

土木森林環境委員会会議録

日時 平成29年3月8日(水) 開会時間 午前10時01分
閉会時間 午後1時52分

場所 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

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 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 兩宮 一彦
治水課課長 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7号 山梨県特別会計設置条例中改正の件
- 第8号 山梨県手数料条例中改正の件
- 第31号 林道事業施行に伴う市町村負担の件
- 第32号 急傾斜地崩壊対策事業施行に伴う市町村負担の件
- 第33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

(調査依頼案件)

- 第13号 平成29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14号 平成29年度山梨県恩賜県有財産特別会計予算
- 第23号 平成29年度山梨県林業・木材産業改善資金特別会計予算
- 第24号 平成29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、いずれも原案に賛成すべきものと決定した。

審査の概要 午前10時01分から午後1時52分まで(午後0時7分から午後1時まで休憩をはさんだ)県土整備部関係の審査を行った。

主な質疑等 県土整備部関係

第13号 平成29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

(リニア中央新幹線建設工事発生土処分受託事業費について)

塩澤委員 おはようございます。きのう説明がありましたので、早速ということで、県土の10ページ、マル新のリニア中央新幹線建設工事発生土処分受託事業費です。先日の委員会のときに、小越委員からも話がありまして、かなり新規予算の話も出ましたけれども。改めてマル新ということで伺いたいと思います。

残土処分という受託事業ですけれども、改めまして、この事業内容を伺いたいと思います。

清水道路整備課長 ただいまの質問ですけれども、リニア中央新幹線の発生土処分受託事業ということで、リニアのトンネル工事で、早川側に出る発生土があるのですが、その処分費として、JR東海から受託しまして、早川・芦安連絡道路の早川側のほうの盛り土工事に有効利用しようというものでございまして、その盛り土工事を県が発注して施工するという内容になってございます。

なお、この盛り土工事については、これに関する費用について、JR東海の負担としまして、JR東海と今、合意がされているという状況でございます。

塩澤委員 JR東海からの受託ということで、今回この14億8,000万円余り、約15億円弱ぐらいですけれども、どういう内容の工事をするのか、改めまして。

清水道路整備課長 来年度、平成29年度の内容ですけれども、今年の秋からトンネル工事の発生土を受け入れるということで、その予定でございますので、まずは、その受け入れる準備工としまして、そこの付近の立木伐採だとか、工事用道路などの準備工に着手していきたいということが、まず1点あります。それに引き続きまして、盛り土の受け入れに必要な擁壁だとか、そういうものの構造物の工事を進めていく予定であります。

塩澤委員 早川・芦安の連絡道路ということですが、この工事の全体の計画というのは、どんなような計画でやっていくのでしょうか。

清水道路整備課長 この盛り土工事の全体としましては、早川側の盛り土工事について、約120万立米、立方メートルですね。120万立方メートルぐらいの盛り土を予定しております。この盛り土については、JRのトンネルの工事の搬出の工程に合わせて盛り土を行っていきたくて考えております。また、これに、この盛り土に要する費用としましては、約67億円を見込んでございまして、現在これがJRと最終調整段階であります。この議会が終了後に協定の締結をしていきたいと考えております。

塩澤委員　　この早川・芦安連絡道路というのは地元の人にとっても強い要望があったということですが、今後の見通し、どの程度でやっていくのかということをお伺いします。

清水道路整備課長　早川・芦安連絡道路の全体の計画ですけれども、これまでに測量とか調査を行いまして、ルート、道路の構造について検討を進めてまいりました。全体としては約4キロの計画でありまして、今回のこの盛り土区間以外に、早川を渡ります橋梁が約140メートルで、そのほかには3.5キロのトンネルなどを計画しております。今後、柱とかトンネルの詳細な調査などを行いまして、事業費、事業期間などを精査していきたいと考えておりまして、JRのトンネルの工事の搬出状況、それに伴いまして、その盛り土の進捗状況を見ながら橋梁もしくはトンネル工事というものに着手していく予定と考えています。

塩澤委員　　安全に工事を進めてもらいたいということと、あと中部横断道で有毒物質というか、そういったものが出て、工事のおくれが出たというような件もありました。当然、そのトンネルを掘ると、また何が入っているのかわからない部分があるかと思えますけれども、そういったときの対応は、どのようにされているのか。

清水道路整備課長　自然由来の有害物質というか、そういう重金属みたいなものが出たときには、盛り土の我々がやる工事のほうには受け入れないということで、今それを協定の中に盛り込むということで、それも最終調整段階ではありますけれども、協定の中に盛り込んでいこうと思っております。

塩澤委員　　いずれにしても工事がうまく進むようにということをお願いしたいと思えますけれども、この件について、もう1点、JRが山梨側に残土処理をやっていたと思うんですけれども、山梨側に処分する量というのは、この計画によって大体どのぐらいが見込まれているのか、わかりますでしょうか。

清水道路整備課長　私たちが今つかんでいる情報としましては、南アルプストンネルと、もう一つ、こちら側に巨摩トンネルというトンネルがあるようですけれども、そのトンネルから早川町側に発生する掘削の残土といいますか、発生土は、約330万立方メートルと聞いてございます。その330万のうち、ここに120万立米、あと既に処理場として搬入しています塩島というところの残土処理場もあるんですけれども、そこと2つで、おおむね半分。その330万のうちの半分程度については処理できる見込みと聞いておりまして、残りについては早川町内もしくはその近隣で今、検討を進めていると聞いております。

大久保県土整備部長　今、道路整備課長の挙げた数字の中で若干、私の承知している部分と違うところがありますので。早川・芦安連絡道路については120万立米でございます。今のところ、塩島は5万立米と聞いていまして、330万立米に対して120万立米が早川・芦安、5万立米が塩島ということで、半分までいっていないかなと。330分の125と承知しています。

塩澤委員　　JRも処分がなかなか厳しい部分もあるかと思えますけれども、今回のものは有効に活用した事業だと思えますので、そのほかに、また有効なものがあるかどうかはわかりませんが、そういったものを積極的に活用してもらいたいと思えます。

(基幹河川改修事業費について)

次に、県土の24ページ。基幹河川改修事業費について伺いたいと思います。大雨が降ったりして、堤防が決壊するというようなことが全国的にも散見されますけれども、基幹河川改修事業ということで、大きい河川の改修ということだと思いますけれども、そういった災害等に対しての、この改修事業の取り組みについて、どのような観点でやっているのか、伺いたいと思います。

鶴田治水課長 全国各地で豪雨が頻発、激甚化していることに対応するため、本県ではハード対策及びソフト対策を一体として取り組みを進めております。ハード対策といたしましては、これまでに浸水被害が発生した箇所や、堤防が決壊した際に深刻な被害が想定される、特に中央市の鎌田川などを中心に河川改修を進めるとともに、これは基幹河川改修事業の中ですけれども、特定構造物改築事業といたしまして、河川管理施設の計画的な老朽化対策にも取り組んでおります。またソフト対策といたしまして、県内各地の雨量、また河川の情報等をリアルタイムで提供する総合河川情報システムの更新とともに、市町村が改定するハザードマップの策定支援、またホットラインの運用など、住民の避難に資するような取り組みも行っております。

塩澤委員 いろいろお答えいただき、ありがとうございました。今、鎌田川という話が出ましたけれども、私の地元も鎌田川が通ってしまっていて、下流のほう危険だということで、整備していますけれども、期間が長くて、なかなか進まないという状況を聞いているのですが、早く仕上がらないと、ほかのところに工事が回ってこないというようなことも言われますが、鎌田川の整備状況というのは、どういう状況でしょうか。

鶴田治水課長 鎌田川の改修につきましては、区間といたしましては笛吹川の合流点から、上流は中央道までの6.9キロメートル区間ということで、この間をリニアの開業までに完了させるよう今、予算を重点化して整備を推進しております。整備状況でございますが、平成29年度末の事業費ベースといたしまして、約75%の進捗を想定しております。

塩澤委員 もうちょっとで、75%というと、あと何年ぐらいかかるのか。

鶴田治水課長 リニアが平成39年に開業しますので、それよりも前に完了させたいと思っております。

塩澤委員 なるべく早くといっても、やっぱりお金の問題もあると思いますが、鎌田川の上流のほうも、直さなきゃいけないところがあると思います。そういったところも、基幹河川事業だと思うんですね。危険な状況のところも散見されますが、そういったところに対しては、下流で長くかかると上流へ来ないという状況も聞いていますので、その辺はどう考えているのでしょうか。

鶴田治水課長 鎌田川につきましては、現在進めております中央道下流の改修を最優先で実施しております。中央道の上流につきましては、その改修が完了した後の課題だと考えておりますけれども、実際に護岸等が傷んでいる箇所が見受けられるということですので、その損傷の度合いとか、周辺の状況などを踏まえ、順次、修繕の工事をやっております。

塩澤委員 修繕の工事ということで、地元から、鉄の矢板ですか、が相当ひどくなっているという状況も聞いていますので、ぜひ計画的にやってもらいたいと思いますがどうでしょうか。

鶴田治水課長 その下流の改修が終わった後に、中央道から上流の部分についての、どのように取り組んでいくかというところを検討するわけですが、実際に改修が必要なのか、修繕が必要なのか、また改修する場合には、特に昭和町などでは市街化が進行しておりますので、河道の拡幅以外の、例えば調整池を設置するとか、そういった手法も選択肢の一つと考えておりますので、今後の事業のメニュー、また地元の皆さんの御意見もお伺いしながら、現実的で実効性のある手法を検討していく必要があると考えております。

(リニア中央新幹線建設工事発生土処分受託事業費について)

白壁委員 ちょっと素朴な質問していいかね、わからないので。リニアの件。総工費は67億円で、トンネルから、橋から、盛り土から、全部67億円でやるということですね。

清水道路整備課長 67億円というのは早川側の盛り土工事に関する費用でございます。それをJR東海のほうから費用負担いただくということで、総工費については、そのほかに橋梁、トンネルの工事費が加わってきますけれども、まだ今そのところは詳細な設計やっていないので、今ここで発表できるような事業費はわからない状況です。

白壁委員 そうすると、これは県費を、どのくらい投入するんだろう。この事業というのは当時、南アルプス市長だった中込さんとか、今現職の桜本県会議員とか、当時の斎藤県会議員とか、防災上必要ですよと。それともう一つは、観光的に必要な道路だよということだったんですね。だけど、当時考えると、なかなか莫大な予算がかかる。だから、できない。答弁は、検討しますとか何とか逃げていたんだけど、事業はできなかったんだよね。そこにたまたま残土処理が必要なりニアの事業が来て、じゃあ、それを受け入れましょうということになった。

こういう事業をやるときには、これは国補の対象になるの。

清水道路整備課長 国補の対象になります。

白壁委員 ということは、よくわからないけど、例えば立米2,000円として。ざっくり計算したら、2,000円として120万立米で24億。うまく持っていて、50%とか55%。50%ぐらい？ 国補は。そのくらい取ればいいところかな。となってくると、その残りの分が、トンネルが3~4メートル、そんなに断面が大きくなっていいよね。そうすると、道路構造令によっても違うけど、普通の道路で、我々が使っているようなところは、大体メートル200万円ぐらいですね。そうすると、それを計算して、あと橋が3~4億円ぐらいかかるかな。計算してそれをプラスしていくと、今までできなかったものが、県費は限りなく少ないものでできると考えていいのかな。

清水道路整備課長 今御指摘のとおりでございます。なかなか大きな規模の事業だったものですから、優先順位的には非常に難しかったところがありますけれども、今の

ようにリニアの残土処理を有効利用しながらできるということ、その部分の工事費が全てJRのほうからもらえるということで、そのコスト縮減ができるということから、今回の事業化に踏み切ったということでございます。

白壁委員 　　ちょっと前の議会でも話題になっていた、橋の補強というものは、どのぐらいかかるんだっけ。

雨宮道路管理課長 　17億7,000万円です。12月補正で8億6,000万円、残りの分の9億円強、9億1,000万円ぐらい、当初予算に計上してあります。

白壁委員 　　これは改修工事だから、補助事業になるんだろうね。

雨宮道路管理課長 　これにつきましては、県単独費で対応しております。

白壁委員 　　ということは、総額的なものからして、どのぐらいの県の負担になるんだろうといても、まだ今、詳細設計やっているからわからないよね。普通にいったらこんなものだけど、トンネルの断面が小さくなればとか、そのときの入札状況で、200万円が160万円が終わったところもどこか、松姫トンネルの方であったしね。そうなってくると、よくわからないんだけど。

それにしても、どのぐらいかかるかということは、大枠はつかんだ上で、必要な道路なんだけど、そのままいってできなかつたところが、たまたま運よくと言ったら失礼だけど、有利な補助事業であったり、有利なものが出てきたから、これに取りかかった。こういうことだから有利なんだよという根拠というか、数字的なものというのは、まだ押さえられないかな。今言っちゃだめかもしれないし、押さえられないよね。

ということで、今言ったように、道路管理課の橋梁補修は真水で県費。でも、それに対するJR東海の補償も来るよね。

雨宮道路管理課長 　はい。17億円のうちの89%をJR負担で行っています。

白壁委員 　　ということで、これも89%、約10%程度のものでおさまる。なおかつ、今回の事業も、今、立米当たり幾らなの。運搬は関係ないよね。処理費だけだね。幾ら見込んであるんだ、こっち、JR東海。

清水道路整備課長 　運搬も含めた盛り土の工事費として67億円を今見込んでおります。

白壁委員 　　そうじゃなくて、いや、我々のところへJR東海が持ってきて盛り土するじゃない。盛り土するというか、持ってくるじゃない。それを我々が工事をするわけだね、県が。JRがやるわけじゃないよね。工事代行だね。という、そのときの処理費というのは、JR東海から幾らもらえる予定？ 立米当たり。それも出ていない。出ていなきゃ計算できないと思うけど。

清水道路整備課長 　JRが持ってきたものを、うちのほうで盛り土として路体を構築していくのにかかる費用として今67億円ということで見込んでおりますので、立米でいくと5,000円程度になるのかなとは考えておりますけど。

白壁委員 　　そういう意味じゃないんだけど。要は今、総額が多分100億円ぐらいいくのかな。そうすると国補事業で、うまく持って行って55%とか、まあ、50%

ぐらい見ておこうかと。そうすると、50億円の部分でJR東海から幾らもらえると。もしくは我々が、純粹に残土を持ってきたときにはこれだけかかるところが、JR東海のものを使うから、これだけ安くできる。だから、こうなるということが、いわゆる理論武装じゃないけど。理屈的に、この道路は普通できないけど、こういうことをすることによって県費を限りなく少なく投資して、防災的にも、観光的にも、地域の振興的にも必要な道路ができるんだということなんだ。この理論武装がしっかりできていないと、ああじゃない、こうじゃないって、橋がこうだの、ここのところどうするだとかという話になってしまうよね。それをしっかり理論武装したほうがいいたろうと。総体的にまとめられるかな。

清水道路整備課長 全体としての事業費が、まだ詳細設計が終わっていないものですから出していませんけれども、トンネル工事費、あと橋梁の工事費については、通常の国補事業として県のほうで行いたいと思っております。あと、それにつながる、今の盛り土区間についてですね。そこにリニアの残土を有効利用して、その部分の道路改良事業が全てJRの負担でできると考えております。

先生のイメージが、全体が67億円というふうに、じゃないんですか。

白壁委員 盛り土の部分だけだ。

清水道路整備課長 ということなので、事業全体としては、この盛り土の67億のほかに橋梁の工事、あとトンネルの工事というものの事業費がかかってくると考えております。

白壁委員 例えば、そのところの残土処理、今、富士北麓のほうも残土処理場をつくって、捨て場がなくて困っているから、これから動くところなんだけど。こういうときには、例えば山があれば、そこには立木があります。立木の補償があります。伐採は、それはこっちでやるんだけど、その補償もあります。でも、それだけじゃなくて、じゃあ、それをするためには、さまざまな作業道も必要です。もしくは取りつけ道路も必要です。そういうものをつくっていくための費用というのは当然、向こうから来なければならないと思うんだけど、それを合わせていって、この15億円が出て、それが67億円になるの？ そういうものを合わせていくと、そのぐらいになって。

だから、こういうことを今までできなかったものが、今回たまたま運よくこういうものが来たんだから活用することによって、こんなに必要なものが安くできるんだよということを、ちゃんと言わなきゃだめだと思う。

清水道路整備課長 トンネルと橋梁以外に、今の取りつけ道路部の盛り土工事ということで、67億円分が今回は、今までの事業費よりも安くできると我々は考えております。

白壁委員 それ以上聞くと、ちょっとあれだから、もうそのぐらいでいいや。

(やまなし建設産業活性化支援対策費について)

水岸委員 県土の7ページの中ほどにあります、未来を支える建設業就業促進事業費について伺います。建設業の就業者数は年々減少傾向にあると思いますけれども、他の産業に比べて高齢者の割合が高い一方、若年者の割合が低く、高齢化が進行していることから、次世代への技術継承のためにも、若年労働者の確保・育

成が大きな課題であると思いますけど、この事業はどのように取り組んでいくのか、まず伺います。

宮阪建設業対策室長 防災・減災対策やインフラの老朽化対策の中心となる建設業を担う人材を確保・育成するため、大学生などを対象とした建設業インターンシップの実施に加え、新たに高校生等を対象とした資格取得のための講習会を開催してまいります。

水岸委員 高校生を対象とした資格取得のための講習会を開催するとのことですが、どのような内容に取り組むのか伺います。

宮阪建設業対策室長 建設工事の適正な施工を確保するため、建設業者は一定の資格を要する技術者を工事現場に配置する必要がありますが、その資格を取得できる2級土木・建築施工管理技術検定試験の受検年齢の下限が高校3年生から高校2年生に引き下げられたことから、高校2年生などを対象に、検定試験合格のための講習会を開催するものであります。このように高校2年生からの資格取得を促すことにより、建設業界への就職の動機づけが図られるものと考えております。

水岸委員 担い手確保のためには入職者をふやす取り組みに加えて離職者を減少させる対策も必要だと思っておりますけれども、その辺はどのように取り組んでいくのか伺います。

宮阪建設業対策室長 委員御指摘のとおり、担い手確保のためには建設業への若年労働者の定着というのも重要でございます。このため、建設業に従事する若手技能労働者を対象に、不整地運搬車や小型移動式クレーンの運転など、建設現場で求められる技術・技能を習得するための取り組みを進めてまいります。

(甲府駅南口駅前広場管理費について)

皆川委員 県土の39ページ、甲府駅南口駅前広場管理費についてですけれど、まず、駅前広場という概念ですが、南口の駅前広場という、想像して、バスが通っているところとか、信玄公銅像があったり、その手前に一般車が通る道路がある。どの辺を指して駅前広場と言っているのか。

望月都市計画課長 今回ここで定義させていただきます、この駅前広場管理費で言うところの駅前広場というのは、まず東側は一般車ロータリーと、それから中央部に一般車の待機場を含んだ一般車ロータリーの部分、それから、その地下にあります地下駐輪場の部分、そして、その東側になりますけれども、信玄公広場、そして公共交通ロータリーとして使っておりますタクシー乗り場、それからバスの乗り場を含んだ公共交通ロータリー、それから、さらに東側に行きまして、位置づけは歩道ということになっておりますけれども、広場の形になります、山交百貨店までの間の広場。この部分を一応、駅前広場と言っております、平和通りを北進してくる県道が、共立病院のほうへ向かっていく道路もありますけれども、あの道路は、あの道路区域という形の中で、駅前広場には含んでおりません。

皆川委員 結構広い範囲で広場という概念で言っているわけだね。この広場に今度は、ここに書いてありますけど、管理費というのを新たに設けたわけですけど、これを予算化したんですね、管理費ね。これ、どういうことで予算化したわけ？

広場管理費。

望月都市計画課長 今回の駅前広場の再整備事業によりまして新たに整備しました、先ほども申し上げましたけれども、一般自動車待機場、タクシーの待機場、それからバスの乗降場につきましては、使用料を徴収することとしております。この使用料を駅前広場の維持管理費に充てることによりまして、安全かつ快適に利用できる施設として広場利用者に還元することを目的としたものでございます。本年夏ごろに駅前広場の全面供用開始を予定しておりますので、平成29年度から広場管理費として計上させていただいたものでございます。

皆川委員 今まで、この広場というものに対する管理費というのは、どういう形で予算化していたんですか。ただ使用料を徴収して、そういうものを充てると、そういうこと？

望月都市計画課長 これまで、この駅前広場を管理するための、こういった管理費という費目は持っておりません。

皆川委員 ないよね。

望月都市計画課長 はい。これまで、従前の駅前広場の維持管理については、清掃業務ですとか、あと植栽業務、木とか植え込みなんかの管理業務、こういうものが中心でございました。こういうものについては、県単独の街路事業費等で対応してきたということが実態でございます。

皆川委員 じゃあ今回は新たに管理費という名目で予算化したということですね。この使用料というのは具体的に何だろう。タクシーの、駐車場のタクシー業者からもらったりするのかな。バス等は。教えてくれる？ 具体的に。どういうふうに使料取っている。

望月都市計画課長 まずバス乗降場の使用料につきましては、公共交通ロータリーを使用している山梨交通、富士急行、それから山梨タウンコーチですね。それから高速バスとして入っていただいている京王とか、こういった実際に使っているバスの事業者の方たちからいただいております。

それからタクシー待機場につきましては、先ほど駅前広場の範囲として言い落としてしまいましたけれども、駅前広場からちょっと西に離れたところに新たにタクシー待機場というものを設けて、現在はショットガン方式というような形で、タクシーがあそこへやってくるような方式をとっておりますけど、そこも含めて、実際に南口のタクシー待機場を使うタクシー業者のそれぞれの会社ですね。例えば貸切さんですとか、舞鶴タクシーですとか、そういったそれぞれの会社の方たちから、実際に駅前に入ってくる台数というものを申請していただきまして、それに見合ったお金をいただいております。

それから一般自動車待機場につきましては、一般車ロータリーの真ん中に駐車スペースというものを設けておりますけれども、そこを利用する方たちから、30分間までは無料ですけれども、30分以上利用する方たちには30分ごと500円という料金を課して使用していただいているのが実態で、これらをおわせて使用料という形で徴収させていただいております。

皆川委員 わかった。

(道路事業費負担金について)

山田(七)副委員長 県土の12ページの道路事業負担金の件について、お伺いいたします。この負担金の内訳の中で、新規で事業費が330億円、県負担金が62億7,000万円。この工事について、どのような工事なのか、お伺いいたします。

丸山高速道路推進課長 新設でございますが、中部横断自動車道の負担金でございます。全額330億円の事業費に対しまして、県の負担金が62億7,000万ということで、中部横断自動車道の建設費用でございます。

山田(七)副委員長 今まで中部横断自動車道の工事、ずっと続いているんですけども、この新規になった内訳というんですか。どういう工事に対して、この新規になったのかを、ちょっと教えていただきたいですが。

丸山高速道路推進課長 この区分のところの新設というのは、新たに道路をつくるということでございますので新設という表現をしておりますが、この内容につきましては、現在行っております中部横断自動車道の建設工事を指しております。

山田(七)副委員長 いずれにしても、山梨から静岡までつながるといえるのはできているんですけども、それが何で、この新設という項目になったのか。その理由を教えてください。

丸山高速道路推進課長 この区分につきましては、今までも新設という形で表現しておりますので、特に今年から新設になったということではないということでございます。

山田(七)副委員長 よくわからないですけども。いずれにしても、中部横断自動車道の工期が延びて、それに対する負担金が出てきているというところだと思うんですけども、これだけの県が負担をしているということで、この工事に対する県の国に対する管理体制というか、そういうのはどうなっているのか教えていただきたいんですけど。

丸山高速道路推進課長 工事の進捗状況につきましては、県の私どもと甲府河川国道事務所のほうで適切に情報を交換する中で逐次、国土交通省から県のほうには情報をいただいているという状況でございます。

山田(七)副委員長 そうは言うけれども、国の事業に関して県が2割負担しているという中で、ある程度工事の進捗なり工事について、県が国にいろいろ言えると思うんですけども、そういうことのかかわり方というか、そういうのはどうなんでしょう。

丸山高速道路推進課長 県のかかわり方と申しますが、本線工事については、国土交通省から、先ほど申しましたとおり、県に適宜情報をいただいています。あと、県で施工しているインターチェンジの工事等もございますので、そこは国のほうと協力、連携しながら工事を進めているということでございます。

山田(七)副委員長 そうは言うけども、この2割負担しているという中で、情報をいただいているという話なんですけれども、じゃあ、適切な情報だったから、延びましたよ、ああ、そうですかと、その程度のやりとりなんでしょうか。

丸山高速道路推進課長 県といたしましては、中部横断自動車道につきましては、非常に県民の期待が高い道路でございますので、1日も早く開通をしていただきたいと思いますということで、事あるごとに国のほうにお願いしておりますし、工事の進捗についても、国のほうからできるだけ情報をいただく中で、県が協力できるところについては協力し、国土交通省のほうにお願いすることはお願いいたしまして、工事進捗を図っている、お願いしているというところでございます。

山田(七)副委員長 新聞報道でしか私もよくわかりませんが、この県の負担金というのに関して、国に対して軽減していただくかと、そういう対応はしているのでしょうか。

丸山高速道路推進課長 国のほうに対しましては、先月と12月とか、あと事あるごとに知事等が国土交通省のほうに参りまして、国の幹部に対しまして、コスト縮減等をお願いしているところでございます。

山田(七)副委員長 最後ですけれども。いずれにしても、この中部横断自動車道に関して県が2割を負担していくという中で、やはり早期完成ということで、しっかりと県が工事の中に入って、ある程度国に対していろいろな意見を言いながら、早期の実現というものを果たしていただきたいと思いますけれども、これからの県の対応について、お伺いいたします。

丸山高速道路推進課長 県といたしましては、1日も早い開通を目指しまして、地元の自治体とも連携しまして、国のほうに協力できるものは協力しまして、できるだけ早い開通になりますように努力してまいりたいと考えております。

(道路事業費負担金について)

白壁委員 関連して聞きたいんですけど、一般国道なんか、県内の普通の道路もそうだけど、これ、何かルール分みたいなのがあるのか。例えば負担金についての。高速道路の場合のルール分は何%とか、国道の場合のルールは何%ってあるのかな。

丸山高速道路推進課長 中部横断自動車道につきましては、新直轄方式ということでございまして、基本、事業費の4分の1が地元の県負担ということになってございます。

白壁委員 というのが、いわゆるルールなんだね。当時、横内知事が1期目に上がったときに、総額があって、そのうちから150億円ぐらい交付税でバックしてもらうなんて約束したよね。それによって、今まで他県ではないような、極めて有利な自動車道になったんだよね。当初、幾らで、どのぐらいやったかというのが、わかるかな、わからないよね。わかったら、ちょっと。当初幾らで、そこからこのぐらいの金額が、バックで150億円ぐらいだと思うんだけど。わかるの？

要は、国交省のルールが決まっていて、負担がある。なおかつ新直轄で、これだけの工事費があって、それで、お願いして、たしか百数十億ぐらいの、そこでは出すけど、後年度還付の形、交付税でバックしてもらおうような形になったんだよね。そうだよ。

だから、こういう有利なものでやっているから、おくれてもしようがないじゃないかとは言わないんだけど、こういう有利なものを限りなく使っていると

ということで、何かそういう規則的なものの説明を少しお願いできれば、なんて思って。ちょっと関連したんだけど。

この時の総額が幾らぐらいだったか、わかったら教えてください。もう忘れてしまったので。

丸山高速道路推進課長 その当時、財政課の出した資料がございまして、そのときの資料によりますと、県の支出額が379億円というのがありまして、そこからいろいろな交付税措置がされると実質的な県負担額が約177億円というのがありまして、そのときに交付税の関係の新たな特例措置が適用されるということになりまして、その177億円が実質的な県負担ということで32億円になるという資料がございまして。

白壁委員 情報は密に交わしながら、要求すべきものはしっかり要求して。ルール分だからといって、もしかすると交付税みたいなウルトラCができるかもしれない。何かうまく皆さんの力で頑張っていていただきたいと思います。難しいよね。だけど、そういうことも考えていかなきゃだめだということだよ。努力してもらいたいと思うけど、どう？

丸山高速道路推進課長 県といたしましては、コスト縮減等、今後も国土交通省に要求して、1日も早い開通を目指してまいりたいと思います。

(道路事業費負担金について)

小越委員 引き続きまして、中部横断自動車道ですけど、それ開通が延びたことによって県の負担がふえると言われてはいますが、来年度予算の62億円の中に、工期が延びたことによってふえた分が入っているのか、それは幾らなのか、教えてください。

丸山高速道路推進課長 これまでの中部横断自動車道の28年度までの事業費のトータルが約1,654億円ございまして、来年度は330億円ということで今、県予算上はなっておりますが、それを足すと、約1,984億円ぐらいになります。これまでの増額する前の総事業費は2,004億円ございまして、来年度予算の事業費までについては、増額は入っていないというような形には予算上はなっております。

小越委員 じゃあ工期が延びたことによって増額する部分は、今回は新年度予算に入っていないくて、それは多分、次の補正なり、次の次の予算上にのってくるかもしれないということによろしいのでしょうか。

丸山高速道路推進課長 これからふえる分につきましては、来年度の補正とか、30年度以降の事業費として入ってくると考えております。

(交通対策道路事業費について)

小越委員 次、県土20ページの交通対策道路事業費です。区画線のところを再三お願いしておりますが、来年度中に完了するという話だったんですけど、この事業費を見ますと、前年度の5億2,000万円が今回5億円になっているんですけども、県債が減って、県費が倍にふえています、前年度に比べて。多分、その起債を充てられる分と充てられないところで、きっと区分けがあると思うんですけど、歩道設置、交差点改良、道路標識、区画線も含めて、どのような

工事をするのか、内訳を示してください。

雨宮道路管理課長 交通対策道路事業費でありますけれども、毎年そうなんですけど、必要となる予算を積み上げて計上しております。この事業には、大きく分けると電線共同溝の整備、道路標識や区画線の整備、事故危険箇所対策、歩道設置、防護柵など合わせて5億25万8,000円を計上しております。

具体的に言いますと、電線共同溝の整備については国補で実施できない、対象にならない民地などへの引き込み線の補償に、全体の42%に当たる2億1,131万円を計上しております。次に道路標識や区画線の整備について、警戒標識や区画線の更新、補修に、全体の19%に当たる9,513万1,000円を計上しております。次に事故危険箇所対策として交差点の改良、路面表示や標識の設置などに、全体の24%に当たる1億1,933万7,000円を計上しております。あと歩道設置については、国補でできない小規模な歩道整備や補修に、全体の9%に当たる4,648万円を計上しているところであります。最後になりますけど、防護柵の整備、ガードレールなどの更新、補修に、全体の6%に当たる2,800万円を計上しているところであります。

小越委員 金額上は減っているけれど、前年度並みに事業箇所、それからキロ数ですね。それは確保したと。それが前年度よりふえているのか、減っているのか。そこはどうでしょうか。

雨宮道路管理課長 前年度と比較しますと3,000万円程度、事業費として減っているんですけども、これは今年度、先ほど説明しました電線共同溝分がおおむね3,000万円ということで、あとのものについては前年度並みと予算計上してあるところであります。

小越委員 必要なところは補正予算もつくって、直ちにやっていただきたいと思います。予算は減っているけど、ちゃんと確保できるということで少し安心をいたしました。

(県単河川維持修繕費について)

それから25ページ、県単河川維持修繕費。県で管理する河川施設の修繕・改築、倒木伐採、堆積土の除去ですけれども、前年度に比べて2,000万円、少しですけどふえております。県単の河川維持のところ、要望に対して6割しか実現できていないということは何回も答弁いただいたんですけども、2,000万円ふえたということで、どのくらい要望に沿うことができるのでしょうか。

鶴田治水課長 金額的には、4億8,000万円のうちの2,000万円ということで4%ほどになりまして、十分に地域の要望に対してお応えできる金額ではありませんけれども、地域からのさまざまな要望に柔軟に今対応するために、できるだけ少ない予算で地域の要望に応えられるようなことを考えながら対応していきたいと考えております。

小越委員 少ない予算で、どうやって対応するのか聞きたいんですけども。6割しか要望を実現できなかったのを、どのくらい今度ふえるんですか。箇所とか、キロとか、そういうことをしないと。せっかく2,000万円ふやしてもらった方がいいんですけど、要望がもっと多いんですね。堆積土、何とかしてほしい、

伐採してほしいというのは、各地域から、全県からかなり出ておりますので、これ、予算をもっと盛るべきだと思うんです。そうしないと、地元の皆さん、地域の皆さんが、自分たちでできるのは限りがありますし、こういうところにごそお金をふやすべきだと思うんですけど。2,000万円で、6割に対して7割ぐらいになるのか、いや現状維持ぐらいなのか、どうなんでしょうか。

鶴田治水課長 パーセンテージからいきますと、やはり数%というような形でふえるということでございます。

小越委員 それでは、やっぱり予算の要望に立っていないと思います。
県土23ページの治水課のところでは河川堤防除草費というのがありますよね。これ、ここはまた別、今のところは違うと思うんですけれども、この河川堤防除草費というのは、どういうところに充てるんですか。

鶴田治水課長 この河川堤防除草費につきましては、河川の堤防ののり面の除草に限定をしております。こちらの河川維持修繕費の中の除草もあるんですけれども、この除草につきましては、河川の中の草刈りに対応する予算ということになっております。

小越委員 河川堤防が9,600万円で、先ほどのところと比べて上手に使っていただきたいんですけど。皆さん要望が多いのは、河の中の立ち木の伐採、しゅんせつ、それを住民が皆さんやってくれと地域でやっているところもありますけれども、高齢化があったり、深い川であったり、とても大変です。とても自力で切るほどの木ではありませんので、ここはもっと予算をしっかりと確保していただきたいと思っております。

(都市公園管理費について)

それから、ちょっとわからないので。先日いただきました県土整備部が重点的に推進する事業費のインフラ老朽化対策の中に、小瀬スポーツ公園陸上競技場があります。それは、この都市計画課の39ページ、40ページに都市公園管理費の中で、小瀬スポーツ公園というので指定管理を出しているのがこのお金なのか、それとも42ページの都市公園建設費に入っているんでしょうか。これは、先日配られたインフラ老朽化対策、小瀬スポーツ公園陸上競技場と書いてあるんですけど、これはどのようなことに、幾らかけるのか、教えてください。

望月都市計画課長 まず老朽化対策にかかる費用でございますけれども、県土の42ページにございます都市公園建設費、7億1,000万円余の額を充てることにしております。この都市公園建設費につきましては、県でつくっております公園施設の長寿命化計画に基づく公園施設の更新あるいは改修、整備に要する経費として計上させていただいております。

今回、小瀬スポーツ公園の陸上競技場で行おうとしている対策につきましては、既にスタンド部分は昭和61年のかいじ国体のときにつくったものですが、スタンドを支えていますコンクリートの柱ですとか、あと、そのスタンドのコンクリートの状況がかなり傷んでおまして、主には防水対策とか、それからコンクリートの柱につきましては、やはりコーティングをして、コンクリートの剥離防止を図っていくということが中心になってまいります。ほかにも小瀬スポーツ公園、野球場等についての整備もありますけれども、合わせ

て約3億円ほどの予算を考えているところでございます。

小越委員 小瀬スポーツ公園の陸上競技場、そこで、サッカーの試合もやっていると思うんですけども、ここの小瀬スポーツ公園に今回だけでも3億円の維持管理費がかかると。これから、この小瀬スポーツ公園陸上競技場、毎年どのぐらいの維持管理費をかけていくんでしょうか。

望月都市計画課長 今回のコンクリートの剥離防止対策ですとか、防水対策工事ということは、建設以来30年以上が経過した中で、長寿命化を図るための対策として施工させていただくものでありまして、全体では今年度3億円のうち1億円か2億円を陸上競技場の補修にかけていくわけでございますけれども、それを二、三年かけた後は、しばらくはまた、こちらに改修工事という形でお金をかけていくことにはならないと考えております。

小越委員 ここではやりませんけれども、小瀬スポーツ公園にも、やっぱり維持管理がしっかりかかっていくわけですし、ここを潰すわけにはいきませんので、総合競技場のことは、この小瀬スポーツ公園のことも検討すべきだと私は思っております。

(リニア中央新幹線建設工事発生土処分受託事業費について)

最後に、先ほどお話がありましたリニアの残土処理の話です。県土10ページのリニア中央新幹線発生土処分受託費ですけども、先ほど塩澤委員、白壁委員の話聞いて思ったんですが、平成26年度公共事業事前評価調書というのがありまして、そこに早川・芦安連絡道路というのがあります。事前評価なんですけども、第二期チャレンジ山梨行動計画の中で、平成23から26年に位置づけると。この背景の中に、先ほどお話がありましたように、災害の立場、それから観光のこと、そして、また建設コストについては、リニア建設工事の発生土を盛り土材料として有効活用することで削減を図ることとしたと、平成26年度の公共事業事前評価調書に書かれております。その中で、整備内容と整備料として、総事業費は書いてあるんですよね、ここに80億って。80億円。国費32億5,000万円、10分の6.5、県費17億5,000万円、10分の3.5、その他3億円で書いてあって、年度別整備内容の中で、平成26年度には測量設計、27年度道路改良工事となっているんですけど。先ほど総事業費はわからないとおっしゃったんですけど、先ほど67億円を充てるとなると、この80億の総事業費から67億円を引いて、残りの約13億円ぐらいでやるということですか。

清水道路整備課長 公共事業の事前評価書のときには、これ、まだ特に地質調査とかそういうものがない段階での、本当に机上での概算の工事費を算出したものでございまして、そのときのトンネルにしても、延長も今変わってございます。地質調査の結果ですね。そういうことから言って、今から、ちゃんとした事業費を算出しなければいけないと考えています。当時のものでしたら、多分そのぐらいのものでできるんだろうとは考えておったところですけども、今回、もう1回、その事業費は全体を見直しているという状況でございます。

小越委員 それじゃ、事前評価やっている意味がわからないと思うんです。事前評価というのは幾らぐらいかかるか、費用対効果でも、B by Cは1.0を超えている、1.5を超えているとなっています。それは多分、この建設費が幾らかか

るから、それに対してどのくらい効果があるから、だから事前評価でいいでしょうとなっているわけですね。それを、今度変わったから、80億円じゃなくて幾らかかるかまだわからないから、事前評価をこれからするのですか。するとしたら、今幾らかかるかわからないのに、そのリニアの発生土を使って、この道路をつくるって、ゴーにならないと思うんですけど、いかがですか。

清水道路整備課長 確かに、このときにはそういう、まだ机上の調査の中で算出したものでございました。その後、当然、詳細な地質調査とかをやった中で、非常にまた難しい問題も出てきたという状況でございます。それを踏まえたところで、もう一度、これ、今いろいろ内容も変わってきてございますので、詳細な設計が出たところで、もう一度再評価といたしますか、この評価のほうにかけていきたいと考えてございます。

小越委員 難しいことが出てきたって、それは何ですか。

清水道路整備課長 地質調査の結果、地質が非常に悪い状況が出てきたという状況でございます。

小越委員 地質が悪いのが出てきたとなりますと、このとき平成26年度の事前評価の中では、平成26年度に既に測量設計して、環境調査をして、27年度からトンネル工事を始め、平成31年度、道路改良工事、ここで終わる。平成31年度に終わることになっているわけですね。でも、このときの事前評価のときには、80億円で、B b y Cが1.0を超えていると。費用便益は1.5を超えていると。走行時間も74億円だと。そういうふうに書いてあるんですけど。今度、その前に、地盤が弱くなってしまったとなりますと、80億円よりも事業費はうんと多くなるんじゃないでしょうか。いかがですか。

清水道路整備課長 多くなることも予想されますけれども、今のところ、まだ、その詳細な結果は出てございません。

小越委員 その詳細な結果がなくして、どうして事業を始めるのか、わからないんですよ。その詳細な結果。公共事業は、事前評価があって、費用対効果がどうなのか、どのくらいかかるのか。それがなくて、どうしてこれをやりましょうということになるのか。それは、ここにも書いてあるんですけど、先ほど白壁委員もありましたけど、リニアの残土が出てきたから、ちょうどよかったぐあいになっていると思うんですね。

このときにはリニア残土を有効に使うとありましたけれども、既に平成31年では完成することになっているわけですよ。もう図面も出ているわけですね。としたら、このリニアの残土待ちになってしまうことは、逆になるんですよ。リニア残土が本当にどのくらい出てくるのか、自費も出てくるのか、運べるのか、さっき言った重金属はどうなるのか、その処理はどうするのか。もっと費用がふえるかもしれない、そのときにはどうするんですか。リニア待ちなのか、そうじゃなくて、これをちゃんと推進していくのか、ちゃんと事前評価で金額出すべきですよ。そうじゃなかったら、この金額、妥当かどうかはわかりませんし、それでやっていいかどうかわからないと思うんですけど。少なくとも事前評価をしてから出すべきじゃありませんか。

清水道路整備課長 ええ。ですから、事前評価をしたところで調査を出していったという状況

でございます。調査は、ボーリング調査とか、そういう地質の調査をやったところ、非常に盛り土に適さないところも出てきたという状況で、今、JRの盛り土を受け入れようというところは、全て早川側でございまして、そこについては特に問題なく盛り土をもらえるということで、そこへの負担金は全てJRのほうからもらいたいということになってございます。

小越委員

このところに副次効果として、リニア中央新幹線の整備促進と書いてあるんです、平成26年のときにね。そうしますと、リニア中央新幹線のためにやるのか、それとも本来の目的である、この災害復旧と観光のところでやるのか。リニアの建設工事の発生土を使うがために、こうなってしまったとも見受けられるんですよ。幸運でラッキーだったかもしれませんけど。

そうしますと、私は、このリニアの残土が前提であるようなことは、いかなものかと思えますし、そもそも、この建設工事は、もう大分前につくってあるわけですから、しっかりと事前評価の金額を出して、そして皆さん、これでどうでしょうかと。それで、この金額がかかるけど、JR東海、どこまで出してくれるんですかと。それ交渉しない限り、この14億円が適切かどうかわかりませんので、私は、ここはおかしいと思います。最後、その見解だけ聞きます。

清水道路整備課長 早川・芦安連絡道路につきましては、確かに非常に事業効果の高い道路だと考えてございます。さっきの災害防止もそうですし、観光もそうですし、孤立化の防止にもつながるものだと考えていますので、事業効果が非常に高いので、確かにやりたいのですけれども、結構大きな事業費がかかってしまう。そこへリニアの残土を利用することでコスト縮減が図れるということから、リニア残土を有効利用し、その取り付け道路部の費用をJRが負担いただけるということでコスト縮減が図れたので、事業化を図ったところです。

特に詳細な今、設計をやってございますので、結果が出たところで、もう一度、再事業評価のほうはかけたいと考えてございます。

小越委員

済みません。じゃあ、事前評価はいつやるんですか。平成29年度中にやるのか。ここがない限り。だから、リニアのためにするのかというのは違うと思うんですよ。ここが、どこが最初の目的なのか、逸脱していくと思うんですよ。ちゃんと金は幾らかかるのか。それ脆弱な基盤だということは、もっとかかるわけですよ。80億円よりもっと。そのことをしっかり示していただきたい。だから事前評価は、平成29年度中にやるんですね。

清水道路整備課長 29年度中に再評価を受けたいと思っています。それと、脆弱な地盤のところは大規模な盛り土は避けたという状況でございます。

(県単河川維持修繕費について)

白壁委員

河川費、そんなに何%? 何%なんていうことで、どうするのかな。もともとピークから四十数%に土木費というのは減らされているよね。それが総体的なところで、やらなきゃならない工事もたくさんあったり。さっき小越委員が言ったように、我々のところにも川があって、できる限りのことは地元の業者にも手伝ってもらったり、クリーンアップ作戦をやったり、自分たちの手でやったり。業者が重機持ってきてくれるからね。協力しているんだけど、それでも、まだまだ要求は満たされていない。それ数%ということ、ちょっと問題なんだけど、実際に数%なのかね。だから頼んでも、やってくれないの

かね。

鶴田治水課長 4億8,000万円に対する2,000万円ということで、一気に極端に大きくふやすということはできませんので、徐々にふやしていきたいと考えております。

白壁委員 ということは、需要は満たされているという意味？

鶴田治水課長 地元の要望に対する対応については、100%はできておりません。

白壁委員 地元の要望が上がってきているのは、とりあえず2,000万円やるから、だから、それが数%というのか。そういう意味？

だけど、川さらいを、しゅんせつしてほしいとか言っても、木を切ってほしい、こんな大きな木があるから、自然発生的にニセヤナギだとか、アカシヤだとか、切りたいと言うんだけど、「済みません、何しろ河川費用というの、お金なくてですね」って、いつも言われる。じゃあ、許可だけ出してくれば我々するからと言うんだけど、そんなに全部できないよね。かといって、これ、河川費用ばかりの話じゃないんだよね。道路整備も、管理も、みんなそうよ。特に川の予算がなくてね。今年なんか、除雪の予算もないらしいもんね。それで、下までかかないで、5～6センチ残しておいて除雪なんて話も出たりね。この程度じゃ、少し置いておけば解けるから何とかしてもらえないかとかね。何か総体的な土木の予算が。生活に極めて密着しているところであって、年間には4千数百万人の観光客が来たり、我々の富士北麓なんて1,600万人も来るんだ。その人たちは雪なんかあると、びっくりしちゃう。河川もそうだけど、汚くてしょうがないわって。それが世界遺産なの。ちょっとひっかかるんだけど、数%じゃ困るね。

儉は美德なりなんだ。それは間違いない。儉約というのは美德なんだ、日本人としては。だけど、行き過ぎると雅道をやぶると言うんだよ。正しくなくなると言っているんだ。これ菜根譚だけど、言っているの。やり過ぎちゃだめなんだよね。これはしっかり土木の予算で確保しなきゃまずいね。

今いろいろ言ったけど、河川費用が極めて少ないようだけど、どうなんだろう。

鶴田治水課長 河川費用が少ないというのは、地元の要望に十分にこたえられないという状況があることは事実でありますので、極端に費用をふやすということは、なかなか難しいものですから、29年度につきましては2,000万円、少ないかもしれませんが、ふやしたという状況でございます。

白壁委員 アメリカのアダプト・プログラムとか、自分たちのところは自分たちで守ろう、自分たちで管理しようということもやっているんだよ。やっても足りないというのに予算をふやせないというのは、どういうことよ。何で予算をふやせないの。どうしてふやせないの。誰が悪いの。どうして予算をふやせないか言って。

鶴田治水課長 今回も、この維持修繕費をふやすために河川予算の県単河川改良を減らして、そっちのほうに振り向けたという状況でございます。

白壁委員 こっちを減らして、こっち持っていつているんだけど、それでも今度はこっ

ちが減ってしまう。財布の中身をでかくしなきゃだめだよ。これをふやさなきゃだめ。だから、さっきから言っているじゃない。生活に密着しているものだよって。かといって、野放図に予算をふやせとは言わないよ。めり張りをつけるんだけど、今まで100あったものは40に減ってしまっているんだ。だから、この前の新聞には、建設業の廃業が一番だって出ているんだよ。そればかりじゃないと思うけど。

ここをふやさなきゃだめなんだよ。本当に附帯決議でもつけて委員会送りたようなものだよ、ね。あまり言ってもしょうがないから……。部長だって困るわね。財政が悪いなんて言えない。

大久保県土整備部長 平成9年とか10年をピークに激減していった。右肩下がり、毎年5%ずつ、それ以上減ってきたということでございます。27年以降、ここで県予算として下げどまっておりますので、やっとなら先々どうするかということで、ちょっと先のほうまで見ながら検討できる段階になってきたんですが。

それで今、維持管理費でございますけれども、国のほうの補助制度というのは、通常の草刈りとか、そういったものは補助対象になっていない。側溝の壊れているのを直す、これが修繕ですね。側溝の、例えば泥を取るの維持と、こういうイメージでございますので、その辺の仕分けの部分が必ずしも鮮明でもないところもありますので、できるだけ私どもとしたら、国庫補助に採択していただけるように、これまでも維持修繕という部分で働きかけを要望してまいりましたので、できるだけ県単の維持の事業に充当できる額を確保するために、国庫補助のほうに、できるだけシフトできるものはシフトして。そうすると当然、予算的に事業費として膨らみますので。県負担が同じでも国庫補助費が採択されれば、全体的にも確保できると。これまでも、そういう動きはやってまいりましたので、引き続き、そういったことも考えながら維持費の確保。河川のみならず、道路の除雪とか、あるいは白線なんかも、それに該当するかと思いますが、そういったものを確保、引き続き努めていきたいと考えております。

白壁委員 財政当局対応は？ 県財政当局対応について。

大久保県土整備部長 29年度は、既にこういう形になります。来年度以降、また県の土木施設の状況を見ながら、やはり、例えば側溝、あるいは舗装が傷んでいるとか、河川の繁茂した木の状態が著しく悪いというような場合は、一昨年の12月の補正予算でも、あのとき10億円対応していただきましたので、そのような要望は引き続き、私ども県土整備部としてもやっていきたいとは思っております。

討論

小越委員 リニア関連の予算が入っております。先ほど言いましたけれども、リニアありきで進めていくこの公共事業を、事前評価もなく始めることに対しても反対です。また、新山梨環状道路、北部区間、東部区間、南部区間、全てリニアのためにつながるということになっております。リニア新駅アクセス道路の整備ということで、リニア頼みの公共事業だと思います。先ほど言いましたけれども、河川維持改修、そこにこそ一番お金を使うべきところなのに、大きな公共事業のリニアのためにお金を使うような、このような予算編成は、私は不適切だと思い、反対いたします。

採決 採決の結果、原案に賛成すべきものと決定した。

第24号 平成29年度山梨県流域下水道事業特別会計予算

質疑

小越委員 県土59ページ、富士北麓、峡東、それから釜無川の事業計画変更というのは、具体的にどういうことでしょうか。

久保田下水道室長 下水道事業につきましては、各御家庭の汚水を迎え入れるエリアを決めまして、そのエリアに対して管路施設等を配置して、処理場まで連れてくるという形で、市町村が行う事業とされております。流域下水道事業につきましては、その公共下水道で集めた水を処理場まで収集してまいりまして、処理場で一括して水を処理して、自然の河川に返していくという事業となっております。今回、公共下水道に係る市町村におきましては、下水道計画による汚水処理と個々の御家庭に処理施設を置いてきれいにさせていただく合併浄化槽、それ以外に農村集落排水事業等の汚水処理の幾つかのメニューを組み合わせ、市町村内の汚水をきれいにしていこうという計画となっておりますが、この役割分担の中で、下水道で整備する区域で少し時間がかかってしまうという部分につきまして、汚水処理の方法を個人が設置する合併浄化槽施設に切りかえるという計画の見直しを行いました。この計画の見直しを行いましたことに伴いまして、流域下水道として集まってくる水の量の変動をいたします。その変動した水に合わせて、処理場の能力であるとか、施設の大きさであるとか、そういうものを計画として位置づけ、今後の整備もしくは更新という中で生かしていくという前提となる下水道計画でございます。

小越委員 ということは市町村から流域下水に行く水処理の量が減るということ。市町村からすると、流域に流すよりも、合併浄化槽なり、それから農村集落排水事業のところでもやる。そうやってきますと、下水のこれからの整備、今やってきたものも縮小したり、今までつくったものが不必要になったりするということになるのでしょうか。

久保田下水道室長 まず処理施設につきましては、下水道法による認可という制度がございまして、5年ごとにエリアを拡大して、少しずつふやしていくという形となっております。当然、少しずつふやしていきますので、流れてくる水につきましても少しずつふやしていくということになります。下水道の処理人口を最初に設定したときに、100%の施設を処理場でつくるのではなく、認可区域というふうな徐々に拡大していく水量に合わせて設備を増設しております。全体計画では下水道の池が、例えば10個あったとしても、今現在では5個しかできていないという部分につきましては、残りの5個について最終的な計画人口、水量に合わせて、最終目標値を8個にするなり何なりという形で今回、変更を伴う見直しを行うものでございます。

小越委員 それに伴って、市町村が流域に払う負担金ありますよね。その金額は、これから減っていくのでしょうか、ふえていくのでしょうか。

久保田下水道室長 建設に係る市町村の負担金につきましては、施設を整備する大きさ、池の

数等が減ることによりまして、市町村の負担金は減るという形になります。一方で、今回の見直しにおいては、各市町村が抱えております合併処理施設等々がございます、そちらを下水道に振り向ける増加の部分もございます。それはプラスマイナスを計算する中で最終的な処理施設を決定するわけですが、その結果によって、施設が減れば負担金は減るという考え方で想定しております。

小越委員

市町村によっては、この流域下水の負担がすごく多くて、一般会計から入れざるを得ないというような状況も聞いております。今回、釜無川の、これから条例改正出ますけれども、葦崎などでは、この下水の料金が25%も上がるというような話も聞いております。市町村負担のところが大変になっていく中で、この間の下水の整備の仕方、それから負担金そのものも剰余金が出るのであれば、それを減額するということも含めて。ましてや、負担金を上げるなんていうことは認められませんので、私は、ここについては反対です。

白壁委員

また、その話も。都市計画法75条だっけ、受益者負担金というのは。何だっけ。あれは取っているところと取っていないところ、あるよね。把握しているかね。してない？ してなきゃいい。

まず最初にスタートしたのが50年の後半ぐらいで、大体調査始めたのが60年で、そのときに施設整備費としての負担金が多かったよね、当時は。今度その施設が大体償還したよね。今度は維持メンテナンス費用だよね。ということは、当初よりも負担金は減ってきているんだね。これからは維持だけど、今回みたいな塩ビライニングをかけたか、いろいろすると、多少はふえるかもしれないよね。合併浄化槽の持っているのよりも、そっちのほうが重要なんだよね。

もう一つは、受益者負担金を取っていないところは、今言うように、取っかえで起債をしているから、だから今、返済が大変なことになって、もう返済ピークというのは過ぎていくんだけど、やっぱり、そういう努力というのは必要なんだよね。今から、当初の頃から、どのぐらい減っているかってわかります？ わからないか。

そういう指導とかというのは県のほうは、お願いとかそういうの、しているのかね。

久保田下水道室長 お話がありましたとおり、建設当初においては、実際に何も使っていない状態で建設整備を行うということで、市町村のほうで整備をする際に負担をいただいていると。これにつきましては市町村の下水道事業債を起す中で、市町村の財政の中から出していただいているというのが1点ございます。

古いものでは、富士北麓流域下水道が一番最初に供用したわけですがけれども、そちらのほうにつきましては、施設整備は管路は100%完了し、処理場の池なり水処理、汚泥の処理なりに係る施設につきましては、現状では十分充足している状態で施設整備が済んでおります。そして供用後長期にわたっていること、それから硫化水素対策という形で長寿命を図りつつ、新たにつくり直すコストを、その修繕によって延命化することによってコストを下げるといった形の市町村への負担の軽減ということを図っております。

また一方で、供用開始いたしますと、処理施設を運用する際に、水をポンプアップする電気料であるとか、流れてきた水を処理するための薬剤であるとか、それにかかわる維持管理の職員であるとかいうものを含めまして、維持管理にかかわる経費は受益者負担ということになりますので、各御家庭から料金をい

ただいておるといふ形になっております。

下水道法では、流域下水道においては、その処理にかかわる経費は市町村に負担させるということとなっておりまして、あくまでも受益者に負担をお願いしているという現状でございます。この流域下水道の維持管理の財政計画という形で、次の議案のほうで詳しく御説明させていただきますが、それにつきましては、市町村の受益者からのいただいたお金を、県の処理として必要なお金という形で計上しており、これにつきましては最低限の料金であるということと、それからコスト縮減を既に図っていくということで、皆様方の御負担を軽減するような方向で進めていきたいと考えております。

白壁委員 都市計画法の受益者負担金だよ。両方だよ。使用料というのは受益者負担。こっちもあるんだよ。都市計画法の受益者負担金もプラスされなきゃおかしい。

討論

小越委員 先ほど申しましたように反対いたします。受益者負担金のプラスも入っておりますので。

採決 採決の結果、原案に賛成すべきものと決定した。

第8号 山梨県手数料条例中改正の件

質疑

山田(七)副委員長 二、三、ちょっとお伺いいたします。この条例の改正というのは、山梨県以外のところで、どこかやっているところはあるのでしょうか。

渡井建築住宅課長 これは法制度に基づく改正になりますので、全国的な対応になります。

山田(七)副委員長 全国的にやるのであればしょうがないですけども、この2,000平方メートル以上の非住宅だけのものということですから、倉庫や何かというものに適用されるということですよ。そこ、ちょっとお伺いしたいですけども。

渡井建築住宅課長 今、委員の御指摘のとおり、住宅以外の倉庫、工場等への適用になります。ただし、その点につきましては、先ほど説明した4つのゾーンに手数料が分かれておりまして、審査する内容も簡素化、あるいは手数料も低く設定しております。

山田(七)副委員長 今までの流れの中で省エネというのは本当に大事だと思うんですけども、倉庫とか何とかというのを建てるときには当然、天井もない、中に断熱材があるかといったら、外壁がむき出しと、そういうサッシも普通のサッシでということで、この条例が適用されることによって、今から、じゃあ倉庫を建てようかという企業とか、業者の方々が、厳しい中で今から、これまで以上に設備投資というものにお金がかかってきてしまいまして、そういうところに二の足を踏んでしまうんじゃないかなと思うんですけども。その辺、ちょっとお伺いしたいですけども。

渡井建築住宅課長 単純な倉庫の場合は、省エネ制度が基本的に求められませんので、適用除外になります。ただし、一部の建物の中に倉庫とか、あるいは事務室を抱えた工場とか、そういった機能もございますので、そういったものは今回の適用になると御理解ください。

山田(七)副委員長 わかりました。

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32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

山田(七)副委員長 この急傾斜崩壊対策に対して負担をいただくという中で、先ほどちょっとお話ししましたけれども、全国的にどういう流れになっているのか、教えてください。

武藤砂防課長 全国的な状況ですけれども、約9割の都道府県が市町村から徴収をしております。具体的な内訳ですけれども、全国の47都道府県におきまして、市町村から負担をいただいているものが42、あと都道府県の負担しているものが4、あと直接個人から負担をいただいているものが1という内訳になります。

山田(七)副委員長 市町村に負担してもらおうというこの流れの中で、2割というか、2割以内ですけれども、負担をするかといったら、その拡大的な解釈の中で、個人が負担をするというような多分、流れになってくると思うのですが。今、個人負担が1と言われましたけれども、そういう流れになる場合もあるということですか。

武藤砂防課長 先ほどお答えしました個人負担をとられているところは、大阪府が実施しております。これはもともと大阪府は、府が負担していたものを、平成27年度から個人負担に変えたと聞いております。ただ、本県の場合、個人負担をするということについては、負担金が多い場合など、そういった場合には事業の円滑な進捗に支障となるおそれがあるということを考えております。

山田(七)副委員長 今回、受益市町村が17市町村。今、県内で27市町村あると思うのですが、この2割、2割以内の負担によって、本当だったら来年度、工事をやる予定だったんだけど、負担があるからできないとかって、そういう市町村があったかどうか、教えていただきたい。

武藤砂防課長 事業の実施に際しましては、事前に市町村からいろいろな意見をお聞きしたり、要望をお聞きする中で、調整を図っておりますので、現在のところ、事業をやりたいのだけど待っているというような状況は見受けられないと認識しております。

山田(七)副委員長 最後になりますけれども、やはり、もう4年、5年ぐらい前になりますか、

集中豪雨が来たときの広島の土砂災害というのを、どうしても、やっぱり思い出してしまいますし、あのときも土砂災害の防止をやるという計画の中で、なかなか手がつかない前に土砂の崩落があって、尊い人命が何名か亡くなられたという中で、財政規模が小さい市町村なり、市町村が個人なりというところへ負担を求めていくのに当たりまして、今までに、じゃあ、やろうといった工事が、だんだん、だんだんおくれていく、スピード感がなくなっていくというような状況になった中で、最悪の事態になってしまうというようなおそれもあるんですけれども、そこら辺、今後の県の対応というのを教えていただきたいと思います。

武藤砂防課長 先ほど申しました大きな災害発生時の市町村の負担が増大するということに対してですけれども、災害の発生時におきましては、所管する施設ごとに、国とか、県とか、市町村、それぞれの役割分担があり、復旧対応を行うこととしております。こうした中、急傾斜地の崩壊の対応につきましては、施設の整備に際して市町村に負担金の持ち出しが役割としてあるということを御理解いただく中で、対策の工事が早期に、また着実に進めるよう、これまでと同様に関係市町村と調整と連携を図って、できる限りの対応をとっていきたいと考えております。

討論

小越委員 先ほど山田副委員長からもありましたけど、私はこれ、市町村が負担をすべきではないと思いますので、これには反対です。

白壁委員 公共でやらなければ個人でやらなきゃならない。これは個人に負担を強いる、押しつけることになるから、公共で限りなくやっていただく。そのためには、この予算を通さなきゃならない。この条例を通さなきゃならないから、この条例は妥当なものだと考え、賛成討論とします。

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33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

小越委員 まず7ページの受益市町村の、それぞれの接続率というか、下水がどのくらいつながっているのか、お示してください。

久保田下水道室長 まず釜無川流域下水道関連の葦崎市、南アルプス市等の7市町につきまして、葦崎市につきましては、普及率で63.8%、接続率は89.4%でございます。平成28年3月31日現在ということで、1年前の数値でございます。南アルプス市につきましては、普及率45.3%、接続率が85.3%でございます。甲斐市につきましては、普及率が73.8%、接続率が83.2%でございます。中央市につきましては、普及率が70.3%、接続率が88.5%でございます。市川三郷町につきましては、普及率が83.1%、接続率が80.5%でございます。富士川町につきましては、普及率が76.9%、接続率が87.1%でございます。昭和町につきましては、普及率が78.6%、接続率

が92.6%でございます。流域下水道の全体といたしまして、普及率は65.1%、接続率は85.9%という平均値となっております。

小越委員 ばらつきがあるのですけれども、ばらつきがあっても一律63円にするということでしょうか。

久保田下水道室長 流域下水道の財政計画につきましては、現状の実績の水量に加えまして、来年度以降、整備する目標値、それから普及を促進させ接続を促進させる目標値を加えた形で、各市町村が計画値としての水量の計算をしていただいております。その市町村の計画に基づきまして、県は維持管理に必要な費用として総額を設定し、それを割り戻しているという状況ですので、普及率や接続率に関係なく、一定の金額として単価を設定してございます。

小越委員 普及も低いんですが接続が9割いっていないような状況、80%台ですけれども、それがどうして接続されないのかというのは、県としては、どう考えていますか。

久保田下水道室長 まず普及につきましては、下水道につなげることができるエリアが拡大するごとに整備をし、投資をすれば、どんどん広がっていくということで向上が図られます。接続につきましては、各御家庭の御事情ではございますが、高齢化が進捗をされていて、なかなか年寄り2人ではつないでもというふうな御意見があったりだとか、各御家庭の敷地が、下水道管が入っているところから、かなり下がっていて、つなぐまでに、敷地内での経費がかかるであるとか、それぞれの御事情がございまして、これにつきましては、その御事情がある部分を市町村で融資をしたりとか、補助を使ったりとかいう形で低減をさせるような努力はしておりますが、なかなか、どうしても何十万、100万近くのお金がかかるということで、設備投資の思い切りが、ちょっといかないという御事情があるように聞いております。

これにつきましては、それ以外の、もっと低減できる方法があるのではないかという形の中で、全国調査をした資料等がございまして、昨年9月に市町村の担当者会議を設定いたしまして、その紹介をしたところですが、今後もそのような努力を重ねながら、接続率の向上を図ってまいりたいと思っております。

小越委員 蕪崎で25%、下水道料金が上がると聞いたんですけれども、ほかの市町村でどのようになるか、つかんでいらっしゃいますか。

久保田下水道室長 今回の財政計画に当たりましては、昨年の4月から市町村と共通理解を深めるための議論、それから調整等を繰り返してまいりました。11月4日から17日の間に、各市町村からの回答として、了解する旨の回答をいただいております。その後、市町村の部分の中での必要な下水道の維持管理の経費というものをプラスする中で、恐らく料金設定をされると思いますが、先ほど議員のほうから話がございました、蕪崎市で25%上がるというお話はお伺いしましたが、各市町村全てについて、その状況を把握はしてございません。

討論

小越委員 例えば蕪崎は25%値上げをされます。先ほども接続率が低いのは、個々の

事情にもよりますけれども、この接続率をどうやってふやしていくか。そこに、やっぱり手だてをしないと、この負担金をふやしても、結局、市民の負担がふえるばかりで、下水を使っていらっしやらない方も結局、その市民の方はお金を、回り回って払うことになりますので、私は今回、特にこの葺崎25%上がるということ、わかるのですから、この値上げをする負担金を1円たりとも上げることは、私は県としてやるべきではないと思いますので、反対です。

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。

所管事項

質疑

(県営熊井戸団地緊急対策事業の実施状況について)

山田(七)副委員長 二、三質問いたします。まず、この傾きの状況によって、住んでいる方の健康被害等があったのか、なかったのか。その辺をお伺いします。

久保寺住宅対策室長 健康被害という御質問ですけれども、まず傾きが確認された段階で全戸を回しまして、体の具合や調子が悪いとか、そういう部分について確認をさせていただきました。10月15日の建物傾斜が確認をされて以降、全戸を回しまして、その際には健康被害という点はございませんでした。

山田(七)副委員長 この外壁とか屋上の防水等を実施したと書いてあるんですけれども、建物自体の構造上の欠陥とか、そういうものは、この傾いたことと、傾きを直したことによって、あったのかどうかを教えてください。

久保寺住宅対策室長 この建物ですけれども、改修以前、調査の段階から構造上有害なひび割れ等は生じておりませんでした。また、この改修に伴って少しずつ持ち上げていくわけですけれども、常に躯体にひび割れが生じないように観測をしながら施工のほうを行いまして、有害なひび割れ等は改修前も改修後も発生をしております。

なお、この外壁改修工事ですけれども、築30年がたつということで、計画修繕の時期にちょうど来ておりましたことから、このたび、入居者の皆様への御負担も少なくなるよう、工事を一度にやったほうが少なくなるということで、あわせて実施したところでございます。

山田(七)副委員長 最後に、この建物の傾きというか、沈下が、施工が昭和62年ですから、どうこうというあれじゃないんですけれども、施工のやり方によって沈下したのかどうかというのはよくわかりませんが、これから同じような建物があると思うんですけれども、その辺の、ほかの建物に対する、そういうところの対応というのは、どういうふうにしていくのか、教えてください。

久保寺住宅対策室長 この傾斜が確認された10月15日、昨年ですけれども、それ以降、33棟、全棟を点検をいたしまして、傾斜は確認されませんでした。

山田(七)副委員長 わかりました。いいです。

水岸委員 県内初のグラウト工法ということで、メリット、デメリットもあったかと思うんですが、業者から、そのような報告は受けていますか。メリット、デメリット。

久保寺住宅対策室長 工事のほうは事前に調整を十分行ったことなどから順調に参りまして、初めて施工され、県内でも初めてということですがけれども、順調にいったということで、特段メリット、デメリットという点については伺っていない状況でございます。

水岸委員 きのうち早速、委員会終わってから現地へ私も、地元のことですから見に行ったら、やっと外壁工事も大体終わって、足場も外れていました。一部から、「まだ洗濯物が干せない」なんていう苦情もちょっと聞いていたんですけど、終了してよかったなと思います。あと、まだ現場の事務所とか残っているようなので、それはいつぐらいに終わる予定なんですか。

小田切営繕課長 工事のほうは営繕課のほうで執行しておりまして、委員御指摘のように実質的な工事は既に終わっております。一部、仮設、足場の残の部分ですとか、今おっしゃったような仮設事務所とか、そういった最終的な、そういう仮設物についての撤去を終えまして、工期3月15日でございますので、それまでに完成し、検査を受けて終了という予定でございます。

(公共事業の施行について)

山田(七)副委員長 来年度の公共事業の執行に関連しまして、今年度の公共事業の執行状況をお伺いしたいのですが、事業を前倒しで早く発注したということと、県内の、先ほども白壁先生おっしゃいましたけれども、土木建築業者が、厳しい状況の中ということで、前倒し発注をやっていったと思うんですが、今回、県土整備部が所管する公共工事の発注を今年度の9月末の状況で、どのぐらいの発注があったか、教えていただけますか。

中澤県土整備総務課長 今年度、上半期につきましては8割以上の契約済み、こういう目標を立てて取り組みまして、県土整備部といたしましては最終的に契約率で85.1%、目標を上回る契約率となったところでございます。

山田(七)副委員長 目標を達成されたということですが、前倒しで発注することによって、県内の土木建築業者というのが、どの程度地域活性というか、経済活性に効果があったのか、お伺いいたします。

中澤県土整備総務課長 前倒しの効果というお話でございます。いわゆるストック効果とフロー効果。早く物ができ上がるということによって便益が増すという点が、まず1つ。それから経済的なお話ということだと思います。昨年度に比べますと、県土整備部だけで20%ぐらい上半期が執行が上がっております。金額に換算しますと約70億円ぐらいは対前年に比べて上半期に投入されたこととなります。

経済的な指標、いろいろなところが出しておりますが、例えば日銀のほうの金融経済概観とか、そちらで見ましても、緩やかに回復している。県内景気は緩やかに回復しているといった指標、複数ございますので、公共事業の、この前倒し執行も一定の効果を上げたものであると理解しております。

山田(七)副委員長 最後に。今年度の前倒し発注によって、ある程度効果が出てきたということ踏まえまして、来年度の公共事業の発注、どのように発注していくのかということをお伺いします。

中澤県土整備総務課長 来年度の公共事業ですが、当初予算のところでもありましたとおり、予算規模としては昨年度と同規模の当初予算を確保しております。毎年、この早期執行というのが当然に我々も努めていく。28年度は国からも要請があって、8割という目標を掲げたところでございますが、29年度については、まだそこまでの話はございませんけれども、いずれにしても、そのストック効果の早期発現ということを考えますと、できる限り早期に執行していくということで準備をし、2月補正でもお話ししたように、ゼロ債務負担行為で既に8億円の契約をすることができる。そうしますと、29年度の予算が速やかに契約のほうに移っていく、早期に発注できる。そういった取り組みもしていきたいと考えております。

山田(七)副委員長 よろしくお祈いします。

(道路の老朽化対策について)

塩澤委員 道路などのインフラ施設の老朽化対策ということで、私どもの会派の桜本議員が一般質問の中でもされていたんですけれども、私のほうも地域の方からお手紙いただいて、心配しているという声がありましたので、改めてお伺いいたします。

福岡でも大規模な崩落事故というのがあったんですけれども、道路というのは本当に緊急性とか、あるいはふだんの生活道路ということで、大変重要なインフラ整備ということで、あと去年はそういった事故があったと。山梨県内でも、山梨市の牧丘でも、そういった事故があったというような報道もありました。そんなことで、道路は先ほどもお話ししたように重要なインフラということの中で、私の地元だと思いますが、県道がひどく傷んでいるということで心配する声の手紙で寄せられましたので、聞きたいと思えます。

県道25号と県道3号線ということで、私も見に行きましたが、ひび割れとか、わだちとかが、相当ひどい状況だと思えました。この周辺は今、開発中のイオンモールとか、あるいは釜無工業団地とかがあって、交通量も大変多いんですが、そういった心配が寄せられたので、この県道25号、県道3号線の今の舗装の状況というのは、どういう状況なのか、お伺いします。

雨宮道路管理長 昭和町内の県道25号及び県道3号については、事務所の道路維持担当を含めた道路パトロールを通して、経年劣化によるクラックやわだち等について変状を確認しております。変状に応じて経過観察、クラック注入や段差処理等により対応しているところであります。

塩澤委員 そういったクラックについて、割れ目とかそういったものだとは思いますが、今の状況の中で、ああいう陥没するような、そういったことが考えられるのでしょうか。

雨宮道路管理長 委員のおっしゃっている福岡での大陥没事故等につきましては、地下鉄の工事に起因しているというような報告を聞いておりますので、本県においては、あれほどの大規模なものはないと考えております。ただ、路面の下には上下水道や横断側溝など、古い構造物が多々ありますので、小規模な路面の陥没等は

今後もあるものと考えております。引き続き道路パトロールを実施して、異常の早期発見に努めていきたいと考えております。

また、26年からですがけれども、市街地の道路で老朽化が懸念される占用物件があるところにおいては、路面下空洞調査を通して、現在実施をしているところであります。

塩澤委員 今の路面下空洞調査って、専用車両で走行してやる、東京なんかがよくやっていた、ああいうものなんでしょうか。

雨宮道路管理長 はい、そうです。

塩澤委員 きのうかおとといの新聞にも、老朽化の話が出ておまして、山梨県内の、水道、なかなか耐震化も進んでいない、老朽化が進んでいるというようなこともありましたので。水は、ちょっと漏れると、そこが浸食して行って、下のほうに穴があくというようなことで、大変危険だと思います。今後もしっかり、その辺を調査して行ってもらいたいと思いますが、その舗装の維持管理の取り組みというのは、どういうふうに行われているんでしょうか。

雨宮道路管理長 本会議の中でも桜本議員が舗装の維持管理計画について質問されたところでありますけれども、舗装につきましても長寿命化の観点から計画的な維持補修が重要と考えておりますので、来年度、明年度、維持管理計画の策定に取り組んでいきたいと考えているところであります。

塩澤委員 道路というのは、なかなか、場所によっても、地面のかたいところがあったり、軟弱なところもあったりということで、あとは通行量、そういったものにもかなり影響していくと思います。そういったことも考慮していただく中で、しっかり調査していただいて、やっていただきたいと思いますが、この道路のインフラ施設の老朽化対策というのは、先ほども話があったように、喫緊の課題だと思います。管理者として、橋だとか、いろいろあるとは思いますが、そういったものをどういうふうに行っていくのか、その見解を伺って終わりたいと思います。

雨宮道路管理長 道路を構成する橋梁、トンネル、大型の管渠、ボックスカルバート、大型の道路標識等については、既に長寿命化計画や維持管理計画をつくってありますので、舗装については来年度つくる予定です。それに基づきまして計画的な維持管理に努めていきたいと考えております。

(甲府駅南口駅前広場の整備について)

皆川委員 午前中、予算審議の中でお尋ねしたのですが、甲府駅南口の問題で、駅前の交差点が複雑で、わかりにくいという声がありまして、歩行者の動線が、どういうふうに行っていいかわからないということを経営の商店街とか、地元の知り合いの方から、よくお聞きします。そこで、甲府駅前の交差点のあり方として、地元の人たちは、ぜひ、あそこをスクランブルにしてほしい、どこからでも行けるようにしてほしいという非常に強い要望が自治会から出ているのですけれど、現在それ、どういうふうに行っているのか、お聞かせいただきたい。

望月都市計画課長 今御指摘の甲府駅南口交差点につきましては、現在は縦方向と横方向の人と

車の流れを交互に流す一般の信号処理を行っている状況でございますけれども、その利用者の安全性や利便性を向上させるのにはスクランブル化が望ましいのではないかとという声があることは承知しております。現在、関係機関と交差点のスクランブル化を前提に運用方法など最後の詰めの協議を行っているという状況になっております。

皆川委員 地元にはある程度説明はしていますか。説明会を開くとか、地元自治会には説明したことがありますか？

望月都市計画課長 一部、強くスクランブル化に対する要望を行ってこられた方たちに対しては、ちょっとお話をさせていただいた経緯はございますけれども。駅の南口には、西側に橋会、それから東側に東栄会と八番街という大きな3つの自治会がございまして、まだ各自治会に、自治会長さんを通して説明をしているという経緯はございません。

皆川委員 私、地元が春日地区なので、橋町とか、その辺の自治会の方から聞いていますけど、何か、なかなか前向きで当局がやってくれるんじゃないかと、既にできるんじゃないかというような、そんな感じの受けとめ方をしております。ここまで来ると、もう恐らくやらざるを得ないのではないかと、そんな気がします。早く、これは進めてもらいたいと思っていますけど、いつごろになるかなと、見通しとしては。見通しぐらいは言ってもらえればいいなと思って。

望月都市計画課長 繰り返しになってしまいますけれども、関係機関とはスクランブル化を前提に最後の詰めを行っているという段階でございます。何とか今月末、3月末を目標に調整を進めているような状況でございます。この内容につきましては、詳細が決定し次第、後日また正式に公表させていただきたいと考えておりますので、御理解をお願いいたします。

皆川委員 間違いなくできると考えて、あとは期日を待つだけということで、大変いい返事をいただいた。あと南口は、北口と同じように町を発展させていきたい思いがあると思うんですよ、あの周辺の人たちね。それに対して、どういう進め方をしています？ 活性化。北口と同じような感じの活性化を、どういうふうに考えていますか。今、現時点でいいから。

望月都市計画課長 北口の駅前につきましては、藤村記念館なんか建っている広場と、それから歴史公園というお城の部分がございまして、道路区域と広場というのは完全に別々に設けられるという状況の中で、その広場を活用した活性化ということで、指定管理者制度というものを導入して、民間の知恵も拝借しながら、今の活性化を図っていくという状況がございまして、南口につきましては基本的には公共交通ロータリーの東側、山交百貨店の前に、ちょっと広場的なエリアも出てきますけれども、基本的には歩道ということで、いろいろな使用には制約がかかっていくという中で、現在のところ、指定管理制度を導入しても、民間の方たちが何か知恵を絞ってできることは限られてしまうということで、指定管理者制度については今のところ導入は考えていませんけれども、ただ、その道路区域ですね、歩道の上を、例えばカフェとか、いろいろなイベントで利用するということは今、国のほうも大分制度を緩めてきているところがございますので、地域で活性化を図っていきたいという方たちと意見交換をしながら、甲府市のほうも巻き込みながら、この地域の活性化を図るにはどんな方法がい

いかということを検討していきたいと考えている状況でございます。

皆川委員　　そういうふうに検討してくれているということがわかっただけでもいいんだけど。六番街、八番街というのか。あれ、上を取っちゃったね、アーケード。もろに日が差して。あそこ木を植えるつもりなの、こっち側へ。

望月都市計画課長　植樹はさせていただく予定になっておりますけれども、もともとアーケードの柱が建っていたところは木を植える余地があるのですけれども、そのほかの部分については結構、地下埋設物等が混在しておりまして、ちょっと大きな木を植えられるような状況にはございません。ただ、何らかの形で植栽はしていきたいと考えている状況でございます。

皆川委員　　わかりました。いいです。

(当初予算について)

小越委員　　昨日配られました当初予算県土整備部所管公共事業一覧表のことで、ちょっと御説明いただきたいと思います。この中で一般枠と重点投資枠というのがあるんですけれども、一般枠とはどういうことなのか、重点投資枠とはどういうことを指すのか、説明をお願いします。

中澤県土整備総務課長　限られた予算の中で公共事業を効率的に執行しなければならないということがございまして、この公共事業の中の50億円、この部分について施策的に強調していきたいところ、例えばオリンピック関連であるとか、リニアに向けての基盤整備であるとか、そういったものを50億円、県全体で50億円でございます。そのうち県土整備分が約40億円ほどございます。これは重点ということで、それ以外のものを一般であるという説明となります。

小越委員　　そうしますと、1枚めくって、平成29年度県土整備が重点的に推進する事業。先ほど50億円、例えばオリンピックとかリニアとあったんですけど、この上の段ですね。道路ネットワークの整備、リニア新駅アクセス道路の整備、これが重点枠の約40億円と違ってよろしいのでしょうか。

中澤県土整備総務課長　はい。基本的に、そのようになっております。

小越委員　　そうしますと、この一番右のG分のDですね。28年度当初予算の分のB、一般枠、それがG分のBに対して、一般枠のほうが軒並み少ないわけです。見ますと、昨年と今年、28年当初予算額と29年当初予算額を見ますと、県債よりも県費の負担のほうが29年度、多いわけです。そして一般枠が、去年に比べますと、例えばさっき見た河川費、G分のDですね。当初予算に対して今回の一般枠は73.7%、それから街路整備90.1%、それから下水道83.6%。大きな、この2枚目のリニアやオリンピックのところのお金の枠よりも、一般枠のほうが昨年に比べて縮小されていると言えると思うんですけど、いかがですか。

中澤県土整備総務課長　それぞれの事業費という点にいきますと、やはり、この伸び率としてF分のA、こちらが事業費の伸びということでございますので、これに関して言えば、十分な事業費を確保しているということが言えると思います。それから県負担分ですね。県負担分も、やはりG分のBでございますので、同様に十

分な枠を確保していると考えております。

大久保県土整備部長 この表でございますが、一番右側の一般枠のDパイG。Gは、これ28年度当初予算額の県負担分でございますが、これはこの中に昨年度も重点枠と一般枠がありました。これは分けていないので。昨年度の重点と一般を足したものを分母としておりまして。ですから、一般枠での比較ではないということでございますので、御理解いただきたいと思っております。

小越委員 この説明が違うのか。一般枠と書いてあると、これだとわかりにくいと思っております。それで今、50億円の重点投資枠のところ、オリンピックとか道路のところがたくさん出るということでしたけれども、そこにたくさんお金を回すということになりますと、先ほどの河川とか身近のところ、金がないということの後回しになっていると思っております。

それでお聞きしたいんですけれども、27年、昨年、都道府県決算状況調べが出ました。私も事務所で計算しましたところ、歳出に占める土木費の割合、山梨県は再び全国1位です。山梨県、歳出に占める土木費の割合、16.32%。全国平均が10.31%になっております。2位は、ちなみに和歌山、そして高知、鳥取、新潟、岩手と続いております。どちらかといいますと、この土木費の多い県は、可住面積が少ないところ、民生費が少ないところに相関関係があると思っておりますけれども。

いつも言うんですけれども、土木費の割合が山梨県1位ですよ。いつも1位、2位、1位、2位となっています。それで公債費の負担も、この全国で第6位です。18.53%。全国は14.22%ですけど。土木費も減らした、減らしたというふうに、ずっとお話があるんですけれども、後藤県政になってから土木費は伸びているはず、たしか、伸びているはず。この土木費の割合、16.32%と率も多いのですけれども、そもそもの金額が、753億円です。ちなみに鳥取県は522億円です。島根県744億円、大分780億円、福井県590億円とか、ここの金額を見ただけでも、山梨県の金額そのものは多いと思うんですよ。率も高いのですけど、金額も多い。だけど、私たちがこの委員会の中でも、本会議でも言っていますけど、公共事業が減っていると。公共事業が減っていて、仕事がないとよく言われますけれども、そのことについて、どうお考えでしょうか。全国的には山梨県が土木費の割合は1位です。金額も多いです、ほかの県に比べても。だけど山梨県の中ではこの間、公共事業が減らされて仕事がないという声が非常に多く聞かれるんですけど、それはどうしてだとお考えですか。

中澤県土整備総務課長 山梨県の土木比率、高い。御指摘のとおり、総務省のホームページですか、載っております。やはり15%を超えるところが大体6県ぐらい。さっきありました和歌山とか、そういった、比較的小さな規模の県だと思っております。そういうところは、どうしても基本的な部分は小さいんですけども、やらなきゃならないことは各県、共通部分もあるので、どうしても比率としては高くなるとは考えております。

それから公共事業費の話であります。やはり27年、28年、29年と、当初で見ていただきましても、ほぼ横ばいという形ではございます。県としては基盤整備のために十分な予算、十分確保していきたいということで、今までずっと低減してきたものをとめて、前年度並みを確保しているということで理解しております。どうしても、先ほどもお話がありましたが、ピーク時に比べますと少なくなっているというのは厳然たる事実であろうとは思いますが、必要

な予算はできる限り確保していきたいということで取り組んでおります。

(入札について)

小越委員

2つの観点から聞きたいと思います。そもそも公共事業が、なぜこんなに金額が多いのかというところで、例えば落札率です。いつもいただいております工事入札・契約報告書、いただいて見ますと、例えば28年5月21日から28年7月31日の一般競争入札。これは土木部だけではありませんけれども、46件のうち12件が99%を超えております。99.39%とか、100%というのがあります。99%ではなく98%入れますと、46件中16件が98%を超える高い入札になっております。大体3割。その前のときの平成28年2月から5月20日を見ましても、61件の入札のうち99%は7件、98%を入れますと23件。98%を超える落札率が3割を超えております、大体毎回。それを見ますと、一者入札が多いですよ、ほとんど。99%のところは応札業者1者、参加者1者、ずっと並んでおります。たまに2者というのがありますけれども、3者を超えることは、ほぼありません。この関係から、落札率が高いことが公共事業の土木費を上げていると見ることもできるのではないのでしょうか。いかがでしょうか。

中澤県土整備総務課長 落札率のお話でございます。県土整備部のほうのデータで申し上げますと、ここ5年ぐらい平均をとってみますと、平均が93.96%でございます。5年間、大体ほぼ横ばいということで、ここ数年で増減しているという状況ではございません。

それから一者入札の話もございました。実際一者入札となったものというの、やはり全体の4割ぐらいが一者入札に結果としてなっている。これも、ここ5年ぐらいは大体横ばい状態でございます。

この落札率について申し上げますと、国土交通省の落札率が92.43%、これが平成26年度の数字であります。ほぼ同水準ということでありまして、一概に本県が突出して高いとは考えられないのではないかと考えております。

小越委員

そうじゃなくて、例えば88.58%は参加者4者ですよ。8割台になりますと、参加する業者数がふえます。ただ99%とか98%になりますと、圧倒的に参加する業者の数が1者ですよ。これを平均しますと93%になるかもしれないけど、一者入札の場合は、ほぼ99%に近いところが問題だと思っているのです。そこは、もっと広くたくさんの方が参加できるようにすれば、落札率は下がるんじゃないですか。なぜ1者しか手を挙げないんでしょうか。

中澤県土整備総務課長 一般競争入札ということでございますので、当然に参加者ですね、これをいろいろな資格要件も決めるときに、応札業者が20者から30者となるような設定で入札の参加資格を定めております。結果として1者になってしまうものもある場合もございます。我々も一者入札といいましょうか、参加業者が少ない理由をいろいろ分析する中で、アンケートを建設業者の皆さんにとったということもございまして。そのときに、実際に参加しなかった理由として挙げられたのが、やはり県の工事ですから、必要な技術者の配置を専任で求めています。そういった工事に必要な技術者の数が足りなかったであるとか、工事ごとに実績を求めています。十分な施工能力を確認するためにですね。企業に求められる施工の実績の要件が厳しくて参加できなかった。そういった、などの回答もございました。

県としても参加業者、もともと20者から30者は入れますが、結果としてもふえるように、この技術者の配置要件なんかも今年度、途中から一部、兼任の要件を緩和したりとか、そういった取り組みをし、また発注見込みも随時。先日の11月の補正は御議決いただいた翌日には発注見通しをホームページにアップしたりとか、そういった努力をして、少しでも多くの応札者を得られるように努力をしているところでございます。

小越委員

そうしますと、技術者が少ないので参加できないと。公共事業いっぱい用意しているけれども手を挙げられない業者がいる。そこは悪循環になっていくと思うんですよね。

もう一つ、その悪循環になっていくところから、技術者をちゃんと確保できない業者ですけど、その技術者をちゃんと確保できないと、手を挙げて応札することもできない。そうすると、公共事業を受けることができない。ただ公共事業の予算は前年度とほぼ同じになっているし、公共事業を全国的には高くとっている中で、平成27年度、山梨県の発注工事の県内企業受注高が出ております。1位は早野さんで、早野さんでさえ受注額は9億3,000万ですよね。ずっと見ていきますと、50社までしか出ていませんけれども、一番高いところで9億3,000万の受注しかない。契約件数は19件です。700億円近いこの公共事業の中で、この上位50社だけでも、そんなに受けていないと思うんです。この山梨県の業者が、例えばこの公共事業700億円のうち、どのくらい山梨県内の業者が受注の金額とったのか、契約件数何件くらい山梨県内の業者がとったのか、教えてください。

中澤県土整備総務課長 公共事業の中の県内業者の受注ということでございますけれども、基本的に我々も地元の業者の皆様、やはり基盤整備のもの、担い手であり、防災のときの担い手ですので、可能な限り県内にとということで発注をしております。ちなみに27年度であります、県土整備部の数字になります。工事請負費と委託費合わせますと、約340億円でございます。このうち県内業者と契約をしたものが318億円。比率にしまして93%ということで、ほとんどのものが県内の業者に受注をしていただいている。橋梁とか、こういったものは。橋梁は、やはり、どうしても技術力がありますので、今年の6月の契約案件にもありました蛭沢川の橋ですね。ああいったものは県内の業者さんがとる場合もある。ただ、JVですので、内容によって県内構成員、親でなくても子では入れるようにとか、そういった配慮もする中で、県内の業者の発注も配慮しているところでございます。

小越委員

ここを基本的に340の300ですけど、全体のところ、県土整備部だけではなく林務や農政もあると思う。そこで林務でもどこでも業者は手を挙げるわけですから、700億円のうち全体どのくらいが、やっぱりいいのか、公共事業をどういうふうこれから山梨県内の業者につけていくのかということをしかり示していただかないと。公共事業の比率だけが山梨県、特に多いんですけど。だけど仕事が回ってこないという声をたくさん聞く中で、どうしてこうなってしまうのか。もっと、やっぱり県として考えるべきだと思うんですよね。

今340億円のうち318億円来ていると言いますが、そんなに来ているのかなという感はありますよね。それを請けて、下のところまで、下、孫請けまでいけるかもしれませんが、もう少し、どうやったら県内の業者に回すのか。それも早くできて、小さい業者にまで行くのかということをしかりと

これからしていただかないと。ただ単にお金だけがふえて仕事がふえないというのはまずいと思いますので、このところ、よく考えていただきたいと思います。

もう1点、全然違う話ですけど、お伺いしたいと思います。本会議のときにお伺いさせていただきました県の職員の再就職の話です。そのとき本会議の答弁で、総務部長は、民間への再就職の場合は自己開拓という答弁がございました。この間、平成19年からホームページに幹部職員の方々が再就職したところの場所が載っております。その中で気になるのは、県土整備部だけではありませんけれども、測量会社とか、コンサルタント会社に再就職されている方が1年間に6人とか7人とかいらっしゃいます。自己開拓だと総務部長がおっしゃいましたけれども、県土整備部の中では、自己開拓ということになりますと、自分で会社とアポをとって、自分でその会社に売り込んで、そこで話をしていくようになりますと、今までの持っているいろいろな情報、知識、こういうことをそこに持っていくことになりますと、ちょっと県民から疑念を抱かれる可能性があるんですけど、そこに対してのチェックというのは何かあるんでしょうか。

中澤県土整備総務課長 退職者の再就職ということでございまして、民間への方は自己開拓、そのとおりであります。個々人が対応しておるところでございしますが、当然、公務員は退職いたしましても地方公務員法の適用を受けます。仮に退職後に守秘義務、これを犯した場合については、1年以下の懲役あるいは50万円以下の罰金と、非常に厳しい制度が課されます。そういった点で、何かそういう不正なことがあれば当然に罰せられるという点と、仮に例えば県の職員に対してOBが働きかけをしたような場合は、県の要領に基づいて、直ちに報告を上げることになっております。それによって、しかるべき処置がとられるという点で担保されていると考えております。

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。
- ・ 2月1日に実施した閉会中の継続審査案件にかかる県内調査については、議長あてに報告書を提出した旨報告した。

以 上

土木森林環境委員長 早 川 浩