

県土整備委員会会議記録

県土整備委員長 平沼 健

1 日時

平成 20 年 8 月 5 日（火曜日）

午前 10 時 2 分開会、午後 2 時 18 分散会（うち現地調査は午前 10 時 58 分～午後 0 時、休憩は午後 0 時～1 時 51 分）

2 場所

第 4 委員会室

3 出席委員

平沼健委員長、高橋昌造副委員長、渡辺幸貫委員、佐々木順一委員、小田島峰雄委員、嵯峨耄朗委員、熊谷泉委員、田村誠委員、阿部富雄委員

4 欠席委員

なし

5 事務局職員

藤原担当書記、野崎担当書記、吉田併任書記、鈴木併任書記

6 説明のため出席した者

県土整備部

佐藤県土整備部長、松川副部長兼県土整備企画室長、平井道路都市担当技監、
沢口河川港湾担当技監、鈴木技術参事兼建築住宅課総括課長、
佐々木県土整備企画室企画担当課長、早野建設技術振興課総括課長、
藤原建設技術振興課技術企画指導担当課長、深澤道路建設課総括課長、
伊藤道路建設課農林道担当課長、水野道路環境課総括課長、佐藤河川課総括課長、
今野河川課河川開発担当課長、野中砂防災課総括課長、佐藤都市計画課総括課長、
西尾都市計画課まちづくり担当課長、岡田下水環境課総括課長、
茅森建築住宅課建築指導担当課長、遠藤建築住宅課営繕担当課長、竹本港湾課総括課長、
波々伯部空港課総括課長

7 一般傍聴者

なし

8 会議に付した事件

(1) 議案の審査（県土整備部関係）

議案第 16 号 海岸保全施設整備事業下荒川地区水門土木工事の請負契約の締結に関し議決を求めることについて

(2) 継続調査（県土整備部関係）

「築川ダムについて」

9 議事の内容

○平沼健委員長 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。

この際、県土整備部長から、平成 20 年岩手・宮城内陸地震及び岩手県沿岸北部を震源とする地震による公共土木施設の被災状況と復旧対策について発言を求められておりますので、これを許します。

○佐藤県土整備部長 それでは、6 月 14 日に発生しました平成 20 年岩手・宮城内陸地震及び 7 月 24 日に発生しました岩手県沿岸北部を震源とする地震による公共土木施設の被災状況と復旧状況につきまして、お手元に配付しております A 3 判の資料に基づき説明を申し上げます。

初めに、7 月 24 日に発生しました岩手県沿岸北部を震源とする地震に際しましては、応急復旧や各種調査などにつきまして、国土交通省を初めとする関係機関の皆様並びに社団法人岩手県測量設計業協会の会員企業を初めとする地元の建設企業や測量設計企業の皆様にも多大なる御協力をいただいたことを御報告申し上げますとともに、この場をおかりしまして深く感謝を申し上げる次第でございます。

それでは、資料に沿って御説明申し上げます。1 ページをお開き願います。初めに、平成 20 年岩手・宮城内陸地震関係につきまして御説明申し上げます。公共土木施設関係被害についてであります。国土交通省へ災害報告をした最終集計では、被害地域は一関市や奥州市を初めとする 3 市 4 町にわたり、被害件数は、表の右欄にあります。393 カ所、被害額は 165 億円余となっております。被害件数、被害額は 6 月定例会の際に御説明申し上げた内容と比較しますと、災害査定に向けまして、被害箇所や復旧工法の精査を進めた結果、ともにやや減少しております。被害の内訳は、県工事が 211 カ所、140 億円余、市町村工事が 182 カ所、25 億円余となっております。これからの本復旧に向けた国の災害査定についてであります。7 月 28 日から始まっております。8 月 22 日まで 4 週連続して実施することになっております。

次に、復旧、復興への取り組み内容と今後の取り組み予定についてであります。まず土砂災害対策につきましては、危険度判定で危険度ランクが A と判定された箇所につきましては、今後恒久的な対策などを実施する予定としております。また、危険度ランク B と判定された箇所につきましては、現在詳細な再調査を実施しております。その結果を踏まえまして必要な対策を講じていくこととしております。

次に、②の被災者のための住宅対策についてであります。災害復興住宅融資の利子補給制度を、予備費を充当しまして創設することとしております。この制度によりまして被災した住宅復旧に要する資金の借り入れにかかわる利子につきまして、最大で 5 年間、30 万円を限度として、県から市町村を通じまして被災者へ補給されることとしております。

また、被災住宅への専門家派遣制度につきましては、被災者からの要望にすべてこたえられるよう、9 月補正以降、派遣件数に応じまして予算を措置していくこととしております。

なお、奥州市から要請がありました応急仮設住宅2棟につきましては、左側にありますけれども、8月1日に奥州市に引き渡し、現在入居されている状況になっております。

次に、2ページをお開き願います。土木関係被害の対応状況につきましてでございます。初めに、上のほうにあります甚大な被害を受けました一般国道342号の状況であります。図面の中央に濃い紫色で示されている迂回路などを7月18日までに開通させたことによりまして、祭時大橋まで開通をしております。また、緑色の林道を経由しますと、真湯まで到達できるようになっております。車で行けない状況となっていた集落につきましては、時間帯通行規制の制約がありますが、すべて開通している状況です。地震発生後は、県内の7路線11カ所で全面通行どめが発生しておりましたが、現在の全面通行どめの箇所は5路線5カ所までに縮小しております。

次に、図面左上の写真ですが、一般国道342号の中でも祭時大橋から秋田県境までの区間につきましては、国道342号災害復旧技術検討委員会を設置し、復旧計画を検討しておりましたが、真湯温泉から須川温泉までの区間につきましては、栗駒国定公園区域内であること、地形条件が厳しいことなどから、大規模なルート変更は好ましくないということ、さらには観光シーズンに渋滞する区間でもあることから、現道ルートを基本とした復旧としております。また、狭隘箇所の拡幅も組み合わせるという計画でございまして、1.5車線の整備の計画案としております。

また、祭時大橋につきましては、右側の写真におきまして現橋から鬼越沢上流、この写真でいきますと右側のほうになるのでしょうか、150メートル離れた場所に別ルートで新たに橋梁を設置する計画案を策定してございまして、この計画に基づいて復旧をすることとしております。また、同じ写真の上側の旧342号の橋梁付近には、年内に仮橋を設置しまして、真湯方面への交通を確保することとしております。

次に、図面左下の写真ですけれども、土砂災害対策についてであります。基本的な計画を策定するために、宮城県と合同で平成20年岩手・宮城内陸地震に係る土砂災害対策技術検討委員会を設置し、検討を進めております。また、河道閉塞が発生し、二次災害を防止のために緊急対策を行う必要がある箇所につきましては、地図に表示しております赤い文字では国土交通省の直轄事業、緑色の文字は林野庁の直轄事業と県の緊急治山事業、青い文字は県の緊急砂防事業、こういう事業を導入いたしまして、現在緊急対策を進めているところでございます。

次に、3ページをお開き願います。岩手県沿岸北部を震源とする地震関係について説明を申し上げます。初めに、公共土木施設関係被害についてであります。昨日の16時現在の集計では、被害地域は田野畑村や野田村を初めとする10市町村にわたっております。被害件数は36カ所、被害額は5億円余となっております。このうち県工事は7件、4億円余、市町村工事が29件、1億円余となっているところでございます。

次に、対応状況についてであります。まず土砂災害危険箇所の緊急点検につきましては、基本的には震度5強以上の市町村内の土砂災害危険箇所につきまして点検をするというこ

とになっておりまして、その対象箇所が6,000カ所余りあります。8月4日現在、国土交通省の職員等による緊急災害対策派遣隊、いわゆるT E C—F O R C Eが点検を行った722カ所と、当部の職員が点検を行った3,172カ所を合わせますと、3,894カ所の緊急点検が終了しております。点検結果は、危険度ランクAが2カ所、危険度ランクBが35カ所となっております。危険度A、Bの箇所につきましては、今後詳細な現地調査を行い、適切に対応していくこととしております。

次に、土砂災害危険情報の発表基準の引き下げについてであります。震度5強以上を観測した14市町村におきまして、地震による地盤の緩みなどが懸念されますことから、発表の基準となる時間雨量などを引き下げているところでございます。

次に、県営住宅の被害についてであります。北上市と宮古市の2団地で受水槽の水漏れが発生しておりますが、応急措置を行い、現在は支障なく受水できるような状況に復旧しております。

また、被災者のための住宅対策についてであります。久慈地方振興局土木部への住宅相談窓口の設置、あるいは被災住宅への専門家派遣制度の実施、あるいは6月14日の地震と同様に住宅金融支援機構による融資制度の適用、あるいは公営住宅の空き家確保など万全を期しております。今後とも被災者のニーズの把握に努めながら、適切に対応していくこととしております。

次に、4ページをお開き願います。被災箇所につきまして御説明申し上げます。初めに、交通規制の状況についてであります。地震発生後に一般県道安家玉川線など7路線8カ所で全面通行どめが発生しております。復旧作業を進めました結果、全面通行どめの箇所は一たんは解消されましたが、その後主要地方道岩泉平井賀普代線の切牛地区につきまして、豪雨による落石が発生し、再び全面通行どめとなっております。現在は図面上で赤枠、赤字で表示しております1路線1カ所で全面通行どめ、4路線4カ所で片側交互通行となっている状況です。

次に、県関係の災害申請の予定箇所ですが、図面に赤い丸印で表示しております7カ所が災害の申請予定箇所であります。このうち4カ所につきましては、一般県道安家玉川線にございまして、その被災状況は図面の下側に示しているとおりでございます。被災内容は写真にもございまして、比較的規模の小さい表層の崩落、あるいは落石などとなっているところでございます。

次に、5ページをお開き願います。林道施設被害と今後の対応について御説明申し上げます。初めに、6月14日の地震関係の被害ですけれども、被害額は一関市など3市3町の46路線、558カ所で7億円余となっております。そのうち軽微な被害のものを除きますと、表にあります11路線71カ所の5億円余につきまして、災害査定を申請することとしておりまして、あすから第1次の査定が始まる予定となっております。

次に、岩手県沿岸北部を震源とする地震関係ですが、8月4日16時現在の集計では、被害額は岩泉町など2市2町の13路線31カ所で1,000万円余となっているところでござい

ます。今後、被害を受けた市町からの支援要請がありますれば、適切に対応していく予定で
ございます。

以上をもちまして説明を終わりますが、当部といたしましては、引き続き総力を挙げて復
旧に取り組んでまいりますので、御理解、御支援を引き続きよろしく願いいたします。

○平沼健委員長 ただいまの報告について、委員の皆様から何かございませんか。

○阿部富雄委員 最初に、岩手・宮城内陸地震について、国道 342 号の関係でお伺いしたい
のですが、祭時大橋から須川温泉までの区間については、6 月補正段階ではまだ災害箇所を
十分に把握できないという状況でありました。報道等によりますと、この国道 342 号につい
ては、被災箇所が 59 カ所とも 60 カ所とも言われているわけでありますけれども、被災箇
所の数、そしてその復旧の見通しについて、祭時大橋を含めてどのような形で行うことを現
在計画されているのかをお聞きいたします。

○水野道路環境課総括課長 国道 342 号の祭時から須川までの路線についてでございます。
災害復旧の箇所につきましては、現在最終的な精査をしております、まだ固まっておいま
せん。申しわけございませんけれども、もうちょっとかかります。それから、須川までの災
害復旧の見通しでございますけれども、先ほど部長のほうからありましたとおり、国道 342
号災害復旧技術検討委員会に御意見を伺いまして、祭時大橋につきましては、現橋から北側
に 150 メートルのところ新たに橋をかけるという方針でございます。

また、道路につきましては、基本的には現道を直していくということで考えておまして、
場所によって 2 車線に復旧が可能なところは 2 車線にしていきます。秋の紅葉シーズンは
バス等で非常に渋滞するものですから、そういう渋滞しそうな箇所につきましては、地形的
に可能であればところどころ 2 車線等に拡幅しながら工事を進めていきたいというふうに
考えております。

それから、復旧の見通しでございますけれども、これは災害復旧工事でございますので、
公共土木施設災害復旧事業国庫負担法という法律によりまして、発災から、災害が発生した
年から 3 年以内に工事を終わらせなさいというふうになっております。現地は、地形条件、
気象条件が非常に厳しくございますけれども、今のところは 3 年後の平成 22 年までに復旧
するよう努めてまいりたいというふうに考えております。

○阿部富雄委員 わかりました。ぜひそのようにお願いできればと思うのですが、そこで問
題は、先ほど部長の説明でもありましたが、6 月補正よりも災害査定申請箇所が減っている
という状況です。それに加えて、最初から災害査定に持っていない箇所もかなりあったの
だろうと思うのですよね。こういう災害査定申請から除かれた部分の災害復旧というのは、
県単で対応せざるを得ないという状況になると思うのですが、これらの対応についてはほ
どのようになさっているのでしょうか。

もう一つは、原則 3 年で復旧に向けて取り組んでいくということですから、ぜひその方向
でお願いしたいと思うわけでありますが、この間の、例えば暫定供用というようなことは考
えられるのでしょうか。特に国道 342 号の祭時大橋から須川までの間というのは 1 路線し

かない。そうしますと、50カ所も60カ所も工事をやるとなると、入っていく道路が、秋田県側から入るか一関側から入るかということで、かなり制約されるというふうに思うのです。そうした場合に、本当に工事がスムーズに進むのかなという心配もありますし、それに伴って仮設道路なども設置されるのだらうというふうに思うのですが、それらも含めた暫定供用というのは考えられるのでしょうか。

○野中砂防災害課総括課長 災害復旧箇所についてでございますけれども、今回御報告申し上げました災害箇所につきましては、負担法の対象となりますけれども、県工事でありますと120万円以上、それから市町村工事でありますと60万円以上の箇所を計上してございます。精査の結果、箇所等々は変わっておりますが、その限度額に満たない被災箇所につきましては単独事業となります。これらの単独事業につきましては、起債が可能となっております、毎年年末に私どもでまとめて財務局のほうに協議するという形になります。なお、その起債につきましては、90%の起債が可能で、その半分について後年度に地方交付税が措置されるという事業でございます。

○水野道路環境課総括課長 国道342号の工事に係る暫定の供用ができるかどうかという御質問でございますけれども、地形的に非常に現地は厳しゅうございます。それから4箇所ほど大規模に崩落しておりまして、工程的な部分では、いま3カ年で工事をするということで一生懸命詰めておりますけれども、基本的には須川温泉まで暫定供用できるかというところ、今のところは厳しいかなというふうに考えております。

○阿部富雄委員 厳しいということで、技術的な問題もあつて大変だろうと思っておりますけれども、何とかできる限り、考えられる方策で暫定供用も含めた早期復旧をお願いしたいというふうに思います。

それから、被災者対策の関係ですけれども、昨日の岩手・宮城内陸地震災害復旧・復興推進本部会議で、住宅被害を受けた世帯に対しては、建てかえや購入、改修の際には、全壊世帯については300万円、それから移転世帯についても300万円というふうな形の対策を講じるということでありまして、これは今回の災害に限っての緊急対策というふうに理解してよろしいのでしょうか。あるいはこれが前例となって、今後こうした被災住宅の再建に係る制度をつくっていくというふうに考えていいのかお尋ねをしたいと思います。

それから、全壊だとか移転については300万円がいいと思うのですが、一部損壊等もあるわけですね。こういう方々に対する対策については、具体的な対策というよりは義援金を配分する形で対応しますよとされているわけでありまして、もし義援金がなければ、こういう一部損壊などについては対応されないということになるわけでありまして。そうした政策の整合性というのは、きちっと図っていくということが必要だと思うのですが、どのようにお考えなのでしょうか。

○鈴木技術参事兼建築住宅課総括課長 先ほど委員から御説明のありました被災住宅再建支援事業費の補助でございますけれども、これは保健福祉部のほうで創設された事業でございます。義援金的な、渡し切りの助成ということで、そちらのほうでやったものでござい

ます。考え方につきましては、被災状況に応じまして、こういった対策を講じたらいいのかという考えをもとにしまして、当面の追加対策全体が考えられていると理解しております。今回の被災状況を見て、今回はこうしますというようなことで考えられているところがございます。

それから、一部損壊の者につきましてでございますが、これも保健福祉部になりますけれども、義援金により対応がございます。一部損壊につきましては、住宅の被災の割合に応じまして10万円から125万円の範囲の中で、それぞれの住宅の被災度に応じまして義援金が支給されることになってございます。一部損壊の者につきましては、それ以外に県費といたしまして、住宅を再建する場合にお金を借りたときの利子補給を新たに創設して、義援金が125万円が最大でございますので、それとバランスをとったような形で、30万円を限度にして補助をするということがございます。それから、どのような復旧対策が必要かというようなことを住民の方々に判断していただくために、住宅復旧のための専門家派遣事業を積極的にやろうということで組んでございます。

○阿部富雄委員 わかりました。所管が違うところを保健福祉部がやるのだということですが、この委員会でも、再三地震にかかわる被災住宅への支援についてはずっとやってきているわけです。今回たまたま暫定だとはいえ、お見舞いのような性格の感じで他部がやると今聞いたわけですが、ぜひ恒久的な対策として、県土整備部も本格的に取り組むことが必要だと思うのですが、それについてはどのようにお考えなのかをお聞きして終わります。

○佐藤県土整備部長 住宅の再建に向けて、岩手・宮城内陸地震災害復旧・復興推進本部会議というのを全庁的に組織しております。その場で、地域コミュニティーを再建するという視点でいろいろ議論された中で県の事業創設となっております。当部としましても、その会議の場で、地域コミュニティーの再生のためにはやはり住宅再建が不可欠だということをお知らせしながら、当部としても、先ほど建築住宅課の総括課長が説明したような事業創設をしてきたところでございます。今後とも被災者のニーズに合わせた形で、地域コミュニティーの再生と住宅再建に資するような施策に、またニーズがあれば、私どもとしてもどんどん提案して、事業創設に向けて検討してまいりたいというふうに思っております。

○小田島峰雄委員 一つだけお尋ねいたします。ただ、ここでお尋ねすべきかどうか、ちょっと疑問なところもございますけれども、おわりの範囲でお答えいただきたいと思いません。

実は、祭時地区は、旅館業を営む方を含めて6戸ほどなのですが、電力がいまだに復旧していないということでございます。今こういう真夏になりましても電気炊飯器が使えない、洗濯機が使えない、エアコンが使えないという状況でございます。当然東北電力の所管分野だろうと思ひまして、東北電力のほうに電話をいたしましたら、市の方針が出されない限り、この復旧はなかなか難しいというお話でございました。そこで、一関市の災害対策本部に電話をいたしましたら、いや、私どもは県の指示、指導を待って行動をするのだと

いうお話でございました。

そこで、お尋ねしたいのは、最終的にこういう場合のゴーサインを出す官庁というのはどこなのかということをお尋ねしたいと思います。

県のほうには照会いたしませんでした。得意のたらい回しかなというふうな感じもいたしましたけれども、いずれ直接的には電力会社であろうということで、相当かけ合いまして、住民には10月には復旧するという説明をなされたように聞いておりますけれども、その住民の方々は、とんでもない、10月まで待ってられないと。当然そうでございます。そこで電力会社にかけて、何とかお盆ごろまでには電気を通すという確約を取りつければしたのでありますけれども、先ほど言ったように、市に聞けば県の指導待ちだというふうなお話でございました。所管が違うかもしれませんが、不適切な質問かもしれませんが、おわかりでしたらお答えをいただきたいと思います。

○佐藤県土整備部長 ちょっと、私どもはそういう事情があるということ把握しておりません。早急にその内情を調査しまして、私どもで対応できるのであればすぐ対応したいし、またほかのところ所管しているのであれば、早急に今のお話をお伝え申し上げたいと思っております。

○平沼健委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○平沼健委員長 なければ、本日の議事に入ります。

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。

初めに、県土整備部関係の議案の審査を行います。継続審査となっております議案第16号海岸保全施設整備事業下荒川地区水門土木工事の請負契約の締結に関し議決を求めることについてを議題といたします。

本議案については、知事より撤回の意向が示されておりますので、まず当局から説明を求めます。

○佐藤河川課総括課長 お手元にお配りしております海岸保全施設整備事業下荒川地区水門土木工事の議案の撤回について、その内容を御説明いたします。

まず、議案の概要でございますが、工事名は海岸保全施設整備事業下荒川地区第10号工事、工事場所は、釜石市唐丹町地内、契約金額は、消費税含みで4億8,405万円、請負仮契約者は、高弥建設株式会社・株式会社山長建設特定共同企業体となっております。

続きまして、議案の撤回でございますが、撤回理由につきましては、平成20年6月16日付で、高弥建設株式会社・株式会社山長建設特定共同企業体と仮契約を締結していた海岸保全施設整備事業下荒川地区第10号工事について、請負仮契約を7月31日付で解除したことによるものでございます。

次に、仮契約解除理由でございますが、県が発注いたしました一級河川来内川遠野第二ダム建設(堤土工)工事におきまして、海岸保全施設整備事業下荒川地区第10号工事の仮契

約者であります株式会社山長建設を含む請負者に対しまして、県が7月25日付で指名停止通知を行ったことによるものでございます。

続きまして、指名停止の理由でございますが、平成20年5月19日、県発注の一級河川来内川遠野第二ダム建設（堤体工）工事におきまして、請負者の下請負人の主任技術者が、作業中に逸走した4トンダンプトラックを停車させようとして、石と4トンダンプトラックの間に下半身が挟まれ、大腿骨骨頭骨折等の重傷を負ったものでございます。この事故につきまして、7月9日に釜石労働基準監督署から安全衛生指導書が出されておりました、当該事故に係る業者側の安全管理の措置が不適切であった点が指摘され、その改善措置が求められたところでございます。

県では、この結果を踏まえまして、当該事故についての請負人の責任が明白となったと判断されるため、県営建設工事に係る指名停止等措置基準別表第1、これは後ろに抜粋をつけてございますけれども、別表第1に従いまして、7月25日付で請負者である特定共同企業体の構成員、大豊建設株式会社、株式会社テラ、株式会社山長建設、あと事故を起こしました下請の佐藤建設株式会社に対し、指名停止の通知を行ったものでございます。

仮契約解除までの経過でございますけれども、5月1日に下荒川地区水門土木工事の落札者を決定しております。5月19日に遠野第二ダム建設工事において事故が発生しております。6月16日に仮契約を締結いたしまして、6月24日に6月議会の本会議に議案を提出させていただいております。その後7月9日に釜石労働基準監督署から大豊建設株式会社、株式会社テラ、株式会社山長建設特定共同企業体に対し、安全衛生指導書が出されております。これを受けまして、7月25日に県からこの4社に対しまして指名停止の通知を行っております。

この指名停止の通知を受けまして、7月31日に海岸保全施設整備事業下荒川地区第10号工事の建設工事請負仮契約の解除通知を相手方しております。そして同じ7月31日ですけれども、県議会議長に対しまして、平成20年6月岩手県議会定例会における提出議案の撤回請求を出させていただいております。以上で御説明を終わります。

○佐藤県土整備部長 今回の議案につきまして、議会に対しまして撤回するというところでございますけれども、ただいま河川課の総括課長から説明を申し上げたとおりでございます。しかしながら、仮契約の相手が県発注工事での事故によりまして指名停止となって、結果として議案の撤回請求をすることに至ったということは、まことに遺憾だというふうに考えております。また、委員の皆様方には6月議会、そして本日の常任委員会で重ねて御議論いただいているにもかかわらず、県としまして撤回することになりまして、まことに申しわけなく、心から陳謝を申し上げる次第でございます。

今後は、可能な限り速やかに再入札に向けた事務を進めまして、事業のおくれを最小限とするよう努力してまいりますので、御理解のほどよろしくお願い申し上げます。

○平沼健委員長 ただいまの説明に対し、質疑はありますか。

○嵯峨耆朗委員 参考までにお聞きします。5月19日に事故が発生したということですが

れども、県はどの時点でこのことを知ったのかということと、県が知ったとして、これまでの過去の事例から見てどういった措置が想定されたのか、また想定したのかということをお聞きします。

○佐藤河川課総括課長 事故発生をいつ知ったかでございますけれども、5月19日の事故発生の当日に報告が入ってきて、当日のうちに知っていたということでございます。

事故の内容につきまして、過去の事例からどのような措置が想定がされたかということでございますが、この時点では1人で作業をしていたというふうなことがわかっておりまして、この時点では請負者の責任があるかどうかということについて、まだはっきりしなかったということで、指名停止措置に至るというふうな具体的な想定まではできておりませんでした。

○嵯峨耆朗委員 7月9日に労働基準監督署から指導書が出されたと。それ以前の段階で、いろいろな事実関係がわかってきていたと思うのですが、その過程の中で、こういった結果を想定したのではないかと思うのですが、大体どの時点で想定したのかなということなのです。それとも、全く考えていなかったのか。

○佐藤河川課総括課長 釜石労働基準監督署では、事故当日に現場に調査に入っておりますし、遠野警察署も同日に現場に調査に入っておりますが、その時点では、現場での具体的な請負者の責任等については、話を賜っておりませんでした。先ほど申しましたように、今回の事故は下請負人の主任技術者が1人で作業をされていたということで、そのことが請負人そのものの責任とどのようにリンクするかということにつきましては、7月9日の労働基準監督署からの安全衛生指導書に、請負人としてきちんと指導すべきであったというふうなコメントがありまして、その時点で、請負者の責任があると判断したということでございます。

○嵯峨耆朗委員 ということは、労働基準監督署から話に来るまでは、全くこういう結果を想定していなかったということですか。

○佐藤河川課総括課長 事故の重大さといいますか、重傷事故を負っていますので、事故の大きさだけに着目すれば、結果としては、今にして思えば、このような措置も可能性としてはあったかというふうには思います。

○嵯峨耆朗委員 私は素人ですからわかりませんが、これだけの重大事故ですよ、多分、重傷ですよ。であれば、プロでしょうから一定の想定はできると思うのです。労働基準監督署から話があって初めてその認識があったという話ですが、正式にはそうでしょうけれども、わからなかったのですか、全く想定していなかったのですか。

○佐藤河川課総括課長 これまでの同様の事故というか、県発注の工事で、労働基準監督署からの是正勧告等の前に県の判断で処分を出した事例もございます。それはどのような場合かと申しますと、県の設計図書、発注図書に明示しております安全設備等を現場に設置していない、何ら県の定めた工法で仮設備等の施工をしていないというふうなことが明らかな場合には、発注者に責任がある、あるいは安全管理の措置が不適切であったという判断を

しまして、処分をしている事例がございます。

今回の場合は、先ほど申しましたが、そういう具体的な県の定めた施工の手順とか、そういうことに対して、明らかに違反しているというふうなところの見きわめがなかなかつかなかったというふうなことがございます。

○嵯峨耆朗委員 この事故があった後に仮契約になっているのですよね。そして、過去にも労働基準監督署から出される前に、そういった一定の基準に合致した場合には県のほうでは独自に処分をしたという事例もあるということです。何となくですけども、こういった事故とかを含めて認識が甘いのではないですかね。そういう気がします。既にわかっていることだから、我々だって二度手間、三度手間をしているような感じがしますし、壮大な無駄をしているような感じがします。だから、もっと敏感に、プロフェッショナルでしょうから、こういう事故があったら、関係性がはっきりするまでわからないとかではなくて、当然わかるのではないかと私は思います。だから、何というか、鈍感だとか、怠慢だとか、とてもプロフェッショナルとは思えないという感想だけ述べておきます。

○高橋昌造委員 私は3点についてお伺いいたします。第1点は、きょうの県土整備委員会が8月5日に開催され、前回の委員会で継続審議ということで、先月の31日に契約解除の通知をしたということですが、やはり継続審議でございますのでね。何かこの委員会、まあ、何をか言わんや、議会軽視につながるのではないのかなと。というのは、やはりこの委員会で議論して継続審議にした事項なのです。それを考えた場合に、この契約の締結なり解除は執行権によっていて、それをいわゆる侵害する気は毛頭ないのですが、ただ、委員会に諮って継続審議と決めたものを、この場で議論もなしで、説明もなしで、事後承諾みたいな形でやめたということについて私は遺憾だなと。まさに議会軽視ではないのかなと。そのところを当局はどのように思っておるのか。今後またこういうことがあった場合に、これが前例になってもあれなので、ひとつここで当局のきちんとした明快なお答えをいただきたいということが一つです。

第2点目は、先ほど嵯峨委員からもお話があったのですが、これは全く、前回は契約の相手方として国土交通省の発注工事の関係で注意処分をしたと。今度は、県の発注による事故ででしょう。これは、もう契約解除したというのであれば、それでもう問題が解決するかもしれませんが、契約の相手方もそうなのですが、この執行者側の責任、これをだれが負うべきか。これは、もう重大な責任だと思うのですよね。だから今回、総務部なのか、県土整備部なのか、いずれ責任の所在をはっきりしてほしい。そういうことでなければ、もしも契約をされた相手方に開き直りでもされたときに、県がどのような対応をしていかなければならないか。入札心得とか入札条件を示して、そして仮契約を取り交わしたわけですので、当局の責任も重大だと考えられると私は思います。

それから、これは地元で待望している工事なのです。こういったものを、私に言わせれば、考えられない事態によって、また先送りすると。今はもう原油の高騰等によって、資材が高騰しておるわけです。だから、設計金額も当然また変わってくると思います。これは、だれ

が責任を負うかということです。だからもしわかるのであれば、当初の設計金額から、現段階でまた再度入札をし直してやるということになると、どのぐらいの影響額が出るのか、お示ししていただきたい。1度ならず2度もこういうことをされたということについては、委員だけではなく、議会として我慢の限界が、もう考えられないところまで来ているのではないかなど。いずれこの3点について、まず当局のお考えをお聞きしたいです。

○佐藤河川課総括課長 今回、本日の常任委員会の前になぜ契約を解除したかということでございますけれども、県営建設工事の請負契約に係る競争入札実施要綱というのがございますが、ここには当該落札者が指名停止措置を受けた場合には、契約を締結しないこととされておりまして、議会の議決を要する工事におきましては、既に仮契約を締結した場合においても、議決までの間に、契約の相手方が指名停止措置を受けた場合には仮契約の解除をするものとするというふうな規定がございます。今回の仮契約の解除は、それに基づいて行ったものでございますが、7月25日に指名停止がなされたということで、その後手続を進めたというふうなことでございます。結果として、7月31日に契約解除通知を行っております。

この工事につきましては昨年も、仮契約の相手方が営業停止処分を受けておりまして、仮契約の解除を行っておりますけれども、昨年の事例で申しますと、9月25日に営業停止処分を受けておりまして、9月26日に県で仮契約の解除を行っております。

もう1点、設計金額の上昇の影響がどのようなものなのかということでございますけれども、提案させていただいております議案の設計図書は、ことしの1月の単価で積算しております。設計額が5億4,100万円ほどとなっておりますけれども、現時点の単価、8月の単価でございますけれども、それで物価上昇の動き、使用資材、主として鋼材等になるのですが、それらについて単価を入れかえて試算してみますと、約8%ほど、金額にいたしまして4,400万円ほど設計額が上昇するというふうな結果になっております。

○早野建設技術振興課総括課長 県の執行部のだれが責任を負うかというところでございます。入札から契約までにつきましては総務部が所管しているわけでございます。安全管理の措置が適切であったかどうかという点は、工事を所管し、工事の内容を把握している県土整備部にもかかわる部分があるというふうに思っております。ですから、執行部のどこがということになりますと、総務部と県土整備部が連携してというふうに、連携というか、ともにとということになろうかと思えます。

○高橋昌造委員 最後に部長さん、仮契約をして、指名停止をして、契約の解除と、これは当局のスケジュールで進めたものなわけでございまして、私はそういうことをお聞きしたのではない。まず、基本的には入札心得なり入札条件によって、いわゆる仮契約もできない案件ではなかったのかなど。ましてや、私が心配しているのは、議会の議決案件ですから、私どももこういったことで、前回の県土整備委員会で最後の議論をさせていただいたのですが、これがもし議会の議決案件でなければ、このまま契約されていたかもしれません。

だから、今後やはり緊張感を持って、入札条件に適合するのかどうかをしっかりと精査し

て、しっかり対応していただきたい。

それから、皆さん方の手落ちによって8%の金額、4,400万円程度の影響があったということです。今まさに財政事情が非常に厳しい中であるわけですので、今後はそういうことのないようお願いをいたしたいということで、佐藤部長さんの決意をお聞きして終わらせていただきます。

○佐藤県土整備部長 先ほど冒頭申し上げたとおり、こういう議案を撤回するということが至ったことに対しましては、改めまして心から陳謝を申し上げたいというふうに思っております。いずれにしても、こういうことが、いわゆる執行部だけではなくて、業界全体の安全管理の問題でもございますので、私どももしっかりと現場管理をきちんとしながら、また手続的にもきちんとした対応を今後ともとっていきたいというふうに考えております。

○平沼健委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○平沼健委員長 ほかに質疑がなければ、これをもって質疑を終結いたします。

本議案については、ただいま説明がありましたとおり、撤回の意向が示されておりますので、当委員会においては審査を中止することとしてよろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○平沼健委員長 異議なしと認め、本議案については審査を中止することといたします。

以上をもって、県土整備部関係の議案の審査を終わります。

次に、築川ダムについて、現地に出向いて調査を行います。なお、本日は現地調査であります。調査の後、当委員会室に戻り会議を続けますので、あらかじめ御了承をお願いします。再開時間は別途お知らせいたします。それでは、玄関まで御移動をお願いいたします。

(現地調査)

(再開)

○平沼健委員長 午前に引き続き会議を開きます。

この際、執行部からいわて花巻空港の路線の見直しについて発言を求められておりますので、これを許します。

○波々伯部空港課総括課長 いわて花巻空港の路線の見直しにつきまして、その動きについて現状の報告をさせていただきたいと思っております。お手元にA4両面刷り2枚の資料をお配りいただいているかと思っておりますので、そちらに基づきまして説明させていただきます。

まず、今回の措置の背景でございます。日本航空においては、想定以上の燃料価格の高騰への対応として、具体的には、今現在、ジェット燃料につきまして、1バレル当たり170ドル超の水準となっておりますけれども、これは1年前の水準の倍近くになっておるところでございます。今年度下期の事業計画におきまして、全国的な路線の見直しを検討しているところであります。新聞報道等によりますれば、日本航空の国内線だけで、運休路線が10路線以上というふうな報道が出ているわけでございますけれども、その中で、いわて花巻空

港発着の路線につきましても、見直しの対象とされているところでございます。

次に、花巻空港発着の路線に係る見直しの内容でございます。去る7月22日に、日本航空本社の担当部長が来県いたしまして、その際の説明によれば、現在検討されている花巻空港発着の路線に係る見直しの内容は以下のとおりでございます。

1点目、いわて花巻～関西国際空港線を来年2月から運休する。2点目、いわて花巻～那覇線、こちらは3月に2週間程度の季節運航を行ったところでございますけれども、こちらについても運休するという2点でございます。

最後に、これに対する県としての対応であります。県といたしましては、いわて花巻空港発着の航空路線が、本県への企業立地の促進や観光客の呼び込み等において、極めて重要な役割を担っていることから、去る7月29日に、知事が日本航空本社を訪れまして、今回見直しの対象として示された路線を含む、いわて花巻空港発着路線の維持・充実について要請を行ったところでございます。

2枚目に添付させていただいているものが、その際に日本航空にあてて提出いたしました要望書のコピーでございます。内容的には多岐にわたってございますけれども、今回見直し対象となった路線に対する部分といたしましては、1として、大阪線につきまして、便数及び輸送力の維持等について要望させていただいております。それから、関西空港路線の運休という件に対しまして、裏の2でございまして、昨年10月に福岡線が休止された際の代替措置といたしまして、関西国際空港または中部国際空港を経由した福岡への乗り継ぎ利便性の確保ということをお願いしております。これに関しまして、引き続き福岡への乗り継ぎ利便性の確保ということを求めたところでございます。

それから、那覇線につきましては、3でございまして、沖縄線の季節運航の維持等について求めたところでございます。その他、今回見直し対象外の路線でございます名古屋線、札幌線につきましても、ダイヤの改善等の要望を行っておりますが、羽田線等の開設についても要望させていただいているところであります。

県といたしましては、今後も県民・利用者の利便性確保のため、日本航空に対しまして、いわて花巻空港発着の路線の維持充実について粘り強く要請を行っ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。簡単でございますけれども、御報告とさせていただきます。

○平沼健委員長 この際、ほかに何かございせんでしょうか。

○嵯峨壱朗委員 日本航空からの減便なり廃止の説明の中では、原油価格の高騰がすべての理由だったのでしょうか。

○波々伯部空港課総括課長 はい。

○嵯峨壱朗委員 だとすれば、先月あたりから大分原油価格が下がってきていますよね、ピークから見ると。きのうあたりでも121ドルまで来ていますね。ピーク時は140ドル後半ぐらいまでいったような気がしますけれども、いずれ下がっている傾向になっている。こういった方針を出したのは多分一番高いときだったと思います。ですから、恐らく9月は今よ

りも安くなると思うし、10月も安くなるのではないかなと思うわけですが、これからもしも、もっと安くなって110ドルとか100ドルになった場合には、変わる可能性はありそうですか、どうだったのですか、原油価格の高騰だけが原因だとすれば。

○波々伯部空港課総括課長 今回の委員の御指摘でございますけれども、日本航空からの説明によりますれば、平成20年度の事業計画の策定時においては、1バレル110ドルでの水準という想定で事業計画を組んだということでございまして、今、短期的な動きとして少しまた一たん下がっているというふうな御指摘がございましたけれども、恐らく、今後の事業計画策定時における想定水準以上の水準で推移するであろうというふうな予測からの説明ということでございましたので、改めて今回の路線見直しの措置が見直されるということでは考えにくいのではないかと思います。

○嵯峨耆朗委員 ということは、今の原油価格が続いている以上、何ぼ要望しても意味がないというふうにとらえていいのですか。そういうふうな認識ですか。それでもやらなければだめだと思ってやっているという形ですか。

○波々伯部空港課総括課長 日本航空からの説明によりますが、冒頭の御説明で少し足りなかったところがあるかと思います。まず今回の見直しの主な理由は、燃料価格の高騰への対応という極めて緊急的な要因によるものでございます。また、大きな背景といたしまして、航空自由化に伴います競争の激化というふうなことも説明があったところでございます。

また、見直し路線の選定に当たりましては、路線ごとの収支状況に加えまして、その路線の持つ公共性といいますか、例えばほかの空港で代替できるかどうかですとか、ほかの輸送手段で代替できるかどうかということも考慮に入れた上で、かなりぎりぎりまで対象路線を絞ったというふうな説明もあったところでございます。そのような説明でございましたので、全く燃料価格の状況が変わらなければ検討の余地がないというふうな話でもございませんでして、私どもといたしましては、それぞれの路線が持つ、例えば地域振興における重要性ですとか、そういったものを個別にしっかり説明していけば、何とかまだ余地があるのではないかとということで、日本航空に対して、そのような面からの説明をしたところでございます。

○阿部富雄委員 今回の路線の見直しということは、減便と運休などというふうにされているわけですが、花巻空港への対応については運休だということです。言葉の違いといいますか、日本航空が考えている減便、運休等という意味はどういうことを指すのですか。

○波々伯部空港課総括課長 減便と運休等が路線の見直しだということでございますけれども、この使い分けにつきましては、なかなか難しいところはございますが、現在マスコミ報道等で減便と運休を分けて整理した報道がなされておるところもございます。このうち減便というのは、例えば1日5便就航していた路線について、それを4便にするですとか3便にするといった措置を行う路線のことを指して、減便を行うというふうな報道になっております。そのような路線も幾つかあるというふうに把握をしております。ただ、花巻発着の路線につきましては、関西便につきましても那覇便につきましても、1日1往復の路線で

ございまして、1からゼロになるという説明でございますので、これらにつきましては運休というふうに報道されているわけでございますが、両方のパターンを合わせまして今回の路線見直しの範囲ととらえているところでございます。

○阿部富雄委員 今の説明でわからないわけではないのですけれども、マスコミ報道を例にとって説明されましたが、日本航空に運航を継続して働きかけていくということに関して、マスコミ報道を引用してどうのこうのという話ではないと思うのです。日本航空が減便だとか運休だとかいう使い分けをしている意味は、それなりの考え方があってのことだろうと思うのです。ですから、花巻空港の場合でいうと、運休ですから、一時休みというふうにとらえるのが正しいのかなというふうに私なりには理解するわけですが、やっぱり担当課とすれば、もう少し経営側の本音をきちんと探って対応していくという取り組みが必要ではないでしょうか。どのようにお考えですか。

○波々伯部空港課総括課長 少し質問の御趣旨を誤解したところがあるかと思っておりますけれども、一時的な措置かどうかということの使い分けであれば、減便にしても運休にしても、そういった意味の使い分けでこの二つを分けているわけではないというふうに認識をしております。先ほどちょっとマスコミ報道によればというふうな形で再三引用させていただきましたのは、いわて花巻空港の発着路線についての説明については、日本航空から詳細があったのですけれども、全国的な他の路線についての状況までは、日本航空から詳細な説明を受けていないということで、その他の路線については、申しわけございませんが、マスコミ報道によればというふうな趣旨をここで説明をさせていただいたものでございます。運休の意味につきましては、日本航空にしっかり確認をしておりますので、よろしくお願いたします。

○阿部富雄委員 そうしますと、いわて花巻空港の運休という意味は、一時的な休止ではなくて言うなれば廃止というふうな受けとめ方をしているということによろしいわけですね。そうしますと、日本航空だってそれなりに、先ほどもあったように競争の激化だとか、収支の状況、公共性、さまざまな要因を勘案して出した方針だというふうに思いますから、そう簡単に覆すことはできないのだろうなというふうに思うのです。

先般、この委員会でも福島空港を調査する機会があつて、たまたまそのときにこの問題も出まして、福島空港も大変頭を痛めていたようではございますけれども、継続して日本航空に働きかけていくということは、やっぱりそのとおりの必要だと思っておりますけれども、新たな航空会社の呼び入れを求めていくという取り組みだって必要だろうと思うのです。関西空港線の旅客数は5万人から6万人ですから、毎日1往復するとしますと100人のお客さんということになるわけですよ。これだけのお客さんを確保するというのは大変だろうなというふうには思うわけです。日本航空に働きかけをすると同時に、新たな乗り入れを航空会社に積極的に働きかけていくという取り組みだって必要だと思うのですけれども、その点についてはどのようなお考えをされているのでしょうか。

○波々伯部空港課総括課長 今回の日本航空の運休の提示を受けまして、今後は日本航空

に限らず、新たな航空会社の乗り入れ等についても、検討されていくべきだという御指摘でございましたけれども、今後の花巻空港発着の航空ネットワークの拡充をしていくに当たっては、そのような御指摘を踏まえまして検討してまいりたいというふうに思います。

ただ、今回運休の対象となる関西国際空港線につきましては、日本航空がこれまで運航してきた路線でございますけれども、あわせて大阪方面におきましては、伊丹空港発着の路線も1日2便就航しております、こちらのほうは今回特に減便等の見直しの対象に入っていないものでございます。あわせて、私どもは大阪線ということによっておるわけでございますけれども、現在大阪線を運航しているのが引き続き日本航空でございますので、当面はこの大阪方面への輸送力の確保といった課題につきましては、やはり、まず第一に日本航空に対して輸送力の維持を求めていくのが筋ではないかなということで、当面は日本航空に対しての要望を念頭に置いております。

○阿部富雄委員 そのことを否定するわけでも何でもないので。当然、既存の路線があるわけでありますから、そこを存続してくださいというのは当然の取り組みだと思いますから、それはそれでぜひやっていただきたいというのは当たり前のことでありますけれども、県内の航空需要といたしますか、利用状況を見ても、年々低下してきている実態があるわけですから、言うなれば魅力のない路線だとやっぱり利用者というのはふえないということもわかります。ですから、この機会にさまざまな乗り入れる方途を、県としても検討する時期に入ってきているのではないかなというふうに思うのです。それらを含めて検討される考えはないのでしょうか。

○波々伯部空港課総括課長 今、国内の航空路線に関しての動きの中では、今回報告させていただいております日本航空ですとか全日空といった既存の航空会社については、こういう運休や減便というふうな話になっておるわけでございますけれども、一方で、まだ私どもは研究途中ではございますが、例えば新たに開港する空港などを中心に、また新規の航空会社といたしますか、中小の航空会社の設立の動き、あるいはそういった会社によります地方空港間を結ぶ路線の開設の動きというふうなものもあるようでございますので、その辺の動きにつきましては私どももしっかり注視をして、今後、例えば既存の路線以外に地方と地方を結ぶようなネットワークの拡大というふうな可能性があるのかどうか、この辺はしっかり研究、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。

○高橋昌造委員 今お聞きした中でちょっと気になったことは、全国的に路線の見直しは16路線だということなのですが、関西国際空港とか那覇空港とか、そういうところとも連携して、継続して就航ができないかを検討されたことはあるのか。それから、先ほど阿部委員からもお話があったように、福島空港で休止ということなのですが、私は平泉の世界遺産の登録延期、これを様子見されたのではないかと。もちろん世界遺産登録になっていると、そのまま継続されて就航されたのではないのかなと。だからこそ、これから特に、平泉の登録が延期になった、ならないは別にして、ぜひ観光客を誘客する一つの誘導策として、もう少し日本航空に対してお願いする、説得するというかですね。何か課長さんのお話をお聞き

していると、何かいまいち盛り上がりがないのですよね。答弁は結構でございますので、ぜひ就航を継続してほしいという思いでこれから取り組んでいただきたいと思います。

○渡辺幸貫委員 部長さんをお願いしたい。県土整備部の予算ですが、今回ではなくて次回で結構ですから、当初予算ベースで平成13年度から8年後の今年度にかけてと、予算額全体が半分になっていると。なおかつ国直轄分以外につきましては30%台になってしまっていると。ですから、今回これだけ地震災害が起きますと、各市町村が要望事項をたくさん上げていると思いますけれども、それに対応できる予算は非常に少ないのだと思うのです。その辺、小生は一応報告を受けておりますけれども、我が県土整備委員会の皆様にも、数字的根拠も含めて、次回にはぜひその辺の説明をいただきたいとお願いをしたいと思います。

○佐藤県土整備部長 予算に関しましては、今お話がありましたように、ピーク時からかなり縮小になってございます。したがって、各地域からの要望にもこたえられないのが、私どもとしても非常に心苦しく思っている次第ではございます。しかしながら、限られた予算ではありますけれども、できるだけ効果的、効率的に執行していくことで、地域の安全・安心、あるいは利便性の確保を少しでも高めていくという考え方で執行してきております。

いずれにしても、こういう予算の状況下での県土整備行政はいかにあるべきか、次回、詳細に資料を整理しまして御説明申し上げたいというふうに思います。

○平沼健委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○平沼健委員長 ほかになければ、これをもって県土整備部関係の審査及び調査を終わります。県土整備部の皆様は、退席されて結構です。御苦勞様でした。

次に、9月に予定されております閉会中の委員会についてであります。公共土木施設の被災状況と復旧対策について引き続き調査を行いたいと思いますので、よろしくお願いたします。

以上をもって、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。御苦勞様でした。