

第1回 静岡県道路技術審議会 会議録

日時	平成24年10月31日(水) 13:10~15:00
場所	静岡県庁本館4階 静岡県議会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 青山 佳世(フリーアナウンサー) 海野 俊也((株)静岡新聞社経済部長兼論説委員) 小野 達也(静岡県議会議員(建設委員会委員長)) 小野寺郷子(しずおかNPO市民会議代表) 岸 昭雄(静岡県立大学経営情報学部経営情報学科講師) 杉 雅俊(一般社団法人静岡県商工会議所連合会専務理事兼事務局長) 杉山 涼子(富士常葉大学社会環境学部教授) 曾根 修一(社団法人静岡県トラック協会専務理事) 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リスク工学専攻講師) 原田 博子(NPO法人はままつ子育てネットワークぴっぴ理事長) 平野 洋一(社団法人静岡県バス協会専務理事) 四方田雅史(静岡文化芸術大学文化政策学部文化政策学科講師) 渡辺 幸男(静岡県警察本部交通部交通規制課長)</p> <p>事務局 森山副知事、長島交通基盤部長、安藤道路局技監、石塚道路整備課長、宮尾道路保全課長 他</p>
議題	<p>(1) 審議会の公開及び傍聴要領について</p> <p>(2) 道路の技術的基準に関する県及び全国の取組動向</p> <p>(3) その他 ・静岡県を取り巻く道路に関する動向 ・静岡県の“みちづくり”に関する取組状況</p> <p>(4) 今後の進め方</p>
配付資料	<p>次第、委員名簿、座席表</p> <p>資料1 傍聴要領(案)</p> <p>資料2 道路の技術的基準に関する県及び全国の取組動向</p> <p>資料3 静岡県を取り巻く道路に関する動向</p> <p>資料4 新しい「静岡県の“みちづくり”」の考え方(素案)</p> <p>資料5 今後の進め方(案)</p> <p>参考資料 審議会の概要、条例及び規則</p> <p>その他 静岡県の“みちづくり”(概要版)</p>

(開会)

(副知事あいさつ)

(審議会概要説明)

(委員紹介)

(会長選任及び会長代理指名：委員の互選により、兵藤委員が会長に、杉山委員が会長代理に決定)

(会長あいさつ)

まずは、次第を御覧いただきます。次第の6まで終わりましたので、7の(1)「審議会の公開及び傍聴要領」について、事務局から説明をお願いします。

(1) 審議会の公開及び傍聴要領について〔事務局から、資料—1により説明〕

(会長)

はい。今、事務局から説明がありました、「審議会の公開」及び「審議会傍聴要領(案)」については、御了承いただけますでしょうか。

(委員)

異議なし。

(会長)

ありがとうございました。それでは、審議会傍聴要領(案)の(案)を消して、傍聴要領については原案どおりとします。

続いて、資料—2の内容について、事務局より説明をお願いします。

(2) 道路の技術的基準に関する県及び全国を取組動向〔事務局から、資料—2により説明〕

(会長)

ありがとうございました。それでは、資料—2の内容について事務局から説明がありましたが、委員の皆さんの御意見をいただければと思います。

(岸委員)

静岡県が最先端で行っていることがよくわかりました。

この基準が適用されてから、実際にこの条例の基準に従って整備された箇所や、着工された箇所はありますか。

(事務局)

この基準の適用後、標識に関しては9000万円程の予算を執行しておりますが、かなりの本数が立っていると思います。

また、歩道についても、新設の歩道を県内のいたる所で整備しています。この基準に従い、例えば横断勾配を1%として、透水性舗装で整備された歩道の距離数はかなり伸びています。

**(岸委員)**

だいぶ適用例があるとのことでしたが、静岡に暮らしていても、案内標識のローマ字が大きくなったという意識をもったことがなかったため、確認させていただきました。

特に、歩道の独自基準についても全国の基準に比べて厳しいかと思いますが、歩行者にとっては優しい基準になっていると思います。静岡に暮らして非常に温暖で、暮らしやすい地域で、特に冬場は雪も降らず、歩行者や自転車の交通にとっては、非常に良い気候だと感じています。そういった交通に対して非常に有効な基準を定められ、ありがたいと思います。

**(小野寺委員)**

1つ質問です。対象は県道となっておりますが、例えば林道、農道及び港湾道路といった道路は含まれるのですか。

**(事務局)**

道路法上の道路として管理をしているものになりますので、含まれません。

**(小野寺委員)**

道路法上で管理している道路について教えてください。林道などは含まれるのですか。

**(事務局)**

林道や農道は、別の法律で管理しています。

**(小野寺委員)**

私は、林道、農道等含めて、全ての道路が道路法による道路であるというように今まで認識していました。そういった記載を読んだこともありますので、教えていただきたいと思います。

**(事務局)**

道路というのは、いわゆる国道、県道、市町村道が道路法上の道路とあって、一般の方が通行する道路を言います。その他の農道や林道といった個別の目的によって作られている道路とは違います。国道、県道、市町村道とそれぞれいろいろな役割がありますが、今回は、県道いわゆる主要地方道と一般県道について考えていまして、市町村道については、市町が主体となってこの基準をつくることになっています。

**(会長)**

今の意見と関連して1点確認します。市町の構造基準と県の構造基準との整合はしていくので

すか。道路標識も県道から市道に入ったら全然違うというわけにもいかないと思います。

**(事務局)**

基準の中で、安全上問題があるような規定は今のところ設けていません。そういったことのないよう検討をした上で条例化しています。

**(海野委員)**

国道や県道とありますが、道路を使用する人にとっては国道も県道も何も変わらないため、整合性は必ずとってもらいたいです。

1点質問ですが、道路標識に書いてある「右：静岡、左：島田」というのは、誰が決めているのですか。道路を走行していて、どうしてこんなふうに書いてあるのだらうと思うことがあります。

**(事務局)**

時々、同じような指摘を厳しく頂いています。目的となる標識の地名や駅など特定のものについては、実は法律上で決まっています。場合によって、自分の行きたい所の先の地名になっていたりするため分かりにくいという意見もあり、できるだけ分かりやすいように、法律に則った形で行なっています。意見を頂いた中で変更をする場合もありますが、基本的には法律に則っています。

**(海野委員)**

県道は県、市町道は市や町、国道は国で道路標識をつくっているのですか。

**(事務局)**

それぞれの道路を管理する機関が作成しています。また、法律の中で動いているものですので、多少差は出るかもしれませんが、統一したものになっています。

**(海野委員)**

私の所感ですが、東名高速道路の清水ICを降りて、いきなり右が島田になっているのはびっくりします。これはおそらく国道で、原因は静岡市が合併したからだとは思いますが、知らない人はどう思うのでしょうか。

また、歩道舗装のことが基準に書いてありますが、車道についてはこういう条例みたいな規定はあるのでしょうか。

**(事務局)**

資料2の7ページに書いてあるものが条文に書いてあるものです。歩道等については、独自に規定したということで着色をしていますが、それ以外にも第6条(路肩)、第7条(停車帯)等々、車道の基準についても規定をしています。県の条例・規則の中にも規定してありますが、安全面の問題として、ただ幅員を狭くすればいいといったものではないため、この基準について現在は道路構造令の内容を準用した形をとっています。

(海野委員)

最近、逆走というのが多くなっていると思います。高速道路の逆走はもちろんですが、一般道で片側2車線あり、真ん中に中央分離帯がある道路で、私も逆走しそうになることがあります。構造か、標識か、道路に線で書いたり、矢印で書いたりなど、この条文で決めることはできないのですか。

(事務局)

矢印の管理は、公安委員会になります。

中央分離帯があって、片側2車線で横道から出てきて、本来は左に行く所を右に行ってしまう、逆走というパターン等もあります。そういった場合には、道路管理者と公安委員会とで協議を行い、正面に左側の矢印を標示し、左折に誘導するという対策を施しています。

(谷口委員)

私のほうから2点質問します。1点目は資料2の8ページです。縦断勾配5%以下にするという表記がありますが、これは車道の勾配にかなり強く依存すると思います。そうではなくてこれは、マウントアップなど、歩道の少し高い位置のところから車道にすり付ける時の勾配5%ということなのでしょうか。それとも全体の歩道の縦断勾配5%ということなのですか。どちらなのかよくわからなかったので教えてください。

もう1点は資料2の11ページです。ローマ字を大きくすることは非常に外国人の方にはわかりやすいと思いますが、パッと見た感じ、従来版とローマ字拡大版を見ると、従来版の方が漢字は目に入りやすく、相対的にローマ字を大きくしてしまうと漢字が目に入りやすく、日本人には見づらくなっているような気がします。どれがいいのかはわかりませんが、そのあたりは標識の専門家などに相談しているのでしょうか。

(事務局)

1点目の歩道縦断勾配5%についてですが、考え方としては、資料2の6ページにもあるように、「高齢者、障害者等の円滑な移動を確保するためバリアフリー基準の考え方を適用していきたい」という基本的な姿勢を記載しています。ですから、資料2の8ページに、青字で「ただし地形の状況等の特別な理由によりやむを得ない場合」との記載がありますように、道路の縦断勾配が非常に厳しい場合も想定されるため、やむを得ない場合は除く形になっています。

2点目の標識のローマ字標記65%についてですが、標示するサイズをいくつにするかという議論の中で、かねてから首都高速の方で実験を行ってきました。委員の御指摘の通り、1対1ですと極端な話、漢字があまり見えません。70%にしたり、80%にしたり、いろいろと試して、また様々な方を対象に検討した結果65%というのが一番見やすいという結果になり、その実験で出した結論を静岡県でも採用しています。

(谷口委員)

歩道の縦断勾配5%の回答で、マウントアップのすりつけではないという答えだったと思いますが、マウトアップは静岡県ではやらないということでしょうか。

**(事務局)**

歩道にはマウントアップ、フラット及びセミフラットの大きく3種類があります。昔からある歩車道境界ブロックの高さまで歩道を上げるというマウントアップは、昔一番はやった構造ですが、どうしても歩行者の立場からいうと、交差点の所で一回下がって、また上がってとガタガタしてしまいます。一方で、車椅子の方や視覚障害者の方々等からもいろいろな意見があり、現在の基本はセミフラット型という形にしています。5 cm 程度だとは思いますが、多少歩道の方が高くなっています。勿論、歩車道境界ブロックがあるため、車の進入は妨げる状態になっています。これから新設するものに対しては縦断勾配5%としていきます。マウントアップに対しては、金銭面でもいろいろな問題がありますが、できる限り直し、現在の基準でやっていこうと考えています。

**(曾根委員)**

同じく歩道について質問です。資料2の8ページの図で横断歩道との境にブロックを埋め込むような形になっていますが、どの位の高さに埋めるかといった基準はありますか。

**(事務局)**

一番わかりやすいのは、県庁前の御幸通りです。歩道の舗装を変える時にできるだけ薄くし、色々な曲線パターンを作り、視覚障害者、車椅子の方々に実験をして頂いた結果、現在の形になり、それが1 cm 程度の高さになっています。細かな規定まではなかったと思いますが、それらを基準にしていくことで決めています。

**(曾根委員)**

自分の感覚の中では、段差は極力ない方がいいと思います。バリアフリー等々の考えもあり、二次的な問題として、車椅子の方が飛び出すということまでの想定は難しいと思いますが、自転車利用者にとってみると、仮に1 cm の段差でも相当な衝撃になります。段差を避けて車道に急に出てくるということがあり、それによる事故防止という観点から考え、歩道の切れ目の構造上の問題がもう少しうまく、すりあわせを検討できればいいと思います。

現在のものが悪いという問題ではなく、何か他に方法はないかということです。最近、他府県で段差をなくしたという情報が入ってきていますので、そういったことも含めて検討して頂きたいと思います。

**(事務局)**

我々も試行錯誤しているところです。例えば1 cm の段差につまずく高齢者の方もいらっしゃいますし、そうでない方にとってはどうなのかなど、様々な観点から検討することになると思います。いろいろなパターンをつくって実験した結果の1つが、県庁前の御幸通りです。

時代の移り変わりによって様々な条件が加わってくるかとは思いますが、その都度、少しずつ時代にあったものに変えていくというようにならうかと思っています。

補足ですが、参考資料の32ページで、県で定めた「静岡県の移動円滑化のために必要な県道の構造に関する基準を定めた規則」の第7条、第8条のところに「歩道の縁石の高さ」についての記

載があり、第8条で「横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2cmを標準とするものとする」という記載がされています。これは国が定めている移動円滑化の基準と同じものです。国の基準では、段差については走行性、歩きやすさを考えると、段差が小さいほうがよいものの、視覚障害者の安全性、どこから歩道でどこからが車道かを足先もしくは杖等で確認することを考慮して、この2cmが必要とされています。この基準を準拠した形で、静岡県でも「2cmを標準とする」ということを定めています。

ただし、いろいろな段差の全国的な実績だと1cmでも十分段差の確認ができるという実験結果等もあり、2cmを標準としつつ、1cmを採用している事例もあります。こういった中で県としては、この段差については、どういった構造が一番相応しいかということを引き続き検討していきたいと思っています。

#### (高木委員)

今の説明で、横断歩道に接続する歩道等の部分にあってはこの限りではないということですが、横断歩道についても、中心市街地と都市計画区域外の少し離れている所とでは、いろいろとパターンはあると思います。道路の問題というのは一律で決める部分と、ある程度その場所の特性を考えて決める部分とで、少し幅を持たせた方が使いやすい道路になると思います。今までの画一的な基準の運用がなくなったわけですから、市町の要望等への対応も柔軟にできればよいのではないかと思います。

#### (会長)

そういう意味で、住民の方などから意見をすい上げていくようなプロセスは、構造令の中では条文としてないということですね。

#### (事務局)

はい。

#### (高木委員)

静岡県はそういうのがあるというのも1つの特長だと思います。

#### (杉委員)

私はよく自転車に乗りますが、どこを走っていいのかよくわかりません。自転車がどこを走ればいいのかを明確にしてほしいというのが、自転車に乗る人の気持ちとしてあります。

#### (事務局)

歩道上で自転車が原因となる交通事故が頻繁に起きています。県警とも協力をして、できる限り広いところに関しては自転車レーンと歩行者レーンを色分けする、もしくは分離するという形で一生懸命取り組んできています。ただ、それをするために、周辺の用地を買って歩道をどんどん広くしていくというのはなかなか難しいです。

基本として自転車歩行者道かどうかは、標識で判断していただいています。

**(渡辺委員)**

国の規定では、自転車歩行者道は3 mですが、そんなに広い場合は少ないため、それ以下のところでも危険性のあるところでは自転車歩行者道としています。

**(事務局)**

標識では明示していますので、そういったところ以外では、基本として車道の路肩を通るというのが原則となっています。

**(杉委員)**

この審議会の中でこういった議論をしていいのでしょうか。

**(事務局)**

道路構造令の中でも自転車道という項目があります。

**(高木委員)**

静岡県に自転車道はあるのでしょうか。

**(事務局)**

海岸線沿いに清水から浜松まで自転車道があります。また、それ以外でも、例えば都市計画道路や区画整理などの広い歩道がついている道路については、色分け等をしていこうという考えです。しかし、なかなかそれがネットワークとして繋がりません。富士市などは積極的に取り組んでおり、ある一定のエリアの中を自転車歩行者道としていく取組を行っています。

この審議会の中で、自転車道もしくは自転車歩行者道の議論になった時に、その寸法とか技術的な話については十分議論することはできると思いますが、実際の使い方として、例えば十分な幅員がない時に自転車歩行者道にするとか、しないという議論については、この審議会ではできないと思います。

**(会長)**

警察から、自転車走行空間のガイドラインがまもなく出るという話は聞いていますが、そういった動きも見ながら、ということよろしいでしょうか。

**(杉委員)**

ここでの議論はどこまでなのかを確認させていただきました。

**(会長)**

はい。それでは、次の議題に移りたいと思います。資料3、4に基づいて事務局より説明をお願いします。



### (3) その他〔事務局から、資料—3、4により説明〕

#### (会長)

この審議会は、言葉を読み替えれば「みちづくりの審議会」ということでもあるため、道路のネットワークのあり方についても議論の対象としていくということで説明をいただきました。これらについても御意見を頂けたらと思います。

#### (四方田委員)

先ほどの話に少し戻りますが、今まで法令等を見させて頂き「標準とする」とか、「以上とする」とか、「以下とする」とかいろいろな規定がありますが、道路というのは都市か、農村か、山間地か、もしくは障害者施設があるとか学校が近くにあるとか、かなり多様な道路編成になるかと思えます。ここではそういう県道の統一的な基準を決める会だとは思いますが、今後行政としてどういうふうな方針で県の基準を設けていくのか教えてください。

#### (事務局)

参考資料の4ページをご覧ください。これは道路構造の技術的基準を定める規則ですが、国の基準である道路構造令でも、どういうふうに地域の分け方を考えているかということが最初に書いてあり、県の基準でもこの部分は道路構造令をそのまま準用しています。地域の分け方としては交通量、平地部と山地部、第1種と2種などの区分があります。また、それ以外にも整備の仕方では、人口集中地区(D I D)かどうかというのが1つの目安になっています。静岡県の場合は道路構造令に準拠した形でふるい分けをしています。この分け方の是非の議論というのは非常に難しいものがあり、全国的な国土交通省や中央省庁で行う調査・データ分析などにに基づき、もしくは警察とも相談研究して、このような分け方になっているかと思えます。ただし、もう少しミクロに、市町単位で条例を決める時に、ここはこういう地区なのだから例外規定ではないがこんな見方であってもいい、という議論は、私見ですがあってもいいと思います。

#### (会長)

道路構造令はどちらかというと、幹線道路ネットワーク形成を念頭においているところがあり、市町まで下りた時に、例えば学校があるところは必ず歩道を作らなければいけない、といった対応というのは、これから先の各市町の構造令の中に入ってくる可能性はあると思います。そういった時には、多様な道路編成が取り込まれてくるという方向性になるのではないかと思います。

#### (高木委員)

“みちづくり”のことについて1点あります。「命を守る危機管理」という部分についてです。私共が、NPOで東日本大震災の1ヶ月後に物資を持って現地に行った時、岩手県の沿岸部田老地区で、15mの擁壁が倒れても、少し整備をただけで通行可能となった国道がありました。その国道が残っているからこそ、物資が運ばれ、物の移動ができたのです。

静岡県に地震が来た時に、国道150号は岩手県の国道と同じように機能するのでしょうか。沿岸部の市町を繋ぐという意味で、中部の清水から西部までを結ぶ国道150号という道路は災害時に

は重要な道路になってくると思います。この道路が、何か起こっても大丈夫なように、また、もし何かが起こった時にすぐに復旧できるようなノウハウを道路の担当部署に持っていただきたいと思います。

また、薩埵峠の問題もあります。これは静岡市の問題になると思いますが、同じ市内でありながら、静岡、清水から由比、蒲原に行く時に、国道1号バイパスしか使えず他にルートがありません。コミュニティ道路がなく、高齢者が移動するのにバイパスしかないようなものを都市基盤というのはいかがでしょうか。

県の中でも重要な場所ですし、大波が来ただけで東名高速道路が通行止めになることもあります。それに対する対策の1つとして新東名ができたと思いますが、高さ80mの橋脚が地震の時に本当に大丈夫なのかという点もあります。すぐに何をするというよりは、迂回路としてこういう手段があるという手立てを持てれば、静岡県が分断されることなく繋がっていくのではないかと思います。道路整備にはお金がかかるため、すぐに整備ができないかと思いますが、こういう奥の手があるというようなものを持っていただきたいと思います。

#### (事務局)

静岡県では、第4次地震被害想定というものを検討しています。それ自体は来年6月くらいを目処に公表される予定です。道路を担当するものとして、それに連動して考えなければいけないのは、緊急輸送路の見直しです。今回、東日本大震災で津波の被害というものが凄まじいもので、道路に対しても大きな影響を与えたというのは、我々も非常にインパクトをもってとらえています。委員がおっしゃったとおり、生き残った道路というのが大変役に立ち、一番被災を受けている道路、地域までどのように道を切り開いて進んでいくかということは、本当に真剣に取り組んでいかなければいけないと考えています。その第4次地震被害想定公表に合わせた形で、緊急輸送路の見直しも行なっています。その中の考え方として、当然沿岸部の道路自体を強くすることも必要ですが、国道150号が万が一使えるかどうかわからない場合に対応するため、東日本大震災の時の「くしの歯作戦」のように、内陸部から国道150号が通る浜岡地区や旧浅羽地区とか横須賀地区のあたりに、縦に降りていく道路を緊急輸送路とすることについての検討を行っています。

また、もう1つ考えられるのは、あるルートが止められた時に必要な迂回路というのが、今まで緊急輸送路として確保されていなかったこともあるため、迂回路もしっかり緊急輸送路としてみるべきではないか、という検討もしています。新しい迂回路の緊急輸送路の見方、というのも今度の計画の中で出てくる可能性がありますので、情報提供させていただきます。

#### (高木委員)

例えば、ある道路が緊急輸送路になった時に、自分の家の前の道路が緊急輸送路になると、地域の中でも認識されていればいいですが、そうでないと道路上に物を置き始めてしまうことがあると思います。これまでは道路は行政がやるものという認識でしたが、これからの道というのは、行政と市民が一緒になって管理したり、作ったり、大切にしたり、道があるから暮らしが成り立つという意識を持たなくてはなりません。それは、道路管理者の方が、声高らかに「道路は大切だ」ということをきちんと行って、市民の意識が変わっていくような施策が必要だと思います。そのあたりも含め、大震災を教訓にして、市民を道路側に引き込んでいただければと思います。

(青山委員)

私のほうから1点。整備が進む大規模交通インフラの地図を拝見しますと、新東名の開通を始めとして、ここ数年間で次々と大きなネットワークが実現していくということになりますので、人や物の流れがどう変わり、経済や観光、人々の意識がどれだけ変わっていくかということ、東京にいても大変期待感をもって見えています。お話にもありましたように、直接的な道路整備というのは非常に重要で、予算が少なくなっていく中で、総力を上げて交通ネットワーク上のミッシングリンクの解消に向けて取り組んでいただくとともに、使う側の意識というのをどういうふうに育てていくかというのが非常に重要だと思います。その点国でいうと、道路予算の問題として、直接の道路整備の予算は付いても、それ以外の“道路に対する考え方”とか“住民とどのように接するか”といった部分の予算は、本当になくなってしまってきていましたが、また、再度、予算はないのですが、「皆さんの意識を変えていくような取組をやっていく」という動きになってきました。

そういう意味では国もそうですが、より市民の皆さんに近い県や市町の皆さん達が、なかなか道路予算がつかないかもしれませんが、いろいろなまちづくりの予算や取組をトータルで活用しながら、この交通ネットワークをいかに活かしていくかということ、静岡県でぜひ取り組んでいただきたいと思います。

(会長)

今の御期待に沿うような形でこの会の進行もこれから先、進めていきたいと思います。

(杉山委員)

廃棄物処理、リサイクル分野を専門とする立場から一言お伝えします。循環型社会の形成ということで、いろいろ道路事業で道路を作る際に、再生資源を利用することが期待されています。なにもかもが再生資源にというわけではなく、いろいろな安全性などを考えて、「ゴミを使って道路を作っていた」ということにならないように、きちんとどういう再生資材を使っていたかということの履歴を残し、ゆくゆくそれが、持続可能な社会の形成に繋がっていくような道路づくりであってほしいと期待しています。

(会長)

ありがとうございました。それでは、次の議題に移りたいと思います。

(4) 今後の進め方〔事務局から説明〕

(会長)

はい。ありがとうございました。以上で本日の議事は終了となりますがよろしいでしょうか。それでは、事務局に司会をお返しします。長時間にわたる活発な議論ありがとうございました。

(閉会)

