

# 戦略的な道路資産の管理・運用のあり方

～これからのアセットマネジメントに向けて～

## コーディネーター

伊勢田 敏 国土交通省道路局国道・防災課道路保全  
企画室長

## 基調講演

小澤 一雅 東京大学大学院教授

## パネリスト

廣川 誠一 (財)道路保全技術センター研究企画部長

大久保高秀 首都高速道路(株)保全・交通部保全計画  
グループ総括マネージャー

横田 哲也 大阪市建設局道路部橋梁担当課長

古谷 聡 東京電力(株)電力流通本部工務部長代理



## 1. 概 要

道路アセットマネジメントの概念が導入されて数年たち、関係各機関に普及しつつあるにもかかわらず、国内では綱トラス橋の破断事例が数件報告されるなど、一歩間違えると大惨事を招きかねないようなリスクも抱えている。アセットマネジメントに関しては、これまで各機関において、主に施設単体のライフサイクルコスト最小化に特化したマネジメントが検討されてきたが、今後は一歩踏みこみ、道路としてのネットワーク機能を発揮するための資産群のマネジメントを検討すべき段階である。

本セッションでは、実務で活躍されている関係各機関の方々をお招きして、各方面の動向等をご紹介いただき、「これからのアセットマネジメントに向けて」をテーマに主にネットワークのマネジメントの方策に関してディスカッションを行った。

## 2. 講 演

(1) マネジメントのあり方と今後の展開：小澤一雅  
社会資本のマネジメントの課題として、高齢化施設の増大、維持管理予算の確保が困難、計画的な維持管理の考え方が未導入、データ不足、実施体制の問題等が挙げられる。これらに対して、アセットマネジメント導入に

期待される効果は、資産の状態の改善、ライフサイクルコスト低減による資金の有効活用、将来の投資予算の平準化、アカウントビリティ向上等である。

マネジメントに関する技術的視点として、過去の知見や技術開発の成果、点検データ等を蓄積しながら、システムとしてどんどん賢くなる仕組みを組み込むことが必要だ。経営的視点としては、それぞれの組織ごとに培ってきた歴史や背景が違うため、資金調達、発注・契約方式、施設の運営・管理の方法等を各自治体の事情に応じて決定していくべきである。

今後の展開として、マネジメント（経営）とエンジニアリング（技術）をうまくつなぐシステムをつくることが、実践のためにまず重要で、技術の伝承の問題も含めて、体制整備・人材育成を推進すべきである。

それぞれ機能の違う道路がネットワークとしてつながっていて、道路資産全体としてうまくマネジメントすることで、さらに効率性にサービス水準を上げることが可能となる。

## (2) これからのアセットマネジメントに向けて： 廣川誠一

直轄国道の橋梁マネジメントシステム（BMS）は、点検結果に基づく予算要求作業に活用するための「短期支援ツール」として試行運用され、マネジメント・サイ



クルも確立しつつある。我が国のこれまでのアセットマネジメントは、ライフサイクルコストの最小化を主な目標としてきたが、なかなか難しいテーマだと思う。今後は国民、ユーザーの視点から、利用者サービスの向上、安全性の確保、ネットワーク機能を重視するマネジメントも必要であり、そのためには道路ネットワーク間、管理者間の連携が重要である。

海外では、道路ネットワーク機能の維持向上に焦点がおかれ、評価はアウトプットからアウトカムが主となっているが、どの国もまだ試行錯誤している。維持補修工事によるサービス低下を極力減らすようなネットワークレベルでの事業計画調整をアセットマネジメントと考える事例もあり、我が国にも参考になると思う。

### (3) 首都高速道路における道路のマネジメントの取り組みについて：大久保高秀

首都高速道路の現供用延長は287 kmで、首都圏の自動車交通の大動脈を担っているが、20年後には供用後50年以上の路線が約8割を占めるなど、高齢化が深刻である。これらの問題に対する道路マネジメントの取り組みとして、点検・補修システムの強化、データベース構築、アセットマネジメント導入による補修優先度の決定、新技術導入による予防保全手法の開発、計画的補修工事の実施を進めている。

今後の対応としては、老朽化構造物の大規模改築検討、社員の技術力強化、新設構造物へのフィードバック、関係機関との工事等の情報共有を推進していくことが必要である。

### (4) 大阪市における橋梁のアセットマネジメント導入の取り組み：横田哲也

大阪市の管理橋梁（763橋）は、鋼橋の割合が高く（約500橋）、高齢橋が多い（全橋梁のほぼ2割が50年以上経過）。また、規模の大きい橋が多く（平均橋長が約62m）、多種多様な橋が多い（高架橋、中小橋梁、歴

史的な橋等）などの特徴がある。

大阪市ではアセットマネジメントを平成15年度から導入し、システム構築を進め、昨年度にシステム検証と橋梁点検マニュアル等の改訂を行った。今年度から5カ年で、長寿命化修繕計画を策定する。今後は、劣化予測、管理指標については、橋梁点検・データ収集から精度向上を図ること、管理計画策定にあたっては、架け替えか延命化かの判断基準等を学識経験者から意見を聴取し検討する予定である。

### (5) 電力流通設備の設備管理と投資計画：古谷 聡

電力設備の従来の管理は、時間基準保全であり、定期的に点検・巡視・保守を行う方法が主流だったが、費用削減のため、技術的革新を進めて、設備の状態に応じて保守方法を変える状態基準保全に移ってきている。

電力設備の投資計画として、1つの設備、例えば送電線1回線、変圧器1台が壊れたときにも停電が生じないような信頼度基準を設定し、投資の判断を行っている（N-1ルール）。今後の方向性として、設備の機能低下のみならず、技術員の不足、修理部品の枯渇、ライフサイクルコストの優位性、工事量の均平化など多面的評価に基づく計画が必要であり、さらに、ネットワーク機能の強化（供給信頼度、設備事故時の負荷切替能力等）が重要である。

## 3. 主な討議

- ・アセットマネジメントを進めていく上で、予算を使って得られた成果（アウトカム）を評価するシステムの構築が必要である。
- ・各機関でマネジメントサイクルを回すのに苦労しているが、マネジメントとエンジニアリングをつなぐために、体制整備、人材育成が重要である。
- ・実際にかけたコストとその効果、資産の状態の改善状況を毎年報告する義務があり、期待される効果にあわせた全目標に対するチェック項目の設定が必要である。

## 4. 総括

戦略的な道路資産の管理・運用のためには、ライフサイクルコストの最小化に加えて、ネットワーク機能を最大化するマネジメントが必要である。さらに、道路ネットワークの信頼性を確保する管理システムを構築するため、各道路管理者間の連携が重要である。

〔文責：国土交通省道路局国道・防災課長補佐〕  
原田吉信

# 道路管理・防災に関する行政と地域住民をはじめとする様々な連携・協働のあり方

～頻発する災害を教訓に～

## 1. 概要

高度経済成長期に大量に建設された橋梁など、道路構造物が高齢化する一方、財政的、人的制約が一層厳しくなる中で、効率的・効果的な道路管理が求められている。また、近年、平成16年の新潟県中越地震、19年の能登半島地震、中越沖地震と震度7や6の大地震が立て続けに発生するなど、地震、豪雨・豪雪等の災害が頻発しており、道路が大きな被害を被った。

こうした状況を踏まえ、道路管理・防災に関し、国と地方、あるいは行政と民間等の連携・協働について行政関係者と有識者等にそれぞれの経験や立場からコメントを頂き、今後のあり方を探った。

セッションの構成は、基調講演とパネルディスカッションとした。基調講演は、「能登半島地震を例とする国と地方の連携・協働」と題し、震源地で大きな被害に見舞われた梶文秋輪島市長に行っていただいた。これを受け、パネルディスカッションにより議論を深めた。

### コーディネーター

森戸 義貴 国土交通省道路局国道・防災課企画専門官  
パネリスト

梶 文秋 石川県輪島市長

上村 靖司 長岡技術科学大学准教授

白井 純子 (株)富士通総合研究所 PPP推進室長

小西 敦子 フリーアナウンサー

後藤 貞二 国土交通省東京国道事務所長

## 2. 基調講演・概要：梶 文秋

3月25日午前9時42分に、下から突き上げる強い衝撃の後、強い揺れが非常に長く続き、震源地の近くでは、孤立集落も出た。能登半島を周遊する国道249号も通行止めになった。

こうした厳しい状況の中、国と地方が連携して災害の対応にあたった。例えば、二次災害が懸念される市道の復旧作業のために無人バックホウが国土交通省から輪島



市に貸与され、崩落した土砂の撤去が進められた。また、災害復旧申請のためには、限られた時間で設計を行い、査定を受ける必要があるが、自治体は職員が非常に少ないため、国土交通省から、市内の道路の調査や設計等の作業支援を受けた。こうした、災害を通じた国と地方の協働・連携により、地域が勇気づけられた。

この震災を通じ、訓練とのさまざまな違いを感じた。防災訓練では、住民と「いざ災害時にどうするか」と話しているが、どうしても訓練は訓練になりがち。災対本部や自治体が、「住民の方々に何をできるか」、しっかり組み立てることも大きな課題となった。

災害時には、地域の中に過疎が生まれる。小さな自治体では、その道路さえ手をつけられない。中心部だけがよくなる「日本の縮図」として強く感じた。

今回、各地域でいろんなことを言われたが、「もっといい道路をつくっておいてくれたら、私たちはこういうことにはならなかった。もう少し安心できただろう」ということが最もよく言われた。地方分権は一面大事だが、ある意味では道路行政1つとっても、本当に分権で安心なまちづくりができるか。この部分は中央集権的な形でもいい。そんな選択を地域はしていかなければならない。そうしなければ、輪島のような地域が助からない。今回の震災を受けて、そんなことを強く感じた。

## 3. パネルディスカッション・概要

各パネリストの発言概要は以下の通り。

・上村 「越後雪かき道場」という1つの取り組みを通

じ、「多様な主体の連携」という話をする。平成18年豪雪が起こり、除雪中の事故や担い手不足など過疎化・高齢化と不慣れという地域の本質的な問題が表面化した。中越地震時の約10万人に比べ豪雪のボランティアは1,500人と少ないが、受け入れ側から、「雪かきはちょっとね。やったことないからね」という話があった。私は、「慣れるためには、慣れる場をつくれればいい。」と考え、「越後雪かき道場」を作った。

一方、最近「協働、協働」というが、「簡単に、行政の下請みたいに使われてはたまらない」という声がある。「多様で(わがままな)主体の連携」。連携することが目的ではない。連携して何をするのか、何を解決するかということが、関係者で共有できてないと前へ進まない。連携は手段。「論よりRUN-走りながら考えよう」。

また、行政や公共に対する依存意識を変えて個人の意識を高めることが必要。山古志では、限界集落の方がむしろ早く復興し、元気が良いといった事例も見られる。

・臼井 多様な主体がどう連携すべきかお話しする。私は、「シーニックバイウェイ北海道」の立ち上げから加わり審査員を務め、新潟県中越地震の復旧・復興の「シーニックバイウェイフォーラム」をきっかけに、「北陸風景街道交流会」にアドバイザーとして参画している。この中から、コミュニティビジネスの考えも出るが、PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)の中で推進していくことが必要である。こうした取り組みは必ず一緒に汗をかき、一体感を醸成しない限り継続は難しい。このため、「ロール・ルール・ツール」の見直しが必要。地域社会の年寄りが一番上というヒエラルキーに基づく役割分担を見直し、若い力が発揮できる環境をバックアップする。次に、しきたりや習わしにとらわれないルール。さらに、仕組みやイベントなどのツールを用意する。これが重要である。

一番必要なのは、住民の意識として、「自分が何とかせねばならない」と理解していただくことである。住民は大概何らかの組織に所属していることから、企業などへの連携の働きかけが重要である。

・小西 能越道のPIの司会を務めたことをきっかけに、地元のFMで「TREASURE CAFE～ときめきに出会う場所～」という番組をスタートさせた。能登半島地震の当日はファクスも電話もつながらない状況で、その後も時々刻々の被害状況や、必要品の情報等をいち早く確認するため、スタッフが七尾市役所の災対本部に1時間毎に足を運んで情報を得て、放送した。「トレジャーカフェ」も、震災4日後の収録放送を急遽生放送に変え、震災後の道路の復旧情報を伝えるとともに、その後も観

光の風評被害を防ぐ特別番組を放送した。

災害時には「このラジオを聞けば情報が手に入る」との意識を住民に持ってもらうことが一番大切。緊急時だから何かを行うということではなく、日頃からの継続的なコミュニケーションが一番重要と思う。そして、あらゆる場面を想定した訓練とマニュアルの整備が必要である。

・後藤 東京国道事務所は、23区内の国道162キロを管理している。震度4以上の地震時の場合、速やかに現場巡回を実施し、特に6弱以上では、あらかじめ定めた「最重要路線」を重点的に巡回・復旧することとしている。

地域との連携として、道路情報モニターを20名の方に委嘱しており、道路の異常があったときは報告していただくようお願いしている。また、国道246号青山通りの地域の方々と「景観維持協定」を結び、30年間、道路清掃や放置自転車撤去活動などを連携することとしている。

日頃から、道路管理者と地域の方々が顔を合わせて話し、いろいろと議論することで、災害時にも情報交換が可能になる。コンビニとの連携も有効と考えられる。

梶 行政の活動範囲には限界があり、ボランティア支援や各町内会などが自立する方法を確立する必要がある。今回の災害では、社会福祉協議会がボランティアセンターの役割も果たしたが、こうした団体と行政などの連携も重要である。

#### 4. 総 括

セッションを総括すると以下の通りであった。

- ①道路管理・防災という観点からどのように連携・協働すべきか検討の必要があり、特に、日頃からの連携等平時の備えが重要。
- ②災害時に向けて、一つ一つ様々な機会を活かし、地域のコミュニティとの接点を着実に広げていく等の準備をすること。特に、各セクターの役割分担を明確化し、関係を発展していくことが非常に重要
- ③今までの行政・民間等の区切りを少し変えつつ、両者の意識改革をしていくことも重要
- ④災害時には被害状況等の情報共有が重要で、今後の課題として、災害時を含め、情報収集・提供のあり方を発展させていくべきかということが提起された。

(文責：国土交通省道路局国道・防災課道路保全  
企画室課長補佐 中前茂之)

# 自転車の走行空間の創出について考える

～安全で環境負荷の小さい交通手段として～

## コーディネーター

金子 正洋 国土交通省国土技術政策総合研究所  
道路研究部道路空間高度化研究室長

## パネリスト

小林 成基 NPO 法人自転車活用推進研究会  
事務局長兼理事長

屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科  
教授

野本 幸 NPO 法人女性みちみらい上越理事長  
古倉 宗治 (財)土地総合研究所理事兼調査部長  
黒枝 美樹 大分市都市計画部都市交通対策課  
自転車利用促進班主任

大脇 鉄也 国土交通省国土技術政策総合研究所  
道路研究部道路研究室主任研究官

## 1. 概要

自転車は、環境に優しい乗り物として、今後も、利用ニーズが高まると考えられる交通手段である。一方、自転車を取りまく空間の現状は、走行性、安全性のいずれの観点からも、十分とは言い難いものとなっている。本特定課題では、6人のパネリストの方に、これからの自転車走行空間の創出をどの様に考えていくかについて、話題提供および討議いただいた。

## 2. 話題提供要旨

### (1) CO<sub>2</sub> 排出抑制にむけた自転車利用促進施策について

・自動車から自転車へ転換するメリット

#### 1) 地球温暖化と道路交通と自転車：大脇鉄也

①日本のCO<sub>2</sub>排出量のうち、運輸部門が占める割合は約2割で、そのうち約9割を自動車が占める。また、パーソントリップ調査によると、5km未満の乗用車利用がトリップ数の約4割であるが、これは、自転車に転換しうる距離の利用である。

②日本の都市交通における自転車の割合は15%前後であり、先進国の中では高い値となっている。



### 2) 新たな自転車利用環境のあり方に関する懇談会、社会資本整備審議会道路分科会での議論から

：屋井鉄雄

①道路分科会の建議において、地球環境問題に照らして自転車の活用が一つの視点として示された。同時に、安全な自転車走行空間の確保、事業の各段階における沿道コミュニティ等との合意形成の必要性等が示された。

②懇談会において、歩行者・自転車・自動車が分離された走行環境づくりの重要性が確認された。また、自転車配慮型道路空間の再構築に向け、「人優先」「バランス（歩行者・自転車・自動車）」「パートナーシップ」の3つの基本事項が示された。

#### 3) 自転車の特性と利用のメリット：古倉宗治

①自転車は、移動エネルギー効率が大変よく、環境に優しく、移動費用、健康面からもメリットがある交通手段である。各種交通政策において、もっと優位に取り扱うべき交通手段である。

#### (2) 安心して自転車を選択できる交通環境の提供について

・自転車歩行者共用の空間整備の課題・問題  
・自転車の特性が生きる走行空間の創出方法

#### 4) 自転車のデメリット：古倉宗治

①地方公共団体、自転車通勤者への調査では、自転車利用のデメリットとして「自転車の放置」「交通事故・安全」「道路空間のなさ」「雨」があげられているが、いずれも、実際には問題とされないか対応可能なものである。

### 5) 自転車を巡る新しい波：小林成基

①環境に加え高齢社会も課題となってくる。高齢社会で増えるであろう電動車いすは歩道上で自転車と共存できない。また、既に、自転車が歩道上で歩行者にぶつかる事故が増えている。道交法においても、自転車は車道通行が原則となっており、自転車は歩道を通るべきではないと考えている。

②欧米では、道路空間利用において、弱者優先の考え方が明確となっているが、このことが、自転車走行空間整備にあたって大切である。

・道路空間再配分と地元合意形成の重要性

### 6) 地元合意形成の可能性：野本 幸

①地下横断歩道の整備にあたって、利用者の9割をしめる小学生も参加して検討会を実施し、整備後、地元のほぼ9割が満足する結果を得た。

②道路づくりに市民が参画できる場があれば参画したがる人は多く、自転車走行空間の整備にも、NPOや市民が協力して取り組むことが大切である。

### 3) “バイシクルフレンドリータウン創造事業”の展開を通じて：黒枝美樹

①大分市では、自転車の専門家からなるプロジェクトチームを組織し自転車に係る施策に取り組んでおり、健康や楽しさも含めた様々な取り組みで、市民の関心を引き寄せている。

②自転車レーンの社会実験を実施し、レーン設置により自転車が整然と走行する等、良好な結果を得た。今後、レーンの本格実施に向けた検討では、特に交差点の運用ルールが焦点である。

## 3. 討 議

各パネリストからの意見のポイントは以下のとおり。

・大脇 自転車は、環境のためにも利用者の健康のためにも優れた交通手段であり、日本では既に十分走っている。ただ、多量の自転車が、現状のように歩道を走ることには無理がある。今後、都市内などにおいて、いかに車道を走っていく空間をつくるか、また、つくった空間をどの様にルールどおり使ってもらうかが大切である。

・黒枝 大分市では、今後も、行政組織に自転車の専門家をつくりながら、自転車が似合うまちをめざして事業(バイシクルフレンドリータウン創造事業)を進めていきたい。各自治体においても、行政組織に自転車の専門家ができていけば、関係者の意識が自転車のほうに向いていくのではないかと思う。

・古倉 自転車に関する諸課題は、歩道から自転車を追いつくだけでは解決しない。自転車走行の専用空間をつ

くればいいが、それができるのは限られた場所である。例えばオランダにおいても、自転車専用空間は13～14%しかなく、残りは共用空間を走っている。その共用空間をどのように走らせるか、ソフト、ハードでいろいろな知恵を出し、また、共用空間を自転車走行空間のネットワークとしてつなげていくことが必要である。

・野本 実際に自転車走行空間を形成するにあたっては、地方自治体に、指導者となり得る自転車の専門家がいることがとても大切である。また、自転車走行空間を整備する動きは、都市部だけではなく、地方部にも展開していただきたいと思う。

・小林 自転車を安全に楽しく利用するためには、自転車走行空間を利用するにあたってのルールを守ることが大切であり、それには、子供の頃から、例えば小学校において、自転車利用のルールについてきちんと教育する必要がある。また、自転車走行空間の整備とルール遵守とが一元化されて行われることが必要である。

・屋井 自転車走行空間だけでなく道路空間、あるいは周辺も含めた空間をどうするか、さらにネットワークをどうするか等の方策について、かつての仏国のように、国が長期的視点に立ち、制度として作っていくことが必要である。また、事業実施に必要な財源確保を支援する仕組みについても、併せて作る必要がある。そして、現場の条件に応じた自転車走行空間の具体的な整備方法、基準を示すことが、自転車走行空間整備の後押しとなる。

## 4. ま と め

話題提供および討議をふまえ、これからの自転車走行空間の創出に関連して、以下のとおりまとめた。

- ①地球環境問題の観点から、エネルギー消費、CO<sub>2</sub>の少ない自転車交通を生かすべきである。
- ②日本における自転車利用は、都市部を中心に既に進んでいるが、安全に安心して利用できる状態にはない
- ③今後、歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に展開することが重要である。
- ④走行空間の整備にあたっては、「弱者に道を譲る」考え方を基本とし、行政、NPO、沿道、道路利用者の協力関係構築することが重要である。
- ⑤行政機関においては、「自転車」を専門に扱う“人”(組織)が必要である。また、行政機関が、制度・計画面、財源面、技術面での支えを積極的に行うことが大切である。

〔文責：国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究部〕  
道路空間高度化研究室長 金子正洋

# 道路ユーザーの直接参加と道路行政

## コーディネーター

家田 仁 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学  
専攻教授

## パネリスト

寺部慎太郎 東京理科大学理工学部土木工学科准教授  
三国 成子 地球の友・金沢 自転車歩行者安全マッ  
プ総括責任者  
木戸 健介 ジャーナリスト  
和泉 晶裕 北海道開発局函館開発建設部次長  
三浦 隆 東京都建設局道路建設部街路課長

## 1. 概 要

ここ数年来、「道路行政マネジメント」というキーワードで様々な取り組みが行われてきている。その一つに、道路ユーザーと道路行政が直接関わり合う機会を構築し、道路行政の仕事をレベルアップしていくとともに、道路ユーザーの満足度も向上させ、合わせて道路の適正な利用を促すという分野の取り組みがある。

このセッションでは、そのような道路ユーザーの直接参加が道づくりにどんな効果をもたらすか、またその課題は何かということについて、学、民間、行政、ジャーナリズムの各分野からパネリストを迎え、具体の事例に即しながら議論を行った。

## 2. パネリストからの話題提供

(1) 行政機関と住民の立場の間に立って気づくこと  
道路利用者が行政を巻き込んだ事例として、三国成子氏から行政と連携した歩行者自転車の視点からの道路環境改善と、そこに関わった市民団体としての役割について発表が行われた。

発表では、自転車マップが第一に自分たちのまち、金沢の歩行者や自転車から見た道路状況を知ることが目的に、2001年から市内の高校と連携して作成され、2002年からは地区を絞って小中学校のPTAと連携した展開とするとともに、問題箇所の改善に向けた行政との意見交換を行う形となったこと、意見交換当初は行政が住民からの強硬な要望や追求を心配していたが、調査から関



わった住民からは無闇な要求はなく、冷静な意見交換になったこと、また回を重ねると住民側がプレゼン資料を準備するなど成長を感じたこと、そこには歩道橋の撤去など目に見える成果があり、住民をやる気にさせたことなどが紹介された。

また活動を通じて気づいた市民団体の役割として、住民は道路の課題に気づいても、アイデア不足で具体的な改善提案ができていない点の支援や、行政の人事異動、住民の役員交替に対する継続性の補完があるとの意見が述べられた。

### (2) 新しいみちのマネジメントの取り組みについて

続いて、行政が道路利用者を巻き込んだ事例として、和泉晶裕氏から発表が行われた。これは、人口減少下にあっても特徴ある産業とか観光は存在し続けるとの認識の下、地域の道路をコストを抑えながら如何に整備し管理するかとの課題に対する取り組みである。

発表では、知床半島での取り組みを例に、データに基づく箇所別の評価だけではなく、地域全体の戦略に始まり、路線に求められる性能、その性能を最大限発揮できる整備や管理の工夫、事業の時期や主体（行政か、地元か、協働か等）について地元の方と議論を行いながら基本プランを策定してきたことや、プランに基づき、地元の方と共にドライバーへの交通情報の提供を行い、その先の観光スポットの駐車場の混雑緩和を図る取り組みを実践したこと等を紹介しつつ、ユーザーと行政の問題意識の共有、取り組みの融合、創意工夫、外部ユーザーへの啓蒙が満足の高い道路行政につながると提起された。

また、専門的かつ第3者的立場から助言を与える体



制・人材の増強や、職員負担の軽減、取り組みのパブリック性をいかに高めるかが今後の課題とされた。

### (3) 沿道住民としての道路整備への直接参加

質疑応答を挟み、三浦隆氏から東京都の環状八号線の建設に伴い新たに沿道となる住民が計画・設計に直接参加した事例について発表が行われた。

発表では、参加タイプを3つに分類し、①「ここに横断歩道がほしい」というような「地元要望主張型」は要望が具体で答えやすいが、その要望が特定の者のものではなく、地域・沿道の大方の意見であるかを留意する必要がある、②「こうあるべきだ」という理念を実現しようとする「道路構造議論型」は、そもそも事業にネガティブなところから合意を得ていく過程に現れる形態で、目の前に住むことになる立場からの理念を、図面を何度も議論し修正しながら具現化しようとするので時間はかかるが、非常に深い議論がされていく、③「事業支援型」は逆に事業をポジティブに受け止め、道路の完成形について地域の希望を集約した案を用地も含めて自主的にとりまとめていく形態で、供用後の管理についても積極的であると紹介された。

### (4) 住民の直接負担による道路整備

続いて、木戸健介氏から中山間地の住民が資金や労働力を提供し、まさに直接参加で道路の整備にあたる事例について発表があった。

1つめの長野県栄村の事例は、村が一部地元負担による道路整備を制度化して行っているものであり、住民は設計協議の地元とりまとめから、用地取得の交渉、さらには工事の原材料や機器使用料の35%を負担するという仕組みであること、また重機のオペレーターも一部は役場の職員が直接務め、自治体の税負担を大幅に押さえていることが紹介された。2つ目の長野県飯山市の事例も同様であり、1カ所約100万円以下の小さな工事について、地元が労役も提供しながら行う制度であることが紹介された。3つ目の米原市は現在検討中の事例である。県に脆弱な県道の改良を要望しても見込みがないた

め、住民が立ち上がり、別の峠経由の道路を自己負担で整備しようとしているのを市も何か支援する策を考えているという紹介がなされた。

### (5) 道路ユーザーの直接参加の意義

最後に、寺部慎太郎氏から全体を総括して、道路ユーザーの直接参加の意義などについて発表が行われた。

計画段階での意義については、①利用者意見の収集、②計画の考え方の理解促進、③紛争の未然防止、④紛争の円滑な解決、⑤計画の改善、⑥間接民主主義システムの限界の補完、⑦生涯学習の一環という点が、管理段階については、①管理主体と利用者間のコミュニケーションの機会の構築、②信頼関係構築、③管理に配慮した道路利用促進、④管理方法の改善、⑤管理費用の削減という点が挙げられた。

また道路ユーザーの直接参加を、顧客満足とコミュニケーションの関係に置き換え、顧客(=道路ユーザー)の満足は基本的にはサービス水準に依存するが、サービス向上の投資にも限界があり、そこを補完するコミュニケーションが重要だとの考え方が示された。

## 3. 会場からの意見

本セッションでは会場からもいくつか意見が出され、討議された。主なものを以下に列挙する。

- ・対象エリアの大きさ等、直接参加がうまくいく条件がなにかあるのではないかな?
- ・周囲の意見も大切だが、技術者・専門家として言うべきことは言わなければいけない。
- ・妥協はあっても、プロとして将来を見据えた対応をきちんと織り込むよう心がけてほしい。
- ・木戸氏の事例のような取り組みを国も支援できる仕組みがあるといい。
- ・データには拘らないが、取り組みを長続きさせるには、何か前進している手応えを感じるものが必要だ。

## 4. まとめ

最後のコーディネーターの言葉をお借りすると、本セッションは次のように締めくくられた。

「今、多くの道路ユーザーにとって、道路は空気のような存在であり、問題も理想の姿も見えなくなっている。昔は無意識のうちに治まっているのを良しとしたが、これからは意識化されたガバナンスに切り替え、関心も高く、知恵を出してくれる賢いユーザーを育て、味方にしながら道路行政を進めていくことが必要だ。」

〔文責：国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究部道路研究室主任研究官 大脇鉄也〕

# 総合的な交通戦略の展開について

～環境負荷低減を目指した集約型都市構造の実現に向けて～

## はじめに

少子・超高齢社会の到来，環境負荷の高まり，中心市街地の一層の衰退等経済社会情勢が変化する中で，拡散型から集約型の都市構造への転換，その実現に向けて，都市交通，市街地整備，土地利用，福祉をはじめとする多様な分野の関係施策の連携による取り組みを展開していくことが求められている。このため，本セッションでは，そうした取り組みを具体的に進めている自治体等からの話題提供をもとに，関係施策の連携や関係者間のパートナーシップの構築のあり方について議論した。

## 1. セッションの概要

### コーディネーター

石田 東生 筑波大学大学院システム情報工学研究科教授

### パネリスト

谷口 博司 富山市路面電車推進室長  
鈴木 幸雄 盛岡市建設部次長  
加藤恒太郎 豊田市副市長  
中尾 正俊 広島電鉄(株)常務取締役  
神田 昌幸 国土交通省都市・地域整備局街路課企画専門官

### <発表・議論の概要>

少子・超高齢化社会の到来，環境負荷の高まり，中心市街地の一層の衰退等経済社会情勢が変化する中で，集約型都市構造の実現に向けて今後の都市交通施策のあり方について，特に

- ・道路整備，公共交通，まちづくりといった多様な施策をどのように連携させるか，
- ・地方公共団体，交通事業者，市民と言った多様な主体のパートナーシップをどのように築いていくかという論点を中心に，各地の具体的な取り組みをもとに議論した。



### (1) 富山市の「歩いて暮らせるまちづくり」の推進と公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり：谷口博司

自動車依存率が極めて高く公共交通の現状が厳しい中，今後の高齢化社会や行政コストの増加，中心市街地の空洞化に対応するため，「団子と串のまちづくり」，つまり，歩いて暮らせるエリアを公共交通で結ぶ都市構造を目指して，富山駅周辺の連続立体交差事業や区画整理事業，市内路面電車の環状線化，まちなか居住推進のため施策等を総合的に展開している。昨年4月に開業した富山ライトレールも利用者が増加する等の成果が出ている。

### (2) ゾーンバスシステム導入による集約型都市構造の支援：鈴木幸雄

盛岡市では，軸上に市街地が広がる都市構造を支える交通体系として，交通渋滞の緩和や地球環境の観点から，過度のマイカー利用を抑制しながら公共交通，特にバス利用の促進を図ることを基本としている。郊外の住宅地等のゾーンの区域内だけを走る支線バス，支線バスターミナルと都心を結ぶ基幹バスとに区分し，支線バスはきめ細かく回り，基幹バスはPTPSやバスレーンを整備した。これにより，通勤時はマイカーよりも速く都心に到達できるようになり，利用者が増えている。

### (3) 豊田市の都市交通戦略：加藤恒太郎

環境先進都市を目指している豊田市では，平成17年に交通まちづくりビジョンを策定した。これに基づき，



公共交通、道路、自転車、歩行者という大きく4つの内容のハード整備や、TDM 施策、市民意識の改変、ITS の活用といったソフト施策を総合的に進めている。特に中心市街地については、環境先進都市のシンボルゾーンとして位置づけ、それを打ち出し、市民とも共有して、総合的な取組を進めている。

**(4) 交通結節点整備や公共交通利用促進に向けた取組：中尾正俊**

広島電鉄では、JR 横川駅の駅前広場整備に併せた路面電車電停の移設、廿日市役所前駅における電停とバス停の一体的な整備等交通結節点の利便性向上の取り組みを道路管理者や市と協力して行っている。これにより、利用者が増加しており、道路管理者、市、交通事業者の連携・協働の恩典が市民に還元されている良い事例となっている。

**(5) 集約型都市構造の実現と「都市交通戦略」：神田昌幸**

地球環境負荷低減、超高齢化社会、中心市街地の空洞化等に対応した今後の都市交通のあり方について社会資本整備審議会から答申を頂いた。答申では、拡散型から集約型都市構造への再編の必要性、その実現のために、都市交通、市街地整備等多様な施策の連携による総合交通戦略の確実な推進が必要とされている。また、戦略の展開にあたっては、都道府県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、NPO 等の関係主体が協議会に参加して総合的な交通を一緒に考え、それに基づき施策を実施し、PDCA サイクルで見直していくことが必要である。



各パネリストの方々の話題提供の後、特に「連携と協働」をキーワードにディスカッションを行い、以下のようなコメントがあった。

- ・土地利用、交通施策を含む目指すべきまちづくりについて、市民も巻き込みながら、官民が共通認識に立つ、その上で一つに体系化した計画を策定した上で効果的に事業展開をしていくことが必要。
- ・自治体の部局間の連携、自治体と事業者、市民との連携を進めていくためには、それぞれの代表が集まって、地域の交通がいかにあるべきかを協議できる場があると非常に効果的。
- ・市民の理解を得るためには、非常に分かりやすい表現で、目指すべき姿を示すこと、リーダーが先頭に立って訴えること、市民に対してメッセージを常に出し続けることが必要。
- ・また、市民に必要な情報を開示しながら説明し、住民とともに地域のどのような交通がいいのか一緒に考えていくことが必要。

**2. ま と め**

最後にコーディネーターである石田先生より、以下のような総括的なコメントを頂いた。

- ・道路整備、まちづくり、公共交通こうした様々な施策の連携、関係者の協働の輪が広がる機運が出てきた。都市交通戦略等の制度の整備が進みつつある中で、それをさらにもり立てていくことが必要である。
- ・総合行政を担う市が、交通だけでなく、環境、高齢社会、行政コストといった問題を広く受け止めて、それを一つの形にしていくことが必要である。
- ・我々自身が将来のビジョン、都市像、都市の構想をあり方、環境問題への対処の仕方についてきちんとメッセージを打ち出すことが必要である。

**おわりに**

本セッションでの議論が、セッションに参加した方々を始め、道路整備や公共交通、まちづくりといった多様な施策の連携に取り組む日本道路協会会員諸氏の参考となるものであったと考えている。

最新的话题を提供頂いた5名の方、的確なコメントをいただいた石田先生、熱心にお聞き頂いたセッション参加者の方々に対して、本セッションを企画した者として、この場を借りてお礼を申し上げたい。

〔文責：国土交通省都市・地域整備局街路課  
課長補佐 小川博之〕