

令和 8 年 8 月 19 日
(2026 年)

常任委員会行政視察報告書

委員会名	建設環境常任委員会
視察委員	委員長 高村 将敏 副委員長 白石 透 委 員 益田 洋平、西岡 友和、玉井美樹子、川田 尚、 今西 洋治、小北 一美
視察期間	令和 8 年 7 月 27 日（月）から 7 月 28 日（火）まで 2 日間
視察内容等	1 視察先及び調査事項 1 日目 千葉県千葉市 ドローンを活用した大規模雨水貯留施設の点検について 2 日目 静岡県浜松市 ゾーン30プラスの整備について 2 調査の概要及び意見（千葉市） (1) 千葉市の主な事業概要 ア 大規模雨水貯留施設のドローン点検を実施するに至った経緯 標準耐用年数である50年を経過する管路施設が急激に増加していく千葉市においては、それら管路施設の中に、管内の流量が多い箇所、水流が早い箇所、常時滞水している箇所など、従来の潜行目視やテレビカメラによる点検、調査が困難な箇所があることが課題となっていた。 これらの課題や令和 7 年 4 月に行った民間企業によるドローン技術の実証実験へのフィールド提供から得られた成果を踏まえ、千葉市トライアル発注認定事業を活用して宮崎雨水貯留幹線のドローン点検を実施し、実用性や有効性の検証を行った。 イ 千葉市トライアル発注認定事業について 千葉市内の中小企業等が提供する優れた物品やサービスを千葉市が認定し、販路開拓を支援すると共に、認定商品の一部を市が試験的に購入し評価する制度。 本事業で認定された、飛行型の小型ドローン「I B I S 2」を活用し、点検を行った。

ウ 点検の成果と今後の展望

目視点検が困難な管路上部には 10cm まで接近できるなど、これまで人が立ち入ることが困難であった箇所の点検が可能となった。令和 8 年度からは雨水貯留管の点検にドローンを導入する予定である。

(2) 主な質疑内容

担当者から説明の後、委員から次の質問があった。

ア 活用したドローンの性能及び操作難易度

イ 管路調査に対応可能なドローン技術を保有している民間事業者の把握状況

ウ ドローンによる臭気測定の実現可能性

エ ドローン点検を通して得られた知見や技術の継承手法

オ 人による目視点検とドローン点検との作業時間の比較

カ 浮流式ドローンの活用実績

キ 画像解析ができるソフトウェアの導入予定

(3) 委員会としての所感

本視察で学んだ千葉市のドローンを活用した雨水貯留施設点検は、老朽化が進むインフラの持続可能かつ安全な維持管理における先進事例であった。

同市では、水流や滞水により従来の潜行目視や TV カメラによる調査が困難な箇所に対し、民間企業への「実証フィールドの提供」や「トライアル発注認定事業」を巧みに連動させ、国産の超小型ドローンを用いた点検の社会実装をスピーディーに推進。さらに、国が目指す「管内 No Entry」の実現を見据え、現在は国交省のプロジェクトに参画しながら、ドローン撮影と AI 画像解析を組み合わせた詳細な点検手法の確立に向けて挑戦を続けている。

本市においても、下水道インフラの老朽化対策と現場作業の安全性確保、そして限られた人員での効率化は避けて通れない最重要課題である。千葉市のように、行政が主体的に民間企業の先端技術を呼び込み、その育成と地域課題の解決を同時に図るプロセスは非常に参考になった。本視察で得た知見を基に、本市における DX 技術の積極的な検証、導入及び効果的な維持管理手法の確立に向けて、今後議論を深めてまいりたい。

(4) 各委員の所感

ア 下水道管路には、点検調査が困難な箇所があるため、飛行式ドローン等の新技術に着目し、人が立ち入ることなく、効率的かつ安全な点検、調査を行うために、地元企業が開発した小型ドローンを実証的に用い、点検手法の構築や管路の維持管理の高度化を図っていた。一方で、ドローンの飛行時間の短さやクラック幅の計測や損傷箇所の位置特定など、詳細調査には対応できないなどの課題があり、今後の技術の向上次第で、その有用性が期待できると感じた。

イ ドローンによる調査は人が入らないというのは、安全であるかもしれないが、これまでの技術や技能をどうにかすかというのが、これからの課題のように感じた。また、バッテリーの持ちの改善などが今後の課題ではあるが、民間企業との連携でできることを連携することや認定商品としていくのが興味深い点であった。

ウ 雨水貯留施設や下水道管等にかかわらず、インフラの整備や維持管理には各自治体とも同様な課題を抱えており、ドローンを活用した千葉市の先進事例は、本市でも参考になるが、現状では実証実験の域を出ない感がある。

ただ、国交省の「管内 No Entry」の方針もあり、本市としては、千葉市を含め他市事例の研究と把握は引き続き積極的に進めていくべきと考える。

3 調査の概要及び意見（浜松市）

(1) 浜松市の主な事業概要

ア ゾーン30プラスの整備に至った経緯

浜松市では、従前より人身交通事故件数が多いことが課題となっており、平成27年度からスタートした「ワースト1脱出作戦」により、人口10万人当たりの人身交通事故の発生件数は約4割減少したが、令和6年時点で人口10万人当たりの人身交通事故件数は政令指定都市中ワースト1の状況のままであった。そこで、事故全体の約7割を占めている追突、出会い頭事故の対策をより効果的、効率的に実施するために、国からも推進されていたゾーン30プラスの整備に着手した。

イ ゾーン30プラスの整備状況

令和8年3月末時点では、9地区を指定し、うち7地区の整備が完了している。令和8年度の計画では、新たに8地区を指定し、8地区の整備の完了を目指している。

ウ 地域住民や通行者からの評価及び反応

ゾーン 30 プラス整備後に現地確認会を実施し、参加者からは「スムーズ横断歩道、交差点ハンプを設置した箇所は、車両の通過速度の低下を感じる」などの声があった。

エ 今後の展望

既存のゾーン30エリアを全てプラス化し、生活道路の事故削減、歩行者の重傷事故防止に引き続き取り組んでいく。

(2) 主な質疑内容

担当者から説明の後、委員から次の質問があった。

ア 物理的デバイス設置による通行車両の損傷や騒音の問題

イ 物理的デバイス設置による自転車等への影響

ウ 警察との連携

エ 整備期間

オ 地域からの要望

カ 整備対象区域の選定

キ バリアフリーの観点からの整備検討

ク 物理的デバイスの更新頻度

(3) 委員会としての所感

本視察では、高い自動車依存度を背景に、生活道路における出会い頭事故の削減が課題となっている浜松市において、その対策として進められている「ゾーン30プラス」の整備状況を学んだ。

特に注視すべきは、ハンプやスムーズ横断歩道といった物理的デバイスの設置により、車両の走行速度を有意に低下させ、交通事故の減少という確実な整備効果をデータで実証している点。

また、設置に伴う騒音や車両への損傷といった懸念に対し、地域住民や警察と約1年を掛けて丁寧な合意形成と意識啓発を図るプロセスを確立していることは、施策を円滑に進める上で極めて重要であると感じた。

本市においても、通学路や生活道路における歩行者の安全確保は最優先で取り組むべき課題である。単なる速度規制にとどまらず、地域住民の主体的な参画を促しながら物理的デバイスによる実効性の高い対策を融合させる浜松市の手法は、今後の本市の交通安全対策において大いにいかされるべきものとする。

今後は本視察の成果を踏まえ、関係部局や警察、地域との連携を一層密にし、本市の地域特性に即した安全な道路環境の整備推進に向けた

議論を深めてまいりたい。

(4) 各委員の所感

ア 人口10万人当たりの人身交通事故件数が政令指定都市中全国ワースト1の状況であったことから、歩行者の安全を確保するためにゾーン30プラスの整備に至った経緯があるとのこと。整備においては、交通分析調査により整備前後の交通事故件数や車両速度の変化等の効果を定量的に確認できること、また地域住民と警察との合意形成が必要であり、整備には1年程度かかるものの、住民の交通安全意識の向上につながっており、大変有用な取組であると感じた。

イ 交通事故をなくすことを目的としたゾーン30プラスの取組は、吹田市の生活道路などでも、いかせることが多いと思った。導入当初からすると、道路の構造の問題も解消されていて、住民と話し合いを進めているというのが、手法としても学びだった。今後、スムーズ横断歩道やバリアフリーの観点、例えば視覚障がい者用のエスコートゾーンなどと併せての取組へと発展していけばいいと思う学びであった。建設環境常任委員会での質疑や、取組にかしていけたらいいと思う。

ウ 本市でも、同整備には市民や自治会などから要望や整備を期待する声はあるが、「総論賛成、各論反対」となり、結果として進捗していないと思われる。ハンプ等の物理的デバイスの設置には、費用面や警察等道路管理者の理解のほか、何より地元住民の合意が得られ難いことが課題と思われる。本市としては、浜松市の取組を参考にしつつ、まずはゾーン30プラスの有用性を広め、共有することから始めるべきだと考える。