

第6回 静岡県道路技術審議会 会議録

| | |
|-------------|--|
| 日時 | 平成27年3月11日(水) 15:30~17:20 |
| 場所 | 静岡県庁 別館8階 第1会議室B~D |
| 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) 井料 美帆(東京大学生産技術研究所講師) 海野 俊也((株)静岡新聞社編集局次長兼政治部長兼論説委員) 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) 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准教授) 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(一般社団法人静岡県バス協会専務理事) 森川 博邦(国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所長)</p> <p>事務局 平野道路局長、井ノ口道路企画課長、原道路整備課長 大石道路保全課長 他</p> |
| 議題 | <p>(1) ふじのくにの“みちづくり”中間評価の方針について</p> <p>(2) 道路整備事業における新規採択時評価の見直しについて</p> <p>(3) その他(県の取組等の紹介)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁の長寿命化への取組 ・舗装の長寿命化への取組 ・伊豆中央道・修善寺道路の合併採算制導入後の交通状況 |
| 配付資料 | <p>次第、委員名簿、座席表</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料1 ふじのくにの“みちづくり”中間評価の方針について ・資料2 道路整備事業における新規採択時評価の見直しについて ・資料2-2 改定後及び現行の評価表 ・資料3-1 橋梁の長寿命化への取組 ・資料3-2 舗装の長寿命化への取組 ・資料3-3 伊豆中央道・修善寺道路の合併採算制導入後の交通状況 ・参考資料1 審議会の概要 ・参考資料2 東駿河湾環状道路開通後の整備効果 ・ふじのくにの“みちづくり”【概要版】 |

(開会)

(兵藤会長挨拶)

本日の議題は、いずれも報告事項です。

では、議題1「ふじのくにの“みちづくり”中間評価の方針について」、事務局から説明をお願いします。

(1) ふじのくにの“みちづくり”中間評価の方針について [事務局から、資料1により説明]

(兵藤会長)

ただいまの説明内容について、質問や意見があればお願いしたい。

(井料委員)

幾つかの重点施策の取組では、一つの道路整備により複合的な効果が発現することになる。

例えば、幹線道路のネットワーク構築では、渋滞対策、防災機能の強化、渋滞がなくなれば事故も少なくなるといった複合的効果がある。

重点施策の個別整理だけでなく、取組の結果、他にも波及する効果があることを見せられれば良いと思う。

(事務局)

ふじのくにの“みちづくり”では目標毎に施策を分類し、県民にわかりやすい構成としているが、より効果を訴えていくためには、御意見のとおり、施策の目的とする効果に加えて、さらに関連する効果についても探っていきたい。

(兵藤会長)

例えば、整備効果検証にあたり、主だった効果に加え、関連する効果も列挙する整理が考えられる。

(谷口委員)

県の道路整備が順調に進んでいることがわかった。

中間評価に「地域の声」の検証を入れたのは、なかなかできないことだと思う。

検証では、「みち～満ち・充ちミーティング」の意見を抽出すると思うが、道路行政に有利な情報だけを集約していると疑われないためにも、意見収集プロセスを明確にするとともに、誰でも参加できることをもう少しPRしていく必要があると思う。

(事務局)

中間評価での整理をとともに、今後の「みち～満ち・充ちミーティング」での、より透明性の高い意見収集につなげていきたい。

(高木委員)

国道301号の無電柱化整備にあわせて、特別史跡新居関所の関連事業で歩道上に立派な御門ができた。このような施設が道路上にできるのは、おそらく日本で初めてのことだと思う。

観光面でも期待されており、県としてPR要素にもなると思うが、地元の熱意に比べて、県は冷めていると感じる。道路の整備や活用にあたっては、地元とも連携して、もっと積極的にPRしていく必要があると思う。特に新しい取組などは、上手くPRしていただければと思う。

(小野寺委員)

中間評価を重点施策の取組状況の検証と、道路を取り巻く背景の変化の検証の二本柱で行う方針は良いと思う。

最近の話題である道路の老朽化対策について、道路メンテナンス会議での取組を上手く検証に組み入れれば良いのではないかと思う。

ただ、写真で見る限り道路メンテナンス会議は、大人数が一堂に会して開催されており、実のある会議になっているのか疑問が感じられる。

(事務局)

道路施設の大部分は市町管理施設が占めており、市町にメンテナンスの重要性を植え付ける意味で、非常に大きい効果があったと考えている。また、何をどれだけ管理しているのか、これまで把握できていなかった状況も改善された。

道路法改正により、橋梁の5年に一度の近接目視点検が義務化され、道路メンテナンス会議の中で、県下全ての道路橋の点検計画を策定し、今年度から5年間で点検を実施していく。

今後、メンテナンスサイクルを回していくことで、道路施設の長寿命化、維持管理費を含めコストダウンにつながることを期待している。

(小野寺委員)

市町が具体的対策に取り組むための情報交換の場が、道路メンテナンス会議と別にあればと思う。

(事務局)

静岡県メンテナンス会議の特徴として、東部・中部・西部にそれぞれ地域部会を設置しており、地域部会の中で、地域特性に応じた具体的対応が可能である。

また、国土交通省の協力を得て地区毎に研修を開催するなど、市町職員が点検技術を学ぶ場を提供している。

(小野寺委員)

中間評価の「地域の声」の検証にあたり、「利用者の声」だけでなく、市町担当者などの「現場の声」も入れることで、より具体的に、道路の現状把握につながるのではないか。

また、「現場の声」を地域に伝えていくことが、地域と現場をつなげる意味でも必要だと思う。

(事務局)

御意見ありがとうございます。

(兵藤委員)

維持管理に関する情報は、全ての住民に正確に伝わっているわけではないので、引き続き、道路メンテナンスの取組に努めていただきたい。

(森川委員)

道路メンテナンス会議は、各県毎に設置されている。

平成26年7月の道路法改正で、全ての道路管理者の責務として、道路構造物の5年に一度の近接目視点検が義務付けられた。

市町の中には、いつ点検したのかわからないという実態や、技術職員がいない自治体もあり、どのように対策を進めていくのかという状況の中でスタートした。

初年度は、全体の約1割の施設で点検が実施されている。

点検の実施では、コンサルタントへの外部委託、職員による点検、いずれの場合も職員の技術力が必要であることから、技術力向上のため、地域部会で現場講習会を行っており、中部地方整備局でも市町村や県の職員を対象に研修を行っている。

(杉委員)

様々な道路整備が進んでいることがよく理解できた。

道路の整備を進めるとともに、道路整備の効果を広くPRすることが重要である。

また、道路の老朽化を心配している人は多く、道路メンテナンス会議を開催しているという情報を発信するだけでも価値がある。「みち～満ち・充ちミーティング」も参加者以外は認識していないので、取組を積極的にPRしていけば良いと思う。セレモニーの際には、肩書のある人が出席すれば、地元の人達は喜ぶし、県としてのPR効果は高い。

(高木委員)

「豊かさの実現」の数値目標が、「無電柱化率」と「運輸部門のCO₂排出量」となっているが、なぜ運輸部門なのか、一般車両のCO₂排出量算出は難しいのか。

また、「豊かさの実現」のための重点施策とCO₂が結びつかないので、数値目標の設定プロセスも伺いたい。

(兵藤会長)

運輸部門には、普通車も貨物車両も全て含んでいる。一般車両のCO₂排出量算出は難しいと思う。

(事務局)

環境分野の指標として「運輸部門のCO₂排出量」があることから整理はできていると考えている。

また、従来の道路整備計画である「静岡県の“みちづくり”」において、地球温暖化対策に関連する指標としてCO₂排出量を掲げていた経緯があり、現計画でも数値目標に設定している。

(兵藤会長)

続いて、議題2の報告事項について、事務局から説明をお願いします。

(2) 道路整備事業における新規採択時評価の見直しについて

[事務局から、資料2・資料2-2により説明]

(兵藤会長)

これまでの評価に比べて重点化が明確になるような見直しとのことだが、その背景となる新規採択箇所数は毎年どのくらいあるのか。

(事務局)

社会資本整備総合交付金、防災安全交付金などの事業が対象となり、例年50件程度ある。

(岸委員)

事業の客観性・透明性を図るための適切な取組だと思う。

評価項目に、関連の高い項目が混在しているように見受けられる。例えば、費用対効果には、時間短縮や交通事故減少の効果を含んでおり、評価がダブルカウントされている。

また、評価点の配分バランスも妥当なのか伺いたい。

(事務局)

約10年前の仕組をできる限り見直しているが、完璧な仕組とするのは難しい面があり、御理解をいただきたい。

(青山委員)

「A評価」の評価数に係らず、「S評価」が付かなければ事業採択されないということになるのか。

(事務局)

現状の新規採択時評価でも、評価結果を踏まえ総合的に判断しており、評価点数だけで事業採択を決めているわけではない。今後も同様の運用となる。

したがって、「S評価」で直ちに事業採択されるわけではないが、道路事業としての必要性が明確になるものと考えている。

(青山委員)

総合的な評価が低いのに「S評価」があるから事業採択される場合など、逆に説明が必要になるのではないか。

(事務局)

「S評価」は、それだけ重要な指標として設定している。ただし、「S評価」だったとしても、用地の状況等により直ちに事業実施とならないケースもあり得る。

(兵藤会長)

完璧な指標設定は難しいので、対外的に説明のつく運用をお願いしたい。

(高木委員)

地元から多くの要望がある中で、事業の優先順位を決める取組でもあると認識した。要望側でも、点数が付くと納得すると思うので、頑張って進めていただければと思う。

(平野委員)

事業採択の取組として良いと思うが、事業を進めるにあたっての目標値や指標もあるのか。

(事務局)

公共事業では、事業を進める各段階で評価を行っており、これらの中で事業の内容に応じた評価を行っている。

(兵藤会長)

それでは、議題3のその他(県の取組等の紹介)について、事務局から説明をお願いします。

(3) その他(県の取組等の紹介) [事務局から、資料3-1、資料3-2、資料3-3により説明]

(兵藤会長)

質問や意見があればお願いしたい。

[資料3-1 橋梁の長寿命化への取組]

(井料委員)

橋梁のメンテナンスでは、新設の際に、メンテナンスしやすい橋梁を選定することが重要であると思うが、そのような取組は行っているのか。

(事務局)

平成24年3月の道路橋示方書改定により、維持管理のしやすさへの配慮について規定されたため、新設橋梁では対応することとしている。

また、既設橋梁についても、点検のための足場を設置するなどメンテナンスしやすい構造の検討をしていきたいと考えている。

(海野委員)

道路メンテナンス会議にも関連すると思うが、このような取組を、市町でも実施しているのか。また、県は市町に対して指導しているのか。

(事務局)

市町でも長寿命化の修繕計画等策定に取り組んでおり、県も支援している。

(海野委員)

原田橋など政令市が管理する施設での事故が目立つように思う。

これらの状況に対し、県が、政令市に注文を付けることはできないのか。

(事務局)

政令市は県と同等の立場であり財政的な支援は難しい。原田橋の件では、県もプロジェクトチームに加わり技術的な支援をしている。

[資料 3 - 2 舗装の長寿命化への取組]

(平野委員)

舗装設計の条件について、輪荷重 5 t でも大きな破壊力があるとのことだが、基準範囲内の大型車の輪荷重でも、ひび割れや劣化につながるものなのか。

(事務局)

資料は、普通車に比べて大型車の舗装に与える影響が大きいことを示すものである。

舗装設計は大型車交通量に基づいており、大型車の交通量が多ければ、それに見合った舗装を採用している。大型車の通行により直ちに舗装が破損するわけではない。

(兵藤会長)

その他、特になければ、以上で第 6 回静岡県道路技術審議会の議事を終了する。

(閉会)