

## 県土整備委員会会議記録

県土整備委員会委員長 中平 均

- 1 日時  
平成29年8月1日（火曜日）  
午前10時1分開会、午前11時28分散会
- 2 場所  
第4委員会室
- 3 出席委員  
中平均委員長、佐藤ケイ子副委員長、田村誠委員、軽石義則委員、柳村岩見委員、  
神崎浩之委員、佐々木宣和委員、工藤勝博委員、小野寺好委員、白澤勉委員
- 4 欠席委員  
なし
- 5 事務局職員  
戸塚担当書記、竹花担当書記、高橋併任書記、黒澤併任書記
- 6 説明のため出席した者  
県土整備部  
中野県土整備部長、高橋理事兼副部長兼県土整備企画室長、遠藤道路都市担当技監、  
八重樫河川港湾担当技監、嵯峨県土整備企画室企画課長、  
小上県土整備企画室用地課長、菊池建設技術振興課総括課長、  
沖野建設技術振興課技術企画指導課長、田中道路建設課総括課長、  
白旗道路環境課総括課長、岩湊河川課総括課長、佐々木河川課河川開発課長、  
大久保砂防災害課総括課長、藤井都市計画課総括課長、  
小野寺都市計画課まちづくり課長、矢内下水環境課総括課長、  
廣瀬建築住宅課総括課長、辻村建築住宅課住宅課長、谷藤建築住宅課営繕課長、  
照井港湾課総括課長、箱石空港課総括課長
- 7 一般傍聴者  
1名
- 8 会議に付した事件  
継続調査（県土整備部関係）  
「港湾行政をめぐる最近の情勢について」
- 9 議事の内容  
○中平均委員長 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港湾行政をめぐる最近の情勢について調査を行います。

調査の進め方についてであります。執行部から説明を受けた後、質疑、意見交換を行いたいと思います。

それでは、当局から説明を求めます。

○照井港湾課総括課長 港湾行政をめぐる最近の情勢について、お手元の資料に基づいて御説明いたします。

まず一つ目の項目です。釜石港におけるガントリークレーンの導入について御説明します。資料の1ページをお開き願います。現在釜石港では、ジブクレーンによりコンテナの荷役を実施しておりますが、コンテナ船の大型化や取扱量の増加に対応するため、処理能力の高いガントリークレーンを導入するものでございます。これにより、現在就航しております250TEU型のコンテナ船より大きい1,000TEU型の船への対応が可能となり、荷主にとって輸送コストの削減につながるものと考えております。なお、TEUは、右下に注釈をつけておりますが、コンテナ取扱量の単位でございまして、20フィートコンテナを1TEUとして計算するものでございます。

参考といたしまして、ガントリークレーンの大きさについて少し御説明したいと思います。右側の写真の山側のでっぺん、赤い三角形になっているところなのですが、そのガントリークレーンの一番高いところの高さが岸壁の天端から56メートルあります。県庁の高さが12階までで43メートルとなっております。12階の上の塔屋の上に煙突があるのですが、その高さまでが60.5メートルでございます。県庁との比較で今回のガントリークレーンの大きさをイメージしていただければと思います。

次に、2ページをお開き願います。左上は、公共埠頭の航空写真でございます。赤い線で示した水深11メートルのコンテナ船用岸壁にガントリークレーンを設置いたします。現在右上の写真のとおり、クレーン用のレールの設置工事を実施しております。また、オレンジ色の線で囲んだ範囲が現在のコンテナヤードでございますが、ガントリークレーン導入に合わせて、下の平面図で青色の線で囲んだ範囲までコンテナヤードを拡張する計画としておりまして、これによりコンテナ保管能力が現在の約1.6倍となります。平面図の右側にリーファーコンテナの写真を示しておりますが、冷蔵、冷凍の低温輸送を行うための冷却装置を内蔵したコンテナで、ヤードの一角には、そのための電源装置を備えております。右下の写真は、ヤード内のコンテナを運搬するストラドルキャリアで、釜石港には、2基配備されております。

次に、3ページをお開き願います。クレーン移設工事の作業工程でございまして、大阪府で実施しております部品交換や海上輸送のための補強作業はほぼ終わっておりまして、来週8月7日月曜日に大阪の堺泉北港を出港する予定となっております。その後、釜石港において設置作業、試運転調整を行い、9月下旬の供用開始を予定しております。また、クレーン贈呈式があさって、8月3日に大阪で行われることとなっております。

次に、釜石港のコンテナ貨物量の推移でございまして、赤い棒グラフが1月から12月ま

での1年間の合計でございます。震災後、国際フィーダーコンテナが相次いで開設され、順調に増加しております。青い棒グラフは、ことしの実績と比較できるように、1月から6月までの半年分を示したものでございますが、ことしも過去を上回るペースで貨物量がふえております。この秋には、外貿定期コンテナ航路の開設が予定されておりました、県といたしましては、集荷拡大の取り組みを一層進めてまいります。

次に、二つ目の項目、宮古港におけるフェリー定期航路の開設について御説明します。資料の4ページをお開き願います。航路の概要は、ここにお示ししておりますとおりでございますけれども、宮古一室蘭間の航路が来年6月に1日1往復で開設される予定でございます。効果といたしましては、荷主企業においては、輸送コストの削減による競争力の向上や取引の拡大、そして地域におきましても、製造業や観光産業の活性化が期待されているところでございます。

また、近隣のフェリー航路との比較でございますけれども、宮古一室蘭間の運賃は、八戸一苫小牧間より高い料金設定になっておりますけれども、仙台一苫小牧間よりは低い設定となっております。

次に、5ページをお開き願います。上の写真は宮古港藤原ふ頭の航空写真でございます。左側の赤色で示したところがフェリーバースとなります。フェリーターミナルといたしましては、下の平面図のとおり、ターミナルビル、人道橋、駐車場等を整備することとしております。左側には、ターミナルビルのイメージパースをお示ししておりますけれども、現在外壁等についてビルの受注者等と調整を行っておりまして、お示ししておりますイメージパースにつきましては、暫定的なものです。今後外壁の色合い等が変更になる見込みですので、御了承をお願いいたします。

整備工程につきましては、人道橋工事、ビル建築工事は既に発注済みとなっております。今後駐車場の区画線工事、そして駐車場の照明工事を発注しまして、来年3月の完成を目指して工事を進めてまいります。

次に、6ページをお開き願います。ターミナルビルのレイアウトでございます。1階は玄関ホールと事務室、2階は旅客ターミナル、3階は見送り、団体スペースとなっております。また、屋上は津波襲来時の緊急避難スペースとなっております。外の階段を使って、地上から上がることができるようになっております。閉館時でも地上から上がれるような設計になっております。1階のホールと書いているところの下のところはちょっと黒くなっているところがあるのですが、ここが入り口の自動ドアになります。そして、1階の玄関ホールの正面の壁に、宮古市とボランティア活動等の連携協定を締結している青山学院女子短期大学が宮古市内等の小学生や高校生などに描いてもらった20センチメートル四方のパーツを多数組み合わせた2枚の壁画を今後設置することとして調整を進めております。これは、ターミナルビルを訪れた方々を温かい雰囲気ですて迎えてくれるのではないかと期待をしているところでございます。

次に、7ページをお開き願います。これまでの主な取組を示しておりますけれども、今

年度は（６）の宮古・室蘭航路の運賃の発表が４月に行われました。そして、６月には沿岸広域振興局と北海道胆振総合振興局がフェリー航路開設を契機とした連携推進に関する協定を締結しております。

今後の取り組みといたしましては、荷主企業、運送事業者を対象にいたしまして実施したアンケート調査の結果を踏まえまして、ポートセールスにより集荷に取り組むとともに、フェリー航路を利用した旅行のPRも図り、集客を図っていきたいと考えております。

次に、三つ目の項目、クルーズ船の寄港について御説明します。８ページをお開き願います。まず全国の状況でございますが、クルーズ船の寄港は、東京よりも西の地方で多い状況になっております。赤とかピンクの印が東京よりも左側のほうに記載されております。右下に2010年以降の寄港回数を示しておりますけれども、日本船社が運航するクルーズ船が黄色、外国船社が運航するクルーズ船が水色で表示されております。日本船社が運航するクルーズ船は黄色なのですけれども、寄港回数は横ばいの状況となっているのに対して、外国船社が運航するクルーズ船の回数は急激に増加をしております。2016年のクルーズ船の寄港回数なのですが、外国船社の運航するクルーズ船と日本船社の運航するクルーズ船を比べますと、外国船社が運航するクルーズ船が2.5倍という状況でございます。

なお、右上に参考といたしまして、カボタージュ規制を示しておりますけれども、外国船社が日本国内でクルーズ船を運航する際は、必ず外国の港に１回は寄港しなければならないということになっております。このことが関東とか、東北の太平洋沿岸に外国船の寄港が少ない理由の一つとなっております。

次に、９ページをお開き願います。これは先ほど申し上げましたクルーズ船による外国人入国者数の推移を示したものでございますが、年々高い割合で増加しております。2016年は199万人となっております。政府では、2020年に500万人という目標を掲げておりまして、官民が連携して外航クルーズ船の寄港増加の取り組みを推進することとしております。

次に、11ページをお開き願います。平成29年の東北管内におけるクルーズ船寄港予定でございます。全国的には外国船社のクルーズ船の寄港が大きく増加しておりますけれども、東北ではまだ少ない状況になっておりまして、平成28年の実績といたしましては、日本船社が運航するクルーズ船が外国船社が運航するクルーズ船の3.3倍の寄港数と。失礼しました、一つ飛ばしてしまいましたので、10ページにお戻りいただいてよろしいでしょうか。大変失礼しました。

東北地方におけるクルーズ船の寄港拡大の取り組みについて御説明いたします。東北クルーズ振興連携会議がことしの３月に設立されておりました。本県も構成員になっております。今年３月の設立総会には本県の達増知事も出席しております。今後官民によるオール東北体制でクルーズ振興に取り組むこととしております。

11ページをお開き願います。先ほど東北では、まだ外国船社のクルーズ船が少ないということをお話ししたのですけれども、平成28年の実績といたしましては、日本船社のほうが外国船社の3.3倍となっているのに対して、全国的には逆に2.5倍ということで、大分状

況が違っております。それでも、青森港や秋田港では寄港回数がふえておりまして、本県港湾への寄港につきましても、複数の外国船社が関心を示している状況でございます。

次に、12ページをお開き願います。これは、クルーズ船寄港による経済波及効果を示したものですけれども、クルーズ船の寄港は、この図でオレンジ色で示しているようなさまざまな効果を地域経済にもたらします。また、クルーズ船客への地場製品の売り込みにより、海外におけるビジネスチャンスやリピーターの拡大も期待されますので、ぜひ大型クルーズ船の県内港湾への寄港を実現させたいと考えております。

次に、13ページをお開き願います。ここからは、本県の状況について御説明します。上の表は、平成22年以降の県内港湾へのクルーズ船寄港回数を示しております。四つの重要港湾合計で1年間に10回前後の寄港となっております。全て日本船社のクルーズ船となっております。表の右側に過去に入港した実績があるクルーズ船の最大船型を示しております。過去に入港している船で一番大きな船の大きさを示しております。久慈港では、ぱしふいっくびいなす、その他の港湾では、飛鳥Ⅱが最大となっております。

下の表は、今年の県内港湾へのクルーズ船寄港状況及び予定を示しておりまして、ことは7回の寄港が予定されている状況でございます。

次に、14ページをお開き願います。全国的に外国船社を運航するクルーズ船の誘致活動を積極的に行っていますけれども、本県でもこれまで国が開催します船会社との商談会への参加や、船会社への訪問などでクルーズ船の寄港誘致に取り組んでおります。そうした活動の中で、10万トンを超える大型クルーズ船の受け入れポテンシャルを有しております宮古港について、寄港の可能性を示す船社がございましたので、新たな取り組みといたしまして、14万トン級の大型クルーズ船が宮古港に安全に入出港できることを確認するため、有識者や港湾関係者、関係官庁から構成される宮古港大型客船航行安全対策検討委員会を昨年度立ち上げて調査を行いました。調査では、大型クルーズ船が入出港する場合の気象や風、波、潮流等の諸条件をビジュアル操船シミュレーターというもので再現して安全性を検討いたしました。この調査によりまして、一定の条件のもとで14万トン級の大型クルーズ船が宮古港に安全に入出港できることが確認されますとともに、入出港する際の基本となる操船方法、運用基準を作成したところでございます。この調査結果につきましては、寄港の可能性を示していただいた船会社に対して説明し、寄港誘致の働きかけを行っているところでございます。

次に、15ページをお開き願います。本県における今後の取組でございますけれども、宮古港につきましては、おおむね14万トン級までの大型クルーズ船について、クルーズ会社に対する誘致活動を展開しますとともに、大型クルーズ船寄港時の受け入れ態勢について、左下のところにお示ししましたような項目について調査、検討をすることとしております。また、久慈、釜石、大船渡の各港につきましては、入港実績のあるクルーズ船と同程度の大きさの外航クルーズ船をターゲットに誘致活動を展開してまいります。

参考といたしまして、左下に記しております14万トン級のクルーズ船マジスティッ

ク・プリンセスの大きさについて少し説明したいと思います。船の長さが330メートルございます。この長さは、おおよそ盛岡市内丸の盛岡市役所前の交差点から裁判所の前の交差点までの長さに匹敵するものでございまして、この船に乗客と乗組員合わせて5,000人乗ってまいります。大変大きな型の船が寄港されるということで、期待が高まっているところでございます。

最後に、今年の7月5日に開催いたしました平成29年度岩手県港湾整備利用促進大会につきましては、港湾議員連盟会員議員の皆様にご多忙のところ御来賓として多数御参加いただきまして、改めてお礼を申し上げます。当日採択いただきました決議につきましては、あす久慈、宮古、釜石、大船渡の各市長と洋野町長が復興庁の長坂政務官と国土交通省の菊地港湾局長へ直接要望を行うこととしております。

以上で港湾行政をめぐる最近の情勢について説明を終わらせていただきます。

○中平均委員長 ただいまの説明に対し、質疑、意見等はありませんか。

○軽石義則委員 3点お聞きします。1点目は、ガントリークレーンを導入されて、海外からも多くのコンテナ船に来ていただくようにするということですが、今話題になっているヒアリ対策とか、そういうものは具体的に今後どのように考えているのか。

あとフェリーの件ですけれども、試験入港を平成27年に1度していますが、そのときの試験の状況、結果について、どういう試験をして、どのような評価を得ているのか。何度かフェリーの関係で調査をした際に我々がよく聞くのは、積みおろしの時間をいかに確保できるのかというのは、いわゆる波の対策をどうしていくかというのが課題ではないかという話なのですが、その部分はどうなっているのでしょうか。

3点目ですけれども、クルーズ船の関係で多くのお客さんに来ていただくのは大事だと思いますし、活用していただくのは大事ですけれども、これから2019年のラグビーワールドカップ並びに2020年の東京オリンピック・パラリンピック含めて、それらと連携した取り組みをどのように考えているのか。

○照井港湾課総括課長 ヒアリにつきましては、7月12日付で国土交通省のほうからヒアリが生息している国と定期航路を結ぶ港湾について対策を講じるように要請がありまして、対策を行っているところです。具体的には捕獲用トラップを設置いたしまして、現在のところ1週間に1回、その内容を確認しているところでございます。今後環境省のほうで派遣した専門家が現地に来て、調査と、その指導をしてくれるということですので、そういうことを踏まえながら、適切に対応していきたいと考えております。

フェリーの試験航海につきましては、ちょっと詳細の資料がないのですが、やはり宮古港の場合は、静穏度が問題になっていまして、船会社のほうからタグボートは2隻常駐してほしいという要望を当初受けておったところでございます。なかなか2隻の配備というのは、金銭的にもかなりの経済負担になるわけですから、1隻はタグボートを配備して、もう1隻は岸壁のほうに係留補助装置を県のほうで設置しておりまして、タグボートで海から押す、岸壁に設置した装置で船を引っ張る、そういう二重の対策を講じて、荷

稼働率を上げたいと考えているところでございます。

もう一つ、クルーズ船の関係なのですけれども、現在クルーズ会社は、大体外国船は2年先の行程を考えているようです。今はラグビーワールドカップが開催される年の寄港予定を策定しているところですので、ラグビーの日程自体はまだ決まっていないので、その日程次第ということはあるのですけれども、それでも岩手でラグビーワールドカップが開催されるということが大きなPRポイントになるので、そういうことも踏まえながら、クルーズ会社への売り込みを図っているというような状況でございます。

○**軽石義則委員** フェリーの関係でタグボートの部分については理解できますけれども、いわゆる港湾のほうの整備をプラスしてやれば、さらに静穏度が向上するのではないかと、いう声もあるのですが、その対策はどうなっているのでしょうか。

○**照井港湾課総括課長** 現在宮古港、F10という一番南側のバースにフェリーターミナルを設けているわけですが、そのF10の隣のF8とF9に先ほどお話ししました外航の大型クルーズ船を寄港させるということで動いております。実際フェリーは、1日が1便ですが、2便、3便になる。そして、大型の外航クルーズ船も頻繁に来ていただけることになるということになった場合には、例えば何か施設的な拡張のようなことも、場合によっては検討していかなければならないだろうと思っておりますけれども、まだフェリーにつきましても来年からの就航ですし、外航クルーズ船についてもまだ寄港していただけない状況なので、そういうことを踏まえながら進めていきたいと思っております。

○**柳村岩見委員** フェリーの関係を中心に聞きますが、どの船にも関係があります。フェリーの関係で、タグボートについて就航会社と最初の意見、見解が合わなかったのだと思っておりますが、今は合っていますか。フェリーの信用度というのは、就航したかしないか、時間に来たかということで、時間に入られない、あるいは来ることができなかった、出ていくことができなかったということがフェリーの信頼信義につながるそうです。それが99.何%という就航率だといったときに、フェリーの信頼性が、そこで確保されるのかということの押し問答の中で、2隻要求していたと思うのです。皆さん、行政側のほうは、性能がいいやつだから1隻でいいという話で推移してきたと思うのだけれども、今はどうになりましたか。

○**照井港湾課総括課長** フェリー就航時に、タグボートを2隻常備してほしいというお話をフェリー会社からいただいて、その後フェリー会社とも調整を進めてきて、フェリー会社も納得した上でタグボート1隻と、岸壁には牽引用の装置をつけるということで了解をいただいているというところでございます。

○**柳村岩見委員** 経緯はそれで、これからもそれでいいと思うのですが、結果はどういう事態に納得したかどうかというよりも、99.何%という就航率になることが問題なのです。ならなかったら、誰がいいとか、悪いとかではなくて、就航率が上がるように、確保されるようにしなければならぬということですので、その御認識は必要です。

○**照井港湾課総括課長** 先ほど御説明しました資料の5ページをごらんいただきたいと思

います。そこの上の航空写真の右側のほうに予備バースというのがあります。フェリー埠頭が藤原ふ頭の南側ということで、一番静穏度が悪いところに今実は位置しております。その関係でフェリーバースが使えない場合は、その右端の予備バース、一番大きなところで、ここが一番静穏度がいいバースになっていまして、ここを使うことで進めています。

ただし、そのフェリーバースから予備バースに行くのにどうしても湾の奥に入っていくので、時間がかかるのだそうです。そうすると、車の出入りとか、そういう時間が少なくなってしまうという制約もあって、できればそのフェリーバースを使いながら、そしてタグボートを使って、補助係留装置を使って就航率を上げる。なおかつどうしてもフェリーバースにつけない場合は、その予備バースのほうにつけていただくと、そういうようなことで進めている状況で、できるだけ稼働率が上がるように県でも努力しているところでございます。

○佐藤ケイ子委員 よくわからないので、お聞きをしたいのですけれども、この間新聞で、釜石港に検疫の設備をつくるというのを見ました。それを整備しなければならないと思うのですけれども、それがどう動いていくのかということをお聞きしたいです。

この間公益社団法人岩手県トラック協会の幹部の方と、たまたまお話ししたならば、岩手というか、東北には動植物関係の検疫設備がないので、それで横浜で荷おろししているそうです。それで、トラック輸送がすごく時間もかかるし、運転手も不足しているし、大変なのだけれども、これが釜石港にできると、全く物流のルートが変わってきて、すごく効果が上がると、輸出入の実績が格段にふえるのではないかというお話だったので、それはどのような取り組みをしているのかお伺いしたいところです。

それから、あともう一つは、釜石港、大船渡港を利用するのだけれども、やっぱり道路が厳しいですということを言われているのです。そのトラック協会の幹部もそうですし、三菱製紙グループの北上ハイテクペーパー株式会社も印画紙の世界シェアを占めており、輸出しているのですけれども、本当は仙台港だけでやりたいのだけれども、釜石港、大船渡港も県から使うように言われているので、使わなければならなくて使っているのだけれども、釜石港、大船渡港を使うと製品に傷が出るのだそうです。なぜかはわからないけれども。そういうことで、やっぱり道路関係もきちっと整備してほしいということをおっしゃられているのです。

港の整備もそうですし、それに関連した整備というのも必要なことなので、その道路整備についてもきちんと戦略的に取り組んでいただきたいと思いますので、御見解をお伺いしたいと思います。

○照井港湾課総括課長 検疫につきましては、確かに県でも平成24年ころに、毛皮とかを輸入したいという県内の会社があって、ぜひ県内の港湾を使いたいのだという話があったそうです。その際、本県の四つの重要港湾全て動物検疫の指定港になっていなくて、国へ問い合わせとかをしているのですけれども、やはり将来的な需要見込みはきちっと説明してもらい必要があるというようなことのようにございます。



いろいろと話を聞いてみますと、県産品の輸出というような観点ではなくて、やはり輸入したいというようなことで、先ほど委員御指摘があったように、京浜港のほうで動物検疫を済ませた上で釜石港とかに輸送する。もしくは陸上輸送するというような状況になっているものなので、その需要見込みとか、地元の釜石と連携しながら調査を進めていきたいと考えております。

あと写真の印画紙の関係なのですけれども、傷がついたり、ぬれたとかという話を聞いたことがあります。どうも、先ほど委員もおっしゃっていましたが、理由がよくわからないというのがあって、確かにヨーロッパ方面にたくさん出荷しようとしたのだけれども、何か少し出ばなをくじかれたような格好になってしまったというようなこともあるようですので、どこでというのがわからないので、なかなか原因究明は難しいのですけれども、港湾課としましては、丁寧な荷役についても港湾運送事業者と話し合いをしてみたいと思います。

○田中道路建設課総括課長 釜石港と大船渡港へのアクセス道路について、御質問いただきました。

まず釜石港につきましては、平成30年度までに三陸沿岸道路が宮城県境から釜石市まで、それから東北横断自動車道釜石秋田線が同じく平成30年度に釜石市までつながります。縦と横の軸がつながりますので、これをまず骨格的な道路として利用していただくというのを考えております。

それから、大船渡港へのアクセス道路につきましては国道107号、それから国道397号というのが考えられます。国道397号につきましては、現在住田町の高屋敷工区というところで今年度の完成を目指して整備を進めているところであります。

それから、国道107号につきましては、内陸まで至るところの途中に北上市から奥州市の境にある築川口内工区というのがありまして、現在トンネル工事等を進めておりまして、この工区につきましても、平成30年度の完成を目指して整備を進めていきたいと考えております。

○工藤勝博委員 2点ほどお伺いいたします。先ほど検疫の話もありましたけれども、岩手県の農畜産物も含めて、これから輸出なり大変ふえてくると思うのですけれども、特にも和牛とかふえてくると思うし、逆に生体の牛もこれから輸入といいますか、そういう時代に入ってくると思うのです。それらも含めて動物あるいは植物のほうの検疫の強化といいますか、そういう取り組みも必要になってくるのではないかと思いますけれども、それが1点です。

そしてまた、クルーズ船については大変期待をされております。委員会でも秋田港で、クルーズ船を見せてもらいました。それが一日停泊して、周辺の観光地や、いろんな地域に行って商品の購入もあるだろうと思います。そういうことも含めて、このクルーズ船がこの後宮古港に入ってきて、では受け入れ態勢がどこまでできているのかということも大変気になるところでもあります。

特に観光客の場合、船からおりて、例えば宮古港でおりたら龍泉洞まで行くとか、あるいはまた盛岡まで来るとかというのもあるだろうと思いますけれども、私の思いは、今外国人でも体験する、そういう旅行がすごく注目されています。例えば私もイチゴ園をやっているのですけれども、イチゴ狩り2時間とか3時間やって帰ってもらうとか、そしてまた岩手の食文化を十分楽しんでもらうとか、そういう受け入れ態勢のほうをこれから十分吟味していかなければならないと思います。その辺の今後の予定というか、そういうのをお聞きしたいと思います。

**○照井港湾課総括課長** 初めに、動物検疫のことなのですが、ガントリークレーンが今年9月下旬に、釜石港で稼働になります。そして、ガントリークレーンが設置されれば、韓国系の南星海運という会社が外貿の定期コンテナ航路を開設するという表明をしております。そうしますと、県内の港湾を利用する利便性というのがかなり高まってくるので、そこところは畜産課のほうとも情報共有や連携をしながら、動物検疫の指定港への取り組みを勉強していきたいと考えております。

クルーズ船の受け入れ態勢なのですが、朝、例えば宮古港なり大船渡港、釜石港に着きまして、そこから1時間半くらいの行程でツアーを組むと聞いております。そうすると、例えば大船渡港であれば、狛鼻溪とか、平泉とかも行けるのでしょうか。あと宮古港であれば、北山崎とかまで行けるので、天然資源もいっぱいありますし、そういう中でいろんな観光があり、委員御指摘のような体験型のところもあると思います。実際私たちがクルーズ船の会社に行く際は、港湾所在市と、港湾課と、観光課も一緒に行っていて、そういう寄港した後の楽しみ方、そういうものを紹介しながら進めていますので、そういうところの取り組みをこれから一層強化していかなければならないと思っています。

**○工藤勝博委員** クルーズ船もそうですけれども、コンテナも、やっぱりこれからの営業力が大変重要になってくるのだと思います。県も含めて、地域の関連する皆さんも含めて、その営業をさらに強化するようなことで取り組んでいかなければならないと思いますけれども、その辺含めてお伺いしたいと思います。

**○照井港湾課総括課長** 今まで内航クルーズ船の場合は、ある程度特定の港湾の市でいろいろとおもてなしとかやってきたのですが、やはり外航クルーズ船の場合は、広い範囲にわたるので、そういうところのプラン設定というのは、やはり県が主体となって、関係市町と連携しながらやっていかなければならないと思いますので、その辺のところの情報共有をより密接に図りながら、クルーズ船誘致を進めていきたいと思っています。

**○神崎浩之委員** まずもって委員長にお礼なのですが、やはりこの2年間、たった2年間の間に八戸港にも連れて行っていただきましたし、仙台港、秋田港にも行きました。我々内陸の人間にとっては、港湾、コンテナ船、クルーズ船、なかなか実態をわからないところがあったのですが、短い間に連れて行っていただきました。そこでこういう岩手の発展のための大きな議題に参加できてよかったと思っていました。

まず初めの質問なのですが、資料の11ページを見ると、極端に言えば岩手だけに外国船

籍が入ってこないのです。これは何か理由があるのでしょうか。秋田港に行ったときに、外国船籍なのだけでも、チャーターというのがある、実際に船の籍と、それから旅行会社が運営する、チャーターするところが違うというような話を聞いてきたのですが、外国船籍が寄れない理由のような、物理的なものとかが何かあるのかお伺いしたいと思います。

○**照井港湾課総括課長** 先ほど資料の説明の中でカボタージュ制度というのを御説明しているのですが、それは外国船籍の船は、必ず一度は海外に行かなければいけないと。そうすると、東北に近いところだと、例えばサハリンだとか、あとは……

○**神崎浩之委員** 韓国、聞きました、それはわかりました。

○**照井港湾課総括課長** そうしますと、どうしても短期間のクルーズをなかなか設定できないという状況になっていて、そうしたことで東北の沿岸にクルーズ船の寄港が少ないのではないかと思います。

そして、例えばこれを見るとおわかりだと思いますが、八戸港とか、あとは仙台塩釜港についてはことし初めてなのですが、どうしても、やっぱりそういう地理的な影響が東北の太平洋側の港は不利に働いているのではないかと考えております。

○**神崎浩之委員** 物理的なものではないということであればいいのかと思います。それでやはり今震災復興で、特に沿岸部の産業をこれからどうするかということで、もともと被災前から全ての産業、商店、商売がマイナスになっているときに、どうやって沿岸の産業を活性化するかという中で、きょう説明いただいているものというのは、全て明るい話題だと思っています。サケがとれなくなったり、イカもだめだとかというようなことがあって、水産業もなかなか厳しいような見通しがある中で、これを何とかやっぱり応援して。秋田でもクルーズ船が来ると、観光で1人1万円ぐらい使うと言っていましたから。もちろん日帰りというか、日中だけのホテル代も夕食代も含まないで、おりれば1人1万円ぐらいはお金を落としていくというようなことだったので、寄港地、それからそれにかかわる観光地にとって大きな経済効果になっているのだということも勉強させていただきました。そこで、それを応援するために、特に内陸部でも何とか大船渡、釜石、それから宮古を応援したいと思っておりました。

それで、一つは室蘭港のフェリーなのですけれども、県内、特に宮古に行くと、一生懸命ポスターやクリアファイルを配っていますけれども、一関あたりでは旗もポスターも見ることがないのです。ということで、今までは八戸港だったり、仙台港に行かなければならなかったのですが、今度は宮古港から行けるということで、まず室蘭港とのフェリー航路の就航についての周知というか、コマーシャルというか、誘客だとかということをどのようになさっているのか。広域振興局を通じてでもいいのですけれども、何か内陸のほうには、届いていないような気がするのです。その辺についてお聞きしたいと思います。

それから、あわせてコンテナの関係なのですけれども、どのように内陸の企業へのアプローチをし、荷物を確保して、釜石港から全国に、それから世界に運んでいくということ

をやっていくのか。心配なのは、皆さん方は、恐らく整備するので精いっぱいですよ。そうすると、できたころには、もう顔ぶれがごそつかわったりなんかして、例えば農林水産部とか商工労働観光部とかと連携をとりながら進めていきますという答弁が必ず来るのですけれども、そうではなくて、それはもちろんなのですけれども、やっぱり稼働してもらわなければならないです。応援したいのです。そのときに、今工藤委員からも言われましたけれども、畜産の関係とか、あとは例えば内陸部の企業、県南の企業、商業、工業、農林、物はさまざまあるのですけれども、どのようにしてそれを釜石港に持って行って全国に運ぶか。そういう誘客というか、荷物を集める。どのようなメリットなり、どのようなものをこうやって釜石港から内陸の企業さん、運んだほうがいいですよというようなセールスをしていくのか。フェリー、コンテナも含めて、そこら辺の取り組み、体制についてお伺いいたします。

**○照井港湾課総括課長** まず初めに、フェリーのほうなのですけれども、去年からことしにかけて県内荷主企業と運送事業者にアンケート調査をしております。北海道と取引がありますかとか、フェリー航路が開設されれば御利用いただけますかというようなことを聞いております。その発送数は、荷主事業者につきましては547社、運送事業者については97社に発送しております。そういうことを通じて、荷主企業もしくはそういう関係の方には、ある意味ではPRになっているのではないかと考えております。

あと、集客の面につきましては、宮古市のほうで国道106号にラッピングバスを走らせてりしておりますけれども、やはり内陸のほうでは、少し沿岸に比べれば盛り上がりが少ないというか、そういう状況になっているかと思えます。今後実際のフェリーの営業航海の開始日、そういうものも公表になってくると思いますので、タイミングを捉えながら、これからそういう集客の活動も進めていきたいと考えております。

コンテナにつきましては、基本的に、例えば釜石港とか、内陸の荷主企業にヒアリングとかを実施いたしまして、どれくらいの需要があるかというのは、おおむねつかんでいるというような状況でありまして、行政は最後まで契約まで結べないので、まずそういうような情報をコンテナの運航会社のほうに提供するとか、そういう橋渡しをします。そういう内陸部の荷主企業とコンテナの運航会社との橋渡しをすることで、集客を図っていきたくて考えております。

**○神崎浩之委員** 皆さんが汗を流して整備してきたもの、これがやっぱり繁盛してもらえればいいと思って応援するわけなのです。アンケート調査をやっていただいたということなのですが、PRの意味のアンケートもあるでしょうけれども、実際具体的にどんな回答内容だったのかということが、もしまとまっていれば教えていただきたいですし、それから先日仙台空港にも行ったのですけれども、発着の料金を安くするよりも、便を出したらどのぐらいお客さんが乗るのですかということだったので、やっぱりいかにコンテナを載せるか、人を乗せるかです。クルーズ船で来たときに、どれだけ地域の中に入っていく魅力をつくれるかということだと思っております。

それで、コンテナ船の関係なのですけれども、やはり仙台港のほうに行きましたところ、結構仙台港はいっぱいで、岩手県に分けてください、と言ったら、どうぞ、どうぞ、頑張ってください、うちのほうは結構混んでいるのですよ、というようなことを言われました。全部が全部、北上市から下の部分については、東北自動車道で仙台港経由というのがあって、それを何とか釜石港にというようにみんなで思っているわけなのですけれども、そういう中で、たまたま仙台港の需給状況がそういうことでもあるということなので、頑張れば、かなりそういう意味では流れていく可能性もあります。さっき言ったような交通網の関係もあるので、そういう状況があるそうです。ですから、一関市から上の分の、今仙台に行っている分について釜石港のほうに移行ということと一緒に取り組んでまいりたいと思うのですけれども、どのような構想でおりますか。

○照井港湾課総括課長 まず、フェリーの関係のアンケート調査の概要、結果でございますけれども、先ほどお話ししました荷主企業547社、運送事業者97社ということでアンケートを発送しまして、おおむね回収率が35%ぐらいになっています。それに加えて、荷主企業につきましては、秋田県の県南、そして宮城県の県北の企業にもアンケートをしております。それで、運送事業者のほうにつきましても、フェリーの場合、かなり遠いところから乗船しているという傾向もありますので、宮城、福島、秋田、山形の各県につきましてもアンケート調査をやっています、数は少ないのですけれども、例えば宮城県内の中でも、宮古港を利用することを決めているというような回答をいただいている会社もございます。

コンテナのほうなのですけれども、確かに仙台港と釜石港とか大船渡港を比べると、内陸からの距離が余り変わらないです。ただ、主に東北縦貫自動車道を利用しているかと思うのですが、岩手県の場合、横軸についても、沿岸の縦軸についても、大体無料になっていますので、そういうところの経済効果、そこをセールスポイントにやっていきたいと考えているところでございます。

○中平均委員長 ほかに質疑、意見等はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○中平均委員長 ほかになければ、これをもって港湾行政をめぐる最近の情勢について調査を終了いたします。

この際、何かありませんか。

○柳村岩見委員 平成28年度の決算見込みの概要が公表されております。ここでお尋ねしたいのは、翌年に繰り越すべき財源というものの、性質というか、性格というものの一連の流れを理解したいと思って質問しているのですが、いわゆる翌年に繰り越すべき財源の中には、どういう種類のものがあるのか。例えば繰越明許費、それはどういう定義なのか。あるいは、災害復旧費だけにそういうことが生ずるわけではありませんね。土木費だって、繰り越すべきものは大きいのではないかと。あるいは、事故繰越とかという言い方もあるでしょう。災害復旧費の場合は、災害査定が終わって、確定すると、その復旧すべき財源

が歳入として入ってくる。その入ってくる内容にもよると。いわゆる仕事に追いつかないくらい最初に何十パーセントが来るのだとするならば、すぐにできるわけではないではないか。だから残るのではないかという論法とか、そのような流れがあると思うのですが、要は一つの願いは、翌年に繰り越すべき財源というのは、仕事がされて少ないほうが良いというのが基本的な理解。それでも、どうしても生じてしまうケースは、こういうケースということで、このようなものがあって、こういう流れのためにこういうことだと。例えば東日本大震災復旧、復興では、繰り越すべき財源は減っていると。しかし、台風第10号でまたふえたというような流れがあるのですが、その一連をすばっと理解したいのですが、どういう説明がありますか。

**○嵯峨企画課長** 翌年度の繰り越しの関係でございますけれども、見込みということで話しさせていただきたいと思いますが、県土整備部関係の一般会計の繰越明許費につきましては、平成28年度から平成29年度にかけまして、今のところ1,390億円余と見込んでおります。内訳といたしましては、震災分が978億円余、それ以外の分の通常分が415億円余と見込んでおります。そのほか、平成27年度から平成28年度に繰り越しました、いわゆる繰越明許費で繰り越しました財源のうちから、さらに事故繰越ということで平成29年度に繰り越すものが、888億円余（後刻「220億円余」と訂正）と見込んでおります。

やはり震災事業につきましては、復旧、復興事業が本格化する中、例えば地元との調整あるいは設計変更、さまざまな要因がございます、それを翌年度に繰り越すというものでございます。また、先ほどお話がございました台風第10号関係で、昨年度被災状況に応じまして、9月補正あるいは2月補正で予算を計上させていただいたところでございます。順次発注に努めているところではありますが、やはり短期間で終わるものではないということもございまして、翌年度に繰り越して現在発注あるいは工事を進めているといった状況です。これが繰り越しの主な要因ということでございます。

**○柳村岩見委員** 災害復旧費の歳入になってくるパターンをちょっと教えていただきたいと思います。

ところで、わかったような感じで私ももっと正確に理解してから申し上げなければ、恥ずかしいのだけれども、事故繰越って何ですか、繰越明許費って何ですか。いわゆる繰り越すべき財源の種類は何個あって、どういうものがあって、それぞれどういう意味を持っていますか。どういう事態だから、そう呼ばれてそうなるのですか。

**○嵯峨企画課長** 繰越明許費と事故繰越の違いでございますが、繰越明許費につきましては、例えば多いのは、さまざまな要因によりまして翌年度に繰り越して使用せざるを得ないということで、2月定例会等におきまして繰越明許費ということで、あらかじめ補正予算等で議会の議決を得てその範囲内で翌年度に繰り越すものでございます。

一方、事故繰越につきましては、通常であれば、繰越明許費という形で議会の議決をいただいて、その範囲内で翌年度に繰り越しをするということでございますが、2年目になりまして、諸事情で1年の繰り越しでは終わらないものにつきまして、さらに2年目に繰

り越すというものを整理上、事故繰越と呼んでおります。

また、それらの財源につきましては、通常、一般財源等につきましては、その分を当該年度の財源の中から翌年度に繰り越して、繰越金という形で整理しておりますし、そのほか、例えば国庫補助事業等もございますので、国庫につきましては、一般的には当該年度の出来形に応じまして歳入として受け入れております。翌年度の事業に充てる歳入につきましては、国庫の繰り越しの手続も財務省の地方財務局等にとりまして、翌年度にその財源を歳入でいただくという仕組みになっております。

○大久保砂防防災課総括課長 災害復旧に係る繰り越しについてでございますけれども、災害復旧については、河川等災害復旧事業費がありまして、そちらにつきましては、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法によりまして、手厚い国庫の歳入が見込めているところです。こちらは初年度が85%、2年目が99%、3年目が100%ということで、極力被災地のほうで復旧、復興を速やかにできるように、国のほうで初年度から大量の予算を措置していただけるという流れになっております。しかしながら、昨年の台風第10号災害のように、激甚災害になりますと、受け入れる側の体制が整っていないとか、あと調査等に時間がかかるということで、85%の受け入れをしますと、過大な予算となりまして執行できないということで、そのいただいたお金については、執行できなかった分を繰り越しして、翌年度工事に充てるという流れになっております。

ちなみに、台風第10号につきましては、平成28年度の歳入が大体50.7%となっております。平成29年度におきましては77.8%と見込んでおりまして、3年目の平成30年度には100%の措置があるだろうと。しかしながら、工事のほうは3年ではちょっと厳しいと考えておりまして、繰り越し制度がございますから、そちらを活用して柔軟に対応してまいりたいと考えておる次第です。

○柳村岩見委員 繰越明許費の説明は、それだけになりますか。もう少し詳しく説明すれば、どうなのですか。事業化されたものが支払いを生じない、支払うところまでいかない、始まらないとか、途中であるとか、予定したくらいいかないとか、そういう部分も含まれますか。それを理解した上で、議論を今後したいと思えます。そののところだけ。

○嵯峨企画課長 説明が少し足りなくて済みません。繰越明許費ということで、当然、例えば平成28年度から平成29年度に繰り越すといった場合には、平成28年度で一定の事業を計画しまして、それに基づいて予算を計上させていただいているところでございます。それにつきましては、例えば地盤の関係での設計変更が生じたとか、あるいは用地関係での難航があったとか、そういったさまざまな計画調整等の諸事情がございまして、予定した事業までの進捗を図られなかったといったことも要因といたしまして、引き続き復興事業を推進するために、議会の承認を得た範囲内の金額で翌年度に繰り越して使用するといったものでございます。

○神崎浩之委員 水門陸閘自動閉鎖システムについて聞くのですけれども、台風が今来ていて、いろいろ皆さんも心配だろうと思えます。それから秋田県で水害があって、これも

委員長にお礼を申し上げるわけなのですけれども、大仙市、横手市、仙北市についても、輪中堤の関係で視察させていただきました。我々が行ったときは何もなかったというか、穏やかなところだったのですけれども、ああいうことがあると、すぐまた水害があるという事は、非常に恐ろしいと思って、現地を見させていただきながら、テレビの報道を見ながら心を痛めているところであります。

きのうは、テレビを見ていましたら、水門陸閘自動閉鎖システムの番組が大々的に、盛大に、華々しく放送されておりました。いや、こんなことがあったのだったら、私も見たかったし、確認したかったです。あれほど議会の中で取り上げていて、今後どうなるのだと、どういうシステムだということを言っていて、非常に現地に行って一緒に喜びを分かちたかったと思っていました。大船渡市長、それから消防の方も出ておりました。後からまた今後の流れについては聞きますけれども、これは議員の関心事でもあるのですけれども、ああいう報道があったわけなのですけれども、例えば地元の議員とか、県土整備委員会の委員に案内するとか、情報提供するなんていうことはなかったのかどうかを確認させていただきます。

○岩淵河川課総括課長　きのうの運用のイベントの関係でございます。今回の水門陸閘自動閉鎖システムの運用に当たりましては、48名の消防団員が亡くなったということを契機として、遠隔操作に取り組んでいるわけでございます。通常のイベントですと、例えばお祝い事ということで、華々しくする場合もあるわけでございますが、そういった背景を踏まえた形で質素な形ということで、極力消防団員の方をメインとした形で運営したいということで進めたところでございます。

○神崎浩之委員　これは、非常に大変重要なことだと思っておりますが、一方、別に華々しくするわけではないのですけれども、我々も承認した責任がありますので、やはり立ち会いたかったという気持ちがありますが、そんなところは検討なされたのでしょうか。だけれども、今回はそういうことがあるので、遠慮したという検討の経過があったとか、何かあったとき失敗したら困ると思って呼ばなかったのかどうか。いずれ金額的にも、経過的にも、あとは世界初のシステムということもあったし、それからやっぱり今後消防団員のああいう惨事が起きないようにということ、大きなことなのです。そこをお聞きしたいと思います。

それから、実際にあれはどのように開始したのかということですが。例えばスイッチがどこで、県庁だったのか、大船渡地区合同庁舎だったのかわからないのですけれども、実際に衛星から来たわけではないと思うのですけれども、今回はどの部分からのスタートだったのか。あれはもう今後運用して実際にスタートするのか。衛星もつながってスタートするのか。あとは、今回の規模はどのぐらいの箇所で行ったのか。ちょっと私もテレビの報道だけだったので、詳しく承知していないのです。だからこそ、今怒りを込めて言っているのですけれども。お祝い事のイベントでなくても、今回はこういう程度で、このようなことでスタートしますからということ、紙ベースでもいいから、情報提供をいただいて



もいいと思っているのです。ということなので、どの程度どうなっていくのか。

それから、順次今後どうなっていくのか教えていただきたい。

○**八重樫河川港湾担当技監** 前回の委員会でも、熱意、誠意、説明の大切さについては御教示いただいたところでございまして、重々承知しているつもりでした。

今回のシステムの運用については、7月中の運用開始ということは、従前議員の皆様にも、説明の中でお知らせしていたというように承知しております。あと、先ほど河川課総括課長が言ったように、例えば紅白の幕とかそういったものは使うものではなく、万歳ということでもなく、7月に淡々と運用を開始するというをまず知事に先頭を切って、取材の対象として参加していただきました。

それから、昨日動かしたのは大船渡市と宮古市の水門の箇所だったものですから、そちらの消防団の団長にまず参加していただくことまでを我々幹部としても検討させていただいて実施したところでございます。

神崎委員初め議会の皆様に具体的に個別のペーパー等でお知らせをしなかったというのは、非常に今御指摘をいただいて、まだ私どもの考えが足りないところがあったかもしれません。しっかりと議会の委員の皆様も念頭に入れた上で、我々検討させていただいておりました、当然前回の指摘もわかっていた上で私も考えておりましたところでございます。申しわけございません。

それから、運用については、本格的な運用ということで昨日取材いただいた8施設は、もう通常の運用でございます。昨日の進行は、まずJアラートで、津波警報という模擬の信号をつくっております。ですから、昨日は総務省から信号が来ているわけではなくて、こちらで同じ信号をつくって、それを実際の機械に認識させた上で自動的にシステムが発動したものでありますので、閉まれということをこちらでボタンを押したわけではありません。Jアラートの津波警報という信号を読ませた上で発動させたというような模擬の閉鎖になっております。

○**神崎浩之委員** そういうことで私は、きょうもしかしたら説明があるのかと思って来たのです。実際には、県庁から信号が大船渡に行ったということでいいのですよね。そこを確認。

それから、メンテナンスです。私もテレビで見ていたのですけれども、やはり何か挟まったりだとかした場合には、信号が受信されて行くのか、動くのか。さまざま心配なことは前からも指摘はしているわけなのですけれども、本格稼働ということで、これからは総務省のJアラートが鳴れば、自動的にもう閉まるということだと思えるのですけれども、その辺の送受信もですが、実際に水門を閉めるかどうかのそういう検査というか、点検とかというのはどのようになっているのかと、ちょっと教えていただきたい。

○**岩淵河川課総括課長** まずは、このシステムですけれども、きのうは県のほうから信号を送って、大船渡の合足農地海岸で施設2基、高浜海岸で施設4基、それから神林海岸で施設2基の計8施設で運用を始めたところでございます。

メンテナンスの関係についてでございますけれども、Jアラートの信号が確実に送受信されているかといったのは毎日確認することとしております。そういった中で異常がないか常に職員がその辺を管理しているといったところです。

あと、それから今後も実際に閉まるかどうかというお話でございます。実際の水門陸閘は、これまでも地元、市を通じて、地元消防団のほうにも確認等はさせていただいております。そういった中で、これからも引き続きその辺のふぐあいについても見ていただきますし、我々も直接確認します。

あとは、陸閘なのですけれども、陸閘も仮に冬場凍って閉まらなくなる可能性もあるのではないかということについても、寒いところはロードヒーティングを入れたりとか、そういった対策も講じて適切に運営していくよう進めてまいります。

○**神崎浩之委員** これはもう世界初ということですよ。我々でさえ静岡県に見に行ったりしております。これから全国各地から視察等も来ると思います。そういうことで全国からも注目を浴びると思いますし、それから我々もやはり大丈夫かと。きのうの映像では立派な陸閘だったので、当初はいいでしょうけれども、さまざまな今のような天候もあるでしょうし、沿岸ということもあります。いろんなシステムというのは、作動しない場合も多いというのはわかるのですけれども、ぜひその辺に留意していただいて、また定期的に我々にも情報提供をいただきながら進めていただきたいと思います。

○**嵯峨企画課長** 済みません、先ほど柳村委員の御質問に対する答弁の中で事故繰越の額、私888億円余と申し上げてしまったと記憶しておりますが、これは平成27年度から平成28年度に繰越明許費で繰り越した額でございます。このうち平成29年度に事故繰越として繰り越した額は220億円余ということでしたので、おわびして訂正申し上げます。

○**中平均委員長** この際、ほかにありませんか。

○**白澤勉委員** 済みません、ちょっと1点だけ。先月の末に雫石とか盛岡広域でも大雨が降ったのですけれども、河川整備の緊急性、必要性について危険箇所とか、何か起こってから整備するというのが大体今までのパターンなのですけれども、その緊急性のあるところというのは、やっぱりある程度前倒して進めていかなければいけないような、そういう何か環境の変化が私は生じてきているのではないかというのを感じております。

それで、当然県土整備部も予算があればということではあると思うのですけれども、お伺いしたいのは、今のそういう河川整備の緊急性を要する場所の今後の着手見通しというのをどのように考えているのか、ちょっとお伺いいたします。

○**岩淵河川課総括課長** 河川整備についてであります。県ではこれまで近年洪水により被害実績のある区間や資産の集中している箇所、区画整理等の他事業との関連がある区間におきまして、防災・安全交付金等を導入しまして、現在事業を進めております。ことしは40河川、43カ所で今河道拡幅や築堤などの河川改修を進めております。今後も、整備が進むように、あと例えば国の経済対策等もありましたならば、どんどんそれらを活用しながら整備促進を図ってまいりたいということでございます。

○白澤勉委員 特に、ちょうど私の住んでいる矢巾町の岩崎川は、本当に整備効果がすごくあらわれていた箇所だというように私は見させていただきました。ただ、一方で芋沢川といったところがありまして、ここは本当に、あと一步で氾濫しかねないような、もうそんな状態だと思って、県のOBの金野さんという方も現場に立って、いろいろと意見交換させていただきました。要はいろいろと必要な箇所はいっぱいあると思うのですけれども、やっぱりやらなければいけないところ、町の動きだとか人の動きとか、そういった部分で少し検討していく必要があるかと思えます。ぜひそこら辺を、いろいろな制約はあると思いますが、さまざまな大所高所の視点で御検討していただければと思います。

最後に1点、九州でもやはり流木が被害を拡大させているということで、以前私も常任委員会で流木の捕捉帯のそういった部分なんかちょっと問題視しました。今岩泉町のほうでも少し捕捉帯の部分を河川のほうでやられているということで、順次やっていくということのようでございますが、その流木対策を含めた河川整備、治水対策の今後の進め方を、流木の捕捉といったところも含めて検討していく必要があるかと思えますが、改めてお伺いいたします。

○岩淵河川課総括課長 今流木のお話がありました。岩泉町のほうでも流木捕捉工ということで、既存の河道のカーブを活用しながら今計画を検討しております。これについては、我々だけではなくて、学識経験者等の意見もいただきながら、試験等もしながら今進めているところでございます。

あとは、そのほかに、その他河川におきまして、今流木対策の話がありました。その土地の所有者の御理解をいただきながら、計画的に河道掘削とか、立木の処理、あと先ほど芋沢川の話もございました。部分的にボトルネックになっているような場所もございますので、そういった箇所も局部的なものの改良も含めて、いずれ必要なところについては対応しながら、洪水氾濫防止に努めてまいりたいと考えております。

○白澤勉委員 最後にいたしますが、特に県管理の河川もさることながら、私は北上川の河川整備というものも非常に危険性といえますか、すごく管理水準を高めていく。あるいは東北管内の国管理の河川の中でも、まだまだ整備率がやはり進んでいない北上川でございますので、国のほうにもそこら辺をしっかりと働きかけを。さまざまな機会で行っているとは思いますが、ぜひそこら辺を、国のほうにどのように今後働きかけ、岩手県の治水、安全性を高めていく取り組みをされているのか、最後にお伺いして終わります。

○岩淵河川課総括課長 北上川の河川整備についてでございます。これまでも私たちのほうでは、国とさまざま事業調整とかを行いながら、協力も行いながら進めてまいりました。また、6月には国のほうへの統一要望ということで、北上川についても、早期整備について要望をしているところでございます。

引き続き機会あるごとに働きかけながら、事業の推進に努めるよう検討してまいります。

○中平均委員長 ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○中平均委員長 なければ、これをもって本日の調査を終了いたします。

執行部の皆様は、退席されて結構です。お疲れさまでございます。

委員の皆様には、次回の委員会について御相談がありますので、少々お待ち願います。

次に、9月5日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。さきの委員会において決定いたしましたとおり、内陸災害公営住宅の整備について調査をすることといたしておりますので、よろしく願いいたします。

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。