

## 土木森林環境委員会会議録

日時 平成28年12月14日(水) 開会時間 午前10時01分  
閉会時間 午後3時10分

場所 委員会室棟 第4委員会室

委員出席者 委員長 早川 浩  
副委員長 山田 七穂  
委員 皆川 巖 渡辺 英機 白壁 賢一 塩澤 浩  
水岸富美男 小越 智子

委員欠席者 なし

説明のため出席した者

森林環境部長 保坂 公敏 林務長 小島 健太郎  
森林環境部理事 前沢 喜直 森林環境部次長 笹本 稔  
森林環境部次長 石原 啓史 森林環境部技監 小林 均  
森林環境総務課長 市川 美季 大気水質保全課長 古屋 敏彦  
環境整備課長 村松 稔 みどり自然課長 平塚 幸美  
森林整備課長 金子 景一 林業振興課長 桐林 雅樹  
県有林課長 山田 秋津 治山林道課長 鷹野 裕司

県土整備部長 大久保 勝徳 県土整備部理事 垣下 禎裕  
県土整備部理事 三浦 市郎 県土整備部技監 水上 文明  
県土整備部技監 細川 淳 県土整備部総括技術審査監 藤森 克也  
県土整備総務課長 中澤 和樹 景観づくり推進室長 長田 泉  
建設業対策室長 宮阪 佳彦 用地課長 渡邊 仁  
技術管理課長 池谷 和樹 道路整備課長 清水 敬一郎  
高速道路推進課長 丸山 裕司 道路管理課長 雨宮 一彦  
治水課長 鶴田 仁 砂防課長 武藤 敏正 都市計画課長 望月 一良  
下水道室長 久保田 一男 建築住宅課長 渡井 攻  
住宅対策室長 久保寺 淳 営繕課長 小田切 浩

議題 (付託案件)

第105号 平成28年度山梨県一般会計補正予算第1条第2項歳出中土木森林環境委員会関係のもの、第2条繰越明許費の補正中土木森林環境委員会関係のもの及び第3条債務負担行為の補正中土木森林環境委員会関係のもの

第113号 県道の路線の認定の件

請願第28-11号 中部横断自動車道の早期整備を求めることについて

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た。  
また、請願第28-11号については採択すべきものと決定した。

審査の概要        まず、委員会の審査順序について、森林環境部・県土整備部の順に行うこととし、午前10時02分から午前11時20分まで森林環境部関係、休憩をはさみ、午後1時1分から午後3時8分まで県土整備部関係の審査を行った。

主な質疑等        森林環境部関係

※第105号    平成28年度山梨県一般会計補正予算第1条第2項歳出中土木森林環境委員会関係のもの、第2条繰越明許費の補正中土木森林環境委員会関係のもの及び第3条債務負担行為の補正中土木森林環境委員会関係のもの

質疑                なし

討論                なし

採決                採決の結果、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

(太陽光発電施設の計画について)

山田（七）副委員長    昨日の新聞報道で、韮崎の太陽光施設の計画の記事が出ました。この事業規模が29ヘクタール、また最大出力が1万4,000キロワットという中で、県内最大級の施設の計画が県に出されたと書いてあります。まず、この環境アセスの判断というのは森林環境部の所管だと思われるのですが、現在のその状況というのを教えていただければ。お願いいたします。

古屋大気水質保全課長    では、今のお話で、山梨県には山梨県環境影響評価条例という条例がありまして、その中で15ヘクタール以上の太陽光パネルのための土地の開発というようなことは、その他の宅地の造成事業のうちの一つということで、環境影響評価の対象事業になっています。その中で面積が15ヘクタール以上で30ヘクタール未満の場合については、第3分類事業ということで環境影響評価を行うかどうかの判定を行う事業となっております。今回、その判定の届け出というものが出てきたものですから、今後その手続に入るところとなっております。

山田（七）副委員長    私も昨年、太陽光発電施設の適正導入ガイドラインの作成のメンバーに入らせていただいていた中で、甲斐市の菖蒲沢地区の太陽光の計画の跡地というか、まだ継続しているかどうかわかりませんが、見てきました。義務づけになっていない30ヘクタール未満という中で、広大な土地を4分割して29ヘクタールの計画を4つに分けてやったという中で、環境アセスがあのかきは適用されていなかった。しなかったのかな。それを見た中で、森林の伐採された後の無残な姿というものを見させていただいたのですけれども、今回、県の判断といたしまして、その環境アセスはどのように持つていくつもりかお伺いいたします。

古屋大気水質保全課長 先ほども申しました環境影響評価をするかどうかの判定というものにつきましては、その事業計画地の中で学校だとか福祉施設だとか、そのように生活環境について配慮すべき施設とか、あるいは動植物の保護区とか、あるいは希少動植物が生息している地域だとか、そんなような形で環境の保全を必要とするかどうかについて、専門家、県の環境影響評価等技術審議会という会を持っておるのですけれども、その委員さんのほうにそこら辺について影響がどの程度及ぶのかというふうなことの意見を聞いたりしたり、あるいは地元である葦崎市さんの意見なんかを聞く中で判定をしていきたいと考えております。

山田（七）副委員長 今回のこの計画を県に提出されたという中で、前々から多分、計画はあったと思うんですね。私も市の環境課のほうにお伺いしましたら、この新聞報道を見て急に寝耳に水みたいな感じになったのですけれども、計画段階から話が県に、急に飛び込んできたわけじゃないと思うんですけど、その辺の市との連携というか、関係というのはどのように行っているんでしょう。

古屋大気水質保全課長 当該計画につきましては、当課のほうにも話がいろいろ出てくるのですけれども、本当に具体的にこの届け出なりが出てきそうなものについては事前に説明をしております、葦崎市さんのほうにも1カ月ぐらい前には一応、こういうものが出てきそうだとということでお話はさせていただいているところですよ。

山田（七）副委員長 いずれにしても、この太陽光発電に関しては、いろいろな書類が整備された中で、県としてもガイドラインをつくってきましたよね。そのガイドラインにしっかり沿った中でどういう計画になるかということで、先に判断すると思うのですけれども、今のこの計画されている場所は葦崎市が景観条例の中で山岳森林ゾーン、また、県のガイドラインの中では立地を避けるべきエリアということで盛り込んであるところだと思われるのですけれども、その辺を含めた中で、私も昨日、本会議を終わって家に帰ったら、この太陽光に関して地元の方々から、「山田さん、あれはどうなるんだ」と今までの北杜とかの太陽光設置した状況の中で雨が降ったり何だりした中で水が流れてくる。で、その水は今、設置が計画されている柳平地区から、そこばかりではなくて、その下のほう、葦崎の地名を言ってもよくわからないとは思いますが、権現沢というところの沢を伝わって塩川に流れていくという中で、本当に急勾配の沢で、しかも河川の幅は狭くて、両側が崖になっているという中で、大水が来たときに本当に危ない地区だと思うんですね。そういった中でこのガイドラインというのは今回、知事もおっしゃっていましたが、全国知事会が主催する第9回先進政策創造会議において環境分野第1位になったというガイドラインなわけなんですよ。そういった中で、このいろいろなガイドラインに盛り込まれている案文、また住民の合意形成というのがとられない中で、このガイドライン、確かに強制力はないのですけれども、そこら辺をしっかりと踏まえた中で県の今後に対する対応というのをお伺いしたいと思っております。

古屋大気水質保全課長 ガイドラインのほうにつきましては、エネルギー政策課のほうで今回の場合も事業者に対して指導を行って、そのガイドラインの中の一つの手続きとして今回、判定の届け出というものが出てきたところなんですけれども、私どもとしましては、先ほど先生のほうでおっしゃってありました現地のほうが立地を避けるべきエリアであるということは承知しておりますので、それを踏まえ

て今度の審議会の中でも先生のほうから意見を伺ったりしながらアセスメントを実施すべきかどうかの判定をしていきたいと考えております。

山田（七）副委員長 住民の皆さんがこれは本当に心配していることでありますし、住民の皆さんの安心・安全な暮らしというものをもしかしたら脅かすような計画になるかもしれませんので、県としてもしっかりとした対応をお願いしたいと思います。また、もう1点、提案といたしまして、土木森林環境委員会として現地調査と住民の意見交換会を開催していただきたいと思うのですが、御検討をよろしくお願いいたします。委員長にそのことをお伺いして質問を終わります。

早川委員長 現地視察の件については後で検討いたします。

山田（七）副委員長 お願いします。

（不法投棄未然防止事業費補助金について）

白壁委員 自民党の県連の政調活動の中で何項目か要望事項がありまして、今回、各委員会で要望とか質疑をするということになっています。多分、森林環境の関係は私だけかなと思うのですが、まず4点ほどあります。

まず1つは、不法投棄の関係の流れ。不法投棄されたものの回収に対する補助だとか、市町村で単独に行っているものだとか、特にその中には、まあ、一問一答だけ相対的な話をします。最近、廃品回収業者がいるんだけど、そういう人たちが、うわさですよ、そういう人たちが不法投棄をするなんていう話もあったり、詐欺的なものがあったり。廃品回収業者の登録も必要じゃないとか、幾つかあるのですが、まず最初に今の補助金の流れ。不法投棄の関係の補助の流れ。どういうものに対してどういう補助をしながら、市町村とどういう連携をとっているのか、まず最初にお伺いします。

村松環境整備課長 不法投棄に関します市町村への補助についての御質問でございますけれども、現在、県では不法投棄未然防止事業費補助金という補助金をつくっております。市町村に対して補助を行っておりますけれども、内容といたしますと、繰り返し不法投棄が行われるような場所を対象といたしまして、主に不法投棄防止柵などを設置することによりまして不法投棄を未然に防止する、あるいは拡大を防止するというような目的で、市町村がそういったものを設置する場合に補助金を交付しております。補助金の交付条件といたしますと、予算の範囲内で経費の2分の1以内ということで対応しているところでございます。

白壁委員 予算の範囲内というと、年間どのぐらいの予算があって、どういう基準のもとに、どういうところに、どういう基準で振り分けているのか。

村松環境整備課長 予算額につきましては、本年度で申し上げますと75万円というところをお願いをしているところでございます。補助先の選定につきましては、前年度予算の計上段階で市町村に対して要望をお聞きしまして、それらの要望をもとに緊急度の高いところから選定をしていくということでございます。近年の状況といたしますと、年間各1市町村に対して、26年度以降で申し上げますと交付をしているという状況でございます。

白壁委員 ということは、柵だけということになるのかな。今、柵って話だったけ

ど、75万円分の柵を要望のあるところに出すんでしょ。

村松環境整備課長 具体的に申し上げますと、柵ですとか警告看板、あるいはそれに伴います撤去を行うような場合も、場合によっては対象としているという状況でございます。

白壁委員 ちょっとよくわからないんだけど、場合によってっていうのは、場合じゃない場合と、場合による場合とどういう基準で分けているんですか。

村松環境整備課長 説明が不正確で申しわけありませんでした。事業内容といたしますと防護柵あるいは警告看板、不法投棄の撤去などがございます。

白壁委員 だから、撤去するときのどういう場合にそれが出るの。出ない場合もあるっていうことでしょうか。場合によってだから。

村松環境整備課長 対象箇所において不法投棄が現にあるというような場合で、これは当然のことだと思いますけれども、あるいは未然に防止するという目的もあるものですから、そういうおそれのある、現に不法投棄はされていないけれどもおそれがあるという場合もありますので、現に不法投棄がされている廃棄物があるというような場合には撤去も対象にしているということでございます。

白壁委員 不法投棄されたものを撤去する場合の補助がつく場合とつかない場合と聞いたので、それはどういう場合って聞いているんです。

村松環境整備課長 私の説明が不正確でありまして申しわけございません。市町村から撤去費の要望がありますれば、基本的には対象にするということでもあります。

白壁委員 だから、その基本的っていうのはどういう場合って聞いているんです。ちゃんと答えればいいじゃない。そういうものがこういう状況で、例えばどこどこに不法投棄のものがあるから、それが出先の環境事務所へ来る。そこで今度はその人たちが市町村に連絡をします。一緒になって、もしくは市町村でお願いしたときには、そのときの撤去費用は出しますとか、こういう場合には出せませんとか、そういう基準があると思う。それを聞いているんだけど。

村松環境整備課長 補助事業でございますので、基本的には市町村が撤去するというところでございます。ですので、その未然防止対策を行う上で、廃棄物の撤去が必要ということであれば対象にするということでございます。

白壁委員 だから、未然じゃなくて、その撤去するときの補助を出すものと、基本的に補助を全部出すのか、基本的に出すのか、場合によって出すのかということを知っているんですよ。だから、柵はいいんだって。どういうときにそれを出すのかっていうことを聞いているんです。そんなところでつまづく話じゃないよ。

村松環境整備課長 基本的と言って申しわけありません。不法投棄されている場所に防護柵ですとか警告看板を設置するということが目的の事業でございますので、その設置場所付近の不法投棄を撤去する必要があるということが認められる場合には補助対象にするということでございます。

白壁委員

よくわからないんだけど、いずれにしても県が不法投棄未然防止事業補助金っていうやつで、看板だとか柵だとか、あとは市町村で撤去したものの、それも2分の1なのかな。それは共同して補助を出してやってもらうということだ。(不法投棄防止に係るパトロールについて)

特に市町会から要望が来てるんだけど、市町村も同じだと思うんですね。市町村はパトロールをやってるじゃないですか。これも防止策、未然のためのということになると思う。こういう市町村が例えば単独でやっているものについては、この中に入っているんでしょうか。

村松環境整備課長 市町村が独自に行うパトロール員の人件費というようなことだと思えますけれども、それについては対象にしておりません。

白壁委員

そういうところは、市町村の責任なのかね。看板立てるのは県で補助金出してくれる、柵をつくるのも県でやってくれるんだけど、パトロールするのは市町村の責任なのか。撤去するのは補助金を出してやって、パトロールするのは市町村なのか。手厚くやってやるほうがベストじゃないのかね。というのはい、例えば我々富士山のところなんてのは、みんなで行ってタイヤも片づけたりしたよね。すごい量のタイヤが、埋まっていたりね。道からちょっと入ると、今少なくなってきたんだろうけど、不法投棄の洗濯機だとかね、ちょっと大型のものがあったりね。そうすると電話をして、こういうところにこんなのがあったからと言うと、出先の富士東部林務環境事務所から地元へ電話が行って、で、すぐ片づけてくれる。でも、それは私がパトロールじゃないけど、たまたま見たものであって、市役所だとか町役場だとか村役場の人たちはパトロールしてるんだよね。それも雇用しながら。こういう人たちの補助っていうものも、例えば金額を決めて、これだけですけど、この中で何とかパトロールしてほしいなんていうことをやっていただけると、さらにきれいになるし、というふうに思うんだけど、どうだろう。

村松環境整備課長 不法投棄等に関しますパトロールに対します県の対応でございますけれども、市町村とも連携をいたしまして、現在、県下の各林務環境事務所ごとに廃棄物対策連絡協議会というのを設置しております。その連絡協議会に廃棄物監視員を各協議会に配置をしております、パトロール等の監視活動を行っておりますが、そのコースを決める際に市町村からも十分に意見ですとか問題箇所などの聞き取りを行う中で監視を行っているという状況でございます。また、市町村が独自にパトロールをすることに対しての補助ということでございますけれども、地方交付税の中で一定の不法投棄監視員に関する経費も措置されているという状況もございますものですから、その独自に対応していく部分につきましては市町村の御負担で実施していただくものであるというふうに考えております。

白壁委員

不法投棄監視員って何か懐かしい話で、たしかね、富士ヶ嶺でもあったね、そんな話がね。よく覚えていると思うけど。で、それをふやしてもらったんだよね。今いる人数よりもふやさないと、都内あたりから医療ごみなのか何のごみなのか、わからないところで穴を大きく掘って、看板を外に張って、地元の人たちが見にくくと入れてくれない。何かあるんじゃないかと。じゃあ、それをパトロールするための人をふやそうよっていったときに、監視員をふやしたんだよね。でも、それは交付税の中にひもつきで措置されてるってことか、どこに入ってるんだろう。幾ら入ってるの、年間。これは人口であらわすのか、

それとも面積であらわすのか。これはどういう計算しているんだろう。ひもつきか、それともインクルーズされてるやつなのか。

村松環境整備課長 地方交付税の中における不法投棄監視員の措置の考え方ということでございますけれども、総務省では人口10万人当たりの標準団体にかかる経費ということで、標準経費というものを算定しておりますが、それで申し上げますと不法投棄監視員1人ということで124万8,000円というふうになっております。

白壁委員 これ、ひもつきであるんだ。単位費用で計算をしてとかっていう話じゃないわけですね。ひもつきであって、これは別枠のひもであるから、それは単独で間違いなくあると。ということでいいわけね。そういう理解でいいのか。

村松環境整備課長 ひもつきというよりは、各団体が、標準的な団体に見込まれる事業ですね。事業ですとか業務量というものを算定するに当たりまして、こういうものが必要になるであろうということで、総務省がいろいろな経費を列記しているわけでございますので、ひもつきというか、標準的な団体においてかかる費用を算定する、その計算の考え方の中に入っているということでございます。

白壁委員 ということは、単位費用の計算をする根拠の中に入ってるだけなの。なんだ、ひもつきでも何でもないじゃん。お金に名前も書いてないし、どこに入ってるんだかわからない。百何万円なんて書いてあったって、どこに行ってるんだかわからない。毎年毎年、15年前後の合併、三位一体改革からあるんだけど、だんだんだんだん減らされていってる。一説によると100というラインを少し下げているんじゃないかなんていう話もあったよね。それによって基準財政需要額と収入額の差額の分が交付税だから、その分は今度下がってきたら、当然その交付税の金額減ってくるわね。だから、何かの国保運営だとか、単独でやっているものであって、それがひもつきだったらわかるよ。そうじゃなくて、中に計算されてます、単位費用出しました、さて人口です、国勢調査です、交付税でそれが差額分ですなんて言われたってわかんないじゃんね。でも、措置されてるっていうんだ。だから、その根拠のもとに、県ではこれ以上出せませんと。世界遺産であったり国立公園がいっぱいある山梨県において。それでいいんだ。何か考えたほうがいいんじゃないの。それによってきれいになればいいじゃない。で、地域の住民の人たち、県民の人たちがそういう生活ができたり、観光産業っていうのは何回も言うけど、もう機械電子産業に迫っているんだよ。そういう人たちが県外から来たときに、山梨県っていうのはきれいなんだねと。富士山きれいだね、八ヶ岳きれいだね、峡東もきれいだねと、そういう雰囲気をつくっていかなければならない。それは市町村のそういう意識の醸成も一つだけど、政策の誘導としてはそういう方向に補助金をつけていってやるっていうのも一つだよ。どうだろう。そういうことも検討していってよ。

村松環境整備課長 廃棄物対策協議会を通じましてパトロール活動ということで、市町村とも連携する中で対応している状況でございますので、さらに連携を深める中で対応していきたいと考えております。

また、今、御指摘の点につきましては、今後の検討課題ということにさせていただきますと考えております。以上でございます。

白壁委員 検討してください。

(廃品回収業者の登録について)

廃品回収の関係の人たちが、いわゆる詐欺行為っていうか、不法投棄の関係なんかにかかわっているんじゃないかっていう話が結構あってね、やっぱりそういう人たちの廃品回収の車両の登録だとかっていうのが必要だっていうのは、全国的な話なんだけど、山梨県はどういうふうにしてるの。

村松環境整備課長 廃品回収業につきましては、いわゆる古物商ということでございまして、法律的には古物営業法の所管ということになりまして、この法律につきましては警察のほうで所管しているものですから、ただいまの御質問に関しましてはちょっとお答えすることができかねるところでございます。

白壁委員 また下手だね、答え方がね。よく教えてやってほしい。そうじゃなくて、こういうものも、これが不法投棄の温床になってるんだわ。というときには、森林環境部と県警察との連携を深めながらこういうものに対処していきたいって答えれば、それまでの話じゃない。そんなの警察何だのって、よくわかって全員知ってるよ。そんなこと聞いているわけじゃない。ちゃんと答えろ。

村松環境整備課長 廃品回収業者につきましては、不適正な廃棄物処理の疑いがある場合につきましては、県、それから一般廃棄物を所管します市町村、それから警察当局とも連携を十分に図る中で厳正に対処しているというところでございます。

(森林環境税について)

白壁委員 森林環境税が全国森林環境税なんてことで今、国が、ちょっとここで先送りみたいだけど、人によっては、地域によっては、団体によっては、森林環境税を期待する声があったりするのね。なぜかっていうと、今の県での上乗せ課税、正確に言うと、いわゆる森林環境税と言われているものは、民有林に対する、いわゆる荒廃したところの整備をしていこうと。それで、多分、国は、市町村に交付するのではないのだろうか。今、市町村って財政厳しいので、不如意で予算がすごく少ない。例えば昭和30年前後の合併の当時、長野士郎が言った財産区法っていうんですかね、管理形態か議会形態で、大体管理組合形態をとっていて、今、山林っていうのはそういうところで管理している。でも、トップは誰かっていうと市町村長なんですね。その山があって、じゃああの山の分水嶺まできれいに整備しましょうって言ってもお金がかかり過ぎてできないんですよ。だから、もしかするとこれがうまく使えと、そういうところが整備できる可能性があるねなんてことで市町村は少し淡い期待を抱いている。ちょっと前に交付税の中に森林整備について、さっきの話じゃないけど、算入してくれるなんていう話が若干あったんだけど、それがどっか立ち消えしちゃってできなくなってしまった。だから、これからいい方向に行くのかななんて思いながら。

それと、これは総務課じゃないんだけど、10年、20年ってのは使いにくいんですよ。10年間拘束されるってやつね。木を切ったら20年間切っちゃだめだってやつが。それがあと5年縮まったらみんなが協力するのかなのかかわからないけど、そういうものも今度は見直しの対象になるのかなっていうところもあるんだけど、現状の情報はいかがでしょう。

市川森林環境総務課長 国の森林環境税の動きについてでございますけれども、先週、12月8日に平成29年度の税制改正大綱というのが発表されております。その中を見ますと、森林環境税、仮称ですけども、創設に向けた検討を進めていくと



いうふうに書いてございますけれども、何のためにするかといいますと、市町村が主体となって実施する森林整備に必要な財源に充てていくというふうなことが示されております。具体的な中身としましてはまだ今後の検討ということになるわけですが、例えばでございますけれども、市町村から所有者に対する間伐への取り組み要請の働きかけを強化するすとか、所有者負担を軽減した形で市町村みずからが間伐を実施するという。それから、所有者不明な場合においても市町村が間伐を代行すること。あるいは地域における民間林業技術者の活用による市町村の体制を支援していくといった、税を使った方向性というふうなものは示されているのですけれども、具体的な仕組みですとか制度設計についてはまだ示されておりませんで、今後の検討ということになるかと思っております。そういう状況でございます。

白壁委員

先ほど私が言ったようなことが少し中に入ってるような気がするんですけど、いずれにしても県は上乘せ課税として、現状、貴重な税をいただいている。これは民有林に対するもの。なぜ民有林かという、なかなか民の人たちが整備しきれないから。それに森林整備加速化・林業再生基金を使いながら調査をして、これをやっていったら20年間だけ民有林が整備されてくるだろうと。市町村なんかがやっているところは別物としてやってたら、これがなかなか整備されなかったということなので、これはやっぱり3本立てになるんですかね。県有林と市町村有林と民有林が一体的な整備ができる形になると山梨県の水源涵養もそうだろうし、木材の関係もいい方向に行くと思う。ただ、まだわかんないやね。今言われているとおりで、それも何かどういう状況になるか、市川課長、それ本当って言うと、いや、国で言ってるだけですって話になると思う。まだまだこれからなんだけど、そういう情報を収集しながら、どういうふうにしていくことが我々にとって、山梨県にとってベストかっていうことをぜひ検討していただきたい。検討はしきれないね。まあ、情報収集をしていていただきたいというふうに思います。それを答えていただいて次に行きます。

市川森林環境総務課長 今、委員がおっしゃいますとおり、森林整備を進めていくというのは各関係者が連携をして取り組んでいくことが必要だというふうに思っております。今回の国の税の考え方につきましても、やっぱり森林整備や木材利用を推進していくに当たっては、森林現場近くにある、あるいは所有者の身近にいる市町村の役割というのは極めて重要であるという、そういう認識が示されたというところでございます。こういった状況も踏まえまして、県でも森林環境税の第2期が来年度からスタートいたしますけれども、その森林環境保全基金事業の第2期計画におきましても、国の税の動きというのはしっかりと注視をしていくということを明記させていただいておりますので、しっかりと国の情報を得る中で対応を考えていきたいと思っております。

白壁委員

ぜひよろしくをお願いします。

(県産木材の利用促進について)

次に、山梨県内の公共建築物等における木材の利用の促進というところで要望が来ております。この間も委員長が一般質問してね、CLTがこうだって。CLTなんてのは、まだ動いたばかりで、実際に山梨県のを県外の、それも直線距離で1,000キロぐらい離れたところへ持って行って、加工してもらってパネルにして持ってきて、通常の集成材の10倍ぐらいの価格になって戻ってくるんですよ。だから、本来であるとすごい高いものにつくんだよ、あ

れ。だから、使うはいい。その前に山梨県にこういう工場を誘致するべきなんだよ。

それともう一つは、委員のみんなは行ってるからよくわかってるところだ。すごく高いものにつく、だから、ここへ誘致するべきなんだ。公共建物は先駆的に整備して行って、民間建物に活用するような方向をつくっていかないと、せっかく伐期が来ている山梨県のいいものを腐らせてしまう。答弁の内容聞いてたら何か余計なこと言ってたね。カラマツと松は強いからパネルに合板の何とかに使ってるとかって、何に書いてあったのかな。またうそばかり言って。強いつて何が強い。誰が書いたのか知らないけど、そういう答弁だったよ。違うんだよね。あれはあれとして活用するためにはその方向がベストだから、曲がりもあるし、ある程度の部分は曲がってるし。脂分が多いからこうだつていうのは若干あるかもしれないけど、ヤング係数的に言ったらヒノキのほうが強いじゃん。だけど、何か変な答弁してたから、それをみんな、ああ、そうですかって納得したよな。

まあ、それはそうと、山梨県の木材をこれから限りなく活用してほしいっていう要望なんだよ。これ、誰かが書いたよ。何年当時はこのぐらいのものだったけど、これからこういう計画を立てながら県はこうやって動いていると。これからぜひいろんなものやってほしいっていうことで切るんだけど、そうなる今度、CLTっていう話になるのかな。これ、どういうふうになるんだろう。そういう努力してほしいっていうことなんだけど。今後、すごい明るい先々があるんだろうか。

桐林林業振興課長 委員の御質問にお答えいたします。CLT工法につきましては、積極的な導入に向けて取り組んでいるところであり、現在、研究会を設置いたしまして、詳細な設計ではないんですけども、こんなふうに使えますよというようなモデル的な設計をいたしまして、それを使いまして、本年度、また来年度と建築関係、特に建築士さん等にぜひ理解をしていただくという研修会を開催するなどいたしまして、先生がおっしゃられますように、民間において活用されるような形で理解を深めていただけるよう、普及を進めていきたいと考えております。以上でございます。

白壁委員 やまなし森林・林業振興ビジョンにのっとって、我々はその目標に向かってこれから努力していくってだけでいいのでは。それが目標じゃなかったっけ。

桐林林業振興課長 昨年度の12月であります。策定しましたやまなし森林・林業振興ビジョンにおきまして、CLT工法等の導入などにより、木材生産量をふやしていくという形でビジョンの目標を設定しているところであります。その目標に向けて、今、言いましたようにさまざまな県産材需要拡大等の取り組みを一生懸命やっていきたいと、積極的にやっていきたいというふうに考えております。以上であります。

白壁委員 あと、南部はいいヒノキとスギの、我々も見に行ったら200年ぐらいのスギをね、今、育てているんだけど、大変いいものがあるね、東濃へ持っていったりいろいろしてるようだけど、そこで、いわゆるランク別に分けるとどうなるのかな。目視のJASを持ってるんだけど、あれ、今、機械的なものじゃないとハウスメーカーが使ってくれない。使わないことないんだけど、よりベターな、ベストなものっていうのは、機械ではかって、ここはどのぐらいの面積の中にどの程度の生節の節が何個あって、例えば上小節が出たり一等が出た

りするんだけど、こういう機械が山梨県ないんだってね。この辺承知してますかね。

桐林林業振興課長 はい。いわゆるJAS規格におきます機械等級区分認定のための装置であります、県内ではその装置の導入はまだない状況であります。

白壁委員 こういうものをぜひ整備したいって言うんだけど、整備するには何か補助的なものも国のメニューの中に入らないんですか。

桐林林業振興課長 国の交付金の関係であります、その中のメニューとしまして補助率2分の1の補助制度があります。その制度に該当いたしますので、ぜひにという事業者におきましては補助事業の対象になるなどの助言等をしていきたいと考えております。

白壁委員 まあ、そこまではしてると思うんだよね。さらに、こういうものをやることによって林業が活性化するから、だから何か県のほうも少しお手伝いしてもらえないかなという意味だと思う。要望というのは。そういうことも検討してほしいね。せっかくいいものがある。技術屋ってやつは、いいものがあったても売ることが知らない。それは技術屋の悲しさ。営業的主体でいくと、いいものを、まあ、塩をまいてアリを集めるとは言わないけど、普通のをさらに売るんだよ。いいものだったらなお売る。やっぱりそういうものをね、ちゃんと皆さんもその方向性に導いてやる必要があるよ。せっかくやる気になってるんだから。それが今度、南部地域の森林の活性にもつながってくると思う。どうだろう。ぜひ検討してもらいたい。

桐林林業振興課長 事業者、さらに関係団体、そういった関係者と機会があるごとに、どうでしょうかというような形で、そういったような装置の普及といいますか、まさに先生が言いますように、売るということを考えたような形で一つの付加価値を出すというようなことで提案し、また、そういったような場を検討していきたいと考えております。以上であります。

白壁委員 年間、内装材が100立米か200立米、どっかの大手のハウスメーカーに利用されておりますなんていう程度で満足しちゃだめだって。やっぱり高度材を売るとそれなりに石数が伸びるから、そうするとそれが世の中に出てくと山が活性化してくるんだよ。よくそういうことも考えながら、めりはりをつけてほしい。何でもかんでも同じようにやるんじゃなくてめりはりをつけるべきだっていうこと。

(小規模治山事業について)

最後に、ずっと前から言うてる小規模治山。と言うと、いや、小規模治山の予算はありますよって言うけど、その似て非なるものが昔あったね。というのは、市町村レベルがあって、市町村が何かあったときには県もお手伝いをしてやって、早く対策を打ってやるっていうのが昔の小規模治山事業だった。思い起こせばやっぱり三位一体改革っていう変な改革をされちゃってね、それによって市町村とは対等な立場ですから、市町村に全てやってもらった。その財源はどこから来るのっていうと、合併をしたら、その交付税は10年間温存させて、その中から何とかする。国から直接来ますなんてうそを言われて、結果的には何もやってもらえなくて、小規模治山がすぐできない。予算がないということなんです。この中でわかってる人、林務系の人と相当いると思うんだけど。

あれをね、ぜひ、復活してほしいっていう要望が、もう終わってからずっとある。もう十何年。11年、12年前の話かな。平成15年か16年ぐらいの話だと思う。この点について今どういうふうになっているのか。

鷹野治山林道課長 ただいまの委員の御質問にお答えいたします。市町村が実施する小規模な治山事業に対する県の補助事業というのは、今、委員御指摘のとおり、平成15年に県の行財政改革プログラムにおいて廃止の検討がなされ、16年に廃止をしたところでございます。国庫補助事業に満たない、あるいは県の単独事業に満たないような事業について、市町村が必要とするものに対し補助を行っておりまして、当時、大体30件から40件ぐらい、年間2億円ぐらいの事業費で補助事業を実施していたところでございます。27市町村のうち15前後ぐらいが毎年要望してきていたというところなんです。経緯とすれば、その税源も含めた中で市町村との役割分担で県の補助が難しいという中で現在に至っているところでございます。

ただ、山地災害の防止の対策を推進する上では、県と市町村との連携は欠かすことができないと考えておりますので、現在行っているのは毎年6月に山地防災パトロールというのを梅雨時の前に行っているわけですが、それを県と市町村が実施をして、地元の皆さんから不安だとか危険を感じるというような要望箇所を一緒に回って現地を見た上で、既存の国補の下に県単独事業という小規模治山事業もございまして、その事業を活用しながら最大限、事業化できるように努めておりまして、里山地域の防災力強化を市町村とも図っているところでございます。

白壁委員

まあ、だけど、それはもっとものことでね、要望がある。要望があるものに順番をつけて、緊急性の高いものからって、こうなっちゃうわけだ。小規模治山事業っていったってちょっとしかないじゃない、予算の中では。例えば市町村で管理している、2級に満たないような川っていっぱいあるよね。例えば、僕のところの浅川地区なんていうところは、その当時、西倉林道から土砂が流れてね、で、民家がどのぐらい崩壊したのかな。あの途中の川で、真ん中にある中央川ってあるんだけど、中央川の枝線、これは町で管理してるの。この間、ここに土砂がずっと堆積しちゃって、それを取るんだけど、県はその上の堰堤までで、ここは町。町はお金がない。できればそこへ止めか帯を入れたい。でもお金がない。じゃあ、せっかく県で上流につくってくれても、今度何かあったときにはまたそのところが氾濫する可能性がある。人の命は地球より重いから、子供たちの給食費を上げてでもそっちやれっていうわけにいかないけどね。

だから、みんないっぱいいっぱいやっているところに、なおかつそういう、山をしょってるとか、川を持ってるってこっちはそういう箇所がある。それが各市町村、山梨県中行くといっぱいあると思うんだ。我々のところばかりじゃないと思う。そういうところに促すためにも、財政的に補助してやるためにもそういうものが、例えば2分の1とまで言わないよ。3分の1とか、何かそういうもので考えながらやっていくべきだと思う。

最近の台風ってのは、いつ、どこで、どういう方向に行くかわからない。ということは、何かあったときには大変なことになる。そこがまた緊急輸送道路だったりすると、これはもう今度は、それ以上の被害を地域にこうむるっていうか、地域に与えてしまう。されど市町村なんだ。こういうものをお手伝いできるような、今ある小規模以外の昔からあるような小規模のものを復活させて、先ほどいみじくも言われたじゃないですか、県と地元が一体となって防災

力の強化に結びつけていくべきだと。これは、林道治山協会から毎年上がってる。僕も毎回言ってる。ぜひこういうものを検討してもらいたい。例えばその当時2億円、昔の障害が4億円、5億円あったのと同じだけど、だんだん少しずつ減ってきているんだけど、減ってもいいかもしれない。で、それによって地域の防災をしていくためのことを促すっていうことも必要。醸成するっていう、やってくださいっていうのも必要なんだ。どうだろう。これは最後、林務長に聞かなきゃだめだと思うんだ。

小島林務長　　ただいまの御質問ですけれども、まず、今、御指摘もありましたけれども、市町村との連携は、大変大切だと思っております。ですので、これまでも行っていたパトロールとかを、これからも続けていく中で、地域からの、今おっしゃっていた、そういったこととか、いろいろな要望、それから実態、それをよく把握した上で、その必要性というものを確認して、庁内で相談してまいりたいというふうに考えています。

白壁委員　　よく確認してじゃなくて、ぜひやってもらいたい。で、皆さんがやろうって言っても、ふもとは向こうにあるんだわ。下のほうに。そこに我々も徹底的に言うから、これはね、今から安全・安心に県民が暮らしていくためには欠くことのできない予算なんだよ。それを財政だとか総務のほうで切るなんてのはもってのほかだよ。要望書をぜひ出してもらって、我々も一生懸命応援するから、ぜひこれを予算化してもらいたい。今年ぜひやってもらいたい。以上。

(リニア中央新幹線騒音について)

小越委員　　リニア中央新幹線騒音に係る環境基準の類型の当てはめについてお伺いします。先日、森林環境部のほうから、この類型当てはめについて発表がありました。そこでお伺いしますが、類型2つ分かれまして、住居地域、準住居地域を70デシベル以下としたのですけれども、70デシベル以下にしたという根拠はどこにあるんでしょうか。

古屋大気水質保全課長　　この70デシベルという話なんですけれども、国の環境基本法の中で環境基準というものがあまして、その環境基準の中に新幹線鉄道騒音に関する環境基準というのが告示で定められています。その中では、これは知事が当てはめを行うのですけれども、I類型というのが、先ほどお話にありました住居地域相当になるところで、そこについては70デシベル以下、II類型についてはその他の区域、商業地域とか工業地域とかそういうようなところについては75デシベル以下という環境基準が国のほうで出されておまして、それが70デシベルの根拠となっております。

小越委員　　今、実験線のところでは実際、何デシベルになっているんでしょうか。

古屋大気水質保全課長　　実験線でのデータはあるのですけれども、実験線は今、一部の区間しか開設されておりませんで、高さが大体地上から25メートル、防音壁と、あとトンネルから出たところというところで遮音のための工事もやっている、ちょっと特殊な状況なんですけれども、その地点でいけば250メートルとかであれば70デシベルは行かないような状況になっています。ただ、今の実験線は車両も短いので、実際の営業線とはまた違った状況というふうに考えております。

小越委員 70デシベルというのは家の中を含めてなんでしょうか。家の中はもっと低い値を考えているのでしょうか。

古屋大気水質保全課長 基本的に環境基準というのは外の基準になります。

小越委員 70デシベルとは具体的にどういう騒音というふうに考えられていますか。

古屋大気水質保全課長 一応、イメージなんですけれども、70デシベルといいますと騒がしい事務所の中ですとか、あるいはセミの声に近いような音になります。

小越委員 例えば、甲府市、それから南アルプス市のところを歩いていくわけですが、現在、その地域、住居地が多いと思うんですけど、そこでは今現在、何デシベルなんでしょうか。

古屋大気水質保全課長 現状、通過地点でのところということなのですが、それについては今、手元のほうには資料はありません。

小越委員 資料なくて、今現在、静かな、先ほど70デシベル、騒々しい事務所の中、これはうるさいというレベルですよ。大きな声でしか聞こえない。住居地の中でいきますと、例えば静かな住宅地のお昼とか、図書館内は40デシベルぐらいですよ。南アルプスですとか甲府市、富士川町を歩いていくときに、今はどのぐらいのデシベルなのかがわからずして、70に上がりますよってとき、どういうふうに説明するのでしょうか。今の住居地がどのぐらいになっているのか測定はしないのでしょうか。

古屋大気水質保全課長 それについては事業者であるJR東海とかそういうところで説明する中でどうだということやっていくものだというふうに考えております。

小越委員 そうしますと、この環境基準を県が当てはめをしたと言いますが、県は責任持たない、JR東海が言っているからJR東海に説明させろってなりまして、この環境基準そのものもどうして県が定めているのかわからなくなってしまいうわけですね。それでお伺いしたいんですけど、先ほど、騒々しい事務所の中とありましたよね。これはうるさいというふうに聴覚的な目安では言われております。人の声では大きな声。大声で1メートル以内が可能と言われております。先ほども実験線のところはまだ通過する速度も、それから本数も少ないですし、双方向ではありませんので、今のところ70デシベルを下回っているけれども、営業線になるとこれが上がるというふうに御理解されていると思うんですけど、これが今、40とか50デシベルぐらいの住宅地のところで70デシベルに上がったときに、うるさいと思うんですけど、これで安心できるというふうにお考えでしょうか。

古屋大気水質保全課長 この環境基準を今後定めていく中で当てはめを行いまして、70デシベルを当てはめる地域、75デシベルを当てはめる地域として決定していくんですけど、そうなれば、JR東海のほうではその基準が守れるように防音対策とかそういうところを、発生源としての車両そのもの、あるいは防音壁、あるいはその他の方法でそれをクリアできるような形での努力が求められることになろうと思います。

小越委員 先ほども実験線のと看で70デシベルぐらいたと。今度は営業線になります。甲府の駅には1時間に上下1本ずつしかとまりませんけれども、それ以外のリニアも5分おきぐらいに通るわけです。わずか2、3秒だとかいうふうにJRは言っていますけれども、そうはいても、そこの70デシベル、振動や騒音も含めて常時それを聞かされているわけですよ。それが朝の7時から11時ごろまで営業線になると通りますよね。これは耐えられないレベルになってくるんじゃないかと思ひます。今は、この70デシベルが守られないとき、JR側に言うと言っていましたけれども、県とすればこれを、70デシベルを下回っているのか上回っているのか、定期的にチェックをする体制はとるのでしょうか。今、南アルプスのところはわかりませんと言ったんですけど、定期的にこれからも監視するのは県がやるんですよ。

古屋大気水質保全課長 将来ですね、リニアが通って、営業線が出た段階においては、当然、環境基準がクリアされているかどうかの調査は行うというふうに、将来の話なので予定ということになってしまいますけれども、そういうことになると思ひます。

小越委員 確認なんですけど、それは県が責任持ってやるんですね。JR東海がやるんじゃないくて、県が責任を持って、この環境基準に当てはまっているかどうかやるということで確認したいんですけど、よろしいですね。

古屋大気水質保全課長 回数とかはわかりませんが、必ずやるということは言えると思ひます。

小越委員 県がそれを定期的にチェックをする中で、70デシベル、また、この75デシベルを上回ってしまった場合には、JR東海に対してどのようなことができるんでしょうか。罰則ですとか義務化とか、そういうことができるんでしょうか。それは県がやれる範囲なんではないでしょうか。

古屋大気水質保全課長 それを測定した結果については環境省なりに報告、関係するところに報告する中で、もちろんそちらのほうからも話があるでしょうし、県としてもクリアをするようにということをお求めることになると思ひます。

小越委員 JR東海の平成27年5月の事業説明会における主な質問と回答のところ、ここは騒音のことがたくさん書いてあります。JR東海の説明によりますと、用地境界線付近での列車の騒音、振動はどの程度なんですか、の質問に対して、なお、防音・防災フードを設置した場合、山梨リニア実験線における実績なども踏まえ、騒音レベルは70デシベル以内になると考えております。となりますと、防音・防災フードがない場合は70デシベルを超えるとJR東海が言っているわけですよ。だったら、この70デシベル以下で抑えるのであれば、必ず防音・防災フードを設置しろというふうには県がJR東海に言うのが筋じゃありませんか。

古屋大気水質保全課長 防音対策につきましては事業者であるJRのほうで沿線の土地の利用状況ですとか、あるいは今後、設定します環境基準の状況ですとか、そういうものを勘案して事業計画の中で反映させていくものと考えます。

小越委員 そうしますとね、せつかくこの70デシベルを、私は高過ぎると思ひている

んですけど、県が設定したのに、JR東海が考えることでございますと。JR東海が言っているからって、そうじゃなくて、県が決めたわけですから、70デシベルを超えるか超えないかちゃんとしっかりして、超えてしまった場合は防音・防災フードをしなきゃ、この環境基準守れませんよっていうふうに強く言うのが筋じゃありませんか。どうしてそれができないんですか。

古屋大気水質保全課長 先ほど言いましたように、それについては当然10年の先の話になりますけれども、その時点でクリアできているかどうかについての確認をする中で、必要に応じてそういう適合するようにということでも求めていくということになると思います。

小越委員 そうしますと、これから県がこの類型に当てはめてしっかりやっていくというふうをお願いしたいと思いますけれども、この70デシベル以下というところの根拠が不明確だと思うんです。それで、南アルプスの方々に聞いても、70デシベルってどうしてこんな高い数字がいるのかと。うるさいというふうに言われている範囲を、どうしてこれが基準というふうにするのか、県とするとどうしてこの70デシベルなんだろうかな。今、そして、南アルプスや富士川町や甲府市の方々がどのぐらいの騒音の中で暮らしているのか、そこをまず測定しなかったら、これからこんなうるさくなりますよっていうことを説明できないと思うんですけれども、今どうなっているのか調査するべきじゃありませんか。

古屋大気水質保全課長 新幹線につきましては、先ほども説明させていただきましたけれども、新幹線鉄道騒音の環境基準というものが国のほうで決まっております。今、既存のリニアじゃない普通の新幹線についても同じような形で設定をしております。その中で決まっている数字が一応、I類型の場合70、II類型は75というふうになっておりますので、これについて決まっておる中で県として設定していくというところでございます。

小越委員 今、生活されている方がどのぐらいうるさくなるのかということがわからないと説明のしようがないと思うんですよね。普通暮らしていく中では、40とか45デシベルぐらいが静音なところだと言われているわけですよ。多分、富士川町、南アルプス、中央市もこのぐらいのところでは生活されている方がいきなりうるさいレベルになるわけです。そこでどうしてこんなうるさいレベルになって5分に通るようなところに住まなきゃならなくなるのか。70デシベルではなく、山梨県であれば今までと同じように40、50デシベルぐらいまでに、こういうふう基準をしっかりと厳しくするのが県としての務めだと思うんですけれども、いかがでしょうか。

古屋大気水質保全課長 申しわけありません。繰り返しになりますけれども、新幹線の環境基準というのが国のほうで70デシベルというふうになっておりまして、今後の状況につきましては、JR東海のほうから提出されております環境影響評価書のほうにもどのぐらいになるよというところは記載してありますので、そういう中でJR東海のほうもそういう状況を周知するにはまた求めていきたいというふうに考えております。

小越委員 それではね、やっぱりJR東海の言われるがままで、山梨県としてこの環境基準をどうしてつくったのか、県民の安全で安心なところをどう守るのかつく



れていないと思います。JR東海に対しても70デシベルではあまりに高過ぎると。うるさ過ぎると。今まで静音なところがこんなにうるさくなるということも含めて、県からJR東海にはっきり言うべきです。そして、防災・防音フードがなかったら70デシベルを超えるというふうにもうJR東海は言っているわけですから、だったら、防音・防災フードを全部つけろと。せめて70デシベルを守るのであれば。そのぐらい言わなかったら、この山梨県民の暮らしを守れなくなると思います。そこについて最後に見解を聞きたいと思います。

古屋大気水質保全課長 もともと環境基準というのは維持されることが望ましい基準ということでありまして、先ほどちょっとお話にもありましたがお答えしなかったのですけれども、例えばそれをクリアできなかったからといってリニアをとめろとか、そういうようなことはできない状況です。

これも繰り返しになって申しわけないのですけれども、国のほうで新幹線騒音に係る環境基準というのを決めておりまして、70デシベル、あるいは75デシベルという基準を山梨県として変えると、厳しく変えるというところの権限といいますか、そういうものはないという状況です。ただ、もちろんおっしゃるとおり、これは望ましい基準ではありますけれども、それを守っていかなければいけない基準でもありますので、これは将来的な話になってしまうのですが、これがリニアが開通した段階で調査をして、それがクリアできていない部分がありましたら、それについてはその基準を達成できるようにJR東海のほうには求めていきたいと考えております。

(CLT生産工場の誘致について)

渡辺(英)委員 先ほど白壁委員のほうからCLTについての質問がありましたけれども、その答えの中で、導入に向けて取り組んでいると、こういうお答えをいただいたんです。これは林業県山梨にとってみれば、このCLTの工場をここに作るということなのか、もう少し具体的に答えてもらいたいなと思います。

桐林林業振興課長 ただいまの渡辺委員の御質問にお答えいたします。CLT工法の現在の取り組みにつきましては、CLT工法の建築基準法上の告示が出てきておりますので、そのCLT工法をどう使って建てていけるのかということは今、検討しているところでありまして、そのCLTをつくる工場ということではなくて、CLT工法を使った建物を建てていくということを建築分野の関係の特に建築士さん等に理解していただくということで、事業を行っているというところであります。以上であります。

渡辺(英)委員 そういう製品を使って建物をつくるという、私にはそういう工場をつくるというふうに聞こえたから、おっ、いい取り組みを始めるのかなと、こう思ったわけですね。山梨県にとってはこの林業というのは歴史的に見ても非常に県政を支えてきた、こういう経緯があるわけですが、今年の8月だったかな、現地調査をしてね、あれはたしか国の予算で、補助金でつくった工場でしたね。

(「林業活性化交付金」との声あり)

そういう交付金を使ってつくった工場ということで、これだったら山梨県も手を挙げてもいいんじゃないかなという思いがしてきたんです。この山梨県の林業の再生ということから言えば、今、林業公社も廃止に向かっているような状況の中で、じゃあ、何をどうすればいいのか、非常に難しいわけですが、私はCLT工場を誘致することについて、やっぱり誘致というかつくることに

ついて努力すべきだと。ここに山梨林業の再生の鍵があるのかなど。そうすれば非常に山梨にとっても明るい未来が開けるという気がするんですけども。CLT工法を導入するんじゃなくて工場のほうにウエートを置いて頑張ってもらいたいと思うんですが、それはどうなんですか。

桐林林業振興課長 CLTパネル工場といいますか、つくる工場自体は、岡山県真庭市の銘建工業、行かれたところかと思えますけれども、一事業者としてつくりまして、そこに国の補助金を活用した形となっております。そういった形で事業者に理解をまずは求めていかなければいけないというところがありまして、私どもとしてもCLT工場に限らず、ぜひ山梨県にさまざまな、山梨県は先生も言われましたように、森林県等でありますので、例えば関東地域の大手の製材工場を持っているような企業には私どもとしてもいろいろ工場訪問、企業訪問なんかをして、ぜひ山梨県に、当然それは進出を踏まえてなんですけれども、山梨県の現状あるいは例えば中部横断自動車道が開通するという状況、富士五湖道路がさらに新東名、御殿場につながっていくという状況、そういったところをぜひ理解してもらおうという形で、企業訪問等を積極的にしていきたいなというふうに思っているところであります。以上であります。

渡辺（英）委員 そうすると、その方向に向かって今後も取り組んでいくという思いがある、意思があると、こういうふうに理解していいんですか。

桐林林業振興課長 先ほど言いましたようにCLTということだけではなく、それは大きく言えば産業の振興も踏まえてなのですが、ぜひ山梨県への進出をどうなんだということの前に、まず知ってもらうために、山梨県を紹介していこうと、当然それは山梨県、林業の振興のためという思いを持ちながら、今言いましたように企業訪問等を行っていくことが、まず第一歩だと思っておりますので、そういう行動をしていきたいと思っております。以上であります。

## 主な質疑等 県土整備部関係

※第105号 平成28年度山梨県一般会計補正予算第1条第2項歳出中土木森林環境委員会関係のもの、第2条繰越明許費の補正中土木森林環境委員会関係のもの及び第3条債務負担行為の補正中土木森林環境委員会関係のもの

### 質疑

(県単独街路整備費について)

水岸委員 県土の6ページの県単独街路整備費について伺います。その増額の内容をもうちょっと詳しく教えてください。

望月都市計画課長 現在進めております甲府駅南口駅前広場の再整備事業の中で甲府市が駅南北自由通路の南口にエレベーターを設置することになりました。この整備に要する経費の一部について県から市のほうに助成したいと考えているものであります。

水岸委員 甲府市は、エスカレーターの改修を考えているようなんですけれども、これについて助成をしないのは何でか伺います。

望月都市計画課長 甲府市では今回のエレベーターの整備にあわせて老朽化したエスカレーターを更新し、24時間稼働化を行う予定にしております。老朽化移設の更新につきましては維持管理の範疇であることから助成の対象から外しているというふうな状況でございます。

水岸委員 経費の一部を助成するということですが、県の負担割合はどのぐらいなのか伺います。

望月都市計画課長 県では事業費の6分の1を負担することを予定しております。エレベーター設置にかかる整備費につきましては、県市共同で取り組む甲府駅南口駅前広場再整備事業の一環として整備することから、本事業における県で管理する駅前のロータリーや広場施設などといった県事業への市の負担率と同様とするということを考えております。

水岸委員 最後に、そのエレベーターを設置することによりどんな整備効果を期待しているのか伺います。

望月都市計画課長 現在、県市共同で進めている甲府駅南口駅前広場再整備事業の整備方針でございます。ユニバーサルデザインに基づいた歩行者に優しい空間づくりの拡充が図れると考えております。これによりまして、車椅子を利用する障害者、足腰が不安なお年寄り、大きなキャリーバッグを引く観光客やベビーカー利用者など、多くの方々の利便性が向上するものと考えているところでございます。以上です。

小越委員 県土3ページ、主要地方道南アルプス公園線について伺います。先ほどの説明で早川町内からリニアの残土を搬出するための40キロの道路のうち、橋の耐荷補強のために工事をするという御説明がありました。それでまず伺います。このリニア残土を運ぶためのトラックは何トントラックで、それは1日何台走行すると想定されているのでしょうか。

雨宮道路管理課長 まず、1つ目の質問です。トラック自体は残土を積んでいるときには20トンを超えるような重量になると思います。基本的に残土を積んでいないと14トン以下になるということでありまして、1日当たりの平均で言いますと240台ぐらい通ると想定をしております。以上です。

(道路修繕費について)

小越委員 残土を積んでいくと20トンを超えると。先ほど重量制限14トン以下の橋ということだったので、20トンにするためにこの耐荷、荷が耐えられないということで工事をするというので、240台。それが多分、残土処理のためには、今もう始めておりますけれども、リニア開通まで10年近く、毎日240台、20トンが通行するんだということで、とても耐えられないためにやるんだと思いますけれども、先ほど御説明の中で22橋というお話がありましたけれども、最初にお話を聞いたときには、23橋あって、1つの橋は既にJRが行っているというふうにお聞きしたのですけれども、それはなぜJRが1つの橋をもう既に手をつけてやっているのでしょうか。

雨宮道路管理課長 補正予算に計上してあるのは22橋であります。実際にその区間に、40キロの間に14トン以下の橋は23橋あります。JRの工程の都合上、10月

末から残土を運ぶという予定がありましたので、一番近い残土処理場まで運ぶのに1つの橋梁についてはJRの負担で実施をするというような協議が調っているところでもあります。以上です。

小越委員　　もう既に10月末から20トンのトラックで耐荷が確認されていないまま運んでいるということですのでけれども、この工事はJRが全額負担したとしても、この橋の管理も県の管理ということですよ。

雨宮道路管理課長　県管理であります。以上です。

小越委員　　そうしますと、県管理の橋ですよ。JR東海がリニアの残土を運ぶために1日240台、10年近く工事かかるとしますと、橋は耐えられないから補強工事をする。しかし、それは県の橋であります。それなのに県はもうこの耐荷の工事が完了して20トンのトラック240台に耐えられる工事が終わっているということを確認したのでしょうか。

雨宮道路管理課長　委員の御指摘のとおり、重量制限がかかっても規制重量以上の車両が通行できないわけではありません。ある種の条件を付加した後に現在は通っているところでもあります。以上であります。

小越委員　　条件を付加するとは、どのような条件を付加したのでしょうか。

雨宮道路管理課長　個々の橋梁によって違うんですけども、橋梁名で言いますと茂倉川橋というのがそれに該当するんですけども、まず、20トン以上のトラックが通ることが可能かどうか検討をまずします。それで、その橋梁に1台20トン以上のトラックが通った場合に橋がダメージを受けないかどうかを検討した後に、橋の上下流、右と左に警備員を立たせまして1台通すというような体制を今とっているところでもあります。以上です。

小越委員　　そうしますと、1台通るたびにダメージを受けるとか、検討するって言って、橋の上下に警備員を1人配置すると。検討っていうのは、橋を通る前に一つ一つ点検して、何か、こう、危機的なものやってチェックするんですか。それとも、様子を見ながら、大丈夫そうだからどうぞってやるんですか。検討するって、誰がどういう根拠でやるんですか。

雨宮道路管理課長　JRが指定したコンサルによって、その茂倉川橋については現況の橋の状況について検討を行っております。以上です。

小越委員　　待ってください。だって、県の管理なんでしょう。県の管理の橋なのにJRのコンサルがやってるから、それで警備員1人ずつつけて、そっと通ればいいっていう、それで県の管理が行き届くんですか。

雨宮道路管理課長　失礼しました。検討結果については詳細に県で検討しておるところであります。以上です。

小越委員　　そうしますと、今の既に1つの橋は20トンを超えるものが耐荷を超えているけれども、警備員を1人ずつつけて、それで渡らせている。今度、先ほどの説明でいくと22の設計と5橋の工事をすると言うのですけれども、この橋

も同じように耐荷工事が完了しないまま、ダメージを受けているとか検討して、警備員をつけて渡らせるという、そういう理解になるんですか。

雨宮道路管理課長 原則は今の茂倉川橋と同じような体制をとって、今度は県が発注をして検討した結果をもとに1台ずつ通すような形で進めていきたいと思っています。以上です。

小越委員 今回8億ですけれども、22橋のうち5つの工事とありましたけれども、残りは含めて全部、これ、耐荷工事がしっかり終わるのは何年になるんでしょうか。

雨宮道路管理課長 30年度末です。以上です。

小越委員 といいますと、30年度末まで、もう既に10月から耐荷工事が完了していないまま20トンの道を通らせ、23ある橋を平成30年、1年半以上、その耐荷工事が完了しないまま走らせるということになるんですね。県の管理なんですよ。もし事故があったときどうするんですか。そこで見て、警備員がそれでオーケーだから通っていいと。240台20トンが10年間走るとなりますともものすごく負荷かかると思うんですけど、その安全性の確認はどうされるんですか。

雨宮道路管理課長 随時、22橋については耐荷補強工事を予定しております。それで、JR及び県において月に1、2回程度点検を予定しております。以上です。

小越委員 そもそも、この工事が必要なのはJR東海がリニアの残土を運ぶために耐荷補強工事をしなきゃいけないっていうことなんですよ。それなのにどうしてJR東海100%負担させないんですか。100%負担するべきだっていうふうに交渉しなかったんですか。それについてJR東海はどう答えたんでしょうか。

雨宮道路管理課長 JRとの協議の中では、当然、県で行っております交通量調査というものがあまして、その中で一般の大型車が27年の調査で27台通っております。それとJRが1日に通る、おおむねですけれども240台の割合の負担で試算をしているところであります。以上です。

小越委員 やっぱりね、ここお金の負担を含めて、JR東海のためにこれやるわけですから、ほとんどがJR東海の残土のところに出すんですよ。100%負担するようにするのが筋なんです。同時に、この工事のやり方でいきますと、耐荷補強工事が完了しないまま240台もの、1日ですよ、それを365日、まあ、休みの日があるかもしれませんが、何年も走らせて、耐荷工事を完了していないまま、目視というか、そこで警備員が立って、どうぞという、そんな危険なことはないと思うんですよ。同時に、橋だけではなく、こんな20トンの車が240台通ると道路のほうも補修が必要になるんじゃないですか。いかがですか。

雨宮道路管理課長 当然、委員御指摘のとおり、舗装に関しては当然、壊れる可能性はあります。今後、橋梁についてはこれで協定を結ぶ予定なのですけれども、道路にかかわる管理上のものにつきましては今年度末までにJRと協定等を結びたい

と考えています。以上です。

小越委員

やはりこれには私、とても賛成できません。安全性の面から、このような耐荷補強工事が必要だというふうにしておきながら、耐荷補強工事が完了しないままに20トンを超えるトラックを240台通らせる。そしてJR東海のためにやるようなものをなぜ県が負担しなければならないのか。ここも間違っていると思いますので、私はこれは反対いたします。もっとしっかりJR東海に、こちらの県の要望を、県のこともしっかりしていただいて、とにかく安全のことがないがしろにされるようなことではまずいと思うんですけど、この県の管理の橋ということで、事故があったときどうするのか、JR東海とどういう約束になっているのか、そこを最後に。どうするのか。もし事故があったときに、JR東海のことなのか、県の管理になるのか。その責任のところはどうなっているのか最後お願いします。

雨宮道路管理課長 現状は県の管理でありますので、JRと協議をする中で進めていくんですけども、管理瑕疵等については県道でありますから、県に責任はあると現在思っております。以上です。

白壁委員

今の話を聞いてると、その橋を渡ると危険なの。そうじゃないでしょう。安心だっていうことだから使うんだもん。しっかりそこ言わなきゃだめだよ。本当にそこ通ると壊れるの。壊れないようにちゃんと調査して、補強するべきところは補強しながら、そこを通して行って、残土処理するんでしょう。この残土処理をすることによってリニアの駅を誘致したり、いろいろなことできているんだよね。全てがそこにかかっているんだよ。残土処理、リニアからすると、JR東海からすると一番問題なんだわ。トンネル掘るよりも何よりもだよ。それで我々がそのところへ当初から計画をしていた、やろうと思ったけどお金がかかってできなかったところを直して、そこを通すために今持って行っているんだよ。これ、連携じゃない。その根本が、その橋を渡ることによって、橋を渡るとトラック落ちるのか。そう聞こえるよ。決してそんなことないんだよ。ちゃんと補強しながら通るんだから。それをちゃんと知らないからこういう質問になって、それをたじたじしてるから今みたいになっちゃうんだよ。ちゃんと言わなきゃだめだよ。

雨宮道路管理課長 失礼いたしました。1台ずつ通すことに関して言いますと、耐荷補強前でも安全であると認識しております。以上です。

大久保県土整備部長

14トンの状況で通すというのは、耐荷してから通すというのとどう違うかということでございますが、まず、現状で通すという場合は、先ほど道路管理課長からも説明ありましたが、1台を通すという場合に、そこで安全かどうか構造計算をして、この今の橋であれば安全だということで初めてその許可を与えるということでございます。で、じゃあ、20トンにするのはなぜかということ。これは連続して通る、連なって通る、あるいは対向車線を通る。全部乗っかっても安全な場合20トン。ですから、完全に耐荷補強した後であれば、これは橋の前後に人を配置する必要なく、連続してダンプが実車が走り、あるいはまた、空車が逆のほうから来ても、それも大丈夫だと。そういう形までするというところでございます。ですから、その過程において1台ずつ通しているという場合は、それは現在の橋の構造計算をやって安全だと確認した上で許可が出るということでございますので、その辺は御理解いただきたいと思います。

よろしく申し上げます。

## 討論

小越委員 先ほども言いましたけれども、この主要地方道南アルプス公園線、このJR東海が89%負担してくれるといいましても、本来はJR東海がやるべき工事。全額。そして、先ほど言いましたけれども、じゃあ、ゆっくり通って、1台ずつ通ればいい。だったら耐荷補強工事しなくてもいいことになっちゃうんですよ。そのままいけば。そうじゃなくて、必要だから耐荷補強工事をするのであって、その耐荷補強工事が完了しないのに1台ずつ通せばいいのであれば、それはじゃあ何のための工事かってなってしまうんですね。

私は、この安全性の確認がされず、それを通してしまうことと同時に、JR東海の負担をさせずに県が負担することも含めて、ここには反対いたします。

採決 採決の結果、原案のとおり可決すべきものと決定した。

## ※第113号 県道の路線の認定の件

### 質疑

(県道の供用について)

山田(七)副委員長 先ほどの六郷インターチェンジの供用にあわせて供用を開始するという話なんですけれども、これ、今、既存にある道ということですよ。ということは、もう別にこのインターが供用されようがされまいが、道路としては供用っていうか、使えるという認識でよろしいのでしょうか。

清水道路整備課長 このインター線の工事につきましては、そこに現道の市川三郷身延線から六郷インターまでの間を新たにインター供用に向けて新設した道路でございます。以上です。

山田(七)副委員長 新設したということは、駅から既存の市川三郷身延線・・・、インターまでの道路は新しい道路ってことなんですか。

清水道路整備課長 この図面で言いますと、横に市川三郷身延線っていうのがあって、そこから上のほう、六郷インターチェンジというところに、ちょっと曲がっていますけれども、上にのびている部分が、これが新設の道路でございます。以上です。

山田(七)副委員長 ということは、市川三郷身延線から六郷インターチェンジの、これは多分新しくつくった道ということですよ。ということは、今これは供用はされていないというか、このインターが開くまで供用しないということですか。

清水道路整備課長 供用しないというか、今、工事用道路としても使っておりますけれども、まだ舗装とか完全な完成形にはなっていないという状況なので、まだ供用できる状況ではないという状況でございます。

山田(七)副委員長 その舗装というのは、この六郷のインターチェンジが開く前に舗装をかけて供用を始める、そういうことでしょうか。

清水道路整備課長 供用にあわせて舗装もかけてきれいにして、供用開始ということにしたいと思っています。

山田（七）副委員長 それを踏まえまして、この六郷インターチェンジが供用開始されたら、いずれにしてもこの中部横断道は甲府方面から来て、六郷インターチェンジがとりあえずは終点となるわけで、ここから皆さん、おりたり上ったりするわけですが、この道路の線型で、踏み切りが1カ所、クランクが2カ所、最終点が橋という形の中で、この中部横断道が全線開通するまでこの間の渋滞というのはどういうふうに考えていますか。

清水道路整備課長 今回の質問の中で1つ訂正させていただきたいのは、踏み切りという、これは身延線を超えるところがあるのですが、これは踏み切りではございませんで、跨線橋で身延線の上を超える形になります。中部横断が開くまでの間の、この六郷インターまでというときの渋滞対策ということだと思っておりますけれども、将来予測の中部横断が開いた後は、この今、御指摘の場所は、2,100台ぐらいの交通量を予測していますので、それほどの交通量にはならないと思っているのですが、確かにここで六郷インターまでが供用開始になったということをちょっと想像してみますと、今の増穂インターチェンジの利用が出口で約1日1,000台ということになっております。この今の現道の交通量が4,700台ぐらいございますので、それ全てがここへおりたと、1,000台すべておりたとしても、5,000台ぐらいの交通量になるものですから、それほどの渋滞にはならないのだというふうには考えております。以上です。

山田（七）副委員長 最後に、この地図で見ますと、左側にこれ多分、中学校、小学校と学校があります。その中でこの道路がこの学校への通学路になっているかどうかということはちょっと私もよくわからないのですが、その辺の通行する人たちへの安全への影響というのをどういうふうに考えているか教えてください。

雨宮道路管理課長 六郷小学校と六郷中学で、ちょうど峡南橋の東詰から市川三郷身延線は六郷小学校の通学路に指定されております。ここににつきましては、六郷インターチェンジの入口までの間につきましては1.5メートルの歩道が、片側ですが、整備をされている。今後、この六郷インターに入るところの交差点から、図面と言うと北側になるんですかね。北側につきましては1メートルぐらいの歩道がありますけれども、それについてはフラット化を予定しております。以上です。

山田（七）副委員長 最後に、いずれにしてもこの中部横断道が全線供用開始されるまではこの区間の通行量が1日1,000台増えるという予想をされていますけれども、増えるのは間違いのないわけであって、この六郷インターチェンジが最終地点になるのが最長どのぐらいになるかわからないのですが、その間の通行の安全というものを最終的にどういうふうに県が対応していくのか最後に伺って質問を終わります。

雨宮道路管理課長 今後、市川三郷町の教育委員会等々にこれに関して供用するということを説明をさせていただきたいと。また、地区の住民の方にも回覧等で知らせていきたいと考えております。以上です。



討論 なし

採決 採決の結果、全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

**※請願第28-11号 中部横断自動車道の早期整備を求めることについて**

意見

小越委員 私は不採択すべきだと思っております。中部横断道の増穂以南ですよね。南部区間のところは早期開通を強く要望いたします。代替道路として必要です。しかし、ここの請願にあります長坂・八千穂間については必要性が見出せておりません。静岡と長野県を結ぶとありますけれども、今、既に中央道と長野道でつながっております。既に。それから、中部横断道の長坂・八千穂間については地元の皆様からの反対も強くなっております。景観の問題、環境の問題、そしてまた新たなルートについても反対の声が上がっております。地元の皆さんの反対もあり、この道路は私は必要ではないと思っておりますので、この意見書提出には反対、不採択すべきだと思います。

塩澤委員 採択でお願いしたいと思っております。中部横断自動車道は新たな高速道路網を形成することで沿線地域の産業や観光等の振興、発展に大きな活力を与えるなど、その効果は計り知れないと思っております。また、本県においても富士山噴火など大規模災害の際、避難や救援のための輸送路としても重要な役割を担う。一刻も早い全線開通が望まれますので、私は採択が妥当であると考えます。以上です。

討論 なし

採決 採決の結果、採択すべきものと決定した。

**※所管事項**

質疑

(太陽光発電施設の計画について)

山田(七)副委員長 午前中も同じことで質問させていただきましたけれども、ちょっと菰崎には大問題でありますので、委員の皆様方にはしばらくお許しください。なるだけ早く済ませますので。

菰崎に太陽光施設の計画があるということが昨日の山日の新聞で出ていました。環境アセスに関しては森林環境部のほうの所管になると思うのですが、災害に強い県土づくり、また環境という形の中では県土整備の所管になると思っております。そういった観点からこのメガソーラーの建設に対して、県土整備部としてどのようにかかわっていくのかまずはお伺いいたします。

武藤砂防課長 本件の砂防課の所管にかかります事項について御説明いたします。開発の予定区域は菰崎市穂坂町の権現沢という河川の左岸側に位置しております、予

定区域の一部が砂防指定地及び土砂災害警戒区域に指定されています。現在、事業者が環境アセスの必要性の有無について協議中と聞いております。現時点では具体的な計画が示されておられませんので、まだ砂防化にかかる具体的な協議はなされていない状況でございます。ただ、今後、開発に際して万全な防災対策がなされるよう、許認可にかかわる関係機関と連携しまして密に情報交換をしまして防災対策も十分なされるようなこととしたいと考えております。以上でございます。

山田（七）副委員長 本当にこの葦崎の穂坂の皆様方にとっては、生活が脅かされるというような問題からかなり私に対しても電話等で意見をいただいております。また、大村智博士が去年、ノーベル賞を受賞されましたけれども、その大村先生が、世界中どこへ行っても、葦崎というのは世界中で一番すばらしいところだという話の中で、眺望は人を育てるとまでおっしゃっていただいております。その景観を守っていくのは私たちの義務であり、責任だと思っておりますので、いづれにしてもガイドラインというものを策定した中で、このガイドラインを遵守して、住民の合意形成をとりながら前へ進めていっていただきたいと思っておりますけれども、再度、その意見を踏まえまして県土整備部として今後どうふうにかかわっていくのかもう一度お伺いして質問を終わります。

長田景観づくり推進室長 景観の面から申しますと、葦崎市が景観行政団体になっておりまして、葦崎市では景観計画の中で太陽光パネルの色や配置などを決めて指導しております。県としましても情報を把握する中で、市と連携を行いながら、美しい景観を守っていけるように市に協力し助言していきたいと思っております。

山田（七）副委員長 よろしくお願いたします。以上です。

（浸水対策について）

渡辺（英）委員 忍野村の件でございますけれども、新名庄川の浸水対策ということで、これは平成23年に台風が来て、台風災害によって忍野八海が浸水し、池がつながってしまったという。あるいは床上浸水もあったというようなことで非常にゆゆしき問題というようなことで県のほうにいろいろなお願いをしているわけですが、演習地の地元というようなことの中で障害防止事業を取り入れるというようなことでおりますけれども、現在どのような状況になっているのか、検討している状況をまずお聞きしたいと思います。

鶴田治水課長 新名庄川の浸水対策につきましては、桂川の障害防止事業の中で有効な対策について検討を進めてきておりまして、おおむね地元の皆さんにお示しできるような案ができましたので、実は一昨日ですけれども、忍野村の役場及び忍野地区の自治会の役員の皆様に対しまして地元説明会を開催し、御意見をお伺いをしたというところでございます。以上です。

渡辺（英）委員 それについてはありがとうございますと言わなければならないと思うのですが、どういった意見が出たんですか。地元からは。

鶴田治水課長 説明会で県として説明した内容ですけれども、平成23年の浸水の原因、それから再度災害を防止するための河川の拡幅であるとか堤防のかさ上げ等の具体的な対策案、これをお示しをいたしました。地元からは特別な反対意見はございませんでしたが、地元で浸水の一つの原因と考えております新名庄川

の合流点の下流、桂川本川にあります電力会社の堰につきまして撤去してもそれほど水位に影響はないという点につきましては、一部の住民の方には完全に理解していただけなかったというようなことを聞いております。また、加えまして、早期の忍野村での改修工事に着手してほしいという要望をされております。以上です。

渡辺（英）委員 非常に水位が高くて、難しい地域ですよ。いたずらに河床を下げちゃうと八海の水の減少につながるというようなこともあって、さて、いかがな方法がいいのかなと、非常にここについては御苦労されると思うんですよ。そうした中で、今年8月、当委員会で県外調査をして、あそこは兵庫県だったかね、校庭にダム式に貯留する。小越先生もそんな話してましたね、甲府の高校でしているとかという。帰ってから役場とそんな話をした経緯があるわけですけども、そうすると忍野小学校、中学校の校庭は非常に広いわけで、ざっと計算して20センチないし30センチの一時的な貯留をするだけで1,000トンぐらいの水があそこに数時間は置けるのかなというような展望もありますね。そうしたことも含めながら、一方でこの新名庄川はまさに富士山のすぐ真向かいということで、景観とかいろいろな問題があるろうかと思えます。そうしたことを含めて県でどういう手法でしようとしているのか、具体策というか、そんなものは出ているんですか。どうでしょう。

鶴田治水課長 河川の改修につきましては、河道の拡幅などが基本的な治水対策だというふうに考えておりますけれども、新名庄川のように貴重な自然環境、それから良好な景観、こういうものを持っている河川につきましては現状、できる限り保全はしていくということも大変重要なことだと思っております、上流のほうの調整池であるとか、今、委員御指摘のとおり、学校の校庭を使った雨水の貯留施設の整備、こういったような流出抑制対策、これは大変有効であるというふうに考えておりますので、今後、役場や地元の皆さんの御理解、御協力をいただく中で、そういった多様な手法による治水対策を進めていきたいというふうに考えております。以上です。

渡辺（英）委員 最後に、地元の役場との話も進めていくというようなお話を伺いましたけれども、そこに自衛隊、北富士駐屯地から出て、忍野の鳥居地トンネル、あの手前もやっぱり浸水ですぐ水が乗っちゃうということで、これは県土整備部のほうで整備していただいて、大きな心配が1つなくなったのですけれども、あそこにドクターヘリの駐機場があるのですけれども、これも1つ心配が消えたなと思えます。こんな思いもあるわけですが、問題は地元の役場の皆さん方、あるいは田んぼを持っている人たち、こうした人たちの協力、さらには各家庭で雨が降ったときに少しずつためておくという。そして後にその雨水を利用するというのも兵庫で聞いて大分いいのかなと思えました。兵庫では100リットルとか200リットルという話でしたね、各家庭の貯水は。忍野の場合だったらもう1トンぐらいあってもそんなに差し支えないかなと思えますので、その辺も細かい打ち合わせをして、早目に対応していただければと思うのですが、よろしくお願ひしたいと思えます。

鶴田治水課長 今、治水課のほうでも水害に強いまちづくりの基本方針といったようなものをつくっております、甲府市の濁川の流域において東高校のグラウンドに水をためるとか、そういった取り組みもしておりますので、忍野村においてそのようなことも考えていただくというのは非常に大事なことだと思っております。

すので、十分役場と連携をいたしまして、全面的に協力をさせていただき、そういう形の中で進めていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いたします。以上です。

(県営熊井戸団地の傾斜改修工事について)

水岸委員

昨年10月に発覚した都留市にあります県営熊井戸団地の傾斜問題についてお尋ねしますが、6月に補正していただき、早速改修工事にかかっていたという点については、県内初のグラウト工法を採用したということで、その工事は順調に行っているのかまずお尋ねいたします。

久保寺住宅対策室長 ただいまの県営熊井戸団地の建物の傾斜に伴います改修工事の進捗状況についてでございますけれども、この工事ですが、建物の下の地盤内にグラウト材と呼ばれますセメント系の材料を注入することによって、少しずつ建物を持ち上げて修復する工事でございますけれども、このグラウト材の注入を10月の中旬から11月の初旬にかけて実施をいたしました。その結果、建物ですけれども、順調に持ち上がりまして、もとの水平な状態まで持ち上がりまして、建物の傾斜が改善された状況でございます。また、改善後、現在まで観測をしております、その後の沈下の進行というものはない状況でございます。

水岸委員

工期は当初の工期の範囲内でおさまりそうなんですか。終わりそうなんですか。

久保寺住宅対策室長 この工事でございますけれども、この工事につきましては外壁等の計画的な修繕とあわせて発注をしております、工期は3月中旬までとなっております。現在、それまでの間に室内の開閉の調整ですとか、グラウト材を注入するために1階の床を撤去しましたので、それらの床の復旧等をこの間におきまして行っていく予定となっております。

水岸委員

駐車場も非常に狭くて、不便な思いをしているようですので、工期がおくれないようによろしくお願いします。以上です。

久保寺住宅対策室長 工事のほうも順調に進んでおりまして、また、入居者の皆様方には駐車場の利用等で御不便をかけておりますので、工期が予定どおり順調に進みますように工事の監督等もしまして進めていきたいと考えております。

(中部横断自動車道の事業費について)

塩澤委員

2点ほどお伺いしたいと思います。まず、中部横断自動車道について伺いたいと思います。先月、六郷インターから新清水ジャンクションですか、その開通時期が1年から2年延期されるというようなことの発表があったのですが、この国が施工している新直轄区間については事業費が約600億増額というようなことで示されましたが、まずその内訳、内容的なものをお尋ねします。

丸山高速道路推進課長 増額の理由でございますが、国の発表によりまして大きく3つありまして、一つが重金属を含む建設の発生土がございますので、その処理について増額が約190億円でございます。あと、トンネル掘削のときに想定以上にもろい地盤であったということで、そのためにトンネルの補助工法を追加したりとか、あと、トンネルの湧水、湧き水ですね、その発生に伴う処理対策の追加

による増額が約350億円。それとあと一つが、やはり急峻で非常に地盤がもろいということですので、そこに工事中道路を設置するわけなのですけれども、その構造を切土、盛土の構造から、仮橋の形式に変更しているということで、それに伴う増額が60億円ということで、合計が600億円ということで聞いております。以上です。

塩澤委員 増額につきましては、新聞等でもそういった厳しいいろいろな条件というようなことでもって、やむを得ない部分があるかな、というふうにも思いますけれども、新直轄事業の県負担というのでも一部報道されていたのですけれども、この考え方についてはどんなふうか。

丸山高速道路推進課長 高速自動車国道を新直轄方式で整備する場合につきましては、国の負担割合というのは基本的には75%ということで、高速自動車国道法の施行令というもので決まっております。これによりまして県の負担につきましては25%というのが基本になります。ただし、個々の自治体の財政力に応じまして国の負担の割合が引き上げられたりとか、あと、地方の負担分につきましては交付税措置がございまして、実質的な県の負担額というのはさらに軽減されることになるということでございます。以上です。

塩澤委員 考え方というか、それは交付税とかそういったもので25%が上限だよと。あとは交付税等で若干軽減されるというようなことだと思います。その考え方についてはおおむねわかりますけれども、この総事業費というのが2,600億だと600億増えたということで、仮に25%としても600億の25%、それよりも少ないよということだと思いますけれども、いずれにしてもそれだけの県負担というものがふえるということで、ほかの公共事業への心配というものをよく耳にするんですけれども、県土整備部としてその辺はどんなふうか考えておりますか。

丸山高速道路推進課長 県土整備部といたしましては、今回の増額によりましてほかの公共事業に対して影響が及ばないように努めてまいりたいというところでございます。以上です。

塩澤委員 努めてもらって、ほかのところになるべく影響がないように事業を待てる人も、ところもいっぱいありますので、そういうところに影響が出ないようにしっかりお願いしたいなと思います。その全体事業費については、さっきの国のいろいろな措置とか、いろいろあるっていうのは言うておりましたが、少しでも県の負担を少なくしてもらいたいなと思いますが、国へ当然、要望に行くということも考えているとは思いますが、その辺どうでしょうか。

丸山高速道路推進課長 明日なのですが、明日、15日に国のほうに参りまして、引き続きコスト削減に配慮しつつ、1日も早い開通を国のほうにお願いしていく予定でございます。以上です。

塩澤委員 少しでも負担分を少なくしてもらいたいと、そんなふうか思っています。(リニア駅周辺の土地利用について)

次の質問に移らせていただきますが、リニア駅周辺の土地利用についてお伺いしたいと思います。これは市長会、町村会のほうから自民党県連のほうに要望が出されているということで、改めて質問させていただきますけれども、こ

のリニア駅の周辺の土地利用規制、このことなんですけれども、リニア駅は周辺整備、あるいはまた、リニアの本線の地権者、こういった人の中には住宅やその事業用の用地の代替地を求めているという、こういう方もたくさんいらっしゃるかなと思いますが、このリニア駅の周辺、あるいは近郊は、土地利用というのはかなり制限されて、市街化調整区域というのは相当あるかなと思っっているんですけれども、この土地を取得したりとか、いろいろなことをスムーズに進めていくには、この辺の土地利用というものをうまく進めていかないとスムーズに行かないんじゃないかなと思いますけれども、この規制とかそういったものに関しての要望に対してはどんなふう考えているかお伺いします。

望月都市計画課長 今、塩澤委員の御質問については、リニア駅の周辺整備とカリニア本線の用地交渉にかかわることですけれども、リニア駅周辺整備についてもまだリニア局で今、検討中というふうな形の中、それから、リニア本線の用地交渉についてもこれから本格化するというような状況でございます。こういった用地交渉に伴う代替地の問題につきましては、事例ごとに市町村や関係部署と協議する中で必要な措置を講じてまいりたいと。そういう中で事業が円滑に進むよう協力していきたいというふうに考えております。ただ、ご存じのとおり、駅やリニア本線の沿線には農地も多い状況でございますので、こういった農業的な土地利用の状況も踏まえながら対応していかなければならないという部分もあるかというふうには考えているところでございます。

塩澤委員 そういった規制はこういう大きい事業ですから、瞬時に対応していただきたいなというふうにも思います。それから、12日に私も会派の河西議員が一般質問いたしました。これがリニア環境未来都市において地元の市町が地域の特色を生かしたまちづくりに取り組むに当たり、このエリアの土地利用の考えというものを県と市、町が共有する必要があるというようなことが答弁の中にあつたのですけれども、都市計画という観点から見た場合に、どのように県土整備部として取り組んでいくのか伺います。

望月都市計画課長 県では、市町村のコンパクトなまちづくりを促進する立地適正化計画制度の創設、これは国が創設したものでございますけれども、こういった制度の創設や、先ほど来、話の出ておりますリニア中央新幹線の開業など、今後の本県を取り巻く社会情勢が大きく変化していく。こういう変化に対応していくために本年度より都市計画マスタープランの改定作業に着手させていただいたところでございます。本年度策定される予定になっておりますリニア環境未来都市整備方針を踏まえて、都市計画マスタープランの改定作業の中で関係市町村と十分協議、調整を図りながら、今後、このエリアも含め、県全体の土地利用のあり方について検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

塩澤委員 環境未来都市っていう結構大きいエリアを描いているようなんですけれども、リニアのほうで今年度中に指針をというように聞いています。それにしたがって、また、各市町なんかでもまちづくりに対してさまざまな取り組みをして活気あるまちづくりということでもってやっていくものだと私も思いますけれども、ぜひそういったときの市町の考え方というものを尊重して、十分考慮していただきたいと思いますと思っております。その点について。

望月都市計画課長 各市町村で計画をつくる中でも、市町村ごとにばらばらの計画をつくっていくということもうまくないと思いますので、県として広域的な調整をしなければならないという立場の中から市町村と十分協議し、また、連携を図って取り組んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

(緊急輸送路について)

白壁委員

この間、代表質問の関係の中で緊急輸送道路、特にのり面の関係を言わせていただきました。橋は分母が幾つかあって、そのうちの何橋かつくって、耐震化率八十数%です。平成31年度までに計画的に段階的に改修していきます、耐震化していきますというのが答弁なんだよね。ということは、そのときに何でもかんでも橋を直せばいいっていうもんじゃないんだ。要は、緊急輸送道路だとかそういうところの橋なんだ。で、今これはほとんど終わってるんだよね。ほとんどって言うとあれだけど、段階的なものもあるかもしれないけど、大体行ってるわね。で、一番重要なところは緊急輸送道路ののり面なんだ。これが崩れてきてしまうと、橋がなくても、そのところ全部やられちゃうの。この間、読売新聞に出てたよね。その計画路線を明確にして、国交省に提出しろっていうやつ出てたよね。これは道路管理課じゃなくて砂防課になるのか。いわゆるその辺をしっかりと明確にしていかなきゃならないんだよ。この間委員会の中でも、橋が重要だとか何とかって言う人がいたんだけど、そうじゃないんだよ。そこはそこでちゃんと通るところは確保しておいて、例えば今、私の選挙区で道志村もそれ入ってるんだね。国道413号も。緊急輸送道路入ってるんだよね。入ってないの。入ってるんだよね。ああいうところなんかはのり面がいっぱいあるわね。急傾斜があったり、危険箇所もたくさんあるんだよ。で、橋はどうだっていうと大体終わってるわね。今、トンネルやるんだけど、あれが終わってしまうとその先のところののり面も改修されるんだよね。こういうところはやっぱり緊急輸送道路なんだよ。一番重要なところ。そこが緊急輸送物資を運ぶ、避難するっていうところなんだ。

だから、しっかりそういうところを明確にちゃんとして、計画を立てながらそのビジョン、方向性をしっかり出して言っていないと。何だか聞いてると、橋の耐震化はせずにのり面ばかりやってるじゃないかと、こういうふうにみんなとられるから、ちゃんとそれをしっかりやってほしい。これについてどうだろう。ちょっと深く掘って話をしてみたいんだけど。代表質問だと、何となくいまいち中に入り込んでないんだわ。だから、その状況を説明してくれるかね。

それともう1点は、市町村の防災のための、例えば市役所、役場、もしくは避難箇所をつないでいく緊急防災道路、この辺もあるんだけど、それもあわせながら。2つの課にまたがるのかな。

雨宮道路管理課長 まず2点目の質問ですが、緊急輸送道路には1次と2次があります。2次につきまして各市町村と、1次については県庁と、おおむね国道等が含まれているわけなんですけれども、各市町村の役場等を結んでいるものを含めて、緊急輸送道路としているところであります。以上です。

白壁委員

代表質問の中でも言ったけど、阿蘇大橋っていうところがあってね、東海大学の獣医学部のところをずっと下ってきたところで阿蘇大橋があって、それが国道何号線だかにぶつかってる。で、その阿蘇大橋が落ちたんだよ。落ちた原因というのは、上の斜面に水槽があったとか何とかよくわからないんだけど、それが崩れてきて。阿蘇大橋が落ちても、国道がちゃんと通っていたから、緊

急輸送物資を輸送できたんだよ。橋が落ちてもだよ。それが分母の中にある橋なんだわ。そこを通る緊急輸送道路になっていた。でも、落ちても大丈夫なんだ。たまたまそこでは上から国道を閉鎖されたから困ったんだけど、我々のところにも、そういうところいっぱいあるんだよね。だから、今度そういうのを国交省に出すでしょう。だから、これをしっかりと計画立ててやってもらいたいということ。いいですか。

(建設投資額と業者数について)

次の質問に入る。一番、僕、気になったのが、今回もそうなんだけど、熊本もそう。で、一番そういうことに力を入れているのは静岡県とか、東海、東南海、あの近辺の県の人たち。建設業者がだんだん、だんだん減ってるんですけど。何で減っているかっていうと、建設投資額が減ってるんだって。山梨県はどういう状況だろう。建設業者の数って、山梨県は減ってますか。それと、建設投資額の推移ってどうでしょう。

宮阪建設業対策室長 まず、建設の投資額についてでございますが、平成27年度につきましては全体で3,800億。これはピークの平成4年と比べますと約半分ぐらいに落ちている金額ということになっております。このうち公共投資額につきましては2,000億円ぐらいということで、やはりピークの12年度と比べると半分程度の金額に落ちているということになっております。

あわせて、次に、最初にございました建設業の就業者数でございますが、国勢調査の結果でございますが、平成12年度、4万9,000人弱のところ、22年度におきましては3万3,000人ということでかなり大きな人数の落ち込みになっているところでございます。以上です。

白壁委員

それ、2回目に聞こうと思って、最初は建設業の数を聞いたんです。で、社数を聞いて、次は就労人口を聞いて、次は低入札を聞いて、で、発注箇所数が減ってきたから、低入札が増えたじゃないとか、低入札が増えて不調が減ったじゃないかというところへ持っていこうと思っていただけで、やたら答えられると先の質問が。ちょっとその辺、まとめてくれないか。

まあ、いずれにしても業者の投資額は間違いなく減っているんだよ。四十数%に減ってるって、前もこの委員会でも言ったよね。46%ぐらい減ってるよって。ピーク時から。で、それに伴って業者の数も減ってるんだよ。で、業者の数が減るっていうことは、それだけの仕事があるから従業員の数は増えているかっていうとそうじゃないの。同じように従業員の数も減っているんだよ。そうすると仕事が少ないから低入札の物件が多くなるんだ。で、低入札の物件が多くなって不調が減るんだわ、何度もやるから。で、今度は建設業の1人当たりの出来高というか、生産率が減ってくるんだわ。だから東日本の、前渡金、前受け金で出すような東日本保証協会のデータなんか見ると、全国規模からすると山梨県っていうのは1人当たりの生産率が低いんだわ。イコール収入が少ないんだわ。少ないから倒産してしまうんだわ。それでいて何かあったときには雪が降ったり、地震が起きたり、噴火したときには誰が出るんだ。というところの質問なんだ。ちょっとまとめて答えてくれないか。

宮阪建設業対策室長 申しわけございませんでした。建設業者の数につきましては、おっしゃるとおり、平成16年のピークから比べまして、平成27年度全体で3,555社、これは許可業者でございますが、約17%ほど減っております。従業員数につきましては約32%ほど従業者の数は減っているということで、投資額につきましては、平成4年度のピークから半分以下という形で減っている中で、



やはり建設業全体につきましては従事する方々にとっては厳しい状況が続いているということで認識しているところでございます。

(担い手の確保について)

白壁委員

それですね、一番問題の核心に入ってくるんですけど、担い手、人手不足ってというのは農業ばかりじゃないんですね。我々、農業の担い手対策だって、こうやっているんだけど、建設業も全く同じでね、いわゆる事業継承もできないような状況になったり。どうなんだろう、建設業って元請は社会保険に入ってるけど、その下請って社会保険に入っていない人がいるじゃないですかね。2次下請なんていったらよくわからないよね。建設業の許可持っていないのがいたり、ちょっとうちのほうであって、営業停止もらったけど。そういう指導ってどうなんですかね。やってるんですか。社会保険の加入って。

宮阪建設業対策室長 社会保険の加入につきましては、来年度末に100%加入というのを目指しているところではあります。許可業者につきましては当室で許可の更新とか、あと、経営事項審査等におきまして指導している中で、1社がまだ入っていないという状況ではございますが、無許可の業者につきましては、なかなか指導まで行き届いていないということですのでけれども、許可業者についても下請とかに出すときになるべく社会保険には加入するようということで指導はしているところでございます。以上でございます。

白壁委員

品確法の中でのね、担い手三法で言われているようなものを考えていったときに、ちゃんと労働環境をしっかりとらないと、建設業がだめになっちゃうと、山梨県というか、全国の災害のときとか、こういうことがだめになる。それをちゃんとやっていってもらわなきゃならない。

それで、核心に入ります。今、担い手対策のためにどんなことをしていて、担い手とはどういう人たちのことを考えているかまず聞いて、どんなことをやっているかちょっと聞きたいと思います。

宮阪建設業対策室長 建設業の担い手といいますと、やはり一番大切なのは若年者、若い方々に新たに入っていただくということが大切ではないかということで考えております。そのためにどのような対策をとるということですけれども、今年度におきましては県内の大卒者を対象にしたUIターンの就職相談会を都内で開催することとしております。加えまして、昨年度高校生を行いまして大変好評だったので、今年度につきましては大学生を対象にインターンシップなどを行うこととしております。

あわせまして、建設業に入ったとしても離職してしまう方がいらっしゃるということで、それらを防止するために高所作業車などの運転技能講習など、建設現場で求められる技術を習得するための講習というものもあわせて実施しているところでございます。以上でございます。

白壁委員

それは若者だけ。男性だけで女性はターゲットにしていないんですか。というのはね、静岡県が多分、一番この近辺では進んでいると思う。静岡県も減っているんですよ。で、公共投資も公共四部門でいっても半分近くになっちゃっている。全国的に見るともうちょっと上だけど、静岡県も相当減っているんですよ。あそこは特にでかい仕事が多いから、例の二十数億円のヘリコプターと同じ、WTO入札があったりするから、だから県外から来る人たちが多く、でかい仕事が多いからね。で、持っていかれるものがあるから、県内の事業って

いうのはそうでなくても減っているのに、ますます減るんですって。で、いつ来てもおかしくない災害が東海のあの近辺ありますので、その対策として困っているんです。だから何とかしようっていうことで、若者と高校生と、産学官のコンソーシアムをつくったり、その協議会をつくって対策を練ったりしている。その中に女性っていうのがあるんだけど、山梨県は女性は考えてないんですか。

宮阪建設業対策室長 女性の対策につきましても、若手の女性の方はこの対策ということで、先ほど申しあげました対策、若年者を含めた対策ということで一緒にやっているのですけれども、特に女性というものについては進めているものはございません。ただ、委員のおっしゃるとおり、産学官のコンソーシアムというもの、それを本県におきましてもただいま実施するというので建設業協会と連携いたしまして進めようとしております。その中でやはり女性の対策というものも進めていかなければならないという認識はお互いに持っておりますので、これにつきましてはだんだん進めていくつもりでございます。以上でございます。

白壁委員

担い手の確保、それと今度は収益率を上げなければならない。どうしても収益が今ね、下がってきている。昔に比べたら。なぜなのかなって、考えていくと、まず一つは、総合評価方式でそれなりのことをやると、例えば書類も多いわね。書類を多くすれば多くするほど、施工計画でいろいろつければつけるほど点数上がるからいっぱいつけてくるね。皆さんに言わせると、どこが簡素化するところかわからないんだよね。でも、業者はみんなよくわかってる。だけど、業者は競争する。その点数によって収益にもまた影響するから。だからこういうことやるんだけど、いずれにしても収益率は下がっている。そこを今度、ICTを使いながら考えていくことと、それと、一番発注が集中してしまうのが6月近辺だよ。発注は舗装から入るんだろうけど。だから、本当は債務負担行為を考えると。それと平準化をかけること。それと、静岡は今やっているんだけど、工期を選択する入札制度ってあるじゃない。山梨県はやってないよね、まだね。工期選択入札制度っていうやつ。あれは何でやらないんだろう。まだいっぱいあるよ、やり方っていうのが。収益を上げさせるための方法。

ただね、国補事業なんかで採択要件がそこへ来てしまうと、どうしてもその6月近辺のところ集中してくるわけね。やり方を考えていけばまだ業者の今の受注量で収益を上げる方法っていうのが出てくると思うが、いかがですか。

池谷技術管理課長 白壁委員の御質問にお答えいたします。今、御指摘の点がいろいろ多岐にわたっておりまして、書類に関しましてはですね……。

(「書類はいい」の声あり)

よろしいですか。先ほど選択制の工期ということで、実は2年前の大雪のときにフレックス工期ということで、2月の大雪だったものですから年度末着手の工事が着手できないという事態も想定されたことから、年度内に契約をいたしまして、その後、4月あるいは5月ですね。たしか60日だと記憶していますけれども、その間の中で着手の日を選択することができるという要綱をつくりまして実施した事例がございます。今、御指摘の点が、先生のほうから御指摘がありましたとおり、これについても1つの労働環境、経営環境の改善ということに役立つ制度ではないかと考えております。以上です。

白壁委員

だから、あのときは雪があったから、雪降ったから、かかれなかったわ。だから、フレックスでやりましょうっていう話だけど、今、僕が言っているのは、

もう少し考え方を考えて、普通のとときに業者の平準化を考えさせることによって収益率が上がるじゃんかっていう意味じゃない。こういうことも発注の一つだから、考えていくべきでしょうということ。簡単に言ってくれないかな。

池谷技術管理課長 御指摘がありましたとおり、発注時期の平準化とあわせまして検討が必要かと考えております。以上です。

白壁委員 それと、中山間地域って行って、山梨でも例えば人口500人とか600人というような、我々のところにも1,000人ちょっとぐらいのところがあるんだけど、そういうところってというのは、山を抱えて、川があって、公共事業をやらなきゃならないところがいっぱいあるのね。だけど、だんだんだんだん、高齢化とともに人が集まるかっていうと集まってくれなくて、いわゆるBCPというか、事業継承ができない状況になっている。仕事を続けていけない。万が一何かあったときには、それはよわるだろうね、ああいうところで、失礼だけど丹波で何かあったときに、甲州から飛んでいけばいいわとか、道志にあつたら吉田から行けばいいわ、都留から行けばいいやって言っただけど、じゃあ、その間の道が、道志行くのに山道が崩れました、トンネルがとまりましたっていったらどうすんだっていうやつだね。

そのためにもこういうところの企業は継続してもらわなきゃ困るんだよ。そのときに、今、静岡でやっているやり方も……ごめんなさいね、静岡ばかり言っつて。静岡なかなか進んでるのよ。小さい中山間の地域っていうやつは経営JVを組むことになってる。山梨県はそこまであんまり考えてないけどね。山梨もやっつてるのかな。ちょっとお聞きします。

中澤県土整備総務課長 JVの関係、一般的な特定JV、工事のためにやるものは、まあ……。 (「そんなの聞いてない」の声あり)

それ以外は、いわゆる経常JVなんですけど、今、山梨県においては当然、制度としては持っておりますけれども、いわゆる申請に基づいてということですので、申請がございませぬので、今の時点では経常のJVはないという状況です。

白壁委員 それを、いいですか、例えば3,000万円の工事をCランク、Bランクの一番下のとか、そういうところで組むんですよ。5,000万以上だとか1億円以上だとか、そういうJVじゃない。それをすることによって地域の業者が継続的にBCPでいけるってことなの。これは特例中の特例ですよ。何かあったときにそのところに誰もいないっていうわけにいかないってことなの。例えば早川町もそうでしょう。そういうこともしっかり考えないと。まず一つは担い手の確保をすること。収益率を上げさせること、これから継続的に企業が生き残って、何かあったときには県に協力してもらえ、地域にやっつてもらえ、そのためには我々がフルに考えて、平準化して収益を上げてやったり、ICTを使ってやったり、地域JVを使ったり、フレックスな工期の設定をできるような入札制度を使ったり、それでいて反社会勢力が入れないように社会保険の整備だとか建設業の許可だとかちゃんとやっつて行って、健全な建設業の経営体をつくり上げて行って、一旦緩急に備えるっていうことだよ。どうだろう部長、いっぱい言っちゃったけど。

大久保県土整備部長 白壁委員の御指摘の件でございますが、全てですね、今、国のほうでもそのような取り組みというのを強化しているという状況でございます、県と

しましても担い手、そして就労者が離職しないような働きやすい環境、職場環境を提供できるように、具体的には、ちょっと今までの説明でなかった部分で言いますと、今年度、ICTについても導入を考えております。それから、週休二日制工事モデル工事、これも導入を6件程度、今。

平準化でございますが、これについて発注側から年間の工事が年度末に集中しないように前倒し等を行っていくことであります。今年度は特に前倒しでスタートをさせていただきました。6月の、繰越明許というのは実は非常に平準化に有効でございます、一般的に繰越というと、何か仕事が終わらないみたいなイメージでございますが、実は河川工事等の場合、具体的に言いますと、9月明許の場合は発注が公告自体が10月以降になりますから、ここからやっていると工事が1月になってしまう。河川工事の場合は11月から5月いっぱいまでしか仕事ができないものですから、これが年度を超えて、年を超えて1月以降の工事になると、気候もまた不安定なところがありますし、非常に施工期間が短いということで、業者も仕事がやりづらいということで、平準化というのは、今年は非常に進んだと思っておりますが、これについては関東でもトップレベルの平準化が進んでいると、いろいろなデータから考えております。

あと、委員おっしゃった工期の今後、大雪のときに確かにそれやったのですが、これについても今後また協会とも頻繁に意見交換をしておりますので、また意見もよくお聞きして、どういう形でやっていけば、より職場環境、あるいは改善につながり、さらには収益の向上につながるかということをとともに意見交換しつつ考えていきたいと思っております。

(甲府駅南口整備事業について)

小越委員

3点お伺いします。まず最初に、甲府駅前の供用開始が始まってはいるんですけれども、今の時点でちょっと気になるところが何点かありましてお伺いしたいと思います。まずバス停なんですけれども、路線バスのバス停6カ所、南口にあるんですけれども、せっかくそのバスにフラットに乗れるようにしたとは思いますが、カーブがきつ過ぎるのか、その路線バスが所定のとまるべきところにとまらずに、乗客が一旦道路におりてまたバスに乗らなきゃならないっていうのが多々見られるんです。カーブがきついからなんですか。路線バスがとまるべきところへとまらずに、もっと中側へとまってしまって、屋根のあるところから一旦おりて、外に出て、上がらなきゃならない。本当はフラットでそのままバスに乗り込めるはずだったんですけれども、そのことを何件かお伺いして、私も見にいいたら、やはりそこから1メートル、2メートル内側に寄らないととまらないような状況になっていまして、それが結構見られるんですけれども、そのところは改善することができないんでしょうか。

望月都市計画課長 今、委員のほうから御指摘のありましたように、バスの停車場として設けている中にも完全に正着しない状況が現地のほうで発生している状況については確認してございます。理屈的には正着できるような設計にはなっておりますので、バス業者さんのほうにはできるだけ正着に心がけていただくようお願いしている状況もあるわけなんですけれども、実際には縁石で歩道と車道の間には15センチの段差がありまして、その歩道側の25センチ分については建築限界という範囲の中で車が飛び出して回れるというふうな想定をしているんですけれども、実際のドライバーさんの運転ではやっぱりなかなかそうやって車の一部を歩道側に飛び出させるということについてはバス停の屋根の支柱等もあったりして、そういうものにぶつかる危険も感じたりするという中で、大分苦しんでいるというふうなお話もあります。ですから、この辺については

今後またバス業者さん、それから車椅子を利用されている方たちに最も影響が出ているわけですが、こういう方たちと現地を確認しながら対応を進めてまいりたいと考えているところでございます。

小越委員

もう1点、送迎用の比較的安いと言われる、駐車場の入り口と駅ビルの駐車場のところが交錯するんですよね。東側から来て駐車場に上がるところが、右側にカーブしますと送迎用の駐車場が広がって、まっすぐ行きますと駅ビルの駐車場に行くんですけど、そこの右に曲がる、信玄公の裏に行く、そこのところと駅ビルに行くところの駐車場のところがほぼ重なり合ってしまうと。そうしますと、送迎の駐車場を待っている車がずっとつながって、駅ビルの駐車場に入れにくい。また、逆に、おりてくることもできない。そうしますと、西側の労働局のところに車が滞留してしまうという状況が何回か発生します。それは今回じゃなく、前のときからもそうだったのでございますけれども、これから年末年始、あそこに大量に車が出入りするときに、あのままにしておきますと、せっかくの降車場というか、送迎用の駐車にも行けないし、それから駅ビルの駐車場にも行けなくなるというところで、そこの点は改善はできないんでしょうか。

望月都市計画課長 現在、ある程度、一般車両帯に入り込む部分の県道甲府韮崎線の整備も完了したことから、今、委員から御指摘のあった、以前のような混雑はある程度解消してきたんじゃないかというふうに考えておりますけれども、週末ですとか年末年始等、それからセレオでバーゲン等をやるなど、やはり一時的に混雑している状況もございます。実は、こういう混雑を回避するために、一般車ロータリーへ入り込めない方たちは、順番待ちの車をすり抜けて、通り抜けられるような幅員の確保はしてあるのですが、そういった状況について十分伝わっていないというふうなこともございます。ですから、一時的な混雑が予想されます、そういう年末年始等につきましては、交通誘導員を配置するなどの対応を関係者と協議しながら検討していきたいというふうに考えているところでございます。

小越委員

まだ全部が供用開始になっていませんし、駅から県庁の前も含めて今、工事しているんですけど、途中途中、それからいろいろな皆さんから御意見を聞いて、修繕できる場所、改善できる場所を、微調整でもやっていったほうがいいと思うんですけど、甲府の市役所も完成した後いろいろなドアの開け閉めから含めて改正したと聞いているので、甲府駅前のことについてもいろいろな方から御意見をいただいて、微調整とか改善とかいうのを随時やったほうがいいと思うんですけど、その点はいかがでしょうか。

望月都市計画課長 現状ある施設の改修ということですので、完成した施設から段階的に供用を開始しているというふうな状況がございまして、まだ全体として、本来想定している機能が十分に発揮できていないということですか、今、御指摘のありましたように細かい部分におきましてはその利用を始めてから気がつくこともあり、利用者の方にはご不便をかけている部分もあるのではないかとこのように考えています。工事を始めて以来、駅周辺地域の方ですとか障害者の方などにつきましては、工事説明や計画についての御意見を伺いながら整備を進めてきているところでございまして、すぐに対応できることは随時いただいた御意見を参考として見直しをしているような状況もございます。今後も引き続き地元説明会等の機会を活用しまして、できるだけ多くの利用者や関係者と意見交換を行いながら、安全性を最優先に整備を進めてまいりたいというふうに

考えているところでございます。

小越委員

ぜひお願いします。先ほどのバス停も計算上はとまることになっているけど、実際やってみたらちょっとこれは大変厳しい状況もありますので、いろいろな御意見を伺って、微調整や改善できるところをどんどんやっていただきたいと思います。

(下水道の耐震化について)

2点目に、下水道の耐震化についてちょっとお伺いします。福岡のところで大きな道路の陥没があって、それ以来、下水道の老朽化のことが全国で問題になっておりますが、山梨県において道路の陥没の危険性、あの福岡の事故があったからもありますけれども、山梨県内でそのような箇所は何か所あるとか、どのようになっているか調査はして、どうなっているんでしょうか。

久保田下水道室長 ただいまの福岡の大きな陥没について関連してというふうなことでございます。まず福岡市の道路陥没につきましては、地下鉄工事を地面の下でトンネル工事で地表に見えない状態で工事をしていたということで、施工中の空洞のところにトンネル上部の土砂が落ち込んで大きな陥没を起こしたというふうなことで聞いております。県が施工する下水道工事におきましては、現在行っているものは地上面から土を掘りまして、既に見える状態で行う開削工事ということで工事を行っております。ですので、地面の下で見えない状態で工事をしているというふうな状況はないということが1点ございます。しかしながら、県道や市町村道におきまして、これまで整備してまいりました200キロ近く以上の県の下水道管渠が埋設されております。これにつきましては、地面の中に空洞があるというふうな状況になっておりますので、管が壊れた際に土砂が落ち込むというふうな危険性が考えられるというふうなことでございます。下水道の施設につきましては、常に使われて、健全な状態で使われるということが重要でございますので、この維持管理に当たりましては、点検マニュアルというものを県が管理を委託しております下水道公社のほうで作成いたしまして、点検をしているというふうな状況でございます。この点検の内容につきましては、30年間の部分については10年に一遍ということで目視調査及びテレビカメラ調査を行います。30年を経過した後につきましては7年に一遍というふうな形で点検頻度を上げる中でまず確認をしているというのが1点でございます。

それ以外に、下水道につきましては硫化水素を伴う汚水が発生するということになりますので、鉄筋コンクリートにおいては腐食というふうなことで構造耐力が失われていくというふうなことがございます。これにつきましては、長寿命化ということで壊れてから直すというのではなく、壊れる前に健全度を回復するというふうな形で長寿命化計画を作成した上で実際には管の更生工事ということで補強をしてございます。この長寿命化工事につきましては、県の下水道自体がまだ始まって三十数年ということで、長寿命化計画を作成したばかりですけれども、5年に一遍のスパンで見直す中で、危険度の高い管渠について対策を行っていくということで、昨年度から工事のほうに一部着手をしているという状況でございます。

小越委員

ということは、そのような道路の陥没の危険性は今のところは把握はない、今のところ点検したところではないということでしょうか。

久保田下水道室長 点検している中で、コンクリートの腐食が見られる管というものは実際に

はございます。その管の状況によりまして厚さのどのぐらいまでならばまだもつというふうな部分もございますので、その緊急度の度合いをAランク、Bランク、Cランクに分けて、Aランクにつきましては危険性があるということで毎年点検をしつつ計画の中で長寿命化を行っていくというふうな更生工事を行うということでございます。先ほど、対策工事につきまして、昨年から着手してというふうなお話をさせていただきましたが、今年度も11月の補正予算をいただく中で、その長寿命化の工事を行っております。今、計画を持っております5年間のスパンの中では、29年度までにその対策、Aランクの対策をしようというふうなことで来年度の予算の設定につきましても検討しているところでございます。

小越委員

長寿命化のところは5年計画で29年度までに緊急度の高いAランクのところはやりきるというお話を聞きました。先月の臨時議会のときにもそのお話を聞かせていただきまして、長寿命化計画と耐震補強工事ということで11月の臨時議会のときに予算化されました。そのときに、先ほど長寿命化のところは29年末に一応、Aランクのところは終わらせるという話がありましたけど、耐震補強のことについては、その11月臨時議会のときに、耐震補強の必要な管渠の延長につきましては、全体で222キロほどございまして、そのうち65%ぐらいが終わっている。ということは、35%は終わっていないというふうに、逆になるのですけれども、そうしますと、この35%についてはいつまでに完了させる予定なのでしょうか。

久保田下水道室長 11月補正予算の中で長寿命化と耐震の部分につきまして予算をお願いしたところでございます。その際に、県が管理をし、設置をした管渠、流域幹線の管渠でございますが、222キロでございます。そのうちの約143キロ強につきまして耐震化という部分が終わっているということで65%というふうなお話をさせていただきました。この耐震化につきましては、一つはマンホールの浮上防止対策ということで、地震が起きた際に地下水の押し上げによりますマンホールが煙突のように地面から出てくるというものを抑えるための工事が1点ございます。また、そのマンホールが浮き上がる際に中に入っている管が欠けてしまうというふうなことがありますので、その可とう化というふうな2つのものを行っているところでございます。

委員が今、お話がございました残りの35%はどうなるかというふうな部分につきまして、鋭意進捗をさせているところですが、目標値といたしまして全ての79キロが終わるのを平成37年というふうに目標を設定しております。ただし、緊急輸送路につきましては、これは地震時等につきまして物資の輸送であるとか大勢の避難であるとかというふうなものがありますので、これにつきましては32年に完成させるというふうな目標を設定して工事を進めているところです。本年も11月の補正の中で耐震につきまして予算を確保しておりますが、今後も補正等、当初で盛れない部分につきましては、補正等を積極的に活用する中で進捗を図っていききたいというふうに考えております。以上です。

小越委員

平成37年と聞いてびっくりしたんですけれども、あと10年もかかるのかと思って。ちょっとここは早めにしないとまずいんじゃないかと思っております。今のお話は流域下水の県管理のところのお話だと思うのですが、県管理から枝というんですかね、そこにわたるところ、それから甲府市でやっているところを含めて、そのところの状況はどうなっているのか把握されてい

るでしょうか。

久保田下水道室長 これらの耐震工事の関係につきましては、県の下水管渠だけではなく、下水道全般に行える仕組みというふうな形になっております。現在、山梨県下20の市町村で耐震化計画を定めておりまして、これも7年ごとに1期計画、2期計画というふうな形で行うわけなのですけれども、現状、20の市町村でその耐震というふうな形の取り組みを行っております。

申しわけありません。訂正をさせていただきます。20の市町村が耐震化計画をつくっておりますが、一部完成している市町村がございます。それを除きまして、今、12の市町村で事業を進めているというふうな状況です。ただ、実際にどの程度の進捗率かまではちょっと把握してございませんので、今後確認をしていきたいと思っております。

小越委員 ぜひ、その枝に分かれるところまで各市町村のところまでも見ていただきたいというふうに思っています。市町村のところの予算のことも含めて、福岡みたいなことになっては困りますし、大きな地震が来たときに耐震で平成37年度までに地震が来るかもしれませんので、この補強、補修、維持、管理のところに、ぜひともここにお金を使っていたきたいと思えます。

(中部横断自動車道の開通時期について)

最後に、先ほど塩澤委員からもありました中部横断道のことについて1点確認をさせていただきたいのですけれども、明日、知事が要請に行くというふうにホームページにも載っております。所信表明の中で知事が開通時期が明確になったというふうに述べられたのですけれども、2年後ですよ。本当に確実に開通するというふうに私どもも思って、明確になったということは2年後に必ず開通するっていうふうに思ってよろしいのでしょうか。

丸山高速道路推進課長 国及びNEXCOのほうから今回、開通時期が示されましたので、県としては工事が順調に進むよう、沿線の自治体で事業者と協力いたしまして、1日も早い全線開通に向けまして努力してまいりたいと思っております。

小越委員 たしかいただいた資料によりますと、トンネルの進捗が順調な場合は平成30年の開通の見通しというふうに何か所かそう書いてありまして、マスコミ報道でも全部が予定どおりトンネルが掘られた場合というふうに前提条件がついているわけですよ。先日いただいた全30トンネルで発生している難航状況というところを、平成28年9月末現在でトンネルの延長で掘削しているところがゼロというところがあったりするのですけれども、これを来年度のところはこの難航事象をどのぐらい減らすとか、どのぐらいまで進捗するかということを確認をされるのでしょうか。

丸山高速道路推進課長 確認というか、工事については事業者のほうで鋭意進めていただいておりますので、県とか沿線自治体とかにつきましては、事業者の工事が順調に進むように地元対策とかそういうものについてできる限り協力して早く開通するように努力してまいりたいということでございます。

小越委員 今回、本当は来年開通するのを、明確で2年で、今の状況でいくとトンネルが順調に掘られた場合という前提になっているので、本当にどうなるかわからない中では、定期的にNEXCO中日本や国土交通省に、どこまで進んでいる



のかと。今回みたいに突然、来年やっぱりだめですよというんじゃなくて、定期的に連携をしていかないと、やっぱりそれはまた2年向こうでございましてというわけにいかないの、来年のときのここに確認するとか、この難航事象はどこまで進んだのか、定期的に連携して報告を受ける、また、こっちからも言うというふうに、そういうシステムをつくったほうがいいと思うんですけど、いかがですか。

丸山高速道路推進課長　今回、開通時期等につきましては、事業者と沿線自治体等からなる連絡調整会議というものの中で事業者のほうから示されてきたというような経緯もございまして。また、それにつきましては、事業者と必要に応じて開催していくこともあると考えております。以上です。

小越委員　そこをしっかりと定期的に確認しておかないと、また2年、3年延びるということになりますとね、皆さんいろいろなことを見通して開発もしたり、準備もしておりますので、そこはぜひ定期的に状況を報告をいただきたいと思います。それから、先ほどの費用の話ですけれども、私、9月議会のときにこの費用のことをお聞きしました。そうしましたら、推進課長のほうから平成27年度までの決算で事業費が1,277億円でございますと。そのうち県負担は233億円というふうに御答弁がありました。先ほど600億円のうち25%ということで、例えば、この1,277億円に対して233億円というふうに、ざっとですけど、見ますと、県の負担が18.2%と。この2,600億円に18.2%を掛けると、473億円なんですよ。という、100億から200億円近く県の負担が増えるんじゃないかというふうに、ざっとの計算なんですけれども、そういう県の負担について、前の横内知事もやりましたけれども、明日、要請に行ったりするところを含めて、県の負担をもっと減らすように、圧縮するように、そのような交渉をする予定はないのでしょうか。

丸山高速道路推進課長　県の負担につきましては、先ほども申しましたが、個々の自治体の財政力に応じまして国負担割合の引き上げとか、地方負担分に対しまして交付税措置というものがございまして、先ほどの数字よりも実質的な県の負担についてはさらに軽減されるということでございまして。国のほうに対しましては、コスト縮減というのを図りつつも、同時に1日も早い開通をということで、国のほうにお願いしていくということでございまして。以上です。

以　上

土木森林環境委員長　早川　浩