

## 県土整備委員会会議記録

県土整備委員長 及川 幸子

- 1 日時  
平成 18 年 3 月 16 日（木曜日）  
午前 10 時 3 分開会、午前 11 時 35 分散会
- 2 場所  
第 4 委員会室
- 3 出席委員  
及川幸子委員長、工藤勝子副委員長、伊藤勢至委員、阿部敏雄委員、新居田弘文委員、  
関根敏伸委員、菊池勲委員、柳村岩見委員、高橋雪文委員、伊沢昌弘委員
- 4 欠席委員  
なし
- 5 事務局職員  
安藤担当書記、八重樫担当書記、晴山併任書記、大越併任書記
- 6 説明のため出席した者  
橋本県土整備部長、清水県土整備企画室長、小田島道路都市担当技監、  
西畑河川港湾担当技監、小野参事兼建設技術振興課総括課長、  
海野技術参事兼道路建設課総括課長、渡邊県土整備企画室企画担当課長、  
佐藤県土整備企画室管理担当課長、旭澤県土整備企画室用地担当課長  
沢口建設技術振興課技術企画指導担当課長、沼崎道路建築課農林道担当課長、  
畠山道路環境課総括課長、佐藤河川課総括課長、若林河川課河川開発担当課長、  
佐藤砂防災課総括課長、平井都市計画課総括課長、  
大矢都市計画課まちづくり担当課長、大久保下水環境課総括課長、  
澤口建築住宅課総括課長、鈴木建築住宅課建築指導担当課長、  
岡田建築住宅課営繕担当課長、高橋港湾空港課総括課長
- 7 一般傍聴者  
なし
- 8 会議に付した事件  
(1) 県土整備部関係審査  
(請願陳情)  
受理番号第 74 号 緑資源幹線林道八戸・川内線整備効果のさらなる発現のため  
同路線とネットワークを形成する国・県道の整備促進を求める請願

(2) その他

- ① 次回の委員会運営について
- ② 委員会調査について

9 議事の内容

○及川幸子委員長 おはようございます。

ただいまから、県土整備委員会を開会いたします。

これより、本日の会議を開きます。

本日はお手元に配付いたしております日程により会議を行います。

これより、県土整備部関係の請願陳情の審査を行います。

受理番号第74号 緑資源幹線林道八戸・川内線整備効果のさらなる発現のため同路線とネットワークを形成する国・県道の整備促進を求める請願を議題といたします。当局の参考説明を求めます。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 説明に当たりまして、資料を配付して進めさせていただきますと思いますけれども、よろしいでしょうか。

○及川幸子委員長 はい、許します。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 それでは御説明いたします。緑資源幹線林道八戸・川内線整備効果のさらなる発現のため同路線とネットワークを形成する国・県道の整備促進を求める請願について御説明いたします。ただいまお手元に配付いたしました説明の図面で、位置関係などについて御確認いただきながらお聞き願いたいと思います。

まず、1枚目のA4の図面でございます。これは、緑資源幹線林道の概要を説明した図面でございます。緑資源幹線林道八戸・川内線は、青森県八戸市の国道340号を起点とし、川井村川内の国道106号を終点とする全体延長154.1キロメートルの路線です。図面では青の縦の線、点線と実線が混じったところがございます。ちょっと濃いのは国道340号、ここに並行している路線です。全体延長154.1キロメートルのうち、緑資源機構が開設改良した区間の延長が72.0キロメートル、これは濃く実線でなぞっております。

それから、国県道など公道利用区間での利用する区間、延長が79.4キロメートル、これは青の点線で表示している区間です。これは昨年、平成17年11月15日に、同路線の最終工区となっていた岩泉町、川井村境の峠部分を供用したことによって、昭和48年事業着手以来32年の期間を要して全線が開通したところがございます。

次の図面を御覧いただきたいと思います。2枚目でございます。この図面は、請願の中で盛岡と岩泉間の時間短縮ということが出てましたので、これについてちょっと説明させていただきます。盛岡南インター、図面で左の方の下の方に位置します色の始まりのところです、から岩泉町役場までのルート、これを色分けして表示しております。その色に対して上の方に線がありますけれども、これにつきましては距離と所要時間、これを表示しております。水平の線の色と各ルートの色が対応したものとなっておりますので御覧になっていただきたいと思います。

まず、岩泉地区への盛岡からの交通の状況につきましては、盛岡南インターチェンジから岩泉方面へのルートとして、まず国道 106 号経由で川井村松草から一般県道大川松草線、これは赤い色で表示しているルートです。ここを利用する場合と 106 号の川井村川内から緑資源幹線林道を利用して、これは濃い緑で書いている線です。こういう 2 ルートが、ございます。それから、もう 1 本は国道 455 号、図面の上の方に紺色で表示している部分ですけれども、このルートがございます。

時間的に言いますと、例えば盛岡南インターチェンジから岩泉町役場まで、一般国道 106 号を利用し緑資源幹線林道を經由した場合、濃い緑色のルートを利用した場合、所要時間はおおむね 2 時間半であります。国道 455 号を利用した場合、紺色のルートですが、この場合はおおむね 2 時間という状況でございます。

現在、県では、国道 455 号につきまして、早坂峠の冬季間の安全で円滑な交通の確保を図るため、延長 3,115 メートルの早坂トンネルを含む 4,170 メートルの区間で整備を進めているところでございまして、完成しますと現在より約 15 分程度、冬場で見ますと大体 25 分程度時間短縮が図られると見込んでおります。

こういうことで、早坂峠の改良整備と昨年開通した緑資源幹線林道八戸・川内線、それから、現在、緑資源機構が岩泉町、田野畑村、普代村管内で整備を進めている農道、これは図面の右の方の上の方に黄緑で示している部分でございますけれども、これは農道でございますが、これらが一体となったネットワークが形成されることとなりまして、物流の活性化や新たな観光ルートの創設による産業振興等、沿岸北部と内陸との交流が進み、県北・沿岸振興に大きな効果を発揮するものと考えているものでございます。

次に、3 枚目の図面を御覧いただきたいと思っております。この図面は、今回請願のありました岩泉町の大川、釜津田地区へのルートを表示したものでございます。表示内容は、先ほどの図面と同じように、色で上と下が対比になっているものでございます。

請願のありました大川地区、釜津田地区、これは、ちょうど図面の真ん中辺にルートが全部集約しているものでございますけれども、この地区に際しまして、国道 106 号を經由する先ほどの 2 ルート、それから国道 455 号経由で国道 340 号、それから幹線林道を有する 2 ルートといたしますのは、図面では紺色でずっと来た場合と濃い緑色で途中から入った場合、そういうふうなルート、2 ルート等、多様なルートの選定が可能になったということになっています。

盛岡への所要時間については、早坂トンネルの完成によって、国道 106 号を經由するルートと国道 455 号を經由するルートでは、104 分というふうな同程度の時間が見込まれております。

当地区内を通ります一般国道 340 号、それから一般県道大川松草線の整備状況でございますが、国道 340 号、図面で落合から大渡という区間がございまして、この区間約 7.5 キロ、このうち 4.9 キロが未改良でございます。それから、一般県道大川松草線は、これは大川地区という字が書いてございますけれども、濃い紺色の区間から赤の部分を含めた一般県道

大川松草線全線については 46.6%という改良率になっております。いずれもこの一般国道 340 号、それから一般県道大川松草線につきましては、幅員が狭小で急カーブが続くなど、円滑な交通の支障となっているのが現状でございます。県といたしましては、一般県道大川松草線の大川地区や釜津田地区等で局部的な改良や区画工事を実施してきております。未改良区間の整備を行ったとしても大幅な時間短縮は期待できないと考えておりますけれども、走行性はよくなる利点はあると考えております。

これらの区間整備に当たりましては、いずれ交通量の現状が、2 枚目の方にちょっと戻っていただきたいのですが、交通量はブルーの箱で囲ったところに交通量を掲げております。国道 340 号、先ほどの落合から大渡間の中間のところの浅内地区で 745 台。それから、一般県道大川松草線では、大川地区の中心部で 671 台、それから櫃取地区では 38 台というような交通量の現状でありまして、今後の交通量の推移や整備に要する費用と整備によってもたらされる効果、いわゆる費用対効果等を評価する必要があります。いずれ県全体の道路整備計画の中で、公共事業予算の動向等を見極めながら検討する必要がありますけれども、現状では早期の整備は厳しいというふうに思っています。ちょっと煩雑な説明で申し訳ありません。以上で説明を終わります。

○及川幸子委員長 説明していただきました。本請願に対し、質疑、意見はありませんか。

○菊池勲委員 説明はさっぱりわからぬのだけれども、地形がわからないところだからしよがないと思って聞いていたのだけれども、見ていると岩泉に行こうとする道路が 3 つの路線があって、どれも必要なのだが、どれも金かかるところで、みんな半端なわけだ。

極端に言えば、今の陳情に対しては、この路線を先にするという議論ではなくして、今、課長の説明では 1 日に 226 台とか台数が書いてあります。これは条件が悪いから走らないだけの話なのだ。条件がよかったら 3 倍も 4 倍にもなるのだ。そう思わないか。条件の悪いところだれも、あそこはだめだ、では次のルートを行こうと。岩泉に行きたいのだから、この 3 つの路線をどれか走るわけなのだから、この数字では全然話にならないのだ。私ならば、部長さん、どれか 1 本先につくってつけたらどうなのだ、これ、3 つも 4 つもではなく。きょうの陳情も含めて。やっぱりこれ現地見なければわからない、委員長。夢みたいな話で、私が聞いたら全然夢だな。

○及川幸子委員長 では、そういう今御質問をいただきました。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 いろいろなルートを説明しましたがけれども、現在 455 号早坂峠でトンネルを整備しておりまして、これが完成しますといずれ 103 分という、1 時間 40 分程度で岩泉方面には行くと。これが現在県としては重点的に整備しておりまして、これが通ることによりまして、他の区間を整備するには非常に費用も時間もかかります。逆に言えばこの道路を積極的に使ってもらうような形にさせていただいた方が、整備効果という面からしても、地区の方々にしても、そういう面では便利なのかなというふうには思っています。

○菊池勲委員 課長、勘違いしないでよ。1 本つくればいいと言った意味ではないから。ど

れか先につくってあげないと、こういう3つの路線を最終的にはつくと仮定しても、財政も厳しいだろうから、どこか先につくってあげて、それから別な段取りをしなければ。

この地域を見たら当然必要な道路だと思って見ているのだけれども。だけれども、3つも4つも並べて、これを全部一緒にやるというのは全く不可能な話であって、先般たまたま岩泉に行く仕事があり、早坂トンネルの工事のところを見て通った。私も余り岩手県を知らないのだ。2時間ちょっとでバスで行ったが、随分遠いところだと思った。そうしたら、課長の説明だとこの早坂トンネルが完成しても時間的には15分か20分しか変わらないということにも多少疑問があるけれども、山道を歩く危険性からすれば、速さだけの議論ではないと思う。よほどの効果があると思う。その速さだけの議論をすれば、なに、こんなに金かけてという議論になるのだ、普通、一般的に、我々素人からすれば。だけれども、あの山道の危険なところを走る、トンネルをすっと抜ける15分だとなれば、莫大な価値があると私は思ってきたのだけれども、どんなものだろう、部長さん。私の考えは間違っているかな。

○橋本県土整備部長 ただいまの菊池委員のとおりだと思います。走行時間だけではなくて、やっぱり安全性であるとか、あるいは乗る方の気持ちの問題もかなりございますので、時間だけで計算した効果だけではないというふうに考えております。

○新居田弘文委員 今いろいろ説明がありましたけれども、ネットワークを見ますと、県道とか、あるいは緑資源で整備中の道路を含めてそういう仕組みになっているようでございますが、参考までに、まずお聞きしますけれども、緑資源関係でやっている整備中の道路構成といいますか、幅員とかその辺のことについてお聞かせをいただきたいと思えますし、それから先ほどの菊池委員からもお話がありましたように、私らもなかなかこの図面だけでは、現場を承知していないものですから、やっぱり委員会でぜひ現地などを見ながら十分踏査して結論を出すようにした方がいいのではないかなというふうな要望を申し上げておきます。

○沼崎農林道担当課長 緑資源幹線林道の幅員でございますけれども、全幅7メートルで2車線ということで、舗装道路になっております。

それから、縦断勾配などは、一般の国道、県道に比べますとやはり厳しいといえますか、急勾配なところもありますし、カーブがきついところもありますけれども、2車線で舗装してございます。

○新居田弘文委員 またお聞きしますけれども、農免農道とか大規模農道的な、ああいう感覚で想像すれば大体そういう状況ですか、縦断、それから今言ったような幅員構成なんかは。

○沼崎農林道担当課長 規模的には、大体、広域農道、例えば、胆沢町にあります広域農道の胆沢、そういうふうなレベルというふうにお考えいただければいいと思えます。ただ、広域農道は平場の部分を走っていますので勾配は緩やかなわけですがけれども、緑資源林道の場合には峠道が結構ありますので、そういう意味では勾配はきついというふうにお考えいただければいいと思えます。

○及川幸子委員長 ほかにありませんか。

（「なし。」と呼ぶ者あり。）

○及川幸子委員長 両委員から、現地を視察するべきだということで諮られておりますが、皆さんの方からはそれに対する御意見はないでしょうか。

（「異議なし。」と呼ぶ者あり。）

○及川幸子委員長 異議なしということであります。

では、ほかになれば、本請願の取り扱いを決めたいと思います。本請願の取り扱いはいかがいたしましょうか。

（「継続。」と呼ぶ者あり。）

○及川幸子委員長 継続という声が出ておりますが、ほかにありますか。

（「なし。」と呼ぶ者あり。）

○及川幸子委員長 それでは、継続審査との御意見がありますので、そのように本請願は継続審査と決定いたしました。

以上をもって県土整備部関係の請願陳情の審査を終わります。

この際、橋本県土整備部長から発言を求められておりますので、これを許します。

○橋本県土整備部長 3月3日に開催されました議会運営委員会の際に、総務部長から専決処分における除雪経費の対応について御説明を申し上げたところであります。

現在の降雪の状況では、平成17年度の岩手県一般会計補正予算の範囲内で対応が可能な見込みになってございますけれども、今後の降雪の状況によりましては、万一不足が生じる事態となった場合には、所要経費の補正につきまして専決処分をさせていただきたいと存じますので、よろしくお願いを申し上げます。

○及川幸子委員長 ただいま説明がありましたとおりですので、御了承願います。

（「はい。」と呼ぶ者あり。）

○及川幸子委員長 この際、ほかになにかありませんか。

○柳村岩見委員 ただいま請願の審査をいたしました。このような岩手県内における各地域からの請願がある一方、もう1つは市町村から県道昇格の要望がたくさんあるのだらうと思います。どういう要件でそういう要望があるのかということもお聞きをしたいと思います。

それから、質問をいたしますとこういう答弁が返ってくるわけです。財政難、現地道路は現状で使用できると判断をすると、このような答弁が返ってくるのであります。

そこで、そういうふうな答弁が返ってきますが、私が思うに一つ道路法というものがある。県道とはという定義づけをしているのだらうと思います。道路法によって、県道とはこういうものだという定義づけがされている。皆さんはその法律を度外視をして、財政難、現状を見るに現状で使えると、こういう答弁をなされます。別件でお邪魔しますと、お願いに行く案件に対して、法律を引っ張ってくる。規則でこうなっている、法律でこうなっている、上限法はこうだと、そうなさる。そして、県道昇格の要望をすれば、道路法を差しおいて、県道とはという定義を差しおいて、財政難、現状を見るに現状で使えると、こう答弁なさる。

矛盾を私は感じています。

そこで、今どのくらいの岩手県内各市町村から、特に市町村道の県道昇格を求める要望があるのか。過去にはこのことについてどのように処理してきたのか。私が聞きますに、年次計画をつくって、順次県道昇格の本数を優先順位で決めながら県道昇格をさせてきた。今はまるでそういうシミュレーションも持っていない。もちろん行財政改革プログラムの中にあってというものもありますでしょう。しかしながら、道路法があって県道とはと定義づけられている以上、そこが限度であります。それに照らし合わせて、これは県道でやるべきだと、こういうときは、やはり財政難であっても年次計画をもって順次昇格させていくべきだと、このように思うところであります。今後の取り組みについてもお尋ねをしておきたいと、こう思います。

○畠山道路環境課総括課長 今県道昇格のことがございまして、委員から現在どのくらいあるのかという1点目の質問でございました。その件につきまして、現在、要望を受けたものについて、受けたものということはそれが要件を満たしている、満たしていないは別にしまして、28路線346キロの昇格要望がございまして、その中には要件を満たしていないものもあるとは思われますけれども、現在はそのくらいあるということでございます。

それから、2点目でございますけれども、システムは過去の対応はこうだったという年次計画を立てていたのではないかという御質問でございましたけれども、過去については参考までに読み上げさせていただきますと、昭和45年、国道昇格の時点、それから昭和50年、国道昇格の時点です。それから、昭和57年、これも国道昇格。平成5年、国道昇格。これは国道昇格によりまして県道の再編を見直しています。その段階で市町村道が県道の中に入ってくる場合もありますので、それらを昇格しているという状況でございまして、年次計画をもって順次やってきたという経緯はございません。

○柳村岩見委員 それから、状況のお話を、一、二例ですね。滝沢村に岩手県立大学がありますが、県立大学の前の道路は大変立派な道路であります。それは村道であります。都市計画道路という形の中で整備をされましたから、滝沢村自体だけがやったというふうには申し上げるつもりはありません。けれども、県立大学の前の道路は村道であります。立派な道路であります。それから、道路法におきますと、停車場に接する道路は県道であるべきだという定義づけがございまして、そういう要望をしても、先ほど申し上げたような答弁が返ってきます。そのことについてどのように御認識をされ、大体法律違反という思いまでするところであります。そういう法律があるのに、県道とはと定義づけをされているのにそうならないという。

思えば県庁というところは、県の行政というところは、セーフティーネット、法律を守りながら、そういう部分をきちんとやっているところだと思っているときに、時には法律を使って答えてみたり、時には法律をないがしろにして答えてみたりしていると。この現状についていかが御認識をされますか。あるいはまた今後どのように取り組んでいけばいいのか、どうお思いでおられますか。

○畠山道路環境課総括課長 まず1点目の停車場線の数について、それから傾向についてということでお答えします。現在停車場線については、いつの時点から停車場線を県道としてきたかということをもまず御説明させていただきますと、鉄道が全く交通の主要であったという時代に停車場の指定をしているのが非常に多くございまして、大正9年から昭和34年まで、大体の停車場線がその時期に指定になっているという状況でございます。これは、現在停車場線が62本ありますので、大体92%の57件は昭和34年当時まで、大正9年から大正12年、昭和に入ってからということでございますけれども、34年当時まで大体90%はその当時になっている。その当時につきましては、JRがまだ沿線が延びていたり、いろいろした時期でもありますけれども、そういう状況で、それ以降についてはすべてを県道承認するという状況ではございません。しておりません。

現在それが岩手県だけかということございまして、東北各県を調べてみましたけれども、現在岩手県は145駅がございます。そのうち62本が停車場線になっております。それから、青森県で見ますと105あって79本、秋田県は106あって32本、宮城県は133あって54本、山形県は104あって43本、福島は141に対して98ということで、平均しますと大体50%、半分は停車場線として県道認定しているという状況でございます。

それから、道路法に違反しているのではないかという御指摘でございましたけれども、道路法において、その要件を満たしたものはすべて県道にみなさいというものではないように私は記憶してございます。これは私の勉強不足の部分ありますので、そういう私の記憶の中でございます。しなければならぬのではなくて、県道に昇格するときに少なくともそれくらいの要件は確保しておきなさいよというものと認識しております。以上でございます。

○柳村岩見委員 大変自慢できる答弁ではないと思います。他県の例、あるいはまた道路法の解釈、時代、時代において道路法の解釈が変わるはずはない。昭和の初期の時代、中期の時代と現在の道路法の解釈は変わってはならないと思います。同じく施行されて今日に至っている法律を時代、時代で解釈、それではなかったら道路法を変えなければならない。あるのですから今、道路法がちゃんと存在して。あのころの解釈は、国鉄の時代は、JRの時代は、そういう話ではないし、他県との比較でもないだろうと思います。

私は、岩手県における県道昇格というものを県立大学の前であるとか、あるいはまた聞くところによりますと、新幹線の新花巻駅の、それに接続する道路も市道だというふうに聞いておりますが、かようにその道路法を解釈しながら50%しかいっていない、ほかの県もそうだという話ではなくて、岩手において腹に力を据えてこの課題についてどう取り組んでいくのか。その間検討の過程においては、他県はどうだ、岩手県内における状況はどうだと、それは材料として当然あるべきであります。答弁に使ってはいけない、そういうことを、と私は思います。

長々とやりませんから、橋本部長、どう取り組んでいただきましょうか。この課題について御所見を賜りたいと思います。

○橋本県土整備部長 ただいま申し上げたのは、こういう事例があるという紹介をさせて



いただいたということで御了解を賜りたいと思います。道路法の解釈につきましては、必要な路線を知事が認定するということになっていまして、認定するに当たってはこういう要件を満たしたものを認定するというふうに決められたものというふうと考えていまして、必ずそうしなければならないというふうに理解するものではないと思います。

いずれにしても、そういう要件があるものを、ぜひ県道に指定すべきだという御意見についてはそのとおりだと思います。ただ、現実どこに行ってもそういうふうに断られるという話を繰り返すような話になりますけれども、現在そういう要望が出ている路線がある中で最も多いのは、県道に指定して整備をしろと、こういう御要望が一番多いわけです。ところが、現在自分のところで管理している県道ですら、先ほど要望がありましたように、まだまだ未整備なところもありますし、手をつけなければならない、また管理ももっとこれから重点的にやらなければならないという段階にあって、さらにその量をふやして皆さんに使っていただくだけの十分な管理ができないというふうになってしまうのも、これまた県としての責任として困ることもあるということもありますので、そこら辺を勘案しながら道路も指定していくべきだというふうに考えています。

先ほど御紹介ありましたように、国道とか、国の道路管理の見直しなんかあった節には、また私どもの方もそれらを踏まえまして検討してまいりたいと思っておりますし、財政だけでお断りするわけではなくて、そういうふうな状況もあるということをお理解賜りたいと思いますし、私どもとしてもそういう視点を持ちながら検討させていただきたいと考えております。

○柳村岩見委員 要望者の名誉のためにお話ししておきますが、県道昇格をして県に整備してくださいと、このように言わない県道昇格の要望も路線の中にはあります、現実に。だから、大体全体的にはそうなのでしょう、県道昇格して県が整備してくださいと、こういうのが多いのですけれども、要望者によっては県に整備してくださいとも申し上げません。しかし、この道路は県道であるべきだという要望も路線の中には入っておりますから、要望者の名誉のために申し上げておきます。お取り組みいただきますように要望を申し上げて終わります。

○関根敏伸委員 せっかくの機会ですから、予算審議はきのうで終わったわけですが、平成18年度以降の県土整備部としてのいろんな施策の方向性について、4点ほどちょっと聞かせていただきたいというふうに思います。

まず第1点ですが、社会資本整備のこれからの方向性ということで、平成18年度の大きな方向性も見させていただきましたが、人口減に対応した社会資本整備ということで大変苦慮されて、地域との連携などもソフト事業なども進めながらやっているように見受けられますが、その観点の一環といたしまして、道路整備のいわゆる効率化、あるいは省力化といったことも関連してくると思うのですが、県土整備部としてのいわゆる環境との調和の中でもモーダルシフトに対する対応の方向性についてちょっと聞かせていただきたいと思っております。

これは具体的には港湾整備などを中心として具体的に取り組みをされていらっしゃると思うわけですが、大きな流れとしては、トラック利用から港湾、あるいは貨物の利用というふうな大きな方向性が国としても打ち出されているというふうに思っております。そんな中で、私も一般質問の中で一部当地域のことに関連して質問させていただいたわけですが、自動車関連の動きの中でこのモーダルシフトの動きというのが一部出ていると。こういった状況の中で、今は商工労働観光部が中心となって調査の段階かというふうに聞いてはおったわけですが、今後の大きな流れとして県土整備部が直接的に携わる事業ではないと思うわけですが、モーダルシフトの動きの中でこの動きをどうとらえてどのように対応されようとしているのか、ちょっと聞かせていただきたいと思っております。

○高橋港湾空港課総括課長 本県の港湾を利用させていただくということは、現在大半の貨物が仙台、あるいは他県の港湾から搬出されているという状況を考えてみますと、本県の港湾を利用いただければ、例えば輸送コストの削減に結びつきますし、当然それに伴って二酸化炭素の削減というようなことに結びついてくるというように考えております。

それで、本県の港湾利用促進という観点から、内陸と港湾を結ぶネットワークの充実ということで、港湾ビジョンに従ってやっているわけですが、内陸と港湾を結ぶルートについて道路現況調査をいたしまして、港湾利用促進のために隘路の解消、あるいは支障の解消と、枝なんか張り出している部分を解消するとか、そういうふうなことをやっております。今後ともこれについては進めていきたいということで考えております。

○関根敏伸委員 どうなのでしょう、余り直接的な聞き方をするのも何かと思いますが、今具体化している話はいわゆる北上の操車場跡地をJR貨物が主体となって整備をしていくと。今盛岡で貨物をおろして、北上まで五十数キロをかなり大量のトラックで部品を運ぶことを操車場跡地を利用することによって、モーダルシフトがかなり効果が発現できるのではないかというふうな流れの中で、県や市へ対応を今いろいろ依頼されていると思うわけですが、そういった動きの方向性として、県土整備部としては、何か今動いていらっしゃるのでしょうか。

特に国交省の資料でモーダルシフトに向けたアクションプランというのがありますが、達成年度2010年にはトラックから貨物鉄道へのモーダルシフトということで、かなり具体化した数値も示されておるわけですが、そういった中でも国とのやりとりとか、そういった段階までまだいっていないのかどうか、お話しできる範囲でいいのですが、ちょっとお聞かせいただきたいと思っております。

○橋本県土整備部長 資料不足で大変申しわけないのですが、具体には私どもの方にそういうテーマを投げかけられてはいないと思っております。北上の操車場の話は商工労働観光部の方で答弁されているので御案内のとおりだと思いますけれども、私どもの方で担当するとすれば、今港湾空港課長が申し上げたように港湾利用ということで、そこに行くまでの道路整備をして、高速道路、あるいは一般道路を使ってほかの港湾まで運んでCO<sub>2</sub>を排出するよりは、短い距離で岩手の港湾を使ってもらえれば、そういう点でCO<sub>2</sub>の削減

につながるし、私どもが今具体的に考えているモータルシフトにはなるのかなというふうに考えております。そのほか国土交通省とそういうふうな視点からのメニューが出たときには、また私どもも検討させていただきたいというふうに思います。

○関根敏伸委員 どうもありがとうございました。今直接的な関係はまだまだということだと思いますが、今後におかれましていろいろひとつ方向性につきまして検討いただきたいと思います。

それから、2点目ですが、これもたびたび取り上げられておりますが、改正都市計画法の中のコンパクトシティの動きということがかなり具体化して、県でも都市計画のマスタープランに取り上げておりますが、この要件の中でやはり大型店の出店を規制すると同時に街中へのいろんな形での、特に公共施設の誘導ということがどうしても大切になってくるというふうに思いますが、そういった観点の中で当部といたしまして住宅施設、県営の公共住宅施設等へのコンパクトシティに向けたいろんな整備の状況、あるいは現在の施設の改修、効率化による人口誘導策みたいな施策の方向性は今考えていらっしゃるのかどうか、これからはどのような方向に向かうのかどうか、お聞かせをいただきたいと思います。

○平井都市計画課総括課長 今のコンパクトシティまちづくり3法の中でのお話、今回の議会の中でもいろいろ御議論、お話しいただいたわけですが、今いただいた住宅施設ということの中で、具体的に動いているお話だけをさせていただきますと、やはり中心市街地の町中という居住が重要である、コンパクトシティを実現するためには必要であるという視点はこれはもう言われておりまして、実際的に今動いているのは、まちづくり交付金というのでは支援メニューが今出てございまして、その中には例えば公営住宅のそういうリニューアルみたいなのも今言ったまちづくり交付金の中で国からの支援措置、国の交付率では45%ほどになりますけれども、こういうものを使って、県の具体的なあれはないのですけれども、例えば市町村さんなんかではそれを使って例えばリニューアルをするという動きがあるということが今の現状でございます。

○澤口建築住宅課総括課長 県の中で具体的にやるとすれば公営住宅でございます。公営住宅に関しましては、古い公営住宅は結構都心部というか、中心部にあるということがございますので、それを順次建てかえ、あるいは改修していくというふうな形で進めておりまして、ただいつまでに何をどこをやるかという具体的なことはございません。毎年これを確実にやっていくという形にしております。本年度は、一関市の関が丘を建てかえという形にしております。

○関根敏伸委員 どうもありがとうございました。今後ともお取り組みをよろしく願いいたします。

次に、3番目といたしまして、今の緑資源の林道整備にもちょっとかかわりますが、林道整備の状況と申しますか、方向性について教えていただきたいと思っておりますが、今年から岩手の森林づくり県民税もいよいよ具体化されまして、森林整備ということも県独自のメニューでいろいろ取り組むということになると思います。そういった中で、林道整備がど

う絡んでくるのかということになってくると思うのですが、今林道整備も当部の所管ということになっていると思いますけれども、今後具体的に森林整備をどこでどうしていくかということも農林水産部を中心に具体化してくると思いますけれども、そういった森林整備の状況と林道整備の方向性をどのように連動して進めていくおつもりであるのかということ、今後の方向性についてちょっと聞かせていただきたいと思います。

○沼崎農林道担当課長 林道整備の今後に向けた取り組みについてでございますけれども、委員お話しのとおり、林道整備というのは森林整備とまさに不離一体といえますか、ともに進めていかなければならないというふうに考えております。

特に県土の中で森林が占める割合というのは7割、8割に達しているわけなのですが、まだまだ林道が足りない。森林はあるけれども、そこに至るまでの道がないというふうなことで、やはり道があつてこそ山というのは1つの資源になるというふうに考えておりました、そういう意味でこれからも林道整備を進めていく必要があると思っております。

今後の進め方については、今お話のあつたとおり、間伐がまさに今求められている課題です。間伐に資するような林道づくりをやりたいと思っておりますし、そういうふうなことによって間伐が進めば、再植林あるいは今針葉樹ばかりではなくて広葉樹も含めて森林づくりを進めていくという時代になっていますので、ぜひそういう森林整備と一体となったことを進めていきたいと思っております、実は林業の計画というのは期間が長くて、林道の整備計画というのは平成46年を目指した計画という超長期の計画があるのですが、もちろん今の時代そういうふうな超長期ではなかなか取り組みが難しいというふうなことで、昨年8月にこういうふうな県の財政状況も踏まえて、向こう5カ年をどういうふうに進めていくかというふうなことをいろいろ考えまして、5カ年の中期実施計画を策定しております。そういうふうな中で、向こう5年間厳しい財政環境を踏まえてどういうふうにしていこうかと、どういうふうな整備を進めていこうかというふうなことを作り上げたところです。その中では当然市町村の方々の御意見とか、あるいは林業関係の方々の御意見を伺いながら、できるだけ森林整備に効果的なルートを選定しようというふうなことで進めております。これからもそういうふうなことで進めてまいりたいと思っております。

○関根敏伸委員 どうもありがとうございました。岩手県の場合は林業振興という観点も非常に大事だと思いますが、今おっしゃったように、非常に急斜面で、せつかくある間伐材を利用しようといつても、入るまでの労働力であるとか輸送コストの方が膨大にかかって、なかなか思うようにいかないというのが恐らく現状だと思っております、岩手の場合森林整備と林業振興を考えたときの林道整備というのは、これから非常に重要な観点になってくるのかなというふうに考えておりますので、ぜひそこはいろんな形で見直しを進めながら、事業評価とか効率性とかいろんな観点はあると思うのですが、それを岩手ならではのものをつくり上げて、ぜひとも効果の発現ができるようにひとつお願いしたいと思っております。

最後にもう1点だけ。きのうもたくさん出たのですが、花巻空港の利用促進に関してです

けれども、同僚議員からも細かくいろんな方向性が聞かれまして、具体的に答弁をいただいておりますけれども、1点。私はこちらに空港利用促進を、港湾空港課で担当されるようになって、これは平成16年からですか、ですから平成16、17年ということになるのですね。きのうの御答弁だと、まず久々に50万人台も見受けられると。定期便、チャーター便とも非常に伸びているということで、いろんなご努力のあった成果だと思うのですけれども、ちょっと個人的に考えますと、私あたりは、同じ課で効率化も進めて事業費を大きく見直して削減しなさい、片や利用客も伸ばしなさいという、非常に相反する、非常に難しい命題を1つの課に持つてくるということは、空港を促進しようという動きなのかなというふうに私は個人的に感じるのです。ハードルを高くして、どちらかというのと空港促進を、うがった見方ですけれども、そういった流れとして当部に所管しているのかなというふうな私個人的には気がしてならないのです。どちらかというのと、私個人的にはやっぱり県土整備部というのと、ハードのプロの集団の方々というイメージが非常に強い。どっちかというソフト的なものはあまり得手ではないのではないかなという感じがして見るわけです。であれば、今までのように地域振興部であるとか、あるいは商工労働観光部であるとか、そういったところに利用促進であるとかという部分は別に移管して、県土整備は本来のものをやって、一体というより違う観点で進めた方がより一層進みやすいのではないかと私は考えておりますけれども、当部に移管されて今までの取り組みに関してどのような所感をお持ちなのか。

あとは、来年度以降増加しつつある動きを、いろんな形で国際チャーター便は非常に苦戦すると思っておりますけれども、国内定期便の増加、利用客増加に向けた具体的な動き、利用促進をどのように進めようとしていらっしゃるのか、ちょっと聞かせていただきたいと思っております。

○高橋港湾空港課総括課長 まず最初に、利用促進と整備とを一体に進めることはどうなのかというお話でしたけれども、基本的には使いやすい空港をつくっていく、それも最小限の経費でつくっていくという観点からすれば、やはり利用促進と整備と一体でやるということもこれも1つの方法といたしますか、やり方であるというように認識して、現在利用促進と整備を一体で進めております。必ずしも相反するということではなくて、やはり整備をするに当たってもコストの縮減というのは非常に重要な観点でありますし、それはそれで進めなければならないというふうに思っています。利用促進は利用促進で、やはり進めていかなければならない。確かに得手ではないとは言いながらも、港湾にしても、あるいは空港にしても、整備中心から利用促進という方にウエートを乗せていくということは必要だというように考えて現在進めております。

それから、もう1つが国内定期便をふやす方策を具体的にということでもありますけれども、これについてはやはり一番早道といたしますか、重要なのは県民にとっての利便性を高めるのにどうするかということが1つ。それから、就航先からたくさんの方が岩手県の空港を利用して訪れていただくためにどうするかと、この2点だというふうに空港の利用促進の担当としては考えております。

県民にとっての利便性の向上という点については、ダイヤ改善、あるいは増便というように必要になるだろうというふうに思っております。現在これに向けては、何回も申し上げておりますけれども、具体的なデータを持って航空会社と折衝しようということで、現在航空会社と情報交換をしながら、どういうデータが必要なのかということは今調査している段階です。

それから、就航先から岩手県に来ていただく観光客、あるいはビジネスのお客さんの増加ということですが、それについてはやはり就航先の旅行会社に岩手県を売り込んでいくというのが非常に重要であろうというように考えておまして、これも精力的に進めていきたいというふうに考えております。以上です。

○工藤勝子委員 予算委員会の中で、当該委員というようなことで聞けない部分もありましたので質問させていただきたいと思います。

まず、予算委員会の審議において、平沼委員の方から、遠野の340号線の立丸峠の改良の部分について、急カーブ、それから幅員の狭いところを改良するというような御答弁がありまして、御配慮に感謝を申し上げたいと思っております。

そこで、そういうお話が出たのですけれども、いろいろ改良するにもお金がかかるわけですので、これを例えば今年度でやっていただけるのか、いやいや、まだもうちょっと、3年、4年の計画であるとか、その辺のところの御答弁をいただければと思いますので、お願いいたします。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 立丸に関しましては、一応遠野市、川井村も含めて約8キロ間の中で、川井村でも25カ所、

○工藤勝子委員 遠野は8カ所でしたよね。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 8カ所あります。合計で33カ所です。そういう形で、一応今の計画では川井村につきましてはおおむね約4カ年ぐらいでと考えております。ただ、保安林もございまして、その解除申請等々の手続が必要になってきます。その辺の手続の期間が現在この中に含まれていますので、それはできるだけ早目にやりたいとは思っておりますけれども、その辺は予測つかないところがありますので、いずれ今は四、五年で片づけたいなというふうには思っております。

○工藤勝子委員 遠野側の方はいかがでしょうか。特に今年度は雪が多くて、12月から、私が通ってみても恩徳からの、あそこはかなり幅員が狭いところに急カーブがありますので、その8カ所の件についてはどうでしょうか。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 8カ所につきましては、一応6年。

○工藤勝子委員 6年。6年もかけるのですか。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 これは、事業の中にいろいろ組み合わせて入れたいと思っておまして、その辺は少し、遠野市側、川井村側、調整を図りながらやっていきたいと思っておりますけれども、これはある程度入れる事業のベースがあるものですから、そういう意味でちょっと時間がかかったり、早くやりたいということもありますので、そこは少しや

りながら考えていきたいなと思っています。

○工藤勝子委員　こういう話を地元に行って話しますと、何だ、トンネルだったはずではないのか、という話が出てきているのです。工藤さんはトンネルに反対で、そういう改良をという話をしているのですか、という話をされまして、いやいや、そういうわけではない。なかなか県の財政的な問題があって、トンネルといっても大変だというお話が聞かれて、だったら少しでも、通る台数は少ないと言われているのですけれども、とにかくこの部分を少し改良しておいてトンネルを待ちましようということなのです、というお話をしているのですけれども、やはり私たちも、遠野の人たちもトンネルをあきらめたわけではなくて、予算ができたならばトンネルに着工していただくというようなことを前提にしながらこういう事業をして、4年とか5年とかと言われると、トンネルというのは私生きているうちにできるのかしらと思ったりするわけです。

ぜひ委員長さんをお願いでございますけれども、今度の現地調査もあるわけですが、多分1日に無理かもしれませんが、1回県土整備部の皆さんにあの道路の意味とか、どういう道路だかというようなことを状況を見ていただくためにも調査をお願いしたいと思います。

それから、もう1点ですが、今度12の振興局が大きく再編されるわけですが、今までの振興局に、振興局の土木部として使える部分の予算が約3億円ほど出ているというような話をお聞きいたしました。県土整備部の振興局の土木の人たちと各市町村長がうまく連携をとりながら、こういうところを直したいとか、河川も含めて多分小さな工事を進めている事業だろうと思っていますけれども、例えば今度県南、大きく広域振興局になりまして、最初の私たちへのいろいろな説明には、県土整備部ではないのですけれども、第2の県庁をつくるみたいな形で、広い、大変大きな構想でお話をされたわけですが、今度3億円の枠みたいなものが県南の方にとり、今度県南が全然消えてしまって、広域振興局が小さくなってしまって、今度は県北・沿岸振興の方にとり、どかっという経緯があって、いやあと思ったりして、岩手県も広いから仕方ないとは思っているのですけれども、例えばこういう土木部で自由裁量で市町村の要望にこたえて使える予算というものは今年度大きくなるでしょうか。その点についてお聞きいたします。

○橋本県土整備部長　振興局の裁量で使えるお金ということですが、3億円というお話でしたけれども、2億円だと思います。道路、河川問わず緊急を要して、箇所づけてつけた予算のほかに、どうしても緊急的にやらなければならないときに、予算調整課まで来て交渉したのでは間に合わないということもあって、振興局の局長さんの御判断で対応できるというふうにしたものでございます。これについては、その地域が持っている河川とか道路の延長であるとか、そういうことを踏まえて金額を各振興局は、今回は振興局ではなくてセンターが考えますけれども、そういうところを含めて配分しようというふうに思っていましたけれども、どこに偏るということではなくて、現在管理している施設をベースに考えて入っていきたい。額は2億円です。

○工藤勝子委員 その予算が例えば部長さんとして多いとか少ないというお答えは出せないのかもしれませんが、もっと地域の要望に、市町村の要望にこたえて、緊急性もあるでしょうけれども、遠野でも土木部長さんをお願いして、小さな河川とかいろいろな道路の壊れたところを直していただくということで、かなり有効に使っているわけです、ある知恵、方法を出して。そういうことで、もうちょっとそういう振興局なり、ここの広域センター、行政センター等に権限も、また財源も県の方でやろうとしているときに、この予算もう少し大きく今後ならないものかというようなことをお聞きしたいと思います。

○橋本県土整備部長 道路とか河川で明らかに壊れているようなところについては、もちろん予算措置してやることになりますし、また現在でもそういうお金はあるわけでございまして、それ以外に新たにその年にそういうことが生じた場合にすっと対応できるということで準備したお金でございまして、振興局からはぜひ増額をとということを厳しく受けておりまして、私どももできる限りそういう枠を増やしていきたいと思いますが、委員御指摘のように非常に財政厳しいということもあって、そう容易に増やすことはできないかと思っておりますけれども、やりくりといたしますか、ではそちらの方をやめてこちらに移しますよというような形であれば、これからまた検討できるかと思っております。

○阿部敏雄委員 2点お聞きします、地元問題ですね。まず1点は、きのうの野田県議が源太沢線、実はこの問題私一般質問でも出したし、決算でも聞いたのですけれども、現実では非常に厳しいというきのうの答弁もあったし、難しいということなのですけれども、この源太沢のトンネル問題がなぜ起きたかということは、釜石市が岩手県土地開発公社と提携しましてあそこに団地をつくりました。それから、販売する土地、土地開発公社は買う人たちを集めて、その場所に連れて行って、ここに立派なトンネルがつくのですよと言われて、それであそこを買った人が大半なのです。そして、ただそれが時代の流れとして、来年かな、再来年かなといううち5年過ぎ、10年過ぎて。当時なぜ信用して、一般の不動産であれば買わなかったと、こう言うのです、買った人たちは。ただ、岩手県土地開発公社という名前前で、そして職員がついて、買う人をそこに連れて行って、ここに立派なトンネルがつきますよ、283号線に通じる。それで自分の土地を売って、家屋敷を売って、そこに移住した人が大半なのです。そうしたら、10年、15年、20年過ぎたから、もう20年以上過ぎているでしょう、中村県政のころだったと思っております。

ですから、本当にその人たちにとっては、もう70歳過ぎて80歳近いから、このまま死ぬに死なれないと言うのです。だまされたと言うのです、私たちに。阿部先生は県議なのだからと言われても、財政が厳しい、これは県だけの責任ではないと、釜石市の責任もあると思っております。ですから、きのう、野田さんやっても関連質問に立ってこれを知ってほしいと思ったのですけれども、当該議員だったものだから言わなかったのですけれども、ぜひそういうことがあるということだけは心の隅に持っていた方がいいと思います。ただ単に予算がだめだとか何かではない。当時岩手県という県がついた土地開発公社だから大抵信じますよね。今だったら、えらい騒ぎですよ、だましたということで。岩手県土地開発公社の職員が



来て、ぜひ買ってください、ここにトンネルがついて、立派な道路がついてと言われれば全く信じるね。ですけれども、今現実としてこれは難しくなっています。

○畠山道路環境課総括課長 きのは大変言い方が冷たかったという印象があったかもしれませんが、実はあそこ、きのもお話ししましたけれども、仙人道路から 283 号線が入って行って、あそこのちょうど源太沢のあたりでドッキングする、将来ですね、その計画はまずあるということです。

それから、今山田の方から来たのがあそこにおりる。それから、さらに三陸の方に向かっていくのもそっちの源太沢線の方に下っていくというふうなことがございまして、あそこは1つのプロジェクト的な考えがあるのかなというふうに考えていました。ただ、きのは代行の話が出ましたので、代行については釜石さんがいろんな法律の中に入っている、適用されていないというふうな話でお答えしましたけれども、やっぱりこれについては釜石市を含めまして、それから県と、それから三陸国道の計画がどのような計画なのかわかりませんので、ここは総合的に評価しまして検討していく必要があろうかと私自身は思っております。

○阿部敏雄委員 どうもありがとうございます。問題は源太沢についていく、平田から源太沢に抜けるのが完成しないと意味がないのです。それで買ったのですから、あの人たちは。ここで買って、そしてここに立派なトンネルがついて、これから町へ行くのにすぐだなと。釜石言葉で言えば、すぐだな、ということで。ですから、そういうあれをぜひ心を締めお願ひしたい。

またもう1点、これは毎回私の地元問題、土坂トンネルの計画ですが、本当に今回舗装というだけの予算しかできないということで、地元とすれば、えっという感じがしています。ですが、これは次の道路に、この間聞いたときは来年は予算をつけるとかと言って、本当なのですか。これ、もしつけないとなったらえらいことです。なぜかという、あそこの民家の移転費払っていますね。あの人たちは、私、前に1回これを話したのですけれども、ある程度自分の金を出しても孫子の代までお前たちが反対したから土坂トンネルが実現できなかったと言われるのを惜しんで、あの五、六軒の人たちは移転して、立派な移転してもらったからそれは感謝していますけれども。今になって、予算がないのはわかるのだけでも。本当に来年土坂のやつが一步進めるような予算確保はできるのですか。

○海野技術参事兼道路建設課総括課長 今土坂工区ということで、本来であれば平成 17 年度完了予定が1年延期したということで平成 18 年度完了工区ということになっています。いずれ事業に関しては、その工区を設定しながら進めてきているということで、本年度今までの工区の舗装をやって、その工区は完了しますということです。

次も、バスの転回場がある区間、それについては新規の形にはなりますけれども、平成 19 年度新規という形にはなりますけれども、あくまでも事業継続というふうな形で評価は当然ですが、それは確実にやると私は思っております。そういうことで、委員にも前からお話ししているのはそういうことでございますので、決して金がないから今回金がちょっと

減ったということではなくて、完了工区ということでそういう面では金が減ったということです。

○阿部敏雄委員 今お聞きしてほっとしました。ぜひ来年度は新規の方をよろしく願いをいたします。以上です。

○高橋雪文委員 私からは2点お話をさせていただきたいと思います。まず1点は、知事のマニフェストに係る件でございますけれども、知事が選挙公約でマニフェストというものをしました。その中で、公共事業費を30%カットする、こういう公約を掲げたわけがあります。この30%の根拠というのは、実は国の方で全体的な公共事業を減らしていこうと、そういう方向性があるって、その数値をそのまま持ってきたのだということで、私はマニフェストにも何ものならないというふうなことがあるのですが、その30%減以上に県内の公共事業費というのは削減されているのではないかと。これはちょっとはっきりしたデータを私持っていないのでその辺をお聞きしなければならないのですが。とすると増田知事が30%減と言ったもの、それ以上に削減していると思いますけれども、私はマニフェスト違反になるのではないかという思いもあるのですが、この点どのように考えておられるか。

そして、30%減、社会情勢が非常に厳しい中であって、それを超えて削減率が高まるということに対して、県土整備部としてやはり予算確保のために最大限努力していかねばならない、そういう使命があるだろうと私は思うわけでありましてけれども、その点についてもどのように考えておられるのか、御所見をお聞かせいただきたいと思います。

○橋本県土整備部長 知事のマニフェストで30%公共事業費削減ということにつきましては、平成15、16年で実現したものです。その後平準化するだろうという私どもの読みがあったわけですが、さらに国を通じた財政環境の悪化ということもあって、さらに低下しているのが実情でございます。今年もそういうことで県土整備部の予算、これは公共事業だけではありませんけれども、14%削減というのが実態でございます。

部としましては、これまでの予算編成に当たりまして、一般財源のベースで示されておりましたので、その一般財源を有効に活用するというところで、事業費を特に確保するためには補助事業の採択をしていただいたり、県の単独事業だけではなくて、国の補助があるものについてはそちらの方に予算をシフトして、全体の事業量を確保するなどのことをしたところでございます。少ない財源でありますけれども、重点化を図りながら箇所づけをさせていただいているというところでございます。

○高橋雪文委員 この解釈の仕方というのは非常に難しいと思いますし、県土整備部そのものは、知事のマニフェストについて討論できる立場ではないのかもしれませんが、その30%減というものと今日の減というものは、正しくマニフェストなり知事の政策なりに適しているのかどうか、その辺の御所見もぜひお聞かせいただきたいと思います。

○橋本県土整備部長 部長としてお答えできる権限がございませんので、私の言えることは、与えられた条件でいかに県民の福祉を増加できるかということだと思いますので、そのように取り組んでいきたいというふうなことでご容赦願いたいと思います。

○高橋雪文委員 ありがとうございます。やはり知事の Manifesto は単なるパフォーマンス的な Manifesto ではなくて、しっかりそれを実現するような Manifesto であってほしいと思うわけでありまして、当局の皆さん方もさらなる努力をしていただければなと思っております。

もう1つでございますが、上堂3丁目に今度ニトリという札幌の大型店が入ることですけれども、これに関連して木賊川の対策について少しお話を聞かせていただきたいというふうに思います。こちらの方は県の方でもいろいろと対策をされているわけですが、昨年も台風の時期にこの3丁目、少し上流の部分になります。氾濫をしまして被害が出たと。当然このニトリという大型店が出店されるに当たって、いろんなこの木賊川の対策に当たっての交渉なり、事前協議なり、あとは氾濫しないような対策なりを掲げて調整されていると思うのですが、その辺わかるところで教えていただきたいと思っておりますし、どういう方向性で臨んでいかれるのか、その辺を少しお聞かせいただきたいと思っております。

○佐藤河川課総括課長 木賊川の上堂3丁目付近の治水対策ということですが、ことしの2月に木賊川の洪水対策につきましてどのように取り組んでいくか、行政機関7団体、土地改良区3団体、地元代表1団体、計11団体から成る木賊川洪水対策連絡協議会というものを設立しております。その中で、それぞれの管理している、例えば土地改良区であれば水路の水門とか、そういうものをどういうタイミングで閉めていくか、あるいは開けていくか、そういうものを具体的に検討しております。現在県が緊急時のマニュアルというものを案としてその場で示しまして、それを来年度の出水期前までにはきちんとマニュアルとして策定しながら治水対策を行っていくと、そういうふうな考え方で取り組んでおります。

その中で重点箇所8カ所を設定しております。その中で上堂地区もその箇所の中に入っているかと思っております。ちょっと詳しい資料が手元になくて恐縮ですが。その中では、やはり現在木賊川をすぐ広げるということはなかなか難しいものですから、出水時に当たって盛岡市の消防団、いわゆる水防活動を行っていくタイミングとか、あるいは浸水した場合に国土交通省の排水ポンプをすぐ出動要請するとか、そういうような対策をとりながら、かつ昨年災害を受けた箇所がございますので、それをことしの出水期前までに災害復旧していきましょうというような形で、ハード、ソフト両面から対策をとるようなことで考えているところでございます。

○平井都市計画課総括課長 この大型店出店に係りますと、手続的には開発許可の造成があれば造成に係るものと建物と2つの申請になるかと思っております。

それから、大店法上の、たしか1,000平米以上になりますので、そういう届け出が出たのではないかと思います。

これは、開発許可上は盛岡市が担当になっておりますので、うちの方では詳細についてはちょっと内容を承知していないのですが、一般論でお話しさせていただければ、大店法の開発許可の概要、要はこういう造成でこういう大型のものが出た場合は、当然排水の流末については必要な、例えば流出先の河川管理者との協議の同意が必要ですし、もし必要な場

合は調整池などで一気に川に影響が、悪さしないようにという、そういうのは技術基準で指導されますので、そういう調整がされて周辺に影響がない形での内容になるかと思います。

○高橋雪文委員 ぜひともしっかりと協議をいただいて、そして事前にこの大型店、札幌の業者ということでありますけれども、実情も含めてお伝えしていただいて、トラブル等がないように御指導いただきたいと思います。以上です。

○伊沢昌弘委員 2点お伺いします。あさってですか、18日にIGR青山町駅ができるということで、あの周辺の道路整備のことでちょっとお伺いします。

長年大変な状況であった青山町駅の北側の交差点、立派に短期間でやっていただいたということで、私もあの辺は通るものですから、大変感謝をしています。車の流れが変わったのではないかなと思うのですが、調査をしていなければいけないのですが、もともと厨川中学校の方に鉄道から斜めになって、これが私なども青山町の方に行こうかなというときには上がって行って、そのまま北上して、あとは踏切、新しくなった方へ流れていくのではないかなと思うのですが、その辺のところわかるかどうかお伺いしたいなと思います。

もう1つは、駅の南側、今申し上げた厨川中学校のところの交差点の改良計画もあったと思うのですが、既にいろいろやっていらっしゃるのか、その辺の状況についてお伺いします。

○畠山道路環境課総括課長 馬頭踏切と、それから青山踏切と、ミックスで両方一緒にやろうということでやってまいりました。ただ、いろいろ地権者との制約がありまして、片方が進んで、片方がなかなか完成しないというふうなこともございますけれども、うちの方としましては全部完成した段階でそういう調査をする方がいいのかなというふうに思っていますけれども、今の段階ではまだ調査をしてございません。

○伊沢昌弘委員 その青山の方ですが、かなり動かす、移転をしなければならないということで、私も前にも計画は聞いていたのですが、見込みというのは相手のある話ですけれども、その辺どのようになっていますでしょうか。すみません、細かい話で恐縮なのですが。

○畠山道路環境課総括課長 今資料を持っていないのですが、森永乳業関連施設でございまして、森永さんとは話がついております。こちら側、乳業側の方を広げたのですけれども、それでその向かいの方、駅側の方。

(「自転車屋。」と呼ぶ者あり。)

○畠山道路環境課総括課長 自転車屋、何かありますけれども、そっちの方かと思っておりますけれども、そちらについては1軒除きでは話が大体ついてたという話は聞いておりましたけれども、その辺の確認はまだとれておりませんので、後ほど確認をとって御説明します。

○伊沢昌弘委員 ありがとうございます。あの前後、駅にとまると踏切でとまる確率が非常に長くなると、そういうこと等々で、踏切の改良と、それから言ってみれば列車の利用とバスの利用等々を含めてもやっていくということで、あの辺の環境整備も今後の課題かなと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひします。

もう1点ですが、下水環境関係のことでお伺いします。下水道、それから農業集落排水、

漁業集落排水、浄化槽ということで、今年度からだったでしょうか、一括して今取り組みをされているのですが、まとめたことによって全県域污水適正処理構想、目標もとらえやすくなったところですし、その辺のやってみたこの間の状況についてどのように所感を持っているかお伺いしたいのと、それと今まで多くの日ごろからの財政の問題など出てきておりますが、計画では80%ですか、目標年次含めてあるのですが、それぞれの分野、調査をされて、市町村のいろんな意向調査もやりながら、若干の会合を含めて発表してきた経緯があるのですが、これがさらにどういう状況になるのかなということで危惧している。例えば下水道なんかは、事業採択をやったところで数年間のタイムラグで計画が進んでいくというものが決まっていると思うのですが、そのほかのものについては年度ごとにいろんな事業採択をしながら、農業集落排水にしる漁業集落排水にしるあると思うのですが、進捗状況と申しますか、目標と申しますか、それらについてどのように今計画をされているのか教えていただきたいと思っております。

○大久保下水環境課総括課長 まず1点目でございますけれども、一元化でやった効果について御説明しますけれども、課内で3つの事業を担当することによりまして、調整が非常に身近でやれることになりまして、事業が少しは進んでいると思っております。それで、特に効果的な事例でございますけれども、例えば野田村におきまして、農集で進んできたわけなのですが、公共下水道の方に少し余裕ができましたらそれをつないで、農集の方の処理場をなくしてコスト縮減を図ったと、そういうふうな効果が具体的に出てきております。

2点目の80%の進行状況でございますけれども、昨年度見直しいたしまして、今までの集合処理から個別処理に大きく転換しております。こちらは大体10%ずつ個別処理の方にシフトしておるところでございます。

現在の進行状況ですけれども、污水处理として62%、全国で35位、非常に低いのですが、全国の伸びが1.7%伸びております。岩手県は3.1%と非常に伸びていて、頑張っているところでございます。

○伊沢昌弘委員 ありがとうございます。いろんな意味で分野別に補助金を含めてやってきたのが一定程度の対応だということで、それはかなり期待される部分だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

もう1点ですが、下水道処理、公社を含めて下水道というのはお金がかかるのですが、以前に私は常任委員会だったと思うのですが、汚泥の処理についてどういうふうになっているかということをお聞きしたことがありました。盛岡広域、流域でも汚泥焼却をしている。それからセメント材料にするとか、コンポストに回すとか、いろんなのがあるのですが、現状はどうなっているのでしょうか。

今後、汚泥処理もますます大変になってくると思うのです。つくるだけで、出口の処理ということにもなるのですが、下水道全般の計画の中で、今後の方向と申しますか、方針と申しますか、その辺のところを教えていただきたいと思っております。

○大久保下水環境課総括課長 汚泥の発生状況でございますけれども、平成16年度の実績

でございますが、下水道、それから農業集落、漁業集落、浄化槽合わせまして3万6,000トンほど出ております。そのうちコンポストに約26%、9,300トンほどっております。それからセメント材料に60%、約2万2,000トンでございます。それから、焼却、埋め立てに5,000トン、これは14%でございます。

それから、今後の処理の考え方でございますけれども、例えば宮古におきましては一般ゴミと混焼したり、そういうことをやっておるわけなのですけれども、現在それぞれ非常に状況は違いますし、処理する場所も距離も違いますので、今後いろいろ検討していかなければいけないかなと思っております。

○伊沢昌弘委員 ありがとうございます。再利用と申しますか、コンクリート、セメントとか、そういう部分、コンポストも含めてかなりの量をやっていると思っておりますけれども、できれば焼却場にも、これは再利用のれんがと申しますか、ブロックとか、以前よりも変わっている部分があるのですけれども、要するにゼロエミッションというか、そういった部分を含めて、トータルでぜひやっていただきたいなということで要望を申し上げたいと思っております。

○澤口建築住宅課総括課長 先ほどの関根委員の御質問の中で、ちょっと勘違いというか、説明が足りなかった部分がございますので、説明させていただきます。

一関の関が丘につきましては改築事業ということで、骨を残して外と中を全部やる。それから、そのほかに盛岡の仙北と、それから花巻の宮野目にあったものを壊して新しく建てるという建て替えでございます。

○及川幸子委員長 よろしいでしょうか。ほかにもございませんか。

(「なし。」と呼ぶ者あり。)

○及川幸子委員長 ほかになければ、これをもって県土整備部関係の審査を終わります。ここで休憩いたします。

(休憩)

(再開)

○及川幸子委員長 再開いたします。

それでは、委員の皆さんに御相談がございます。次に、次回の委員会の運営についてお諮りいたします。次回4月に予定しております閉会中の委員会についてであります。本委員会所管事務の調査として、県土整備部における総合評価落札方式の試行について調査を行いたいと思っておりますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし。」と呼ぶ者あり。)

○及川幸子委員長 それでは、さよう決定いたします。なお、詳細については当職に御一任願います。なお、継続調査と決定した本件については、別途議長に対し閉会中の継続調査の申し出を行うこととしますので、御了承願います。

次に、委員会調査についてお諮りいたします。当委員会の来年度の委員会調査についてありますが、お手元に配付しております委員会調査計画(案)のとおり実施することとし、5月の調査の詳細については当職に御一任願いたいと思っておりますが、これに御異議ありませんか。

んか。

（「異議なし。」と呼ぶ者あり。）

○及川幸子委員長 ありがとうございます。

以上をもちまして本日の日程は全部終了いたしました。本日はこれをもって散会いたします。御苦勞さまでした。