

熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和 5 年（2023 年）7 月 25 日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

基調講演『なぜ今、政策間連携なのか』

国土交通省 九州地方整備局 企画部長 笠井 雅広 氏

<講師プロフィール>

1996 年 4 月国土交通省入省、八代河川国道事務所長、水管理・国土保全局河川保全企画室長などを経て、2023 年 4 月より、国土交通省 九州地方整備局 企画部長を務める。

災害列島という宿命① 台風・豪雨

国土交通省
九州地方整備局

なぜ今、政策間連携なのか

令和5年7月25日
九州地方整備局 企画部長
笠井 雅広

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

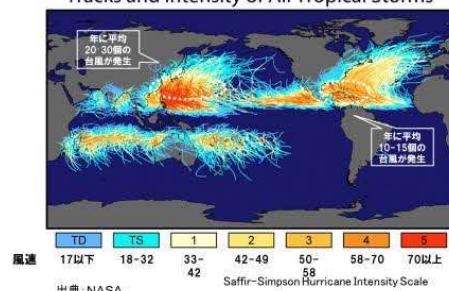
あらためまして、皆さんこんにちは。

九州地方整備局で企画部長を務めております。笠井と申します。今日は、「なぜ今、政策間連携なのか」という、テーマでお話をさせていただこうと思います。

基調講演ということで、大変僭越ではありますが、私は、先ほどご紹介をいただきましたとおり、主に国土交通省の方で河川の整備や管理を担当する仕事を今までさせていただきました。そういうなかにあって、今日のメインテーマであります、公共交通、ここにどう結びつくかというのはあるのですが、河川あるいは道路での政策間連携について、どんなことに取り組んでいるかの事例を少しご紹介させていただければと思います。

まずは、河川の方で今取り組んでいる「流域治水」についてお話をさせていただきたいと思います。

世界の台風の発生状況(1851年～2006年)
Tracks and Intensity of All Tropical Storms



1

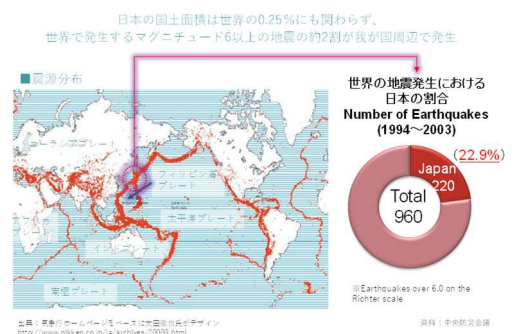
大前提ですけれども、日本は災害列島という宿命を負っています。こちらは、過去 150 年ぐらいの世界での台風の発生状況について、発生位置から消滅までの経路を世界地図の上に落としたものです。

太平洋で発生して日本付近を通過する台風は、過去 112 年間で、年に平均 2,30 個発生しています。

一方で、大西洋で発生するハリケーンは、大体年平均 10 から 15 個ということで、過去のデータからも日本列島がいかに台風の経路になっており、多かったかということがこれで分かるかと思います。

災害列島という宿命② 地震・津波

国土交通省
九州地方整備局



2

相次ぐ自然災害、もはや「日常」

国土交通省
九州地方整備局

2015年 関東・東北豪雨(9月)

2016年 熊本地震(4月)

2017年 九州北部豪雨(7月)

2018年 西日本豪雨(7月)、北海道胆振東部地震(9月)

2019年 台風15号(9月)、東日本台風(10月)

2020年 7月豪雨(球磨川)、大雪(12月)

2021年 7月大雨(熱海)、8月大雨

2022年 8月大雨、台風14号(9月)、台風15号(9月)

国道327号 道代川橋
(宮崎県延岡市)

静岡県伊豆市 橋梁の一部崩出
(静岡県浜松市蔵月橋)

3

2015年には、関東・東北において、国が管理している河川でも決壊がありました。これによって、多くの浸水被害がでました。2016年には熊本地震がありました。それから、その翌年、2017年九州北部豪雨があつて熊本でも浸水被害等も発生しております。その後も、西日本を中心に大きな被害をもたらした西日本豪雨、それから、その次の年には、台風19号（東日本台風）によって東日本で非常に大きな被害が出ました。

その後、一昨年、昨年と、九州も含めて日本全体で、
水害、土砂災害、大きな地震も近年では起きているといった
状況になっています。

国土交通省
九州地方整備局



そういうなかにあつて、**2017**年の九州北部豪雨、筑後川水系の赤谷川（朝倉市に流れている支川）、この写真を掲載させていただきましたが、このときも、白川・緑川でも、堤防から溢水する浸水を伴う災害も発生しています。

その5年前、2012年には、これも九州北部豪雨というふうに言っていますけれども、白川の上流、北区の龍田地区などで、白川が氾濫をして、大浸水が起きてしまったということがございました。

国土交通省
九州地方整備局



このように、水害が起こっているなかで、白川の河川整備の事例を、少し紹介をさせていただきます。市内を流れる白川の中の「緑の区間」については、堤防をさらに強化をする、かさ上げをする、その際背後地については、地域の皆さんにも、どう使っていただくか、というようなことを考えながらの堤防の強化、整備を進めており、もうすぐ完成になります。

それから白川の上流には、立野ダムがあり、昭和58年に事業に着手し、今年の6月に、このダムそのものの工事は完了をしております。これによって、いざというときに、白川に流れてくる水をここで一時的に貯留をして、下流の白川の緑の区間も含めて、洪水の量を制御するというような役割を持っています。

ちなみに、この立野ダムは、穴の位置が、普段水が流れている位置と同じ1番下の位置にあって、普段全く水が貯まっています。洪水のときだけ、たくさん水が入ってくると水が貯まるという仕組みになっていまして、今年の7月初めに、熊本県内、雨が降りましたけれども、このときに、早速効果を発揮して洪水を調節する機能を発現しました。

これまでの治水投資の成果 ～浸水面積が激減～

国土交通省
九州地方整備局

- 戦後、荒廃した国土の中で頻発した台風や豪雨により深刻な被害が発生したが、その後、国や都道府県、市町村がそれぞれの役割に応じ、ダムや堤防、砂防堰堤、下水道の整備等の治水対策を行い、浸水面積は減少。
- 近年、気候変動の影響で浸水面積が再び増加傾向を示している。



6

こういうかたちで、日本全国で河川の整備を、ずっと進めてきています。

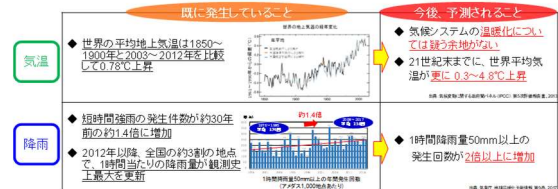
河川管理者が堤防を整備したり、河川を広げたり掘ったり、あるいはダムや遊水池をつくったりということをしてきました。昭和40年代から、全国の水害における浸水被害が起きた面積を縦軸にとっていますが、治水対策を進めたことによって、浸水面積はずっと減ってきています。下の方で底を打つ形ですと推移をしてきましたけれども、近年、上がる傾向があります。河川の整備は継続して進めていますけれども、ここが上がっているのは、気候変動によって雨そのものの量が増えている。雨の降り方が激甚化・強靱化しているということで、その外力変化、外力的要因で、水害の

被害が上がってしまっていると。こういう状況に今なってきています。

顕在化している気候変動の影響と今後の予測(外力の増大)

国土交通省
九州地方整備局

- 気候変動に関する政府間パネル (IPCC) の第5次評価報告書によれば、気候システムの温暖化については疑う余地がなく、21世紀末までに、世界平均気温が更に0.3～4.8℃上昇するとされている。
- また、気象庁によると、このまま温室効果ガスの排出が続いた場合、短時間強雨の発生件数が現在の2倍以上に増加する可能性があると考えられている。
- さらに、今後、降雨強度の更なる増加と、降雨パターンの変化が見込まれている。

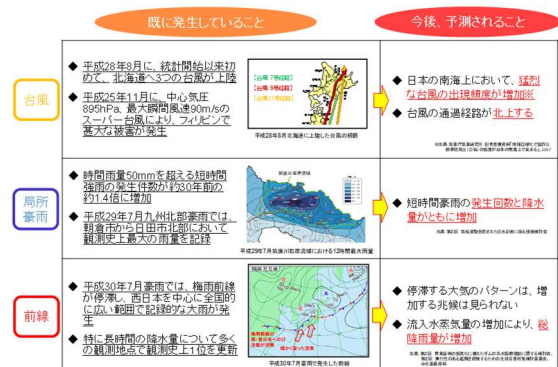


7

温暖化によって、雨の量が増えている結果として、洪水の激甚化・頻発化が、ここ近年、明確に起こってきてるんじゃないかということですが、IPCCの政府間パネル5次報告書の中にも、気候システムの温暖化による影響については、明らかにされていると言われています。気温については、21世紀の末までに世界平均で、さらに0.3度から4.8度ぐらい上昇。そして、降雨は、1時間に50ミリ以上の雨の発生回数が、現在から2倍以上に増加。50ミリというのは、主要幹線道路の側溝が大体1時間50ミリの雨が降っても溢れないようにつくっているんですけども、それを超えると、河川に流れていく前にも道路の部分で溢れる。その発生頻度が2倍以上に増加するのではないかとされています。

顕在化している気候変動の影響と今後の予測(現象の変化)

国土交通省
九州地方整備局



8

それから、台風の発生頻度が増加し、経路も北上するということで、平成28年の台風はこれまで経験したことがなかった、北海道に1年間で、3つの台風が上陸することもありました。

気候変動に伴う降雨量や洪水発生頻度の変化

- #### ＜地域区分毎の降雨量変化倍率＞

④ 4月上旬の降雨量変化率のうち、4月8日～は、降雨定率(約4時間以上12mm未満)との3時間未満の降雨に付、0.8適用せよ。
⑤ 南斜面(100m以下)については適用する。ただし、100m未満の場合についても降雨量変化率が今回設定した値より大きな可能性があることに留意しつつ適用可能とす。
⑥ 年総雨量1200以上の規模(大規模雨)の計画に適用する。

＜参考＞降雨量変化倍率をもとに算出した、流量変化倍率と洪水発生頻度の変化の一級水系における全国平均値

9

国土交通省
九州地方整備局

- 出典：社会資本整備審議会 河川分科会「気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会」気候変動を踏まえた水災害対策のあり方について 答申概要資料より

そこで、「流域治水」という概念を提唱しています。河川管理者のみならず、都道府県、市町村、それから企業、住民の皆さん、流域のあらゆる関係者が、連携・協働をして、洪水から被害を減らす、あるいはそれを防ぐ、そういう対策をとっていきましょう。そして、今までは河川管理者が、河川区域、いわゆる河川の中で対策をしてきましたが、水が集まってくる区域（集水域）、そして氾濫した場合に広がっていく区域（氾濫域）、それらも含めた流域全体で、防災あるいは減災のための対策を関係者みんななどでとっていく。こういうことをぜひ進めていきたいというフェーズに入っています。

国土交通省
九州地方整備局

- 気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、河川の流域のあらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策「流域治水」

- 治水計画を「気候変動による降雨量の増加などを考慮したもの」に見直し、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、①氾濫をできるだけ防ぎ、減らす対策、②被害対象を減少させるための対策、③被害の軽減、早期

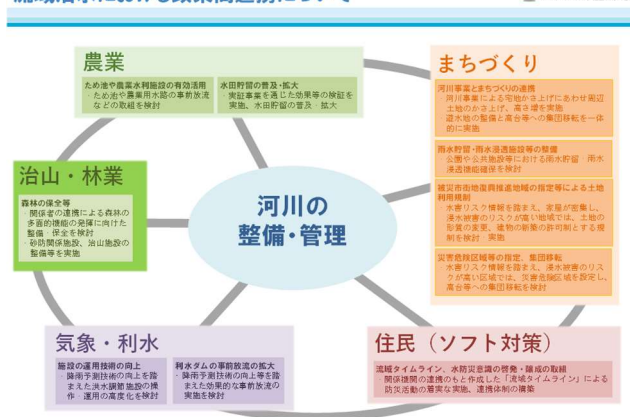


具体的に流域治水の施策のイメージですが、今まで、河川管理者が中心となっていた対策は、主に治水のダムをつくらして水を貯めるということですね。それから、堤防を整備したりとか、川幅を広げたりということ。それから堤防についても、なるべく決壊しにくくするように粘り強い堤防を造るということを河川整備でやってきました。

それのみならず、例えば、水が集まってくる山の方、あるいは河川に入ってくる前の町の中では、流域の関係する皆さんにも、雨水貯留浸透施設なども整備いただく、あるいは農業に使っているため池を、治水のために活用させていただく、こういうことも連携してやっていきましょう。それでも、河川の氾濫が起きてしまったときには、その被害を最小化、減少するための対策として、例えば、県、市、それから企業住民の皆様にも協力をいただいて、浸水が頻発する地域には、土地利用規制をかけて、そこには、新しい建物を建てない方向で土地利用を誘導していく、場合によっては移転も促進をしていく。あるいは、そこで新しく家を建てるときには、不動産取引のときに水害リスク情報について、しっかり説明していただく。あるいは、溢れてしまっても、二線堤、支川の堤防、道路も含めて、少し盛土になっているところで、いざ河川が氾濫しても、そこから先に水が行かない機能を保全していきましょう。被害を軽減するためにも、ほかにも、こういうような対策をやっていくための連携をしっかりと強化をしていきましょうということを打ち出して、必要な法律の改正もしました。

河川管理者がやるべき対策については、しっかりと進めていきますが、流域の関係者の皆様に御協力いただく対策については、補助制度・交付金制度についても、かさ上げをして、より対策を取りやすくするというで、法律を改正しています。

流域治水における政策間連携について



12

今のお話を、河川管理者が主体の施策と、その他の施策ということで括り直してみました。

河川管理者が中心となって行ってきた河川の整備や管理に加えて、例えば、農業関係者には、ため池などの施設について、雨が降りそうなときに、貯めている水を少し空けてもらって、そこに雨水を貯めるということをご協力していただけませんか。

あるいは、水田の貯留の普及拡大ということで、熊本県でも、一生懸命取り組んでいただいています。いざというときに、最初に水田に水をためて、雨がそこから河川の方に流れてくるまでの時間を少しでも稼ぐ、遅らせる。

それから治山とか林業の皆さんには、森林の雨水貯留機能、多面的機能をしっかりと発揮していただくようなことで、森林の保全についても、しっかりとご協力いただく。

そして、まちづくりとの連携という意味では、先ほどご紹介した災害危険区域を指定する、あるいは、危険リスクが高いところについては、集団移転をしていただくようなことも含めて、少し中長期的にまちづくりのなかで施策を打っていただきたいと思います。

雨水貯留とかそれから雨水浸透施設の整備を、公園や学校などにして頂いて、雨水を少しでも貯める用意をしていただくこと。

そして住民の皆さんとは、いざというときの避難行動をいかに円滑にやるかということで、自分の避難行動について、トリガーを決め、時系列で整理しておく。それをタイムラインと言っていますけれども、こういうものの整備も進めていきます。

近年、毎年のように全国各地で自然災害が頻発

国土交通省
九州地方整備局



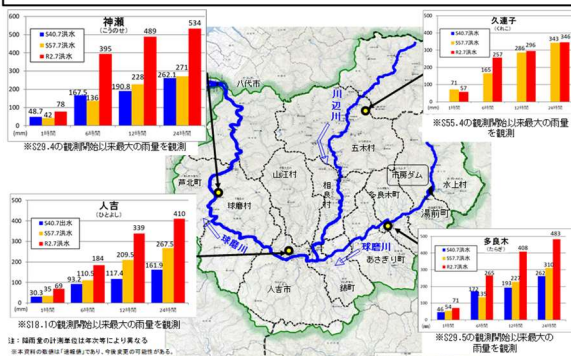
13

実際に、令和2年7月の豪雨で非常に大きな被害を受けた球磨川水系、人吉市などで非常に大きな浸水被害がありましたけれども、ここでの流域治水の検討について、少し紹

介させていただきます、

【令和2年7月豪雨】球磨川流域における豪雨の概要（観測雨量）

○球磨川本川の中流部から上流部及び最大支川の川辺川の各雨量観測所における降雨量は、6時間雨量、12時間雨量及び24時間雨量において、戦後最大の洪水被害をもたらした昭和40年7月洪水と昭和57年7月洪水を上回る降雨を記録した。

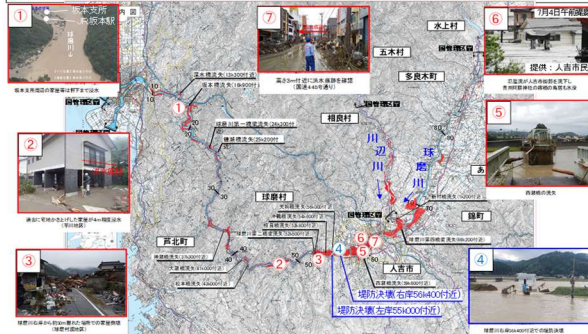


14

実際の雨について、令和2年洪水時の球磨川の幾つかの代表地点における降雨量観測値です。この赤が、令和2年のときの雨の量で、青がこの流域で過去に大きな被害が出た昭和40年のときの雨の量、黄色が、その次ぐらいに大きな被害に遭った昭和58年のときの雨の量なのですけれども、見ていただくと、令和2年の洪水は、過去にこの流域で経験した非常に大きな洪水を上回るような降雨量が降っていました。

令和2年7月豪雨について - 流域の被害状況 - 球磨川水系

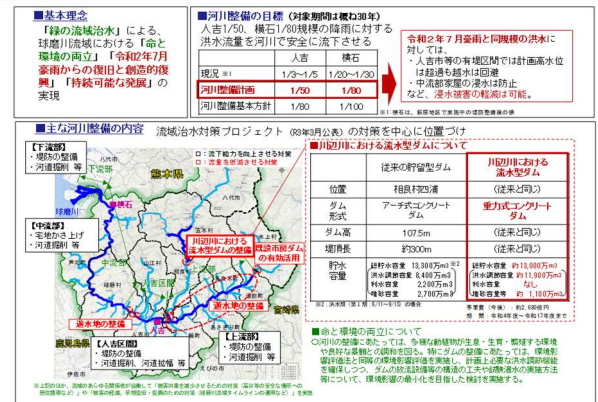
○球磨川本川上流部の被害は比較的小さいが、支川川辺川合流点付近から球磨川中流部では至る所で洪水被害や家屋倒壊が発生し、約1,020ha・約6,110戸の浸水被害を確認。
○支川川辺川においても、約130ha・約170戸（柳瀬橋上流）の浸水被害が発生（熊本県調査結果による）。
○球磨川直轄管理区間では、2箇所の堤防決壊が発生し、橋梁14橋の流失など国道や鉄道などの甚大な被害も発生。



15

その結果として、約1,020ヘクタール、6,110戸の浸水被害が出ています。それから球磨川中流の山間狭隘区間に架かった橋梁は、14橋が流失をしています。そういった被害が出ました。

球磨川水系河川整備計画の概要

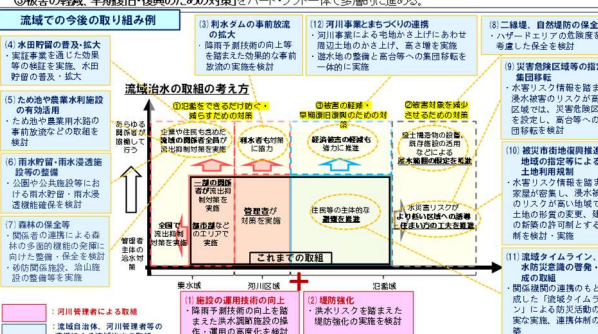


16

これらの被害も踏まえて、温暖化後であっても100年に1回ぐらい降る雨に対して安全となるよう、貯留施設を整備したり、宅地のかさ上げをしたり、河道の掘削をしたり、そして堤防の整備をしたりということを河川管理者としてもしっかりとやっていきます。しかし、これらの対策を実施したとしても、令和2年洪水については、何とか堤防の高さギリギリまでは抑えることが出来ますが、少し余裕を持って安全に流すところまで持っていくことは、河川管理者のみでは、ちょっと厳しい状況です。

流域治水に係る今後の取組

○気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、河川の流域のあらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策「流域治水」へ転換。（特定都市河川）浸水被害対策法等の流域治水推進法の改正（公布：R3.5.10（施行：R3.7.15又はR3.11.1））の治水目標を「気候変動による降雨量の増加などを考慮、たもに（河川）、集水域と河川区域のみならず、②流域をめぐっての流域として捉え、地域の特性に応じ、③氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策、被害対象を減少させるための対策、④被害の軽減、早期復旧・復興のための対策」をハード・ソフト一体で多層的に進める。

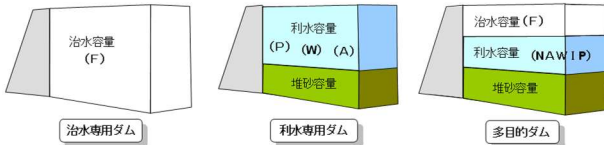


17

そこで「流域治水」ということで、流域の関係する皆さんに、先ほどお話ししたような施策も並行して実施をしていただくことを球磨川水系全体でやっていきたいと思います。打ち出しています。

ダム機能による分類

- 治水専用ダム 洪水調節を目的
- 利水専用ダム 工業用水、農業用水の確保、発電等を目的
- 多目的ダム 洪水調節と、工業用水や水道用水の確保、発電等の利水に加えて、退水時の既得用水の補給や河川環境の保全のための流量確保を目的
- 洪水調節 (F) ■治水の正常な機能の維持 (N) ■かんがい用水 (A) ■都市用水 (水道 (W)・工業用水 (I)) ■発電 (P)



18

そのなかで、利水専用のダム、発電専用のダムというのが、球磨川流域もありますけれども、これらのダムについても、治水のために協力をいただくというような対策を一緒にやろうとしています。

ダムというのは、全部で大きく3種類あって、立野ダムのように洪水調節専用のダム、普段は水を貯めていないダムがあります。それから、多目的ダムといって、利水容量、発電とか上水・工水のために、水を貯めておいて、渇水とかになったときに補給をして、安定的に水利用のために使っていただくため、普段水を貯めている容量と、普段は水を貯めずに、洪水のときだけ水を貯めるための洪水調節容量、両方を持っている多目的ダムというのがあります。このほかに、国交省が管理していませんが、利水専用ダムということで、発電とか農業用水とか、上水・工水のために、水を貯めておくダムがあります。

多くの用途に使われている我が国のダムの状況

○ 我が国には、治水を目的に含む570の治水等 (多目的) ダムと、水力発電や農業用水・水道など専ら水利用 (利水) を目的とする900の利水ダム、合わせて1,470のダムがある

目的	所管	管理者	ダム数	合計
治水等 (多目的)	国土交通省	国土交通省	104	570 (約4割)
		水資源機構	24	
		都道府県 (土木部局)	442	
利水	発電	エネ庁所管 電力会社、都道府県 (企業局) 等	390 (※)	900 (約6割)
	農業	農水省所管 農政局、都道府県 (農林部局)、土地改良区 等	422 (※)	
	水道	厚労省所管 都道府県 (水道部局)、市町村 (水道部) 等	77 (※)	
	工業	経産省所管 都道府県 (企業局) 等	11 (※)	

※複数の目的を有するダムの場合、ダム管理者の属性で整理。

計:1,470ダム
※令和2年4月時点

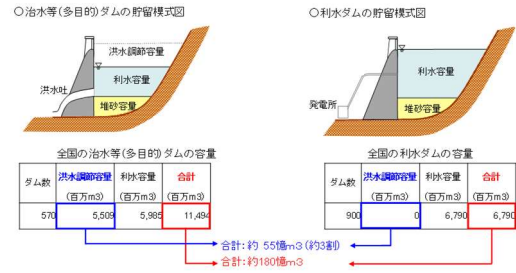
19

洪水調整の容量を持つ多目的ダムは全国で570個あります。利水ダムは目的が色々ありますが、全部で900個あります。あわせて、ダムとしては、1470個です。

多くの用途に使われている我が国のダムの状況

○ 全国の治水等多目的ダム、利水ダムには、約180億m³の水を貯めることが可能 (※1) であるが、水力発電、農業用水、水道等のために必要な水を貯めておくための容量が大きく、河川の氾濫の防止を目的として洪水を貯めるために確保している容量 (※2) はダム全体の約3割 (約55億m³) にとまっていたところ

※1 有効貯水容量
※2 洪水調節容量



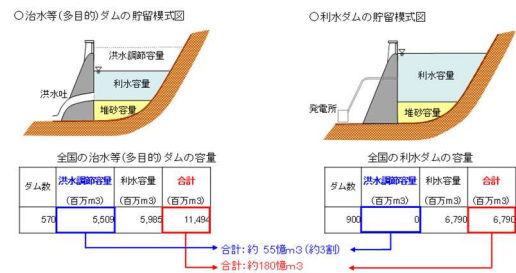
20

容量で見ると、洪水調節のための容量というのは全国で約55億トンあります。一方で、利水のための容量というのは、全体では180億トンあって、この差分の約125億トンというのは、専ら利水のためですから、洪水調節に使っていない容量です。

多くの用途に使われている我が国のダムの状況

○ 全国の治水等多目的ダム、利水ダムには、約180億m³の水を貯めることが可能 (※1) であるが、水力発電、農業用水、水道等のために必要な水を貯めておくための容量が大きく、河川の氾濫の防止を目的として洪水を貯めるために確保している容量 (※2) はダム全体の約3割 (約55億m³) にとまっていたところ

※1 有効貯水容量
※2 洪水調節容量



20

流域治水のなかで、利水ダムとして普段水を貯めているダムを、いざ大雨が来そうだというときには、事前放流というかたちで、容量を空けてもらって、この分を洪水調節のために使わせていただく。

多目的ダムについても、洪水調節容量の下に、普段水を貯めている利水容量がありますが、いざ大雨が降りそうだという予報が出た場合には水を放流して空けてもらって、この部分の容量も洪水調節のために、貯める容量として使わせていただく施策展開をしています。

特に発電事業者さんが持っている発電ダムの容量は非常に大きい場合があるのですけれども、ご協力いただいて、順次協定を結んでいます。

令和4年度のサウンディング(官民対話)における民間からの意見・提案も踏まえ、令和5年度には具体の地区を想定したフィージビリティ・スタディを行い、事業化に向けた検討を推進

＜ダムへの運用イメージ＞
 ダムの水位

Before
 これまでは非洪水期も洪水時に外溢はしない

After
 晴天が続くと予測
 大雨が降ると予測
 洪水が上がる、発電量が落ち、農業・水道等水利利用の供給安定性向上にも寄与

Before
 これまでは非洪水期も洪水時に外溢はしない

After
 晴天が続くと予測
 大雨が降ると予測
 洪水が上がる、発電量が落ち、農業・水道等水利利用の供給安定性向上にも寄与

事前放流
 洪水が上がる、発電量が落ち、農業・水道等水利利用の供給安定性向上にも寄与

治水と利水をバランス
 治水優先
 治水と利水をバランス

非洪水期
 洪水期(梅雨期～台風期)
 非洪水期

期間(年間)

8

アジアを中心に世界の脱炭素化に貢献していく。

先ほど、治水強化のために、発電ダムで容量を空けて協力をいただくと説明をしました。結果として、発電量は減ってしまう可能性が出てくるのですね。確実に雨が降れば、雨によって容量を戻せますけど、雨が降らなければ容量は戻らないので、それによって発電ポテンシャルが減ってしまいます。一方で再生可能エネルギーをしっかりと使っていきましょう、そのなかで水力発電は大事ですねという議論が出てきたことも踏まえて、

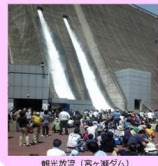
ダムの観光資源としてのポテンシャル

- 自然の中に巨大な構造物があるという**非日常感**
- 地震大国日本で壊れない巨大構造物を造れる**日本の技術力**を実感
- 「この水を飲んでいるんだ」「このダムによって水害から守られているんだ」など、**自分とのつながり**を実感
- 特に、工事中のダムでは、**現場が日々変化**
(⇒今しか見れない魅力)

取組の視点

- ①地域や旅行会社等と連携した取組
- ②夜や朝の取組、宿泊者への特典などによる**長時間滞在**
- ③官主導から**地域主導の持続的な取組**への転換

観光放流イベントの実施



ダム建設現場の見学



28

少し飛んでいただいて28ページですけれども、ダムについては、観光資源としてポテンシャルを持っています。関東の宮ヶ瀬ダムのように、観光放流なんかをして、それを見に来る観光客の皆さんがいっぱいいるということで、特に水源地域の観光資源の少ない地域にとっては、使い方によっては、観光資源にもなるのではないかと。観光資源として使っていただくということも地域の皆さんと連携をして進めており、事例もたくさんあります。

南阿蘇 立野ダムインフラツーリズムの実践
～地元産産・自立運営型での商品開発と運営～

立野ダム

阿蘇市約10kmに広がる自然の宝庫を散策することを目的とした清流型ダムと3年間の完成を目指して24時間体制で建設中

3つのキーワード

- つたえる 防災拠点としての「防災」
- つなげる 立野ダムを中心とした観光連携
- つづける 継続・持続できる仕組みづくり

つたえる 一連の観光事業としての取組

阿蘇市約10kmに広がる自然の宝庫を散策することを目的とした清流型ダムと3年間の完成を目指して24時間体制で建設中

つなげる 立野ダムを中心とした観光連携

阿蘇市約10kmに広がる自然の宝庫を散策することを目的とした清流型ダムと3年間の完成を目指して24時間体制で建設中

つづける 継続・持続できる仕組みづくり

阿蘇市約10kmに広がる自然の宝庫を散策することを目的とした清流型ダムと3年間の完成を目指して24時間体制で建設中

29

立野ダムについても、ダムを建設する段階から、関係する皆さんと色んな議論を重ねて、インフラツーリズムと称して、

つづける 継続可能な仕組みづくり

●ガイド育成

「阿蘇の観光や自然に知識をもつガイドを育成し、ボランティアに依存しない「持続」ガイドを育成。

・定期的(年2回程度)に、地元で過半のダム工事事務所職員が講師として、ダムの構造や建設現場の解説を促す研修を行うとともに、建設現場の遺跡状況の解説も合わせて実施。

・行政(阿蘇市)が認定を行うことで信頼を高める

●ガイド育成

「阿蘇の観光や自然に知識をもつガイドを育成し、ボランティアに依存しない「持続」ガイドを育成。

・定期的(年2回程度)に、地元で過半のダム工事事務所職員が講師として、ダムの構造や建設現場の解説を促す研修を行うとともに、建設現場の遺跡状況の解説も合わせて実施。

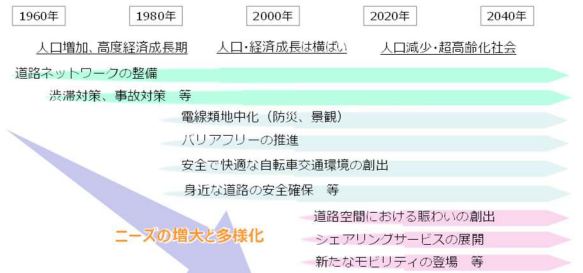
・行政(阿蘇市)が認定を行うことで信頼を高める

30

運用開始後も観光資源として、どう使っていただくのか議論をします。関連グッズの販売も、地域の皆さんでやっていただくことなど取り組みを進めています。

道路空間への多様なニーズの実現

○世の中のニーズに応じて道路施策は多様化



31

残りの時間で、今度は道路関係の政策間連携の話を少しさせていただければと思います。

道路整備そのものは、社会情勢が人口増加あるいは高度経済成長期には、とにかく道路についてネットワークとしての整備をしてほしい、あるいは渋滞対策事故対策をしっかりとしてほしいということで、移動時間の短縮に主眼を置いて、それに応える道路整備をしっかりしていくことが求められていました。

その後、2000年代に入って、人口それから経済成長が横ばいになっていき、少しニーズも多様化してきました。電線類は、防災とか景観の観点から、地中化をするとか、バリアフリーを推進してほしい、あるいは自転車の環境創出みたいなニーズも出てきました。

そして、最近では、人口減少と超高齢化社会の到来を迎え、さらに、ニーズは広がってきて、道路空間はせっかくある空間なのだから、にぎわい創出のために使いたい。シェアリン

グサービスの展開をしたい。あるいは新たなモビリティみたいなものも登場してきて、それに対応する道路の使い方といったニーズも出てきています。

歩行者利便増進道路(ほこみち)について

国土交通省
九州地方整備局

歩行者利便増進道路制度とは

賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度

ほこみち ← ほこうしやりべんぞうしんどう



…歩行者のためのみち
安心して歩ける、楽しく過ごせるみち
歩く人がほっこりする



そんな「みち」になったらいいなという願いを込めました



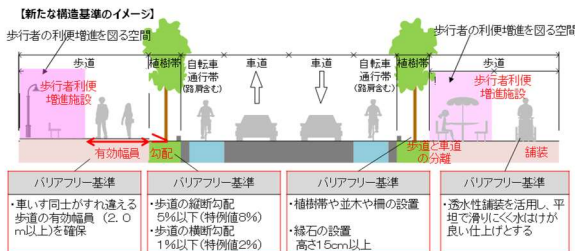
33

そういうなかであって、歩行者利便増進道路制度という制度をスタートしています。平仮名にして、略して「ほこみち」というふうに言っています。「歩行者のための道、安心して歩ける、楽しく過ごせる道、人がほっこりする道」ということで、道路を指定して道路空間を有効に、にぎわいのあるものとして使っていただく制度です。

歩行者利便増進道路(ほこみち)のイメージ

国土交通省
九州地方整備局

歩道の中に「歩行者の利便増進を図る空間」を定めることが可能に！



34

これは道路法上、必要な歩道の幅員ですが、これをさらに広げて、広げた部分を歩行者の利便性増進のために使っていただきましょうということです。

歩行者利便増進道路(ほこみち)の事例

国土交通省
九州地方整備局



貝合(ふさあい)南54号線歩道を拡幅しベンチを設置(兵庫県神戸市)



花園町通り賑わい・憩い空間づくり(愛媛県松山市)



35

例えば神戸市では、ベンチをこういうふうに設置をしているとか、松山市では広げた空間でにぎわいとか、憩いの空間ということで物販等もやっていただいたりしています。

歩行者利便増進道路(ほこみち)の事例

国土交通省
九州地方整備局



三宮中央通りオープンカフェ(兵庫県神戸市)



御堂筋の賑わい空間創出(大阪府大阪市)



人がくつろげるみち「ふくみち」(福岡県福岡市)



路上のパーキングメーターを撤去した駐輪場(新潟県新潟市)

36

新潟では、自動車の路上のパーキングメーターを撤去して、駐輪場としてその空間を使っていただくと、こういうような地域の実情に応じた使い方、特に歩行者の利便性に重点を置いた使い方を広く追求しています。

世界のシェアードスペース

国土交通省
九州地方整備局

シェアードスペース = 歩車共存の空間



After
自転車レーンの路上
自動車レーンと自転車レーン



After
自転車レーンの路上
自動車レーンと自転車レーン



After
自転車レーンの路上
自動車レーンと自転車レーン



After
自転車レーンの路上
自動車レーンと自転車レーン

37

海外の事例では、もっと積極的に、歩行者のための道路展

「道の駅」第3ステージの推進



そして最近ですが、さらに道の駅について、地域の観光等を加速する拠点ということで、地域の実情に合った、さらなる広い使い方をしたいという話が出てきていて、第3ステージと言っていますが、地域の特性に合った使い方をどんどんしていただきましょうと。例えば、防災拠点として、道の駅を使っていただく。あるいは、子育て支援施設を併設して、地域センター化して使っていただくといったことを、全国でモデルプロジェクトとして実証して、横展開していくことを進めています。

国土交通省
九州地方整備局

広域的な防災拠点となる道の駅を「防災道の駅」として選定し、重点的に支援（R3.6月・39駅）



広域防災拠点の機能強化事例



こういうイメージですね。防災道の駅ということで、具体的に、猪苗代の事例ですが、平常時のサービスに加えて防災拠点としての機能を付加することも進めています。

- 「道の駅」内に子供が安心して遊べるキッズルームや図書ルームを整備するとともに、親子教室や子育てに關する相談・講習を実施し、地域の子育て世代を幅広く応援。
- 開業1年余りで子育て応援施設の利用者は約10万人。
- 車の道具や玩具をみんなに取り外れて、県内外問わず多くの人が利用。朝から夕方まで、朝から晩まで遊べる。地域振興施設でお客さまや材料等の買物を、一日楽しむことができるなどの声もある。



41

それから、別の取組ですが、地域の子育て支援の拠点として、道の駅の中に応援施設を地域でつくって、利用をしていただくということもあります。この道の駅は、幹線道路からだけではなく、生活道路からもアクセスできるようになっています。地域の方に、子育て支援のための施設を併設して使っていただくということを進めている道の駅もあります。

国土交通省
九州地方整備局



42

第3ステージということで、さらに、色んな地域の皆さんのニーズを踏まえて道の駅そのものの利用目的を広げる、その地域にとって必要な施策と連携を図って、使い方を広げていくということをやっています。

国土交通省
九州地方整備局

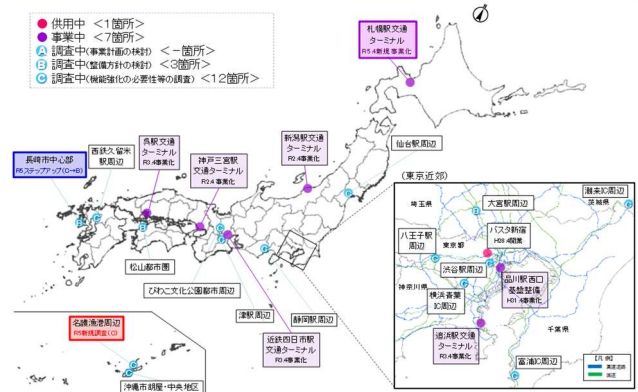
- 鉄道駅や道の駅、SAPA、IC近傍に併設した拠点、バスの乗り継ぎ等を目的として独立して設置された拠点など、多様な交通モードをつなぐ様々な規模・タイプの交通拠点が存在
- 将来の国土形成を見据え、地域の実情に応じて、交通拠点の機能強化、連結強化を図る必要



43

それから、今日の主題と関連しますが交通モードをつなぐような交通拠点の整備を、道路と接続するところについては、国交省側からもアプローチして進めている事例があります。鉄道駅を中心とした交通拠点ということで、バス、タクシー、LRT との接続の改良をして利便性を高めている事例。高速道路のインターチェンジと近傍の交通拠点とを結び、アクセスをよくする整備をしている事例などがあります。道の駅との連携の事例、あるいは新たなモビリティということで、シェアサイクルとかですね、カーシェアの拠点をつなぐような交通拠点の整備を進めている事例もあります。

国土交通省
九州地方整備局



44

隣に桜町のバスターミナルができていますが、バスターミナル整備ということで、

バスタ新宿(交通結節点事業)

国土交通省
九州地方整備局

■新宿駅周辺の主な高速バス状況(バスタ新宿開業前)



45

新宿の例では、高速バス乗り場について、色んなところに分散していたものを、バスタ新宿に集約することで、利便性を高めています。

バスタ新宿(交通結節点事業)

国土交通省
九州地方整備局

■施設概要・フロアガイド

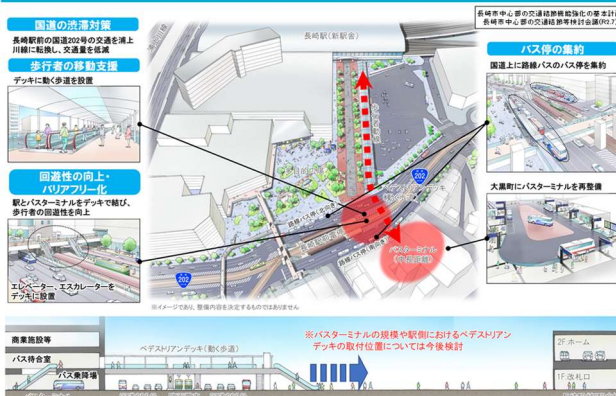


46

交通結節点の事業として、新宿での取組を掲載させていただきました。

交通結節機能強化の整備イメージ【長崎駅周辺地区】

国土交通省
九州地方整備局



47

こちらは長崎ですね。これもバス停の集約を図ったり、長崎駅からのアクセスをよくするために、ペDESTリアンデッキの整備もあわせて、このバスターミナルとつなぐ整備

をしている事例です。

新たなモビリティがつなぐ交通結節の拠点

国土交通省
九州地方整備局

- 新たなモビリティに対応して、様々な規模・タイプの交通結節の拠点が存在

公共交通×新たなモビリティ



海外の「モビリティハブ」の事例



海外の「モビリティハブ」の事例



複数の新たなモビリティと連携した交通拠点



海外の「モビリティハブ」の事例



海外の「モビリティハブ」の事例



対応の方向性 ・地域の実情に応じて、新たなモビリティに対応した交通結節の拠点の整備や機能強化を支援

48

こうすることで、様々な交通モビリティ等を生かして地域内の交通結節点をしっかりと整備し、乗り継ぎ、乗り換え、あるいは交通モードの展開を、より円滑にできるような、機能強化支援を行っている事例が全国にあります。

新たなニーズに基づいた拠点等の機能

国土交通省
九州地方整備局

- 多様なモビリティの開発・普及にともない、拠点等の機能として様々なニーズが発生

待機・駐車機能



情報提供機能



充電機能



荷さばき機能



対応の方向性 ・海外の事例や、国内の実証状況を注視し、走行空間や拠点において新たに必要となる機能の抽出、拠点等のあり方を検討

49

道路の高架下利用

国土交通省
九州地方整備局



50

■ 高架下を活用したにぎわい空間の創出

- 街づくりの観点から高架道路の路面下も含めた賑わい創出のニーズが高まっている
- 2005年に基準が緩和され事務所や店舗等の占用も可能となっている



▲高架下利用のイメージ(鉄道下の例)

出典：トートハウズ・Tait 熊本県西口ホームページより

51

最後ですけれども、高速道路の高架下の利用です。高架下は、放っておいたら、殺風景な空間で、もったいないというような思いを持たれている地域がたくさんあり、そこを地域として有効に活用して、にぎわいを創出したいということで、地域の皆さんと、色んなお話をしながら、高架下の空間を利活用いただいている事例も出てきています。

道路の高架下占用事例



トランクルーム：首都高速道路高架下（東京都）



コンビニエンスストア：東名高速道路高架下（横浜市）



公園：国道16号（さいたま市）



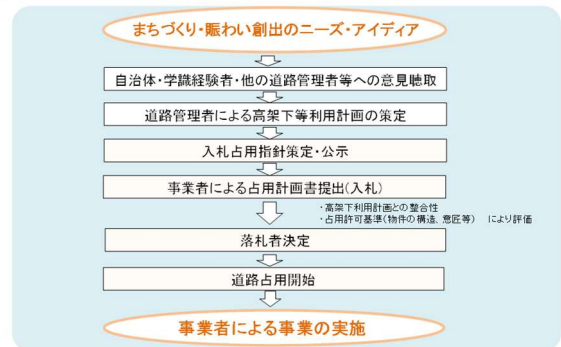
駐車場：首都高速道路高架下（東京都）

52

コンビニが出店したりとか、トランクルームができたり、あるいは公園にしたり、そして、駐車場にしたりといった事例もございます。

■ 高架下を活用した賑わい空間の創出

- 街づくりの観点から高架道路の路面下も含めた賑わい創出のニーズが高まっている。
- 平成21年より「高架道路路面下の有効活用の推進」として、事務所や店舗等の占用も可能に。



53

まちづくり・賑わい創出のニーズ・アイデアを踏まえて、地域の皆さんと連携を図りながら、どういう方たちに使っていただくか。選定の制度をつくって、条件が合えば、高架下を利用いただくというようなことで今進めています。

そろそろ時間になりましたけれども、私の方で準備をさせていただいた資料は以上になります。

今日の議論の、きっかけ、ご参考になればということで、雑駁ではございますけれども、河川・道路の連携の事例を紹介させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

