

令和4年3月4日

鈴木委員

私から大きく2点、ちょっと聞かせてください。この頂いた資料の中に入っていないものもありますが、ちょっとまとめとして何点か聞いておきたいと思います。

第1点は、予算の附属資料、資料9、15ページ、ここに緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化促進というのが書かれていました。約8,400余万円が書かれていると。私も前々からこのことについて一度お聞きしたいと思っていたので、いい機会だなと思ったものですから、聞かせていただこうと。

この中を見てみますと、私、実は何でこういうふうに思ったのかといいますと、熊本の益城町、熊本地震の現地を訪れて、何棟かもう本当に建物が倒れる寸前というようなところなのに、いまだに、そのときでも手当がなかなかなされていらないという建物を見かけました。周りの方に聞いても、国の法律もいろいろ絡んで、なかなか早々に対処できないというようなお話があったと同時に、市街地の中のメインの道路であるから、こんなのが倒れたらどうなるんだろうというようないい思いがあって、私もすごく気にはしていたんです。

ただ、質問に入る前に、この15ページの資料の中で、私、何点かちょっと質問させていただきたいのは、この中に書いてある第1次緊急輸送路1,500キロメートルと、(1)番、アの対象の中に書いてある県域を越えた広域ネットワークを形成する路線、それと(2)の対象の県が耐震診断を義務化とする区間。この3つは何が違う。言っている意味分かるか。あなた方が書いた文章だから分かるだろう。

建築安全課長

まず、資料のほうの最初のほう、第1次緊急輸送路1,500キロメートルのうちで、(1)の県域を越えた広域ネットワークを形成する路線というのは、県が神奈川県耐震改修促進計画の中で義務化するという事で定めさせていただいた耐震診断を沿道の建築物に対して、一定の建築物に対してですが、義務化することを規定するという事で、県の計画の中で4路線定めておりますけれども、定めさせていただいた路線が(1)の路線であります。

それから、(2)のほうの沿道建築物耐震化支援事業ということで書いてございますけれども、こちらのほうはそれ以外の路線ということで、1つ、アのほうは今言った県が定める広域ネットワークの政令市の区間の路線の部分です。それから、失礼しました、イの補助率のところを書いてある今、(ア)の話をさせていただいております。それから、(イ)のほうは、それ以外の路線で、市の耐震改修促進計画で、沿道の建築物の耐震診断を義務づけるために指定した路線のことでございます。

鈴木委員

今、課長さんが答えてくれたのが、半分、私、分からないけれども。要は、広域ネットワークを形成する路線というものに、これだけの金をかけてやりますよと。どうもあなた方が言っている1,500という第1次緊急輸送路だよな。

もうめちゃくちゃいっぱい書いてある、このところ。これみんな網の目のように入っているじゃない。これが要するに、例えばこの広域ネットワークのところにつながるというそういう論理と、この中に書いてある要するに何か一つでも詰まったら広域ネットワークの接続ができないというような、そういう可能性というのではないのかね。言っている意味分かりますか。

要するに、あなた方が言っている広域ネットワークという、今ここにあなたが書いた第三京浜だ、ああだこうだと書いてあるけれども、そこが例えば万が一、その他の緊急輸送道路というのが、そもそもが止まってしまったならば、ここにアクセスできないというような可能性があるだろうと私言っているんです。そしたら、これをやる意味ってどこにあるんだろうと。要するに、こうやってわざわざ分けることが、1,500キロ全部やればいいじゃない。何でここだけ広域化のためのこういうことをしなきゃいけない、これ国からの何か指示なり何なりがあるんですか。あなた方が決めたからと言うのかもしれないけれども。

実際の災害というのを考えてみたならば、一体となって、これだけ幅広を左は箱根から右側はずっと三浦半島のほうまであって、もっと上もあるものであるならば、この第三京浜や圏央道、国道1号線というようなものについて、いろんな網の目があって、そのところにアクセスできないという可能性なんか十分あるじゃないの。それどうするの、これ。ここだけ先にやって。

建築安全課長

この計画を策定する際に、今この沿道建築物の耐震化の制度に関しましては、平成25年に国の法改正で定めた制度でございまして、県では、その後、平成27年3月に耐震改修促進計画を改定して、そこに沿道の建築物の耐震化という考え方を含めて指定を入れてきたということになります。

その際に、県が定めるべき路線と、それから市町村が定めるべき路線ということで、そこは役割分担をさせていただきまして、県が定めるものに関しましては、首都圏、ほかの東京都ですとか、埼玉県、それから千葉県、それからあと政令市も含めてでございまして、九都県市で調整をさせていただきまして、骨格的な路線を定めるということで、県の場合は、東名高速道、それから国道1号、それから圏央道、それから国道16号ということで、縦と横それぞれ2本ずつの骨格的な道路を定めさせていただいたものです。

それ以外の部分につきましては、市町村の耐震改修促進計画を定めていただきまして、ネットワークを形成していきたいというふうに考えておりますけれども、何分1,500キロというかなり膨大な長さでございまして、こちらについてもまず計画の中で優先順位をつけて定めていっているというふうな状況でございまして。

鈴木委員

今の課長さんの答弁からすれば、それはあなたは理論上ではそうかもしれない。例えば、この1号線そのもの自体で、国道1号と書いてあったね。ここが万が一途中で切れた場合は、この方たちって、あとどこもアクセスできないじゃない。そういうことだよ、裏を返したら。

要するに、私が何が言いたいのかというと、こういう広域化という中で、あなた方は市町村と今言ったけれども、市町村はそんなことを理解、納得

するはずがないと思うよ。だって、人の生き死にに関わる問題だから、緊急道路は。その中で、この広域というネットワークを形成する路線だけというのを特化してこういう形でやるというのは、私はそもそもがこの緊急輸送道路ネットワークというのを持っていながら、そこに行く手段としてどのようにやっていくのかというようなことは、失礼ですけれども、これ私、質問したからこうやって出るけれども、一般県民なんて皆さん知らないですよ。そもそもが緊急輸送ネットワークはもうこんなにむちゃくちゃに網の目のように、正直言って全部の道路じゃないのかと私は逆に思ったぐらいだから、それをわざわざこういうふうにするということは、これ一体いつになったらこれ完成するのと、100%。

と、逆に私は思った。

そうなってくると、あなた方が言っている広域ネットワークということを使うのであるならば、例えば今言っている圏央道、東名、そして第三京浜等々にアクセスできるまでのその道路というような確保というようなことが、私は逆に、先に必要なんじゃないかと私は思ったのよ、特に。私なんかはもうこういう議論は本当は大前提として、大きな南海トラフなんか来てしまったらば、失礼ですが、この論議そのもの自体がとても無駄な論議になってしまうけれども、本来の災害という観点からいったならば、そこに向かう道路というようなもの、こことここだけはきちっと確保しておかないと、広域のところアクセスできませんよねという論議があってもおかしくないだろうという、それをどう考えますか。

建築安全課長

ちょっと私の説明があまりよくなかったかもしれませんが、広域ネットワークを形成する路線というところと、それからその他の路線、これは資料の一番下に書いておりますけれども、その他の路線ということで、ここはそれ以外の路線も対象にしているというふうなことでございまして、ここは個々のエリアごとになりますけれども、市町村の計画の中で広域の路線につながっていくような路線を指定していて、そこも耐震化の助成をしていくということになっております。

鈴木委員

課長、私、否定しているんじゃないんだよ。要するに、広域ネットワークというところにこれだけのお金を出して、またやると。下のどれだけの分配なのか、私、知りませんよ。アとかイは。アとイの分配の度合いは私も知らないけれども、私が言っているのは、広域というような形でこういう一つ分けてしまうと、全般の1,500なら1,500キロというものの中に、どこまで進んだのかということが分からなくなりませんか。

広域というのは、それは県で決めたんだからといえば、それもこれ以上ないけれども、本来の災害対策ということであるならば、その広域のところのネットワークにアクセスするところというようなことが、ここは基本的に大事なところだよというものは、ほかに1,500キロの中にあってもいいでしょうという論理よ。言っている意味分かりますか。あなたのことを私、否定しているんじゃないだよ、ここに書いてある。やっているとそのとおりだよ。だけれど

も、私は、大前提として、広域ネットワークというものにアクセスするところを持っておかないと、要するに西湘の方々等々から、要するにメインのところはいいですよ。メインというか、言っていた政令市等々の中心に全部入っているところは。ところが、今、箱根等々をひっくるめた国道1号線からどう出るとかというような流れから見たならば、もう一つを見ておかなきゃいけないんじゃないですかということをおっしゃっているという意味だよ。

それで、今、課長さんから頂いて、じゃ質問に入りましょう。そもそも沿道の建物と言うけれども、今おっしゃった、2つか3つに分けて聞いたほうがいいんだよね。広域ネットワークを形成する路線のうち、どれくらいの耐震診断が終わって、耐震がどれくらいできているのかということと、もう1つは、このところに出てきているアとイの中での耐震診断がどれくらいやれていて、そしてどれくらい耐震が終わっているのかというのは、どれくらいになっていますか。

建築安全課長

まず、3つ、ちょっとまとめた数字が。

鈴木委員

まとめちゃったの。

建築安全課長

ちょっと出ているのでお話しさせていただきます。

鈴木委員

いや、だから私はそこおかしいじゃないかと思ったんだ。どうぞ。

建築安全課長

指定した路線にある診断を義務づけられた路線に800棟ほどございます。そのうち診断自体が終わっているものが、約9割の700棟強あります。そのうちさらに耐震性があると分かっているものと、それから改修などで耐震性を確保されたもの、こちらが190棟ほどございます。全体としては今、耐震化率の進捗としては約26%程度というふうには把握しております。そのうち県が定めた県域を超える広域ネットワークの路線に関しましては、建物的には13棟でございます。

鈴木委員

ごめんなさい、もう一度。13、何が13。

建築安全課長

県が定めた、指定した路線にある対象となる建築物が13棟であります。それで、そのうち耐震診断が済んでいるものが9棟ございます。耐震性がありというものが4棟ということで、ここについては耐震化率は、県の指定したところだけですけれども、44%ぐらいというふうな状況でございます。

鈴木委員

課長がお話しいただいたのは、これは800という建物ですけれども、これは基本的には全部をひっくるめてというけれども、これだけの緊急輸送道路あって本当に800なの、これ。

建築安全課長

緊急輸送道路がありまして、そのうち耐震改修促進計画で緊急輸送道路のう

ちから指定した路線の沿道にある建築物を対象としてカウントしておりますので、800棟です。それを積み上げた数になりますので、800という形になります。

もう1つ大きな要素としては、この対象の建物につきましては、昭和56年以前の古い旧耐震基準で造られた建物になっておりますので、全体に並んでいる建物全部というわけではなくて、かなり対象が絞られてくると。さらに、一定の高さを有したものが対象になってきますので、今言った800というふうな数になっております。

鈴木委員

並んでいるから、それがうんぬんかんぬんと、ちょっと理屈が分からないんだよ。要するに、並んでいるから800棟等々でいいということだ。800棟という数になるということは、並んでいるところは、だからどうなのか、今お話あった。もうちょっと詳しく教えて。

建築安全課長

説明が、ちょっと申し訳ございません、適切でなかったのかもしれない。まず、対象となる建築物は、耐震改修促進計画の中で、第1次緊急輸送道路というのがベースになっておりますけれども、この中からセレクトした路線をそれぞれ市町村で必要な路線として指定しております。その沿道にある昭和56年以前の旧耐震の建築物で、なおかつ一定の高さ、これは道路の中心からちょうど45度の線を引いたものに引っかかるという、そういうふうな建物になりますけれども、そういったものが対象になっていくということなので、これはそれぞれカウントすると809、今ちょっと計画のほうなんですけれども、令和3年の6月時点では809棟ほどあるというふうな状態でございます。

鈴木委員

私はもう、ずぶの素人で、あなたが言っている角度がうんぬんかんぬんだとか私には分からないけれども。だけれども常識で考えたって、これだけの長い距離の緊急道路というようなものをあなた方が指定していると。あなた方が指定したことも私には分からないけれども、これだけの道路があると。その中で建物が倒れたならば大変なことになりますよということをした地図だよ。より分かりやすく私はお聞きしているつもりなんだよ。その中であなた方が、ある選ばれたものがこういう角度の中から出てきて、うんぬんかんぬんとして出てきている。

ところが、申し訳ないけれども、そんなことを県民に言ったって分からないかもしれないよな。県民にそんなことを言ったって、何棟でもって、こうやってセレクトしたのが800ですよというのは、分からないと私は思っています。

その中で、そもそもが、この緊急道路そのもの自体というのは、とても私、危険だなと思ったというか、本当に怖いことだなと思ったんですけれども、国道1号線そのものの中でも、これ何棟かのあれが、例えばあなたの場合はこれ以上細かい、このエリアにはどれぐらいあるかと私もお聞きするのは酷だから、800棟あると、じゃそれは分かりました。800数棟だと。だけれども、私この地図を見て一番心配したのは、国道1号線の沿線の中で万が一どこかでもって倒れてしまったら、ライフラインってどうなるんだろうなど。ある意味でライフラインでしょう、これ。いや、水とか何とかということ以外で、と私は思

ったわけよ。

そうすると、基本的に出てきているこの道路図というようなものは、ある意味で私も今回調べて出してきた。でも、ほぼこれ広報としてこのような形で緊急道路というようなものは、県民の方も本当にこれ知っているのかね。要するに、こういう路線が緊急道路になっていますよと。よく見てみたら、考えてみたら緊急交通路指定想定路とも重なって、ピンクとこのブルーというのが重なっているところは、そっくりであるわけじゃない。これ見た限りでは、万が一あなた方が言っている45度なら45度の角度の中に入らなかったものが倒れたときは、これ大変な事態に私はなるだろうと。そこから先はもう、くらし安全防災局の災害対策か何かとなってくるんだったら、私もこれ以上言わないけれども。

だから、これは一度やっぱり県民へのきちっとした広報等ともひっくるめて、要するに県民に知らせるという努力をしておかないと、失礼ですけれども、これ本当にこれからある意味で30年以内に70から80という数字も出ているわけだから、そういう中の周知徹底というようなことは、県土整備局としてやるべきだと思いますけれども、いかがですか。

建築安全課長

まず、緊急輸送道路全体の周知徹底というお話かと思います。今ホームページですとか、そういうところには出ているとは思いますが、今のこの耐震改修促進法の中の沿道建築物の関係につきましては、基本的には第1次緊急輸送道路の中から一定のものをセレクトして指定していくというふうな状況でございます。その計画については、県も持っていますし、それから県内33市町村全部、一応計画を策定していますので、例えばどこが耐震診断を義務づけられた路線なのかというふうなものに関しましては、それぞれの計画を見ないとなかなか分からないというふうなことはございます。

ですから、そこは今回計画改定の中で参考資料の中で、細かくはないんですけども、神奈川県全域の地図の中に少し指定されている路線ですとかを載せさせていただいた絵をつくらせてはいただいているんですが、確かに細かいところが、じゃ自分の家のところを通っているのかとか、その辺は分からないということがございますので、そこは少し工夫して、全部見なきゃ分からないというふうな状況にはしないよう、県民の方も見やすいような工夫を考えていきたいというふうに思います。

鈴木委員

課長の今の答弁で、私もこれで止めておくけれども、私はこれ見ていて、やはり益城町に行ったときに、本当に道路が寸断されたら、本当にとんでもないことが起こりますよと。だけれども、私、最初から申し上げたとおり、これがもし津波だとか、もうそれこそ震度7とかとなっていったら、もうここでの論議をどれだけしてみてもしょうがないと私は思うんだけど、せめてやはり道路として、ここが県として大事になっていて、ここは必ず通さなきゃならないという形で一生懸命やっていますと。それだけ大事な道路なんですよということを知らせていくことが、例えば何人かの方も言っていましたよ。この前お邪魔したとき、こういうビルって大丈夫なんですかという、古そうですねと

かという。そういうものは皆さん、少しずつやっぱり不安に思っているんじゃないんですよ。そういう流れの中の逆に後押しにもなっていくだろうと。

また、私は先ほどからの二十数%ということについては、これについては私はコメントはありません。本当に御苦労の中で、いろんな要するにお一人お一人にと、経営者の方等々、ビルの所有者の方々に当たってくださっている御苦労は大変だろうというふうには私は思いますけれども、どうか県民の方へのこういう一つの周知というようなものについては、ぜひともよろしくお願いを申し上げたいというふうに思います。

その中で、私、もう1つはDXについて、ちょうど令和元年6月の定例会でちょっと県土整備局の皆さんのお力を頂いて、質問をさせていただいて、アプリを使って道路をあれするというシビテックという言葉が議場でちょっと語らせていただいて、本当に道路管理課長をはじめ皆様方に大変な御尽力を頂いて、私もユーチューブに上げさせていただいて、大変な反響を頂いております。他県からもちょっと、どういうことですかというお問合せを頂いて、本当に皆さん方、道路関係の皆さんには、ここで心より感謝申し上げたいというふうに思います。

その中で、私はもう1つは、これからやっぱり時代が専門職の方々の人数も少なくなっていく、少なくなっていくじゃない、失礼しました、なかなか要するに、ベテランの方が若い方への技の伝達また習熟というようなことも難しくなっていく時代を迎えたと巷間は言われている。

その中で、やはり私はDXについては、もうちょっとやっぱり取り組んでいただければというふうに思って、当然もう県土整備局ですから、予算を私が拝見してみても、DXなんて出てこない。それはそうですね。日常、本当に皆さん方がインフラをちゃんと守ってくださっている予算で精一杯だということで、私の質問も少しまたあまり跳びはねた質問にならないようにさせていただきたいと思っておりますが、一つまたDXに対して道路についてはもう本当にスマホ、もう全国を先駆けた形でもってやっていただきました。本当に道路損傷システム、ありがたいことだと思っておりますけれども、現在の道路以外の分野でのDXの取組について、ちょっと教えていただけますか。手短で結構です。

技術管理課長

県土整備局では、職員の日常業務ですとか、事業の実施、建設工場の現場などでDXに取り組んでおります。

まず、職員の日常業務に関しては、各土木事務所にドローンを配備いたしまして、様々な業務に活用させていただいております。次に、事業の実施におきましては、管理いたします河川ですとか、海岸におきまして、航空機によりまず航空レーザー測量を用いまして、効率的な維持管理を行っております。また、建設工場の現場におきましては、施工に必要な3次元データを建設機械に読み込ませまして、このデータを基に機械を制御いたしまして、効率的に作業するICT施工に取り組んでおります。

鈴木委員

それも河川の、航空機を使ったレーザー、多分レーザーで測量するということがなんだろうと思うんだけど、そのところに入っちゃうと時間もなくてしょ

うから、ちょっと今日は、まずは事務所では、さっきおっしゃっていたドローンですか、UAMというけれども、その件について少し話しさせていただこうかなと思うんですけれども。これ、各事務所には、どのように何台ぐらいずつ配備されているのですか。

県土整備局企画調整担当課長

県土整備局では、令和2年度に土木事務所や治水事務所など、全ての出先事務所に各2台ずつ、ドローンを配備しているところでございます。

鈴木委員

その活用は。

県土整備局企画調整担当課長

ドローンの目的は、土砂崩れであったりとか、あるいは切り立った崖の上とか、ふだんはなかなか人の足を踏み入れるのが困難な場所、こういった場所を確認するのに非常に有利だというふうに考えております。

最近の、一番直近の、様々日頃から業務には使っているんですけれども、最近の活用事例、トピックとしては、県土整備局の訓練、震災対策訓練ということを行っておりますが、今年1月に行った訓練では、相模川に架かる橋梁、これが被災したという想定をいたしまして、そこを現地で職員がドローンを操作して飛ばす。その上空から撮った画像を、現場から事務所であったり、あるいは県庁であったりにもうそのまま配信をすると。さらに、県庁からは、その配信映像を基に、少し指示をいろいろ出すということを直接やり合うと。こんなことも今回やらせていただいているということでございます。

鈴木委員

これ全天候型のドローンなの。

県土整備局企画調整担当課長

すみません、気候についてはちょっと把握し切れておりませんが、やはり小型のドローンなので、風が吹くと少し飛ばすことができない。ですので、無風とは言いませんけれども、そこは風のあまり強くない状態で飛ばすということになります。

鈴木委員

幾らぐらいなの、それ1台。

県土整備局企画調整担当課長

2つの機種を整備しております、1つは少し大型ですけれども、1キロ弱、900グラムぐらいの大きさのものでございます。もう1つは、200グラム以下の小型のものでございます。金額としては、大きなものが機種としては、おおむね20万円程度です。小型のものについては、おおむね5万円程度の機種でございます。

鈴木委員

課長、何で今、全天候型ですかと聞いたのかというと、基本的にもうちょっと高いドローンであれば、風速6メートルまで飛ばすことできるんですよ。今のあなたの話だと、いや、風速6メートルというのは何なのかというと、ヘリコプターは飛ばないんだよ。ところが、ヘリコプターは飛ばないけれども、ドローンがいけるというようなものなんだと私は思います。これは専門家じゃな



いので、私も分からない。一応、私なりに県議会の中ではドローンの活用を提言してきた。

その中で今、全天候型というのがあるならば、こういう安いドローンを使ってやっつけていっちゃるというんだったら、私はそれはそれでもって否定もしなきゃ何もしないけれども、もうちょっと活用の仕方、ドローンを使って、DXの時代なんだから、ドローンっていっぱい私できるんじゃないかと思うんですよ。例えば、たしか何か先般も、もう南箱道路はできましたけれども、南箱道路の前のおきの土砂崩れって、たしかドローンを使って復旧についてのものをやったりなんかしていっちゃいますよね。

私は、この中でもって、何で全天候型なんですかと聞いたのかということ、特に例えば先ほどから出てきている河川の問題とか、またダムの問題とかというようなことについては、要するに台風でとてつもない風が出ているときは別ですけれども、やはりそのときこそ、そして災害前と災害の後というようなものは、ある意味でもっと性能のいいドローンというのを使えば、DXの考え方で私、まるで違ってくるんだと思っていますわけ。

先ほどから、例えばダム放流等々なんかについても、大雨だった場合のときについて、やっぱりそれなりに100万円や、もうちょっとはするけれども、そういうドローンというのは今もう活用はごく当たり前の時代にやっぱりなっている。その中では、やっぱりこういう活用の仕方について、しっかりもう一度やっぱり対応していくべきだと思いますけれども、いかがですか。

県土整備局企画調整担当課長

委員の御意見のとおりだと思います。我々も令和2年度に、一応はドローンを整備させていただきました。多分これからもいろいろ技術革新ってどんどん進んでいくんじゃないかなと思います。ですので、そういった新しい技術はやっぱり常々注視していかなきゃいけないと思っていますし、必要な状況に応じて新しいものをできるだけ取り込められれば、そういった形でやっていきたいと考えております。

鈴木委員

また、追いかけるようで恐縮ですけれども、このドローンを使える人ってどれぐらいいらっしゃるの、事務所に。

技術管理課長

正確な人数までちょっと申し上げられないんですけども、おかげさまで各事務所にドローンを配っていただいたおかげで、操作をする人数が大分増えてまいりまして、事務所で独自に研修会みたいなのを開いて練習したりですとか、あと私ども技術管理課で主催して、ドローン操作の研修なんかをやっておりますので、もう数十人レベルでは操作できるような状況になってきております。

鈴木委員

課長さん、ドローンは私も運転できますよ、申し訳ないけれども。私、そういう意味じゃなくて、これからやっぱり高度になっていったときというのは、それなりのスキルが必要じゃない。私はそのことを言っている。例えば、先ほどから出てきている、企画調整担当課長がおっしゃっていた20万円ぐらいになると、そうそうやっぱり重いドローンというのは飛ばすことってなかなか難し

いですよ。4万円か5万円、ヨドバシとかビックカメラに行って買って、普通に飛ばすんだったら誰でも、誰でもといったら怒られちゃうけれども、普通に庭先等々で飛ばすんだったら誰でもできると。

私が心配しているのは、これからそういうDXの時代というのを先取りして、まず第一は、例えば職人さんのレベルの場合、要は早い話が、例えば災害復旧現場にドローンを飛ばすとかとなってくると、これ失礼ですが、どこかの会社等々に委託しなきゃならないかもしれない。そんなこと、これから起こる可能性もある。そういうときの例えば一つの形というか、システムというのは、私きちんとしておくべきだというふうに思うんですよ。

同時に、やっぱり職員の方々も、今おっしゃった、ただ飛ばせるというんじゃないで、そういう具体的な、要するにもっと大きな、これからDXのほうに向かっていて、そういうドローンを使っての本格的なそういう時代というようなものを迎え撃つ、ある意味では失礼ですが、スマホでやっていただいたときにもZ世代の方が出てきて、いろいろやっていただいたんですけども、そういう方々を中心とした、一つまた勉強みたいなものをしっかりやっていくべきじゃないかというふうに思いますけれども、いかがですか。

技術管理課長

現在も研修については、精いっぱいやらせていただいているつもりですが、御意見を頂いたように、さらに積極的にドローンの操作が、できれば各事務所で何十人もできるぐらいの規模になるように努めていきたいなと思っております。

鈴木委員

あともう1つ、もうちょっと時間あるのであれなんですけど、私は空のドローンってもうそろそろ終わりだと思っているんですよ。これから皆さん方、取り組まれると思うんですけども。やはり、なかなか水中ドローン、これはもう県議会でもお話ししましたが、水中ドローンということの活用というのは、今後やっぱりぜひとも考えておいていただきたい。

何なのかというと、例えば災害が起こった、また河川もそうだと思いますけれども、何か流された。中に何かがあるんだろうといったときに、人が行けない。そこでまた水中のドローンぐらいですと、海底でもって100メートルぐらいまで行くことができるんですよ。4,000ルクスといったと思ったな、たしか。ちょっと数字が違ったら許していただきたいと思いますが、それだけ光がもう相当入るようになっていて、例えば海なんかでも、人間がなかなか入り込めない、船が行けないというようなところを水中のドローンという活用というのはもう、一つあるという時代を迎えているというふうに思いますので、一つまたそんなことも考えておいていただければというふうに思います。

まとめに、今後DX、今はドローンのことだけお聞きしましたが、今後DXの推進に向けて、局としてどういようなことを考えていらっしゃるのか、ちょっと御意見を頂ければというふうに思います。

技術管理課長

建設業は、先ほど委員もおっしゃられたように、労働力の減少というのが最大の課題なのかなというふうに思っています。現在、国を挙げまして、労務単

価の引上げですとか、週休2日の導入などで、労働環境の改善に取り組んではいますが、就業者が増加するというまでには至っていないと思っております。そこで、人手不足を補うために、作業の効率化や省力化で生産性を上げるという行為が必要だろうと思っております、そのためにはDXは重要な取組だというふうに思っております。

また、このDXに取り組んでいくことによりまして、危険、汚い、きついと言われていた建設業の職場環境も改善されまして、若者にも興味を持ってもらえるような、そういった産業に転換していくことにもつながっていくというふうに考えております。

鈴木委員

逆に、局としては何か勉強会等々とかと、DXに向けてやっていくとかという手はないんですか。

技術管理課長

現在も、先ほど申し上げましたとおり、ドローンの操作研修ですとか、あと今後、建設の図面に関しても、今は紙の上で2次元に書いているような図面です。それをCADシステムに変えているんですけども、これからはそれも3次元になってくるような時代がもうすぐそこまで来ています。そういったことなども踏まえて、人材育成にも取り組んでいきたいと、DX人材の研修も行っていきたいというふうに思っております。

都市部長

今、委員お話ししたようにドローン、今、課長から申し上げたように建設現場のICT、DXを進めていくというのはもとより、様々お話のあった建設に関わるドローンなり、水中のお話もありました。そういったもろもろの分野別の話、個々に今、各セクションで取り組んでいますけれども、少しこれ総体として県土整備局として、DXのしっかりとした骨太の柱を定めていこうということで、これは局長からも指示がありまして、県土整備局で特別なプロジェクトチームを立ち上げて、DXに係る県土整備局として目指すべき姿、そういったもの、局版のものを少し仕上げているかなということだと思っております。

もう現在は、庁内でも、それこそZ世代ではないですけども、そういった取組に明るい方々も含めて、しっかりとそういったものを議論し、取りまとめたいというふうに思っております。

鈴木委員

わざわざ部長さんからお話があつて、ありがとうございます。私、まとめとしてお話ししておきたかったのは、何でこれを取り上げたのかということ、やっぱり先般来、この週休2日制の問題、またいろいろ先ほどおっしゃった3Kの問題、いろいろありますけれども、例えば道路一つ取ってみても、例えば河川の見回りなんかについても何人かで行かなきゃならないのを、空を飛ばせばそれで済むというような時代を本当に迎えていて、先ほどあちらの課長さんが航空機を使ったレーザー、3Dでもって全部どのようになつたら、どれぐらい、ひよっとしたら下に草がいつぱいたまっているかもしれないということまで全部分かると。

そういう時代まで来ているのであるならば、もっともっと力を入れることに

よって、一時的にコストというのはかかるかもしれないけれども、人件費を考  
えてみたら、Society 5.0の時代を迎えると黒岩さんなんかも時たま  
言っているわけだから、そんな流れの中ではやっぱり県土整備局として一つ、  
また取組を一步進めていただければというように思うのと同時に、先ほどちょ  
っとダムの話と河川の話もしましたけれども、もうリアルタイムでもしあれだ  
ったら先ほどの放流の問題なんかについても、これくらいの水がもうやばいぞ  
と、先ほど言いましたけれども、台風等々だと飛ばせませんけれども、ヘリコ  
プターは飛べなくてもドローンだったら飛ばせるという、そういう雨量だっ  
たりなんかしたときには、ひょっとしたらば物すごいツールになるかもしれない。

そんなことも入れて、ぜひとも県土整備局のDX化、これで全国に先駆けた、  
また建設の取組をぜひともお願いを申し上げたいというふうに思います。常日  
頃、本当に皆様方の見えないところでのインフラに対する対応について、心よ  
り感謝申し上げたいというふうに思います。