

## 第 13 回 静岡県道路技術審議会 会議録

日 時	令和 6 年 9 月 10 日 (火) 13:15～15:30
場 所	静岡県庁 別館 8 階 第一会議室
出席者 氏名	<p>会長 鈴木 温 (名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科 教授)</p> <p>委員 (五十音順)</p> <p>石川 良文 (南山大学総合政策学部総合政策学科 教授)</p> <p>井料 美帆 (名古屋大学大学院環境学研究科 准教授)</p> <p>木村 美穂 (きむら工房 代表・デザイナー)</p> <p>木寄 暁子 (静岡大学大学院理学部生物科学科 教授)</p> <p>沢田 智文 (静岡県議会議員 (建設委員会委員長))</p> <p>椎野 修 (国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所長)</p> <p>末吉 喜恵 (NPO法人よしよし 理事長)</p> <p>鈴木 美緒 (東海大学建築都市学部土木工学科 准教授)</p> <p>永沢 はな (静岡県警察本部交通部交通規制課長)</p> <p>橋本 和之 (株式会社静岡新聞社 編集局専任局長兼論説委員長)</p> <p>藤原 智代 (認定NPO法人静岡犯罪被害者支援センター 事務局次長)</p> <p>堀内 哲郎 (一般社団法人静岡県バス協会 専務理事)</p> <p>事務局 望月道路局長、松岡道路企画課長、塩澤道路整備課長、白井道路企画課長代理 他</p>
議 題	<p>○議事 「美しい“ふじのくに”」のみちづくり 中間評価</p> <p>○報告 (1) 富士川かりがね橋の開通効果と富士川橋の 100 周年 (2) 伊豆地域における有料道路事業 (3) 効率的な道路管理への取組 (4) 能登半島地震を踏まえた取組</p> <p>○意見聴取 道路の課題・ニーズを踏まえた道路整備事業の検討</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 「美しい“ふじのくに”」のみちづくり 中間評価</li> <li>・資料 2 富士川かりがね橋の開通効果と富士川橋の 100 周年</li> <li>・資料 3 伊豆地域における有料道路事業</li> <li>・資料 4 効率的な道路管理への取組</li> <li>・資料 5 能登半島地震を踏まえた取組</li> <li>・資料 6 道路の課題・ニーズを踏まえた道路整備事業の検討</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・参考資料 1 静岡県が管理する県道の技術的基準等を定める条例</li> <li>・参考資料 2 静岡県道路技術審議会規則</li> </ul>

(開会)

(道路局長挨拶)

○ 議事

「美しい“ふじのくに”のみちづくり 中間評価

[事務局から、資料1により説明]

(井料美帆委員)

- 指標によっては、前半の進捗が良く、後半は停滞するなど進捗が異なる。また、基本方針2の「長寿命化計画に基づく対策実施率」のうち、「舗装」については、ひび割れ率を指標としているため、継続的な対応が必要である。
- 全体的に順調ではあるが、近年の物価高騰や人員不足により、計画策定時から状況が変わっているため、今後の懸念事項や見込みがあれば教えてほしい。

(事務局)

- 今後の進捗が停滞する主な要因として、予算と用地交渉の影響が想定される。
- 予算については、メンテナンスや無電柱化などは、国の重点施策に位置付けられており、重点的な予算配分があるため、引き続き着実に進めていきたい。
- 用地交渉が影響するのは、通学路の交通安全対策や道路の供用率である。
- 通学路の交通安全対策において、用地が難航する箇所では、各現場で暫定的かつ簡易な対策を行うなど、なるべく早期に効果を出せるような取組を行っている。
- 2024年度末までの開通を公表している箇所では、用地取得が全て完了している。

(石川良文委員)

- 物価高騰は、計画の進捗に大きく影響する。
- 特に「道路照明灯のLED化率」については、物価高騰が要因で期待値を下回っていると想定されるが、計画の策定時と比べて、感覚的にどのくらい物価高騰が進んだのか教えてほしい。

(事務局)

- 感覚ではあるが、人件費や材料費を含め、計画策定時の1.3倍程度になっていると感じる。物価高騰の他、半導体不足など様々な課題があるため、優先順位をつけるなど、効率的に道路整備を進めていきたい。

(石川良文委員)

- 日本は、人材不足により人件費も高騰しているため、計画期間の残り2年、コスト削減など、予算をうまく使って計画を進めてほしい。

(鈴木美緒委員)

- 物価高騰等の課題がある中、順調に計画が進んでいる印象を受けた。併せて、地域にインフラ整備を理解いただくという観点から、地域を巻き込んだイベントも重要な取組だと感じた。
- 活動指標として、整備率を設定しているが、最終的には、事故や渋滞の減少などの効果につなげることが重要である。予算は限られているため、効果の出やすい事業を考慮しながら、優先順位をつけ整備を進めることで、より良い道路環境になると考える。

(事務局)

- 御意見のとおり、アウトカムやストック効果を発信して、県民に知ってもらうことは重要だと考えている。
- 今後は、整備だけでなく、インフラの効果を知ってもらうことを意識して道路整備を進めていきたい。

(鈴木温委員長)

- 「美しい“ふじのくに”」のみちづくりの中間評価について、概ね計画に基づいて、県の道路施策が進んでいるため、引き続き、計画に基づき施策を推進していくことが妥当ということ、を当審議会の見解とするが、よろしいか。

(一同)

- 異議なし

## ○ 報告

### (1) 富士川かりがね橋の開通効果と富士川橋の100周年

[事務局から、資料2により説明]

### (2) 伊豆地域における有料道路事業

[事務局から、資料3により説明]

### (3) 効率的な道路管理への取組

[事務局から、資料4により説明]

### (4) 能登半島地震を踏まえた取組

[事務局から、資料5により説明]

※発言の先頭に報告事項の番号を記載 (1) ~ (4)

#### (木村美穂委員)

- ・ (2) 首都圏から伊豆地域に観光で訪れる若者の多くは、カーシェアやキャッシュレス等、車や現金を持たないため、早めにETCの導入を進めてほしい。
- ・ (3) 土木職員がいない市町について、通常時は包括管理業務で業務の効率化は図れると思うが、災害時に迅速な対応ができないことが無いようにしてほしい。

#### (事務局)

- ・ (2) ETCの導入については、一日も早い導入に向けて取り組んでいきたい。
- ・ (3) 包括管理業務において、市町の職員が把握できない部分が出てくる可能性はあるが、技術者不足への対応として行っている取組として御理解いただきたい。

#### (木村美穂委員)

- ・ (3) 県や市町の職員は、定期的に異動するため、引継ぎを確実に行っていただきたい。

#### (橋本和之委員)

- ・ (4) 能登で現地取材した者から、道路が寸断されて移動が相当大変だったと聞いた。2007年に発生した能登半島地震を踏まえて対策を行った構造物は、今回の地震での被害が少なかったという話もあるため、能登の現地状況を調査して次年度の予算に反映してほしい。併せて、能登への現地調査の状況を教えてほしい。

#### (事務局)

- ・ (4) 橋梁等の構造物の状態については、定期点検によって把握している。引き続き、点検と対策を行っていききたい。新たな知見である盛土法面点検については、3次元点群データで危険箇所を抽出し、点検を行っている。また、現地調査について、現在、静岡県から石川県及び穴水町に2名ずつ職員を派遣し、現地の復旧と調査を行っている。この調査結果から道路に関する検証を行っていききたい。

(木峯暁子委員)

- (3) 土木の技術者不足については、技術者を増やすための対応をしてほしい。
- (4) 伊豆縦貫自動車道の未整備区間について、工事が難航し、整備が難しくなった場合に別ルートを準備しているのか。また、先日の台風では、複数個所で道路の陥没が見られたが、静岡県では路面下の状況を調査しているのか。

(事務局)

- (4) 伊豆縦貫自動車道の全線開通が必要であると考えており、県では、関係市町と連携して国に対し、事業推進と未事業化区間の早期事業化を要望している。なお、過去に路面下における空洞調査を行っており、当時空洞を確認した箇所については、対応済みである。調査から数年経過しているため、来年度以降、空洞調査を実施する予定である。

(末吉喜恵委員)

- (1) 富士川かりがね橋の開通式等、地域との連携は、とても重要だと感じた。
- (3) 区画線の剥離度について、雨の日は見にくいなど、天候によって必要な区画線の見やすさは異なると思うが、天候を考慮した調査は行っているのか。

(事務局)

- (1) 富士川橋についても、100周年イベントを予定している。イベント等により土木の仕事の魅力や、やりがいを伝えていきたい。
- (3) 剥離度に関するアンケートは、天候を考慮しておらず、全ての天候が含まれるが、今後、天候を考慮して、区画線に関する検討を進めていきたい。

(沢田智文委員)

- (1) 富士川かりがね橋の開通式のような地域と連携したイベントにより、地域の方へ土木関係の仕事の魅力が伝わり、人材が増える可能性があると感じた。
- (3) 包括管理業務や重機の遠隔操作の活用が人材不足への対応として期待できると感じている。

(事務局)

- (1) 国、県、市町からなる道路メンテナンス会議では、人材確保の取組として、リクルート情報の合同発信を行っている。また、富士市及び富士宮市のショッピングモールで富士川100周年のパネル展示を行い、土木の仕事の魅力ややりがいを発信していく。
- (3) 人材不足への対応として、DXによる省人化に取り組んでいきたい。

(石川良文委員)

- (1) 富士川かりがね橋の開通による時間短縮について、定性的な声は寄せられているようだが、定量的な効果も把握もしたほうが良い。プローブデータ等による定量的な分析は行う予定があるのか。

- (3) 区画線の引き直しは、予定の半分しか実施できていない状況だと読み取れるが、剥離度何%のものまで引き直しを行っているのか。

**(事務局)**

- (1) 富士川かりがね橋の開通に伴う時間短縮について、静岡国道事務所から提供いただいたプローブデータの分析結果によると、JR富士駅付近から富士川橋西交差点までの通過時間は、朝の通勤時間帯で、開通前で24分を要していたところ、開通後は7分にまで短縮したと大きな効果を確認している。
- (3) 区画線については、令和4～7年度の4か年で緊急対策事業として、集中的に引き直しを実施している。令和4、5年度で引き直しを行った860kmについては、概ね剥離度50%以上の箇所を引き直しを実施している。

**(鈴木美緒委員)**

- (4) 震源や地盤によって、被害の大きさや被災内容は異なると想定される。崩れやすい斜面や地盤の弱い箇所の特定など、伊豆半島の特色を踏まえた対策の検討は行っているのか。

**(事務局)**

- (4) 静岡県第4次被害想定で示された被害想定と道路施設の現状を重ね合わせたうえで、被災箇所を想定し、道路啓開や迂回ルートの検討を行っていく予定である。

**(堀内哲郎委員)**

- (3) DXは、人材不足への対応として効果的な取組であると感じた。橋梁においては、ドローンを活用した点検なども行っているようだが、ドローンの点検で不足はないのか、また、人材不足は点検に影響しているのか。

**(事務局)**

- (3) 橋梁においては、5年に1度、近接目視による定期点検で状態の把握を行っている。新技術の導入については、比較的シンプルな構造であるボックスカルバートの点検でトンネルと同様、画像計測技術を活用した点検を導入するなど、点検の効率化を図っていきたい。

**(井料美帆委員)**

- (3) 土木技術者の人材不足への対応として、市町や県における人材交流や近隣自治体での日常的な連携をどのくらい行っているのか。また、包括管理業務の契約は、規模が大きくなると新規の参入が難しいなどの課題が想定されるが、どのように契約の透明性を確保しているのか。

**(事務局)**

- (3) 人材不足への対応として、道路メンテナンス会議で年に2回、各地域の担当者が集まり、各自治体の情報を共有する場を設け、各自治体職員の技術力向上を図っている。

- (3) 包括管理業務の入札は、一般競争入札で行っており、透明性は確保できていると認識している。また、試行による受注業者は、地域維持型建設共同企業体（JV）である。JVは建設業者が少なく、小規模な業者が多い地域で最低限の維持管理を可能とするために設立されたものであるため、新規参入よりも地域の維持管理の体制を確保していくという趣旨が大きいと考えている。

#### （権野修委員）

- (1) 富士川かりがね橋では、時間短縮などの大きな整備効果が出た。公共事業への理解につなげるためにも、様々な場面で整備効果を示してほしい。
- (3) 建設業界全体が担い手不足であるため、国としても、2024年問題の1つである、時間外勤務の制限設定を契機とした働き方改革や建設業のイメージアップに取り組んでいる。藤枝バイパスのウォーキングイベントや藤枝市が組織したどぼくらぶなどでは、子供が建設業に興味をもってもらえるような取組も実施している。
- (3) 技術者が不足する地域に対しては、サポート体制の構築が重要であり、県では道路メンテナンス会議、国では防災面でテックフォースなどのサポート体制を整えている。引き続き、県と連携して人材不足への対応を行っていききたい。

#### （末吉喜恵委員）

- (4) 先月、災害支援で能登半島に行った際、発災から8か月経過しているにもかかわらず、道路の復旧が進んでいなかった。地震が起こった場合、伊豆半島でも同様な被害が想定されるが、道路の復旧に関する計画の策定状況や計画に対する訓練の実施状況について教えてほしい。
- (4) 先日の台風10号において、東名、新東名が通行止めとなり、国道150号も通れない状況となっていたため、道路の渋滞がひどかった。東名、新東名が通行止めになった場合の対応を教えてほしい。

#### （事務局）

- (4) 基本的な道路復旧の考え方としては、72時間程度の短時間で復旧を想定しており、難しい場合は迂回路を設定することとしている。被害が大規模な場合は、個別に対応を検討する。
- (4) 東名、新東名が通行止めになった場合は、国道1号等を代替路として設定している。

#### （鈴木温委員長）

- 私も台風10号による、道路渋滞に巻き込まれ、代替路の重要性を感じた。今後、リダンダンシーの確保に努めていただきたい。
- 人材不足に関する議論が活発であったが、静岡県でのDXの取組は、東京都と並んで、全国でもトップレベルであると認識している。本日、各委員から出た意見を業務に反映いただきたい。

## ○意見聴取

### 道路の課題・ニーズを踏まえた道路整備事業の検討

[事務局から、資料6により説明]

#### (藤原智代委員)

- ・ 通学路の交通安全対策を進めてほしい。
- ・ 自転車は、基本的に車道と歩道の間を走ることになっているが、危険を感じることが多い。自転車の走行空間の明示や歩道を広げて自転車が歩道を走行できるような道路整備を進めてほしい。自転車通学の高校生は多いため、重要度が高いと感じている。

#### (事務局)

- ・ 通学路の交通安全対策については、「美しい“ふじのくに”」のみちづくりにおける基本方針1の「安心・安全」に係る取組であり、優先的に取り組んでいるため、引き続き取組を進めていきたい。
- ・ 自転車に関する交通事故が減少していないことへの対応として、道路交通法に基づき、適切に誘導するため、矢羽根型路面表示の設置を進めている。国のガイドライン等も参考にしながら、地域にあった自転車走行空間整備を進めていきたい。

#### (永沢はな委員)

- ・ 静岡県警としては、施設の老朽化が課題だと考えている。県警管理施設では、主に信号機など交通安全施設が該当するが、県で管理している施設においても当てはまる課題であるため、共通認識をもって対応していきたい。
- ・ 災害に強い道路整備を進めてほしい。近年、冠水が増えているため、冠水により信号機が滅灯しても運用できるようラウンドアバウトの導入やアンダーパス形状を避けた道路設計を行うなど、維持管理を含めて最終的にコスト縮減につながるような取組を進めてほしい。

#### (事務局)

- ・ 橋梁等の大規模施設では、計画的なメンテナンスを実施している一方で、小規模な防護柵等については、計画的な修繕は難しいが、地域のニーズを捉えた修繕に努めていきたい。
- ・ 災害に強い道路整備として、冠水対策に効果的なセンサーを活用するなど工夫して対策を進めていきたい。

#### (木村美穂委員)

- ・ 自転車について、ハード面では青い表示で走行空間が整備されているが、ソフト面である自転車の走行ルールの周知が不足していると感じる。海外では、日本に比べて、自転車の走行ルールが浸透している。今後、警察と連携して、小中高生等への自転車ルールの周知を行ってほしい。
- ・ 近年、介護に使用する大きなバンや配送業者の路上駐車が aumentando。路上駐車による車道への影響が抑えられるよう、歩道を含めて見通しの良い道路を整備してほしい。



**(事務局)**

- ・ 自転車について、限られた予算の中で行うハード整備の効果を最大限発揮するには、啓発活動などのソフト面が重要である。県警などと連携して取り組んでいきたい。
- ・ 介護車両等の路上駐車への対応として、空き地等を活用するなど道路としてできることを模索していきたい。

**(藤原智代委員)**

- ・ 通学中の小学生が住宅から歩道に出ている植木を避けるために、車道を歩いていることがあり、危険である。伐採には、所有者の許可を得る必要があることは承知しているが、早めに対応してほしい。

**(事務局)**

- ・ 予算が限られているため、道路上についても、管理が行き届いてない部分がある。草をはやさない防草などにも工夫しながら取り組んでいる。歩行者が安全に通行できることを第一に考え、維持管理に努めていきたい。

**(末吉喜恵委員)**

- ・ 近年の酷暑は深刻である。ベビーカーは、低い位置にあることから、夏にアスファルトの照り返しにより高温になってしまう。高額であることは承知しているが、熱くならないアスファルトを開発してほしい。通学する子供たちの安全や自転車の快適な走行につながると思う。

**(事務局)**

- ・ 既に遮熱性舗装等の技術はある。一方で、高額でもあり、全ての道路をすぐに遮熱性舗装にすることは現実的ではないが、近年の重要な視点であるため、参考にしていきたい。

**(井料美帆委員)**

- ・ ゾーン30等、生活道路の速度抑制を行う制度と併せて、周辺の通過交通を処理する県道等の渋滞対策を行ってほしい。生活道路に高速で車が入ってくる要因は、周辺の道路が渋滞しているためである。生活道路の安全確保のため、市町等、関係する自治体と連携して取組を進めてほしい。

**(事務局)**

- ・ 既に、県道と周辺的生活道路の交通安全対策を一体的に進めている箇所もあるため、地域のニーズに対応して更に展開していきたい。

**(石川良文委員)**

- ・ これからは、安心・安全の観点でも、道路の質を高めていくことが重要。保守点検による維持管理と同時に、道路の構造を新しい時代に沿った形で変える必要がある。
- ・ 自転車道や自転車通行帯を設ける、剥離度が小さくなる前に区画線の引き直しを行うなど、歩行者、自転車、自動車の走行空間をしっかりと分けることが大事である。

**(事務局)**

- 御意見のとおり、歩行者、自転車、自動車の分離が安心・安全につながる。限られた予算の中で、工夫して、安全の確保や通行の分離を進めていきたい。

**(橋本和之委員)**

- 道路予算が減っている中、災害対策の需要は増加していることから、既存の道路の維持管理も難しくなっていく。
- 過疎化が進む地域では、使われなくなった橋梁や道路もあると想定されるが、廃止や統合等を計画されているのか。計画がないのであれば、検討する必要があるのではないかと。

**(事務局)**

- 維持管理には、既存施設を適切に修繕する手法と、使わなくなったものを撤去する手法がある。撤去については、制度はあるものの、地域との合意形成が難しく、なかなか活用が進んでいない状況である。
- 一方で、高齢化により利用頻度が減った歩道橋を撤去し、平面交差化するなど、地域のニーズに対応して、施設の撤去や改良なども行っている事例もある。

**(鈴木美緒委員)**

- 道路交通法において、自転車が車道を走行することになった背景として、道路幅員の不足により自転車の走行空間を分離した構造が難しいことや、自転車が歩道を走行することで事故が発生していることがある。
- 自転車の安全確保のためには、前述の経緯や自転車の走行ルールの周知を進めていくことが重要である。

**(事務局)**

- 御意見のとおり、インフラは我々道路管理者が一方的に作るのではなく、地域と連携して作ることで、より良いものになるという認識を持っている。
- 今後、地域に対して事業目的や効果を伝えることを意識して業務に取り組みたい。

**(鈴木温委員長)**

- その他、特になければ、以上で第13回静岡県道路技術審議会の議事、報告、意見聴取を終了する。

**(閉会)**