

委員会視察記録

委員会名	建設委員会			
期 間	令和8年7月23日～24日			
参加者	委員長	大石 健司	副委員長	菅沼 泰久
	副委員長	市川 秀之	委員長	坪内 秀樹
	委員	中田 次城	委員	佐地 茂人
	委員	天野 一	委員	桜井 勝郎
	委員	小長井由雄	委員	
視察先	1	伊豆中央道・修善寺道路（伊豆の国市北江間）		
	2	雲見地区砂防堰堤（賀茂郡松崎町雲見）		
	3	下田港（下田市地内）		
	4	県道・河川の管理状況（下田市地内）		
	5	初川水門（熱海市渚町）		

視察の概要

7月23日（木）

■ 伊豆中央道・修善寺道路

<概要>

伊豆中央道は函南町の日守大橋から伊豆の国市南江間までの3.3km区間で約16,433台／日（令和7年）の交通量があり、修善寺道路は大仁中央ICから修善寺ICまでの4.8kmで11,297台／日（令和7年）である。両道路とも普通車の通行料は200円で、第1次緊急輸送路に指定されている。



現在、交通円滑化と利用者利便性向上のためETC導入工事を進めており、令和8年度末の運用開始を目指している。江間料金所では上下各1本のETCレーン設置や安全設備の整備を進め、大仁料金所でも同様の工事を行っているが、盛土構造のため杭基礎工事が必要である。今後、令和8年12月までに機器設置と建築工事を完了し、年度末のETC運用開始を予定している。

<主な質疑応答>

Q 総事業費はどれくらいか。料金償還制度による徴収をいつまでやるのか。

A 総事業費は25億円である。維持管理にかかる経費が減るわけではないので今後静浦バイパスを建設し返していくこととなるが、料金徴収については令和39年度を目途に区切りをつけたいと考えている。

Q 25億円の分担率は。令和40年度から無料というイメージでよいのか。

A 事業費は全額公社の負担である。無料化については不測の事態により有料期間が延長される可能性もゼロではない。

Q 上下1レーンずつということだが、2レーンにすることはしないのか。

A 通行する車の8割がETCを登録していることを前提に1レーンとしたが、電源等の電気工事は完了しており、増設については開通後の状況を見て検討していく。

■ 雲見地区砂防堰堤

<概要>

令和4年8月の台風第8号により、松崎町雲見地区を流れる太田川上流域で大規模な土石流が発生し、濁流が氾濫して下流の雲見温泉旅館地区130世帯のうち30世帯に被害が生じた。下田土木事務所は、土石流発生箇所を放置すると不安定な土砂が原因で新たな災害を招く恐れが高いため、国の緊急



砂防事業（令和4年～7年）を申請し、砂防堰堤を2基整備した。雲見川右支川の堰堤工は約2.6億円の事業費で、真ん中に「スリット」と呼ばれるジャングルジムのようなコンクリート製構造物を設け、流木や大きな礫を防ぎながら水は通す仕組みとなっている。上の沢川砂防堰堤は約3.8億円の事業費で、現地の掘削土にセメントを混ぜ強度を高めるINSEM工法を採用し、約2,100 m³（小学校25mプール約10杯分）の砂を貯える能力を持つ。砂防堰堤は単に造って終わりではなく、継続的な維持管理が非常に重要である。太田川砂防堰堤では令和2年度に県土強靱化対策事業を活用した除石作業が完了しており、これが令和4年8月の災害時に被害軽減に寄与した。視察に訪れた勝又農林水産副大臣（当時）からも「大変効果があった」と高く評価されている。

<主な質疑応答>

Q 直近の令和8年7月の台風時に整備効果は発揮されたか。

A 整備後、2回大きな台風が来たが、幸い大きな土砂崩壊は発生していないので、効果の検証はこれからである。

Q 現在の管理の状況は。

A 山間なので除石作業はかなり大変。管理用道路を作りたいが、周辺の危険性を高める可能性もあり、なかなか一筋縄ではいかない。

Q 新規に整備した堰堤と旧来の堰堤で形が大きく違う理由は。

A 上流の石の大きさを測りながら使い分けている。従来の不透過型のほうが容量が大きく、治山効果も高めるためには望ましい形。平成からはスリット型が多く使われており、国もこちらを推奨している。人家に近いところでスリット型を用いていたが、現在はこちらが整備の主流となっている。

■ 下田港

<概要>

下田港は日本の東西航路の中間地点に位置し、江戸時代には風待ち港や避難港、海の関所として重要な役割を果たしていた。最盛期には3,000隻の船が入港し、船宿や船大工が集まっていた。幕末のペリー来航時には日米和親

条約により函館とともに開港した歴史を持つ。現在はキンメダイの水揚げ日本一の漁港であり、避難港としての機能や有事の際の防災拠点港湾としての役割も担っている。

まちづくりでは、武ガ浜で係留施設や宿泊施設の整備が進み、老朽化した魚市場や道の駅の改修も計画されている。県はまどが浜海遊公園にクルーズ船やレジャーボート、Rヨットの係留施設と賑わい施設を整備するボートパーク構想を推進している。一方、稲生沢川には約 150 隻の船が係留されているが、そのうち 30 隻は未使用、50 隻は不法係留で沈没船もあり、景観や航行の妨げとなっている。南海トラフ地震時の津波対策としても問題であり、ボートパーク整備後に移動予定である。



<主な質疑応答>

Q 沈没船の処理に当たり、費用の関係、法律上のルール、産廃扱いの可否といった処分の流れを説明してもらいたい。

A 放置船は個人所有物なので、個人に処分してもらうのが前提。大型船の場合は数千万円かかることがあり、その負担が課題。所有者が明らかでない場合は県が国から補助を受けて処分している。

Q 沈没船の処理は港湾管理者が主として担当しているのか。

A 中心は港湾管理者だが、海上保安庁及び漁船の場合は漁協、プレジャーボートの場合は県のヨット協会と連携しながら対応している。

Q 今年の5月に倉敷市で廃船が火事になる事件があったが、廃船の中の油の残量調査などはしているか。

A 河口近くの大型船6隻については、すべて所有者と連絡がついており管理もしている。放火は防ぎがたいが、自然に発火することはないと思われる。

■ 県道・河川の管理状況

<概要>

県道について、予算は変わらないが、労務単価や資材価格の上昇で対応規模が減少している。例えば除草費用は12年前の241円/㎡から現在は429円/㎡に増加し、年2回の除草を年1回に減らさざるをえない。観光地であるためシーズン前の除草要望が多いが対応が難しい。そこで新技術のウィードコート工法で除草面積削減を図っている。



河川について、管内には15水系71河川があり、多くは短く急流のため土砂が堆積しやすい。河床掘削が必要な箇所は多いが、実施できるのは限られており、地元の要望が強い人家周辺を優先して安良里浜川、那賀川、稲生沢川、河津川の4河川で行っている。

<主な質疑応答>

- Q 除草処理単価の上昇により除草延長がどのように変わっているか。
- A 必要な除草延長は変わっていない。除草回数が減っていて令和3年からほぼ年1回となり年2回の除草ができなくなっている。
- Q 白浜海岸の砂の被害について、撤去の段取りを教えてください。
- A 基本的に道路面については道路管理者の県が対応している。風が強く砂が細かいのでビーチの適切な管理については市観光協会に依頼している。
- Q 下田土木事務所の予算状況は。
- A 昨年度は86.6億円、今年度は繰越しを含めて100億円を超えている。河津下田線のような大きな事業を抱えており、より多くの予算を頂いて一日でも早く事業成果を出していきたい。

7月24日（金）

■ 初川水門

<概要>

熱海港では「防災」と「賑わい創出」を基本理念に整備を進めている。防災面では平成29年の津波対策方針に基づき、防潮堤と河川水門を一体的に整備している。熱海地区の糸川・初川・熱海和田川の3河川の河口部に水門を設置する計画で、令和4年度から初川水門の工事を二期に分けて進めている。市街地中心で観光地であるため、騒音や景観に配慮した難易度の高い工事となっている。



<主な質疑応答>

- Q 基礎杭を打っているとのことだが、長さはどれくらいか。
- A 打ち込んでいる杭の延長は約23m。
- Q 転石が多かったとのことだが、どのくらいの量の石を搬出したのか。
- A 大型ダンプで十数台分搬出した。
- Q 街中での工事であり、ホテル等が数多く隣接しているが、騒音・振動に関する苦情等はないか。
- A 事前説明を丁寧に行っており、工事開始時間も9時以降にするなど配慮しているため、今のところ大きな苦情はない。