

# 「これからの道路の 維持管理について」

『北の交差点』は道路管理技術者の情報雑誌として平成9年に創刊し、今回で20号、10年を迎えることができました。創刊号の座談会は北海道工業大学の笠原先生に司会進行をお願いし『なぜ、いま維持管理なのか』というテーマでお話しいただきました。今回も笠原先生を中心に道路維持管理のこの10年を振り返りつつ、今後どう変化していくのかというご意見を伺いたいと思います。(平成19年1月24日開催)

- 〈参加者〉 赤城 由紀 氏(札幌国際大学 人文学部 助教授)  
川端 幸三 氏(JR北海道バス(株) 取締役営業部長)  
佐藤 昌志 氏(北海道開発局 道路維持課 課長)  
下出 育生 氏(北海道建設部 土木局道路課 参事)  
筑田 清貴 氏(札幌市建設局 雪対策室 室長)
- 〈司 会〉 笠原 篤 氏(北海道工業大学 教授)



## 北海道の道路維持管理 この10年を振り返る

**笠原（以下司会）：**本日はみなさんお集まりいただきありがとうございます。この10年で道路の維持管理をめぐる状況は大きく変わってきていると思います。まず維持管理についての取り組みやニーズの変化について、開発局の佐藤さんにお話しを伺いたいと思います。

**佐藤：**北海道の道路と言えばどうしても冬の路面管理の話題が中心になってしまうわけですが、この10年を振り返って感じる点として、1点目はとにかく予算に変化がありません。道路延長や拡幅等によって管理する面積としては増えてきているはずなのですが、10年前とほぼ同じ予算のままです。しかもこれからはその予算も確実に減少する方向です。2点目は人口動態が変化している、要するに高齢化社会になっているのに、片側2車線の国道36号線の標準的な横断時間を35秒のままにしておいて良いのか？という疑問があります。高齢化と人口の大都市集中化が進むなかで冬場は特にツルツル路面で歩きにくくなり、果たして交通安全という観点からも大丈夫なのだろうかと思っています。3点目はボランティアサポートの部分です。自主的に横断歩道などへの砂まきを行う市民活動が増えていますが、行政の予算が限られるなか、作業の一部を市民に頼ることも必要になってくると思います。でも路面管理という意味では雪が降って凍結したら必ず砂をまかないといけないので、自主的にお願いしますとは言えないわけです。そのあたりの意識的な部分での育成も必要になってくると思います。

もう1点言わせていただければ、最近住民からの苦情が増えてきています。しかも目的を表明しない苦情というか、語弊があるかもしれませんが住民エゴ的な内容のものが増えています。また「一括除雪」などの言葉だけが注目されて、内容がよく理解されないままマスコミから無駄だ無駄だと言われたりして、じゃあどこが無駄なのかこちらから聞いてみても返答が無いまま一方的に報道されてしまうような状況が多くなっています。

**司会：**ありがとうございました。では続いて北海道の状況について下出さんにお伺いします。

**下出：**この10年間で何が変わったかと言えば、やはり予算の部分ですね。北海道の場合、財政立て直しという至上命題を突きつけられていて、ごく最近も夕張市が財政破綻しましたが、実は北海道も夕張市に匹敵するレベルにいま落ち込んでいます。これまで続けてきた公共投資に対する借金の返済というのがありますから、予算配分の上で影響を受けるといえばどうしても維持管理の部分になりがちです。北海道は道路の維持・管理について平成10年から夏・冬ともに民間に業務を委託しています。それまでは直営と言って職員が除雪や除草などの作業を行っていました。委託は直営と比べて予算の圧縮がしやすいため、平成10年と現在の予算を比べてみると夏の維持予算は約4割減、冬でも1割は節減されています。当然、金額が下がることでサービスの質の低下は免れないわけで、その点が苦情件数の増加となって表れています。もちろん、公共のサービスとして守らなければいけないレベルというものはあるわけですし、工夫しながらなんとかやっています。

先ほどの人口動態の変化に関連してのお話ですが、10年前頃までは除雪用の施設として流雪溝が盛んに作られていました。排雪作業を個人でできるというメリットは大きいのですが、最近では高齢化にともなって流雪溝の重いフタを開けることができないお年寄りが増えてきているという事実があります。財政縮減と高齢化社会、この2つが公共サービスに影響を与えつつあるというのが最近の10年を振り返って感じる点です。

**司会：**では札幌市の場合はいかがでしょう？

**筑田：**この10年で実際の道路延長は5%ほど増えています。その状況を踏まえた上で予算のお話しをすれば、平成10年度と18年度を比べた場合、夏の維持費は約半分に、冬の維持費は約3%ほど減っています。道路除雪費単体で見ればほぼ横ばいで推移していますが、平成12年度から始まった雪対策基本計画によって市内84ヶ所でのロードヒーティングを停止したことがランニングコスト削減に効いています。

こうした厳しい財政のなかで、都市化が進んだ熟成都市としての側面なども併せて考えると、道路維持に関しては個々に対応するのではなくゾー

北海道工業大学  
教授  
笠原 篤氏 (司会)



ンごとに委託して事業の効率化をはかっています。除雪については、この考え方の元で平成7年から市内を39に分割し、ゾーンごとに一括除雪を行う「マルチゾーン除雪」を行っています。

除雪に関する苦情という点では、その年の降雪量に左右される部分もあって一概には比較できませんが、平成16年と17年は1シーズンで4万件を超える苦情が、もちろん全部苦情というわけではなくて意見や要望を含めた数字ですが、寄せられました。その内容にも少子高齢化や核家族化の影響があるようで、昔のような近所づきあいや大家族と言ったコミュニティが成立しなくなってきたために、間口除雪などのかつては地域で協力して作業をしていたものが、今では他人任せ・行政任せとなっています。その結果が苦情という形で寄せられているのかもしれませんが。

**司会：**行政側から見たこの10年の変化という話を聞いて、何か感じたことがあればお願いします。

**赤城：**人口動態に関連してですが、最近の学生はマンション育ちが増え、自分で除雪作業をした経験がないという人が増えています。私自身この10年の間に戸建てからマンションに引っ越ししました。そこで実感したのは、マンションで暮らすと雪への関心がこんなにも減るものなのかということです。歩道などへの砂撒きや除雪については、ボランティアという意識ではなく、雪国の文化として子供の頃から根付かせていくような取り組みが必要だと思います。

**川端：**バス事業者としましては、お客様を安全に快適に、そして時間に正確に目的地までお届けす

ることが使命となっています。その意味では冬期の定時性の確保が大きな命題となっていて、お客様から頂戴する苦情もこの内容のものが多くなっています。ただ、最近の道路状況と言いますと、右折帯の確保や道路の拡幅が進み、以前より定時性が確保できるようになっています。記録的な降雪時の交通障害については、自然に力にはかなわない、あきらめるしかないというのが正直な感想です。

安全性の面では、都心のビル陰と日の当たる場所でツルツル路面と乾燥道路が短い間隔で交互に現れるような場所で特に気を遣います。我々としては道路管理者にお願いするだけでなく、各バスに滑り止めの砂を積んだりチェーン装着を徹底するなど、お客様の安全を確保しながら運行できるように努力を続けているところです。もちろんチェーンには乾燥路面で道路を傷つけるというデメリットもありますが、安全性と定時性確保のために使用しています。

**司会：**この間も家族と「最近冬でも渋滞が少なくなったよね」と話をしていたところです。どうしてなのかと考えた時に、やはり路面管理と除雪幅が広がったのかなと。でも、公共サービスは一度質が向上すると市民にとってはそれが当たり前になってしまい、ちょっとでも質が下がると一斉に苦情が出てきます。

公共交通機関としてのバスの定時性については、京都などで導入が進んでいるバスロケーションシステムなどを使うことで、遅延等が発生した際にもお客さんが寒い中イライラせずに待ってもらえるのではないのでしょうか？

**川端：**確かにメリットは大きいのですが、バス事業者単独で導入するには規模や金額が大きくなってしまいます。特に札幌の場合、郊外から市内に乗り入れし都心部に近づくると各系統のバスが、幹線道路に集中・重複するため、各々の系統の遅延情報をどう管理して表示するかが問題になります。

**赤城：**何分遅れているかの情報じゃなくても、今どのあたりにいるのかだけでも表示されると便利だと思うのですが...

**川端：**そうですね、いずれにしても今後はそういっ

た分野のサービスは、自治体と連携して導入していかねばいけないと思っています。

## 大きく様変わりした 夏の維持管理

**司会**：今までは雪についての話題でしたが、夏の維持管理について、この10年で何が変わってきたのでしょうか。

**佐藤**：夏も端的に言えば財政は苦しいです。開発局も北海道同様予算の40%近くが経常経費、つまり道路清掃や樹木の剪定とか実作業の部分です。そこが切りつめられるということで、除草の回数を減らして対応すると、今度はイタドリとかが太くなり過ぎてしまって刈れなくなってしまうわけです。それで対応できる機械を開発すると言うと、大局的な予算を減らすための機器の開発なのに国民の方々に理解を得られない。例えば樹木の剪定にしても限られた予算の中で樹木医に相談したりして少ない予算で効果的に作業しようとかんがっているのですが...

確かに私たちは今まで維持管理についてあまり国民に対して理解を得ようという努力はしてきませんでした。一方で維持管理を民間に委託する流れのなかで、現場で実際に作業をしている方々というのは「自分たちの道路を守る」という信条で誇りを持って仕事をしているのに、エゴ丸出しの苦情とかがあるとやる気がくじかれてしまうんですね。だから余計に散水車の操作にしろ除草にしろ専門技術を持った“プロ”を育成しにくい状況に陥りつつあります。

**司会**：聞いた話ですがロッキー山脈を横断しているカナダの国道1号線には道路メンテナンスのプロがいて、どこに何があるか完全に頭に入っているそうです。そしてその情報が次の世代にしっかり受け継がれていると。日本では団塊の世代がリタイアして次に世代に技術が伝承できるのか問題になっていますが、先ほど言ったように世代的な要因だけでなく、国民の理解ということも要因になって“プロ”が育ちにくい状況になっている。

**下出**：北海道としてもやはり清掃や除草の作業頻度を少なくしたり、トンネルの照明も安全性に影響のない範囲で暗くするなどして予算削減に対応

札幌国際大学  
助教授 人文学部  
赤城 由紀氏



しています。プロ意識というお話しで付け加えるとすれば、やはり予算削減が持つ意味は大きいと思います。というのは毎日毎日道路をパトロールしているスタッフが、ガードレールや橋梁などの軽微なトラブルを発見しても予算の関係上もう少し深刻なというか、危険なレベルのものじゃないと補修ができないわけで、本人たちも非常に歯がゆいらしく、モチベーションを維持するのが大変だと。こうした細かいものが積み重なって施設の老朽化が進んできているという感じがしています。

**筑田**：札幌市の場合も夏の道路維持に関しては予算の話が中心になってしまいます。維持費というのは本来道路がなくなる限り増えこそすれ減る性格のものではありません。しかし現実にはこの10年で予算はほぼ半分になっていて、ではどうやって対応しているかと言うと、今年予定していた道路の延命措置を来年もしくは再来年に延期しています。市の財政当局としては高齢化社会に伴って福祉や医療方面での支出が増える一方、少子化により税収も伸び悩むという状況にあります。ではどこで当面の支出を抑えるかと言うと、メンテナンスの部分になるわけです。極端なことを言うと道路の補修をしなくても命には関わることはないだろうと。しかしこの方法では現時点では問題なくても将来的に大きなダメージを残すことになると思います。この点を本当に議論しないと危険な時期に来ているのではないのでしょうか。

北海道開発局  
道路維持課  
課長  
佐藤 昌志氏



## 道路利用者からみた この10年の変化

**司会：**ここまででは主に行政側からこの10年を振り返っていただきましたが、次は道路を利用する側からこの10年を振り返っていただきたいと思えます。道路の使いやすさや走りやすさという点はどう変化してきたでしょう？

**川端：**やはりお客様を乗せているという点で、安全・快適な運行に関連する部分の改善が著しいなと感じております。水分を吸収する舗装だったり適切な路面管理だったり、信号機が見やすい樹木の剪定方法だったりといろいろな部分で道路管理者の方々の努力を感じております。

**赤城：**そうですね。私自身は車を運転しないので直接的なことはわからないのですが、一生活者としての感想としてはプロの技にしろ維持管理作業にしろ「なぜその事業をしているのか」「この事業をすることでどういう効果があるのか」ということが届きにくいという印象はあります。もちろん行政の方たちも情報の開示は行っているのですが、テレビや新聞、や住民との直接の対話などを通してわかりやすく情報を伝えることがあっても良いと思えます。そうすれば苦情も減るのではないのでしょうか。

**司会：**我々土木技術者というのはどちらかというと黙して語らず、縁の下の力持ち的な傾向が強

かったわけですが、これからはもっと積極的に説明しなければいけないですね。行政も国民1人1人に納得してもらえるよう説明責任の重要性が増しているのではないのでしょうか。

**佐藤：**確かに説明が下手というのはわかります。でも結局は相手とのコミュニケーションですから、相手も聞く気がないといけなはずです。で、一番聞く耳を持っていないのが実は報道機関だったりします。健康番組のねつ造じゃありませんが、事前に自分たちの台本があって、いくらこちらが説明しても自分たちの倫理に当てはまらないことは載せてくれない。

どうでしょう、教育機関などで一般の人やマスコミを対象にお互いのコミュニケーションをとれるような講座があれば良いと思いませんか？

**赤城：**効果を考えると大人や大学生というよりはもっと小さい子供を対象にしないとダメかもしれませんね。

## 限られた予算を 有効活用するために

**司会：**今後ますます公共施設に対する財政が厳しくなってくるという状況のなかで、限られた予算を効果的に使うために今後どのような取り組みが必要になってくるのでしょうか。我々の社会資本を次の世代にいかに残していくか、いわゆるアセットマネジメント<sup>\*1</sup>を含めて話してみたいと思います。

**佐藤：**まず皆さんが税金というものをよく理解していないと思います。税金を5万円払って5万円分自分に還元されればわかりやすいわけですが、実際はその5万円がどこに使われているかがわからない。そのため行政が正しく使っていないのではないかという不信感からスタートしています。ですから正しい税金論を議論したその上で、国民が道路の維持にお金をかけなくて良いと言うのであればしかたありません。

しかし子供たちに負の遺産を残すことだけは避

<sup>\*1</sup> アセットマネジメント 本来は投資用資産の管理を代行する金融用語だが、公共の建築物を安全性や利用者満足度を満たしながらいかに長期的な費用を提言するかという意味でこの言葉を用いている。国土交通省では「資産管理 (Asset Management) の方法。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法」と定義している。

けなくてはいけない。いつどのくらいの規模で直しておくか、致命的になる前に作業を進めておけば費用も増大しなくてすむわけです。この部分をきちんと理解してもらえれば税金の透明性も出てくるし、有効活用もできるようになるのです。そのためにもやはりお互いにコミュニケーションをはかる場というのが必要になってくるのではないかと考えています。

**下出：**もう少し具体的というか各論的な部分での話になってしまいますが、北海道として特に力を入れているのが橋梁の長寿命化についてでして、平成17年度によくそのマネジメントシステムが完成しました。私どもでは現在、全道で5000橋を管理していますが、25年後には全体の半数が築造後50年を迎えます。一般的にいつになったら壊れるかといった明確な指標はありませんが、設計時の耐用年数という意味で50年目を目処に早いうちから手当をしようというものです。そのために全橋梁の点検をして、現状の把握と将来的な予測から今後の補修計画を導き出すプログラムを組みました。

もう1点は道路の防災対策です。最近特に不測の異常気象に見舞われることが増えています。そうした異常時にも支障をきたさないよう、道路の法面整備や落石対策に力を入れています。

**筑田：**札幌市では平成18年度からアセットマネジメントに取り組むことになりました。予算を確保するためには財政局と市民の両方が「維持管理は必要だ」と納得できる資料を作らなければなりません。その資料ですが、先ほどの下出さんのお話しにあった橋梁などの建造物は、耐用年数から逆算すればある程度見えてくるものです。しかし道路の補修に関しては不確定要素が多すぎてその資料が作りにくいのです。そんななかでどう説明責任を果たしていくかがこれからの課題です。

一方、除雪については、私が平成18年度に雪対策室に来てまず感じたのは、これからは企業と市民と行政がきちんと支え合っていないと、除雪

北海道建設部  
土木局道路課  
下出 育生氏



というものが崩壊していくと。そこで対策というより情報をどれだけ開示できるか、どれだけ市民の皆さんに除雪に関して考える機会を持てただくかに重点をしばっています。というのは市に寄せられる苦情や要望の大半が生活道路の除雪に関わる内容でして、これを行政だけで対応しようとするのは予算的にも時間的にも機械の機動的にも絶対無理な話です。行政でやれる範囲はここまでだから、あとは皆さんと一緒に知恵を出し合いましょう。皆さんにお手伝いいただかないと快適な冬の暮らしはできません、その点をご理解くださいということで、除雪に関してもう一度考えていただく動機付けになればと『雪の絵本<sup>\*2</sup>』という広報誌を作成しました。先ほど情報の出し方に問題があったというお話しがありましたが、この点は真摯に受け止めなければなりません。

そういった意味では除雪に限らず道路に関するさまざまな施策についても、市民や企業と意見交換をし、自分の街だから自分で作るんだという意識をどれだけ持ってもらえるかが勝負だと思います。

**佐藤：**ただね、筑田さん、開発局としても情報を開示していないわけじゃないんです。インターネットで公開している「北の道ナビ<sup>\*3</sup>」なんて累計で500万件くらいアクセスされています。情報はあっても、一般の人はやはり情報は取りに

\*2 雪の絵本 <http://www.city.sapporo.jp/kensetsu/yuki/ehon/index.html>

\*3 北の道ナビ <http://northern-road.jp/navi/>

札幌市建設局 雪対策室  
室長  
筑田 清貴氏



行くものではなくてテレビとか新聞のように届くものだと思ってるところがあります。でもお役所の方がそれをやるわけにはいかないですから、やはりこうした座談会とか意見交換会などを通して一緒に話していかないと難しいような気がしています。要するに自分個人が社会に対して責任があるというように国民のモラルを向上させるような取り組みが必要だと思っています。

**司会：**財政が逼迫するなかで社会資本が老朽化していくという点に関して、一市民として赤城先生はどうお感じになっていますか？

**赤城：**食育という言葉がありますが、やはり小さい頃から公共性を養う授業が必要なのだと思います。行政や専門家の方たちだけでなく、その専門家の言葉をわかりやすく解説する役割を担う人がいて、いろんな立場で教育を考え直していかないと、大人を教育するのはなかなか大変なことから。

**司会：**例えばアメリカの連邦道路局、日本で言えば国土交通省の道路担当部署には、幼稚園生と小学生向けに夏休みの教育プログラムが用意されています。こうした取り組みも参考になるかもしれません。

話はアセットマネジメントの部分に戻りますが、川端さんのところではバスという資産をどのように運用しているのでしょうか。

**川端：**現実的には予算が50%削減されるというようなことはありませんが、状況が厳しいことに変わりはありません。そこでどうするかというと15年間の耐用年数がある車両を8年程度でエンジンなど機械的な部分だけでなく座席や内装なども含めてオーバーホール、いわゆる使用年度を高めるという施策をとります。その結果15年が18年使えるようになり、経費を削減できます。またエンジン・部品など機械部分の性能が向上したため、国の施策として整備点検の基準が緩和され、経費削減につながっていてもいます。ただしあくまで安全性をないがしろにするわけにはいかないので、あとはやはり人件費をどう抑止していくか、民間はどうしてもその部分での効率化という方向に進まざるを得ないのかもしれない。

**司会：**利用者の安全という意味ではバスも橋梁も同じわけですが、1980年代初頭にアメリカで社会資本が相次いで老朽化した<sup>\*4</sup>結果、橋梁の点検制度ができました。とはいえ使っている資産の限界がどこなのかを正確に見極めることは未だに我々の課題となっています。

**赤城：**そう考えると製菓会社で話題になった材料の消費期限の問題と一緒にですね。

**司会：**ルールを作って、ルールを守ればいいのですが、ルールを守るためにはお金がかかる。そのお金を削られたら、結局はルールの解釈を緩めざるを得ないというのが現状なのですね。

## 路面管理技術の向上と交通事故減少の関係

**司会：**冬季の路面管理が進んだこともあってか北海道の交通事故死がずいぶん減ってきました。でもその理由はと聞くと誰も明確に説明できない。みなさんはどうお考えですか？

**下出：**まずは自動車の性能向上があると思います。エアバッグや各種安全装置の普及により、自動車事故の件数自体はそれほど減っていないものの死亡事故が減っています。

<sup>※4</sup> 1980年代、アメリカでは停滞する経済の影響でニューディール政策時代（1930年代）に大量に建設された道路や橋梁などの老朽化に対応できず、コネティカット州マイアナス川の橋梁が供用中に落下して死亡者を出すなど「荒廃するアメリカ」と呼ばれる状況を招いた。

**佐藤**：スパイクタイヤ廃止後に凍結防止剤をたくさん撒いたのが効いたのかどうかはわかりませんが、より滑りやすいスタッドレスタイヤになっても事故率自体は変化がありませんでした。ただし冬季の死亡事故は大きく減少しています。自動車保有台数も走行kmもそれほど変化していないし、結局スピードを出さなくなったということだけが確実に言えることだと思います。

**下出**：警察は取り締まり強化が効いたと言っていますし、最終的にはいろいろなことが総合的に作用しているという結論になるのでしょうか。

**司会**：北海道の交通事故を減らせと躍起になって取り組んだのはいいけれど、いざ減ってみるとその主要因子がわからないというのは、費用対効果を考える上で問題がありますよね。

**下出**：しかも維持管理費用がこれだけ減っているのに対し、交通安全に関連する予算はあまり減っていません。

**赤城**：道路は自動車と歩行者だけでなく自転車も通行しますが、交通安全を考える際に自転車も外すわけにはいきません。道路管理者のみなさんは自転車をどう見ていらっしゃるのでしょうか。

**佐藤**：法律上は軽車両ですから基本的には歩道ではなくて車道を走ります。ただ歩道を走って良い場合もあればダメな場合もあって…。

**笠原**：日本では位置づけが非常に曖昧です。そういえば札幌市でも地下鉄の車内に自転車を持ち込んで最寄り駅から都心部までやってくるという実験をしていました。

**筑田**：日本では道路整備の時間軸と自転車が普及する時間軸が違ってしまったため、その後も混乱が続いているのだと思います。行政とすれば自転車の良い所、例えば環境に優しいとか、健康にいいとか、メリットばかりを強調します。でも実際に自転車で札幌都心部に乗り入れてみると、走る空間もないし駐輪スペースもないわけです。その矛盾を今後どう解決していくのか。また冬季は自転車の利用もほぼ冬眠状態となるため、夏場一部の人が使用するもののためにコストをかけるのか、自転車に関しては解決しなければならない問題がまだまだ残っているという感じです。

川端 幸三氏  
JR北海道バス  
取締役営業部長



## 維持管理の優先順位と 官民の連携

**司会**：こうした事業費削減のなかで、どのようにプライオリティをつけて維持管理を進めたらよいのでしょうか。また効率化というなかでの官民連携というのはどのような方向に向かっているのでしょうか。

**赤城**：ちなみに官は民に何を期待しているのでしょうか？

**佐藤**：まずプライオリティに関連することと言えば、公共建築物ひとつひとつに対していわゆる“健康診断”をして橋梁カルテやトンネルカルテというものを作成しています。そのなかから危険度を基準に優先順位を決めています。こうした“診断”は定期的に行う必要があるため、開発局でもパトロールのスタッフを確保しています。しかし全ての道路を常に細かくチェックすることはできません。そこで平成8年の豊浜トンネルの崩落事故以降、民間のバス会社や運送会社と地域防災組織を作り、路上で発見した異常をいち早く報告してくださいとお願いしています。特に路線バスは定期的に同じ場所を通るので、異常の発見という意味ではとても貴重な情報源となるのです。報告があれば専門のスタッフが現地を確認に行き、対策を協議します。これが本当の意味での官民の一体化だと思っています。

**赤城**：現状でどの程度情報提供があるのですか？

**佐藤**：地域の方も運輸業の方もあまり積極的ではない状況です。日々道路を利用する方々だからこ



そ見えてくる異常というものもあるはずですし、結局は利用者である自分のためになるわけですから、道路管理者任せにするのではなくぜひ情報を提供していただきたいと思います。

もちろん私たちも努力はしています。でも足りない部分を補っていただければ、より良い道路管理ができるのです。そのためには双方のコミュニケーションが大切になると思うわけです。

**赤城：**やはり「こういう変化があったら教えて欲しい」という具体的な指示がないとわかりにくいのでしょうか。

**佐藤：**実はそうした指示は地域防災連絡協議会という会合でしています。そこでディスカッションしても会社に戻ったときに現場の社員まで情報が伝達されないようなのです。この点が現時点での課題となっています。

また一般の方々からも道路の異常を通報していただけるように24時間対応の「道路緊急ダイヤル<sup>※5</sup>」を設置しています。#9910の後に高速道路なら1を、一般の道路であれば2を選択していただくと、ネクスコもしくは道路緊急ダイヤルの受付に転送され、該当部署と直接話ができるというしくみです。通話料は無料です。

**赤城：**知りませんでした。どうしてそんな良い情報をマスコミに流さないのですか？

**佐藤：**先ほども言ったように、こういう情報はなかなかマスコミさんに登場しにくいのかと思います。とにかく僕らが欲しいのは、冬場であれば何条何丁目の交差点が滑っているというようなピンポイント情報です。新しい試みとしては交差点にCO<sub>2</sub>の測定器を設置して、その値から路面の凍結情報を検知しようとしています。ツルツル路面になるとタイヤがスリップしてエンジンの回転数が上がる上、渋滞を引き起こす場合もあって一気にCO<sub>2</sub>濃度が上昇します。今のところ札幌市内7ヶ所で実験していて、滑ってるとなればすぐに業者に連絡して現場に走ってもらいます。今の所はまだ実験段階で設置数も少ないので、やはり道路利

用者からリアルタイムで届く声が頼りなのです。

もうひとつの例としては、右折時の滞留長についての情報提供を運輸業の方をお願いしています。基本的に右折レーンは夏場の滞留長、つまり順番待ちの車列の長さですよね、を元に設定されています。ところが冬場のツルツル路面時ではその長さも変わってくるだろうということで、実態調査をお願いしているところです。

**筑田：**札幌市では市内800数十件のコンビニエンスストアと協力して、店舗周辺の砂撒きと春の清掃をお願いしています。また南区の真駒内中学校では通学路への砂撒きを実施しています。その他、市内の公共施設に砂を詰めたペットボトルを並べておいて来館者に自由に使っていただくという取り組みもあります。自分のためにすることが結局は他の人の役に立つ、そんな形で官民協働が回っていくといいなと思っています。

**佐藤：**同様に開発局としても砂撒きを国道沿いのガソリンスタンドとコンビニにお願いしています。皆さんボランティア的な意味合いで快く協力してくれていて、依頼に対して「はい、いいですよ」と答えてくれる方が増えています。あとはこの取り組みをどうやって続けるか、どこまで続けるかを考える段階にさしかかっているような気がします。

**司会：**学生などによる雪かきボランティアの活動も盛んになっていますが、如何せん活動範囲が決まってしまう。その点道路緊急ダイヤルのように広く一般の人が手伝えるしくみが広がれば全体の底上げにもなると思います。

## 厳しい財政を前提に考える これからの道路維持管理

**司会：**では最後にこれからの道路の維持管理について考えてみたいと思います。

**筑田：**とにかく財源がないというのが致命的です。これからは行政だけではカバーしきれないので、市民と企業の皆さんに対して道路維持管理と除雪

※5 道路緊急ダイヤル #9910  
[http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z\\_doro/9910/index.html](http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_doro/9910/index.html)

の状況をわかりやすく提示し、皆さんと一緒に対応策を考えることが重要だと思っています。

下世話な話になってしまいますが、やはり経費節減に効くのは人件費の部分が多いので、そこを手伝っていただく替わりにより広い面積に砂を撒くことができるようになったり、歩道を彩る花の数を増やしたりと、ただ削減するだけではない方策も考えていかなくてはならないと思います。

**川端**：市民や企業のモラルという部分に関わる話なのですが、良く目に付くのですがガソリンスタンドや駐車場から道路上に雪を出していることです。

行政で指導しているとは思いますが、安全性、快適性、定時性の全ての面に影響のあることなので更なるご指導をお願いいたします。

このあたりは皆さんの意識が向上すれば改善されることなので、官民の協働が目先の作業というだけでなく意識面での改革につながることを期待します。

この他、整備の手法を統一すると言いますか、具体的に言うとセンターライン側に排水する構造のすり鉢状の道路が一部に残っています。普通は道の両側に排水する山型の構造なので、ツルツル路面になると気を遣います。

**司会**：官と民だけでなく官同士のコミュニケーションも必要ということですね。

**赤城**：予算がないということは聞いていたのですが、やはり道民というか市民は夕張や歌志内のように具体的な状況を提示されないと実感できないのだと思います。やはりまだまだ一般の人は危機感が薄いなあというのが今日みなさんのお話しを伺って感じたことです。ことさらに危機感を煽る必要はありませんが、実は道路の維持は大変な状況にあるということをいかに理解してもらえかが重要になってくるのしょうね。

**司会**：今までは行政側で丁寧に道路パトロールをして情報を集めていたものを、広く一般から情報を集めることで、限られた人材をレスポンス良く有効に使えるわけです。これは普及させるべきだと思いますが、こういう話を報道機関は取り上げてくれないんですよね。

**佐藤**：最後にひとつだけお話しさせてください。

かねてより感じていたことなのですが、マイカーのバス転換が一向に進まないのはなぜなのか。除雪をすればするほど皆さんはマイカーを利用するというジレンマに陥ってしまうのです。地球温暖化問題と言いながらエンジンを回してCO<sub>2</sub>を排出している。右折溜まりだってすごいCO<sub>2</sub>を出しています。日本は京都議定書の中できちんとCO<sub>2</sub>の削減目標を定めているのに、なんだ北海道が一番排出してるじゃないかと言われるのが悔しいのです。

**赤城**：CO<sub>2</sub>の問題だけでなく、このまま少子高齢化が進むと確実に必要になるのが公共交通機関です。かといって理詰めでも言われてもバス転換は進まないわけですし、路面が良くなったらマイカーのほうが便利でいいやとなってしまいますよね。

**佐藤**：だからこそ定時性を確保してバスに魅力を持たせることも必要なのです。そのためには地域ごとにバラバラな朝のバスレーン取り締まりも徹底して行う必要があります。

**川端**：国道36号線にはバスレーンだけでなくPTPSというバスを優先する信号も設置しています。現在試行段階なのですが、将来的に札幌市内でも設置箇所を拡充しようという動きがありますが、行政の助成金制度に動きがあり不透明な状況にあります。

**司会**：要するに総合対策が必要なのですね。そのためにも報道機関や警察、公安委員会など道路に関わる方々を広く集めた座談会というものもぜひ企画できれば面白そうですね。本日はお忙しいところお集まりいただきありがとうございます。