

令和4年11月定例会 県土整備委員会

令和4年12月14日（水）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

福山委員長

休憩前に引き続き、委員会を開会いたします。（13時40分）

これより県土整備部関係の調査を行います。

この際、県土整備部関係の追加提出予定議案について理事者側から説明を願うとともに、報告事項があればこれを受けることにいたします。

【追加提出予定議案】（説明資料（その4））

議案第38号 令和4年度徳島県一般会計補正予算（第10号）

【報告事項】

なし

松野県土整備部長

本日、追加提案を予定いたしております案件につきまして、御説明を申し上げます。

それでは、県土整備委員会説明資料（その4）を御覧ください。

今回、御審議いただきます案件は、令和4年度一般会計補正予算でございます。

この度の補正予算につきましては、国の経済対策補正予算の成立を受けまして、県土強靱化と地方創生を実現する公共事業を強力に推進し、新次元の分散型国土の具現化を加速するため、公共事業予算の追加を行うものでございます。

それでは、資料の1ページを御覧ください。

一般会計の歳入歳出予算総括表でございます。

表の下から3段目、計の欄を横に御覧ください。

左から3列目補正額の欄に記載しておりますとおり、県土整備部合計で240億6,846万8,000円の増額をお願いしております。

その右隣の計欄には補正後の額を記載してございますが、合計で887億8,021万9,000円となっております。

なお、補正額の財源につきましては、右の財源内訳欄の括弧書きに記載のとおりでございます。

2ページを御覧ください。

特別会計でございますが、今回、特別会計の補正はございません。

3ページから10ページまでは、補正予算に係る各課別の主要事項説明についてでございます。

まず、3ページを御覧ください。

高規格道路課でございます。

国直轄事業負担金として、合計で3億2,700万円の補正をお願いしております。

4 ページを御覧ください。

道路整備課でございます。

緊急地方道路整備事業費として67億8,352万8,000円の補正をお願いしております。

5 ページを御覧ください。

都市計画課でございます。

街路事業費と公園整備事業費で、合計6億6,860万円の補正をお願いしております。

6 ページを御覧ください。

水管理政策課でございます。

国直轄事業負担金と堰堤改良事業費で、合計13億8,244万円の補正をお願いしております。

7 ページを御覧ください。

河川整備課でございます。

広域河川改修事業費や総合流域防災事業費など、合計で102億9,450万円の補正をお願いしております。

8 ページを御覧ください。

砂防・気候防災課でございます。

通常砂防事業費や地すべり対策事業費など、合計で16億8,210万円の補正をお願いしております。

9 ページを御覧ください。

水・環境課でございます。

農業集落排水整備事業費として1,400万円の補正をお願いしております。

10 ページを御覧ください

運輸政策課でございます。

国直轄事業負担金や港湾海岸保全施設整備事業費など、合計で29億1,630万円の補正をお願いしております。

次に、11ページから17ページにかけては、一般会計の変更分といたしまして、先の9月議会で御承認いただいた事業につきまして、翌年度繰越予定額の変更をお願いするものでございます。

17 ページを御覧ください。

変更分を反映した補正後の合計は、表の最下段、右から2列目の欄に記載のとおり329億3,746万8,000円となっております。

18 ページを御覧ください。

債務負担行為でございます。

アの一般会計では、変更分といたしまして、道路整備課の緊急地方道路整備事業工事請負等契約と公園整備事業工事請負等契約につきまして、債務負担行為の限度額の変更をお願いするものでございます。

これらの事業につきましては、早期発注に努め、公共事業を切れ目なく実施できるよう努めてまいりますので、よろしく願いいたします。

以上で、提出を予定しております案件の説明を終わらせていただきます。

御審議のほど、よろしく願い申し上げます。

福山委員長

以上で説明は終わりました。

これより質疑に入ります。

それでは、質疑をどうぞ。

岩丸委員

この度の補正予算については、暮らしと命を守る取組として、国の5か年加速化対策に呼応した県土強靱化ということが図られておりますが、この公共事業費の補正予算についてお伺いしたいと思います。

私は自然災害から県民の命と暮らしを守る県土強靱化を迅速かつ着実に推進する必要があると常々申し上げてまいりました。特に、この付託委員会でも国の5か年加速化対策についてお伺いし、3年目で約7割が予算化されて前倒しされているとのことでしたが、今回の補正予算の規模は、特に昨年度と比べて増加したのかどうか、お伺いいたします。

新瀨県土整備政策課長

ただいま岩丸委員から、この度補正提案させていただいております県土強靱化に関する予算について御質問いただいております。

まず、今回の補正でございますけれども、先に部長から御説明させていただいたように、総事業費約241億円を計上させていただいております。令和3年度、11月と2月になりますけれども、補正予算も計上させていただいております。その折の補正額総額が約189億円でございます。これと比べまして約1.3倍の52億円増の予算を提案させていただいている次第でございます。

本県の社会インフラにつきましてはまだまだ道半ばであり、補正予算という今回の機を捉え、これまでの整備を更に加速する必要があると考えております。吉野川はもとより、身近な中小の河川での堤防や護岸の整備などにより、人命や財産の被害を防止、最小限化するための流域治水であつたり、緊急輸送道路や観光地へのアクセス道路などに資する道路ネットワークの整備、橋梁<sup>りょう</sup>やトンネルなどの重要インフラにおける予防保全型の老朽化対策などといった県土強靱化、地方創生などを推進する予算を重点的に計上させていただいているところでございます。

岩丸委員

分かりました。補正予算の規模については昨年度より52億円増えたということでありませう。そこで、予算計上の考え方をもう少し詳しくお伺いいたします。

新瀨県土整備政策課長

ただいま岩丸委員から、予算計上の考え方ということで御質問いただいております。

国の経済対策補正予算の成立を受けまして、本県では先ほど申し上げました県土強靱化

や地方創生を実現する公共事業を強力に推進するために、国の補正予算の成立後、直ちに今回の11月補正予算案において公共事業費を計上させていただいているところでございます。

事業の内容といたしましては、5か年加速化対策の3年次目として、河川、砂防、海岸などにおける流域治水の推進に約105億円、防災、安全、産業振興に資する道路ネットワークの機能の強化に約36億円、様々な社会インフラにおいて予防保全型で進める長寿命化対策の加速に約93億円、公園等を拠点とした地域のにぎわい創出に約7億円など、総額で約241億円を計上させていただいております。

この予算を活用しまして、自然災害から県民の命と暮らしを守る県土強靱化の取組、また地域産業の振興などの県民の豊かな暮らしの実現に資する地方創生の取組をしっかりと進めてまいりたいと考えております。

#### 岩丸委員

流域治水の推進、また道路ネットワークの強化、長寿命化対策の加速、にぎわい創出等々、予算計上の考え方についてはよく分かりました。

特に、これまで県議会では機会があるごとに県と一体となって高規格道路の整備推進に取り組んできたところでありますが、この高規格道路に関連する補正の概要と事業の進捗状況をお伺いいたします。

#### 原田高規格道路課長

ただいま岩丸委員より、高規格道路の整備推進に関連する補正予算の概要と事業の進捗状況ということで御質問を頂きました。

高規格道路関連の補正予算でございますが、国直轄道路の事業負担金といたしまして、3億2,700万円を計上いたしております。その主な内容でございますが、徳島南部自動車道では徳島津田インターチェンジから南へ続く津田高架橋の下部工事、それから阿南安芸自動車道桑野道路では、下大野トンネルから南へ続きます三倉高架橋の下部工事、それから福井道路では新野地区の改良工事などを予定しております、高規格道路の南伸を獲得する予算が確保されたところでございます。

このことは、県議会有志の皆様方の御協力を得まして、国や政府与党に対しまして、繰り返し提言活動を行ってきた成果であります。

それから、昨日も斉藤国土交通大臣、それから鈴木財務大臣に対しまして、徳島南部自動車道及び阿南安芸自動車道の早期整備について提言を行ってきたところでございます。

また、徳島南環状道路につきましては、今回の補正予算での計上はいたしておりませんが、用地取得が難航していた区間である鮎喰川の左岸堤防、国府のインターチェンジから国道438号、上八万インターチェンジまでの約4キロメートルの区間におきまして、事業認定の申請に向けました準備を進めてきた結果、この度認定庁における事業認定の事前審査が終了したところでございます。

このため、来る12月20日、事業の目的や内容につきまして、利害関係人に対して広く周知する事業説明会を開催することといたしました。去る12月9日に新聞の広告をさせていただいたところであり、任意交渉と並行した収用手続きを今後進めていくということになり

ます。

今後とも、国や地元自治体と緊密に連携いたしまして、命の道となる徳島南部自動車道、阿南安芸自動車道や徳島南環状道路などの高規格道路の早期整備に向け、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

#### 岩丸委員

公共事業による社会基盤整備は、徳島県民の生活、経済を支える上でなくてはならない極めて重要な事業でございます。今回、南環状道路の補正予算計上はなかったと御説明を頂きました。私はここに来る際に常に目にしているので肌で感じているところではありますが、最近、西環状道路から南環状道路への連絡を含めて、やっと動き始めたかなと実感しているところがございます。引き続き、切れ目のない取組をしていただきますよう、お願い申し上げます。

#### 元木委員

私のほうからは県西部の橋梁<sup>りょう</sup>をはじめとした道路インフラの老朽化対策と橋梁<sup>りょう</sup>の魅力向上について何点かお伺いさせていただきます。

私の地元の県西部では、吉野川に沿って一般国道192号や鳴門池田線などの幹線道路が走り、これらの道路から剣山や阿讃山脈などにつながる道路ネットワークが構築されていて、住民生活や産業・経済振興等に重要な役割を担っております。県管理の橋梁<sup>りょう</sup>が幾つかございますが、架設後約半世紀になるものも多く、腐食や劣化の進む橋梁<sup>りょう</sup>も見られ、これから段階的に更新や修繕が必要になってくるものと思われまます。今回の補正予算でも早期に修繕が必要なインフラに対して、予防保全型の対策を講じると伺っております。

そこで、今回の補正予算における県西部の道路関連予算案の概要についてお伺いいたします。

#### 佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま元木委員から、県西部の道路関連予算についての御質問がございました。

道路整備課の令和4年度11月補正予算につきましては、緊急輸送道路事業におきまして67億8,352万8,000円を計上いたしております。うち、県西部に関する予算としましては、美馬庁舎管内が15か所で7億1,000万円、三好庁舎管内が14か所で8億2,400万円、合計で29か所で15億3,400万円を計上いたしております。

具体的には、安全・安心な暮らしを支え、産業振興、地方創生の礎となります道路ネットワーク機能の強化といたしまして、国道319号、三好市山城町小川谷工区の現道拡幅工事をはじめ、国道439号、三好市東祖谷菅生工区のバイパス整備、さらには国道438号、美馬市木屋平川上工区の落石対策などに取り組んでまいります。

また、既存インフラの予防保全型老朽化対策を加速させるため、三加茂三好線の東みよし町三三大橋の橋梁<sup>りょう</sup>修繕工事をはじめ、鳴門池田線東みよし町足代ほかでの舗装修繕工事に早期に取り組んでまいりたいと考えてございます。

#### 元木委員

三好庁舎関連では14か所8億2,400万円の予算で、三好市の国道の改良ですとか東みよし町の県道の修繕工事などを行っていただけるというお話でした。

特に、橋梁<sup>りょう</sup>の補修には大規模改修、大規模補修、通常補修の3パターンがございまして、これらの組合せをうまく実施していくことが土木史的な価値を高める工夫となるとも言われております。吉野川には歴史を積み重ねてきた個性豊かな橋梁<sup>りょう</sup>が架かっており、橋の博物館とも言われております。いずれも本県はもとより日本を代表するインフラと言っても過言ではなく、今後は更にその価値を高めていくことが重要であります。

地元でも橋梁<sup>りょう</sup>の用水路の老朽化対策や道岩のごみの撤去ですとか法面<sup>のり</sup>の樹木の伐採、照明設置などの要望を受けるほか、欄干や鉄柵などのさびなどが散見される箇所もございします。

今後、公共施設の土木史的価値を高めるためのインフラ老朽化対策、橋梁<sup>りょう</sup>修繕対策に長期的な視点で計画的に取り組むことが肝要と思われまします。その前提となる地元東みよし町内で吉野川を渡河する橋梁<sup>りょう</sup>の老朽化の状況とその現状を踏まえて、今後どのような対策を講じていくのか、併せて所見をお伺いします。

#### 佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま元木委員から、東みよし町内で吉野川を渡河する橋梁<sup>りょう</sup>の老朽化の現状、それから今後どのように対策を講じるのかという御質問を頂いております。

東みよし町におきましては、吉野川を渡河をする県が管理する橋梁<sup>りょう</sup>は4橋ございまして、東三好橋、角の浦大橋、三三大橋、美濃田大橋でございします。県では道路橋の定期点検要領に基づきまして、5年に1回のサイクルで近接目視を基本とする橋梁<sup>りょう</sup>点検を実施しております。美濃田大橋につきましては平成29年度、東三好橋は平成30年度、角の浦大橋と三三大橋は令和3年度にそれぞれ点検を実施いたしております。

その結果、美濃田大橋につきましては、橋の機能に支障はなく経過観察、その他の3橋につきましては床板のひび割れ、それから漏水による腐食などが見られましたことから、対策すべきとの判定結果が出てございます。

今後、どのような老朽化対策を講じていくかということでございしますが、橋梁<sup>りょう</sup>点検の結果を踏まえまして、東三好橋は令和3年度から床板ひび割れ補修などの対策工事に着手いたしております。また、角の浦大橋と三三大橋につきましては、今年度、橋面防水、それから舗装工事に着手予定であります。この3橋につきましては、今回の補正予算にも計上いたしております、更に老朽化対策を加速してまいりたいと考えてございます。

なお、美濃田大橋につきましては、今年度、5年に1度の点検を実施しているところでございます。その結果を踏まえ、対策を検討してまいります。今後とも、計画的かつ戦略的に社会資本の健全性を保つことで、安全・安心の確保に努めてまいりたいという考えでございします。

#### 元木委員

それぞれ詳細な御答弁を頂きました。

川を隔てて市や町が形成された県西部の住民にとりましては、三三大橋をはじめとした橋梁<sup>りょう</sup>というのは、生活を支える手段であるとともに、観光資源となるものでもありま

す。橋梁<sup>りょう</sup>の歴史を知れば、そのエリアの文化が分かると言われます。吉野川の治水の歴史をたどりますと、工事中の洪水のために明治時代前半の工事中止を経て、1907年から1927年にかけて第1期工事が完成しております。

今回、東みよしの橋について伺いましたけれども、お隣の三好市におきましては、例えば吉野川に架かる三好橋は1927年に竣工<sup>しゆん</sup>し、もうすぐ100年目という節目を迎えようとしております。架設当時は東洋一の吊り橋と言われておりましたが、1987年に吊り橋メインケーブルのアンカー部の破断が発見され、吊り橋がローゼ橋にリノベーションされたものです。この橋は建設後30年、40年、60年を経過したときに大規模な補修を行っております。

これは例として出させていただきましたけれども、計画的な維持管理と絶え間ない点検が橋梁<sup>りょう</sup>の寿命を長期化させるいい例と考えております。本県では、吉野川を中心に多様な形態の橋梁<sup>りょう</sup>が存在してございまして、その姿が目につきやすいこともあり、多額の予算が投じられてきた歴史もございまして。これからは人口減少を踏まえ、技術的、文化的両面から橋梁<sup>りょう</sup>の歴史を捉えながら、ハード整備など、一般県民の方々の土木への関心を向上させていくことで、橋梁<sup>りょう</sup>のリノベーション、リ・イノベーションを進めていくことが重要な視点であると考えております。

つきましては、このように橋梁<sup>りょう</sup>を中心としたインフラツーリズムなどのソフト事業によりまして、住民の土木事業への関心を高め、吉野川のみならず全国あるいは国外の動向を俯瞰<sup>ふかん</sup>しながら、計画的に橋梁<sup>りょう</sup>修繕対策を進めていただき、橋梁<sup>りょう</sup>の魅力向上にも取り組んでほしいと考えますが、所見を伺います。

#### 原田高規格道路課長

ただいま元木委員から、橋の博物館に関連する御質問を頂きました。

まず、橋の博物館の本県における取組状況を御説明させていただきますと、四国三郎の吉野川には、先ほど委員からもありましたが、昭和初期に架けられた三好橋、それから吉野川橋、世界初となるケーブル・イグレット形式を採用した阿波しらさぎ大橋まで約90年間の間にその時代の最新技術を駆使した46もの橋が架けられております。さらに令和4年3月には、徳島南部自動車道の徳島ジャンクションから徳島一沖洲間を渡河する、コンクリート橋では日本最大級の吉野川サンライズ大橋が吉野川最東端に完成いたしまして、正に橋の博物館ということになってございます。

このようなことから、本県では平成26年度より橋に関するイベントの開催、橋の博物館とくしまのPR、とくしま橋ものがたりの作成の三本柱で橋の地域資源としての活用に取り組んでおります。

橋に関するイベントにおきましては、吉野川の橋を巡るバスツアー、それからパネル展、吉野川に架かる橋フォトコンテスト等を実施してまいりました。また、平成30年度には吉野川橋が歴史的土木建造物の保存に資するとされることから、選奨土木遺産に認定されるとともに、開通から満90周年を迎えたことから、これらを記念いたしまして現地にお祝いの看板を設置し、PRに努めたところでございます。

また、橋の博物館とくしまのPRといたしまして、ホームページにおいて一般の方に楽しく橋の魅力を紹介できるような、映像を駆使したバーチャルな博物館も構築してござい

す。

さらに、吉野川に架かる46橋をまとめた橋梁<sup>りょう</sup>誌である「とくしま橋ものがたり」を平成29年5月に発行するとともに、これに併せまして徳島ブリッジカードを作成し、吉野川近傍の道の駅など12か所で配布を行っております。令和2年度からは自転車で橋を巡るブリッジサイクルツーリズムの創出に向けまして、Tラインルート<sup>りょう</sup>のデジタルマップの作成を図り、橋の博物館を利用した観光誘客の取組も推進しております。

昨年度からは、ドローン撮影や3D画像の作成、公開に向けて本県の建設技術センターと協働で取り組んでおり、充実に努めております。

今後とも、こういった歴史的な価値を持つ本県の橋に興味を持ってもらうために、一人でも多くの皆様に橋を見に来ていただけるように、魅力発信に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

#### 元木委員

吉野川に架かる46の橋を生かした魅力発信に向けた取組について御答弁いただきました。県におきましては、これまで各地元との協働<sup>りょう</sup>で通学高校生による橋洗い<sup>りょう</sup>ですとか、とくしまマラソンやICTの活用、また橋梁<sup>りょう</sup>カードの事業や橋梁<sup>りょう</sup>マップの制作などに取り組んでいただいているところでございます。

例えばウオーキングイベントなども充実させながら、こういった取組を今後更に充実、深化させていただき、吉野川に架かる橋梁<sup>りょう</sup>の土木史的な価値を向上させるための取組を御期待申し上げます。質問を終わります。

#### 扶川委員

私も老朽化対策で少しお尋ねします。まず言葉ですけれど、予防保全型の老朽化対策ということが言われています。これを少し解説してください。

#### 佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま扶川委員から、老朽化の計画についての御質問を頂いております。

本県は吉野川をはじめとする大小多くの河川を有することから、過去より多くの橋梁<sup>りょう</sup>を架けております。施設の老朽化が急速に進行する中、既存ストックを有効活用し、維持、管理コストの縮減、安全性、信頼性の確保、それから予算の平準化を効率的、効果的に図れるよう、長寿命化計画を策定しております。

その修繕計画につきましては、橋梁<sup>りょう</sup>点検により橋梁<sup>りょう</sup>の部材の損傷度合いを調査したり、橋梁<sup>りょう</sup>の健全度を評価しまして、経済的に効果が発揮できるよう、修繕を実施する内容といたしております。

#### 扶川委員

インフラは橋だけではないと思うんです。要するに、全体に不具合が生じる前に修繕やメンテナンスをしつつ、ずっと使っていこうというのが予防保全だと言われておりますけれど、県が管理しているトンネルとか排水機場とかで更新をしたり修繕をしなければいけないインフラはいっぱいあると思うんです。毎年費用が出ていると思うんですけれど、全体

でどのくらいあって、5年に1回点検する度にどのくらい修繕費が掛かっているのか。その推移はどうなっていくのかということを知りたいです。

何でかと言うと、公共インフラも整備が道半ばだということもあって、修繕費は増えていきますよ。際限なく予算を付けるわけにはいきませんから、どこかでやり方を変えていかなきゃいけない部分も出てくると思うんです。そのあたり、どんなふうの実態を把握し、どのように予算が推移し、見通しを持っているのかということをお教えいただきたいと思っています。

#### 佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま扶川委員から、インフラ施設、橋梁<sup>りょう</sup>、トンネル、河川施設の管理施設数とか点検数、対策事業費、それから今後どのようにという御質問を頂いております。

平成24年の笹子トンネルでの天井板の崩落事故を契機に、各道路管理者が橋梁<sup>りょう</sup>やトンネルなどの重要施設につきまして、平成26年度から定期点検要領に基づき、5年に1回のサイクルで近接目視や打音検査による点検を実施いたしております。

この点検結果に基づきまして、長寿命化修繕計画を作成し、施設維持のコスト縮減、それから予算の平準化、施設の安全性、信頼性確保につながるよう取り組んでいるところでございます。

道路整備課が所管する施設に関してでございますが、令和3年度末時点におきまして、管理する橋梁<sup>りょう</sup>が2,762橋、トンネルが101本ございまして、全ての施設におきまして定期点検を実施しております。点検結果に基づきまして、早期に修繕が必要な箇所から対策を行っているところでございます。

また、平成26年度以降につきましては、対策が必要な箇所がそのうち445橋、トンネルが71本あります。現在、それらについて対策を行っているところでございます。

対策事業費につきましては、令和2年度は当初と補正を合わせまして64億円、同じく令和3年度が40億円程度の予算を確保いたしまして、今年度、令和4年度におきましても当初が21億円、それから今回補正をお願いいたしておりますが、29億3,300万円の予算を計上させていただいております。

なお、将来の見込みにつきましては、近年と同程度の予算を確保し、国の防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策を積極的に活用して、集中的に対策してまいりたいと考えてございます。

#### 西岡河川整備課長

続きまして、先ほど説明させていただいた河川整備課所管の河川の排水機場についても説明させていただきます。

河川整備課が所管しております排水機場、あるいは水門などの河川管理施設につきましては、その多くが高度経済成長期に整備されました。今後、老朽化が進むことに伴って集中的な更新、あるいは修繕等が必要になってくるということから、計画的な維持、管理を行うことで施設の機能低下を防止しつつ、予算の平準化を図っていくというところでございます。

今回の補正予算でも計上させていただいておりますけれど、特に重要度の高い排水機場

21施設につきまして、平成21年度から長寿命化計画を順次策定しまして、この計画に基づき、全施設において定期点検や設備の更新等を行い、限られた予算の中でライフサイクルコストの削減を図ってきたところでございます。

こうした中、令和2年度の補正予算、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策において老朽化対策が盛り込まれたことから、年度ごとの予算にはばらつきがありますが、積極的に予算獲得に努めまして、令和2年度から当初と補正合わせて20億円を超える予算を確保し、今年度におきましても24億円を超える予算を計上させていただいているところでございます。

来年度以降、将来に向けましては、長寿命化を図る設備が多く残っているということもございまして、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の積極的な獲得に努めてまいり予定でございます。

### 扶川委員

分かりました。道路のほうと河川のほうとそれぞれ老朽化対策が必要な施設がたくさんあるんだろうと思います。施設はみんな冗長性がありますし、さびたりひびが入ったらすぐ落ちるとか事故が起こるとかいうもんじゃありませんけれど、早く手を打って補修するほど長持ちをするという意味では、対策をスピードアップしていくというのは非常に重要だと思います。

国のほうでは、令和3年度から令和7年度の国土交通省のインフラ長寿命化基本計画というのをざっと見てみますと、新技術や官民連携による維持、管理手法の普及により、メンテナンスに係る人的資源不足へ対応するということがうたわれております。これがスピードアップにつながっていくと思うんですが、新技術や官民連携に県としてはどのように取り組んでおられるか、教えてください。

### 佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま扶川委員から、トンネル、橋梁<sup>りょう</sup>などの施設点検に当たって省力化を図るべき、そしていろんな技術を導入して進めるべきではないかというような御質問を頂いてございます。

本県におきましては、国が定める点検要領に基づいて、基本的には近接目視を基本として、橋梁<sup>りょう</sup>、トンネルの点検を実施してございます。

条件によりまして、ハンマーを利用した打音検査ですとか、人の手による触診等を併用することが求められております。これにつきましては直接、高度な技術を有する技術者が現場で行うものでございます。

こういったところは費用、人的なものがたくさん必要な状況にあると考えてございまして、点検とか診断の効率化とか省力化を図るためにIoTとかAIの先端技術に実際に取り組んでいるところでございます。

橋梁<sup>りょう</sup>におきましては、美馬中央橋をはじめとする一部の橋梁<sup>りょう</sup>の点検でモデル的に橋脚部やコンクリート橋げたのひび割れの状況につき、近接の目視を補完する手法で、無人航空機UAVによって撮影、図化を一連で行うなどの業務の省力化を図ったところでございます。

一方で、UAVにつきましては、天候とか電波状況に左右されます。それから構造物自体の表面にコケが生えていたり、周辺で雑木があって近接撮影ができないなどの課題もあることを確認いたしております。

また、トンネルの定期点検におきましては、令和3年度に新府能トンネル、十二弟子トンネルの二つのトンネルで、打音検査に替わるICTを活用した技術であるAIによる画像解析をしたトンネル点検を実施いたしております。通行規制とか点検期間の短縮、それから高所作業車が不要になるなど、効率化によるコスト縮減が図られ、一定の成果があったと考えてございます。

インフラ点検における新技術の活用につきましては、試験的に実施してきた技術の蓄積を進めるとともに、人手不足の解消や費用の軽減につながるものにつきましては、他事例に対するアンテナを高くして情報収集に努めるなど、引き続き効率的かつ効果的なインフラの維持管理に努めてまいりたいと考えてございます。

#### 扶川委員

県においても点検し切るとか、修繕し切るとかは大変な作業だと思いますが、市町村、特に力の小さい町村なんかはもっと深刻な状況だと思うんです。素人目に見てもひどいなという施設があつちにもこつちにも残っています。

そうした中で、日本全体のインフラをどうやって更新あるいは維持していくのか、また新設していくのかということは国を挙げて考えていかなくちゃいけないことだと思うんです。技術的なことに関しては市町村はまだまだ十分じゃない面もあると思うんで、何らかの形でサポートしていく、支援していく仕組みが必要だと思います。

時間がないし今日は余り勉強もしていないので議論しませんけれど、そのあたりは国や県はどんなふうに考えて、市町村と協力していくのか。県道がぶつと切れて、ここから町村道だから知らないとか、県管理の河川がぶつと切れて、ここから先は町村だから知らないでは済まないわけでしょう。どんなふうに協力してインフラを守っていこうとしているのか、基本的なお考えをお知らせください。

#### 新瀨県土整備政策課長

扶川委員から、市町村への支援にはどのように取り組んでいるのかとの御質問を頂いたと思います。

県におきましては、市町村のインフラメンテナンスをどうにかできないかという考え方の下、市町村の職員への技術支援的なもの、また技術者の少ない市町村への技術者の派遣について、既に取り組みさせていただいております。

具体的に申し上げますと、まず発注とか監督業務に関する技術支援の講習会、例えば橋梁りょうのそういった技術を支援するための支援、技術セミナーの開催、さっき申し上げた県の技術者の市町村派遣等も行っております。

加えまして、徳島県建設技術センターという公益財団法人がございまして。こちらでも一部の市、町からの要請を踏まえまして、橋梁りょうの点検の委託を受けるような支援をさせていただいている事例がございまして。

引き続き、技術面の支援に取り組む考えでございまして、県としても市町村の意見を聞き

ながら、しっかりと支援してまいるという考え方でございます。

扶川委員

分かりました。私も現状を市町村に詳しく聞いているわけではないので、また引き続き議論してまいりたいと思います。終わります。

福山委員長

ほかに質疑はありませんか。

（「なし」と言う者あり）

それでは、これをもって質疑を終わります。

以上で県土整備部関係の調査を終わります。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（14時21分）