

都市・環境常任委員会

(平成29年2月1日)

○ 村山繁生委員長

それでは、ただいまから都市・環境常任委員会を開催いたします。

本日のスケジュールでございますが、まず、休会中の所管事務調査といたしまして、都市整備部が所管いたします橋梁の耐震化対策についてを取り扱っていきたいと思います。また、その後、生活に身近な道路整備事業の状況についての協議会開催の申し出がありますので、これについて説明を受けたいと思います。最後に、平成28年12月23日に開催されました議会報告会でいただいたご意見等について確認と整理をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、事項書に基づき休会中の所管事務調査といたしまして、橋梁の耐震化対策についてから取り扱ってまいります。

まず、部長より挨拶をいただきます。

○ 山本都市整備部長

おはようございます。都市整備部長、山本でございます。

所管事務調査として橋梁の耐震化対策についてご説明させていただきますので、よろしくお願ひします。

それと、昨日、夕刻なんですけれども、国のほうで第3次補正予算が成立したという関係のところ、内示のほうをいただきました。市費のほうにはなかったんですけど、北勢バイパスに3.5億円、国道477号湯の山街道のほうで1.5億円の補正予算がついたというお知らせを頂戴しました。詳細の部分については、まだ資料をいただいただけでちょっとわかっておりませんが、懸案となっている北勢バイパスの整備がさらに進むという方向にはなったということをご報告申し上げられるところでございます。また、この辺について種々ご報告申し上げたいと思いますので、ひとつよろしくお願いいたします。

○ 村山繁生委員長

ありがとうございます。

それでは、橋梁の耐震化対策について資料の説明を求めます。

○ 石田道路整備課長

道路整備課長の石田でございます。私のほうからご説明させていただきます。よろしくお願ひします。

それと、ご説明に先立ちまして、平成29年1月14日からの大雪がございました。私どものほうでお答えをさせていただきました。多くの議員様のほうからご心配、ご協力をいただきましてありがとうございます。なかなか至らんところもあるんですが、こういったことをよい教訓にして、少しでもまた対応を改善していこうと考えておりますので、また、ご理解と支援をお願いしたいと思います。ありがとうございます。

それでは、ご説明に入らせていただきます。

きょうはタブレットをお使いということで、都市整備部所管事務調査というところを開いていただいたものになります。よろしくお願ひします。

1ページはねていただきまして14分の2でございます。ここに目次が出てまいりましたけれども、きょうは、まず1項目に本市における耐震化の現状ということで、耐震化から見た橋梁の分類であるとか選定について、それから、そういった基準になります道路橋示方書、いわゆる耐震の基準の変遷等についてもあわせてご説明をさせていただきたいと考えております。

二つ目には、耐震化対策そのものにつきまして、写真も使いながらご説明をさせていただきたいと思ひます。

そして、最後に三つ目には、長寿命化計画と耐震化対策ということで、本市におきましても橋梁の長寿命化修繕計画を立てておりますが、そういったものとのかかわりや考え方についてご説明をさせていただきたいと考えておるところでございます。

1枚先に行っていただきまして、14分の3ページでございます。本市における耐震化の現状でございます。

四日市市では、耐震化につきましてはこれまでも跨線橋——鉄道をまたぐ橋——、それから跨道橋——道路をまたぐ橋——、緊急輸送道路にある橋梁を優先的に耐震化を進めさせていただいてきました。近年ではそういった跨線橋、跨道橋の耐震化に一定のめどがついてきたということで、そのほかの重要な橋梁についても耐震化に取り組み始めておるといふ状況でございます。

1番のところでございますけれども、耐震化の耐震橋梁ということで、実は、後で詳しくご説明はさせていただきますが、阪神・淡路大震災で、先般の東北もそうでしたけれど

も、古い耐震基準、これは昭和55年以前より前の基準が非常に多く被害を受けたということがございまして、そういった橋梁を対象としまして、次のようなものを重要な橋梁ということで選定させていただいています。

一つ目には、先ほど出ましたけれども、鉄道をまたぐ橋梁、いわゆる跨線橋、二つ目は道路をまたぐ橋梁、いわゆる跨道橋です。三つ目には、先ほど同様、緊急輸送道路にある橋梁、これが特に重要であるということでやってきました。そして、あと、耐震化対策を進めるに当たっては幹線道路にある橋梁、それから、橋長15m以上の橋梁が大事だということで整理をさせていただいております。

この橋長15mというところがございますけれども、一般的に、例えば落下も橋長が長くなってしやすかったり、応急復旧は、橋長15m以上では非常に難しくなったりということで、橋長15m以上の橋梁については対応しておく必要があると整理されているという考えが一般的でございまして、こういう形で含めさせていただいているということでございます。

1枚またはねてください。14分の4ページでございます。

そして、橋梁の分類になります。市の橋梁は全体で今1133橋ございますけれども、先ほど申し上げました跨線橋から橋長15m以上の橋梁までの5種類の橋梁が、それぞれ跨線橋は12橋、道路をまたぐ橋梁が13橋、緊急輸送道路にある橋梁が6橋、幹線道路にある橋梁が193橋、15m以上が71橋という状況になってございます。これ全部合わせますと295橋、市内にあるという現状でございます。

ここで、一つポイントなんですけど、下の写真にもございますけれども、BOX構造、四角い一体となつてつくられたもの、これは2m以上のものは橋梁としてはカウントさせていただいておりますけれども、耐震ということになりますと、こういった一体構造になっておりますので、通常耐震化の対象とは含めないということになってまいります。そうしたことから、このBOX構造が295橋のうち22橋ございますので、耐震化の対策橋梁としましては273橋あるということになってまいります。真ん中の緑の表記、273橋という形になってまいります。

引き続きまして、1枚はねていただきますと、その重要な橋梁はどういうものかと、代表的なものを少し写真を上げさせていただきました。左上ですけれども、塩浜の跨線橋になります。近鉄線、それからJR線——これは実はJRの貨物線でございますけれども——をまたぐ橋梁ということになります。右側は馳出の跨線橋、非常に径間が長いものとな

っておりますけれども、これも同様に近鉄とJR貨物をまたいでございます。

2列目に行っていただきますと、左側は、これは三岐鉄道をまたぐ橋梁でございます。曉学園前の駅の横側になりますけれども、萱生の跨線橋、そして、右側は桜台1号橋でございますけれども、これは東名阪自動車道の上をまたいでおる跨道橋ということになってまいります。

あと、下の2橋は代表的な着手させていただいています橋梁を上げさせていただいています。日永八郷線の生桑橋、幹線道路でもあり、15m以上ある橋梁でございます。慈善橋につきましては、金場新正線にかかる4車線ある幹線道路の橋梁ということになってまいります。

次に、14分の6をごらんください。耐震の基準についてご説明をさせていただきたいと思っております。

実は、こういった耐震基準は、過去から大きな地震がございますと改定されてきた、いわゆる経験をもって変遷を遂げてきている基準でございます。一番左にそういった原因となる主な地震を上げさせていただいて、基準が変わってきたということを示させていただいている資料となっております。特にここで注意というか、ご説明させていただきたいのが宮城県沖地震、真ん中にごございますけれども、昭和53年にごございました。この地震におきまして、昭和55年にいわゆる基準の道路橋示方書が改定されてございます。

先ほどもご説明させていただきましたが、阪神・淡路大震災を含め大きな地震、今回の熊本地震なんかもそうなんです、この昭和55年の基準を満たしているかないかで被害の出方が大変大きく違ってございます。これは、例えば建物でいいますと建築基準法が昭和56年6月に改定されておりますけれども、これも宮城県沖地震を受けて大改定があったわけなんです、建物の今まで耐震化ができていないという判断もこの昭和56年の6月以前、以後というところで区分けしてあったこと、これは広く知られているところなんです、橋梁につきましても、同じように昭和53年の宮城県沖地震が大きな契機になっているということになってまいります。これ以降、昭和55年の基準でつくられた橋については、一定の耐震の機能を持っていると評価しているところでございます。

その後でございます。平成7年に兵庫県南部地震——阪神・淡路大震災——がございまして、このときは初めての内陸型の直下型地震による地震動が公表されておりました、改定されております。現在、東北沖のいわゆる軽微な改定もございましたけれども、今最新の耐震基準となりますと、この阪神・淡路大震災のときの基準がまずもって最新の

ものだと、一番強いものとなっておりますというような状況でございます。

じゃ、次に14分の7ページでございます。

それでは、273橋、重要な耐震化の対象橋梁があるをご説明させていただいたんですが、どうやってそういった中から進めるのかというところをご説明させていただきます。

まず、大きな一つの要素としまして、流れ図に沿って説明させていただきますが、まず、一番大きな要素としまして、先ほど申し上げた昭和55年以降の耐震基準なのかどうかというところで大きく変わるところでございます。

四日市市内には273橋のうち、昭和55年より前の耐震基準でかけられた橋が207橋ございます。そして、昭和55年以降の耐震基準でかけられた橋梁が66橋あるということでございます。この赤字で記させていただいています26橋でございますけれども、昭和55年以降ではございますけれども、耐震化の要素の強いものなんかを中心に、以降、平成8年基準以降で、新設も含めまして、いわゆる最新の基準を満たした橋梁が26橋あるということで示させていただいております。

そして、戻りまして、昭和55年より前のいわゆる耐震化対策が必要であるとしております橋梁のうち、次にどういう振るいにかけるかと申し上げますと、次の要素でございます。橋脚を有する橋梁なのか、橋脚を有しない橋梁なのか、いわゆる1径間、川であれば、右と左に土台を持って1径間に飛んでいる橋なのか、間に足を持って支えておる、おおよそ長い橋はこういう構造になるんですけども、今までの経験からいいますと、そういった足を持った足の部分で揺れ幅が大きくなって落ちやすいという現状がございます。そうしたことから、まずもっては足がある橋梁を対象にしていくということの考えがございまして、そこで区分けさせていただいています。それが橋脚を有する橋梁は市内で36橋、そして、橋脚を有しない橋梁が171橋ございます。

次ですが、橋脚を有する橋梁であれば、橋長が15m以上あるのかないのかというところでまた順位づけをさせていただきまして、それぞれ15m以上33橋、15m未満は3橋、そして、橋脚がない橋梁につきましても、15m以上の橋梁は67橋、15m未満の橋梁が104橋となっております。そして、それぞれそちらに示します対策済み橋梁、それから、一部実施中の橋梁もございまして、そういった橋梁を除きますと、一番下の青括弧ですけれども、優先度の一番高い昭和55年以前に建てられて、橋脚を持つ15m以上の橋梁が21橋あるという形になるわけでございます。それぞれ順番で15m未満の橋梁は3橋、橋脚はないが、15m以上である橋梁は59橋、そして、橋脚がなく15m未満の橋梁が103橋あるとい

う状況になっておるとい資料になってございます。

次に、14分の8をごらんください。耐震化の現在の状況についてご説明させていただきます。

現在、私どもでは、最新の平成8年以降の道路橋示方書に基づき耐震化対策を行っているわけですが、その対策の中で今の状況というところを整理させていただいております。

まず、跨線橋でございますけれども、全部で12橋ございますが、対策済みが9橋、実施中の橋梁が3橋ということになってまいります。そして、鉄道をまたぐ道路、跨道橋でございますけれども、13橋ございます。13橋につきまして、全て対策を終えておるとい状況でございます。

三つ目に緊急輸送道路にある橋梁でございます。市道の緊急輸送道路にある橋梁は6橋ございますけれども、対策済みは5橋となっております。なお、1橋につきましてはBOX構造になってございますので、耐震化ということになりますと対象外ということになります。

次に、四つ目に幹線道路にある橋梁ですが、193橋ございます。そのうち、BOX構造は21橋ございますが、対策済みは13橋、今、3橋始めさせていただいているという状況でございます。そして、それ以外の橋梁、橋長15m以上の橋梁でございますが、71橋のうち、対策済みが1橋ございます。この辺が現在の耐震化の市内の全体の状況ということになってまいります。

次に、14分の9ページをごらんください。ここから項目、少し変わります、耐震化自体について少し簡単に説明させていただきたいと思ます。

耐震化対策というのは、大きくいわゆる桁、足の上に乗っています板が落ちないようにする落橋防止対策と、それを支えます足、橋脚が壊れないようにする橋脚の補強と、大きく二つになってまいります。

まずは1番の落橋防止対策ですが、落橋防止から説明させていただきます。

表1をごらんください。大きく目的別に三つに分かれます。

まずは桁のかかり長、いわゆる桁が乗っているわけなんです、乗せる部分の面積を広くして落ちにくくするもの、それから、橋脚の防止構造、チェーン等による連結により落ちなくする、そして、三つ目には変位制限、どうしても揺れますと動きますので、動きの幅をとめるということになってまいります。大きく三つございます。

済みません、少しページが飛んでしまいますけれども、14分の11、1枚置いて写真をご

らしてください。右側の列にはおおむね橋脚の対策、そして、左の列には補強対策、橋脚の補強対策が並べてございます。

左の上でございますけれども、RC巻立てによる橋脚の補強です。この赤丸の中、少し上の部分が厚くなっているように見えるんですが、こちらの部分、RCコンクリートを巻立てさせていただいて、厚みを増して強くしているというものでございます。

その下の部分、塩浜の跨線橋ということで出ておりますけれども、これは同じように巻立てをしておるんですけれども、実は重量の制限があるということで薄層巻立て、薄い特殊なポリマーセメントというセメントで巻立てさせていただいている。一般的には川の中に橋脚が立つことが多うございます。川の断面積に制限がありますので、減らさないようにこういった薄型の工法を使うということが多うございます。

そうしたことから一番下、三つ目は、新大正橋の現在施工させていただいている橋梁でございまして、薄層巻立ての施工中の写真でございまして、左側の黒い作業の方が真ん中ぐらいに持ってみえるいわゆるガンを持ちましてポリマーセメントを吹きつけている状況でございまして。

次に、右側の写真の列をごらんください。先程の落橋防止の一部でございまして、赤丸の中、歯型のようになっておりますけれども、こうした突起をつくりまして、これ以上の変位がないような工法をとらせていただいているものでございます。これは海山道の跨線橋でございまして。

二つ目はPCケーブル、いわゆる軸を橋の中に通して揺れどめをしているというものでございまして、赤丸の中、鉛筆のように見える黒のものから、右側に黒いケーブルが走っておりますけれども、こうした構成のケーブルを使いまして変位をとめているというものでございます。

三つ目に新大正橋でございまして、突起物による変位制限装置です。上に見えますのは橋脚の桁ですが、下に大きな受け皿、軸をつけまして、上の四角い弁当箱のようなものが桁側の受けになります。この間に実は変位制限用のいわゆるピンが入っておりまして、揺れたときに一定幅以上は揺れないというようなことになっておる制限装置でございまして。

済みません、飛ばしたようになりましたけれども、14分の10にお戻りください。

先ほども出てきましたが、橋脚の補強の部分です。こちらにもRCの巻立て工法、先ほど出ました薄層巻立て工法、それから、鋼板の巻立て工法等にあるということでございます。

こういった資料を載せさせていただきました。

なお、鋼板の巻立て工法は、陸上で高速道路なんかでよく見られる工法になってまいります。鋼板でございますので、川の中のそういった補強には適さないということで、おおむねああいった自動車の橋梁、陸上の橋梁などに使われるものでございます。

次に、14分の12をお願いいたします。

最後に、3番目に長寿命化と耐震化対策の関係についてご説明させていただきます。

本市におきましては、平成25年度に四日市市の橋梁の長寿命化修繕計画を策定し、橋梁の計画的な修繕、いわゆる長寿命化対策に取り組ませていただいております。

この長寿命化対策でございますけれども、耐震化対策と合わせまして、ともに国が支援していただきます交付金の対象となっております。その交付金を活用して進めさせていただいておりますけれども、おおむね耐震化と長寿命化ということにつきましては、この下に流れ図をちょっと記させていただいておりますが、こういったことで捉えまして、進めさせていただいております。

まず、一番上ですけれども、橋梁の老朽化対策で修繕計画を定めてございます。当然この修繕計画の中では順位づけを行って、重要度を選定しておるわけなんです。二つ目でございます、こういった橋梁の老朽化の進む、いわゆる緊急度の高い橋梁につきましては、例えば利用度の高い幹線道路などにごさしまして、重要な橋梁から着手をさせていただいております。

そして、三つ目ですが、そういった架設時期が古く、老朽化が進んでいる橋梁につきましては、耐震性能も不足しておるという状況がございます。そうしたことから、最後の赤の囲いがございますけれども、耐震化の対象橋梁につきましては、長寿命化の修繕計画に合わせて耐震化の実施を図っておるということになってございます。

次に、1枚、まためくっていただきまして、14分の13でございます。

これにつきましては、先般11月の予算常任委員会全体会で資料のご請求をいただきました。そのときに橋梁の長寿命化修繕計画の第3次推進計画内の事業をお出しさせていただきましたが、そのものをもう一度掲載させていただいている資料となっております。

最後に、14分の14ページをごらんください。参考で長寿命化対策の事例をせつかくの機会ですので挙げさせていただきました。

左上でございますけれども、菰野跨線橋の橋面の橋の上面の防水の状況でございます。アスファルトの下の部分の防水をさせていただいております。長寿命化につきましては、や

はり水というのが非常に大きな要素になってきておりまして、劣化が進む要素になってきておりますので、防水をしっかりやるということが基本になってまいります。こういった防水をさせていただいたりしておるところでございます。

そして、一番上の右側でございますけれども、これは塩浜の跨線橋の事例でございます。樹脂によるひび割れ補修をさせていただいています。ひび割れ補修も間にいわゆるセメントモルタルを詰めるというような簡単な方法もありますけれども、近年はいろいろとこういった樹脂なんかも使いまして、新しい技術も導入しながら補修をさせていただいておるところでございます。

2段目に行きまして、左側は海山道の跨線橋ですが、いわゆるセメントによる断面の修復、表面がやはり荒れてまいりますので、中の鉄筋を守ったり、水の浸入を防ぐということで、こういった表面の補修をさせていただいたりもしております。

そして、右側は馳出の跨線橋でございますけれども、下に線路がございます。万が一、そういった劣化した部材が落ちると、下の車両にも被害が出るということで、これは剥落対策をさせていただいた事例の写真を載せさせていただいております。

そして、最後に3列目でございますけれども、これは日永の跨線橋でさせていただきました伸縮装置の取りかえでございます。長く使ってまいりますと位置の変位や開きというのが出てきて装置自体も劣化も進みますし、走行環境の悪化を招く、騒音も起こるということで、こういった伸縮装置、つなぎ目の取りかえもさせていただいているというところでございます。

そして、右側でございますけれども、橋梁の附属物としまして照明灯がございますけれども、こういった照明灯も合わせて取りかえなんかも進めさせていただいております。ということで、事例として挙げさせていただきました。

以上で資料のほうの説明とさせていただきます。ありがとうございます。

○ 村山繁生委員長

ありがとうございました。

資料の説明はお聞き及びのとおりでございます。

詳細に説明していただきましたが、委員の皆様から何かご質疑があればご発言ください。

○ 中森慎二委員

ご説明はよくわかったのですが、結局これらを全て対策しようとする、経費と年次的にはどれぐらいざっとかかりそうかというようなイメージがあるんですか。20年後にはもう橋梁も古くなる率が非常に高くなるというのもよくわかったのですが、当面は国の補助も織りまぜながらやろうということなんですけど、緊急性と資金繰りの話も含めて、やりたくても、そりゃ全部やれるわけでもないんだけど、そうすると将来的な見通しというのは何かあるんですか。

○ 石田道路整備課長

石田でございます。

委員おっしゃるとおりで、全部やるというのは不可能でございます、実は、例えば今させていただいています新大正橋でございます。これが長寿命化の部分と耐震化の部分を含めまして、実は2億円ほどかかってございます。非常に大きなお金で、あぁいった橋梁長も長い、それから、タッパもある、落橋防止なんかも合わせてやらないかというような大型橋梁になりますとそれぐらいかかってきます。

個別には橋梁の構造であるとか状況であるとかということで変わってきますが、長寿命化計画の中で、長寿命化の部分だけを取り上げても、対象とする橋梁の中で30年間計画させていただいておるんですが、200億円を超える概算で費用がかかるということの計画になっています。その30年間のうちで一定の長寿命化の部分だけでその手当てをしようということで、長寿命化をすることによって100億円強縮減しよう一応計画の中ではなっております。

ただ、それは長いスパンの計画でございますので、その中で先ほど申し上げたように重要な橋梁を確実にさせていただいていくということで、数が今の対象橋梁だけでも270橋ございますので、その中で確実に例えば推進計画なりにお示しさせていただきながら、そういった実施を進めるのかなと、それが一つのめどでもあるのかなと考えておるところでございます。

○ 村山繁生委員長

他にいかがでしょうか。

○ 伊藤修一委員

14分の7というやつを見ておるんですけど、これ、優先順位というのがもちろんあるということで、この優先順位の1、2、3、4と考えると、1は早うせないかんということはもちろんわかる。6橋は済んで、6橋は実施中ということは、残りの9橋、その9橋というのは、これはもうめどというのはどうなんですか。優先順位の1番目に上がっているやつというのは、一応計画かなんか想定されているんですか。

○ 村山繁生委員長

残りの9橋ということだね。

○ 石田道路整備課長

石田でございます。

先ほど優先度1番のところの21橋のお話ですね。

○ 伊藤修一委員

これは残が21橋なの。

○ 石田道路整備課長

残です。

○ 伊藤修一委員

残、じゃ、6引くわけじゃないよね。

○ 石田道路整備課長

6プラス6で、今、要は12橋進んでおると。

○ 伊藤修一委員

12橋進んでおる。残りの耐震化対策が必要な橋は21橋ということやね。

○ 石田道路整備課長

21橋です。

○ 伊藤修一委員

その21橋は、そのめどというか予定というのはどうなんですか。

○ 石田道路整備課長

実は、これも修繕計画の中で、当然この21橋というのは取り上げさせていただいてもらって、その劣化度、それから重要度などを加味して、その大きな計画の中では含めさせていただいているということになってまいります。今後、このうちの必要橋梁を抽出しまして、財源の許す中で実施に移していくということになると考えています。

○ 伊藤修一委員

財源の許す限りというのやで、財源次第という話になっていくわけやけれども、優先度の3でも4でも、8橋とか1橋は結局やっているわけで、結局1番という以上は、先にもうしても優先してやらなあかんということと違うんやろうかなと思っておるのやけれども、その辺はどうなんです。

○ 石田道路整備課長

済みません、私のほうからのご説明がちょっと足りない部分があったと思います。

実は、優先度3とか4のうち、対策済みの8橋と1橋ございますけれども、これは橋としての重要度の選択のところなんです、一番最初に四日市市は跨線橋、跨道橋をさせていただいておるという説明もさせていただいたんですが、実はこの対策済み橋梁の例えばこの8橋なんかは、先ほども写真が出てきましたけれども、桜台1号橋とか、東名阪の上にかかっているような橋がございまして、そういった橋につきましては8橋、落橋防止はまずもってやらないかと、何か起こったら大きな影響が復旧についても、市民生活にも大きな影響が出るので、それよりも増してやらないかとという橋梁がありましたので、8橋進まさせていただいているという8橋です。

この対策済みの右の1橋も跨線橋が1橋実はございまして、最低限の必要の落橋防止はせないかんとということで1橋させていただいています。そうした特別な事情のある橋梁を除きますと、一般的に橋梁のそういった持つ性質がございまして、こちらの表でいう優先度の1、2、3、4の順に考えていくんだと、そういうような形になってまいります。

済みません、説明が落ちておりましたので、申しわけありません。

○ 伊藤修一委員

なるほどというか、結局は優先順位というのは、特別な理由があれば、それは順番抜かしもあるという、順番抜かしという言い方はおかしいけど。

○ 稲垣都市整備部理事

済みません、順番抜かしというよりも、鉄道をまたぐ橋梁であったり、道路をまたぐ橋梁、それと、緊急輸送道路による橋梁、これが国道とか県道を含めて、まずはそれを最優先して整備をしようという、これは国を挙げての方針がございますので、それに合致するものをまず先にやらせていただいているという形でございます。その中で、若干鉄道をまたぐ橋梁が3橋残っております。それが実施中というような形でございます。

先ほどの14分の7ですけれども、これは構造的に見たときにどこからやるべきかという形での順位をつけておりますので、おおむね跨線橋とかのものにつきましては実施中ということでもどが立ってきましたので、これから幹線道路の橋梁にかかってまいります。その中では、この14分の7に示したような優先度、これを踏まえて整備を進めていくという形でございます。残念ながら、現在の推進計画上では、今つくっている6橋、やっただく6橋、これを終わらせるのが精いっぱいということですので、その後、順次かかっていきたいというふうに考えているということでございます。

○ 伊藤修一委員

考え方については了というか、よくわかりましたので、その中で予算というか、確保に最大限努力してもらおうという、そういうふうなことをお願いしておきたいと思いますが、最近地震だけじゃなくて、長寿命化にかかわるんやけれども、災害というか、例えば川の水で最近よく聞くのは、朝明川のボトルネックになっておる千代田橋とか里橋とか、あの辺がすごくボトルネックになって、新名神自動車道とか、東名阪自動車道ができたときに川の中に橋脚なんかを打って、大分ボトルネックというか、そのあれがすぼまってしまつて危険箇所と言われておるんやけど、ああいう水量というか災害とか水とか、そういうのも考慮しながら、地震対策じゃなくて、自然災害も含めて両端の護岸が弱いところとか、そんなことなんかも考えてかなあかんのと違うかなということをお気になっておるんやけど、

そういう考え方というのはどうなんでしょうか。

○ 石田道路整備課長

まず、河積の話です。千代田の東名阪自動車道の橋脚のお話を出されたと思うんですが、出していただいて、あそこなんかはやはり見た目ああいって橋梁が立ちますので狭く見えるのですが、基本的には、まず、河川の流下能力というのは、道を通す通さないの上位に来ます。そういった基準をまず道路側も守ってつくっていくというのが基本になりますので、基本的にはそういったところを基準には満たして作成されているとは思いますが。

結果、余力がある川ですと、ああいって橋梁ができますと、全体で狭くなるような印象がありますが、そういった新しい橋梁をつくるにつましましては、例えば計画の河川の流量がありますと、そういったことも合わせて加味させていただいて、広がる前提で橋をかけさせていただくというようなところもございます。

ちなみに、先ほど14分の8にも15m以上の橋梁のところ対策済み1橋という、1橋だけあるんですが、これなんかは河川改修に合わせてつけかえさせていただいて新しくなった橋梁でございます、そういったことでも進んでいく。例えば海蔵川につましましては、近年、近鉄さんの高架事業がございます。それに合わせて、これは三重県が事業で、合わせて河積を広げながら橋も、いわゆる鉄道橋もかけかえていただいたというようなところがございます、やはり対災害、対河川というのは上位に来ますので、そういった基準を合わせてやるということになると思います。

市につましまして、実は去年、生桑橋、ことしから本格的に耐震化、長寿命化を始めるのですが、それに先だって台座の部分の劣化が進んでおりましたので、県の河川の事業に合わせまして、あそこ道路管理者がやることになっておりますので、ちょうど改修を、右岸側でございますけれども、させていただいたところがございます。

○ 伊藤修一委員

そういう話があると、市費というか、市の単独の考え方よりも、県とかそういうふうな連携して一緒にセットでやっていただくというのはとてもありがたい話だし、常にそういうふうなことでは県のほうにも働きかけというのはやってほしいなとは思いますが、朝明川が何で言うておるかという、新名神自動車道で上流に朝明新川の件とか調整池の件とかいろいろの部分で、結局ボトルネックになるのは、全部そこへ下流でたまってくるのは、朝明

新川の水もそうやけれども、全部千代田橋のあのネック箇所のところへ、私らはネック箇所と思うておるんやけれども、そういうところへ全部下流で寄ってくるという、そういうふうな時代背景というか、社会情勢も変わってきておるので、ぜひまた県のほうにも機会があったらまた一緒にそういうふうなことを考えていってもらえるようなこともちょっとまたお願いしていただけるといいなと思いましたので、余計なことか、よろしくお願ひします。

○ 村山繁生委員長

ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

○ 加藤清助委員

ページというか、14分の13に第3次の推進計画期間内の予定事業で、これは長寿命化と耐震対策の予定表が載っていて、その下にさっきも話がありましたけど、市の1133橋のうち、建設後、現在50年経過しているのは19%やけど、あと20年もすると9割が50年経過するというような状況になるのに合わせてやってもらっていると思うんですけど、金額的にはかなりかかるお話になるけど、この長寿命化と耐震化の種類が2種類あるけど、国の補助率というのは、それぞれどれぐらいのペースで動いてきているんですか。

○ 石田道路整備課長

石田でございます。

国の補助率、まず、交付金のほうなんですけど、10分の5.5ということになっています。そして、塩浜跨線橋、生桑橋、特に進めていかないかんということで、去年から新しい補助事業が出ております。大規模な工事に係る補助ということになっておりますけれども、こちらのほうは0.5、50%の補助率ということになってございます。

○ 加藤清助委員

ええです。ちょっと参考まで聞いただけで、ありがとうございます。

○ 村山繁生委員長

以上ですか。

○ 加藤清助委員

はい。

○ 村山繁生委員長

他にいかがでしょうか。

○ 小川政人委員

跨線橋の話はさっき出て、歩道橋と跨線橋で鉄道とかは優先してやったということで8橋、対策済みになっておるんやけど、例えば国道1号のことを言ったらあかんのかわからんけど、国道1号の富田の跨線橋、あれも古いと思うんやけど、国かなんかに何か要望しておるのかな、その辺が全然わからんのやけど。

○ 石田道路整備課長

石田でございます。

実は私、きのう、国、それから県、それから市町が集まるインフラメンテナンスの協議会、これ、座長が国土交通省中部地方整備局の道路課長になっています。会議に参加してきました。国も当然市町にはもうお尻たたいてしっかりやれという話なんです、国みずからやるということになってございます。

あの富田の跨線橋については、そのときの資料にも出ていましたけど、80年を超える、全国でも割と数少ない橋梁だということになっていて、捉えていただいています、検討を進めておるということでは聞いてございます。また、こちらのほうからもその辺は鋭意実施なり、ケアをしていただくように申していきたいと考えているところでございますので、また、私のほうからも折を見てアクションしたいと考えております。

○ 小川政人委員

折を見てじゃなくてな、きちっとやらんと、80年もたっておるのとき、もう一つは、あれであそこの跨線橋が狭くて、それで関西本線の複線化ができやん一つのネックになるんやわな。だから、あの富田浜駅からずっと富田駅までの中はまだ複線化できてないんやわ。

それが原因なんやわな。そこが狭いということがな。

そういうことも兼ね合わせてきちっと要望していってくれやんとあかんで、もし国土交通省中部地方整備局の資料があったら後でくれる。

○ 石田道路整備課長

それでは、その関係の資料と、また、その辺確認をさせていただきますして、また個別でお答えさせていただいてよろしいですか。

○ 村山繁生委員長

じゃ、小川委員のほうへ資料。

○ 石田道路整備課長

はい、ご提供させていただきます。

○ 三平一良委員

私にも資料ちょうだい。

○ 石田道路整備課長

わかりました。

○ 村山繁生委員長

じゃ、委員の皆さんに資料お願いします。じゃ、そういうことで資料のほうお願いします。

他にいかがでしょうか。よろしいですか。

(なし)

○ 村山繁生委員長

じゃ、他にご意見、ご質疑もないようでございますので、本件につきましては、この程度とさせていただきます。

それでは、ここからは都市・環境常任委員会協議会といたしまして、生活に身近な道路整備事業の状況について取り扱ってまいりますけれども、休憩はどうですか。要りはりますか。

じゃ、11時再開でお願いいたします。

10：50 休憩

11：44 再開

○ 村山繁生委員長

前回の議会報告会のシティ・ミーティングで出された意見のA3の紙がお手元にあるかと思いますが、これを全てその他の意見として仕訳をしてありますが、その中でナンバー6の新図書館建設に関するご意見と、ナンバー8の(1)、(2)の防災組織の体制に関するご意見については総務委員会に伝えるということ、それから、ナンバー3の(3)、(6)、(7)、ナンバー4の(1)、(2)、ナンバー5の(1)、ナンバー7の(2)、ナンバー9のご意見につきましては、それぞれ各担当部局へ伝えることといたしました。よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 村山繁生委員長

また何か修正すべきものがありましたら、また、ご意見をいただきたいというふうに思います。

それから、次回のシティ・ミーティング及び議会報告会は、平成29年3月29日に塩浜地区市民センターで開催するというふうにもう決めさせてもらっておりますので、その旨またよろしくお願ひいたしたいと思いますが、そのテーマ、シティ・ミーティングのテーマを今度平成29年2月7日に委員会別の議案聴取会があります。その最後にシティ・ミーティングのテーマをお諮りしたいと思いますので、何かご意見がありましたら、そのときに発言していただきたいというふうに思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 村山繁生委員長

それでは、以上できょうの会議はこれで終了とさせていただきます。どうもお疲れさまでした。

11 : 45 閉議