

# 建設水道常任委員会記録

令和2年1月22日(水)午前9時50分～午前11時41分(9階 908 会議室)

## ○出席委員(8名)

委員長	梅津 一匡
副委員長	根本 雅昭
委員	丹治 誠
委員	石原 洋三郎
委員	小熊 省三
委員	黒沢 仁
委員	渡辺 敏彦
委員	真田 広志

## ○欠席委員(なし)

## ○案 件

所管事務調査「道路の効率的な維持管理・安全対策に関する調査」

- 1 参考人招致  
国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所  
道路管理課 課長 田中 隆紹 氏
- 2 参考人招致に対する意見開陳
- 3 行政視察について
- 4 その他

---

午前9時50分 開 議

(梅津一匡委員長) 皆様、おはようございます。ただいまから建設水道常任委員会を開きます。

本日は、道路の効率的な維持管理、安全対策に関する調査の一環としまして、この後午前10時から国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所道路管理課課長の田中隆紹様を参考人としてお迎えし、国道における維持管理と安全対策の取り組みについてお話しいただくこととしております。

30分ほど意見開陳をいただいた後、質疑を30分ほど行うこととなっておりますので、よろしく願いいたします。

改めての確認となりますが、本日の留意事項につきまして、参考人招致実施要領の2ページ、9、各委員に対する注意事項をごらんいただきたいと思います。まず、2ページの9についてです。これ

は、皆さん何度も参考人招致やられていると思うので、おわかりだと思いますが、参考人招致実施にあたっての注意。1点目、参考人はあらかじめ依頼した事項（事前質問）について意見を準備して出席します。そのため、事前質問以外の事項について意見を求めた場合、委員長は委員の発言を制止することができますので、ご了承願います。なお、参考人の了承が得られるならば意見を求めることはできます。

2点目、参考人には証人と異なり、百条調査のような強制力がなく、委員から依頼して出席を求めるものですので、参考人に対し礼節を尽くし、追及するような質問をしないでください。

3点目、本日のスケジュールは、先ほども申し上げましたが、次第のとおりでございます。スムーズな議事進行にご協力をお願いいたします。

それでは、参考人招致開始まで暫時休憩いたします。

午前9時52分 休 憩

---

午前9時58分 再 開

**（梅津一匡委員長）** 建設水道常任委員会を再開いたします。

本日の委員会は、道路の効率的な維持管理、安全対策に関する調査の一環として、参考人の方にご意見を伺うため、国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所道路管理課課長の田中隆紹様に参考人としてご出席いただき、国道における維持管理と安全対策の取り組みに関するお話をお伺いすることとしております。

田中様におかれましては、大変お忙しい中、本委員会のためにご出席をいただき、誠にありがとうございます。委員会を代表して心から御礼申し上げますとともに、忌憚のないご意見をお聞かせくださいますようお願いいたします。

本日の会議の進め方ではありますが、最初の30分で田中様から事前に依頼していた項目に関してご説明、ご意見をお述べいただき、その後の30分で質疑応答という形で進めてまいります。

なお、田中様より事前に資料の提供がありましたので、各委員のお手元に配付しておきましたので、ごらんください。

それでは、早速ご説明、ご意見をお伺いしたいと思います。

それでは、参考人の方のご発言をお願いいたします。

**（田中隆紹参考人）** 参考人の福島河川国道事務所道路管理課の田中と申します。では、国道の維持管理について説明のほうをさせていただきます。着座にて説明させていただきます。

国における国道の維持管理について説明させていただきます。まず初めにということなのですが、我々の身の回りにはさまざまな道路がございます。例えば私道であったり、農道、林道であったり、公園内における道路というのも道路でございますけれども、道路法で扱う道路というのは、第3条に書かれてございます高速自動車国道、例えば東北道とか東北中央自動車道、と一般国道、4号、

13号、都道府県道、市町村道、この4種類に分類がされます。

道路法で定める道路ということで先ほどの4種類、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道、この中で一般国道のところをちょっとごらんいただきたいのですけれども、定義が書かれてございますけれども、一般国道の中でも直轄国道、国が管理する区間と、あとは補助国道、指定区間外ということで都府県または政令市で管理する区間に分かれてございます。福島県内でいきますと、直轄国道というのが中通りを縦貫する4号、また福島から米沢方面に行く国道の13号、浜通りを走っている6号、あとは浜通りから会津方面に行く49号の路線、一般国道、直轄国道の指定区間ということで我々国土交通省のほうで管理してございます。あと、高速自動車国道でいきますと、東北中央道の大笹生から米沢の北インターまでが我々福島河川国道事務所のほうで県境をまたいで管理してございます。

では次に、国道、国管理の維持管理の状況ってどうなっているのでしょうかということなのですが、こちらのページちょっとごらんいただきたいのですけれども、一般国道の指定区間の延長約2万3,700キロメートルございます。全道路に占めるウェート、割合なのですけれども、2%と非常に割合は小さいのですけれども、交通量ベースで見ますと分担率のほうは18%、大型車の交通量につきますと24%、4分の1を担っているということで、延長の割には重要な役割を担っているということがおわかりいただけるかと思えます。

6ページ目をごらんください。国道、国管理の管理の延長の推移のグラフになりますけれども、平成31年度で約2万3,115キロございます。平成24年度と比べますと750キロメートルほど、3%ほど増加しているという状況になってございます。このうち国が管理しております高速自動車国道及び自動車専用道路の管理延長は、平成31年度におきまして2,674キロとなっております、平成24年度に比べて約1.8倍の増加となっております。

右側のほうに管理体制を記述してございますけれども、本省の下に地方整備局が10カ所ございます。さらに下に国道事務所等がございまして、全国でいくと91カ所、東北でいくと13事務所ございます。さらに下に出張所というのがあるのですけれども、全国ベースでいくと281カ所、東北で44の維持出張所というような管理体制になってございます。

次、7ページ目をごらんください。東北地方整備局と福島河川国道事務所の道路延長とか主要施設の概要になりますけれども、整備局全体の管理延長、平成31年4月ベースですけれども、3,106キロございます。我々福島河川国道事務所、4月現在では約156キロを管理してございます。

主要な施設のほうを見てまいりますと、整備局全体で橋梁では4,215、トンネルでは243、横断歩道橋につきましては255橋ございます。福島河川国道事務所のほうを見ていきますと、橋梁では285、トンネル31、横断歩道橋が13という状況になってございます。

次、8ページ目ごらんいただきたいのですけれども、こちらのほうは東北地方整備局の道路管理延長の推移を示したものでございます。見づらくて恐縮なのですけれども、平成20年時点では2,786キロ

ございました。平成30年には3,022キロ、約236キロ増加してございます。資料にはちょっと記述はしてございませんけれども、福島の記事どうなのかと申しますと、平成20年は93キロ、平成30年には156キロということで、63キロ延長は延びてございます。

9ページ目をごらんください。福島河川国道事務所の路線別の管理の延長を示してございます。事務所全体では156.3キロの道路を管理しております。国道4号につきましては56.7キロ、国道13号につきましては36.8キロ、東北中央自動車道の相馬山上から霊山インターまでは26.7キロ、福島ジャンクションから米沢北インターまでは36.1キロを管理しているという状況になってございます。我々のほうで今整備しております国道115号、復興支援道路となっております相馬福島道路、全体で約45キロございますけれども、昨年末までには、右側のほうにありますけれども、相馬の山上インターから霊山インターまでの間が開通してございました。昨年12月には常磐道、この地図でいきますと一番左側、常磐道から相馬山上インター間が供用してございます。残りはどこかといいますと、一番左側の区間になりますけれども、東北道桑折ジャンクションから霊山インターチェンジの間約12.2キロが残ってございます。桑折インターチェンジから国道4号のインター、仮称なのですけれども、この間約2キロにつきましてはことしの夏、令和2年夏ごろの開通を予定してございます。残る10.2キロにつきましては、令和2年度末の開通を目指して今事業を進めている状況にございます。

次、道路管理についてということで説明をさせていただきます。この資料の右側の上段をちょっと見ていただきたいのですけれども、国道、国管理における管理瑕疵の件数の推移のグラフになってございます。近年は、240件から250件くらいで推移してございます。平成29年度の状況を見ますと、全国では241件の件数がございました。東北ではということになりますけれども、東北では31件ございます。うち2件が福島の事務所で発生しているという状況になってございました。

下段のほうなのですけれども、平成29年度の道路利用者からの意見、要望の数なのですけれども、全国で約10万7,800件ございました。福島のほうについては1,600件ほどのこういった意見なりの件数があつたという状況になってございます。

なぜ管理瑕疵の件数の推移をここに示したかといいますと、道路法の第42条なのですけれども、こういった文章がございまして。第42条、道路管理者は道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。簡単に言いますと、安心して安全な道路を管理してくださいということになりますので、管理瑕疵の発生しないようにいろんな補修とか修繕を行っているということになります。

13ページ目のほうをごらんください。これ国道、国管理の維持管理の基準の変遷について示したもののなのですけれども、現在平成25年度に見直したものがベースとなっております。全国統一の基準になってございます。

では、東北地方整備局どうなのかというのと、東北地方整備局を14ページから抜粋したのものになりますけれども、例えば道路巡回、交通量、日5万台以上ある路線につきましては1日に1回、5,000台か

ら5万台までは2日に1回という基準になってございます。我々の事務所どうなのかといいますと、5,000台から5万台の間に入る交通量でございますので、2日に1遍巡回しています。ただし、自動車専用道路になりますと走行速度が高いものですから、例えば落下物とか、いろんなものが落ちております。速度が高いと事故が起きた場合にさらに被害が大きくなるということも想定されますので、この基準とまた別にさらに上回った形で巡回しております。東北中央道でいきますと、1日2回の巡回を実施しているというところがございます。あと、清掃につきましては基本年1回ですよというところ、除草につきましても繁茂状況を確認しながらやっってくださいねというところになってございます。

15ページ目をごらんください。道路の維持管理ということで、道路を適正な状態に維持管理するために舗装ですとか法面等の状態を監視して、日常的に巡視したり、定期的に点検なども実施してございます。また、橋とかトンネル、舗装等の健全性を専門業者のほうに委託して定期的に点検することも行ってございます。こちらのほうは、そういった状況の写真でございます。日常的に巡回している道路パトロールであるとか、あと定期点検をやっている橋梁の点検ですとかトンネル点検、また道路パトロール中に発見した際の簡易的な道路の補修でしたりとか、路面の性状調査の状況、法面の点検状況等の写真を添付してございます。

補修等についてということで16ページになりますけれども、点検結果を踏まえて、例えば橋梁点検しましたと。点検したところ、ある部位において橋の鋼材、腐食して穴があいたり、板の厚さ、鋼材の厚さが薄くなっていることを確認しましたというところがございまして、やっぱり手当てしなければいけませんので、設計を起こしまして補修工事を行う。また、法面のところでももともとはモルタル吹きつけてあった法面においてちょっと変状が確認されて、修繕が必要ですよという診断がされまして、新たな対策としてコンクリート格子柵による法面对策といった対応をしてございます。

3番目のテーマになりますけれども、道路維持管理における新たな取り組みの事例ということで18ページ目以降ちょっと紹介させていただきたいと思っております。こちらのほうはICT、AIを活用した維持管理、地震時の被害発生予測分析と緊急時の巡回の見直しということで、こちらのほう国総研のほうで今取り組んでいる事例になるそうです。地震発生時、震度4以上には30分以内に地震波の分析を行いまして、過去の被害の実績から構造物の被害を予測して、関係者に自動送信するシステムを今構築している最中だそうです。こうした技術も活用することによって、震度4以上の地震発生時の緊急巡回を見直しすることも試行しているということのようです。

次のページに移らせていただきます。19ページ目をごらんください。こちらのほうは同じくICT、AIを活用した道路巡回支援システム、写真にあるのは中部地方整備局の事例ですけれども、同様なものを我々東北地方整備局のほうでも活用してございます。道路巡回の高度化、効率化を図るためにこういった道路巡回の支援システムを整備局で導入しているという状況でございまして、10ある整備局のうち、この時点では7つの整備局でも導入しているという状況にあるそうです。従来道路巡回どうしていたかということ、紙ベースの日誌を現場のほうに持っていきまして、事象があるごとにメモ書

きしまして、出張所に戻ったら今度それをワープロ入力するような形だったのですけれども、端末を使うことによってタッチパネル式で選択できるような形になっています。ということで、帰ってからわざわざ調書を作成する必要もなく、写真のほうも位置情報を持っていますので、どこで撮影した写真なのかというのもすぐわかるということで、非常に業務の効率化という側面では好評を得ているシステムでございます。例えば従前道路巡回終わって夕方5時前に戻ってきたとなると、今度日誌それから作成しなければいけないわけなのですけれども、日誌作成するのに長い場合ですと1時間超える場合があると、そういったものが今なくなっているということで、非常に好評を得ているような状況でございます。また、タブレット入力したデータを落とし込むこともできますので、後々データの有効活用等もできるというメリットもございます。

こちら、20ページ目をごらんください。こちらは、首都高速のほうで取り組んでいる事例になるそうです。道路のパトロールカーの上に3Dのカメラシステムを搭載しまして、走行映像を位置と時刻情報とともに記録するものがあるそうです。損傷発見時には緊急通報システムによってリアルタイムの映像を事務所と、あとメンテナンス会社と共有することができるというシステムを首都高のほうでは活用されているということのようです。

21ページ目をごらんください。こちら首都高の事例になるのですけれども、首都高、高架橋が非常に多ございます。ということもあろうかと思うのですけれども、構造物の状態を全て3次元の点群データで管理しているそうです。点群データで位置座標、高さ関係もわかりますので、ある程度の変異を超えると右下にあるような色で異常がわかるようなシステムを持っていると、こういったものを活用して維持管理に取り組んでいるということのようです。

続きまして、23ページ目をごらんください。こちらのほうは交通障害を自動検知するシステムということで、数年前北陸地方の国道8号で豪雪によって交通が長期間にわたって遮断されるというような事象がありましたので、そういったものに対抗するためのシステムを今使って試行されているということのようです。集中的な大雪時に立ち往生発生の有無を自動的に検知するためにAI技術を活用しまして、交通障害自動検知システムなるものを構築しているそうです。過去に立ち往生が発生した箇所付近のCCTVカメラ10箇所を試行的にこれで使っているということで、平成30年12月から運用を開始しているようです。

24ページ目をごらんください。こちらは、ICT、AIを活用した除雪作業の機械における取り組みになります。オペレーター不足に対応するため、多岐にわたる除雪作業装置を自動化して、人間はハンドルを持つだけといったものを目指しているそうです。最終的な目標は完全な自動運転化を目指して今システムの構築を目指しているということで、北陸地方整備局で取り組んでいる事例になります。北陸地方整備局のほうでは除雪トラックの開発を目指していますが、我々東北地方整備局では除雪オペレーター、従前は除雪オペレーター2人乗りが標準だったのですけれども、現在2人乗りの機械って生産されていないそうです。1人乗り、ワンマンオペという機械しかないそうで、そ

うなりますと装置の操作、マンホールがあるところだと除雪のブレードを上げなければいけないとか、道路の幅員の狭まりによってはちょっと縮めたりとか、そういった操作を従前で2人乗りですと助手の方が行うことができたのですけれども、1人乗りになりますとそういったことできないということもございますので、そういったブレードの上げ下げとか伸縮が必要なところをシステムの中にインプットして1人で運転できるようになるようなものを東北地方整備局で今開発を目指しているというところのようです。

25ページ目をごらんください。こちらは千葉市で取り組んでいる事例になりますが、IoT、機械学習を用いた舗装損傷の自動抽出システムを開発しているそうです。ダッシュボードに搭載されたスマホの画像によりまして、道路管理者による損傷判定結果を教師データとする機械学習によって、画像から路面の損傷種別と損傷範囲を自動分類してくれるようなシステムを千葉市のほうで運用しているようです。

次のテーマということで、自治体や住民と協働で取り組んでいる事例等についてちょっとご紹介させていただきたいと思います。27ページ目をごらんください。こちらのほうは、地域と連携しました各種団体との維持管理の事例になります。左からいきますと道路協力団体、真ん中ほどが日本風景街道、一番右側はボランティアサポートプログラム団体の事例になります。

我々福島の仕事所どうなのかといいますと、先ほどの道路協力団体、こちらのほうは福島県内ございません。東北地方整備局管内でいきますと、宮城県内で1団体、山形県内1団体の計2団体になってございます。

日本風景街道、福島事務所管内におきましては桑折宿まちなか街道というものがございまして、こちらのほうが街道を生かした地域づくりを目指して活動されるところのようです。

あと、ボランティアサポート団体関係なのですけれども、当事務所で協定を締結して活動されている団体が22団体ほどございます。活動内容としましては、清掃、除草、花壇の管理または道路に異常があった際の通報。道路に異常があった際の通報というところなのですが、これはコンビニエンスストアのほうと協定を結んでおりまして、例えば道路のどこかで事故等が発生して渋滞発生していますよといったものが確認されたら連絡いただけるような協定を結んでおります。また、道路愛護団体のほうが40団体ほどございまして活動してございます。

こちらのほうは、国、県及び県内の市町村と活動しています福島県道路メンテナンス会議というものがございまして、こちらにおける取り組みをちょっと紹介させていただきます。技術力向上ということで、地方自治体への支援、地方自治体さんにおきましてはさまざまな規模がございまして、福島市さんのように大きな自治体になりますと土木専門の技術者がおられるのですけれども、町さんとか村さんに行くとなかなか専門のそういった土木職の方がいないということもございますので、土木業者の方はもちろんなのですけれども、そういったなかなか過去に土木職経験のない方に、こういったさまざまな4つほどの研修テーマを地方自治体の方も対象にして門戸を開いているというところにな

っております。ことしなのですけれども、これは4つの研修で延べ36名の地方自治体の職員が研修を受講されていると。自治体の種別はちょっと資料が手元になくてわからないのですけれども、平成30年度は一番下段にあります橋梁初級Ⅱという研修に福島市の職員の方も1名ほど参加して受講されているということになってございます。

31ページ目をごらんください。こちらと同じく地方自治体への支援としまして、溝橋の講習会を県内3カ所に分かれて開催してございます。会津のほうは会津若松で10月8日、中通り方面は須賀川市において10月の9日、浜通り地方は相馬市において10月11日、3回以上に分けて特定の溝橋の座学を学んだりとか、現場での実演といった講習会を開催してございます。

こちら支援技術講習会ということで、まだ案となっておりますけれども、来月南相馬市でございます福島ロボットテストフィールドにてこういった講習会を予定しているということで、近々関係自治体のほうに案内通知を発送する予定になってございます。

こちらのほうも橋梁点検研修会ということで、こちらのほうも実は3回以上に分けて開催する予定だったのですけれども、会津方面のほうは台風が来る前に既に開催しましたので、行うことができたのですけれども、中通り、浜通り地方は予定が台風以降の予定だったものですから、残念ながら台風の影響があって開催することには至っておりません。

34ページ目をごらんください。こちらの取り組みは、我々東北地方整備局独自の取り組みの紹介になります。道路施設の点検ですとか保全関係の技術的な課題が自治体から寄せられたとします。それに対応するためにアドバイザーチームを編成しまして、県内道路メンテナンス支援団というものを設置します。そういった支援団のほうは直接現地や役場のほうに出向きまして、技術的支援、助言を行うというものでございます。下段のほうの事例は平成30年の11月の事例になりますけれども、秋田県の湯沢市のほうから損傷が著しいと診断されました鋼材でつくられたアーチ橋の措置方法等について相談を受けたものですから、県内の道路メンテナンス支援団と現地で確認しまして、市役所の会議室において損傷原因とか措置方法についての技術的な助言を行ったという事例になってございます。

35ページ目をごらんください。こちらは、広報活動の事例になります。日常、日頃なかなか橋梁の補修現場というのは一般の方々には入れないこともあって見る機会がないということから、橋梁の補修現場を見学していただくことでそういったインフラの老朽化の現状とインフラの大切さを実感、理解してもらうためにこういった見学会を開催してございます。今年度も開催する予定ではあったのですが、台風の影響でちょっと見送ってございます。

36ページ目をごらんください。こちら広報活動の事例になりますけれども、道路施設の老朽化の現状ですとか対策などについて、一般向けの広報としましてパネル展、写真展を県内各所において実施してございます。道の駅につきましては8カ所、こちらのほうは全て実施済みでございます、あとは県庁のほうでのパネル展、こちらは3月を予定してございます。

37ページ目をごらんください。こちらは防災対策面での地方自治体との協定状況の紹介になります。



こちらは、国見町の道の駅国見あつかしの郷がございますけれども、そこと災害時の相互応援協定を結んでおりまして、その紹介になります。背景は、平成26年2月豪雪時の教訓を踏まえまして、国見町と協定を結んでございます。協定を結ぶことによりまして緊急時には避難所の開設、国道4号が通行どめとなった場合にはUターン箇所として利用できるように協定を結んだものでございます。この協定を結んだ後にテレビ会議等々を活用しまして大雪を想定した訓練を実施してございます。

38ページ目をごらんください。こちらは、平成30年度の国見町との協定に続きまして、今年度は二本松市と伊達市と同じような協定を結んだものでございます。この協定に基づきまして、12月には同じような交通確保対応訓練を実施してございます。右下下段はテレビ会議の状況です。伊達市長と福島河川国道事務所がテレビ会議を行いまして、情報伝達訓練や交通規制訓練を実施してございます。道の駅の防災協定になりますけれども、今後福島市さんのほうにおかれましても道の駅整備の予定でございますので、整備されました暁には同じような協定を結んで防災活動に取り組んでいきたいなどというふうに思っております。

39ページ目をごらんください。これは、当事務所で取り組んでおります出前講座の紹介になります。講座のほうなのですけれども、小学生から社会人まで対象としました25講座のほうを事務所で用意してございます。また、この講座メニュー以外にも知りたいこと、聞きたいことがありましたら、事務所にお問い合わせしていただければ対応したいというふうに考えてございます。こちらのほうが25のメニューになります。ちょっと見にくくて恐縮なのですけれども、25個のメニューを用意してございます。

41ページ目をごらんください。こちらは、今年度の実施事例になります。左側になるのですけれども、こちら7月に福島市の吉井田学習センターで行われました防災研修になります。地域が行う防災教育に向けまして、防災カードゲームやマイタイムラインの活用を提案して、実際にそれを行って実体験していただきました。防災カードゲームというのは本省でつくっているものなのですけれども、ある災害事象が発生したときにどんな対応をすればいいかというのが対になっているようなのです。そういった遊び感覚で防災の知識を身につけるといったもののようなのです。

42ページ目をごらんください。こちらは、今年度実施しました出前講座の一覧表になってございます。現在まで13回実施しておりまして、延べ人数でいきますと580人以上の方々に利用していただいたというものでございます。表の中に空欄があるのですけれども、小学校で開催した際、余りに児童さんの数が多くて正確な人数を把握し切れなかったために空欄となっております。申しわけございません。

時間がちょっと押していますけれども、配付資料のほうにはなかったのですけれども、追加させていただきました。交通安全事業でどういった取り組みしているかという紹介等になります。こちらのほうは、通学路の合同点検の事例になります。今年度8月の6日から9日にかけて、小学校と各種関係機関と合同で点検を実施しております。福島市内におきましては、杉妻小学校ほか9校を点検

してございます。

下のほうは、合同点検を受けて改善した事例の写真になります。例えば巻き込み防止対策ということでの対応だったりとか、あとは例えば地下道、照明暗いですねといった指摘がなされた際には速やかに照明灯を交換するというような取り組みを行ってございます。

こちらのほうは大町の病院前の交差点になりますけれども、エレベーターが設置されました。9月に完成したわけなのですけれども、我々健常者だけですとなかなか気づかない部分がありますので、視覚障害団体とか、また車椅子を利用されている方に来ていただきまして、点検をお願いして行ったものであります。点検して、13項目ほどいろいろ改善要望をいただいております。例えば地下道内の左下、写真見ればわかりますが、手すりが設置されています。視覚障害者の方、手すりさわって歩いたとすると、分岐箇所、自分がどっちに行けばいいのかなかなか手すり上にはないという指摘を受けたものですから、手すりの上に方向がわかるような文字を設置したという改善も取り組んでいるところでございます。

46、こちらのほうはいわゆる生活道路に対する安全対策です。背景は、平成27年に社会資本整備審議会の部会のほうでビッグデータを活用した対策策定について市町村に助言なり指導を行って下さいねというものがございました。これを受けまして、福島市のほうにつきましては今までに11カ所ほど登録されてございます。うち1カ所につきましては、福島市の笹谷地区におきましては平成29年度に完了してございます。国何やっているのですかという、ビッグデータを解析しまして、右側の図ちょっと見ていただきたいのですけれども、データを解析しまして、あるエリアにおける規制速度の超過状況を可視化しやすく色別に分けたものになります。データ整理とどういったものが対策と考えられるかといったものを自治体さんのほうに提供します。そのデータをもとに自治体さんのほうで住民とか学校関係者、関係機関と協働でワークショップを開催しまして、どういった対策を講じればいいのかというのを検討していただきます。必要に応じて我々国のほうもそこには参画いたしております。ある程度地域の合意形成を得ましたら、最終的にはハードの整備をするという流れになってございます。

こちらのほうは、ことし5月に発生しました大津市の園児の交通事故を受けてのものになります。この案件を受けまして、6月に内閣府のほうから未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全確保の徹底について通知が出されたものですから、これを受けまして事務所管内の自治体と合同の点検を実施しております。福島市につきましては7月29日から関係機関との合同点検を行っておりまして、直轄区間外の点検も参加してございます。

左下のほうは福島市発表のデータになりますけれども、対策が必要な箇所としましては、国関係は4カ所、県関係6カ所、警察関係33カ所、福島市の箇所では82カ所となっております。国関係4カ所のうち、瀬上の3差路の交差点がございまして、本年度交差点改良工事を行っておりますので、この交差点改良工事に合わせて年度内にこちらのほうの対策は完了する予定となっております。

こちらのほうは道路利用者からいろいろな相談とか受けるのですけれども、決して国だけの相談受けているわけではないということのご紹介になります。道の相談室というものがございまして、道路利用者からの相談事を一括して受けております。国、地方問いません。うちのほうで受けたものを道路管理者のほうに相談なりを転送しまして、回答をいただいて、また相談された方にお返するというようなものになってございます。

あともう一つ、道路緊急ダイヤル、緊急性の高いものの情報、シャープ9910、フリーダイヤル、ここにかけていただくと、音声のガイダンスシステムに従って番号を押すと、1番を押すと高速道路関係、ネクスコが管理するところですね、2番を押すと一般の道路関係ということになりまして、例えば道路の穴ぼことか、落下物を発見しましたよというのを発見しましたらこちらに電話下さいということになってございます。こういった電話をいただいた事象につきましては、速やかに道路管理者のほうに連絡が行き、道路管理者からは維持作業に従事している会社のほうに協力を仰ぐというような流れをとってございます。

説明のほうは以上になります。時間超過して申しわけありません。

(梅津一匡委員長) どうもありがとうございました。

参考人の方からのご説明、ご意見の開陳等は以上となります。

次に、質疑応答を30分間の範囲内で行います。

それでは、ご質疑のある方はお述べください。

(真田広志委員) ありがとうございます。先ほどご説明いただきましたけれども、国道維持管理の状況ということで管理延長、特にそのうちで国が管理する直轄高速道路の管理延長、これが平成24年度と比べてここ7年余りで約1.8倍という驚異的な伸びを示しているわけなのですけれども、これの主な要因、それからそれに伴います維持管理費、そういったものの推移なども含めてお聞かせいただければと思います。

(田中隆紹参考人) お答えしたいと思います。

まず、平成24年度より伸びているというのは、従前旧日本道路公団が高速自動車国道を整備した時代がございましたけれども、平成15年に国幹会議がございまして、採算性の悪い道路は今後どのようにして整備するのかという議論が起こりまして、そのときに採算の悪い道路は税金で賄いましょうということで、いわゆる新直轄ですね、福島でいきますと福島大笹生から米沢北間、あんなところが中止されています。そういったこともありまして、従前ネクスコさんがつくっていたものを我々直轄のほうでつくるといったものもあってこのような伸びにつながっています。自動車専用道路はもともと国のほうで整備するところがあったのですけれども、東日本大震災の影響を受けまして、東北地方整備局のほうでもともと将来的に整備しなければいけないだろうと考える路線も全て事業化されていますので、その影響というのも大きいと思います。

あと、維持管理費なのですけれども、維持管理費の推移はちょっと手元に資料がございませんので、

ちょっとお答えすることはできませんけれども、延長ベースで順調に伸びているかということ、決してそういう状況ではございません。非常に苦しい中で運営をしているというのが実情でございます。

(真田広志委員) 厳しいところなのでしょうけれども、人員体制なんかも含めて、人員配備体制なんか、いわゆる所管がかわった部分ということで、もともと別な、ネクスコさんとかで管理していた、そういった人員体制なんかと比較してどういった状況になっていますか。それも含めて距離延長に伴っての。

(田中隆紹参考人) ネクスコさんとの比較は、ネクスコさんは有料道路ですので、一概になかなかそれは。管理体制はかなりやっぱりこちらに比べると充実しておりますので。

(丹治 誠委員) ありがとうございます。維持管理についてなのですけれども、先ほど管理瑕疵の話がございまして、どのような内容が多いのかということと、国道、国管理というか、国道ならではのものなんかがあったりするのかなということと、市とかに考えたときに、福島市であればこんなことあるのではないかみたいな、そういったことがもしおわかりになればお答えいただければと思うのですが。

(田中隆紹参考人) ちょっと手元に詳細なデータはないのですけれども、平成29年度東北地方整備局関連で31件ほどの管理瑕疵があったという説明をさせていただいたところでございますけれども、そのうちの14件が穴ぼこに起因する瑕疵です。どうしても路面の損傷による瑕疵が毎年一番上位になっているという共通事項がございます。福島の2件も同じ、穴ぼこになります。あと、季節的なものでいきますと、冬季における上から樹木からの落雪とかもたまに見受けられたりもします。枝の落下とか落雪といったものが見受けられます。

(丹治 誠委員) ありがとうございます。穴ぼこに関してはぱっと見て穴であればわかるのでしょうか、路面が空洞化しているとか、そんなようなものというのはいくらもあつたりするのでしょうか。

(田中隆紹参考人) 路面空洞化のほうも我々も調査しております、毎年この辺、この辺ということで空洞化が想定されるところにつきましては補修を行うような計画を立てております。

(丹治 誠委員) 最後に1個だけ。意見、要望というのも下の、先ほど14ページのところにあるのですけれども、その意見、要望もやっぱり穴ぼこみたいなものが多いというふうに捉えられるのでしょうか。

(田中隆紹参考人) 緊急通報の内容も多いですし、苦情の中でいきますと除草に対する要望が結構多いです。苦情はたいがい除草のニーズが特に夏場多い傾向にあるかと思えます。

(真田広志委員) 関連なので。そういったケースで例えば損害賠償請求だったりとか、それから訴訟に至っているようなケースというのはどのくらいあるのでしょうか。

(田中隆紹参考人) 管理瑕疵となった場合は、国賠法に基づいてそれは補償いたします。過去の事例等に基づいて判断をさせていただいております。訴訟になった事例は手持ちにちょっと資料がございませんので、申しわけございません。

(**小熊省三委員**) 同じような話なのですけれども、いわゆる瑕疵によって事故だとかということについては実際には起こったことはないわけですよ。そういう瑕疵が事故があつてわかつたというか、発見して瑕疵があるということがわかつたというのが今の報告だと思ふのですけれども、実際その箇所で例えば事故があつてわかつたというようなことはない。言っていることわかりますか。交通事故だとか、何か車が損傷したとかということとは。

(**田中隆紹参考人**) 瑕疵はあくまでも被害を受けた方が申請しなければわからない場合がほとんどです。車ですとタイヤがパンクしましたとか、ちょっとホイールに傷ついたりとか、ホイールがゆがんでしまったといった内容が多いです。

(**小熊省三委員**) 僕はてっきり巡回とか、その中でわかつたものの件数と思つたのですが、何か通報があつた中での瑕疵というふうに捉えて。

(**田中隆紹参考人**) はい。

(**小熊省三委員**) わかりました。ありがとうございます。

(**黒沢 仁委員**) ありがとうございます。本当に道路というのは道路1つできることによってその地域の生活環境等々が変わるといふようなことで、特にボランティア、サポート団体についてちょっとお聞きをしておきたいのですけれども、ページ数でいうと28ページ、ボランティアサポート団体等といふようなことで22団体と協定締結、あるいは道路愛護団体40団体といふようなことで表記されているわけですが、これ清掃、除草、花の管理といった部分で、この清掃、除草といふのはいわゆる花壇みたいな形で、緑地帯みたいな形の中での清掃とか除草とかといふようなことなんでしょうか。

(**田中隆紹参考人**) ほとんどが花壇、一部の団体におきましては歩道の部分もあわせてやっていたらいる団体もございます。

(**黒沢 仁委員**) そういったいわゆる協定している、あるいは愛護団体に対しての財政的な支援等についてはあるのですか。どうなのでしょう。

(**田中隆紹参考人**) ボランティアサポートプログラムをつくつた当時は例えば掃除用具ですとか、そういったものも支援はあつた時代もあつたのですけれども、いろんな側面から財政的なものとかもあつて、現状はなかなかそういった支援はできなくなつておまして、ただそういった活動をする上で万が一けがされたときの対応としまして保険は掛けられるような仕組みになつてございます。

(**黒沢 仁委員**) 国道といへどもその地域の人にとってみれば生活道路みたいな捉え方でしょうから、ある意味ではそういったボランティア精神でやるのがやっぱり本来の道路管理の上において住民が果たすべき役割なのかなという思いがあつたものですから。ありがとうございます。

(**渡辺敏彦委員**) 維持管理の基準、13ページなのですが、ことし雪降らなくて穏やかでいいなと思つているのです。除雪の基準の5センチから10センチとありますよね。今市のほうも同じぐらいの基準で10センチとか、前は15センチだったのかな。今度10センチになつて、国と同じレベルになつたので

すが。例えば福島市内広いですよ。そうすると、どこを基準にするというのかな。例えば事務所の前とかを基準にするとか、西のほうはすぐに10センチとか20センチになってしまうというのがあるのだけれども、基準にするところってどこなのかなと思うのです。土建屋さんの判断で、依頼したところの判断でやってしまっているのか、その辺って誰か待機していて、例えば13号線も管理ですよ。4号線も管理で、業者のほうから報告あって、その判断をして指示を出す形になっているのですか。5センチと10センチって。どういう状況で5センチから10センチの幅があるのかわからないのだけれども。

(田中隆紹参考人) 気象庁の予報も参考にしますし、また朝と夕方、雪氷予測ということで、ある程度地点を絞ってどれくらいの降雪が予想されるかとか、気温どれくらい低下するというような予測を出しています。そういったものを参考にしつつ、あと現地の状況、カメラもありますので、総合的な判断。降雪の強度、強さもございますよね。しんと降っているのか、物すごく雪降っているのかといった状況も判断しながら、間もなく5センチに達するだろうと予測される場合は早目、早目に対応してございます。

(渡辺敏彦委員) 5センチから10センチでなく、5センチでも判断してこれから10センチ以上になるよ、どうぞという話になるのですか。その辺総合的判断というのがわからないのだけれども。

(田中隆紹参考人) 雪の降り方も強弱ございますし、あとは福島でそれほど降っていなくても、例えばちょっと離れた栗子とか降っている場合もございますので、地点、地点の状況を見ながら、雪氷予測としましても全線予測できるわけではございません。点でしか予測できていませんので、参考にしつつ、あとはカメラとか、必要に応じてパトロールしたりして、その情報を総合的に判断した上での実施になると思います。

(渡辺敏彦委員) もう一つ除雪関係関連するのだけれども、国直営でなくても、業者さんのほう土建屋さんに頼んでいる部分ありますよね。待機とかという話ですが、ことしみたいに雪降らないと、例えば除雪車持っているところか何かの会社って大変だと思う、多分。依頼が来ないから。その辺の待機料の出し方とか、あときょうは雪降って5センチ以上、10センチぐらいになったらお願いしますよと待機するときあると思うのです。その辺の対応というのはどういうふうになっているのですか、国のほうは。

(田中隆紹参考人) 日々待機の指示です。

(渡辺敏彦委員) そうすると、業者さんに待機料というのかな、それも支払いしているということ、出なくても。

(田中隆紹参考人) 指示した場合に発生しますので、待機料のほうはお支払いしています。

(渡辺敏彦委員) 今度は道路パトロールカーと道路維持管理の部分で、日常の巡回をする、あと私4号線通ってくるものですから、道路の不良があったらシャープの何とかに電話かけると書かれているのだけれども、その電話の頻度とパトロールで見つける頻度とか、それに対する対応ってしっかり

全面的に対応できるものなのかなと思うのだけれども、予算の関係もあると思うのですが、その辺の電話と、パトロールでは関係者が見つけてくるから、やらざるを得ないのだろうけれども、電話でシャープ9910ですよね。その電話の、確認は行くのですが、その辺の対応の最適なものはあるのですか。最適というのはおかしいのだけれども、例えば道路パトロールでいけば大きなところだけ来る、電話で来るのは本当にやらなくてもいいっちゃいのが上がってくるとか、いろいろあると思うのですが、その辺はどのような状況になっているのですか。

(田中隆紹参考人) シャープ9910もそうなのですけども、住民から、利用者から通報を受けた際は必ず確認に行きます。対応します。

(渡辺敏彦委員) 必ず対応します。

(田中隆紹参考人) はい。

(渡辺敏彦委員) 軽微なものでも。

(田中隆紹参考人) 軽微なものといえますと。

(渡辺敏彦委員) ちょっとひび入っていても国道だからということで電話よこす人もいるでしょう、いろいろ多分。物があつたよ、そういうのは多分……

(田中隆紹参考人) 対応します。

(渡辺敏彦委員) だと思っただけけれども、道路管理という部分での補修とか何か必要なものも多分来ると思っただけけれども、その辺はどうなんですか。

(田中隆紹参考人) その辺は、確認されたまず事象を詳しく確認させてもらっています。秋口にあつた事例なのですけども、ちょっとひびが入っていたので。どうしてもコンクリートってひびが入ってしまうのです、ちょっとしたひびは。でも、その方はちょっとしたひびでも気になったようでして、その旨説明したのですけれども、なかなか理解してもらえなくて、もう一回出張所に行ってもらったのです。説明したのだけれども、なかなか理解もらえなかったの、見た上で出張所のほうからその方に、通報された方に連絡とってもらえますかということ。

(渡辺敏彦委員) 今の話に関連だけれども、クレーマー的な人なんていないですか。せっかく細かいの見つけて電話よこすなんていう人はいないのですか。変な話なのですけども。

(田中隆紹参考人) 4月にこの事務所に赴任してきてからはそんなにひどいクレーマーはいないと思います。確かにほかの地方行きますとそういった方がまれにおられる場合はあります。

(石原洋三郎委員) 関連して道路緊急ダイヤルなのですけども、国道に出ているのですけれども、例えば国道と関係なくて、県道とか市道とかで9910にかけてくる方というのはいらっしゃるのでしょうか。

(田中隆紹参考人) 全ての道路、道路法の道路に関するものは受け付けて、それぞれの道路管理者のほうに受けた通報内容はお伝えしております。ですので、国道のみならず、福島市さんが管理する道路とか、福島県さんが管理する国道であったり県道に対する通報も受けております。

(石原洋三郎委員) ちなみに、割合的にはざっくりとどんな感じなのでしょう。市道に関しての通報というのは割合的に。

(田中隆紹参考人) 感覚的なもので申しわけないですけども、日々上がってくる通報内容見てみますと、国道における落下物の通報が一番多いです。落下物か、動物の死骸ですね。同じ案件でも複数の方が目撃されていますので、同一事象であっても複数の通報を受けている場合がございます。

(小熊省三委員) 資料集の14ページのところの維持管理のところについてのところで確認というか、どういう場合なのか。3番の除草のところでは建築限界内の通行の安全が確認できない場合ということは、例えば具体的に言えば敷地の中で草が出ている場合、どんな状況の場合をこの場合は実施というふうに上げていらっしゃるのか。

(梅津一匡委員長) 除草するときのその基準ということ。

(小熊省三委員) そうそう、ここで言っている安全が確認できないというのは。

(梅津一匡委員長) 具体的な数字というものではなくて……

(小熊省三委員) なくても、建築限界内という表現があったので、ちょっと細かいかもしれない……

(梅津一匡委員長) ある程度感覚的なものもあるかもしれないけれども、答えていただけますか。

(田中隆紹参考人) 建築限界を侵してというのはやっぱり好ましくない話ですので、例えば歩道ですと高さ2.5メートル以内というのがございますので、例えばそこに木の枝がちょっと垂れ下がっていて、歩行者に接触してけがするおそれがあるよという場合ですとか、建築基準と直接関係なくても例えば民地のほうから出ている枝につきまして、そういったものが確認された際には、建築限界を侵していて、それが植えているのが民地の木であったとしても、それは場合によっては歩行者に危害を加えるおそれがありますので、剪定してもらっていいですか、場合によってはこちらで剪定してよろしいでしょうかという確認をとったりですとか、あとは取りつけ道路、国道に出入りするところで交差点なんかに小さい道路が取りついてきたりしまして、脇の草の繁茂が著しくて見通しづらいねというような箇所は対応してございます。

(真田広志委員) 先ほど追加でご説明いただいた部分なのですが、生活道安全対策事業だったりとか、あと未就学児童経路の安全対策事業、そういったことを国土交通省さんと共同でやらせていただいているということなのですが、例えば次年度から福島市なんかはそのデータなんかをもとにゾーン30なんか設けながら、そういった地域づくりをしていくのだなんていう説明は先般市のほうからいただいたところだったので、先ほど説明ありましたビッグデータ情報によって通過交通量だったりとか通過速度、そういったものを収集するのだよという説明を以前福島市のほうからもいただいていたのです。いわゆるビッグデータの収集方法なのですが、福島市の説明としてはETCカード上の、そのカードのみの情報でそこまでの情報が収集できるようになっているのだという説明だったのですが、そういったことが実際に可能なかどうかということが若干疑問でして、例えば公安なんかの持っている交通情報収集装置とかありますよね、あちこち交差点なんかに。そう



いったデータなんかもある程度活用しながらのそういった収集なのか、単独のE T Cデータのみでのそういったデータの収集というのは可能なのでしょうか。

(田中隆紹参考人) E T C 2.0で収集していますので、それを分析してこういった資料をまとめていますので。

(真田広志委員) E T C 2.0の、それである程度の情報が把握できるというのは認識してはいたのですが、そこまで例えば地区的に、エリア別にここの地区のどここの交差点を通ったところの速度が平均的にどのぐらいの速度であるとか、そういった個別データなんかもそこで全部、全てとれてしまうということなのですね。そうなってくると、例えば今までいろんな形で例えば光ビーコンだったりとか、超音波式だったり、いろんな収集装置ってあちこちついていますよね。オービスなんかも含めてなのですから。そういったものも将来的には必要になってくるようなことになっていくのですか。結局こういったものに活用するかという、そういった情報データというものをこういったことに活用していけるかということの制限って当然あってしかるべきなのですから、可能性的にはそういったこともあり得るということなののでしょうか。

(田中隆紹参考人) 内容が警察行政部分にも入っておりますので、オービスとかあちらのほうは警察の交通行政の分野でございますので、私のほうから答えることもできませんし、わかりかねます。申しわけございません。

(真田広志委員) その部分は差し引いてもビッグデータ、そういったE T C情報というのはそこまでの能力は持っているということなので、全ての個別の情報も把握できるということですよ。わかりました。ありがとうございます。

(石原洋三郎委員) ライン、よく消えるのですけれども、白線を引いたりしても。白線ラインとかそういう、カラーリング舗装もそうなのですが、そのあたりの基準といいますか、考え方とか教えていただければと思ったのですけれども、維持補修の。

(田中隆紹参考人) 基本的には消えているところは引き直し、毎年それは基本的には引き直すようにしています。あとは、交差点のカラー舗装、事故が結構多い交差点とかでそういったカラー舗装をして対策を講じているのですけれども、やっぱりどうしても交通量が多いものですから、摩耗してたりしましてすり減っている状況がございます。カラー舗装も結構コストがかかるものでして、やりたいという意識はあるのですけれども、なかなか予算的なものが厳しいというところもございまして、極力予算確保しながら順次優先度の高いところから補修していくという状況になってございます。

(石原洋三郎委員) なかなか消えにくいようにする工夫とかって、そういう技術とかというのはないのでしょか。

(田中隆紹参考人) 現状はそういったものの施工になっていますので、あとは技術開発、幾らかたいもの使っても、コンクリートでも摩耗しますので、ましてやコンクリートよりやわらかい樹脂系の材料を使っていますので、どうしても摩耗という部分は、アスファルトでも摩耗しますし、避けて通

れない部分があるのかな。特に交差点部分ですと制動の負荷、とまるときのブレーキの負荷とか、発進するときの負荷とか、負荷が一番かかる部分ですので、一般の一定の速度で走る区間よりは路面の影響というか、ダメージを受けやすい区間になっていますので、どうしても摩耗等が発生しやすく、その進行も早いという状況にあることはご理解いただければ。結局その状況になった場合にやりたいことはやりたいのですけれども、なかなか予算が追いつかないです。ちょっとご理解していただければなと思っています。

（石原洋三郎委員）最後にもう一つなのですが、先ほど安全対策で巻き込み事故の対策されていて、看板設置したりとかされているということだったのですが、どうしても交通事故の多い箇所とかあるかと思うのですけれども、そういったときにどういう対策をとって、どういう手段でもって交通事故が再度起きないように有効な方法をとっていらっしゃるのか、そのあたり教えていただければと思ったのですけれども。

（田中隆紹参考人）過去の事例とか、あとは利用者、地域の方、学校関係者、我々考えた案が全てそれが100%正しいとは思いませんので、こういった案が考えられますということをまず提示して、あと現地で見まして、有効性が高いものに合意形成した上での対策となります。

（根本雅昭委員）ありがとうございます。2点なのですけれども、35ページの広報活動、参加人数20名程度ということなのですけれども、これ人気というのは結構あるものですか。見学会ですね。あとは参加された方の声か何かがあるかもしれないというふうに思うのですけれども。

（田中隆紹参考人）福島県内の状況はちょっとまだ開催結果、生の声聞いたことないのですけれども、他事務所でやった事例の声を聞きますと、なかなかふだん日常的にそういったものは簡単に入ることできませんし、見ることもできないのですけれども、何げなくふだん当たり前に使っている橋の下をのぞいてみたら、えっ、こんなに老朽化って進んでいるのだ、見えないところでこういった補修工事が行われているのだ、では安心して使えるのねというような声をいただいたりとか、非常に参考になりましたと、社会インフラの必要性を十分理解しますといった声があるということはお聞きしております。

（根本雅昭委員）これ倍率といいますか、定員は毎回、ほかの事務所になると思いますけれども、なるものですか。

（田中隆紹参考人）どれくらいの定員を設定するのかというのは現場の規模とかにもよってきますので、ちょっと一概には。

（根本雅昭委員）そうすると、現場ごとに定員は違うわけですね。

（田中隆紹参考人）現場、現場で違うのではないのかなとは思われます。

（根本雅昭委員）あと、写真見てちょっと思い出したのですけれども、ヘルメットなのですけれども、多分メーカーの推奨年数や何かあると思うのですけれども、推奨年数というのは、職員の皆さんも多分ヘルメットをかぶられていると思うのですけれども、更新というのは何年置きになんかは決めてい

らっしゃるのか、それとも見た目なのか、ちょっと本質的なところではないのですけれども、そういうのもしデータあれば構わないのですけれども。

(梅津一匡委員長) 若干道路行政とは離れてきているので、委員長としてはそれを参考人に聞くことはちょっと控えさせていただきたいと思います。

(黒沢 仁委員) 先ほど道路の維持管理の話で除雪の話させていただいたのですけれども、今回ご案内のとおり台風19号による影響というようなことで、今後大雨に対する対応等々、気象状況の、今後常態化する可能性ありますよね、大雨というような部分が。温暖化の影響等々によって。そういった気象状況に対応した、そういった維持管理のあり方という部分については年ごとにいろいろな形で検討していくような仕組みに、当然国道だから、なっているのですか。まず、今回の台風19号で被災した場所はあるのですか。国道、福島市内関係のあれで。

(田中隆紹参考人) 昨年台風19号で被災した箇所なのですけれども、福島市内でいきますと国道4号の伏拝交差点ちょっと行ったところ、上り線側の法面が崩れたという事象が一番大きいです、国道4号でいきますと。ちょっとした土砂の流出はほかにもございます。あと、大きいところではいきますと相馬福島道路です。通行どめになるようなトンネルの法面の上方からの落石とか、あとは盛り土でつくっている区間の土砂の流出でちょっと、道路をつくる時土台というのがあるのですけれども、土台になる部分が流出して、それで車を通せない状況になったとかいった事例、状況です。

(黒沢 仁委員) 大雨に対するそういった道路の危険状況を予知するということはなかなか大変だと思います。ただ、そういった危険箇所というのは必ずどここの箇所にでもあるのだというような部分での今後チェックというような部分も必要になってくるのではないかなというような思いで今質問させていただいたというようなことでご理解をさせていただきたい。

(渡辺敏彦委員) 今の台風の話で、115号線大分土砂崩れましたよね。あれ多分県で管理するのだろうと思うのだけれども、国ではお金のほうというか、どういうふうな状況なのですか。国で指示して県にやってもらうということになるの。

(田中隆紹参考人) 現道の115号につきましては福島県のほうで管理しておりまして、管理している道路管理者が災害の申請をして。

(渡辺敏彦委員) お金のほうは、保険。

(田中隆紹参考人) 災害申請するような形で。

(渡辺敏彦委員) 国道だよ、一応は。

(田中隆紹参考人) 国道です。

(渡辺敏彦委員) ただ、県が管理者になっているけれども、予算とか何かというのも全部県で出すようになってしまうのだ。

(田中隆紹参考人) 県の話ですので、ちょっとわかりかねる部分もございますので。新設に関しましてはある程度補助はつきますけれども、修繕の部分どうなっているのですかといいますと、詳しい内

容までちょっと。

(梅津一匡委員長) それでは、そろそろお時間ですので、質疑を終わりたいと思います。

では、参考人への質疑については終了いたします。

以上で予定しておりました参考人招致は終了いたしました。

田中様におかれましては、大変お忙しい中、本日の委員会にご出席をいただき、貴重なご意見をお聞かせいただきましたことに対しまして、委員会を代表して御礼を申し上げます。先ほどのご説明の中にもございました道路法第42条というところ、安全安心の道路という、維持管理ということは私たち福島市民にとっても安心して暮らせるためには必要なインフラであるということを十分皆さん認識していると思います。そういったインフラ整備については、国、県、市しっかりとこれからも連携を図りながら取り組んでいきたいということ、そして田中様のますますのご活躍をご祈念申し上げます、委員会を代表しての御礼の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、参考人退席のため、委員会を暫時休憩いたします。

午前11時18分 休 憩

---

午前11時22分 再 開

(梅津一匡委員長) 建設水道常任委員会を再開いたします。

参考人招致に対する意見開陳を議題といたします。

それでは、本日の参考人招致に対する各委員のご意見を伺いたいと思います。

(石原洋三郎委員) それでは、国道に関しての維持管理で維持管理基準を設けていて、例えばパトロール回数とか設けていましたので、市のほうでもでき得る限りそういう基準を設けたほうがいいかなと思った次第であります。マンパワーとか、あと距離の長さが全然国と市では違うのですが、できる限り維持管理基準をしっかりと履行できるように設けたほうがいいかなと思いました。

また、ICTやAI等を活用した先進的な取り組みが紹介されたわけではありますが、そういったことも市のほうでも取り組んでいくような形かとは思いますが、いろいろ情報収集していく中で大いに活用していったほうがいいと思った次第でありますし、市民からの情報を網羅的に、効率的に対策できるような方法をしていったほうがいいかなと思った次第であります。

また、市町村と連携した中での技術的な講習会も国のほうでも開催しているということでありましたが、福島市のほうも積極的にそういう国が取り組んでいる情報を収集できるように、多くの職員の方が講習会等々に参加したほうがいいのかなと思った次第でありますし、きょういただいたこういう資料もしっかりこれが市のほうに行っているのかどうかということもありますが、こういう情報もしっかりと収集していただければなと思った次第であります。

(梅津一匡委員長) 市の基準としては1カ月に一巡するみたいなことで一応市は市で基準はあるやにはこの間も聴取の中であつたわけですが、そういった中でもいろいろ細かな部分でそういう基

準というものをつくっていくほうがいいのかなどというようなご意見がまず1点あったのかなというふうには思いますし、ICTについては今度行政視察行ったときにいろいろとメニュー考えていましたので、そのときに積極的に意見交換、いろいろ聴取してきてもらえればなというふうに思っております。

**(丹治 誠委員)** 今維持管理というお話出たのですけれども、先ほど瑕疵の話を聞いたら穴ぼこが多いという話があって、この前市から説明もらったときも優先順位として穴ぼこが一番最初に書いてあって、どちらも同じなのだなと。ただ、その中に路面空洞化も何か所かあって、国のほうではそれを計画的に調査しながらやっていますと、そんなお話もあったので、市もそういったことに取り組んだほうがいいのかなどなんて話聞きながら思いました。ICTの技術の組み合わせでそういうのも調査方法であるので、お金のかかることですから、ほかにもすばらしい取り組みICTに関してはあったのですけれども、優先順位つけながら市のほうで対応してもらえるといいのかなどなんて感じました。

**(梅津一匡委員長)** 路面の空洞化というキーワードは、ずっと今までも結構丹治委員とかは本会議の中とかでも取り上げられてきたのかななどというふうには私は記憶しているところなのですけれども、そういったところも含めてやっぱり道路の安全対策というところは国も県も市も関係なく取り組むべきだろうというふうに聞いたところで思った次第です。

**(小熊省三委員)** 丹治委員とちょっと重なる部分もあるのですが、先ほどの管理瑕疵の問題でいえば31件と、多いか少ないかといえば、結構そういうことで何らかのトラブルということで31件あるというところはかなりなのだなというところは思いました。それとあと、そういう意味ではやっぱりそこら辺のところの状態、その辺をどう、起こってからそういうふうに、国道の場合はそうだったわけですが、住民も含めてどんなふうに維持のところでもそういうのをつくっていくのかなというところが本当に今後課題になるのだろうと思いました。

あわせて、ちょっとダブってしまうかもしれないのですが、ICTを使った問題でいえば、額のことについては聞かなかったのですけれども、先進的なところ、東京都の高速にしてもかなり予算的には大変なこと、やりながらやっているのだろうなと思って見ました。だから、そういう意味では福島でできるというところもちょっと考えながらというところあるけれども、ただ先ほどの維持の問題では本当にそういうふうに事故だとかならないようにやっぱり維持管理は必要なだろうとつくづく思いました。

以上です。

**(梅津一匡委員長)** 瑕疵の部分については、31件というのは東北が31件、福島は2件ということだったので、そういったところは瑕疵があった、穴ぼこだったというところだから、やっぱりそういうところの細かい対応というのは市もやっていかないといけないわけですが、というところでは。

首都高は予算規模が多分違いますので、導入できる部分でいいとこ取りでICTというのはやっぱり考えていく必要もあるのかななど小熊委員の発言を聞いて思ったところです。

(渡辺敏彦委員) 今のICTの話だけれども、多分市でやっていないのではないかと思うのだけれども、スマホで写真撮って、役所に送って、この道路壊れてるとかやっていないと思うんだ、市で。

(梅津一匡委員長) この間の当局説明で……。

(渡辺敏彦委員) そういった意味では国のほうは進んでいるなと思ったのね。

あと、管理する道路の延長が短いから、パトロールとか何かやっていないでしょう。金もあるから、あちこちにカメラつけておくとかあるでしょう。市のほうでそれやったら、どこもかしこも市道だから、できないと思うのね。だから、この前も市のほうにも言ったけれども、やっぱり何かあったときの情報提供、市民からのそういったものきちっとやっていかないとこのレベルまで行かないのではないかなと思った。

あと、さっき聞いたのだけれども、除雪は多分市は待機料出さないのだね。出しているか、今。出していないと思うのだ。やっていないと思うのだ。そこら辺確認しなければならないのだけれども、やっぱり国と同じようなレベルで県も市もやっていかないと対応する人らが容易でないのではないかなと思う。

(黒沢 仁委員) そうしたら、今の関連で、結局国と県との役割だったのだけれども、例えばトンネルの照明なんか、あれ暗かったりなんだりすると、住民の人からあそこのトンネルの照明暗いのだけなんて言うと、それが県の管轄で、国道であっても県の管轄に行くというような、やっぱりそういうふうな行政の分担制というのは、そこはやっぱりまだ今後検討していかなければならないということ。今渡辺委員の発言を聞いて思って、あとは委員長がさっき言った道路法第42条だっけ、安全管理といった部分については、やっぱりそれは市であろうが、県であろうが、国であろうがそういうような法律に基づいてやらなくてはならないというようなことで、道路の維持管理上、一番情報として通報システムの構築なんかはやっぱり今後必要になってくるだろうし、さっき除雪も言ったけれども、除雪あるいは大雨、あるいはあとは凍結とか、そういった部分に対して市民にやっぱりそういうような安全性を担保するような情報の発信もしていかなければならないし、特に子供たちの通学路の安全確保については、それはやっぱり最優先課題として国のほうも一緒になって点検作業を進めるというような、そういった事業も通しながら子供たちのそういった部分を最優先していく優先性というような部分も道路行政には必要なのかなというようなことです。

以上。

(梅津一匡委員長) 市民の意識を高めていくということと、あと行政の効率化という部分で優先度のつけ方とかを考えていくべきだというようなご意見というふうに丸めさせていただきます。

(根本雅昭委員) お話伺って、見学会なんかは非常に有意義な取り組みだなと思ったのですが、やはり市だけではどうしても道路の維持管理やり切れない部分もありますので、いろいろな見学会も含めて市民の方に興味を持っていただいて、あとはいただいた資料にもボランティア団体の方の協力を得ながら、いろいろ除草を行っていただいたり、花を植えていただいたりとか、こういった地道な

努力されているというところで、県民、市民一体となって道路行政行っていくのはいいのかなというふうに感じた次第です。

あとは、ICTを使った取り組みさまざまご紹介いただきましたけれども、特に除雪ですね、完全自動化を目指しているということで、将来的にはそういうふうになっていくのであろうというふうに感じたところです。福島市もすぐに自動化にはまだならないと思いますけれども、こういう情報を少なくとも仕入れながら、こういった動向に乗りおくれぬように調査研究は進めていくべきだなというふうに思います。

以上です。

(梅津一匡委員長) 根本委員言ったようにやっぱり、私も思ったのですけれども、いわき市の平での橋梁の広報という、市民交えての広報ということだったので、もし県北管内でもあるのだったらそういうことを積極的に国のほうでもやってほしいなというふうに思ったのと、福島市としてもそういうできる場所があれば、市民がやっぱり愛着を持つということが一つなのかなというふうに思ったので、あとはICT活用したベストミックスであったりとかという部分も含めてこれから調査していきましょう。

(真田広志委員) ICT化なのだけれども、先ほどのパトロールカーのシステムなんかも、今スリーカメラで180度というそのデータを共有しながら、クラウドを活用しながらということなのだけれども、これそれほどシステムに特にお金かからないのではないかなと思います。今一般の車載カメラも相当技術が進歩している中で、そういったことの活用なんかも一つ視野に入れて検討していく必要はあるのかなという感じはしています。

あと、維持管理の状況なのだけれども、やっぱり今回国からの聞き取りということで、こういった地方自治体の感覚と若干違うところがあるなという感じがしていました。例えば道路の役割って一番いざとなったときにどういうふうになっていくか、緊急輸送道路というのがしっかり決められていて、そういったものをどう整備していくかというのも一つ大きな課題だと思っているのです。その中でいわゆる1次確保道路、2次確保道路というのがいろいろしっかりと規定がされていて、国直轄の1次確保道路というのはあるのだけれども、特に耐震化を優先させていかなければいけないのがおそらく橋梁なのだと思うのです。その1次確保道路の橋梁なんかもほとんど県なんかが管轄しているようなところもある。それからあと、一般的な道路の安心安全という観点からいって、やっぱり直接国というよりは県なんかの取り組みなんかもしっかり見ておく必要はあるなというような感覚は若干受けました。国と地方自治体とのある程度の格差ではないけれども、管轄する際のいわゆる管轄の部分の格差というのが若干出ている、そこがそういった温度差につながっているのかなという感じもしたので、そういった印象を若干受けました。そういった意味では、どちらかというとな国の取り組みというよりは県の取り組みを聞いてみたいなという思いがしました。そのほかに関しては、皆さんのおっしゃることと同じ感想を持ちました。

(梅津一匡委員長) パトロールカーの活用というのは一つこれ、この間も市の聞き取りのときにも出ましたけれども、職員の皆さんの公用車の関係でもしそういうこととかもできればよりパトロールってできるのではないのかなんていうふうに真田委員の意見聞きながら思ったのと、あと国、県、市、多分、おそらく市が一番生活に密着しているから、道路行政に対してやっぱりある程度の熱量、熱量と言ってはちょっと語弊がありますけれども、あるのかなというのは私自身も聞いていて思った部分ではありますけれども、おそらく県に聞いてもだんだん温度差が近づいてくるというようなことなのかなんては、雑駁な思いですけれども、感じたところでした。

私自身あと個人的な部分ですけれども、聞いていて思ったのが、出前講座の一覧表とかというのが40ページとかにもついているのですけれども、ほとんどがやっぱり川関係が多いのです、国にしてみても。実際42ページ見ると、出前講座の実施状況で見ると道路関係で実施したところがないというのが、まだちょっとこれもやっぱり市民の意識醸成という部分では、さっき根本委員が言ったような感じで、出前講座という形でなくて、自分から出ていくのだというスタイルをとっていくということが一つ必要なのかなんていうふうに個人的には感じたところでした。

このほか特にご意見ございますか。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) ご意見ありがとうございました。

本日いただきましたご意見については、正副委員長手元で内容を整理させていただき、今後の委員会の中でお示しさせていただきたいと思えます。

以上で参考人招致に対する意見開陳を終了いたします。

次に、行政視察についてを議題といたします。

前回の委員会において、行政視察の実施について議決をいただいたところですが、本日は視察に関する資料をご用意させていただきましたので、書記に配付させます。

【資料配付】

(梅津一匡委員長) こちらは、行政視察の聴取内容等のまとめシートでございます。視察先、聴取項目についてはこれまでお諮りしたとおりですが、視察先に事前に依頼してある聴取事項と視察地の取り組みの概要などについて記載をしてございます。このシートは、視察初日にも再度お渡ししたいと思えますが、行政視察先において聴取した内容やご意見などについて各自まとめる際などにご活用いただき、行政視察後に委員会において意見開陳を行いたいと思えますが、ご異議ございませんか。

【「異議なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) それでは、そのようにさせていただきます。

なお、視察行程及び行政視察後の意見開陳のための委員会の日程については委員会終了後に協議いたしますので、よろしく願いいたします。

次に、その他を議題といたします。



委員の皆様から何かございますか。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) では、予定されている議題は以上のおりでございます。

それでは、以上で建設水道常任委員会を閉会いたします。

午前11時41分 散 会

建設水道常任委員長

梅 津 一 匡