

委員会視察記録

委員会名	建設委員会
期 間	令和6年7月23日～24日
参加者	委員長 沢田 智文 副委員長 鈴木 啓嗣 副委員長 加畑 毅 委員 中田 次城 委員 植田 徹 委員 田中 照彦 委員 阿部 卓也
視察先	1 下田総合庁舎（下田市） 2 伊豆縦貫自動車道（下田市） 3 新東名高速道路（新御殿場 I C 付近）（御殿場市） 4 沼津駅付近鉄道高架事業（沼津市） 5 沼川新放水路（沼津市）

視察の概要

7月27日（木）

■ 下田総合庁舎

<概要>

県内で土木職員がいない市町が8市町あり、賀茂地域も土木職が不足している。また、少子高齢化が進む中、施設の維持管理の課題は費用面だけでなく、行政や企業の技術者不足による管理水準の低下も危惧される。そこで県と市が一体となり、道路等のインフラを包括的に管理することで、建設産業の人材確保、品質の確保、維持管理費の抑制、住民サービスの向上を目指す。従来は行政が全体マネジメントを行い、メンテナンス作業を業者に委託していたが、将来的には全体マネジメントも含め業者に委託できればと考えている。包括業務の範囲は、道路維持業務のうち小規模修繕、舗装補修、雪氷対策、道路照明に関するもので、従来は各業務ごと個別に発注していたものを、地元企業によるJVに一括発注することとしている。業務のDXを進め、指示書や報告書、出来高確認を廃止したことで、行政も企業もかなり業務の効率化につながっている。この取り組みを今後、エリアを拡大するとともに、道路以外の他公物にも拡大していきたい。



<主な質疑応答>

Q 包括管理業務委託のメリットとデメリットは。

A 発注者側としては、執行率がよくなりデメリットはあまり感じていない。
受注者側としては、数量報告等が簡素化され工数が減ったのは大きい。その年に発生する業務によってJV内での金額の割り振りが課題。

Q どの程度業務の効率化ができていますか。

A JV 4社へのアンケートによると業務が51%削減できたという結果がでた。

Q 4社のJVで対応できない工事はあるか。

A 4社いずれかで対応できない工事はほぼない。無理であれば個別発注となる。

■ 伊豆縦貫自動車道

<概要>

静岡県の観光交流動向を見ると、観光交流客数は伊豆地域が約40%と最も多く、宿泊客数も伊豆地域が約55%と最も多い。

伊豆縦貫自動車道は沼津岡宮ICから下田ICまでの延長約60kmで計画されており、東駿河湾環状道路(15.0km)と天城北道路(6.7km)は開通している。現在、天城峠道路(21.6km)の一部、河津下田道路Ⅰ期・Ⅱ期(12.5km)の区間が事業中という状況である。



輸送利便性の向上という観点から例を挙げると、下田港で水揚げされた金目鯛の9割は首都圏に出荷されるが、伊豆縦貫道が整備されることにより輸送時間が約2時間短縮されることから、魚の鮮度が向上し3割程度の平均価格の上昇につながる。

観光支援という観点からは、伊豆地域の観光交流客数は東駿河湾環状道路等の開通とともに増加している。加えて令和5年3月に開通した河津下田道路(Ⅱ期)(河津七滝IC～河津逆川IC)の整備により、夏季大型車通行規制区間の迂回解消及び時間短縮が図られることとなり、コロナ禍で落ち込んだ観光需要の回復に寄与することが期待される。

防災機能強化の観点からは、伊豆半島は南海トラフ巨大地震による津波等、災害リスクの高い地域であり、台風や大雨による斜面の崩壊などで通行止めになるエリアも多いことから、耐災性の高い伊豆縦貫道の整備に合わせ、有事の際にも機能する防災計画を立案し、防災拠点を整備することが重要となる。

<主な質疑応答>

Q 伊豆縦貫道の完成によりどの程度の時間短縮につながるか。

A 現在約90分掛かる沼津～下田間が約60分と大幅な所要時間の短縮となる。

Q 能登半島地震を教訓として考えていることはあるか。

A 3方を海に囲まれるなど伊豆半島と能登半島は地形的に類似する点が多く、伊豆縦貫道のような背骨となる道路に加え、肋骨道路の整備も重要になると考えている。

7月28日(金)

■ 新東名高速道路(新御殿場IC付近)

<概要>

新東名高速道路は、豊田東JCT～新御殿場IC及び伊勢原大山IC～新秦野ICの区間が開通しており、残りが現在工事中的の新御殿場IC～新秦野IC区間の約25km



で、令和9年度に開通予定となっている。

工事中の新御殿場IC～新秦野ICの区間のうち、県内については用地買収率99%、工事進捗率75%という状況になっている。

県外であるが、工事中の高松トンネルで脆弱な地山や断層破碎帯が確認され工事が難航。トンネル未実施区間においても同様の状況が確認されており、地山に適した対策工を実施しながら慎重に工事を進めている。

自動運転時代に向け、工事中の区間を使って、路車（車両とインフラ整備）間通信を活用した路車協調実証実験を令和6年5月から実施している。

路車協調実証実験には10の企業が参加し、路上障害情報の後続車への提供や、車載センサ等を活用した維持管理情報・運行支援情報の収集・提供、コネクテッド車の緊急停止時における遠隔監視・操作、目的地別の追従走行支援、休憩施設内オンデマンド自動運転サービスを想定した駐車スペースの利用率向上など様々なケースに応じた実験を行っている。

<主な質疑応答>

Q 切り土・盛り土が多いが、出た土は現場で使えているか。また要対策土はあるか。

A 静岡県内の工区は土が出る区間になるため、裾野市と調整して土砂を搬出する予定になっている。

県内では要対策土は出していない。神奈川県内で出たが、対策処理後に工区内の盛土として使っている。

Q 路車協調で電波を使うが、サイバーテロ等へのセキュリティー対策は。

A 実験は可能性の検討のため、自動運転用の通信帯域も含め今後国が定めていくのではないかと考えている

■ 沼津駅付近鉄道高架事業

<概要>

沼津市は商業、教育、医療、公共施設が南北に分散しており、鉄道施設があることにより南北市街地が分断されてしまっている。

南北交通のため、三ツ目ガード、あまねガード、のぼりみちガードがあるが、慢性的な交通混雑、豪雨等での冠水による通行止め、線形不良・高さ制限による交通事故などの問題が発生している。

高架事業としては、静岡側の新車両基地から上り勾配の高架とし、市内の道路の上部を通し、沼津駅を越えて三島側の浪人川付近までをつなぐ約3.7kmを高架化する計画となっている。

事業の施工手順としては、まず貨物駅を原西部地区へ移転し、貨物駅跡地に東海道線上下線を高架化し築造する。その後、御殿場線、東海道線下り線を高架化して完成となる。

この高架事業は当初から反対運動があり、土地収用、行政代執行と工事着手までにかかなりの時間を要した。そのため工事見学会や出前講座、まちかどトークの開催、HPやSNSによる各種広報など積極的な広報活動を行い、地元の



理解を得られるよう丁寧な説明を心掛け工事を進めている。

工事スケジュールとしては、新貨物ターミナルを令和9年度に、新車両基地を令和12年度に完成する予定となっている。高架本体については、東海道線 upper 線を令和16年度に、御殿場線を令和19年度に供用開始し、東海道線 lower 線を令和22年度に完成し高架化事業を完了する計画となっている。

<主な質疑応答>

Q 地元の理解には職員の努力が不可欠だが人事異動への対応は。

A 地元協議会のメンバーが3区で30人程おり、ほとんど替わっておらず知識もあるため、職員の異動によって地元には不安を与える等の影響はない。

Q 長期間の工事となり、計画した頃と自然災害の規模が変わってきていると思うがどのように対応するか。

A 現在の計画は1年確率で設計している。さらに地盤が砂地で浸透するため基準を上回る形にはなっている。一方で浸水が多い地区でもあることから、今後対策を検討をしていく。

■ 沼川新放水路

<概要>

沼川の河床勾配は1/1000~1/4000と非常に緩い勾配であることから、大雨が降った際に、スムーズに流下できず、昭和49年の七夕豪雨や昭和51年の豪雨では甚大な浸水被害が発生した。近年でも平成19年7月の豪雨や平成26年の台風18号により、青野地区や西添町地区などで浸水被害が発生している。



放水路工事計画地自体が土地が高く被害がない住人の所有地だったことから、昭和55年の計画からなかなか工事が進まなかった。

沼川新放水路は浸水常襲地帯だけでなく、沼川流域全体の治水安全度の向上に寄与するものであり、早期完成を目指して工事を進めている。

沼川新放水路が完成すると、高橋川と沼川上流部の水を直接海へ放流することとなり、10年に1度発生すると想定される規模の洪水による浸水被害を概ね解消できるようになる。

工事現場の視察を随時行う（令和5年度は500件超の視察実績）とともに、スマホ等でも可能なバーチャル現場見学をできる仕組みを用意するなど地元説明を丁寧に行っている。

<主な質疑応答>

Q 用地の取得状況はどうなっているか。

A 用地については100%所得済みである。

Q 工事完了後の浸水地区はあるか。

A 高橋川の西側地区については浸水の恐れがある。

Q 浸水が予想される地区については現状のままということか。

A 仮に浸水があったとしても、新放水路から上流分の水はすべて海に放流されることからかなり軽減される。第2放水路の改良なども検討していくが、抜本的な解決は難しい。