

なぜ、今、 維持管理なのか

21世紀に向けた快適な道路環境の創出のために

使う側も、作る側も、お互いに情報を提供し、交換し合いながら、もっと道路とうまく付き合っていく時期に来ている。そして、なぜ今維持管理なのかもう一度考えなおしてみよう。



当たり前のことを当たり前 提供するのが維持管理

笠原（司会）情報誌「北の交差点」の創刊号の企画であります道路の維持管理の重要性についての座談会をはじめます。まずは、道路の現状などについて、本多さんからお願いします。

本多：「そもそも道路の役割とは？」といった視点から入ってみたいと思います。道路というのは、産業、経済とか、生活を支える基本的な社会資本であります。車、人、自転車を通す交通機能を備えているのみならず電気、ガス、上下水道などのライフラインの設置場所でもあり、地下鉄のような公共施設も使用しています。さらに散策や憩い、景観や文化というような空間機能としての役目も大きい。また、防災空間としても役立っています。ところで北海道は全国に対して面積は22%ですが人口は5%弱。人口は都市に集中した形態になっており、都市間距離が全国平均の1.5~2倍位と長く広域分散型の地域社会を形成しています。このため自動車交通に対する依存度が高い。北海道の経済、生活に果たす道路の役割はとても大きく、常にその機能を維持して安全で快適に利用できるような状態を保っていくことが、非常に重要な課題だと思っています。

笠原：次に高橋さんにバス事業者から見て道路の役割とは。

高橋：道路は事業者にとっては事業活動の場、営業の場でありまして、お客様を安全に、確実に目的地まで

届けるための施設。また、貸切りバスでの観光は広い北海道を走り、人々に夢とときめきを与える事業であります。北海道観光を支えるインフラ施設としての道路に大きな期待をしています。

堺：私達女性には道路の維持管理

と言われても具体的なことは聞いたこともなく、「維持管理ってなに」というのが正直なところ。道路は車や人がスムーズに利用できるのは当たり前と思っていました。車が多くて渋滞の時、つるつる路面の渋滞の時は早くなんとかならないかと思ってるうちに渋滞が解消されると道路のことは忘れてしまいます。

笠原：今、堺さんからお話がありました道路の維持管理とは一言で言うとどのようなことですか。

本多：大まかに言えば

- 1) 道路を安全・快適に、利用者が利用出来る状態にしておくこと。
- 2) 道路に対するニーズが時とともに変わってくるので、ニーズに合わせて道路の一部を改良すること、



北海道工業大学工学部
土木工学科教授
笠原 篤



北海道開発庁地政課
事業計画調整官
本多 満



また広い意味では交通機関には、鉄道、船、飛行機などありますが、総合的に交通がスムーズに機能する為には道路の役目は大きいのです。交通システムの総合化の為の道路作りも維持管理の分野に入でしょう。

笠原：道路の維持管理の現場はどのようなものか、一端を紹介してくれませんか。

川端：毎日巡回をして異常の有無を調べ、異常があれば直します。地域や道路の性格で異なりますが、道路の穴ぼこ、落石、排水の不良、ガードレール等の損傷、トラックからの落下物、事故原因になるものは全て処理します。それから道路の交通止めをした時には先を急いでいるドライバーと喧嘩になることもあります。警察に応援をいただきます。異常がなくなればすぐに交通開放しますが、その相手はニコニコして歩いて行きますよ。(笑い)

本多：交通を開放したままの路上作業は大変危険です。夜間も昼間もまさに命がけです。

笠原：川端さんの事業所は札幌市内だから市民から問い合わせとかも多いのではないですか。

川端：問い合わせならいいのですが苦情が相当に多いです。特に、冬期の除雪については。ムッと来るような少々子供っぽい内容もあり、子供の頃から社会生活の常識を教えることも必要と感ずることもありますよ。(笑い)

堺：維持管理するという事は、家に例えるならリフォームだとかメンテナンスしながら使っていくということですね。道路はスムーズに使用出来て当たり前ですがそれをどうやって将来に発展させていくんでしょう。

笠原：そうですね。道路はスムーズに使用できて当たり前。こういう意識は、例えば水道をひねれば水が出るとか、スイッチを入れれば電気がつくのと同じ感覚でしょう。この当たり前さを当たり前提供するのが維持管理の重要性であると思います。

川端：我々の目的というのは維持管理することが目的ではなく、道路を作ることでも目的ではありません。道路はもともと交通をきちっと流すこと、利用者に安全に使ってもらうのが目的なのです。そのためにはいろいろな手法があるんですが、そういう苦勞話したいのは市民の皆さんにはなかなか伝わらない。今まで情報の出し方を怠ってきたのかなと思っています。



本多：苦勞話しの一つもしたくなるような地味な仕事を道民の皆様にご存知いただき、理解していただくことは大変大事なことでと思います。それに、平成8年度では国道、道道、市町村道の舗装済み延長は47,200kmにもなっており、膨大な量になった道路の維持管理について道民皆様の理解とご協力を得なければならぬと思っています。

急がれる道路交通情報システムの整備

笠原：北海道では毎年雪が降り、雪から逃げられませんが、除雪では川端さんは相当に苦勞しているようですが。川端：以前は、北海道の冬というのは閉ざされた世界だったんですが、今は夏と同じように経済活動ができます。これはまさに維持管理されているからなんです。市民が寝ている間に除雪をして、出勤をする時に「ああ、昨夜は雪が降ったけれど、走れるんだ」と言う陰の力でいいし、それが重要なことなんです。

スタッドレスになってから車道につるつる路面が出現し、また寒暖の差で歩道がつるつるになって、市民からは相当に苦情をいただいています。歩道をヒーティングせよとか砂を撒けとか一昔前になかったニーズがありまして、市民ニーズに合った対応に、請負業者ともども汗を流しています。

堺：札幌市の一冬の除雪費は100億円もかかると聞きましたが予算の仕組み、市民にはわかりづらい。少雪の年の予算は余るのではないですか。

川端：平成8年1月に大雪があったので、昨年度は160億円もの大金がかかりました。札幌市ではこれらの事業を官民合せて8,500名の人員と1,000台の除雪機械を確保して実施しています。ですから逆に雪が少ないからといって給料を支払わないという訳にはいきません。全て出来高払いというわけにはいかないのです。

本多：除雪費は年間降雪量よりも除雪車出動回数に比例します。一定量降れば出動するので降雪量が少ない年でも費用はかかることになります。

それから札幌市の予算が100億円程、国道、道道、市町村道の北海道全体では平成7年度でおよそ540億円かかりました。その540億の金がほとんど資産として残らないで消えてゆくという大きな問題があります。大変にもったいない。そこで除排雪に非常に有用な施設として各地に流雪溝および融雪槽の整備をおこなっています。流雪溝は地元の人達の力で雪を川、海に流してしまうもので、除雪費が軽減されます。現在、道内で21都市で稼働、7都市で建設中です。将来とも条

件が整う所で増やしたいと考えています。

川端：豪雪のため道路が危機的状況になった時のことをお話したい。

昨年1月の豪雪の時、除雪は午後2時頃には終了し、バスの運行は可能になりましたが、その日は一日中動かなか

った。それは道路管理者、警察、バス会社の情報伝達が良くなかったからです。お互いに情報を伝達したり共有するルールがなかったんですね。情報が伝わらないで迷惑を受けたのは利用者で、我々は大きな不信感をもたれました。もう一つは大変な努力で除雪をして、早期に交通機能を回復したが果してあの場合正解だったのか。

大金をかけて短時間に機能を回復するのが良いか、あるいは都市を2、3日ある程度麻痺させても少ない予算で徐々に回復する方法はどうだったのか。この議論をそろそろするべき時だろうと思います。異常時も通常と同じ利便性を求めることが市民にとって真に幸せだろうか、ということです。この議論はほとんどされていないんです。

笠原：道路の利便性とは何かのテーマであります。残念ながら今日は時間がなくて議論できませんが大変重要なテーマであると思います。ところで各機関間の情報交換や道路情報は今後益々重要になると思いますが、高橋さんいかがですか。

高橋：バス事業者の使命はお客様を安全で快適に、そして定時性の確保であります。その定時性を妨げる要因には道路の障害・落石、穴ぼこ、冬季の雪処理などがあります。昔は道路が悪くて、ということがよくありましたが、最近では維持管理が悪いために起る障害はほとんど聞かないので、つい道路問題を忘れがちです。近年は交通量が多いための渋滞、事故処理、冬期つるつる路面による渋滞があります。夏季の道路にはほとんど問題はありませぬ。今までの話しに出来ましたように、多くの問題は冬季に生じます。地吹雪の交通止め、つるつる路面の渋滞は到着遅れのためお客様



川端 隆
札幌市豊平区土木部
土木事業所長

フリーアナウンサー
STVラジオなどで活躍中
堺 なおこ



に大変に不評です。道路管理者さんには除雪、吹雪の視程障害、つるつる路面解消がお願い事項です。それから乗客にとりましては待つ時間が分からない、この待ち時間が長くなるほど不満、イライラが高じて参ります。

交通情報システムでそれが解消出来れば非常にありがたい。峠などの道路の状況が分かるシステム導入とともに、全ての道路交通情報をリアルタイムで得れるシステムが求められています。

堺：私は放送に携っておりますが、ラジオの中でトラック、タクシー、営業マンなどのドライバーの方々と道路情報を提供し合うことが非常に多いんです。また、ラジオ独自の判断で日勝峠とか石北峠の商店とか食堂のおばさんに電話して峠の情報をいただいて放送しますし、市役所や事業所で聞いた情報も定時ではないが放送しています。リアルタイムの情報提供はドライバーの皆さんに喜んでいただいています。皆さんは沢

山の情報を知りたがってますね。

笠原：情報は腐るといいます。古い情報は使えない。リアルタイム情報が本当の情報ですね。

本多：道路交通情報の重要性が良く分りました。

高橋さん、堺さんのお話しのシステムはVICS（道路交通情報通信システム）と呼ばれるものに含まれます。今後はこのVICSの開発を是非進めてゆく必要があります。

堺：話しは異なりますが、道路のことと言えば車道のことのようですが、私が知り合いの人達に聞いたところ、毎日の生活に使っている歩道に関する意見が多かった。

- (1) 歩道が平らでなく凹凸が多いし、狭い歩道が多く歩きづらい。舗装した翌年には、もうどこかに水溜りが出来る。
- (2) 歩道と車道の段差—乳母車、車椅子は困ってる。
- (3) 歩道の材料—ブロック、タイルの舗装は自転車のパンク、女性のハイヒールに良くない。
- (4) 車道は除雪されヒーティングもあるが、なぜか歩道にはない。
- (5) バス停留所の歩道は狭いので危険だ。広げて欲しい。そのほか景観について、道路沿いの建物は色、形を統一するなどして、きれいな街並みにしたい。建物の規制をしたらどうか、などがありました。

川端：歩道はそういう意見が多いのかも知れませんが、一言だけ言うと、歩車道間の段差を解消する為にはス



ロープにする方法があるが、老人からはスロープは冬期間滑って危険だとの意見があります。どっこいしょと段差を上り下りした方が安全だと。確かにブロック、タイル舗装は景観は良いのですが時間をかけて議論をする必要があるのかなと感じています。今後とも歩道の意見には十分耳を傾けねばと思います。

これからの維持管理は 利用者の立場に立つことが求められる

笠原：歩道ばかりでなく、道路交通に関して相談、苦情とか意見を言える、受けてくれる組織はないものかと思えますね。北海道は都道府県の中で相変らず交通事故日本一です。交通事故防止の施策について、本多さんいかがですか。

本多：大変残念なことに北海道は、交通事故死日本一です。面積が広いせいかな年間600名以上が亡くなっています。

今までも道路管理者、公安委員会、ドライバーの三者はお互いに問題意識をもちながら対策を行っていますが、なかなか少なくならないのが現状です。

事故内容をみると、交差点付近で件数で2/3、死者1/3を占めており、死者数の中の高齢者は1/4を占めています。致死率の高い事故には正面衝突が多い。それで事故が多いカーブ区間に中央帯を設けるとか、交差点改良、登坂車線、追い越し車線を整備するなど施策をより一層推進しなければなりません。

事故調査をもとに、道路標識や道路情報装置の整備など幅広く、きめ細かな交通安全事業をやってゆく必要があると考えています。

堺：私は市民あるいは母親の立場なんですけれど、将来の道路の姿が分かりません。今の道路だけでなく5年、10年後の札幌市内、道内の道路がどうなっているか家族と話し合えたら楽しい、すてきだと思いますね。

本多：どういうビジョンで道路整備を進めようとしているのか、道民の皆さんには見えていないのかも知れません。行政としてはPR不足を感じています。

笠原：最後に道路の維持管理について一言ずつお願いします。

高橋：道路を使用していて気付いたことを若干述べますと、(1) 道路交通のリアルタイムの情報を得たい。(2) 美観には良くないかも知れないが門型の案内標識は分かり良い。(3) 一般の人達は道路構造を良く知らない。それ故の事故が多いと思います。(4) 道路幅幅が無理な都市部では、地下空間の利用を考えてはどう

か。(5) 電線などが地上から無くなってすっきりしたスキノ交差点のネオンが眩しくなりました。観光にも役立ってると思います。

川端：行政側もただ機械的に維持補修をやれば良いという時代はなくなりましたね。交通機能一

点張りではなく、もう少し利用者の立場に立つことが、これからの維持管理に大切になってくると思います。

それから、道路利用者と行政側の接点が希薄なので、双方向の情報発信機能や社会ルールを築いてゆく時代になったと思います。

堺：道路お目付役という堅いんですけど、ボランティア的に道路モニターの方がいて意見を出し合う場があればいいですね。

本多：一般国道の舗装延長は昭和27年でおよそ53kmでした。平成6年には6,240km、118倍の延長になっています。昭和30年後半から高度経済成長期に作った道路が多いので今後それらの維持修繕の必要箇所が非常に多くなると考えられます。予算の関係で修繕がどうしても後追いになっており、ライフサイクルを考慮するトータルコストのシステム確立が必要になってきます。ほかの施設も同様に維持更新が大きな問題となってきます。

笠原：最後に、去年旅行した時に見た外国の例をお話ししたい。

ニュージーランドの例ですが、札幌の藻岩山ほどの山岳道路にガードレールが一個もなく、もし落ちたら100mは落ちる。また、その他の国道において対面交通の2車線、制限スピード100kmで、カーブには半径が書いてあるだけです。自分で判断しろという事なんですね。お国柄の違いもあるが、日本ではとても考えられないのですが、しかし維持管理を検討する上で大変考えさせられる事例だと思いました。

本日はお忙しい中をご参集いただき、沢山の貴重なご意見をいただきありがとうございました。

(平成9年2月8日収録、職名は収録日現在)



高橋 功
北海道中央バス株式会社 保安部長