

## 土木森林環境委員会会議録

日時 平成25年3月8日（金） 開会時間 午前10時02分  
閉会時間 午後2時36分

場所 第1委員会室

委員出席者 委員長 堀内 富久  
副委員長 塩澤 浩  
委員 中村 正則 河西 敏郎 渡辺 英機 丹澤 和平  
早川 浩 木村富貴子 飯島 修

委員欠席者 なし

説明のため出席した者

県土整備部長 酒谷 幸彦 県土整備部理事 手塚 茂昭  
県土整備部次長 桐原 篤 県土整備部技監 上田 仁  
県土整備部技監 井上 和司 総括技術審査監 小野 邦弘  
県土整備総務課長 石原 光広 美しい県土づくり推進室長 山口 雅典  
建設業対策室長 遠藤 正記 用地課長 清水 豊  
技術管理課長 内田 稔邦 道路整備課長 大久保 勝徳  
高速道路推進室長 細川 淳 道路管理課長 鈴木 洋一 治水課長 中嶋 晴彦  
砂防課長 松岡 雅臣 都市計画課長 市川 成人 下水道課長 小池 厚  
建築住宅課長 松永 久士 営繕課長 和田 健一

議題（付託案件）

- ※第35号 急傾斜地崩壊対策事業施行に伴う市町村負担の件
- ※第36号 街路整備事業施行に伴う受益者負担の件
- ※第37号 流域下水道の維持管理に要する費用の市町村負担の件
- ※第38号 流域下水道の維持管理に要する費用の市町村負担の件
- ※第39号 流域下水道の維持管理に要する費用の市町村負担の件

（調査依頼案計）

- ※第15号 平成25年度山梨県一般会計予算第1条第2項歳出中土木森林環境委員会関係のもの及び第3条債務負担行為中土木森林環境委員会関係のもの
- ※第26号 平成25年度山梨県流域下水道事業特別会計予算

審査の結果 付託案件については、いずれも原案のとおり可決すべきものと決定し、調査依頼案件については、いずれも原案のとおり賛成すべきものと決定した。

審査の概要 午前10時02分から午後2時36分まで県土整備部関係の審査を行った。  
（午後0時01分から午後1時30分まで休憩をはさんだ。）

主な質疑等 県土整備部関係

※第15号 平成25年度山梨県一般会計予算第1条第2項歳出中土木森林環境委員会関係のもの及び第3条債務負担行為中土木森林環境委員会関係のもの

質疑

（緊急道路整備修繕費について）

早川委員

県土の21と22ページの道路管理課所管の平成25年度の予定事業を中心に質問します。現在、進められています国文祭とか、富士山の世界文化遺産登録を控える中で、イコモスの調査前は一部集中的に一生懸命取り組んでいたのですが、県内全体では観光地周辺の道路のひび割れとかでこぼこがまだまだ多くあるということを最近よく耳にするのですが、これは観光客へのイメージだけじゃなく、県民生活の安全・安心のためにも、本当に修繕が必要であって、平成25年度は特に、もちろん今回の大型補正も含めて、特にこのタイミングで集中的に県内全体をやっていただきたいと思っているのですが、県内の状況や方針をまず伺います。

鈴木道路管理課長

国文祭、それから世界文化遺産登録に向けての道路の補修といったものをごどのような考えでやっていくかというお話でございます。まず、県の管理道路で舗装が終わっている道路が1,680キロ余りございます。県では、これまでも道路の舗装の状況、ひび割れの状況、あと、わだち掘れがあったといったようなところが激しくなっている箇所を中心に、交通量あるいはその道路の重要性に対して優先度をつけて順次補修をしていくというところでございます。

平成25年度につきましては、この前の大型補正のときにも舗装補修についてはかなりの予算額を計上させてもらっておりますが、平成25年につきましても、富士北麓地域で言いますと国道139号であるとか、県道の青木ヶ原船津線などで予定をしています。それ以外の地域におきましても約27路線で約9億円の事業費で舗装等の修繕をしていきます。

早川委員

先ほど、富士北麓地域のことのお話があったんですけど、ちょっと地域限定で申しわけないんですけども、富士山の世界文化遺産が控える中、観光客を迎える整備として特に富士山の景観に配慮した歩道とか道路の改修が必要だと強く思うわけです。この前の委員会でも発言をさせていただいたんですが、色彩みたいなものを含め観光客のイメージや印象を考慮する中でこういった歩道ができたらと思っており、こうした石畳風の道路を、例えば世界遺産にふさわしい景観として、構成資産の北口浅間神社から旧登山道があるんですけど、ここまでが今、ただのコンクリートの舗装の道路になっているんですね。ですから、1合目から歩いて登る登山を推進するため、こういったふうなことをやったらどうだと、実は地域においてもいろんな方々と何度も勉強会や、意見を調整したりして提案をしてきたんですけど、それらの提案も踏まえ、また、それ以外においても県が今後考えている事業がありましたら伺いをします。

鈴木道路管理課長

景観に配慮した歩道整備の事業をやるべきだという御質問でございますけれども、今、委員が見せてくれましたパネルにつきましては、浅間神社を通じて、その裏手から富士山の登山道に通じるというところで、そこに県道がござ

います。これにつきましては委員がおっしゃられましたように、浅間神社との連続性といいますか、そういった雰囲気を保っていく方がいいだろうということで、地元の方等の御意見も伺いながら、石畳の整備を今、進めているところでごさいます、今後につきましても、例えば国道137号の富士山駅から金鳥居の間に歩道設置をすることになっており、そういったところもまた、景観に配慮した歩道の整備を進めていきたいと考えています。

それ以外にも富士河口湖富士線において、河口湖大橋からずっと南のほうへ下ってくるところでも、電線共同溝を設置しまして、今、歩道の改修をやっておりますけれども、そういうところも景観に配慮した歩道ということをやりたいと思っております。

いずれにしても、世界遺産ということもございますので、そういったことを念頭に置きながら、また、地元の皆様方の御意見を聞きながらやっていきたいと思っております。

早川委員 先ほどお答えいただいた、富士山駅から金鳥居間についてですけど、今まで歩道がほとんどない状況なんですね。観光客が富士山を目指して富士山駅でおりて、そこから金鳥居を通過して、御師の家を通る一番重要なルートなんですけど、先ほどのお答えで確認ですけれども、そこも歩道を設置していただけるということでしょうか。

鈴木道路管理課長 これにつきましても、以前から御要望もあり、非常に危ないということもございました。歩道をやはりつけていくということで、今、どういった雰囲気といいますか、先ほど言いました、そういう景観に配慮したというふうなことも考えながら検討しているということです。

早川委員 ありがとうございます。

次に、また関連して、全体的に南アルプスとか、世界文化遺産の富士山に向けて環境に配慮するといったことが、先ほどの資料にもあったんですけど、わかりやすいもので言えば、この環境に配慮した茶色のガードレールとかガードパイプを推進しているんですけど、これがまだまだあるようで少ないと思うんですけど、平成25年度の予定を、まずどのぐらいかお伺いします。

鈴木道路管理課長 茶色のガードレールの防護さくにつきましては、これまでも観光地といったようなところに対しても、景観に配慮しなければならないというところで進めてきております。昨年度も世界文化遺産の絡みもございまして、富士五湖周辺を中心にやってきております。平成25年度につきましても、約1億円の事業費により、ガードパイプの取りかえなどを進めていきたいと思っております。本栖湖のところあたりがまだ残っておりますので、そういうところを中心に、来年度、富士五湖周辺は茶色のガードレールに大体するというふうに持っていく予定です。それ以外に富士北麓以外の観光地もございますので、例えば清里の周辺といったところにも景観に配慮した防護さくの設置を進めていきたいと思っております。

早川委員 今後進めていかれるということですが、一方で注意しなければいけないのは、ガードレールが茶色だということで、カーブや夜などでは見えにくいという意見も結構あるんです。黄色いシールがついているところもあるんですが、シールがついていないところもあるんですね。そういった部分で茶色いガードレールをつけている場所に対して、今後どういう対処をするのか、また、その

ような場所を県は何カ所あるか調べているのかお伺いをしたいと思います。

鈴木道路管理課長 茶色のガードレールでカーブのところは見にくいということで、どう対応するのかという御質問ですけれども、今、委員がおっしゃられましたようなことと同じ御意見を県民の方からもいただいております。それで、そういうことを踏まえ、昨年、視線誘導が必要な箇所を県内調査いたしました。その結果、急カーブのところであるとか、幅員が急に狭くなったりというふうなところが必要な箇所ということで、大体90カ所ぐらい見つかりましたので、これにつきましては平成25年度で視線誘導標とって、ガードレールの上に丸い茶色の反射するようなものがあるんですけども、それを設置していきたいと考えております。

早川委員 平成25年度中に実施をしていただけるということですけど、もちろん茶色のガードレール、ガードパイプは、特に観光地周辺に多いと思うんですけど、できれば夏の観光シーズンぐらいまでに予算をうまくやり繰りしてやっていただきたいと思うんですけど、いかがでしょうか。

鈴木道路管理課長 おっしゃるとおり観光地ということでございますので、今、観光シーズン前、夏ごろまでにはちゃんとやっていきたいと考えております。

早川委員 最後になりますけど、今回の大型補正だけじゃなくて、これは恐らく、平成25年度については追加の経済対策も予想されると思うんですけど、山梨県は観光立県として、新しい道路も必要なんですけど、維持管理という部分で、安全や快適という観点でぜひそういう部分を重点的に進めたいと考えています。そういうことをお伝えして質問を終わります。

（若彦トンネル湧水活用調査費について）

木村委員 県土10ページの道路整備課の中の若彦トンネル湧水活用調査費についてお伺いをいたします。実は2年ほど前に、企業局の若彦トンネル湧水発電所の小水力の関係で施設を見させていただくなど、大変、御厄介になったんですけども、発電後の大量の湧水が、本当にきれいな水が河川にそのまま流れているのを目の当たりにしまして、これはもったいないと、何かに利用できないかということで、そのときに委員会で私は企業局に対して、ミネラル水として何か活用したり、販売できないかという質問をしたことがありました。山梨県は日本一のミネラルウォーターの産地であるということが山日新聞に載っていましたが、それを見ますと、全部本社機能が県外でして、つまり税金は県内に落ちておらず、県の税収になっていないということであるわけです。

今後、このようなトンネル湧水は貴重な財源になると私は本当に思っているのですが、それで幾つかお尋ねをいたします。まず、トンネル湧水をミネラルウォーターなどに利用している事例というものがあるのでしょうか。

大久保道路整備課長 私どものほうで調べたことですが、まず、JR東日本が上越新幹線の大清水トンネルの湧水を「From AQUA」というブランドとして販売をしています。それから、立山黒部アルペンルートがございまして、この立山トンネルの湧水を「立山玉殿の湧水」という名称で販売をしています。もう一つですが、神戸市が平成11年度まで六甲山新神戸トンネルの湧水を「神戸ウォーター」の名称で販売しております。この3つの事例を見出すことができました。

木村委員 なるほど、実際にあるんですね。じゃあ、可能性は十分にあるということですね。

次に、富士河口湖町の上水道と県の企業局の小水力発電に利用されていますけれども、それぞれの程度の水量を使っているのか伺いをいたします。

大久保道路整備課長 現在、若彦トンネルからの湧水の量ですが、1日当たり、おおむね1万トン湧出をしているということです。そのうち、河口湖町の上水道に約500トンです。約1万トン程度ですけれども、これを企業局の小水力発電に利用いたしております。

木村委員 1万トンのうち500トンだけがそういう形で行っているということですね。わかりました。

富士山麓のミネラルウォーターにはバナジウムが含まれているということで、これが日本一ということですが、この湧水にも含まれているのか。まあ、これだけ調査するということになるんでしょうが、その辺をわかる範囲でお願いします。

大久保道路整備課長 県が一昨年に行った水質調査では、水道法に基づく水質基準には適合しているということを確認しております。この湧水は途中でほとんど空気に触れていないということで、大腸菌はむろん出ずに、その他の雑菌もほとんどないということも確認しております。

成分につきましては、いわゆる水の硬度というものがあるんですけど、これは30程度の軟水ということを確認しております。ただ、どのような成分が含まれているかということは、明年度、調査の中で成分調査という形で調査を実施していきたいと考えております。

木村委員 実は、2月27日に白壁議員が質問をされていますよね。この件について伺います。その中でワカサギが自然産卵をした、その川に流れているとか、これは大変なことだなと思って、そういうことに保護をしなければならぬという気持ちが私は強いものですから、それは困ったことだなということと、もう一つ、河口湖の水位が標準以下に低くなったというようなことも質問されています。この2点を一遍に聞くことになっちゃいますが、ワカサギの自然のそういうことを妨げることになっても困るなということが1点と、もう一つは、湧水の前と後ですよ。その河口湖の水位にしてもワカサギのことにしても。そういう点でちょっと白壁議員の質問の中にそれがあったので、その点をちょっと私、心配をしているのですが、どんな具合でしょうか。

大久保道路整備課長 この湧水は、先ほどありましたように、小水力発電に1万トン使った後は節待川へ放流しているんですけど、そこへ放流して、その水がすぐ本川の奥川という川に入ります。奥川から河口湖に注ぐわけですが、若彦トンネルの掘削時に、水をどンドンと奥川に放流していた時期がありまして、そのときに非常に水質も良いということもあるかと思うんですけども、その水が河口湖へ注ぐところにワカサギが大量にふ化したということが新聞記事として載っております。それまではそういう現象が最近ではなかったということで、これは漁協のほうでも非常に喜んだということでもあります。このところ、河口湖の水位が下がっているということです。それに伴って若彦トンネルから出た湧水が、途中、奥川までは行くんですが、奥川のところで中へ浸透してしまう現象がどうも起きております。それで表面水が届かないというふうに。多分、

一時期、そこで産卵していたワカサギが減少ということで、はっきりした原因は私ども全くわからないんですけれども、河口湖の水位に対して 若彦の湧水が早く川の底へ浸透してしまうことが、原因であるのかなど、これはあくまでも推測ですけれども、そのようには思っております。

木村委員

とにかくワカサギが自然に泳いでいる姿は、観光にも結びつくし、地域としても大変な資産だと思いますので、この点は別にまた考えていただければいいと思いますけど、水位の点もそうですけれども、じゃあ、ミネラルウォーターに絞ってあと2点ほどお伺いします。

先ほど河口湖のほうへ1万トンのうち500トンと言いましたが、もし、ミネラルウォーターをつくるということになると、何トンぐらいの目標というか、何かお考えがあるんですしたら。

大久保道路整備課長 今、1万トンが出ているわけですが、大体100トンから200トン、全体の1%から2%程度でございますので、先ほどの環境への影響というものはほとんどないというふうな考えでおります。

木村委員

1本の水とすると何本ぐらいになるんですか。計算機がないので。どのぐらいの量を考えているのか具体的なのがわからないんですけれども。

大久保道路整備課長 今、1日当たり、100トンから200トンと先ほど答弁しましたので、その下の数字の100トンで試算させていただいた場合、1トンが1,000リットルですから1,000掛ける100という形になりますと、1日当たり1リットル缶で10万本です。

木村委員

すみません、具体的にありがとうございます。わかりました。何か、すごく、きのうはがっかりするようなことばかりで、きょうはとっても何か未来が明るくなった。

そこで、1年かけて調査をしてどうするのかと。例えば、県が直接ミネラルウォーターをつくりますよね。特別の何かチームをつくって。何かそれについて、具体的にはどんな形で進めていくのか。県が直接やるのか、企業局に渡すのか、それとも何かちがう形で行うのか、その点、わかる範囲でお願いします。

大久保道路整備課長 この調査費を年間通した水量や、市場の需要についても知らないといけないということで、それらの経費も盛り込んでおりますので、平成25年度の1年をかけましてそのような調査を実施して、どのような活用の仕方が一番いいのかということはこの調査費をいただきながら、その中でまたあわせて考えていきたいと思っております。

木村委員

わかりました。大変夢があるような話です。じゃあ、若彦トンネル湧水まんじゅうじゃないですけれども、ミネラルウォーター以外の利用というものは考えているのか、その点があればお伺いして終わりにしたいと思います。

大久保道路整備課長 ミネラルウォーターということで、水ですから、当然、大清水トンネルも飲料水ですね。飲料水といっても清涼飲料水、ソフトドリンク系に使っておりますので、どんなような形が利用できるか、先ほどの調査の中で幅広く検討していきたいと思っております。

木村委員 ありがとうございます、私は年齢からまんじゅうなんて言ったんですが、ハイボールの方がいいという意見もあります、ぜひいろいろな形の中で、これを本当に期待させていただきたいと思います。

（木造住宅耐震化支援事業費について）

塩澤副委員長 県土51ページの木造住宅耐震化支援事業費について何点かお伺いしたいと思います。ちょうど来週の月曜日で東日本大震災から2年ということでもって、最近、テレビでも特集を組んでいろいろやっているのですが、現場のほうは、まだまだ復興が進まないということです。東北の方にとってみると、持続的にそういう考え方が続くのがなかなか難しいようで、風化というか、忘れられていくようなところも何か聞いておりますが、本県にとっては東海地震が、御存じのとおり30年以内の発生が確率として88%とずっと言い続けられている中でまだ起きていないわけですが、そういったときに一番の被害を受けるだろうと想定される古い住宅、昭和56年より前の家になっていると思いますけれども、こうした住宅の耐震化が大変重要な課題となっていると思っております。

東日本よりも前に起きました、平成7年の阪神淡路大震災のときには建物の倒壊で圧死が8割ということでもって、亡くなった方がたくさんいたと報道されております。こういった地震に対して、最も効果的で自分自身で生命あるいは財産等を守っていく、この自分自身でできる対策というのは、やっぱり住宅の耐震化かなというふうにも思っております。

災害に強いまちづくりというようなことも盛んに叫ばれておりますけれども、この木造住宅の耐震化は誰かがやってくれるのではない、自分自身でやらなければならないということで、これを実行してもらい、耐震化をやるんだというふうに決断してもらいには、やっぱりある程度情報というか、そういうものが必要なというふうにも思います。そういう意味で県が木造住宅の耐震化の普及啓発ということで活動として、出張講座とか耐震啓発ローラー作戦などを行っている聞いておりますけれども、これは大変重要な取り組みだと思っております。

そこで、この普及啓発活動の本年度の実績というものはどうだったか、また、こういった効果があったのか、まずお伺いしたいと思います。

松永建築住宅課長 防災出張講座あるいは耐震啓発ローラー作戦の御質問でございますが、まず、防災出張講座につきましては、市町村と協議いたしまして地域の公民館などへ出向いて、今年度は既に延べ18回、約850人の県民の方を対象に実施をいたしたところでございます。また、耐震啓発ローラー作戦と私どもで呼んでおり、いわゆる個別訪問になりますが、これは緊急雇用の事業などを活用するようにしまして、市町村、それから建築士の方、あるいは地元の自治会の方に協力していただき、本年度は20市町村で約2,500戸ほどを訪問いたしました。その結果、約180世帯の方からその場で耐震診断のお申し込みをいただくということがございまして、一定の成果が出ていると考えております。

塩澤副委員長 今、出張講座18回で850人と、2,500戸の戸別訪問をして、180世帯という御答弁いただきましたけれども、そういった実績があったと思えますけれども、全体から考えるとまだまだ進んでいないという状況かなというふうにも思います。頑張っていらっしゃるのはわかりますけれども、なかなか進まないんだというのが実感です。こういった進まない原因として、例えば費用の問題、あるいは耐震工事の内容、また、住宅を建ててから大分経過もして

おりますので、工事業者というのもどういった業者がいいのかということもわからない部分があるなど、そういったさまざまな原因があるとは思いますが、そういったことを踏まえた上で平成24年度には木造住宅耐震化支援事業をやっておりますが、この中で耐震改修設計の創設、あるいはその補助制度をいろいろな角度から拡充をしたと聞いておりますけれども、この支援事業の実績とその効果というのはどうだったんですか。

松永建築住宅課長 耐震診断につきましては、1月末現在の数字でございますが、665軒ということで、昨年の実績が853軒でございましたので、2割ほど下回ってはございます。しかし、一つの目的としております耐震改修工事につきましては、昨年41軒の実績に対しまして、今のところ62軒ということで5割ほど伸びております。また、設計への補助制度については、委員のおっしゃるとおり今年度から始めた制度でございます。現在、72軒の方に申込みをいただいているということで、大変伸びているなということでございまして、今後に期待が持てる状況ではないかと考えております。

いずれにいたしましても昨年までと比較して多くの木造住宅の耐震化に結びつきましたが、その主な理由の一つは、耐震診断のときに耐震改修工事の内容、あるいは工事費用がどのぐらいかかるのか、あるいは工事業者がこういう方がいますよと紹介などを行うなど、耐震診断の業務内容を充実したことに加えまして、耐震改修の設計の補助というものを創設したことがその主な理由ではないかと考えております。

塩澤副委員長 効果があったかなというふうにも思っておりますが、地震については本当に備えあって憂いなしじゃないですけども、正しく恐れてしっかり備えることが重要だと思いますが、先ほどもお話ししたとおり、東日本大震災から2年がたったというようなことでもって、先ほども話しましたように、風化してきているのではないかとということを本当に懸念しております。

県民の皆さんが地震に対する認識を持ち続けていくということ、また、住宅の耐震化についてしっかり考えて、改修工事を実施してもらうために今年度もまたいろいろな施策を出しているということでありますけれども、これについてどうやって木造住宅の耐震化というものをさらに進めていくためにどんなふうを考えているのかお伺いします。

松永建築住宅課長 先ほど御説明したとおり、今年度、補助制度を拡充したことから、今後はこの補助制度の内容の周知というものにまず力を入れていきたいと考えております。また、東日本大震災から約2年経過したということで、人々の記憶から大地震への恐怖とか、あるいは備えようとする気持ちが薄らいでいくこと、これも委員の御指摘のとおり懸念をいたしておるところでございますので、耐震化の重要性、これの周知も非常に大切なことだと考えてございます。これらの周知のためには、やっぱりどうしても地道な活動が重要でありますので、住宅の所有者等と直接お話ができる防災の出張講座、あるいは耐震啓発のローラー作戦などを引き続き重点的に実施したいと考えております。

また、さらに昨年3月に県と市町村、さらに民間の建築関係団体とで立ち上げました住宅・建築物耐震化促進協議会というものがございまして、この活動を通じまして官民一体となりまして耐震化普及啓発活動にも取り組んでいきたいと考えております。

（広域連携河川改修費について）

渡辺委員

県土27ページで新名庄川の河川改修費のことが出ておりますけれども、これは昨年12月定例会において代表質問させていただいた項目です。大事なことは、あそこが忍野八海という、いわゆる富士山文化遺産の構成資産として、8つの湖のうち、その6つが集積している。それが水没してしまうという現実があるわけで、多分、皆さん方、忍野八海へ来て、いい景色を眺めたことがあると思うんですが、あのあたり一帯が湖のようになってしまいました。これは信じられないことです。売店等々並んでいますけれども、売店の売り場あたり、20センチぐらい上まで水がついちゃっているんです。それで品物が販売できないような状況になっているという現実があるわけで、これについては富士・東部建設事務所の吉田支所長と実際に現場を見えています。忍野八海のすぐそばにある民家は床上浸水の状況にあるわけで大変な問題だということで、一地域の、一村の問題だけじゃなくて、いわゆる文化遺産ということを含めて、これは本当に取り組んでもらわなければならない問題です。まず、ここに出ていた改良ではどんな整備をしていくのか伺いたいと思います。

中嶋治水課長

今、渡辺委員がおっしゃった新名庄川ですが、今回掲載している事業は、今、忍野村が進めている景観形成モデル事業への県の支援策として、忍野八海から、富士湧水の里水族館のあたりまでを結ぶ河川管理用通路の整備を、平成25年度に予算計上しております。具体的にはコンクリートでない、土を混ぜた舗装により歩きやすい道として整備して人々の動線を確保するとい事業でございます。

委員が12月に御質問されました新名庄川の浸水被害については、その後、委員方の御協力もいただきまして、村が中心となった協議会を開催したところでございますけれども、そちらの状況もちよっと御説明してよろしいでしょうか。

渡辺委員

それをお聞きしたい。

中嶋治水課長

去る10月に忍野村の主催による協議会が開催され、住民の方や関係団体が参加して意見交換が行われましたが、その中で、県として何ができるかということでしゅんせつというお話がありましたが、このしゅんせつについては、現在、緊急性がある山中湖忍野富士吉田線の富士見橋付近を年度内に発注したいと考えております。また、浸水被害については、調査については、現地調査と、降雨水データの整理、浸水箇所の検証までは終わっております。今後、これらをもとに東京電力の堰の影響ですとか、合流点処理ですとか、さらにしゅんせつが必要な箇所などの解析、検討の準備を進めている段階でございます。

渡辺委員

ありがとうございます。私は、既に対応を始めてくれたのかなという思いで聞いたんですけど、わかりました。ぜひそちらのほうも早急に進めていただきたいと思います。

（公共工事における予算執行について）

あと、総括的に予算の大型補正が組まれました。平成24年当初予算と比較して、平成25年当初予算と補正を合わせた数は、どのぐらいのプラスになるのか、まずそこを伺いたいと思います。

上田県土整備部技監

今回、私ども県土整備部で補正予算させていただいた金額が220億円ぐらいです。それはもちろん国の直轄事業の負担金とか、もろもろの公費を入れて補正で計上させていただきました。今回、説明させてもらっていますように、私どもの公共事業は平成25年度当初予算で約366億円でございます。

また、平成24年度補正予算のうちの一部は公告してありますけれども、ほぼ事業そのものは平成25年度に行かざるを得ないという状況でございますので、平成25年度にその220億円プラス366億円を事業執行するというつもりで頑張っていきたいと、このように思っているところです。箇所等はちょっと今ここではわかりません。

渡辺委員

ざっと計算して586億円という、これ、大変な数で、公共事業というか、建設関係を私も携わった経緯があるんですけども、1割仕事がふえると超忙しいと、1割減ると暇だというような雰囲気の中で、大変な増加になるわけですよ。これをやっぱり消化していくことが大事ですけども、これは皆さん方御存じのとおり、業者が非常に体力を消耗して、技術者もいない、作業員も減っているといった状況の中で確実に消化していくには、県のいわゆる手助けというか、指導が大事ですけども、この補正だけは最低でも消化していただかなければならないという中で、大事なことは、工程管理にどれだけ応援してあげられるかということがありますけれども、その辺の考えがありましたら教えてもらいたいと思います。

内田技術管理課長 今、委員から工程管理についてお話がありましたが、まず県のほうで発注した工事をどんな形で工程管理をしているかという話をさせていただきますと、施工していただく業者のほうから、最初に施工計画書をいただきます。それから、毎月ごとに、今までどのぐらい進捗して、残りをどういうふうにやっていくかという実施工程表、それから、工事に際しては県の職員が監督員となり、いろいろな段階で現地に行って確認をしたりする段階確認というものがありますが、その工程表をつくっております。こういったものを使って工程を管理しているわけですが、今回は大型補正といった形で工事がふえてきますと、その中で一番支障があるのは、私ども職員が行って現地で確認すると、業者のほうで、例えばコンクリートを打ったり、次の工程へ進むわけですが、工事が多くなることにより、そこへ行くのがなかなか時間の調整によりできなくなりますと、それが結局は工程に影響が出てきて、決められた工期の中でうまく工事が終わらないということを非常に心配しております。

そこで、今はまだそうした手は打っていないのですが、現場の技術補助という委託業務がございます。これは設計コンサルタントの会社があるのですが、そういうところの専門の技術を有しているところと現場技術業務委託ということで、職員を委託しまして、その職員にある程度、現場を回ったりする箇所を県の職員と割り振りをしながら、基本的には県が中心となって管理するわけですけども、現場へ行ったりするようなものやってもらうというふうなことを今、考えておりまして、あとはそういった工程表を業者とよく打ち合わせをして、おくれ等出ないよう管理をしていくというのも私どもの仕事ですので、そういうところを組み合わせるとしっかりと工程管理していきたいと思えます。

渡辺委員

いろいろ考えてくれているようですけれども、よく県の対応が遅いから工事がスムーズに進まないという話も聞かないわけではなくて、いわゆる書類審査だとか、発注を早くするとか、あるいは設計図を早く上げてやるという手助けをしてあげて、業者はもう仕事に専念できるような体制をまずつくってもらいたい、これを要望しておきます。

あと、これだけ急激に仕事が出てくると、品質管理が非常に問題になってくる。この間も新御坂トンネルの件で品質管理の話が出ましたけれども、品質管

理をしなければ、早かろう悪かろうとなると困るわけですが、この品質管理についてはどんなふうに考えていますか。

内田技術管理課長 やはり工程管理と並んで品質管理は非常に重要なことだと思っております。県の工事は共通仕様書や品質管理基準といったものがありまして、これにのっとって業者の皆さんがやっていただく中を、いかに県と一緒に監督しながらやっていくかという形で進めております。さっきもちょっとお話ししましたが、各段階ごとに確認をしたりするわけです。例えば材料が適正なものかとか、形状や寸法が合っているかとか、施工のやり方が合っているかというようなことを必ず一個一個チェックして、それで品質の確認をするために文書をやりとりしているわけです。まあ、先ほど委員のほうからありましたように、その返事が遅くてちょっと御迷惑をかけている部分も多々あるようですが、そういったやりとりをしながら次の段階に進めていく。それが品質管理の基本となっております。

やはり、工事の箇所がふえてきた場合は、同じように人手が足りないということがありますので、先ほどお話をしました現場技術業務委託というのがございまして、この中でやはり専門のコンサルタントを頼んでおります。その中で現場の工程の管理プラス技術的な立ち会いとかチェックもあわせて県が責任を持ってやらせて、現場との間で動いていくシステムをとりながら進めていきたいと考えております。

渡辺委員 品質管理については、この間もトンネルのことでテストピースの話もしましたけれども、大事な建物だとか、将来的に憂いのあるものについては、そうしたシステムをつくるのが大事じゃないかと思えますけれども、その辺の考え方はどうですか。

内田技術管理課長 今までお話しをしたのは、いかに大事に品質を守ってつくっていただくかという話を中心にさせていただいたんですが、今度は管理の部分になるところです。まだいろいろ決まっているわけではないですが、例えば長い間、トンネルとか橋梁とかありますが、長年の中でどういう部材が変化していくとか、そういうことの調査も非常に大事なことだと思っております。ただ、10年、20年、30年というスパンで、例えば材料の一部を取っておくとかという一つの手法もあると思います。これをやるかどうかということは今のところ、まだ決まっておりませんが、例えば現実にシュミットハンマーといって、ものにぶつけるとどれぐらいの強度があるとか、それから非破壊線といってレントゲンみたいな、そういった手法も複数いろいろ組み合わせながらこれから検討していくことが大事だと伺っております。

あと、今、工事の書類はみんな電子化になっていまして、県土整備部の中でも、そういうシステムの中に全部組み込まれております。当時どのぐらいのコンクリートをどういうふうに打ったとか、設計の図面の細かい全部が平成十七、八年ごろからのものをすべてとってありますので、そういったものもそういう管理の中で今後も一緒に入れていきたいと考えております。

渡辺委員 じゃあ、もう1点、最後に建物の場合、公共建物などは大体30年ぐらいになると老朽化ということが出るじゃないですか。これは一般では確かにそうしたこともあるわけですが、それで修理だけじゃなくて取り壊して新築していくというケースが非常に多いわけですが、結局、その中にある設備が老朽化というようなことを言われるわけですが、その辺についてもや

っぱり長期間耐えられるものをぜひ使ってもらいたいと思うんですけども、その辺についてはどうなんですか。

内田技術管理課長 年々、技術がいろいろ変わる中で、いろいろな耐久性の優れたものなども採用されております。例えば、鉄筋なんかについても、以前に比べて今は1ランク上の鉄筋を使ったり、生コンも今は標準に使っているものは昔より強度が上がっています。それから、橋も生コンの強度が高いものを使うなど、年々、そういう維持管理とか長寿命に向けた設計での段階の取り組みも行われております。今後、今、委員がおっしゃったようないろいろなことを、我々も新しい技術を入れて、できる限り長寿命に耐えられる構造物を設計するというような努力をしていきたいと考えております。

渡辺委員 もう一つ、どうしても気になるんですけども、工程管理、品質管理、ここまでは皆さん頑張ってくれて、まあ、いいという思いがあるんですけども、請け負った業者から一次業者、二次業者と行くわけですね。最前線で、いわゆる一番下請けの作業員、ここが大体、現場で作業をしていくわけですけども、ここがコスト的にバブル崩壊後非常に厳しい。今回の大型補正も含めた公共工事の中で、ぜひ、これは要望としてお伝えしていきたい。業者を守るところで、そこら辺まで気を配って会社が赤字を出さないようによく監視してもらえればなと思います。いざとなったときに土木業者がいなければ、災害が発生したときでも、県を守ってくれないという思いもありますので、その辺も、県がどこまで介入できるか、それはわかりませんが、温かい心で対応してもらえればなと思います。これは要望としておきます。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり賛成すべきものと決定した。

※第26号 平成25年度山梨県流域下水道事業特別会計予算

質疑 なし

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり賛成すべきものと決定した。

※第35号 急傾斜地崩壊対策事業施行に伴う市町村負担の件

質疑 なし

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

※第36号 街路整備事業施行に伴う受益者負担の件

質疑 なし  
討論 なし  
採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

※第37号ないし第39号 流域下水道の維持管理に要する費用の市町村負担の件

質疑 なし  
討論 なし  
採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

※所管事項

質疑

（甲府駅南口修景計画について）

飯島委員 まず1点、甲府駅南口の修景計画についてお伺いしたいと思います。さまざまな場面でいろいろな議員の方が質問をされていて、先ほども部長から平成25年度に駅前の西側から着手するという説明を受けました。甲府駅北口の整備が進み、11月にオープンした図書館も来館者数が非常に多く、旧図書館の5.7倍ということもあり、北口に一つの流れというか集客ができたのかなというふうに思います。また、今年25日を予定している甲州夢小路が建築されておりまして、北口のにぎわいが南口の修景計画と連動して甲府に活力が戻ってくることを期待しております。工程も短期、中期、長期と分類で進めるということも承知しておりますが、その甲州夢小路が今月にでき上がって、その波及効果を、南口の修景計画、もちろん着手したばかりですから完成はまだまだしていませんので、そのいい影響を生かさない手はないかなと思うんですけれども、南口修景計画の今の計画の中で、そういった甲州夢小路との連動とか、そういったものを将来的にどんなふうになっているのかお伺いしたいと思います。

市川都市計画課長 修景計画の中におきましては、広いエリアを6つのゾーンに分けて、この中で修景の主要地点として駅前広場、平和通り、それから甲府城周辺という3カ所を主要な地点として位置づけをして取り組んでいるところでございます。本年度は駅前広場や平和通りについて実施計画を取りまとめるということになっておりますけれども、北口の甲州夢小路から南の方に向けてということになりますと甲府城周辺ということになるかと思いますが、このエリアにつきましては、これまでも修景計画を取りまとめる段階でもいろいろな意見を多くの方からいただいておりますので、そういったものを踏まえながら、平成25年度から検討に入っていきたいと考えております。

飯島委員 北と南ということはわかりますけれども、これから甲府市役所の新館や、防災新館もできて、修景計画の中でいくと県庁内も公園化して24時間オープン

と、そういう有効な動線を計画する中で、北、南の連携を平成25年度からフレキシブルに検討していただきたいと思います。

あと、県民の声で、先日、甲府城の鉄門もできて、いよいよ将来的には天守閣もという声も聞こえます。私のほうでも聞くし、当局のほうへもちろん聞こえていると思いますが、これに関しては県民の皆さんの期待感とか、あと、歴史的な事実関係などいろいろあると思いますが、そういう声については、今現在どういうふうにお考えかお聞きしたいと思います。

市川都市計画課長 今、甲府城の中の天守閣というお話が出ているところでございますけれども、現在、甲府城については県指定の史跡ということでございまして、ここにつきましては県土整備部というよりも、実際のところは教育委員会のほうで考えていただくことだと考えております。

飯島委員 都市公園としては平成15年でしたっけ、整備が終了しているということで、天守閣という具体的な話になると教育委員会ということだと思いますので、その辺は所管が違いますけれども、修景計画は甲府市との共同事業ということですから、仲よくタッグを組んでやっていただきたいと思います。

（橋梁の長寿命化について）

次に、橋梁の長寿命化についてお伺いしたいと思います。昨年の12月の笹子トンネルの崩落で9人の方がお亡くなりになって、本当に痛ましく、改めて御冥福をお祈りしますが、本県は山国でありますから、道路やトンネル、あるいは橋が特徴的な構造物ですが、輸送の中の道路にもかかわってくるということではもちろんトンネル、道路の修理も必要ですが、橋梁の長寿命化ということをして平成22年度に橋梁長寿命化実施計画を策定したと思いますが、この概要や始期終期、対象の橋梁、あるいは予算、この辺をまずお伺いしたいと思います。

鈴木道路管理課長 橋梁の長寿命化計画の概要ということでございますけれども、まず、県の管理の道路には1,798の橋梁がございます。これは平成22年度現在の数字でございますけれども、平成22年度に橋梁の長寿命化実施計画を策定いたしました。それに基づき今やっているわけでございますけれども、長寿命化実施計画そのものがいつまでというのは、長寿命化、いわゆる補修というものは必要に応じてずっとやっていくものですから、そういう意味では、大きくとらえますと、いつまでということはございません。そのうち、この実施計画におきましては、まず、災害などといったときに非常に重要な道路になってくる。あるいは二次災害が起こってはいけないような道路、跨線橋であるとか跨道橋、それから第一次の緊急輸送道路、それから、それ以外の15メートル以上の橋梁を963橋でございますけれども、これを優先的に実施していくということで、それを平成23年度から平成32年度までの10年間で長寿命化とそれから耐震補強を行っていくというふうに進めているところでございます。

飯島委員 橋にしてもトンネルにしても耐用年数が想定されると思うのですが、その辺の対象のトンネルがいつごろ建築されたものかとか、あと、橋梁長寿命化の内容として、耐震補強とかいろいろなメンテナンスがあると思いますが、それを県内の業者で賄えるのかどうか。それと、先ほど午前中も渡辺委員からありましたが、そういった事業、補正予算もついて、事業がふくそうしているんですけれども、当初の計画どおり工程管理ができるのかどうか。ちょっと複数の質問になりましたけれどもお伺いいたします。

鈴木道路管理課長 橋梁について、いつごろまでできたかということでしょうか。

飯島委員 例えば、昭和30年以前にできたものをやるとか、今回のプライオリティーを伺います。もしあれば結構です。

鈴木道路管理課長 まず、その点でございますけれども、基本的には実施計画策定の際に、橋梁をすべて点検しております。その中で損傷の具合といったものをすべてチェックしております。それで、そういった中から、先ほど申しました優先度の高いものを選び出しております。当然、その中には年代の古いものも入っておりますし、そのほうが多いかと思えます。そういったものを中心にやっていくということでございます。

それから、あと、補修とか耐震などが県内の業者でできるかという御質問かと思えますけれども、基本的にこういった工事につきましては県内の業者を中心にといたしますか、基本的にはそういうふうに対象を考えております。

もう1点は、補正などが多くて事業がふくそうするけれども、その辺は大丈夫かというお話ですけれども、それにつきましては、今、これから始まっていくということで、先ほど技術管理課長のほうからも、できるだけ円滑に行けるようにということで、現場技術業務委託の話がありましたが、その中で橋梁のこういった工事につきましても同様のことでやっていきたいと思えます。

飯島委員 例えば昭和30年以前にできたものを対象にするよと、もしお答えがあったら、それはそうじゃなくて全部一応見る必要があるんじゃないですかっていうのを言おうとしていたのですが、お答えがあったとおり、全部一応見た上で優先順位をつけていただいたということは、ある意味では安心しました。

そこで、10年間というお話がありましたが、その間に地震が来たり、環境も変わったりすることもあるので、この実施計画の見直しはどんなふうに行っているのでしょうか。

鈴木道路管理課長 平成22年度に実施計画を策定いたしましたので、当面、今のところはこれでいくわけですけれども、時間がたちますと橋梁の数も新設橋梁が出たりとか、あとは路線が廃止になったりなどという状況もあると思えますので、橋梁の数も変わります。それから、やはり損傷とかそういったものの状況も定期的に把握していかなければならないということで、今のところ、5年ぐらいをめどに見直しを行っていきたくて考えております。

飯島委員 まあ、環境も変わることでありますから、その辺はフレキシブルに対応していただきたいと思えます。

ちなみに、23年度、24年度で何件、また、どのぐらいの工事費がかかったのでしょうか。

鈴木道路管理課長 まず、長寿命化実施計画につきましては、先ほど申しました優先的にやっていく963橋、10年間でやりましょうということで、大体250億円程度を10年間で想定しました。それに基づきまして大体、単年ごとにこれまで25億円程度の予算を確保してやってきております。平成23年度でございますけれども、155橋の長寿命化、耐震を行っております。平成24年度末ですけれども、これはまだ最終の集計にはなっておりません。まだもう少し期間がありますが、今のところ163橋程度という状況でございます。

飯島委員　この質問で最後にしたいと思います。御回答いただいたところで考えますと、それでは実施計画が2年経過した中で順調に推移しているということですが、残りも毎年約25億円予算を確保し、10年間で当初の計画が遂行されるという認識でいいですね。

鈴木道路管理課長　これにつきましては、先日、経済対策の追加補正で若干お話をしておりますが、その後につきましては、大体、毎年必要な経費ということで、それぐらいは確保したいと思っておりますけれども、今後につきましてはそういうことも踏まえながら必要な経費は確保していきたいと思っております。

飯島委員　ありがとうございました。  
（土砂災害について）

次に、地滑りですとか土砂災害等の関係でお伺いしたいと思います。本県は海がなく津波の心配はありませんが、最近の台風やゲリラ豪雨など、それに関連する土砂災害、地滑り等の心配があって、つい最近ですと、私も視察に行ってきました雨畑地区ですとか、七面山の爪痕を見ると、安心してられないなと思います。また特徴的な急傾斜地の形状をしている大月とか、身延の地区には本当に当局の皆さんも大変だと思いますけれども、災害時になると健康で頑健な方も逃げおくれたり、二次災害に遭ったり、被災されるということもあるので、ましてや障害がある方、あるいは高齢の方とか、そういった方は逃げおくれて被害に遭いやすいという意味では、特別警戒地域の要援護者と言われる方に対してのケアや支援活動に取り組んでおられると承知しております。要援護者施設は、どういうものをカテゴリーにしている、県下では今、幾つあるのか、まずお伺いしたいと思います。

松岡砂防課長　現在、高齢者あるいは児童等の福祉施設など、いわゆる災害時要援護者施設と呼ばれているものが、土砂災害特別警戒区域、レッドゾーンと呼んでおりますけれども、29カ所に施設数として32ございます。これらにつきましては、県としても最優先で整備しようと考えておりました、平成24年度までに3カ所において整備に着手しており、残り26カ所について、平成25年度、3カ所着手する予定でございます。また、平成26年度以降、順次着手することとし、おおむね5年以内に整備していきたいと考えております。

飯島委員　ありがとうございました。3カ所整備の予定があって、残りを5年間でということになると、ちょっと細かいですけど、残りの5年で1年5カ所という、数字的にはそうなるんですけど、大丈夫でしょうか。それとも努力目標ですかね。

松岡砂防課長　与えられた条件の中で精いっぱい努力していきたいと考えております。

飯島委員　まさにやはり弱者という人たちの居場所がわかっているわけですから、ぜひ、できる範囲で進めていただきたいと思います。こういったハード面の対策に加えて、ソフト面の対策もしていることは承知しています。また、気象庁と連携して警戒情報システム整備からの情報が携帯に配信されるというふうなことをやっているのは承知していますが、やはり山国の本県ですから、ロケーションがまちまちであるというところでは、等しいサービスがなかなか受けにくくて困っているのは承知しておりますけれども、それに対しての対策は特別どん

なことがあるのでしょうか。

松岡砂防課長 平成12年の土砂災害防止法に伴い、砂防課としましては基礎調査を実施、あるいは土砂災害警戒区域、特別警戒区域の指定を平成23年度に完了しております。ということで、ハード対策はもちろん大事ですけれども、最近の災害状況を見ていますと、ソフト対策の充実にももちろん力を入れております。その関係で、委員御指摘のとおり、ソフトの充実ですが、現在、市町村にお願いしまして警戒区域の指定の後、土砂災害ハザードマップの作成を依頼しております。本年度当初、平成24年度当初に未確定の市町村が20ございました。これが市町村の理解と御協力を得まして、19につきましては今年度内に完成、あるいは完成見込みでございます。残り1につきましても、現在もう着手中でございますので、来年度の台風シーズンには完成する見込みと、そのように考えております。

飯島委員 今、お答えいただいたように、近々すべての市町村において、住んでいる方がハザードマップを一番身近に置いて、常に見て警戒ができるということでもうれしく思います。

あと、ここにある土砂災害危険箇所の整備状況という資料の中で、土石流、危険溪流、地滑り、危険箇所、急傾斜地、崩壊危険箇所と、それぞれ全部で4,800カ所ぐらいあるんですけれども、本県の場合は、地滑りの危険箇所が全国平均よりちょっと下回っているということですが、それにしても21%から26%の整備率ということで、整備する箇所も平地ではないわけですから、大変ですが、これを少しでも上げていくという努力はされていると思いますけれども、さらに整備率の全国平均を上回って、この数字を見ても山梨は暮らしやすいですよというふうな方向に持って行っていただきたいと思いますが、最後にそのお考えを聞きたいと思います。

松岡砂防課長 厳しい経済情勢の中で、なかなか予算的にも難しいとは思いますが、その辺はソフト対策も含めて、足りないところは知恵で補うというふうなつもりでこれからも整備を頑張っていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

早川委員 飯島委員の質問にも関連しまして、県管理のトンネルや橋の維持管理について伺います。公共物の維持管理方法が非常に問題視されている中で、まず橋梁の管理について、午前中の渡辺委員の質問で、設計図や地図が、最近のものはデータ化されているという回答があったかと思うんですけど、先日の報道で、全国的に橋を管理している自治体では、点検や修繕を行う際に必要とする重要な設計図だとか図面が残っていないということです。

そういう実態がありまして、昭和の時代につくられた、高度成長期につくられたものは残っていない中で、本県においても南部町の橋で図面が1枚しか残っていないという報道があったようですが、まず、本県においてそういう実態が正しいのか。また、なぜ残っていないのかお伺いします。

鈴木道路管理課長 まず、報道が正しいのかと、内容が正しいのかという御質問でございますが、報道がされましたのは南部町にあります富士川身延線という道路の今田棧道橋という橋でございます。これにつきましては昭和57年に新設されました橋梁でございます。この橋につきましては、報道のように、詳細な図面は残っておらなかったということでございます。なぜ残っていないのかという

お話ですけれども、まず、本県におきまして文書管理規程がございまして、これにつきましては、現在、設計図書の保存期間が10年というようなことになっております。古い橋梁といったものについては、保存期限を過ぎたということで廃棄されたものもあるということでございます。ただ、そのときには橋梁のような重要構造物はできればマイクロフィルムなどに残しておくというようなこともやっておりましたが、すべてにそれができていなかったということではございます。そういったようなことで、できるだけとっておけばよかったというふうには思いますけれども、現実としましてはそういうようなことではございます。

早川委員

渡辺委員の質問でテストピースっていうんですかね、それもとっていないようなことで、私は県の管理体制はずさんだと思うんですね。実際、この報道がされた橋のケースでは、修繕をするために再作成をしないといけないと思うんですけど、このケースで期間にして3カ月間もかかって、費用も1,500万円もかかるということなんです。これは本当に無駄な経費じゃないかと思うんですね。今後もこのようなことが起こるのか、また、今後もあっちゃいけないと思うんですけれども、まず、県の今の所見を伺います。

鈴木道路管理課長

確かに先ほども御説明いたしましたけれども、そういうような状況でございまして、中には図面の再作成をしなければならぬという状況でございます。今後につきましては、先ほどもお話が出ました、電子納品保管活用システムが構築されておりますので、そこできちんと保管をして、いつでも引っ張り出せるという状況になっておりますので、今後は、それまでのマイクロフィルムになっているものもきちんと探し出せるようにということで、今、そういう作業も行っておりますし、万全を期していきたい、またずっと引き継いでいきたいと思っております。

早川委員

管理課を擁護するわけじゃないですけど、これは県だけでなく、アンケートなんかを見ると国でも、昔から新しいものをつくるということにウエートを置いて、維持管理というのは軽視されていたと思うんですね。実際にアンケートでは全国でも8割が残っていないという実態があるわけですけれども、ただ、今後、先ほど飯島委員の質問でもあったように、ここにある橋梁の長寿命化計画によると、期間は10年、投資額が250億円で優先的に県内の橋を修繕、耐震化をするということがあるんですけれども、問題なのは、この投資額の中に再作成しなければならぬ地図の費用が含まれているのか。また、今までに実施した修繕工事のうちに詳細な図面が残されていないのは幾つあるのか、この点について所見を伺います。

鈴木道路管理課長

まず、10年間で250億という投資額にそれが含まれているのかという御質問でございますけれども、まず、この試算をしたときには、工事費につきましてはそれまでの全国的な長寿命化であるとか、耐震補強の実績を参考に、これぐらいの橋だとこれぐらいかかるというものを参考に試算、また、その工事費からおおむねこれぐらいの設計費がかかるということも試算をしたところでございます。ということで、そのときには図面の再作成費ということは想定しておりませんでした。

あと、今まで行ってきた橋梁の中でどれぐらいそういうものがあるのかというお尋ねでございますけれども、これにつきましては、平成23年度からやっております、今まで159の橋につきまして設計を行っております。そのう

ち78の橋梁につきましてそういった詳細な図面が残っていないということです。

早川委員 図面が残っていないということですがけれども、単純に10年間で優先的にやると250億円をオーバーすることが予想されると思うんですけれども、先ほどの飯島委員の質問でも計画が順調かという質問があったと思うんですけれども、このオーバーするという分をどういうふうに対処するのか、ちょっと答えづらいかもしれないんですけど、お伺いします。

鈴木道路管理課長 試算の段階ではそういうような実際の方法をしております。今、これまでに先ほど159という設計を行ってきましたけれども、工事費につきましても実際に詳細な設計をもとに詳細な工事費をはじいている状況でございます。確かにそういう再作成費というのを想定しておりませんでしたので、そういうものを加味しますと、250億円をオーバーすることはあり得ると思います。そうした場合には、当然、優先的にやっていかなければならない963をやっていくということでございますので、10年間で250億円がふえる可能性もあるということですので、そのときにはそういった金額も見直しをしていかなければならないものと考えております。

先ほど飯島委員にもお答えいたしましたけれども、今のところ、5年ごとぐらいをめぐりに見直しをすると考えておりますので、そのときに、実績が上がってくるかどうかということもわかりますので、そういうものをもとにまた再度試算をしなければならないと思います。

そうは申しまして、先ほど委員御指摘のように、とってあれば必要なかったではないかという部分でありますので、その辺につきましては今残っている資料を、まだ探しきれないところがあるのかといったことをやりまして、できるだけ使っていくというふうにして、なるべく再作成にかかる費用が抑えられればと思っております。

早川委員 すみません、あと2点だけ。もう一つ重要なのはトンネルがあります。本会議でトンネルについても長寿命化計画を策定するということがあったのですが、やはりトンネルの建設年次もほぼ同じ高度成長期と同じだと思うんですけど、例えば今回、調査をする新御坂と愛宕のトンネル、また、県内のトンネルについても同じように設計図や構造図面は残っているのか。また、設計図が残っていない場合は、再作成についてはどういうふうに対処するつもりなのか、所見を伺います。

鈴木道路管理課長 まず、新御坂と愛宕トンネルにつきましては、図面が残っております。そのほかのトンネルにつきましては、まだ今、確認中ということで、できるだけ早急に確認はしたいと思っております。

図面の再作成につきましては、これからトンネルの維持管理計画を来年度つくっていきたいと思っております。そのときにどういう図面が必要なのかといったことも検討いたしまして、必要な図面の結論をつけていきたいと思っております。

早川委員 ほかのトンネルについて、ぜひ早急にやっていかなければいけないと思うんですけど、最後になります。今まで国や地方自治体も軽視をしてきた橋やトンネル、また道路の付属物の対応に本当に膨大な予算がかかるわけですが、笹子トンネルの御遺族の方でこういう談話がありました。今回の国の予算が本

当に維持管理の徹底に使われて、同じような事故を繰り返さない社会にしてほしいという話があったんですけど、そこで県管理道路を管理する立場として今後どのように取り組んでいくお考えかお伺いします。

鈴木道路管理課長 管理につきましては、これまでは対症療法的な維持管理が多かったというふうに思っております。予算も限られてきている中で、当然、効率的な維持管理、あるいはきちんとした維持管理をやっていかなければならないと思っております。トンネルにつきましては、先ほど申しましたように、来年度には維持管理計画をつくっていきます。その他の施設につきましても重要な構造物等につきましては、できるだけ早期に同じような維持管理の計画をつくり、計画的な点検、それから効率的な補修ということで、維持管理に万全を期して安全の確保に努めていきたいと思っております。

早川委員 最後に全国的にもこういった動きは進むと思うんですけど、例えば、さいたま市では素早く、今後40年間かかるインフラ公共整備を維持していくためのコストを全庁的に試算して、新規の道路建設や再検討をして、公共施設を減らすという決断を行っているんですね。もちろん、いたしかゆしで、本県には林野とか観光とか防災の観点で重要な新規事業もあると思います。ただ、笹子トンネルの事故は本県で発生したということを教訓に、維持管理に重点を置いたという、そういった中で必要な事業の取捨選択を私はしていくべきだと思うし、本県としてもそういうふうな強いメッセージを発信していくことをお願いして、私の質問は終わります。

塩澤副委員長 今の長寿命化ということに若干関連するかとは思いますが、以前、県では財政的に厳しい、あるいは技術力が乏しい等の理由で、県代行というシステムでやっていた部分があるのかなというふうに聞いていますけれども、その県代行というのは、法的に裏づけがあるものと、県の施策としてやったものがあるというふうに聞いていますけれども、その辺はどういうふうな感じでもってやっていたのか、まずお伺いしたいんですけれども。

大久保道路整備課長 市町村道部門代行は国の法律に基づいた法定代行というのと、過疎代行、それから山村代行ということで、それぞれ過疎法、山村地域振興法に基づいて行った事業と、それから平成3年度からですが、県単独で代行制度を創設して整備した2事業がございます。

塩澤副委員長 これはどのぐらいの数をやったんですかね。法定が幾つ、あるいは県の施策としてやった代行事業というのはどのぐらいやったか教えてください。

大久保道路整備課長 まず、過疎法、山村法に基づく法定事業ですが、平成3年以降で15町村12路線を整備しております。県の施策として実施しました県独自の制度に基づく代行事業については、18市町村16路線の整備をしております。

塩澤副委員長 まあ、当然、やったときの市町村は小規模という言い方はちょっと失礼かもしれないんですけど、技術力あるいは財政的にもなかなか厳しい部分でやったということなんですけれども、今までの話の中で、当然今後もそういったところだって修繕あるいは耐震化などをやっていかなければ厳しいというふうに感じますけれども、基本的には管理は代行で行ったということは、その後は各当該市町村に移管するというふうに認識されるものでしょうか。

大久保道路整備課長 制度的な背景として、先ほどの過疎、山村代行については、これは法律上、市町村道の新設及び改築を代行できるということで、維持修繕については規定がございませんので、県が代行する部分には新築とか改築でございます。それから、県独自で施工を実施した代行制度についても、新設の制度であります。

塩澤副委員長 要は、代行した部分については市町村でやってくれということで、県はなかなかできないということだけれども、要は、財政的にも技術的にも大変厳しかったからお願いしたという部分もあると思うんですけども、ここについてもそういうのが当然出てくると思うんですが、この辺はどんなふうに県としては対応されるのかお伺いしたいと思います。

大久保道路整備課長 先ほどから話題にありますように主要なトンネルの状況ですが、市町村道の橋梁が1,230橋と把握をしております。このうち代行で整備したものが40橋ございますが、この40橋のうち一番古い橋梁が昭和61年に施工したものでして、27年経過しております。一方、トンネルですが、トンネルは市町村全部で33トンネルのうち、代行が3トンネルでございます。代行で施工したものは平成6年の供用開始のものが最も古いということで、19年経過ということでございます。ともに寿命はまだまだ供用開始年月が浅いということでございますので、今現在、それについて維持修繕ということが市町村のほうから実際出てきておりませんが、現在、国においては道路法を改正して、地方道について、先ほどお話がありました、技術的に高度な技術力を要すとか、多額の費用を要すというものについて国が代行して行う制度を今国会に諮るべく準備をしているというふうに聞いております。

塩澤副委員長 そういった情報をしっかり注視してもらって、つくられたものが、まだ大丈夫だという話もあったんですけども、将来的には必ず耐震化等もやっていかなきゃならないと思いますので、しっかり県のほうでも対応できるように、法律の裏づけがされることが一番望まれるんですけども、しっかり注視していただいてやっていただきたいと思います。

その他

- ・ 委員会報告書の作成及び委員長報告並びに調査報告書の作成及び調査報告については委員長に委任された。
- ・ 閉会中もなお継続して調査を要する事件については、配付資料のとおり決定された。

以 上

土木森林環境委員長 堀内 富久