

第10回 静岡県道路技術審議会 会議録

日 時	令和2年1月24日（金） 15:00～17:00
場 所	静岡県庁 本館4階 403会議室
出席者 職・氏名	<p>会長 兵藤 哲朗（東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科 教授）</p> <p>委員（五十音順）          青山 佳世（フリーアナウンサー）          井料 美帆（名古屋大学大学院環境学研究科 准教授）          海野 俊也（（株）静岡新聞社 専任局長兼論説委員長）          岸 昭雄（静岡県立大学経営情報学部経営情報学科 准教授）          窪田 智樹（一般社団法人静岡県トラック協会 専務理事）          木寄 暁子（静岡大学大学院総合化学技術研究科 准教授）          佐地 茂人（静岡県議会議員 建設委員会委員長）          末吉 喜恵（NPO法人よしよし理事長）          篠田 宗純（国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所長）＜代理：山田副所長＞          高木 敦子（（有）アムズ環境デザイン研究所 代表取締役）          谷口 綾子（筑波大学大学院システム情報工学研究科 教授）          吉田 一博（静岡県警察本部交通部交通規制課長）          四方田 雅史（静岡文化芸術大学大学院文化政策研究科 教授）</p> <p>事務局 山本道路局長、曾根道路企画課長、吉川道路整備課長、榊原道路保全課長 他</p>
議 題	<p>○事務局報告（委員の交代について）</p> <p>○議事 静岡県が管理する県道の構造の技術的基準を定める規則の改正について</p> <p>○報告（県の取組等の紹介）          （1）「美しい“ふじのくに”」のみちづくり          （2）静岡県無電柱化推進計画          （3）重要物流道路制度          （4）静岡県自転車活用推進計画</p>
配付資料	<p>次第、委員名簿、座席表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料1 委員の改選について</li> <li>・資料2-1 「静岡県が管理する県道の構造の技術的基準を定める規則」の一部改正</li> <li>・資料2-2 知事の諮問</li> <li>・資料3 「美しい“ふじのくに”」のみちづくり概要</li> <li>・資料4 静岡県無電柱化推進計画概要</li> <li>・資料5 重要物流制度概要</li> <li>・資料6 静岡県自転車活用推進計画概要</li> <li>・参考資料1 審議会の概要</li> <li>・参考資料2 「美しい“ふじのくに”」のみちづくり</li> <li>・参考資料3 静岡県無電柱化推進計画</li> <li>・参考資料4 静岡県自転車活用推進計画</li> </ul>

(開会)

○ 事務局報告

(1) 委員の交代について [事務局から、資料1により説明]

- ・ 委員の交代について報告 (新たに5名が委員に就任)

○ 議事

(1) 静岡県が管理する県道の構造の技術的基準を定める規則の改正について

[事務局から、資料2-1、資料2-2により説明]

(兵藤会長)

- ・ 今の説明について質問や意見があればお願いしたい。

(谷口委員)

- ・ 3点質問したい。自転車関連事故死者数とは、どのような事故が該当するのか。(3p)
- ・ 「やむを得ない場合」とは、例えばどのような場合が該当するのか。(13p)
- ・ 交通量の多い、少ないの目安はあるか。(15p)

(事務局)

- ・ 自転車が加害者となった場合、被害者となった場合のいずれも該当する。
- ・ 山間部やトンネル内など、地形等の状況により設置が困難もしくは不可能である場合。
- ・ 規則そのものには数字を載せないが、運用に際しては国が目安として示している自動車4,000台/日、自転車500台/日、歩行者500人/日を基に検討していく。

(四方田委員)

- ・ 自転車道の設置要件は、なぜ設計速度60km以上が対象なのか。設計速度50km以上が対象でいいのでは。
- ・ 自転車道、自転車通行帯の設置は努力でいいのか。義務なのか。
- ・ 矢羽根型路面表示は規則に含まれていないが、これからも積極的に設置していくのか。

(事務局)

- ・ 時速50km/hを「超える」車両の交通事故の発生確率が高いため、時速50km/hは含まれず、設計速度60km/h以上となる。
- ・ 基本的には設置する。ただし、地形等の状況によりやむを得ない場合はこの限りではない。
- ・ 道路交通法で「自転車は原則車道の左側を走行」との規定があるが、矢羽根がないと危険で走りづらいという現状をふまえ、道路管理者という立場から協力し、設置を進めていく。

(兵藤会長)

- ・ どこに矢羽根を設置するかは静岡県警で検討されていると思われるがいかがか。

(県警)

- ・ 静岡県警では矢羽根を設置していない。道路管理者が設置するものである。

#### (佐地委員)

- 自転車関連事故死者数の中では高齢者が多いのではないかと。新しいルール作りに併せて、広報活動や学校での学習を進めていただきたい。(3p)
- 自動車の駐停車は自転車通行の妨げになると考えられるが、どのように考えているのか。
- 今後事業を進めるにあたり、新たな財源枠を確保していただきたい。

#### (事務局)

- 駐停車への措置については、実際に設置する際に地元の警察とよく話して考えていきたい。
- 今後、本格的に設置を進めていく際には予算の獲得を目指していく。

#### (高木委員)

- この規則は政令市（静岡市、浜松市）にも適用されるのか。せつかく改正するのであれば政令市にも適用されるとよいのでは。
- 市街地や観光地など、地域ごとに異なる運用は考えているか。
- 「設計速度 60km/h の路線」とは、例えば具体的にはどのようなところがあるか。

#### (事務局)

- 今回の規則は県管理道路に係るものであり、政令市は独自の条例、規則により道路の構造基準を定めている。参酌すべき国の基準である道路構造令が改正されたため、他の市町も含めて、今後改正を検討されていくと思われる。
- 観光（サイクルツーリズム）の観点で整備する自転車通行空間については、独自の矢羽根形状を定めているところがある。
- 例えば国道1号の現道区間が該当する。

#### (井料委員)

- 自転車道は双方向、自転車通行帯は一方通行であるため、構造物等の費用はかかるとしても、実際には必要な用地幅は変わらないのでは。
- 矢羽根の写真は交差点内ではなく、単路部のほうがよい。(6p)
- 従来よりも小さい矢羽根について、安全性は考慮されているのか。自転車のサイズや安全性を考えて幅 1.0m以上となっているのではないかと。(7p)

#### (事務局)

- ご指摘のとおり、自転車道は双方向の通行も可能であるが、規則上は道路の各側に設けるものとされている。このため、自転車通行帯は自転車道を両側に設置した場合と比べ、片側 0.5 m ずつ、合計 1.0m、用地幅を抑えることが可能となる。ただし、規則では、やむを得ない場合にはこの限りでないともされており、地形の状況などの理由で 2.0m の幅員しか確保できない場合には、ご指摘のとおり、片側に 2.0m の自転車道を整備するのと、両側に 1.0m ずつの自転車通行帯を整備するのでは、必要な用地幅は変わらない。
- 写真は差し替えさせていただく。
- 矢羽根について、しっかり幅 1.0m以上を確保することは大事であるが、現在県内で設置を進

めている箇所は、自転車通行に理解のあるサイクリングの方を中心に考えており、ドライバーへの注意喚起や少ない予算の有効活用といった観点で小さいサイズを採用している。また、富士山や伊豆の海といった美しい景観への配慮もなされる。県内で先行して整備している伊豆では、サイクリングの方から賛同の声を頂いており、今後、このような声をふまえて改善すべきところを改善していく。

#### (青山委員)

- 自転車通行帯や車道混在は、現況の車道内で作っていくのか。歩道を狭めることはないか。
- 宅配や荷下ろし等車両の駐停車により自転車がまっすぐ進めないとき、歩道に逃げることができるよう、歩道との段差を無くすことは考えているか。
- この写真はどこの事例か。(6p、普通自転車通行帯)

#### (事務局)

- 今回の規則で規定されるのは「道路を改築する場合」であり、拡幅に必要な用地幅や歩道等の幅を確保した上で、自転車通行空間に必要な幅を確保する。現況の道路では、例えば歩道が狭いところでは、車道に矢羽根を設置し、車道の左側を自転車通行空間として案内することが考えられる。歩道を狭めてでも自転車通行空間を設置する必要があるかどうかは議論の余地があるが、なるべく現在の道路幅を活かした形を考えていきたい。
- 駐停車への対策については、警察と協議の上、地域の実情に合わせて実施していく。
- この写真は県内のものではないため、どこの事例かわからない。

#### (海野委員)

- 全国の交通事故死者数の動向は示されているが、県内の死者数の動向が示されていない。
- 県内の整備済み延長には、静岡市と浜松市は含まれていないのか。(11p)
- 自転車通行においては電柱が危険であると考えられるが、無電柱化による改築でもこの規則が適用されるのか。

#### (事務局)

- 資料には添付していないが、県内の交通事故死者数についても、国の動向と同様に、近年、全交通事故及び自転車関連事故による死者数が減少していることを確認している。
- 整備済み延長については、県管理の道路のみが対象である。
- 道路新設時だけでなく、無電柱化や歩道を作り直す際にも適用を検討する。

#### (末吉委員)

- 車道混在の箇所を小学生やお年寄りが車道を走るのは危ないのでは。

#### (事務局)

- 法令上では、小学生以下と高齢者は自転車で歩道を走行可能である。道路管理者だけでは難しいが、聞くところでは小学校で「小学生は歩道を走ってよい」という安全教育がされているようなので、そのような教育と併せてできる限り周知を図っていく。

(木峯委員)

- ・ 自転車通行帯や矢羽根は、自転車運転者やドライバーに対し、どれだけの拘束力があるのか。
- ・ 小学生や高齢者は歩道通行可能と聞いたが、子供を乗せた自転車も危ないのではないか。矢羽根は自動車が踏んではいけないのか。

(事務局)

- ・ 自転車通行帯は法令によるもので、自動車は通行できない。矢羽根は車道の一部への路面表示であり、あくまでも注意喚起なので自動車も通行可能。
- ・ 子供を乗せた自転車は基本的には車道を走る必要があるが、「自転車歩道通行可」の区間については歩道も通行可能。

(岸委員)

- ・ 設置要件の「改築」は、どの程度まで対象となるのか。今後、道路改築の際に積極的に進めていくべきではないか。

(事務局)

- ・ 単純に舗装を直す程度では改築には該当しない。既存の歩道を片側に寄せるような工事や、無電柱化の際には設置を検討する必要がある。

(高木委員)

- ・ 自転車通行空間の整備延長の目標値はあるか。(11p)

(事務局)

- ・ 現在、具体的な数字は持ち合わせていない。
- ・ (後ほど補足説明) 全ての道路に自転車走行空間を整備するわけではなく、まずは市町が中心となり自転車ネットワーク計画を策定し、自転車を走らせる道路を道路管理者と決めていく中で整備形態が決まっていく。今後、各市町のネットワーク計画が策定されていくと、順次数字が積みあがっていくと考えている。

(高木委員)

- ・ 自転車道や普通自転車通行帯の整備済み延長がとても少ない。自転車通行空間として全体が繋がっていないと価値が低いのでは。数字の出し方を工夫した方がよい。

(兵藤会長)

- ・ 資料中の自転車の絵や写真は左側通行に統一するべき。

○ 報告(県の取組等の紹介)

(1)「美しい“ふじのくに”のみちづくり

[事務局から、資料3により説明](質疑なし)

(2) 静岡県無電柱化推進計画

[事務局から、資料4により説明] (質疑なし)

(3) 重要物流道路制度

[事務局から、資料5により説明]

(兵藤会長)

今の説明について質問や意見があればお願いしたい。

(海野委員)

- ・ 伊豆半島が貧弱に見える。計画図は作成しないのか。

(事務局)

- ・ 現在の重要物流道路は現況道路が対象であるが、次の段階の2次指定として、計画中の道路も指定が検討されている。

(4) 静岡県自転車活用推進計画

[事務局から、資料6により説明] (質疑なし)

(兵藤会長)

- ・ その他、特になければ、以上で第10回静岡県道路技術審議会の議事を終了する。

(閉会)