第 16 回　静岡県道路技術審議会　会議録

日　時	令和８年９月 15 日（火）　15:30～16:55
場　所	静岡県庁　西館４階　第一会議室 C
出席者 氏名	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） 委員（五十音順） 大石　健司（静岡県議会議員　（建設委員会委員長）） 木村　美穂（きむら工房 代表・デザイナー） 木嵜　暁子（静岡大学大学院理学部生物科学科 教授） 末吉　喜恵（ＮＰＯ法人よしよし 理事長） 鈴木　美緒（東海大学建築都市学部土木工学科 教授） 釈尾　美咲（静岡県警察本部交通部交通規制課長） 中山　國光（一般社団法人静岡県バス協会 専務理事） 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） 松本　美紀（静岡理工科大学理工学部建築・都市デザイン学部建築・都市デザイン学科准教授） 溝口　玲子（元静岡県ＰＴＡ連絡協議会 副会長） 横井　兼行（国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所長） 事務局　山梨道路局長、杉本道路企画課長、鈴木道路整備課長、川口道路保全課長、浅野道路企画課長代理、石神道路整備課長代理　他
議　題	○意見聴取 （１）費用便益分析における追加便益の検討について ○報告 （１）ネーミングライツの取組について （２）国道 150 号浜松・磐田バイパスの整備効果 ～磐南Ⅱバイパス第Ⅰ工区開通～ （３）県道静岡焼津線「浜当目トンネル」の災害対応について （４）フジイチのナショナルサイクルルート指定について
配付資料	次第、委員名簿、座席表 ・資料１　費用便益分析における追加便益の検討について ・資料２　ネーミングライツの取組について ・資料３　国道 150 号浜松・磐田バイパスの整備効果 ～磐南Ⅱバイパス第Ⅰ工区開通～ ・資料４　県道静岡焼津線「浜当目トンネル」の災害対応について ・資料５　フジイチのナショナルサイクルルート指定について ・参考資料１　静岡県が管理する県道の構造の技術的基準等を定める条例 ・参考資料２　静岡県道路技術審議会規則

（開会）

（道路局長挨拶）

○　意見聴取

費用便益分析における追加便益の検討について

［事務局から、資料１により説明］

（中山國光委員）

- 追加便益として、地域交通の視点を入れてみてはどうか。例えば、中山間地において、子供や通勤者のバス利用が増えることで、バス利用者だけでなく、自家用車で送迎する家族の負担が軽減する。地域交通が道路利用者にもたらす効果も検討してみてはどうか。

（鈴木美緒委員）

- 費用便益だけでは、道路の価値を全て説明することは出来ないという前提である。便益を増やして計算することは妥当と考える。
- 定性的にしか示せない便益も引き続き示していくことが重要。既存の 3 便益と追加の 6 便益で終わらせるのではなく、定性的にしか示せない便益も引き続き発信していくべき。
- 環境改善便益について、渋滞がなくなることによる便益と説明があったが、走行時間短縮便益に近い意味合いなのか。都市部の歩行者が多い地点の環境を改善する意味合いが含まれているのか。
- 都市部の環境が良くなるということは、人の生活に直結するものでありより良く評価していいのではと思い質問させてもらった。

（事務局）

- 都市部も含め、低速度な全ての地点を対象としている。交通量に影響する便益であるため、従来の 3 便益と類似する部分もあるが、環境に対する負荷を評価するものと整理しており、異なる便益であると考えている。

（橋本和之委員）

- 防災の視点が含まれていないが今後の検討課題ということか。
- 快適性向上便益とあるが、主観的なもので費用換算したときにどれ程の説得力があるのか。
- 恣意的に便益を積み上げて過大に評価される懸念がある。活用する便益のルールを明確化し、透明化を図ることが重要。
- 快適性向上便益については、説得力について疑問が残るので今後の検討課題としていただきたい。

（事務局）

- 通行規制解消便益は、防災の観点として取り入れている。貨幣換算が難しく、今回防災の視点については、通行規制解消便益にとどめている。今後、国のマニュアル改定状況や過去の災害発生経歴を反映させている他県の事例等を研究し、本県の地形特性を加味し導入できるものを検討していきたい。

- 快適性向上便益については、CVM（仮想的市場評価法）に基づき、価値を算出する方法を用いている。

（木村美穂委員）

- 休日交通便益について、休日と一概に言っても、例えば伊豆半島における海水浴シーズンなど、時期によっては、数値に差がでると思うが、計算方法はどのように考えているのか。

（事務局）

- 委員のおっしゃる通りだが、現在の計算方法では考慮していない。いただいた御意見を参考に、次回改定時に反映させていきたい。

（末吉喜恵委員）

- 定時性向上便益について、日によって異なると説明があったが、通勤などの時間帯によっても異なると思う。どのように考えているが。

（事務局）

- 委員のおっしゃる通りだが、現在の計算方法では考慮していない。平日昼間の平均的な速度から算出している。

（鈴木温会長）

- ピーク時間等は毎日定常的に発生しているから平均的な速度を採用しているということか。

（事務局）

- その通りです。

（釈尾美咲委員）

- 近年災害が頻発化しており、通行規制解消便益には賛同する。関連して、警察は信号を設置しているが、災害時に倒壊や停電の虞がある。また、停電が発生した際は機能しないなどの問題がある。そのため、ラウンドアバウトなどの整備を推進いただき、災害に強い道路整備をお願いしたい。
- 合わせて、快適性向上便益の中で自転車の説明があったが、各自治体で自転車ネットワーク計画を策定して、自転車走行環境整備を進めていただいている。引き続き、歩行者と交錯しないような走行環境の整備を推進いただきたい。

（鈴木温会長）

- 名古屋でも豪雨により､道路が冠水し立ち往生している車が 200 台ほどあったと聞いている。今後、災害リスクを考慮した道路整備が重要になると考える。

（大石健司委員）

- 静岡県は、先行する 5 県に続いて、取り組むとのことだが、資料にある秋田県の取組などをみると、本県においては、雪氷以外の指標は全て取り入れてもいいのではないかと考える。今回説明のあった 6 項目を選んだ理由は何か。
- 牧之原市内は、1 本道が多いので、地域としてバイパス整備の要望などを行っている。今回の追加便益の検討は、素晴らしい取り組みであり、推進していくべきである。

（事務局）

- 今回説明した 6 項目については、貨幣換算が可能であり、静岡県の地域特性に合っていると想定される便益を優先して選定している。
- 今後、他県の状況等をしっかり研究していき、静岡県の地域特性に合った項目を追加していきたい。
- 今回は、検討のスタートとして、最後のページにあるような分野ごとのバランスも考慮した上で、6 項目を選定している。従来の 3 便益は、道路利用者の視点から算定した便益である一方で、道路整備の効果は、地域の生活者や生産者も受益者であり、社会全体に及ぼす効果など様々であるため、今後、改めて整理し、最終的にまとめていかなければならないと考えている。今回ご指摘いただいた内容を深め、また御説明させていただきたい。

（松本美紀委員）

- 快適性などを貨幣換算するのは難しいと思う。また、景観向上もどのように評価するのか難しい。今回は、原単位がわかっているものを貨幣換算したのかと思う。快適性や安心などの主観に係わるものは便益以外の別の方法で評価してもいいのではないかと感じた。

○　報告

(1) ネーミングライツの取組について

［事務局から、資料２により説明］

（木嵜暁子委員）

- 地域貢献の提案と記載されているが具体的に説明してもらいたい。
- 地域の貢献と条件に付されると負担に思うことはないのかと感じた。ネーミングライツは収入源を目的としているのか。

（事務局）

- 企業や個人の方にお金の支払い以外に地域に貢献出来るものを応募条件としてお願いしている。具体的には、歩道橋やその周辺の清掃といった道路の美化活動を提案いただいている。
- 維持管理財源の確保や道路に愛着を持っていただくことなどを目的としている。

（溝口玲子委員）

- 3 年から 5 年の契約期間とのことだが、契約者が変わると歩道橋の名前も変わるのか。
- 歩道橋を利用するのは通学路として使う子供や地域の方。名前が頻繁に変わってしまうと混乱してしまうので、変わる際には地元にしっかり周知してもらいたい。

（事務局）

- その通りです。ただし、契約期間が満了した際、競合した場合は現契約者に優先交渉権を付与することとしており、継続いただけるような仕組みとしている。

(2) 国道 150 号浜松・磐田バイパスの整備効果～磐南Ⅱバイパス第Ⅰ工区開通～

［事務局から、資料３により説明］

特に意見なし

(3) 県道静岡焼津線「浜当目トンネル」の災害対応について
［事務局から、資料４により説明］

特に意見なし

(4) フジイチのナショナルサイクルルート指定について
［事務局から、資料５により説明］

特に意見なし

（道路企画課長挨拶）

（閉会）