

(議事要旨)

○社会資本総合整備計画（地震災害に強い道路ネットワークづくり（防災・安全））について

【Pa26】

●委員

1点目に、資料 60 ページのまとめの③の評価指標の目標値の実現状況について、2の要対策箇所の対策数は実際に対策された数をあげられているが、1の要安全確認計画記載建築物の耐震診断進捗率は診断の進捗率をあげられています。この1の診断で対策が必要と判断された場合、速やかに対策されるかどうか。本来は耐震診断をした結果、対策すべき箇所がこれだけあって、中期的にこれだけ対策を進めていくということになるかと思います。2の要対策箇所の方はそのような内容になっていますので、それとの整合性はいかがでしょうか。

2点目に、今回の取り組みが地震災害に強い道路ネットワークとなっていますが、いわゆる地震に対する内容は耐震診断がメインかと思います。道路整備の方は確かに雪のときに安全に通行できるのはわかりますが、地震が起きた時に問題ない工事が行われているかどうかについて、もし何か考えられている場合は教えていただきたいです。

3点目に、資料 53 ページの整備前と整備後の写真があるが、整備後も整備前と同じ条件で雪が降っているときの写真の方がいいのではないかと思います。

●建築課

1点目の質問の要安全確認計画記載建築物の耐震診断の事業を実施している滋賀県土木交通部建築課建築指導室です。事業全体のことから申し上げますと、平成 25 年に耐震改修促進法という法律が改正され、今まで努力義務までしか規定されていなかった避難路の沿道の建築物の耐震化に関して、国の方で早急に進めていく必要があるということで、地方の行政団体の方で義務化をかけることができるという規定をつくられた。それを受けて、滋賀県では道路課が指定している第一次・第二次緊急輸送道路のうち、一定の高さのある古い建物が密集する路線を義務化路線として、平成 26 年度に調査を行い、平成 27 年度当初に義務化を指定させていただきました。

その義務化をかけた路線の耐震診断を行った報告について、一定の期日までに提出することを規定できます。この期日を平成 30 年の 12 月末までと定めております。ただ、事業として耐震診断をより進めていくために、平成 30 年ではなくひとつ前の年を期限として平成 29 年度末までにしており、対象となる建築物の所有者に説明しているところです。

委員から質問のありました診断後の対応としては、所有者からも意見を受けており、県の財政課と協議を行い、耐震化に向けて補助制度ができないか検討を進めているところです。

●道路課

2点目について、資料 30 ページで Pa26 の名称は、平成 27 年度は「地震災害に強い」であり、26 年度も同じであります。25 年度はもともと「防災・減災」という名称でありました。26 年度から建築課と連携して進めていく中で、名称を地震災害という言葉に変更しましたが、これは地震だけでなく大雨や大雪などの災害も含んでおります。ちょっと誤解を招く名称だったかと思われま

す。なお、地震についても聞かれていましたが、法面の対策の中でもコンクリートで止めるなど行っております。この前の地震でも山が崩れることが起きています。大雨が降っても崩れないようにする中で、地震についても考慮しておりますので、崩れない法面になるかと思えます。一般的な地震対策は橋の耐震対策があります。

3点目の写真については、仰るように、整備前と整備後の撮影季節が違います。しかしながら、中河内集落の方から本当によかったという声をいただいております。

●委員

写真については住民もその気持ちでしょうし、私たちが利用者なのでその気持ちはわかりますが、今回のような場ではもう少し考えていただいた方がよかったのではと思います。

●委員

写真については同意見です。

また、突然、耐震の話が出てきたことは不思議に思っていました。これは地震災害ではなく自然災害であれば、地震も水害も台風も含まれたのかと思います。いまさら修正する必要はないと思いますが、今後、ネーミングの際には気を付けていただければと思います。

●道路課

はい、ご指摘のとおりかと思しますので、今後の参考にさせていただきます。

●委員

資料 52 ページに事業箇所数が 39 箇所とあります。さきほどから根拠として言及されている資料 1-2 の 23～24 ページで、バイパスや散水融雪設備がこれに該当するかと思いますが、数えると 39 箇所なかったのですが、この 39 箇所の構成はどうなっていますでしょうか。もう少し具体的に申し上げますと、資料 55 ページの防災点検の要対策箇所の対策数は、計画書の中ではどれがその数字に該当するかどうか、そのあたりを説明いただけないでしょうか。

●道路課

まず、後者から申し上げますと、資料 55 ページの防災点検の要対策箇所の目標値は、資料 1-2 の 23 ページの定量的指標の定義及び算定式で、防災点検における要対策箇所数は当初現況値が 202 箇所、中間目標値が 209 箇所、最終目標値が 222 箇所とあります。これが目標値の根拠となっております。そして、前者の事業箇所数ですが、資料 1-1 の 52 ページの 39 事業箇所数は、まさしく県の事業箇所数です。資料 1-2 の 23～24 ページで A 事業は 37 事業あり、それに 24 ページの C 事業は 2 事業あります。東近江市と多賀町であります。正確に申し上げますと、県の 37 箇所と市の 2 箇所を足して 39 箇所ということになります。

●委員

防災点検の要対策箇所の対策数は、事業とは別の事柄になりますでしょうか。算定指標や算定式とありますが、これはそれぞれの事業の中に潜りこませているのか、それとも別途されているのでしょうか。

●道路課

要対策箇所というのは、平成 8 年度に点検を行いまして、課題があるので何かしら対策が必要であると判断したところで、県下で 1138 箇所あります。災害防除のようにひとつずつ完成する分もあれば、国道 365 号の椿坂のようにバイパスを整備することで要対策箇所がある旧道を通らなくて済むようになる場合も対策済みとしてカウントしています。今回、ここにあげている改築事業の中で、5 年間で 20 箇所対策することを目標としています。

●委員

費用のことが気になっておりまして、要対策箇所を対策するのに財源はどこから出てきているのでしょうか。

●道路課

資料 52 ページの事業費は、バイパスなどを整備する費用のことでありまして、事業を行っていく中で要対策箇所をつぶしていくことになります。

●委員

要対策箇所はその中に盛り込まれているということでしょうか。

●道路課

そうです。なお、17 箇所実績がありますが、それぞれでいくらであったかというは出しておりません。

●委員長

パッケージの事業と要対策箇所が一致するかどうか、それともパッケージの 2 つの事業で要対策 1 箇所となっているのか教えていただきたいです。つまり 37 事業から要対策 20 箇所を引いた 17 は、要対策箇所の解消と違う内容のことを実施するかどうかです。

●道路課

このパッケージでは要対策箇所を 20 箇所と目標値をあげています。この計画を構成している事業の中では、散水融雪設備の整備なども含めており、消雪パイプの更新などを予定しています。この事業は要対策箇所の解消に含めていません。ひとつ事例を申し上げますと、国道 365 号の椿坂道路を完成供用しましたが、これを整備することで既設道路の要対策箇所 6 箇所を解消できました。それ以外にも、国道 303 号の追分、多賀醒井、国道 367 号の市場などでも要対策箇所を解消できて積み上げております。ただ、中には、要対策箇所がない事業もあります。

●委員長

指標がアウトカムなのかと指摘するところは、少しむなしいところもありますので、委員の方のご指摘も少ないのかと思います。ただ、このように対策箇所が別の計画ではっきり決まっております、それをいかに効率的にやるべきかという話をするとき、それによって事業効果が得られているのかと計測するのが適当かわからなくなってきました。

事業の性格によって、どの程度アウトカムを決めなければいけないか、あるいはアウトプットにするのかという議論があるのでしょうか。今回のように、要対策箇所がどれだけあって、どれだけ進めていくかというのがわかりやすいかと思いました。

これ以降のパッケージは財源確保に苦慮するのではと思いますが。

●道路課

はい、仰ってくださったように、我々としてはこのような観点からの道路整備も非常に重要と考えていますが、国の重点支援から外れているということで、財源確保に苦慮しているところでございます。