

土木森林環境委員会 県外調査活動状況

1 日 時 平成27年9月2日(水)～9月4日(金)

2 出席委員(8名)

委員長 杉山 肇

副委員長 清水 喜美男

委員 中村 正則 望月 勝 鈴木 幹夫 猪俣 尚彦

飯島 修 望月 利樹

3 欠席委員 安本 美紀

調査概要(主な質疑応答)

(1) 【北海道新幹線新函館開業対策推進機構

(北海道新幹線開業による交通アクセス整備への取り組みについて)】

問)新函館北斗駅の周辺整備や、函館駅はじめ他の道南地域からの函館空港へのアクセス等、玄関口としての広域的な検討が必要だったと思うが、こうしたアクセス状況の中で都市計画の考え方をどのように行ったのか。

答)自治体がまたがっていることによる総合調整が一番大変だった。駅舎の位置が決まった平成6年、着工になった平成17年、その時点で北海道庁の出先機関である渡島総合振興局に新幹線新駅の駅舎機能検討部会が設けられ、地域の行政市役所や商工会が委員として参画して、道南の拠点となる駅舎にふさわしい機能はどんなものかという協議を行った。裏を返すと後にも先にも広域的に駅舎のあり方を考える場があったのはそれ一回のみ。それが終わって取りまとめた提言書を立地主体である北斗市長あてに提出して終了というのが経過である。他方、北斗市としては、新駅デザイン検討協議会という条例設置の協議組織を作った。駅舎デザインと駅前整備に関しての委員会であったわけだが、北斗市設置の委員会なので函館市はオブザーバーとしては関わっていたが、発言権は一切ない。駅前広場の規模や機能の整備に関して函館市は一切口が出せない状態で整備が進んでいった。北斗市は土地区画整理事業で約50億円とそれぞれの支出を加えおおよそ100億円の整備費を拠出している。函館市側からすると、北斗市がすることなので特段どうこうすることはできない状況であった。悩ましいのが、平成6年に新駅が北斗市に決まった時の確認書があり、いずれは着工の際に新幹線の乗り入れを前提にしなければならないということで、現函館駅は平成15年にセットバックして土地区画事業として駅舎を新築して駅の構造も変えた。その時の投資額は約80億円で、その中には将来新幹線車両を引き込めるようにとホームとホームの間隔も少し広めに設計した。再開発が平成10年過ぎからスタートして4年間に函館市側は現函館駅を拠点として、着工時に新幹線が入ってくることを前提の都市整理を行っている中で、なかなか函館市と北斗市の総合調整が働かなかった。北斗市は、着工になった平成17年時点では、人口1万人くらいの旧大野町という自治体だったが、平成19年に市町村合併で北斗

市が誕生し、切り替わって北斗市主導で進められたということも背景としてはある。

問) 市街地、駅周辺の整備をどのように捉えているのか。

答) 自治体またぎということが非常に困難を極めていることが全てである。本質的には公営企業世帯として北海道庁に調整していただくと役割としては一番適切だが、道庁は新幹線に関するスタンスが二転三転四転五転して、函館を失望させながら辿り着いてきた経過がある。新幹線誘致において残念ながら函館市にとってひとつも願いをかなえてもらえていない。そういうこともあり、道庁側も調整に入り込みづらい背景がこの地域にはある。そういったことから自治体同士でやっていくしかないが、自治体同士もスムーズなやり取りができないという経過がある。新幹線新駅を軸にしたまちづくりは、当然、北斗市が自治体として呼び込むべきことで、投資効果(そこに投資して建物、機能呼び込んで、固定資産税収をきちんと回収するという考え方)が大事になる。函館市からすると新幹線の路盤も駅舎も1mmも函館市区域を通らないので、直接的な固定資産税収、都市計画税収は1円も入ってこないから投資もできない。北斗市はそれが見込めるので商業施設等の誘致を積極的に行っていく必要があるが、自治体間で認識が異なるので、そこを圏域一帯のまちづくり都市計画は2市1町の函館圏の都市計画として道側には認定されているが、機能をどうするといったものについては、ほとんど話し合いがもたれていないのが現状である。

今、話があったように北斗市周辺は開発がほとんど進んでいない。タクシー会社1社とレンタカー屋が3社入っているが、他はほとんどないのが現状。ホテルを建てるということであるが、あまりにもひどい状態なので函館商工会議所でも手を貸しながら進めていくが、区域外で話し合いが十分できていないのと、北海道庁が中心となってできていないというのが決定的だと思う。私もバス事業を行っており、二次交通を考えた場合も、今広域でクランク地帯がないような新駅との結びと、市外から郊外に出ていけるような路線を考えているが、本当は北海道庁に相談相手になっていただくべきだが、幹線機構や函館市やJRと話をさせていただいている。我々としては、指導いただくよりも先に動いた方がいいということで進めている。二次交通の関係は、協定を結んで覚書があって新幹線が来るという前提だったので、こないことになって、新八代方式になったのでそれを集中的にやっていただけたらいいと思いつつ進んでいるが、いくら待ってもそれがなく、頼りにならないので民間主体でやっていくこととした。

大変申し上げにくい話ではあるが、この地域なり事業所が自立的に取り組まざるを得ない局面だった。新函館北斗駅は周辺が田んぼや畑だけで、半径2キロ圏内の人口が四百数十人しかおらず、旧大野町市街地まで4km離れているし、旧上磯町にも11キロメートル離れていて、北斗市にしても郊外駅となる。人口集積もないところにいきなり都市開発が進むかと言うと、函館市側としてはずっと疑問がありながら、空港周辺にホテルやショッピングモールはないので、あくまで乗換をスムーズにさせる乗換拠点という考え方が函館住民側にはあったので、新駅周辺の開発等にバラ色の希望を持っている方はそんなにいないが、駅前開発が必要だというエネルギーが行政側を中心にどうしても生まれてくる。道庁も地方負担分として整備新幹線で三分の一、北斗市もそのうちの何割かを収めているわけなので、道庁、北斗市のスタンスでいうと、新幹線の整備費を負担している以上、そこが地域開発してきちんと終らなければならないと期待感がでてくるので、駅前開発が何も進んでいないということを行政側は心配要素のようである。何度も言うが、

そこで商業施設やホテルをやっても持続的営業ができないと意味がない。建てるのは資金調達すればできるが事業が続かなかつたら破たんして終わりなのでそういうビジネスにはいけない。駅前が立派になることが新幹線開発の目的ではないはず。ひとつの要素ではあるが、それが全てではないという考えである。いかに持続可能な地域と持続可能なビジネスを作り上げていくかということに手腕を置くということが、青森や北陸などいるんな先輩地域からのメッセージなので、そこに軸を置いた取り組みをしたいと思っている。

問) 函館空港は本土からの利用客が多い状況だと思うが、新幹線ができた際には、函館空港の利用者もかなり新幹線にとられると思う。新幹線と並行して函館空港を函館市のメインとして、市街地の費用対効果なども含め、どのような取り組みを考えているのか。

答) 新幹線と飛行機の利用分担率が、新幹線の所要時間4時間を境に変わってくるというのが過去のデータとしてある。JR東日本、JR西日本の株式公開資料にも出ている。出発地から目的地までの所要時間が4時間を超えると飛行機が有利で、4時間未満だと新幹線が有利というデータがある。函館の場合は、4時間を少し上回るくらいの距離間、首都圏東京駅から新幹線新駅までが4時間10分前後、そこから函館ライナーに乗り継いでくると、現函館駅まで4時間3、40分となる。過去の東海道山陽新幹線利用時の距離間のデータを拾うと、新幹線の利用シェアが総体流動の3割から3割5分くらいということがほぼ見通しできる。今、JRと飛行機と首都圏と道南を結ぶ流動は、年間120万人で、内訳はJRが15万人強、飛行機が100万人強となっている。そのシェアが動くことによって航空利用者は70万人台くらいまでは下がる。逆に新幹線利用者は50万人くらいまで上がる、それと新規誘発効果が生まれるのでさらに飛行機も新幹線も上積みになるということで、航空利用者も100万人から7、80万人で、機材の小型化等で人数の維持等については十分に見込めると想定している。新幹線が函館に来ることによって航空運賃が劇的に下がる。ご承知ないと思うが、北海道は航空運賃が高止まりしている地域で、安いのはLCCが就航している新千歳空港のみ。新千歳空港以外はお盆正月割引なしで片道3万7千円くらい。新幹線が東京函館間を運行すると2万円前後。北陸新幹線等の事例を見ると航空会社は新幹線運賃を下回る料金を出すので、利用者としては、確実にメリットが出るという意味では、航空利用者の極端な利便低下は起こらない。北陸は新幹線の所要時間が2時間なので、航空会社は壊滅的になっていると報告を受けている。函館は4時間ちょっと過ぎるという微妙な距離間であり、特に函館は新幹線駅より空港が近く、日本全国どこにもないので、航空利用者は一定程度見込みながら、利用者の利便もよくなる、経済的なメリットもできると前向きに捉えて、旅行代理店に売り込んでいくという仕掛けをしている。

道内の移動に関しても、JRが札幌までリンクするが、北海道内は広いので飛行機でも移動していただき、お互い達成できるようにしていきたい。

道内の航空流動もあるし、特急電車で札幌まで行くと3時間半かかるが、新幹線が出来ると3時間半で大宮まで行ってしまうので、そのインパクトは大きい。そういうところを様々なメリットに変換していく必要があると思っている。

問) JR北海道が、現函館駅と新駅と小樽と経営の分離を表明した時に、小樽市は反対運動を起こして、署名を提出したが、その時に北海道はどのような動きをしたのか。今の経過を見ると、い

ずれ新幹線という話になるが、反対運動をしてもどうにもならなかったと。函館市とするとどのよう未来継承をしていくのかすごく課題が大きいと思う。その辺の北海道の動きがどうなのか伺いたい。

答) ご指摘のとおりで、経営分離反対運動を平成22年から23年にかけて展開した。これは、新幹線の札幌延伸に反対するのではなく、新幹線延伸着工の一条件である経営分離を反対するもの。札幌側から見ると延伸に反対しているという見られ方をしたが、そもそもそういう不条理な仕組み自体を何とか改善すべきではないかというところが運動の根底にあった。その当時は、函館市側の経済界、町会連合会という住民側も一体となった経営分離反対運動を展開していた。ただ風向きが変わったのは、平成22年に反対運動を議会も含めて全市的にやってきたが、翌年の市長選で現市長に変わっているのだが、現市長が経営分離に対するスタンスを選挙時点で表明していなかった。表明していない状態で当選して、平成23年12月にその問題が改めて生じてしまって、現市長の判断で経営分離を認めた。経済界や住民団体側にははしごを外された感がある。その時に北海道庁がどのようなスタンスをとったかと言うと、函館市に「経営分離を飲んでください」と知事が何度も方策に入ってこられた経緯である。最後まで反対したのが、函館市と余市町で、最後の最後まで函館市が残ったが、同意せざるを得なかった。函館市の落としどころとしては、佐賀県鹿島市が経営分離反対運動を起こした結果として、上下分離方式による運営を勝ち取った地域である。長崎ルートは2022年に開業予定だが、開業後20年間はJRのシステムとサービスの中で車両を運用する。私どもが反対した最大の理由は、JRのネットワークから切り離されることによって、みどりの窓口も無くなり指定券も特急券も取れない。東京発の函館行、札幌発の函館行という乗車券も買えない。そういう不利益不便が地元にとって多大でありすぎるという観点視点があって、それを含めての運動だったが、残念ながら分離されてしまう。今後の展望だが、私ども機構の会長が、函館商工会議所副会頭で、この新幹線運動をずっと若いころから見ていた方である。我々の思いとしては、地域が運動してずっとやってきたのに、駅は向こうに行ってしまった、それだけでなく、JRからも見放されることになってしまっているのかということが、70歳代くらいの商工会議所の議員、企業のオーナー達には根深い思いとしてある。来春の新幹線開業を機に、私どもはどんな運動体に転換していく準備をしているかと言うと、その当時設立していた「現函館駅乗入促進期成会」を再びそのような運動として改装していこうという準備をしている。つまり経営分離は既定路線で決まっているが、そこを何らかの形で阻止したり、函館駅の利便性、住民サービスや観光客来街者へのサービスを維持するために、地域として残された課題、札幌延伸開業までの15年間で取り組むべき課題として函館駅の拠点機能をいかに維持していくかというところに転換して、運動していくことになる。

函館商工会会頭が、この民営化の問題については非常にこだわっているというか、今までの経緯もありなので、新幹線をもう一回引き込もうとしているところである。

技術革新が進んでフリーゲージ新幹線とか、あるいは青函トンネル区間は標準軌の新幹線幅の車両と在来線の貨物列車がすれ違いで走れるということが技術的に可能になっているので、昔はコストがかかるから、技術的に無理だからというのが断り文句だったが、フリーゲージ新幹線が2022年に長崎でも敦賀でも走れるということが、国がお墨付きを与えているので、そういう技術革新に伴って2030年の札幌延伸に向けて十分に進むだろうという前提で、しっかり理論武装して組み立てをしていくという方針で、函館地域として準備をしている。

問) 函館ライナーは既存のJRの路線を走るとのことですね。ノンストップというか途中どこの駅にも止まらないのか。

答) そこはまだJRから公表されていない。所要時間が17分ということから推測すると、途中2駅くらいの停車を前提にしていると思われる。

問) 運賃が350円ということだが、函館バスの方は65分くらいかかるということだが、これは各駅停車でこれだけかかるということだが、運賃は出していないのか。

答) 函館市街地であれば片道600円である。

問) 資料の、産業振興「真の国際観光都市づくりのための環境づくり」のところを、もう少し詳しく伺いたい。

答) このアクションプランを策定した平成20年は、こんなにインバウンド観光客が函館や北海道に増えると想定していない状態で作っている。ただこの時点で国際定期便も就航していたので、国際観光都市づくりを急ごうという中で、実際には外国語表記の看板とかパンフレットの整備が当時の主な取り組み課題だった。昨年1年間の函館市内への外国人の宿泊客数が36万人くらいまで達してきている関係で、外国語表記という以上に如何に消費喚起につなげるか、つまり免税店の拡大やそれに対応するための店舗経営者のセミナーとか飲食店の外国語メニューの整備といった取り組み、海外お土産宅急便というヤマト運輸とコンソシアムを組んでいるサービスが北海道であるが、そういったものの普及促進とかも急いで進めている最中である。

問) これだけ大きなプロジェクトは、ハード的な導入は大きくやって、人を中心としたソフト的なものはとくなくないがしろにされてしまうが、話を伺っていていいなと思ったのは、「あたかも一本の路線になる」と、これは言葉を変えていうと、「複雑さを感じないインフラ整備をする」ということ。今度、山梨県でもリニア駅ができるので、こういう考えでいろんなものを挑戦していかなければいけないと思う。これは国際都市の一つの条件であると思う。ひとつ伺いたいのは、産官学共同でステークホルダーで事業部会を立ち上げてアクションプランを実施していったが、「学」はどういった絡みの仕方をしたのか。

答) 現在は実働がメインなので、「学」はメンバーには参加していないが、アクションプラン策定の際には、地元大学を主体に参画いただいていた。例えば、産業振興であれば私立函館大学が商学部の単科大学でマーケティング等を専門にしている先生方がいたので、そういう分野からアプローチしていただいているし、交通アクセスだと函館工業高等専門学校という国立高専があるので、そこの都市計画の先生に参加いただいたり、観光分野だと、公立はこだて未来大学という情報系の大学で観光情報学会の学会運営をされている先生がいたり、情報デザインという領域の先生に入っただき、それぞれの分野で得意な領域で関与していただき、部会の進行をお願いしていた。

問) 先ほど、高齢化社会に対応するインフラ整備という方向性も重要だということで、ホームのス

ステップレスはとてもいいと思う。こういうものが出来るということは、他にも類似した人にやさしいあるいは高齢者向け安全安心なまちづくりの事例があるかと思うがどうか。

答) 福祉分野は苦手ではあるが、コンセプトの一つになっているのは、現函館駅がバリアフリー対応で段差のない駅舎である。どこの駅の必ず跨線橋がつくが、函館駅は終端駅なので階段がないので、今までは階段がない状態で乗ってどこへでも行けたが、新駅ができたことによって、昇り降りが強いられたりすると本末転倒なわけである。そういう視点から乗換拠点駅でもバリアフリーでステップレスで乗り継ぎができるようにという意図が函館サイドにはあった。公共交通の函館バスがステップバスの車両導入を積極的に行っているし、ハード整備的な部分は少しずつ進展しているかと思う。あとはそれを支える担い手だったり仕組みをどのように浸透させていくかはまだまだ取り組むべき事項だと思っている。

問) 青函トンネルを利用して新幹線を作るといことなので、どこをみても函館が犠牲になるのか、これは札幌駅まで持っていくための一つの策だと思う。函館の人口はおそらく伸びてはいないということで、新幹線の新駅は18km離れた開発されていないようなところだが、JRにすれば工事にお金がかからないし、札幌駅に繋ぐにはそれがいいと思うが、一番函館でこの新幹線に期待すること、望むこと、おそらく観光を兼ねてだが、新駅を利用して人口を増やせることがあるかどうか。

答) アクションプランを策定時点で人口減少が始まっているので、活性化を標榜するアクションプランを人口前提にできないというのがベースにある。人口が減少する過程の中で、新幹線開業で如何に地域が生き残れるかという視点がある。例えば新幹線開業による存在効果の向上、東京と4時間、仙台と2時間半で繋がっている函館道南圏だからできる、例えば企業誘致、スポーツやコンベンション、ミス誘致にも使える、あるいは帰省しやすくなるといった存在効果、存在価値の向上をシティーセールスに上手に活用できないかという視点が大きかった。人口が増えることないという前提で準備しているが、その中で地元雇用の拡大のために新幹線によって生まれる観光流動とか商取引を活性化して企業が経営基盤を強化して雇用を創出につなげて地域に定着を図って、そこで所帯をもって子供を産んでというサイクルを如何にして再構築していくかということである。新幹線をきっかけに地域を見直すための取り組みですというのがスタンスなので、そこは上手に活用していきたい。

問) 函館市が新幹線誘致でかなり動いたが、一つもこちらの意見が通らないとお聞きしたが、私を感じることは、成田空港が東京国際空港で、東京ディズニーランドと言っても千葉県にある。北海道道南と言うと函館であって、北斗と言ってもピンとこない。逆に向こうに新駅があることで、地域全体のトップリーダーとして構えて全体の地域づくりができるような気がする。その中で一番ポイントになるのが、二次交通含め公共交通のモビリティマネジメントだと思う。先ほどの一本に見せる取り組みとか様々な取り組みがあると思うが、一番重要視しているポイントを教えてください。

答) 移動に対する抵抗感を極力払拭するという。目的達成のための移動手段だが、目的達成を躊躇させるといのが一番困る。目的先に消費喚起があるかもしれないし、そういったところを解きほぐして如何に上手に見せるかということ。現場でいろんな仕事をしていると、予算が付い

たからマップを作るとか、公共交通案内板やモニターを置くことはできるが、モビリティマネジメントの一番大事な観点は、その地域にとって必要な施策をどう持続させるか、行政のお金ではなく、経済界や交通事業者のお金を如何に束にして無限大に作るかということで、函館市はまだそこにたどり着いていない。2か月前に視察した青森県八戸市はモビリティマネジメントのための地域公共交通会議を協議体として持っていて、事業費もそこにあり、一度作ったマップを継続的に発行し続けるとか、駅前に設置した公共交通案内板も路線やバス事業者が変わった、消費税が変わったと言ったら架け替えをしなければならない。そのコストが捻出できるような運営体制に函館はなっていないので、新幹線開業をきっかけに、そういう観点が必要だということを函館市側と行っているの、いずれはそういったものを持続的な事業に運営していくための仕組みづくりが必要ではないかということで、我々経済界側から行政に対して投げかけをしている。

バスの関係で全市の路線をしっかりと見直していこうと、市民の公募も含めた委員会でやっている。それはゾンダシステムを中心として乗換拠点というのを10年スパンでやっている。路線が分かりづらいとか、一本化されていないので、どうやっていこうかということ長い時間をかけてやっていこうと本腰が入っているの、今後來られた時には少しは動いていると思う。



北海道新幹線新函館開業対策推進機構での概要説明、質疑の様子

(2) 【奥尻島 (災害復興の概要と防災のまちづくりについて) 】

(緊急避難用高台 人工地盤 「望海橋」)

問) 向こうに見えるお寺も新しくしたものか。

答) そうである。高台は海拔 30メートルあるので津波が来ずそのままである。

問) 斜面に見えるトンネルのようなものは何か。

答) 避難路である。もともとけもの道だったが、そのけもの道を高台まで走って逃げて助かった人が多くいたので、急遽、防災対策として各地区であのような避難路を整備した。

問) あの高台まで逃げれば助かったのか。

答) そうである。地震発生が夜だったので、どちらから津波が来るかわからない。昭和 58 年の日本海中部地震でここまで津波がきて、釣り人を含めて 2 名亡くなっており、その時の教訓で地震の揺れがより激しかったので、津波が来るということで自主的に逃げたから助かった。犠牲者の多くはお年寄りや子供たちだった。

問) 大きな川等はあるのか。

答) 川はある。その川を津波が遡上して、小学校等が被害を受けている。それで、島内の河川 4 箇所水門を設けて、震度 5 を感知したら自動で水門が閉まり津波を防ぐようになっている。

問) 奥尻町の経済的産業は漁業が中心であるが、観光客は多く来るのか。

答) 震災前までは、観光の漁業都市だったが、震災後は、観光はパタッと途絶えた。

問) 山梨県には富士山があり、何年か後に噴火すると言われている。その防災対策としてどのように備えをするかということを知るのが目的であり、今回奥尻島に来た。奥尻島は復興を 5 年で行ったというのがすばらしく、驚きを感じている。

答) 復興にあたり土地を購入するため、所有者が亡くなっている或いは全国各地にいるので、全国各地を駆けずり回って、遠くはハワイまで判をもらいに行った。

問) ここは、緊急避難用として人工地盤を作ったわけだが、以前はどのようになっていたのか。

答) 下に見えるように港だった。

問) それではここに、盛り土をして地盤を作ったということか。

答) そのとおりである。

(車内での概要説明及び質疑、車窓から島内視察)

問) 島内に学校は何校あるのか。

答) 小学校は、以前は8校あったが統合して2校しかない。中学校は2校、高校が1校ある。高校は再来年から中高一貫の学校となる。

問) 高齢化はどうか。

答) 島内には自衛隊がいるので、管内では低い方であるが、実際には35、6%はいつている。高校もあるが、就職口がないので90%以上が島を出ている。

問) 奥尻岳は噴火したことがあるか。温泉はないのか。

答) 温泉はある。温泉ホテルを経営している業者が4、5年前から奥尻ワインというブランドを作っている。もともとは山葡萄がたくさん生息している。

問) 地熱発電はいつからで、どのような計画か。

答) 現在調査中である。地熱発電ができる条件がそろっていることは分かっている、民間事業者が1社実施に名乗り出ている。

問) 3千人の人口でこれだけの敷地を持っていて、産業が漁業メインだが、土木関係とか仕事があるのか。

答) 災害特需で多くあった。ここ数年は水産業と観光業が主であるが、水産業は温暖化の影響で漁獲量が減っている。公共事業も、観光客も減っていて、かなり厳しい状況である。

問) 領海等の問題はああるのか。

答) それはない。

問) 避難訓練はどういうものを行ったのか。

答) まずは津波を想定した避難訓練を行った。住民参加で避難所に避難するというもの。

問) どのくらい早く逃げられるかということか。

答) 避難に要する時間ではなく、避難できる体制にあるかという訓練。それとあわせて火災が発生したと想定して消防訓練だとか、役場の貯水訓練だとか複合的に行っている。

問) 避難所の設営訓練もするのか。

答) 避難するだけの訓練である。



奥尻島を巡りながら、説明を受け質疑を行った。

(3) 【青森県議会（橋梁等の社会インフラの維持・保全対策について）】

問) 橋梁アセットマネジメントシステムは、もの・しくみ・ひとのトータルシステムであるが、地元業者のスキルアップと同時に県職員のマネジメント人材の育成が重要だが、どのように取り組んできたのか、また、今後の課題と展望はどうか。

答) 人材育成の取り組みへの課題は、例えば定期点検が必要なので定期点検研修を行う、橋梁設計が必要なので橋梁設計研修を行うというように、研修の項目があり研修を受けてもらっているが、その研修によって職員が具体的に何を身につけるべきか、身につけた知識はきちんと職員のものになっているのかという事後の検証が出来ていない状況である。その検証が出来れば研修の効果がもっと上がると思うが、解決策は見つかっていない。業者向けの研修については、数万円の受講費用がかかることもあり、過去では、一度研修を受ければその資格が一生ついていくという形だった。しかし、橋梁については新しい技術や試験が次々に出てくるので、本年度から点検研修は5年に1度の更新制度として、常に新しい知識等を業者に得てもらえるよう考えている。最近では耐震補強というのが長寿命化にあわせて重要になっているので、本年度から耐震補強設計の研修を設けた。このように情勢にあった研修を行っていかねばいけないと感じている。

問) 検査をした段階で、コンクリートの痛みは強いと思うが、痛みが強く進んでいるところに補強でいいのか、改修でいいのかという見極めをしていかなければならない。説明にもあった業者の工事の手落ちや手抜き等の問題があった場合、それが大きな原因でもあると感じている。青森県では、職員が研修を受けて業者任せではなくチェック機関としてしっかりやっていく体制を行っていると思う。そこで、補修改修に対し、無理だという、改修より架け替えだというような事例はあるのか。

答) 資料にある塩害による橋は、現在はなくて新しい橋になっている。青森県は塩害が多く、中の鉄筋が錆びてしまうと直しても直しきれない状況があるので、塩害が進んでいるものについては、架け替えの対象にすることも考えている。あと、劣化が進みすぎていると、橋梁の50年間どれくらいの費用が掛かるかという算定をして、架け替えがLCCトータルで安くなる場合は架け替えを採用する場合も当然ある。

問) 材料に関してはどうか。

答) コンクリート橋からメタルにということは、桁高が変わってしまうので難しい。

問) 事後保全から予防保全へギアチェンジして、アセットマネジメントという体系的なシステムで続けているのはとてもいいことだと思う。そこで予防保全技術のレベルを上げていくためには、検出をどのように行うかということが問題になる。例えば谷と谷に架かっている橋とか。最近ではドローンを使って行うとも聞くが、青森県はどのような最先端技術でチャレンジしているのか。

答) 基本的に国土交通省では、定期点検は近接目視で行うと指示を出している。この見解が示されるまでは、赤外線カメラとか光ファイバーのスポークを見えない所に持っていくというようなことをしていた。国土交通省もドローンの研究等をしているようだが、国土交通省としては現状で

機械等の使用は定期点検の補助的作業としては認めるが、近接目視でなければ点検とは認めないので、原始的な近接目視で行っている。

問) 平均費用の最小化原則ということで、非常にコストを抑えて長期的な計画を実施している。また、これが職員提案によるものということで非常に努力されている。この事業の位置づけ、例えば知事が公共事業を大々的に行うとなったら、総合計画的に縛っていくのか、どうやってこの計画を維持していくのか、また、国の基準が変わったときに、突然コストがかかるようになった場合に、そうしたことも含めた見通し的なことをどのような形で維持していくのか。

答) 財政的な面の説明となると、50年間のLCCをトータル出していて、50年間で効果を出すためにはこれだけの最低の費用が必要という額を算出しているので、逆にこの予算がつかないと、将来的な県の負担が何百億円と増加するという説明をして何とか乗り切る。将来を見越した計画というのを数字として出していくというのは非常にいいと自負している。



青森県議会での概要説明、質疑の様子