

## 令和6年度 第1回鳥取県公共事業評価委員会 議事録

- 1 日時 【会議】令和6年8月20日(火) 9:00~13:50  
【現地調査】令和6年8月20日(火) 14:25~14:45
- 2 場所 【会議】県庁 議会棟3階 特別会議室  
【現地調査】鳥取市杉崎地内 砂田川
- 3 出席者 【委員】猪迫会長、南野会長代理、尾崎委員、白石委員、笠岡委員  
小谷委員、松浦委員、橋本委員  
【説明者】西土井道路建設課長  
村尾河川課長  
【事務局】村上会計管理者、横山工事検査課長ほか工事検査課職員  
【傍聴者等】建設工業新聞記者 計1名

### 4 概要

#### (1) 開会・会議の成立

- ・10名中8名の委員の出席(過半数出席)により、令和6年度第1回評価委員会が成立する旨の報告。

#### (2) 会長の選出

- ・委員の互選により、猪迫委員を会長に選出。

#### (3) 会長代理の指名

- ・会長が、南野委員を会長代理に指名。

#### (4) 議事録署名委員の指名等

- ・会長が、尾崎委員と橋本委員を議事録署名委員に指名。
- ・会議内容を非公開とする特段の理由はなく、公開を決定。

#### (5) 公共事業の評価の諮問

- ・事務局が、知事から評価委員会への諮問文を朗読。

#### (6) 調査審議対象事業の決定等

- ・諮問のあった、事前評価対象事業2件及び再評価対象事業3件を調査審議することを

決定。

- ・専門家の意見聴取は行わず、当面は委員で審議することを決定。

(7) 評価対象事業の概要説明、質疑等

【概要説明】

- 一般国道482号道路改築事業（森坪工区）  
西土井道路建設課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 主要地方道津山智頭八東線道路改築事業（大呂4工区）  
西土井道路建設課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 一般国道313号道路改築事業（北条倉吉道路（延伸））  
西土井道路建設課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 大規模特定河川事業（砂田川）  
村尾河川課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 大規模特定河川事業（水貫川排水機場）  
村尾河川課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。

【現地調査】

- 大規模特定河川事業（砂田川）  
村尾河川課長が資料及びボードを用いて概要説明。

【質疑応答】

- 一般国道482号道路改築事業（森坪工区）

(委員)

拡幅案の3車線化は、切土の関係から4車線は難しいということで3車線にしているということか。

(事業担当課)

地形的に3車線が限度。あと1車線分切り込むと長大法面となり、山の上まで切り込んでしまう。4車線化した方が通行止めリスクの軽減という意味でも効果は大きいですが、地形とのバランスで、3車線で災害リスクの軽減を図りたい。

(委員)

切土した後の表面の仕上げはどのようにするのか。

(事業担当課)

法枠といい、格子状にコンクリートの枠を表面に設置したあと、その地山との一体性を高めるために、地山に対して鉄筋を挿入し、密着性、一体性を高めるという方法を考えており、これを行うことによってかなり土砂崩落の危険性は減らすことができる。

(委員)

地形の凹凸に沿ったように、モルタル吹付や、ネットをしている場所を見たことがある。一番強度があるのは法枠なのか。

(事業担当課)

地山の状態によって最適な工法というのは変わってくるが、整形できないような、大きな岩塊があるところについては、地形に追従した法枠をする場合もあるが、今回の場合はそこまで大きな岩塊はないと思うため、綺麗に平面で仕上げ、1m50cm か 2m 間隔ぐらいの格子状の法枠を設置して、地山と鉄筋で一体化させる。

(委員)

コンクリートの枠(法枠)の中は植生を入れる予定なのか。コンクリートで埋め尽くすのか。植生は落ちてくることがあるのか。

(事業担当課)

基本は植生をベースとしている。植生がある程度生えれば、安定すると考えている。

(委員)

案1のデメリットで大規模災害時は通行止めになる恐れがあるとあるが、どの程度の災害を想定しているか。また、案1のデメリットは他にないか。

(事業担当課)

台風7号(令和5年)と同程度の降雨であれば、絶対に崩れることはない。あくまでその大規模災害をどのように想定するか、台風7号の1.5倍ぐらい、雨が降ればどういった影響があるか定かではないが少なくとも台風7号と同程度の災害には余裕で耐えられる。

その他のデメリットについては、ダブルウェイになった方が、実際今回もそうだったが、どちらかが駄目でもどちらかが通れるというのが道路の多重化という面で防災上非常に大切だということは、ここに限らず全国的に言われているが、そういった面でここについては、現道のみ強化をするため、リスクの分散ができないというところが欠点といえれば欠点である。

(委員)

案 1 のところで、補償対象に公共施設が挙がっているが、こちらの施設はどのような施設になっているか。さらに、その他の住宅や小屋についての交渉等はこれからということか。

(事業担当課)

鳥取市の農業集落排水施設のポンプ小屋が切土の影響範囲内にある。鳥取市からは移転に対して、全面的に協力するという返事をいただいている。

その他の住宅や小屋についての交渉等はこれからとなる。ただ、この案については、区長会、その他の会で 3 案のメリットデメリットを説明して、その上での理解は得られているため、住宅の所有者、小屋の所有者に個々に説明はしていないが、全体的な了解を得ている。

(委員)

切土で発生した土はどこに運ぶのか。

(事業担当課)

確定的なことは言えないが、基本的には公共事業で出たものは公共事業のどこかで流用することができないかをまず第 1 優先に考える。流用できない場合には、処分場に持っていかざるをえない。

(委員)

台風 7 号のときに、護岸崩落が結構多いが、今回の工事で護岸崩落を起こさないための対策はとられるのか。

(事業担当課)

復旧する護岸ブロックは大型ブロック、よく見る 30cm、40cm の四角いブロックを積み上げるのではなくて、1m×1m で奥行きも 50cm から 1m あるような、大きく重量があるもので、復旧する予定。佐治谷全体でも、高低差があるところについては、大型ブロックを用いる。あわせて、カーブが多いところには、護床ブロックを水衝部に並べて川の底がえぐられないようにするものを併用して、復旧していく。そういった意味では、もともとの工法に対して、次に同じような災害、雨が降ったときでも、耐えうると考える。

(委員)

3 案の事業規模に河川改修と長大法面とある、当事業の中に佐治川の河川改修も含まれているか。

(事業担当課)

河川改修というのは、カーブがきつい区間の道路を川の方に前出しし、カーブを緩くする。

あわせて対岸も広くし今までと同じ川幅を確保するというもの。河川改修のお金も 26 億円の中に含まれている。

(委員)

前回の台風等の被害でスライドの中にいろんな被害の写真があるが、別事業の災害復旧で修復するという理解でいいか。

(事業担当課)

その通り。

(委員)

先ほど委員の質問にあった公共施設、集落排水施設のポンプ場の補償は、場所を変えて別のところにポンプ場を作る経費が含まれているということか。

(事業担当課)

その通り。

#### ○主要地方道津山智頭八東線道路改築事業（大呂 4 工区）

(委員)

芦津と八河谷の世帯数が 100 に満たないが、トンネルの 16 億円を世帯数で割ると 1 世帯当たり 1700 万の補償金が出せるが住民の移転は考えられないということでもいいか。

(事業担当課)

土木行政のスタンスとして、人が少なくてもその人達が住み慣れたところで、安心して住み続けられるようなインフラ整備をしていくのが我々としての務め。経済性だけでは語ることはできない県土の均衡ある発展というものもある。今はお住まいの方々が安心して住み続けられるインフラ整備をしていくことが何よりも大切ではないかと考える。

(委員)

説明の中で移転案も検討したというのは、あってもいいかと思ったが、さすがに乱暴な議論なので、ちょっとそれはさすがに無理かなと思う。

(委員)

地すべりが起き北股川に溜った土砂の上流に自然に水たまりができると思うが、トンネ

ル入り口までこないか。どのくらいの標高差があるのか。

(事業担当課)

土が落ちてきた形、高さ以上に水が溜ると、基本的にはそれ以上の水はその土の上を流って下流に流れることを想定しているため、今回のトンネルの坑口には水が上がってこないと考えている。

(委員)

地すべりが起こった原因に森林の管理不足による荒廃が影響していると思う。森林と地すべりの関係について分析しているか。

(事業担当課)

地すべりが起こった原因は深層崩壊によるもの。深いところにある滑り面に水が絡んで地すべりが起きるため、森林が原因であるという話は地すべり検討で出ていない。

(委員)

地すべりを起こすところの下流側は採石場跡だが、採石自体は地すべりに影響していないか。

(事業担当課)

採石場は平成16年まで開けており、その時から山頂部で変異が確認された。地すべり対策で10万m<sup>3</sup>ほど土を取って頭部を軽くしたが、その下の方でも、地すべりの兆候が確認された。今回の崩落に関しては採石場の運営と直接的な関係はない。

(委員)

地すべり対策の地下水排除対策は平行して実施しているか。また、地すべりシミュレーションの内容は地下水対策を加味した内容になっているか。

(事業担当課)

地下水排除対策は平行して実施している。

地すべりは4つのブロックに分かれており、そのうち地下水排水対策することによって、2ブロック抑えることができる。もう2ブロックは排水対策では抑えることができない。崩落を想定しているのはこの2ブロックであり、最悪のパターンを想定して、土砂量、土砂範囲、浸水範囲を算定している。

(委員)

トンネル完成後、現状の道路は使用されなくなるのか。使用するのであれば土砂崩落時、土砂撤去等の管理はするのか。

(事業担当課)

トンネルが開通したらその道がメインになるが、今の道路も県か町で管理する。下流側には虫井神社があり、住んでおられるので、利用できるような管理はする。土が落ちてきた場合、川や道路の上に溜った土を撤去する維持管理を管理者として行う。

(委員)

地すべり崩壊で下流に溜った土砂が一気に崩れるようなことがあれば、下流側の大呂集落が崩壊してしまうため、崩土を撤去すると思うが、その経費は試算しているか。

(事業担当課)

落ちてくる土砂量、地すべりが必ず雨が降っているときに起こるものでもないため、その時の状況によって違いがあり、時間も費用に関係してくる。試算するにしても色んなパターンや想定がいるため難しい。試算はできていない。

(委員)

地すべりの防止対策で、地下水排除以外に行っていないか。アンカーを打つとかそういうことはないか。

(事業担当課)

頭部を軽くするというを行っている。アンカーは行っていない。

#### ○一般国道313号道路改築事業（北条倉吉道路（延伸））

(委員)

ジャンクション付近の現道から北条道路へアクセスするインターチェンジはどこになるのか。

山陰道を米子方面に向かっている途中で、道の駅「ほうじょう」に寄る場合や寄ってから再び米子方面に向かう場合は、どのインターチェンジから乗ることになるか。

(事業担当課)

ジャンクション付近から北条道路へアクセスする場合は、国が北条道路に整備する“北条インター”からアクセスすることとなる。

米子方面に向かう車が道の駅「ほうじょう」に寄る場合は、鳥取方面向きの“北条インター”で降りる形になる。また、道の駅に寄った後に米子方面に向かう場合は、ジャンクションの下をくぐり、米子方面向きの“北条インター”から乗る形になる。

(委員)

もう少し先の“青山剛昌ふるさと館”の辺りから鳥取方面に向かう場合は、どこから乗る形になるのか。

また、ジャンクションの辺りから鳥取方面に向かう場合はどこから乗る形になるか。

(事業担当課)

“青山剛昌ふるさと館”の辺りから鳥取方面に向かう場合は、“大栄インター”から乗る形になり、ジャンクションの辺りから鳥取方面に向かう場合は、鳥取方面向きの“北条インター”から乗る形になる。

倉吉方面に向かう場合は、ジャンクションを一度通り過ぎて、旧国道313号を經由して“弓原インター”から北条湯原道路に乗る形になる。

(委員)

道の駅にとっては、現状では道の駅に直接立ち寄ることができるが、ジャンクション建設によって素通りされるようになると思われる。

素通りによって、道の駅の集客数の減が想定されるが、道の駅へのアクセスは良くなるという認識か。

(事業担当課)

ご指摘のとおり、ジャンクション建設によって素通りされることが想定される一方で、交通結節点の整備に伴って全体的な交通量自体が増えるため、近傍のインターチェンジ整備も含めて道の駅の利便性の向上は図られるものと考えている。

(委員)

この事業を実施する中で、特別に環境へ配慮している内容はあるか。

(事業担当課)

施工箇所が民家から離れていることもあり、特別に環境へ配慮した措置は行っていない。

(委員)

コンクリート殻を再利用した再生砕石を使用しても強度等に影響を及ぼすことはないか。



(事業担当課)

土木工事の中で使う砕石は、一般的に再生砕石を優先して使用しており、再生砕石を使用することによって強度が不足するということはない。

(委員)

すなわち、この再生資材の使用は、一般的に行われている手法なのか。

(事業担当課)

そのとおり。

(委員)

軟弱地盤対策を行う箇所は、もともとは国道313号として利用していた箇所と認識しているが、そもそも地盤改良を行う必要があるのか。

(事業担当課)

ご指摘のとおり、もともとは国道313号として利用していた箇所も含まれるが、北条道路を越橋させるために、それに取り付く盛土高を高くする必要があり、軟弱地盤解析の結果、地盤改良が必要となったもの。

(委員)

軟弱地盤対策として、以前からサンドコンパクションパイルを行うことは決まっていたが、現地着手した段階で初めて施工機械の支持力不足が明らかになったということか。

(事業担当課)

そのとおり。

前回の再評価を受けた後に工事着手して現地調査したところ、支持力不足が明らかとなった。

(委員)

軟弱地盤対策が必要だと認識した段階では、その施工機械の支持力不足は予見できなかったのか。

(事業担当課)

事前のボーリング調査結果から、軟弱地盤対策が必要であることは把握していた。

しかし、現地では施工機械が乗る基面に周辺工事で使用する土を仮置きしていたため、基面の詳細調査ができておらず、工事着手後の調査によって支持力不足が判明した。

(委員)

前回評価時点の費用便益比は 1.05 であるが、今回の算定では増える見込みはあるか。

(事業担当課)

算定中であるが、交通量推計に係るパラメーターが前回評価時から変わっていないため、下がるものと考えている。

(委員)

定性的な評価を積極的に行う方針か。

(事業担当課)

そのとおり。

(委員)

国交省が建設を進める北条道路について、今後、事業費が膨れ上がる可能性や軟弱地盤への対応に伴う進捗への影響や事業進捗はどうなっているか。

ジャンクションと北条道路はともに令和 8 年度開通予定となっているが、両方が完成しないと事業効果が発現しないと考えるがいかがか。

(事業担当課)

ご指摘のとおり、ジャンクションは自動車専用道路の結節点であるため、両方が供用しないことには事業効果が発現しないものと認識している。

国交省からは、北条道路の工事にあたり、ジャンクションと同様に、軟弱地盤への対応や地中障害物の出現に伴う全体事業費の増額が必要と伺っている。

工事進捗への影響について、ジャンクションより西側は、軟弱地盤への対応や地中障害物の出現等に伴い、現在、国交省にてこれらに伴う事業工程への影響を検討されているが、ジャンクションよりも東側の“はわいインター”からジャンクションまでの間は、予定通り令和 8 年度中に開通見込みと認識しており、国交省と連携して事業を進めているところである。

(委員)

北条湯原道路の“倉吉西インター”から“倉吉南インター”間は、令和 7 年 3 月の開通に向けて工事は順調に進んでいるのか。

(事業担当課)

順調に進んでおり、予定通り令和7年3月に開通する見込みである。

## ○大規模特定河川事業（砂田川）

（委員）

大路川からのバックウォーターの可能性があり、その部分を考慮して計画しているという事だが、今回の橋梁の部分までバックウォーターは来ると考えて高さを決めたのか。

（事業担当課）

バックウォーターが実際どこまで来るかを確認し、それをベースに必要な堤防の高さを計画している。橋梁のクリアランスもそれに基づいて計画している。

（委員）

今回のようなJR橋の改築の場合、JR側はなにか負担するのか。

（事業担当課）

鉄道側の機能が従前のままであれば、JRの負担はない。従前の機能が保たれる内容であれば、事業者、原因者側の負担となる。逆にグレードアップを鉄道側が考えるとすれば、アロケーションということにもなるが、今回の場合は従前の機能を確保するという考え方である。

（委員）

バックウォーターという言葉のイメージが理解できないが、バックウォーターは大路川の流量が多くなった時に大路川の水の一部が砂田川の上流方向に移動して水の量が多くなるということか。

（事業担当課）

言われる通りであり、大雨が降った際に下流側の川の水位が上がると、上流側に同じ水位の水が食い込んでくるということになる。大路川が仮に水位が低かった場合には、砂田川本川の自己流は赤（線）の水位になり、大路川の水の威力が強いときは、下流の本川の水位の方が上回るので、高い水位の方が砂田川まで食い込んでくるということになる。砂田川の計画は砂田川に流れてくる水位よりも本川（大路川）の方の高い水位を前提に砂田川の堤防を計画しないと、大路川のバックの水が来た場合には堤防が十分足りていないというケースが生じることになるため、大路川の本川にバックウォーターに配慮した計画としていく必要がある。

(委員)

流下能力が小さくなっているのは橋梁部ということだが、これは河川の中に橋梁部があって、そのため狭くなって流下能力が小さくなっているのか。

(事業担当課)

下流から護岸を整備してきて鉄橋のところまで整備している。JRの橋梁の整備はまだできていないため、下流側よりも流下能力が少ない状態である。上流の方は別の事業で一部整備している部分もあり、鉄橋のところよりは幾分か流下能力はある。ここ(JRの橋梁部分)が今ボトルネックになっており、下流側から河川の整備は断面を広げていくため、今回この鉄橋の部分を広げる順番になったという事になる。

(委員)

改修後もJRの橋梁の柱というか、川の中に柱が立っているが、これは改修後も同じように立っている状態なのか。

(事業担当課)

今は真ん中に橋脚が一本立っており、2径間の構造の橋であるが、今回の改修ではこの柱(橋脚)が不要な構造の橋梁にする計画である。

(委員)

河川断面は下流側と上流側とそのまま同じような断面を確保したまま水が流れるということか。

(事業担当課)

そのとおり。

(委員)

進捗状況のことだが、令和2年度に着手して令和6年度で7.8%という事で、9年の整備期間があるうち5年過ぎている。今後、燃料費の高騰等がある中で、全体事業費はそのまま賄えるのか。あと残り4年間でJR含め完成するのか。

(事業担当課)

現在、詳細設計を実施しているところであり、設計をしていく中でこの全体事業費、スケジュールの変更が生じた場合にはまた別途、この委員会に諮らせていただく可能性もあると思っている。現在設計中であり、具体的にそれがどう変わっていく可能性があるのかという

のがまだまとまっていない。

また、このJR鉄橋の設計については、鉄道の管理者であるJRに委託しないと設計できない構造物となっているため、JRと今後も入念な打ち合わせを続けていく必要がある。JRサイドとしてはこの区間が特急が走っている線路でもあり、近くに津ノ井駅があるが、特急は通過する駅となっており、かなりスピードが出る区間と聞いている。

線路の縦断勾配の基準の制約等もあり設計に時間がかかっているというのがこれまでの経緯である。

横断図で説明したとおり、今の橋梁の桁下より1.9m高さを上げる必要があり、その前後についても線路を上げることになるため、色々試行錯誤をすることがJRには必要ということで時間を要しているといった状況である。

その検討状況を踏まえて、事業費、期間等の見直しを確認していく必要がある。

(委員)

今のところまだ設計段階なので、再評価で全体事業費は上がっていないが、工事が実際に始まると、資材労務の価格が上昇しており、事業費も増える可能性があるということか。

(事業担当課)

言われる通りで資材労務の価格が上昇してきているため、事業費も増えることを想定している。

#### ○大規模特定河川事業（水貫川排水機場）

(委員)

ポンプの位置について、(前回評価時の)当初案は1箇所の手定で、今回新設で2箇所設置することになるのか。

(事業担当課)

当初案は従前のポンプ位置で排水する計画となっていた。今回は従前ある2トンのポンプはそのまま、少し離れた位置に5トンのポンプを追加するという内容になる。

(委員)

当初案だと(従前の)同じ1箇所に2.5トンのポンプを2基つけるだけでは排水機能が担保できないということか。

(事業担当課)

当初はポンプで5トン、それから放水路で2トンの計7トンという計画であった。

この放水路の出口が皆生海岸の海の方まで抜く、自然流下で海の方に排出する計画であったが、出口が波浪によって砂州ができ、排水できる状態に河口（出口）を保つことが非常に困難であることが判明し、計画を見直したという経緯である。

（委員）

前回再評価にかかる質問になってしまうが、平成28年から令和2年度にかけて、維持管理費が約2.5億円ほど安くなっているが、こういったことがあって縮減したのか。

（事業担当課）

維持管理費については、以前は0.5%の定率をかけている時期もあったが、今回は過去の実績を踏まえて年間あたりの維持管理費を計算した結果としている。

（委員）

計算の仕方が変わったから減ったのか。

（事業担当課）

算定の異なる部分としてはそうなる。

（委員）

2点質問がある。ポンプの製作にあたって図面ではポンプが2基ある予定にはなっているが、そのうち1基を作ってもう1基は別工事で増設するイメージか。

（事業担当課）

そのとおりであり、排水機場の事業としては最終的には30年確率規模の排水能力を確保していくという目標を持っているが、段階的に整備を進めていく必要があり、この度は5トン。2つあるうちの1つだけをこの事業で行う事としている。河川整備全般でそういった進め方をする面がある。今回は昭和62年の豪雨に対して床上浸水を防ぐもの。次のステップでポンプをもう1基設置し、30年確率規模の降雨に対しても浸水被害を抑えるよう進めていく。

今回は2基目の整備の際に手戻りが生じないよう建物の整備はすることとしている。事業費が確保できればいいが、県下の治水整備レベルを上げていく中で優先順位等あるため、今回は2基のうちの1基を整備する。もう1基整備する場合は別途事業を立ち上げる必要がある。

（委員）

もう一点だが、12ページの洪水の床上浸水の解消の図を見ると、今ある水源地のところ  
が5トンのポンプが稼働したとしても床下浸水になるようになっているが、旧ポンプが今  
何年くらいの年数で、あと何年稼働可能か。

床下浸水するところは下がっているからやむを得ないということになるのか。

もう一点、地下水位を下げることは地盤沈下に関係してくると思うが検討はしているの  
か。

(事業担当課)

既存の2トンのポンプは国土交通省で管理されている。これについては更新を国の方で  
検討していると聞いている。

床下浸水だから良いというわけではない。排水ポンプ車の支援も合わせて行う考えであ  
る。

地盤沈下への対応については、工事施工中の必要な時のみ水をくみ上げる等極力被害が  
出ないように施工するようにするが、今回の(費用増加の要因となっている)水文調査につ  
いては地盤沈下を防ぐための対応を検討しているものはない。極力被害が出ないように施  
工も注意して行うが、家屋等への影響が出た場合は事業損失補償することとなる。そのため、  
事前に状態を把握するための調査も行っている。

(委員)

排水ポンプを稼働させるためのエネルギーは電力か。電力は発電所から送られてくる電  
気か。独自の発電システムか。一般家庭とか学校に配電されるシステムと排水機場のシステ  
ムは違うかもしれないが、台風等で停電時にバックアップ体制はあるか。

(事業担当課)

この施設の中にディーゼルエンジンを置いており、それにより発電をして電気を供給す  
る仕組みとなっており、停電した場合であってもポンプは動くという事がまず一点。

それから万が一ディーゼルエンジンが故障した場合も、ポンプを動かすための非常用電  
源として同等の能力のエンジンをもう一台予備として配置する仕様となっている。

## ○〈現地調査〉大規模特定河川事業(砂田川)

(委員)

河川の上流側の方は、川の中に土砂が溜まったり雑草が生えたりしているが、この辺りも  
掘削して(河川の)断面を形成することになるのか。

(事業担当課)

整備に当たっては護岸の形に合わせて河川の中も掘って断面を確保することになる。

(委員)

今我々が立っている側(左岸側の堤防)は、今の高さ、幅を維持して整備するということになるのか。

(事業担当課)

少し低い部分はあるが(右岸側のように上げていく。)、この橋(杉崎橋)を架け替える予定までではない。

(委員)

(事業の実施で)因美線が止まったりするようなことはあるのか。通学列車でもあると思うが。

(事業担当課)

因美線については、仮橋を設置し列車が通れるように切り替えた上で今の橋を撤去し、新しい橋を同じ位置に設置することになるため、基本的には列車を止めることのないよう事業を進めることとしている。

(委員)

工所用道路を設置するに当たって田んぼを借地することになっていると思うが、それはどの辺りになるのか。

(事業担当課)

(図面を提示しながら)橋梁の工事をするために工所用道路を設置することになるが、今ある既存の農道の幅を少し拡幅する必要があるため、拡幅部分について借地することになる。

(委員)

今の位置(左岸側)に橋台をつくと今より高さが高くなるため、隣接するグループホームに影響がでるように思うがどうか。

(事業担当課)

橋台の工事をする際は建物に影響することの無いよう、仮設の土留を設置して工事を実施する計画としている。



(委員)

橋の位置を今の高さより上げることになるが、(左岸側の) 堤防の高さは変わらないのか。

(事業担当課)

堤防の高さとしては右岸側の高さ程度で左右岸とも連続する形となる。(左岸側の堤防嵩上げが生じる。)

(委員)

左岸側の堤防を嵩上げすると隣接するグループホームの塀が土で埋もれてしまうのではないか。

(事業担当課)

現在詳細設計中ではあるが、盛土影響が背面に及ばないように擁壁の設置などを検討中である。

(委員)

堤防が嵩上げされることについては隣接地の方は了承されているのか。堤防高が上がる(敷地境界に設置されている) フェンスを飛び越えやすくなってしまわないか。

(事業担当課)

状況によってフェンスを設置する等、JR も含め安全対策を講じることになる。

現在、用地測量、詳細設計を行っているところであり、これから工事による影響が明らかになってくる。影響が出るようであれば、相手方と話をし解決していくことになる。

(委員)

今の堤防の高さを(橋梁と同じように) 1.9m上げるということではなく、(リボンテープの) 下の段ぐらいの高さにするということか。

(事業担当課)

概ねそのとおり。計画の高さまで上げることになるため、場所によって上げる高さは若干変わってくる。

(委員)

コンクリート護岸は橋梁の付近まで全部やっていくことになるのか。

(事業担当課)

言われるとおりであり、橋梁付近で護岸未整備のところが残っている状況である。

(委員)

橋梁の下流側は完成しているのか。

(事業担当課)

完成している。

以上

令和6年8月20日

会 長 猪 迫 耕 二

署名委員 尾 崎 佑 磨

署名委員 橋 本 悦