところで発言していいのかどうかかわからないんですけれども、そこから若干はみ出ている可能性がなきにしもあらずだと思っているんです。そのところをきちんとセットアップして、きちんとできるようにするということが、ど

うもまっとうな態度ではなかろうかなと思います。TEC-FORCEについては制度改革されて、非常によかったと思うんですけども、それに続いていただければなと思いました。

3点目でございます、民間の力をとというのも、本当に大事だと思います。ですけども、例えばコンサルタントの人とかと話をしますと、どういう状況にあるのかよくわからない、したがってコストあるいはそのリスクがよくわからないから、そういうところでビジネスをしていくのはちょっと大変だよといったお話を伺ったりします。ですから、先ほどの点検結果の情報のオープン化とか、あるいは、これは大串先生が最初に言われましたけれども、地域の建設業というのはある種のインフラですから、非常に大事ですので、そこどうまい関係を結んでいく。長期包括契約という言葉を使われましたけれども、そういうことをすると、結果的に安くなるし、それは地域の建設業にとってもいいことになる。そのことが国民にきちんとわかるような形で契約をすとか、効果をアピールするといったことが非常に大事だなと思ひまして、何かやるということがいっぱいあるかと思ひますけれども、セカンドステージをぜひ頑張っていただければなと思ひました。

以上でございます。お答えいただければと思ひます。

【道路保全企画室長】 順不同になるかもしれませんが、済みません。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【道路保全企画室長】 まず大串先生のほうから、地域の建設業のことを考えて、平準的な発注と将来の人員確保と、短期的な発注の平準化と長期的な将来の発注だと思います。

短期的な発注については、前から言われている、4月・5月には発注が少なく、それで偏っているというのがあるので、そういうのも省全体で平準化国債等を使いながら、なるべく年間を通して仕事が続けられるような工夫もしています。それは短期的な対策です。

長期的な対策になりますと、将来の人員確保のために、先ほどビジネスの話もありましたけれども、どのぐらいの事業規模があるか、予算規模があるか、そのビジネスとしての拡大があるかということだと思いますので、これについては、今後、まさに今の点検結果とか修繕のデータが集まって、どれぐらいの規模が必要かというデータを出していくことによって、将来的にどれぐらいの事業にするかというのが見えてくるのかなと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。加えてなんですけれども、例えば、今はものすごく人材のとり合いなんです、いろいろなところで。だから、そのメンテナンスというのは、非常におもしろくてチャレンジングですよということをすごくPRしていただいて、

若者を引きつけるような産業ですよというところに持っていくには、長期的な視点で就職しても大丈夫という安定感も必要ですし、プラスアルファでいろいろ新しい取り組みをなされているということも必要ですので、ぜひそういったところを含めての発注体制ということをお願いしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 続いて、どうぞ。

【道路保全企画室長】 あと、AIの診断等もあって、そういう新技術のAIの技術もどう生かすかというので、おっしゃるとおり、市町村だけだと、それを生かすのはなかなか難しいので、今メンテナンス会議で国・県・市町村が集まってやっていますので、そこであるべく、たけている組織がちゃんと市町村等に情報共有をしてやっていくようなことを考えていきたいと思います。

【大串委員】 よろしくお願ひします。

【道路保全企画室長】 次が、勝間先生からいくつか出ましたけれども、まず予算の心配については、全体の予算の確保なんですけれども、今日出した資料で、先ほどの5ページ目のところで、草野先生からもありましたけれども、上のほうの3倍になっていて、もう壊滅的で、下のほうは1,000万円に対して1.3億円でという話もありましたけれども、下は更新、要するに橋の架け替えの費用になっています。上は橋を修繕しながらという費用になっています。壊れるまでほっておいて壊していくと、更新、下のほうの費用だけになってしまう。それをなるべく早く、点検結果で少し悪くなったら、それをもとに戻すということを繰り返していくということを進めていきたいと。それは上のほうになってくると思います。上のほうの修繕費用でもまだ現在の費用よりも全然足りない状況ですので、ここは将来的に本当にどのぐらい必要かということをもう少し詰めた上で、あとコスト削減をどうするかと、さらにさっきの集約・撤去についてどれぐらいできるかということも考えていきたいと思います。

【勝間委員】 済みません。ですので、今の延長上だと結構厳しいので、枠組みそのものを見直す必要があるのではないのでしょうかというのが質問なんです。

【道路保全企画室長】 まず全体の費用がどれぐらいまで必要かというのを考えて、確かに枠組み全体を考える必要があるかもしれませんが、そこまで言えるのかどうかというのは、まずちょっと将来予測をしてからと思っています。

【勝間委員】 だから、仕組みとして、将来の費用を削減する前に、現在の予算を増や

すという枠組みが私はあるように思えないんです、現状に。なので、そういうものを創設しないと厳しいのではないのでしょうかということを質問しています。

【道路保全企画室長】 将来の予算の創設ということで、インフラ、メンテナンス税金とかという話もありましたけれども、それはちょっと大きな話なので、よく検討させていただくということで、メンテナンスのための税金をつくるというお話と一緒にだと思います。そこはまた検討させていただきたいと思います。

あと、朝倉先生のほうで、点検のコストと信頼性、点検の診断結果のばらつき等についての整理というお話もあったと思います。今日の時点ではまだ、1橋にいくら、点検がどのぐらいかかっているかという、ちょっとそこまで整理できていないので、そこは整理していきたいと思います。そういう中で、診断結果にばらつきがあるというデータもありますけれども、そこも、そのばらつきの原因についてまだ深く分析できていないところです。ものは同じなのだけれども、点検が悪いのか、それとも管理の状況が悪いのかというのがありますので、そういうのも整理していきたいと思います。

ちなみに、自治体の点検を国が後で検証した事例もいくつかあります。3自治体で検証しているのですけれども、自治体の点検と国の点検で結果が違ってきたりしています。それが悪いほうに振れたり、良いほうに振れたりして、両方あるので、一概に自治体が甘いとか辛いとかということはないので、もう少し分析が必要かなと思っています。

あと、同じですが、データを集めて、損傷の具合についても、構造とか自然条件とか、そういうもので整理するところまではまだいけていないので、もう少しデータが集まったら、整理していきたいと思います。

あと、撤去をもうちょっと積極的にするようなインセンティブのお話も草野先生からあったと思います。今、撤去の補助制度は創設しているのですけれども、撤去のときに大事なのは、撤去にあわせてほかに代替の交通機能を持たせるかというのが議論になってくると思うので、そういう代替の交通機能を持たせるような整備もあわせてやるときに重点的に支援していくような、それで全体的な予算を減らしていくような、撤去とあわせて交通機能を補填するような事業もやっていくときに支援して、全体の予算を減らしていく、そういう工夫もやっていきたいと思っています。

あと、兵藤先生のほうで、都道府県の役割もあるのではないかと。おっしゃるとおりで、メンテナンス会議は国・県・市が入ってやっていますので、県が積極的に全体の市町村を一括して発注とか、技術者の制度、技術者も国だけではなくて、県のほうで技術センター

を使ってやったりもしていますので、そこは県の濃淡もありますので、各地域でありますメンテナンス会議でいろいろ議論しながら、県の役割も十分お願いしていきたいと思いません。

あと、歩道橋の撤去のデータは今はないので、また歩道橋についてもどのような撤去をしているとか、データは整理していきたいと思えます。

あと、太田先生の、さっきのデータの中で、紋別市と山口市で橋の数が違うのに今の修繕は同じというのも、まだこのデータの出し方について市町村にはっきりとヒアリングしたわけではないので、これはどういう出し方をしたかまではわからないんですけども、おそらく今までは、点検して悪い橋があつてやるのではなくて、ある程度決まった予算でやってきた感もあるので、橋が、どこが悪いではなくて、毎年決まったような予算でやってきているところもあるかなと思えます。それが、点検した結果で悪いところが見つかって、それに対処するということになる、橋の数ともリンクしてくるのだと思えますけれども、実際にどのようにやっているかというのは、もう少しヒアリングして確認していきたいと思えます。

あとは、屋井先生の、ガイドラインなり、重たい橋梁等の修繕、それから軽微な修繕とをもう少し分けて、特に橋梁とか重要構造物についてはネットワークとして考えるべきではないか、軽微なものについてはもう少し情報を共有していくべきではないかというお話だと思えます。おっしゃるとおりで、軽微なものについては、さっきのメンテナンス会議なりでもうちょっと市町村なりとも共有するし、あと住民の方々とも、最近道路協力団体等も生かしながらやっていくことが考えられるかなと思えますので、ネットワークについては、撤去の話とリンクすると思えます。撤去するときどういうネットワークを持たせるか、そのときに道路機能を持たせながらどれを排除していくか、優先順位の考え方ですけれども、まだなかなか撤去の事例がないので、そこは撤去の事例も見ながら、もう少し議論させていただいて、ネットワークの重要性を考えながら、どれを撤去するか、どれを優先するかというのを考えていくのかなと思えます。

あと、石田先生の、もっとデータを充実すべきであるというのは、おっしゃるとおりなので。

【石田部会長】 頑張ってください。

【道路保全企画室長】 今日は出せるだけ出しましたけれども、もうちょっと整理させていただきたいと思えます。

あと、国の事務所の業務についても、引き続き考えていきたいと思えます。

民間の話は、先ほどの屋井先生の話と一緒に、今後そういう将来性を見据えていきたいと思えます。

【石田部会長】 ありがとうございます。今のご説明に対して、違うとかということがありましたらお願いしたいのですけれども、違うという方は、もう反論されましたので、よろしいですね。ありがとうございます。

それでは、次のトピックでございます占有物件の維持管理等についてのご説明をお願いします。

【道路利用調整室長】 道路利用調整室長の海野でございます。お手元の資料3、「占有物件の維持管理等について」に基づきまして説明申し上げます。

まず、表紙をおめくりいただきまして、1ページで道路占有制度の概要について説明申し上げます。ご案内のとおり、道路に一定の物件を設けて、継続して道路を特別に使用する行為を道路の占有と呼んでおります。占有物件には、地上に設置されるものだけでなく、道路の地下や上空に設置されるものも含まれます。

道路の占有を行おうとする場合には、道路法に基づく道路管理者の許可を受けることとされております。この占有の許可に際しましては、道路管理者におきまして、道路の構造保全や円滑な交通の確保の観点から必要となる条件を付すことが可能となっております。占有の許可は、資料右下部分に記載しておりますような要件に基づきまして、一般交通の用に供するという道路の機能を阻害しない範囲内で行うこととなっております。

続きまして2ページでございます。道路の占有は、道路の構造とか交通に支障を及ぼし得るものでございますので、一般交通の用に供するという道路の本来の機能を阻害しないようにするための制度的な対策が重要となってまいります。そのような観点を踏まえまして、現在の法令に基づく占有制度の主な課題の全体像を示したものが、こちらの2ページの資料でございます。

例えば、道路構造等への影響という側面に焦点を当ててみますと、占有物件の老朽化等に起因した路面陥没等の発生、あるいは占有物件の設置等のために必要となる占有工事に起因した既設占有物件の損傷や道路舗装の劣化といった事象も見られます。

国の管理する直轄国道におきましては、占有物件の安全確認を実施する取り組みを既に行っておりますけれども、占有物件の維持管理等のあり方につきましては、路面陥没の主因となる空洞の調査のあり方や、占有工事の適正な実施のあり方も含めまして、制度的な

措置に関する検討が必要と認識しております。

また、占用料に関しましては、平成19年度以降3年ごとに見直しを行ってまいりまして、今月から新たな占用料の単価での運用を開始したばかりのところでございますけれども、今後、占用に派生する渋滞等の各種の影響を加味した占用料の可能性につきまして、十分な検討が必要と認識しているところでございます。

これらの占用物件の維持管理のあり方と占用料制度のあり方が、今回ご議論いただきたいと考えております内容でございます。

なお、占用制度をめぐる課題につきましては、そのほかにもいくつかございます。例えば、占用制限に関しまして、災害発生時に倒壊した占用物件が緊急車両の通行を妨げるといった事象が発生した経験を踏まえまして、平成25年の道路法改正で、災害対策の観点からの占用制限を可能とするための制度改正が行われたところでございます。

直轄国道におきましては、昨年4月以降、緊急輸送道路における電柱の新設を禁止しておりますけれども、このような取り組みを地方公共団体が管理する道路にも促す可能性につきまして、昨年11月の本部会でご議論いただいたところでございます。

不法占用の問題につきましても、道路管理者による行政指導等を実施しているところでございますけれども、昨年の道路法改正によりまして、道路管理者が一定の条件のもとで速やかに物件を除去できる措置が新設されましたので、その運用状況も見きわめながら対処してまいりたいと考えているところでございます。

続きまして3ページでございます。占用物件に起因する道路の安全性等への支障に関しましては、大別して2つの問題がございます。一つは、占用物件の損傷等によりまして路面陥没が発生しているということでございます。いま一つは、占用工事の際に既設の地下埋設物件を損傷してしまったり、あるいはその工事完了後の道路の復旧が不適切で、舗装劣化が発生したりする事象が発生しているということでございます。

続きまして4ページをご覧ください。先ほど申し上げました占用物件等に起因して発生する路面陥没の事例とその要因についてでございます。資料の左側は、上下水道管の老朽化によりまして、近年、大阪市や沖縄県の宜野湾市内で発生した路面陥没の事例でございます。右側が、平成27年における路面陥没の要因について分析したものでございまして、直轄国道の場合、発見された153カ所の路面陥没のうち、グラフ内、ブルーの囲み部分にありますとおり、全体の約16%が占用物件に起因する陥没となっております。この比率を人口集中地区限定で見ますと、約33%に及んでいるところでございます。また、政

令市管理道路の例におきましては、占有物件に起因する路面陥没が約64%を占めております。

続きまして5ページでございます。こちらは路面陥没の主な発生原因を大別したものでございます。左側が、陥没の原因が占有物件の損傷である場合の例でございます。上下水道管の破損箇所イメージを示しております。破損箇所から路面下の土砂が吸い出されて路面が陥没したというものでございます。右側は、地下の構造物と土工部との境界部分におきまして、雨水の浸入や地下水の変動等によりまして土砂が流出いたしまして、緩みが生じた地盤に空洞が発生して路面が陥没するというものでございます。

続きまして6ページでございます。先ほど申し上げましたとおり、路面陥没の主な要因は、占有物件の損傷に伴う空洞の発生によるいわゆる占有者起因のものと、構造物と土工部との境界部における空洞の発生によるものとに大別されます。

まず左側の占有物件の損傷について、想定される原因といたしまして、占有物件の維持管理が必ずしも十分ではないということが考えられます。下水道、ガス、電気、電気通信等の一部の占有物件につきましては、個別の法令におきまして設備の維持管理に関する規律が設けられておりますけれども、これらが十分な内容となっているか、検証が必要と思われれます。また、これらの規律に基づきまして、各設備の維持管理が実際に適切に行われているかということにつきましても、あわせて検証が必要と考えております。

そのような検証の結果も踏まえまして、占有物件の損傷を未然に防ぐための対応の方向性として、各占有物件の維持管理のあり方に係る検討状況や点検技術の向上等の状況も見据えながら、道路地下空間における占有物件の維持管理のあり方に関しまして新たな基準を設ける必要性について検討することが必要と考えております。また、占有物件の損傷によって生じた空洞に対して小規模な段階で適切に措置するための対応として、路面下の空洞調査が考えられますことから、そうした空洞調査の実施のあり方等につきましても検討が必要と考えております。

次に、右側の占有物件の損傷以外の要因で空洞が発生する原因として、路面下の空洞の状況について必ずしも十分に把握できていないということが考えられます。空洞の調査等に関する道路管理者と占有者の役割分担につきましても、必ずしも一義的に明確なものとはなっていないのが現状でございます。

このような課題への対応の方向性として、路面下の路面調査が考えられますので、その実施のあり方や役割分担のあり方につきましても検討してまいりたいと考えてお

ります。

次の7ページにおきましては、ご参考までに、直轄国道における占用物件の安全確認に係る近年の取り組みを紹介しております。具体的な取り組みの内容といたしましては、資料左下にございますとおり、占用物件の新規占用許可時や許可の更新時におきまして、占有者による安全確認を許可条件に付与することとか、占有者による直近の点検結果を確認することを通じまして、道路管理者が占用物件の安全確認を行うこととしております。また、特に道路構造や交通への影響が大きい電柱、電線、地下管路等のいわゆるライフライン物件につきましては、占用許可後5年経過時に占有者が直近の点検結果を確認することとしております。

現在の直轄国道における占用許可条件には、資料右下に示してございますように、占有者が占用物件を常時良好な状態に保つように管理する旨に加えまして、占用物件に異常が発生して道路構造等に影響を及ぼし得る場合には、その状況や対応措置の概要を道路管理者に報告するといった旨が付されることとなっております。

次の8ページでございますけれども、こちらは先ほど申し上げました個別の法令における維持管理義務に関する主な規定の概略でございます。例えば下水道に関しましては、下水道法令におきまして、一定の箇所に設置されている下水道管について、5年に1回以上の目視等による点検が義務づけられておりますけれども、詳細については割愛させていただきます。

続きまして9ページでございます。こちらでは、占用工事に起因する問題について紹介しております。上段が、道路の掘削時に既設の占用物件を損傷するケースでして、その主要な原因といたしまして、地下に埋設された占用物件の正確な位置情報が把握されていない場合があるというのが実態でございます。下段は、占用工事に伴う道路の掘り返しによる舗装劣化についてでございます。地下に埋設された占用物件の占用工事におきまして、占有者による舗装復旧時の締め固めが不十分で、舗装にでこぼこ等が生じる結果といたしまして、道路の通行に悪影響を及ぼすケースが発生しております。また、このような舗装劣化は、景観の観点からも悪影響を及ぼすことが考えられるかと思ひます。

続きまして10ページでございます。このような占用工事につきましては、道路法令におきまして一定の基準が設けられております。具体的に申しますと、工事の時期あるいは道路の復旧方法等が道路法施行令に定められておりまして、例えば占用のために掘削した土砂を埋め戻す場合には確実に締め固めるといったことが規定されております。しかし、

先ほど申しあげましたように、道路に悪影響が生じるケースが完全には排除されていないというのが現状でございます。

資料上段の掘削工事で既設の地下埋設物件を損傷してしまう原因をさらに分析いたしますと、占用物件の埋設予定地に支障があった場合がその典型となっております。とりわけ、その占用許可の申請時に提出されることとなっております予定図面上の埋設位置と異なる位置に占用物件が埋設されたときに、その情報が道路管理者に報告されない場合があります。そういった場合に、道路管理者が保有する予定図面を参照して他の占用者が道路を掘削いたしますと、既設の占用物件の損傷に結びつくといったこととなります。こうした現状への対応の方向性といたしまして、道路管理者が占用物件の正確な位置情報を把握するための方策につきまして検討が必要と考えております。

また、資料下段の占用工事に伴う掘り返しによって舗装劣化が生じる原因につきましては、復旧時に確実に締め固めると規定されているにもかかわらず、これが適切に行われていない場合があるということがございます。こうした現状への対応策といたしまして、占用者が掘削した土砂の埋め戻しに際して、十分な締め固めの実施を担保するための方策、あるいは舗装劣化の原因が占用工事であると判明した場合の原状復旧のあり方について検討が必要と考えております。

続きまして11ページをお開きいただけますでしょうか。こちらは、占用料制度のあり方についてでございます。現在、道路の占用料につきましては、次の12ページをちょっとお開きいただければと存じますけれども、こちらに記載しておりますとおり、公共用物としての道路に物件を設置することに伴う占用主体の権利の対価を徴収するという考え方に基きまして徴収しております。具体的には、この12ページの赤囲みの算定式にございますように、地価にほぼ相当する道路価格にいわゆる賃料水準相当の使用料率というものを乗じまして、さらに占用面積を乗じまして、必要に応じて土地利用の制約に伴う修正率ないし減額率を乗ずるという形で、占用物件ごとの占用料単価というものを算定いたしまして、その単価が法令に規定されているところでございます。

11ページにお戻りいただきまして、この占用工事に関する占用料につきましては、占用許可が占用物件本体に加えまして占用工事の実施の方法あるいは時期にも及んでいるということを踏まえまして、これまでは占用物件本体に係る占用料とは別に徴収するということはいたしておりませんでした。しかしながら、占用工事では、実際にその道路が排他的に使用されまして、渋滞等の外部不経済の原因にもなり得るといった要素も踏まえまし

て、今後は占用工事の使用面積に応じた占用料を徴収する方向での見直しが必要と考えております。これに加えて、さらなる占用料のあり方に係る課題といたしまして、具体的な外部不経済の程度に応じた占用料の算定の可能性につきましてもあわせて引き続き検討してまいりたい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。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございました。

それでは、ご質問・ご意見がありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【朝倉委員】 一番最後にありました占用料制度のあり方のところなんですけれども、これは占用工事による外部不経済を占用料で回収するということだと思うのですが、これをちゃんとしようと思うと、例えば工事渋滞がどれぐらい発生しているかということをやちゃんと計測しないといけないんです。そうすると、その計測するためのコストが相当かかるので、これは上手に考えないと、コストを計算するために余分なコストがかかってしまうという問題になる可能性もあるので、ちょっとそれは、悪いというのではないんですけれども、やること自身は悪くないけれども、その計算はなかなか難しいかもしれない。

それから、この占用料の収入はどこにいくのですか。これもあわせて考えないとけない。

それからもう一つは、この占用工事による外部不経済というのとよく似たのは、事故が起きたときに、その事故の影響で、例えば、いつぞや首都高速で火災があったときに、タンクローリーの会社が料金収入を確か弁済しないとけないという話がありましたよね。ああいう料金にフィードバックされる話はわりとわかりやすいんですけれども、あのときも、首都高上で起こった渋滞の分をあの車の会社はきっと払っていないと思うんです、いくら何でも。なので、若干問題があれば、これも一緒にするように思われるかもしれないけれども、これまでこういったことのコストをはかって、いくらぐらいかかっているかということは、必ずしも一個一個の案件について評価されているわけではないので、そのことも議論した上で、この占用工事による外部不経済の占用料化というのは議論したほうがいいのではないかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【勝間委員】 今まで占用料というのはかなり低く設定されていると思うんです。とこ

ろが、ガス・電気が自由化しまして、送電線や発電その他が全部自由化してくると、公共事業でない人たちが、いわゆるわりと公共的な心を持っていない人がこういうものに参入する可能性が今後増えてくる。そうすると、多分今までより問題が大きくなる可能性が高いと思います。そうなってくると、では占用料をそもそも上げるのかとか、あるいは多分昼間と夜で占用料は変わらないんですよね。でも、駐車場などで違うのは当たり前でないですか、平日昼間が高くて、夜は安いといった、交通のボリュームに合わせて。なので、この占用料そのもののあり方というのは、多分もう少しちゃんと見直す必要があるのではないのでしょうか。そのコストをもって、多分メンテナンスとか、構造とか、穴が開くかどうかの点検とかということを全部賄わなければいけないので、この占用に対して、もちろん公共的な要素による経済への貢献もありますので、そういうものを踏まえながらも、ではこの占用料は果たして見合っているのかどうかということをもう少し計算することを推奨したいと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【大串委員】 私がお願いしたいのは、どうしても災害等で警戒しておかないといけないような指定道路というのはいくつかあると思うんですけども、そういったところの道路の占用料に関しては、なるべく地下埋設等が進むように、高い修正率を掛けていただきたい。そういうことが可能なのではないかなと思います。実は、そういうところで占用物が道路を塞いでしまって救助等々の車両が通行できないというのは甚大な被害をもたらしますので、そこの修正率を、減額する方向ではなくて、非常に大きく加算するような数式もあっていいのではないかと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ほかにはいかがですか。よろしいですか。太田先生、どうぞ。

【太田委員】 これは安全に関わることなので、しっかりと制度設計をしてほしいと思います。その場合、道路管理者側は道路が健全であることを確認したい。一方、例えば下水道事業者は、市町村ということになります。下水道管がきちんと整備されており迷惑をかけないような状態であることを確認したいという場合に、下水道管が道路にある場合に、どちらが点検したほうが効率的なのか。一緒にやればいいのかとも思うし、何か最近の新しい技術で、道路管理者側が検査をした結果、何か地下でおかしなことが起こっているのがわかるのであれば、道路管理者側から各占用事業者に、ここはおかしくなっているぞということと言えるのかなと思います。いずれにしろ不幸な話なので、共同で何かで

きないかなと思います。そういう意味では、10ページ目のところの埋め戻しのときにおかしなことがというのであれば、道路管理者側が埋め戻しの作業を監視するというのも一つあるのかなと思います。これは、最少のコストで最大の効果が上げられるように、制度上の工夫を考えていただければ有難いというのが一つです。

もう1点は、最後の占用料の概念なのですけれども、これは非常におもしろいと思います。今、朝倉先生がおっしゃったように、正確に計算するのは非常に難しい。ですけれども、これは考え方として整理してからかかったほうが良いと思います。高速道路の車種間の料金比率を考えると、受益者負担側の考え方でいくか、原因者負担側の考え方でいくかという2つの話があります。今ご提案されようとしているのは、社会的費用も含めて、費用のほうからアプローチしようとしている。だから、原因者負担の考え方を採用しようとしていることになる。一方、これまでの算定方法は、土地の地価から割り戻しているということなので、それを借りるという受益に基づいて算定しているという考え方だと思います。一般的な考えからいうと、受益者負担のほうが原因者負担よりも価格が高いように思われます、普通は。ところが、現状は逆転しているので、費用のほうを計算しましょうという話になっているような気がします。そういう意味では、根本的な考え方を整理して、受益というのは本当に地価ではかっていいのだろうかも含めて、考え方を整理の上で一歩前に進んでいただくのがいいかなと思いました。その結果として平均値を出すので、渋滞の問題なども平均はこのぐらいでしょうといったやり方もあると思いますし、考え方を整理するのも一番説得力があるのかなと思いました。

【石田部会長】 どうぞ。

【屋井委員】 1点だけ、質問になってしまうかもしれませんが、7ページの一番下のところです。平成26年3月という、この件なんですけれども、これが実施されているということは大変結構だとは思いますが、国道利第28号とは何か、はっきりわからないので教えていただきたいのと、これが一定程度根拠になるということで、何か占用物件の問題が生じたときに、管理瑕疵というか、何とかなのか、利用瑕疵といふのかな、占用側に問題があるのだということの一つの根拠になるのだと思いますけれども、わからないといふか、教えていただきたいのは、先ほどの5ページの右側の図面のように、明らかに古い水道管や下水道管で、そんなことは目視できないわけだし、何か問題が起こりそうだったら、わかればいいけれども、起こった後にということが現実が多いでしょうから、なかなか日常的なメンテナンスは厳しいわけです。5ページの右側のように、何らかの問題が

起こっているときに、占用物件側が原因で起こっていると言えなくはないんだけど、存在によって起こっていると言えなくはないんだけど、上に重交通やいろいろ載っていて、道路が道路としての交通機能を持って利用されている中で起こっているというときに、責任関係でいうと、その原因というのはちゃんと特定されるものなのですかというのが聞きたくて。だから、いわゆる裁判などいろいろなことも、今後、料金を変えていたり、あるいは占用の許可を変えていたり、いろいろな工夫をするのは大変結構なことだと思うんだけど、そのあたりの法律的な整理というのはできているのですかということをお伺いしたいと思います。

【石田部会長】 ほかに、よろしいでしょうか。

私は、ちょっと教えてほしいんですけども、陥没事故がこんなにたくさん起こっているというのはちょっと驚きだったんですけども、そのときに、占用物件に原因があると完全に特定できているときは、原因者がきちんと修復は負担していただけているんだと思うんですけども、それで正しいでしょうかということが一つです。

それと絡むかもわからないんですけども、どっちが悪いのかと、多分よくわからない場合も結構あると思うんです。そういうときの考え方というのはどうするのだろうかということとも絡むのだけれども、8ページには、占用者がちゃんとしなさいよと定められているわけですけども、先ほど太田先生もおっしゃいましたけれども、最近の地中レーダーとか音波探査技術とか、何か全部一緒にやったほうが効率的だし、いろいろな意味でいいのかなということがあるのではないかなと思うんですけども、手戻りを防ぐとか、コストを少しでも安くするとかという、そういう新しい、例えば大綱のあり方とか、こういう占用物件を含むような点検システムのあり方についての研究を進めるとか、そんなことも必要なのではなからうかなと思いますが、いかがでしょうかということです。

あと、今回このようにきちんとしましょうということは、必要なことだと思いますし、いいと思うんですけども、こんなことは心配のし過ぎかもわかりませんが、そうすると、例えば電線地中化へどんな影響が出てくるのだろうかということ、よくわからないんですけども、何かそういうことに悪影響を及ぼすようなことがあるような気もしないんです。ですから、そういう方向よりはむしろ電線地中化が進むような占用料のあり方とか許可条件のあり方という方向で、これは先ほど大串先生がおっしゃった緊急輸送道路の安全性確保の問題などもそうだと思いますけれども、そういう、何を目指して考えていくのだということもぜひずっとお考えに入れていただければなと思いました。

以上でございます。お願いします。

【道路利用調整室長】 ご指摘、ありがとうございます。

まず、朝倉先生から、占用料に関しまして、うまく考えていかないと、コスト計測のために余分なコストがかかってしまうというご指摘をいただきました。こちらにつきまして、今後、外部不経済といったものをどのような形で占用料に反映させていくかということにつきまして、十分な検討が必要と考えておりまして、その際にそういったコストの問題等も含めまして、十分に検討してまいりたいと考えてございます。

占用料収入につきましては、基本的に一般財源に帰属することになります。

また、事故が起こったときの料金へのフィードバック、その際に渋滞の要素が必ずしも加味されていないといった実態も十分に踏まえて考えるべきというご指摘をいただきました。こちらにつきましても、あわせて今後の占用料制度の検討に際して考慮事項としてまいりたいと考えております。

それから、勝間先生から、占用料に関しまして、公益事業者の内実が多様化して、参入者もいろいろ増えているというご指摘がございました。実際に公益事業の態様というのも各事業者によってまちまちで、かつそれが制度の見直しに応じて変わりつつあるところでございますので、そういった要素も踏まえながら、占用料のあり方を検討してまいりたいと思っております。

また、昼間と夜とで占用料のあり方を変えることが妥当なのではないかといったご指摘もございました。現状、法令上の占用料の単価につきましては、個別の占用物件ごとに年単位あるいは月単位等で定められておりまして、昼間と夜とで変えるといった扱いはしていないのですけれども、実際に昼間と夜とで占用料を適正に変え得る物件があるかどうかといったことも含めまして、今後検討してまいりたいと思っております。

それから、大串先生から修正率に関しましてご指摘をいただきました。特に、災害時に重要となる道路については、修正率で減額率というよりも増分の割合を定めてもう少し徴収してもよいのではないかとのご指摘と理解いたしました。この点に関しましては、修正率の問題に帰着するのかどうかということ自体がまた検討要素になろうとか思いますけれども、いずれにしましても、緊急輸送道路をはじめ、災害時の通行に際しての重要性が高い道路について、占用料のあり方を区別していく可能性についても、将来の検討課題とさせていただければと思っております。

それから、太田先生から、下水道を例に、下水道管の点検のあり方につきまして、道路

管理者と占有者との役割分担が問題となるのではないかという旨のご指摘がございました。この点につきましては、基本的に占有物件の維持管理につきましては、個々の占有者が責任を持って行うというのが原則であろうかと思えます。しかしながら、例えば路面下の空洞調査のように、道路管理者と各占有者とが協力してできる部分もあろうかと思えます。実際に、一部の道路管理者におきましては、行政契約を通じまして、各占有者と道路管理者との間の取り決めの中で空洞調査の役割分担を定めているものもございます。そのような事例も参考にしながら、今後、どのような点検のあり方が望ましいかということについて検討してまいりたいと思えます。

また、占用料の概念につきまして、受益者負担と原因者負担との関係に関する考え方も、しっかり整理した方がよいという旨のご指摘をいただきました。資料の11ページでご提案申し上げた占用料の見直しのイメージにつきましては、占用料の基本的な考え方、すなわち占有者の権利・利益の対価を徴収するという考え方を抜本的に変えるというものではございません。むしろ、従来は工事用施設として徴収していなかった部分について、工事用施設という物件の設置に着目して、その部分の対価をしっかりと徴収する必要があるのではないかとすることで提案させていただいたものですが、今後、中長期的に外部不経済の程度等も加味した形で占用料を見直す場合には、ご指摘の原因者負担と受益者負担との関係という要素も加味して検討を進めてまいりたいと思っております。

屋井先生からは、資料の7ページの箇所につきまして、国道利第28号とは何かというご質問をいただきました。これは、国土交通省から各直轄国道の道路管理者に対して発出している通達でございます。地方公共団体にも参考配布しておりますけれども、基本的には直轄国道の道路管理者に対しての通達となるものでございます。

それから、資料の5ページのところで、土工部と構造部との境界において、原因が必ずしも占有物件にあるとは言えない状態で空洞が発生する場合について、原因が占有者にあると言い切れるのかと、そのあたりの法的整理が適切になされているのかというご質問もいただきました。この点につきましては、ご指摘のとおり、必ずしも常に占有者に空洞の発生の原因があるときばかりではないと承知しております。しかしながら、空洞の発生原因は非常に多様でございまして、本当にさまざまなパターンがあろうかと思えますけれども、占有者に起因して空洞が発生し、その結果として陥没が発生しているという事案も多々見られるのが実態でございますので、占有者にも一定の役割といたしますか、空洞調査のあり方につきましても、一定の役割分担のあり方を考えていくことが必要なのではないかと

ということで、6ページの右下のところに提案させていただいた次第でございます。今後、このような占有者と道路管理者との関係に関する整理につきましても、十分に行ってまいりたいと考えております。

それから、石田部会長から、先ほどのご指摘と関連するお話になろうかと思えますけれども、占有物件についての占有者の責任と道路管理者の責任、維持管理についての費用負担等のあり方、さらには新しい大綱の可能性に関するご指摘をいただきました。占有者と道路管理者との役割分担の話につきましては、先ほど申し上げましたとおりでございますけれども、いただいた新しい大綱あるいは新しい点検システムに関するご示唆も踏まえまして、今後の適切な維持管理のあり方を検討してまいりたいと思っております。なお、占有者に起因すると認められる占有物件の事故につきましては、占有者がその責めを負うということになろうかと思えます。

また、電柱、電線の地中化等に向けて悪影響のないような形で、許可条件も含めて考えていく必要があるというご指摘もいただきました。もちろん、占用料の見直しに際しまして、このような要素も十分に踏まえながら検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。何か追加でありますか、コメント等。

太田先生の受益か原因かということに加えて、私も大串先生も申し上げたかったのは、政策意図を実現するために、これをツールとして使用できるという考え方はあり得ないのかなという気も若干しましたので、そういう観点も加えていただければと思います。ありがとうございます。

もしよろしければ、今日、最後でございます。実はお手元の資料4でございまして、これまで、もう今日で8回目だそうでございます。個別のテーマは、今日もメンテナンスと占有という重要なテーマについて議論いただきました。これまでもネットワークとか安全性とか快適性とか効率性とか、あるいはITSみたいなところでたくさんの議論をしていただきまして、いい議論をしていただいているとは思いますが、何か個別のところに行くとなかなかの議論が埋没してしまうような感覚も持ったものですから、その辺をもうちょっと明確にこの基本政策部会としての意見として打ち出すようなことを考えてはどうかとずっと思っておりまして、数人の委員に非常にインフォーマルにお集まりいただきまして、ちょっと意見交換をしてきたという経過がございます。

冒頭の次長のご挨拶にもありましたように、そろそろまとめの段階に入っておりますの

で、これまでの議論を振り返りまして、こんな方向で、その辺の基本政策部会としての思いといいますか、考えを打ち出すようなことを考えてはどうかというご提案でございます。もとより、非常に不十分なものでございますので、今日をはじめ、何回かチャンスがありますので、ぜひたくさんご意見をいただければと思っております。

前置きはそれぐらいにいたしまして、中身の説明をさせていただきます。3つぐらい方向性を打ち出してはどうかという提案をさせていただきます。

1番目が「道路・交通とイノベーション」と書いてございまして、「道路から社会の変革をリードする」というサブタイトルがついてございます。今までイノベーションというと、ICTをどう道路に活用するかといった、どちらかという受け身のスタンスが多かったようにも思うのですけれども、道路は社会あるいは経済を支える根本的なインフラでございまして、そこが積極的に、例えば生産性の向上を目指すとか、地方創生という非常に重要なテーマに資するとかということで、社会の変革をリードするような意味合いもあるのだと、そういう気概も必要だということを主張してはどうかということでございます。

例えば、この中でも議論してまいりましたけれども、IoTとかビッグデータをどう早く実現していくかということが大事だと思うのですけれども、その場としていいだろうと。自動運転やトラックの隊列走行などというのは、実用も近いということでございまして、そのようなことを目指して頑張っていくべきであるということでございます。

そういった大型のものだけではなくて、地域としましては、低速型のモビリティを活用した地域交通システム等も非常に大事だということでございまして、子育て層とか高齢者の移動支援とかは大事なことでございますので、自動運転化とともに社会実装に向けて取り組むべきであるということとか、これはずっとのテーマでございましてけれども、道路課金もそろそろ本格的に真面目に考えたほうがいいと思っております、より高度な道路のマネジメント、交通のマネジメント、あるいは生産性ということを目指すための料金のあり方というのを考えたかどうかということが1番目でございます。

2番目が「人と車のベストミックス」ということで、「高度な道路交通を実現する」というサブタイトルをつけてございます。これまで「つくるより使う」とか「賢い使い方」と言っております、その方向性はそのとおりなだけでけれども、それをさらに追求すればいいのではなかろうかということでございます。ただ、僕が重要なことと思っておりますのは、これでもう全てつくるほうが終わってしまったと言えるほどいい道路ネットワークや道路空間は実は我が国では持っておりませんので、その辺はきちんとメリハリをきかせて考え

るべきであろうということでございます。

幹線道路というのは、貨物・人の流れ、あるいはそこには人も自転車もいろいろな手段がありますけれども、そういう人たち、モノたちが、遠慮しなくてもそれぞれ安全に快適に通行できるようなものであるべきなのだけれども、悲しいかな、例えば道路交通センサスの調査区間の断面などを考えますと、そのようなところに近づいているとはちょっと言いがたいという非常に悲しい状況にあらうかと思えます。そういうところをしっかりとやるのだということを考える。

もう一つは、でもそういうところは日本の道路の1割ちょっとしかないわけですがけれども、そのほかの大部分のところまであまねくそういう空間整備をするというのは、予算がいくらあっても足りませんので、そういうところはもうちょっと知恵で解決できるのではなかろうかということで、ここでは従来の「分離」から「混在」への方向転換を図るといふ宣言をそろそろしてもいいのではないのかなと。何でもかんでも分けるというのではなくて、欧米ではもう既にかなり実現例が出てきております、いわゆるシェアド・スペースの考え方を取り入れるということが大事ではなかろうかなということでございます。

そういうところの実効性を高くするためにどうすればいいかといったことで言うと、例えば先ほど申し上げましたICTを活用した速度制御システムを義務づけるとか、そんなことまで考えてもいいのではなかろうかと思ってございます。そのためにも、今本当に人と車あるいは自転車がどこをどのように通っているのかといったことがまだまだわかり切れていないということもございますので、調査手法も進んできておりますので、その辺を活用すべきであると。とにかく、今ある道路空間はまだまだ不十分なものではあるという認識に立って、それをよりよく使っていくということを提案してはどうかというのが2番目でございます。

3番目が「道路の更なるオープン化」ということで、「多様な連携・協働を追求する」ということでございます。今日も占用の議論をいたしましたけれども、道路の空間あるいは道路の事業そのもの、メンテナンスの話も今日出ましたけれども、あるいは道路をどのように地域のために活用していくのか、いろいろな方がおられますので、その議論などのオープン化を、これは実は道路行政としてはかなり進んでいると私は個人的には思うのですが、そういうことがあまり見えておりませんので、そういうことも主張しつつ、さらに道路のストック効果の最大化みたいなどころまでつなげていければどうかと思っております。

例えば、具体的には、今日もございましたけれども、道路上及び周辺の構造物・附属物

をなるべく集約・撤去し、スマートな道路空間にするといったこととか、先ほど申しましたけれども、E T C 2. 0 のデータをもっとよく使おうではないかということ、それを世の中の人に活用していただくという、そんなことも考えてはどうだろうかということでございます。

あと、先ほど申しましたように、まだまだ荒削りあるいは思い込みによる部分もございますので、今日だけではなくて議論がまだまだできると思いますけれども、今日、あと10分ぐらいは時間がありますので、ご意見等をいただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

初めて説明者になりまして、なかなか難しいなと思っておりますけれども、いかがでしょうか。事務局だと思って、どんどん言っていただければと思います。どうぞ。

【朝倉委員】 さすがに、石田先生に質問するというのは、なかなか皆さん口火を切りづらいかと思ったので、最初に発言します。

これをまとめていただいたことについては、全体として非常に賛成するところでありませう。とりわけ「道路から社会の変革をリードする」ということの中に、社会システムとして、こういった自動運転とか、こういった新しい技術を位置づけるということがすごく重要で、そこで機能しなければ、これは誰のためにこんなことをやっているのかわからなくなってしまうので、そういう位置づけにさせていただくことはすごく素晴らしいことであると思います。そういった意味では、ここに暗黙のうちには書いていただいているのですが、例えば自動運転車を利用して、それをシェアリングすることによって、新しい公共交通として考えていくんだといった考え方もおそらくあるだろうと思うので、そういったものをご検討していただくといいのかなと思いました。

それから、これは最初のところに入るのか、2つ目のところに入るのか、ちょっと難しいところがあるのですが、社会全体のセキュリティーとかセーフティーとか、そういったことを支える装置としての道路というのもあるだろうと思うんです。これは決して防災のことだけを言っているわけではないのですけれども、地域を守る道路、例えばそういうスタンスでの道路政策というのもあり得て、これはどこがいいのか、1つ目なのか、2つ目なのか、ちょっとわかりませんが、そういったニュアンスのものがあれば、なお全体としていいものになるのかなと思って伺いました。ありがとうございました。

【石田部会長】 それは例えばドライブレコーダーとか、非常に具体的に言うと、あるいは今、自動車にはいろいろなテレビカメラがついておりますので、それをうまく集める

いろいろないいことがわかるとか、そんなことと考えてもよろしいですか。

【朝倉委員】 そういったモニタリングという視点もあるし、それから、もう少しファンダメンタルなところで、道路があるから地域生活が成り立っているというところもたくさんあると思うので、そういう装置として道路を考える。これはどっちかという、伝統的な考え方というか、役割だと思いますが、そういったものも新しい技術と一緒にすることによって、なおその機能が発揮されるのだと、まとめていくというのは一つの考え方ではなかろうかと思えます。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 1つ目は、この部会として今後の方向性を示すペーパーを出して進めたいと思いました。その中で、1つ目として、印象なのですけれども、一つ気になったのは、「安全」という言葉が全く入っていないので、少し批判を受ける可能性があると思いました。

それから、これは、ある意味では広報とか、一種の情報発信に関わることだと思います。そういう意味では、10年ぐらい前は道路行政は大変だったので、いま落ちついたところでした。しっかりしたものを打ち出したいと感じます。

そのときに、これは全体としてよくわかるし、従前より一歩踏み出していると評価します。さて、道路法ではその目的として、道路というのは、交通の発達に寄与して公共の福祉を増進すると書いてあるわけです。この「イノベーション」という言葉はいい言葉だと思いますが、何のためにイノベーションを目指すかという、やはりそれは公共の福祉というか、みんなが豊かになるというか、私たちが幸せになるために行うことだと思います。この道路施策というのが皆さんの幸せにつながっているのだということを私たちは考えているのだということを情報発信したいと思えます。

最後のオープン化の話は、さきほどの占用の話と関連していると思います。特に都市においては、道路は、限られた公共空間なので、この公共空間をみんなのためにみんなで使い倒してやろうと、そのためにルールなり、整備なり、そういうことに取り組んでいるといったものが押し出されるといいと思いました。

【石田部会長】 「イノベーション」というと、日本では「技術革新」と訳されるのですけれども、これは1958年だったと思いますけれども、経済白書が初訳なんです。産業政策的言葉なので、私はどちらかという、シュンペーターの「新結合」というのが「イ

ノベーション」ではないかなと思っていて、そういう文脈で使っているのですけれども、「イノベーション」というとそっちにいてしまいますので、ちょっと言葉も考えたほうがいいのかもわかりません。

【大串委員】 先ほど太田先生から安全・安心の話が出ましたけれども、最近、時々災害等によって集落が孤立化してしまったりというところで、なかなか複数の道路がないような地域もまだまだたくさんございます。この間、高速道路会社の方たちとお話をしていたときに、少し迂回路をつくるとすぐ高速道路につながるような道を実は普段から使っていて、何かあったときに、そこに盛土さえあれば地域の人たちが逃げられる道というのはまだまだたくさんつくることができて、そういう意味でのネットワークというのを構築していく時期に来ているのではないかなという話もしました。なので、通常の現状のネットワークを維持管理し、守り、使い倒すだけではなくて、少し継ぎ足すと、より安心・安全が増すようなネットワークがないかどうかというところも、さらに網を広げていっていただければなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 どうぞ。

【勝間委員】 この提案については、素晴らしいと思います。一つずつ、ちょっとしたコメントです。

1番なんですけれども、まず地域格差は基本的には道路から生じるという認識を多分ほとんどの人は持っていないと思うんです。でも、実は交通がもともと地域格差の原因であるので、地域格差の縮小のために実は道路の充実だということについて、多分触れたほうが良いと思います。

2点目が、これは、タイトルが「人と車のベストミックス」ですと、低速モビリティが間に落ちてしまうので、どうしようかなと思ったんです。内容を読むと、低速モビリティの話がたくさん入っているのはわかるのですけれども、これでは何か歩行者と車に見えるので、それはもうご相談ですね。そのベストミックスの中で、このタイトルと内容をどう合わせるのかということです。

3点目は、これも書くかどうかはお任せしますが、私が常にオープン化の議論で迷っているのが、日本のガラパゴス的な規制があって、ガラパゴスっぽいものがいろいろと出てしまうと、国際的に通用しないような車とか、モビリティとか、あるいは海外のものを輸入しようと思ったときにうまくできないといったように、結局オープン化の議論におい

て、さまざまな、使う人を増やさないと、あるいはさまざまに参入する人を増やさないと、全てオープン化の意味がないわけです。だから、このオープン化は日本だけのオープン化をしても仕方がないなと思っていて、そこの文脈をどう入れるかは、一応私は入れたいなと思っておりますが、お任せします。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうですか。どうぞ。

【草野委員】 感想でもいいですか。

【石田部会長】 はい、どうぞ。感想で結構です。

【草野委員】 非常に素晴らしいご提案で、読みながらうなづいておりましたけれども、感想です。何か、今まで道というのはどこからか降ってくるようなものだったのが、多分こういうことがオープン化とかパラダイムシフトとかということで、多分、人ごとというか、他人ごとの空間からどれだけ自分ごとの空間にできるかという、その意識改革を利用者である私たち国民一人一人が求められるし、それにどう変えていくか。いかない限り、こういうことは実現しないだろうなということを感じました。

【石田部会長】 おっしゃるとおりですね。どうぞ。

【屋井委員】 どうもありがとうございました。大変結構だと思いますし、こういうことの議論をあと何回ぐらいできるのか、そこら辺はお伺いしておきたいんです。たまたまというか、これは建議をつくっていくというのが目的だったですね、確か。そうすると、最近のというか、過去の建議を見ていきますと、特に前回の建議というのは、自動車、それから自転車、歩行者という3つのキーワードでいうと、自転車が一番いっぱい出てくるんです。僕はそれはすごく危険な感じがしています。というのは、歴史的にいうと、当然自動車が多いんだけど、歩行者、自転車というのは一緒に扱ってずっとあって、ところが、前々回ぐらいの2007年ぐらい、かなり自転車の議論もしたから、自転車が増えて、前回はものすごい勢いで自転車が書かれたのだけれども、今回は、例えばこれで見ると、自転車について書かれていることはほとんどないので、そういうものをブームに終わらせないような継続性というのはぜひ今後考えなければいけないということと、一番言いたいのは、歩行者とか、それから自動運転が進んでいくとドライバーもいなくなるわけだし、道路にとって一番重要なステークホルダーというのは、歩行者になっていくんですね。あるいは、生活を支えていくという、そのオールオーバーに支えていくという部分で一番機能するわけだから、したがって、そろそろ歩行者というものについては、もう少し人間重視だとかという取り組みも昔から随分きちんとやってきていますから、そういう面を打

ち出してもらって、前回は自転車だったのだけれども、自転車も一つの乗り物で大変重要ですけれども、法律もできましたから、それを忘れないことと同時に、歩行者が一番多く書かれるぐらいの人間重視だという点でもいいですから、そういうものをまずは強調していただきたいなという気がします。

いくつか申し上げたいことがあるのですが、今日は時間がないので、1点だけにしておきます。

【石田部会長】 多分、基本政策部会建議までにあと3回ぐらいですので、この文章についても、どういう形になるかわかりませんが、建議の中にぜひ書き加えていってほしいと思っておりますので、あと3回は少なくともこの文章の中身あるいは表現等についてお知恵を出していただく機会があるかと思っておりますので、よろしくお願ひします。

ちょっと言わせていただくと、自分ごとにしてほしいなという思いが非常に強くございまして、そのために、建議というのはなかなか普通の人にはなかなか読んでいただけないと思っておりますが、ちょっとでも我々の思いとか主張を訴えられればなと思っております。

それと、建議は、これはごく一部で、自転車とか歩行者とかというのは、これまでテーマ別で議論していただいておりますけれども、これはその中でしっかり書き込まれるべきものですし、そうなるだろうと考えております。

どうぞ。

【太田委員】 今話を聞いていて思ったのですけれども、なるほど、移動者と書いたらどうかと思いました。そして、移動者といった場合には、自動車に乗っていても移動者だし、自転車に乗っていても移動者だし、徒歩でも移動者なのだと思います。

その次に思ったことは、これは物流の話が落ちているということ。それで、移動者というのは、移動したくて移動しているのではなくて、移動先で何かするために移動しているわけですね。物もその先で使ってもらうために移動しているわけで、それはまさに交通というか、交通の重要な特性を示しているもので、その辺を少し意識して何か新しいものを構築したらいいと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。安全の話とか、物流の話、本当に要望はございますし、何のためかという、地域を支えるのが本当の道路ですので、そういう地域の安全保障などというのも非常に大事なかなと思ったりしますので、これにつきましても、また皆様方と協力しながら、よりよいものにしてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、ちょっと時間オーバーでございますけれども、今日の提案を議論していただいた結果、あと残り少なくなってきましたけれども、事務局にて具体的な内容について検討いただきたいと思っております。

本日予定された議事は以上でございますので、進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願ひいたします。

【路政課長】 長時間にわたるご議論、本当にありがとうございました。

本日の基本政策部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきますまして、ご同意をいただいた上で公開いたしたいと思っております。そして、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表させていただきますと考えております。

それから、本日の会議資料につきましては、そのまま置いておいていただければ、事務局のほうで後ほど郵送させていただきますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

では、以上をもちまして閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —