

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28年1月13日（水曜日）
午前10時1分開会、午前11時58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
菊池担当書記、引屋敷担当書記、永井併任書記、及川併任書記
- 6 説明のため出席した者
県土整備部
蓮見県土整備部長、鈴木副部長兼県土整備企画室長、青柳道路都市担当技監、
及川河川港湾担当技監、小原県土整備企画室企画課長、
千葉県土整備企画室用地課長、桐野建設技術振興課総括課長、
幸野建設技術振興課技術企画指導課長、遠藤道路建設課総括課長、
中村道路環境課総括課長、八重樫河川課総括課長、佐野河川課河川開発課長、
檜山砂防災課総括課長、千葉都市計画課総括課長、
和村都市計画課まちづくり課長、中道下水環境課総括課長、
勝又建築住宅課総括課長、辻村建築住宅課住宅課長、伊藤建築住宅課営繕課長、
千葉港湾課総括課長、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
 - (1) 継続調査（県土整備部関係）
「県道に係る路線の認定及び廃止について」
「復興道路等の整備状況について」
 - (2) その他
委員会調査について
- 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。

初めに、県道に係る路線の認定及び廃止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ので、よろしく願いいたします。

それでは、当局から説明を求めます。

○中村道路環境課総括課長 県道に係る路線の認定及び廃止について御説明申し上げます。資料の1ページをごらんください。

初めに、1、趣旨ですが、県道路線の認定、変更及び廃止に関する議案を平成28年2月定例会に提出できるよう準備を進めていることから、あらかじめその概要を御説明させていただきます。

次に、2の概要についてですが、3、その他の事項もあわせて御説明させていただきます。まず、2の(1)、国道バイパスの現道の県道移管についてであります。直轄国道のバイパス整備に伴う現道部分の移管につきましては、昨年2月定例会において、国道4号花巻東バイパスと平泉バイパスの現道について、国道から県道に移管する議決をいただいたところです。今回は、昨年4月の国道4号渋民バイパスの全線開通に伴い、その現道部分を県道に移管しようとするものであります。

具体には、2ページの図面により説明をいたします。左の図は、現在の道路網の状況を示しており、右の図は再編後の状況を示した図となっております。

左の図をごらんください。国道4号の渋民バイパスの完成に伴い、図面右下の太い紫色の線で示す国道4号の現道部分と、図面中央の緑色で示す一般県道大更好摩線、さらに図面左上の茶色で示す大更八幡平線の一部とを統合し、右の図に示す一般県道渋民田頭線に認定しようとするものであります。

なお、一般県道好摩停車場線は、一部区間を新しい県道と重複の上、終点を渋民バイパス北側との交点に変更いたします。

また、平成26年12月の国道282号西根バイパス全線開通に伴う道路網の再編については、これまで八幡平市と協議してきましたが、左図の左上の太い紫色の線で示す国道282号の現道の市への移管を含め、道路網の再編について市と協議が調ったところです。こちらは、議会の議決を必要としない道路法第18条第1項に規定される区域変更として取り扱うこととなります。

次に、2の(2)、県道と市町村道との路線交換であります。市町村道の県道認定につきましては、道路法第7条第1項に規定する認定要件を満足した上で、地域の道路網における市町村道との機能分担や、県道として整備、管理する必要性等を総合的に判断の上、進めることとしております。その中で、市町村道の整備に伴い、地域における交通の流れが県道から市町村道へ変化していると認められる場合などは、路線交換という形で進めること

も有効と考えているところです。最近では、平成 25 年 4 月に県道矢巾西安庭線と、矢巾町道、雫石町道との路線交換を行ったところであり、今回の案件も、まさにその条件に該当するものであります。

具体的内容につきましては、3 ページの図により説明をいたします。左の図は、現在の道路網の状況を示しており、右の図は再編後の状況を示しております。左の図の図面中央、黄色い線は、奥州市、金ヶ崎町、北上市にまたがる市道及び町道であります。この路線を右の図にあります一般県道前沢北上線として新たに認定しようとするものであり、この認定に合わせまして、この路線と並行する県道 5 路線を廃止して、市及び町に移管するなど道路網の再編を行うものであります。

新たな県道として認定予定の路線は、広域農道として整備された後、それぞれ市道、町道となった路線であり、現在は交通量において並行する県道と同程度もしくは上回る状況となっており、特にトラックなどの大型車両の通行量が多く、広域的な利用が認められ、道路法の中で都道府県道の要件として示される地方的な幹線道路網を構成する路線としてふさわしいものとなっています。

なお、本路線は、かねてから県道昇格の要望がある仮称栗原北上線における奥州市前沢区から北上市までの区間におおむね相当しております。

一方、市及び町に移管予定の県道は、交通の流れが変化し、生活道路の意味合いが濃くなっており、新たに県道認定する市道、町道と交換する路線として、関係市町からの路線交換の同意を得ているものでございます。

また、今回の道路網の再編に伴い、一般県道衣川水沢線の終点を国道 397 号から国道 4 号に変更することから、この変更につきましても議会の議決をお願いする予定であります。

資料の 1 ページに戻っていただきまして、最後に 4、移管予定についてでございますが、これらの路線に係る移管は、平成 28 年 4 月 1 日を予定しております。以上で説明を終わります。

○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。

○神崎浩之委員 2 の (2) の前沢北上線の関係です。私も地元でいろいろ要望活動をしておりました。一つ確認したいのは、先ほどちょっと触れましたけれども、この路線については地域の要望であります栗原北上線の一部ということでもいいのかどうか確認させてください。

それから、今回のこの部分につきましては、要望されてからの期間は大体どのぐらいかかってきたのか。県内の多くの地域から県道昇格の要望というのは出ていると思うのですが、平成 25 年度であったり、平成 28 年であったり、県道昇格の要望が出ているわけなのですが、予算の関係もあるのでしょうか、なかなか進まないということがよく言われるわけでありまして。現在県に対して県道昇格の要望というのは何路線ぐらいあるのかということと、その路線についてはどのぐらいかかっているのかお聞きしたいと思います。

○中村道路環境課総括課長 まず、今回の県道昇格の路線が、要望をいただいていた路線なのかということをごさいますけれども、これはおおむねその路線に沿ったものでございます。

それと、県道昇格の要望を受けてからどの程度の期間がかかっているのかということですが、実際に事務的なことを始めたのは、平成23年度から、関係する市町と協議を始めたところでございます。要望のほうがいつのころから始まっているのかに関しては、申しわけございませんが、ちょっと今資料がなくてわかりませんが、実際の事務に関しましては、そういった形で進めてございます。

また、現在県道昇格に関してどの程度の要望が上がっているのかということに関しましては、これは昨年12月の県土整備委員会で軽石義則委員の御質問にお答えしたところでございますけれども、平成26年度、県道昇格に関して14の路線について要望が上げられております。

○神崎浩之委員 この路線については、青柳道路都市担当技監も詳細をよくわかっているでしょうけれども、県南の県境で隣接する栗原市からも上がっていて、広域で北上市までやりましょうという流れでありましたけれども、実はそういうことで、ここから南のほう、奥州市前沢区、平泉町、それから一関市、そして栗原市というところがこれにつながる県道昇格の要望路線であると思っておりますが、それについて今後どうなっていくのか、どういう状況にあるのか、何が課題であるのかも含めて教えていただきたいと思っております。また、近々地元の自治体から要望が行くようでありますけれども、これについても併せてお伺いしたいと思っております。

○中村道路環境課総括課長 南側の部分でございますけれども、今栗原北上線として要望を受けている区間の、今度県道昇格に係る分の残った南側の部分ですが、要望されたルートを見ると、残りまだ40キロメートル強あるかと思っております。そのうち本県に係る部分は約30キロメートルぐらいあるかと思っております。ただ、その中では、まだ未改良の部分のところがあったり、自動車の通行ができないようなところがあると思っております。

県では、先ほども申しましたように、県道の昇格に関しましては、道路法の第7条第1項の認定要件をクリアすることが第一でございますので、地域の道路網の中での市町村道との機能分担を考えて県道昇格を進めようとしております。その中で、まだ整備が進んでいないということで、今の時点ですぐ県道昇格するということは難しいかと思われまして、整備され、あくまで広域的な利用がされるということが確認されれば、県道昇格の要件に上がってくると思っておりますので、その時点で判断をしてまいりたいと思っております。

○神崎浩之委員 県道昇格については、市町村道が整備されて、その上で県道昇格という話になるのですが、県として、そのもととなる市町村道のルート、計画としてこういうルートでいくというのは把握されているのでしょうか。南側の部分についてはこういうところで、これが要望されている市町村道のルートであると認識されたルートというのがあるのかどうか、県の認識をお伺いしたいと思っております。

多くの市町村が関係する路線でありまして、一つの市の部分について昇格するのであれば、県と市だけでいいわけなのですけれども、広域ですから、ぜひこの推進に当たっては市町村と調整、連携していただいて、地元の要望に応じていただきたいと思います。

○中村道路環境課総括課長 ルートを把握しているかということでございますけれども、県では協議会等からの要望も承っております。そのときにルート図が示されておりますので、そういったルート図を見ながら、こういったルートではないかというところを、後でお聞きしながら、把握しております。詳しい図面がまだできていないところではないと思いますので、今のところは位置図での把握となっております。

それと、市町村との連携ということですが、まず、関係する市町村で調整を図っていただくということが第一かと思っております。その中で、質問とか、何かお話があれば、それに対して真摯に対応してまいりたいと考えております。

○白澤勉委員 県道の路線認定及び廃止について、基本的にはこの道路ネットワークの再編、機能分担については、現状に合わせて今回見直しされるものと理解しています。

大きく2点です。一つは、今回の新たな路線に橋梁とかトンネルとか、そういった維持管理すべき施設の状況はどのようになるのか。つまり全体の道路の社会資本ストックの、維持管理という意味から見たときに、やはり手がかかる。手がかかるというか、橋梁とかトンネルの事故も最近結構全国的に出ているという中で、まずこういった施設がどのような状況になっているのか、その辺の状況をお知らせ願います。

○中村道路環境課総括課長 今度移管を受ける部分、例えば国道4号に関する部分の渋民バイパスの現道に関しましては、トンネルはございません。ちょっと今ここで何橋あるかということはお答えできませんが、橋は何橋かあったかもしれません。また、西根バイパスの現道についても、これは八幡平市に移管する部分に関してもトンネルはございません。橋は、いずれいくつかあったかと思えます。移管する際には、移管元と移管先の間で協議をして、そういった施設を、どういった状況で移管するかということは協議の上で対応することになっております。それ以降につきましては、それぞれの道路管理者で管理をしていくものでございます。

○白澤勉委員 今後新たに市町村道から県道に移管していくといったとき、安全・安心の確保も含めて、じかにコストがかかってくると思うのですけれども、今後そういうコストの見通しだとか、引き受ける際、いろいろな要素を検討されると思うのですけれども、そういったコスト面だとか、そういった部分の試算というかも検討されているのかお聞きします。

というのは、先ほどの説明の中で、南のほうの北上市からのところ、もともとは広域農道で整備された道路だという話でございました。整備する上で、農道の整備の基準というのがあるのですけれども、農道で整備していますから、今は表側は整っていたとしても、いろいろと改良だとかコストがかかってくるのではというところもあります。その辺、いろいろ県財政も厳しい中で引き受けて、もう二、三年もすれば改良が必要だとか、そうい

うことも迫られる場所もあるのかどうか、道路管理上のコスト試算を含めて説明いただきたいと思います。

○中村道路環境課総括課長 移管に際しましては、いずれその路線を選定する際、県及び市町村の関係で見ますと、今回の場合、前沢北上線と関係する市町と交換になるわけですが、お互い著しい管理費の増加は生じないような形で調整をしながら路線の選定をしております。今後こういった路線の交換をする際、それぞれ県も市町村も厳しい財政状況の中で道路の管理費を維持していかなければなりませんので、そういったところは当然県道昇格または路線交換の際の判断の一つの材料になってまいります。

○白澤勉委員 先ほど神崎浩之委員から県内の要望箇所が 14 路線というお話が出ておりました。こういった条件が整えば、こういう路線交換が整ってくるのか、その条件を確認させてください。

○中村道路環境課総括課長 まず、県道昇格の大前提は道路法の第 7 条にあります県道としてふさわしい路線か、要は地方的な幹線道路網を構成した上で、道路法の中には県道の認定要件、具体的に六つございますので、認定にはその要件に合致しているかというところがまず第一でございます。その中で、地域の道路網における市町村道との機能分担とか、あとは県として受け入れた場合は、県道として整備する必要性が本当にそこにあるのかというところを総合的に判断して進めるということになります。

○佐藤ケイ子委員 前沢北上線のことについてお伺いしたいのですが、広域農道として整備されて、そして市町村に移管され、今度県道にということなわけですが、やはり農道整備でしたので、舗装が軟弱といいますか、道路が荒れているわけです。大型トラックも行き交っておりまして、わだちができていて大変危険です。ここの前沢北上線は、冬場は周りが真っ白で、どこが境かわからなくなるような状況なわけですから、今後の整備の方針を伺いたいです。

それから、移管の事務手続きのことですが、広域農道から市町村に移管される時、その後、今回県に移管する際に、路肩も含めて境界査定を全部市町村でしなければならなかったということで、作業がかなりのボリュームであったということなのですが、それもその市町村によって差があったのではないかとされているのです。

北上市の担当者によると、この移管にすごく手間暇がかかった、境界査定、土地の権利者との査定がかなりかかったと。なぜ広域農道で整備したものを、今度市でそこまで作業しなければならなかったのか、ちょっと腑に落ちない部分もあるというような思いをしたというのがありました。こういった事務手続きについては、それぞれの市町村でどのような対応をしたのか、おわかりでしたら教えていただきたいと思います。

○中村道路環境課総括課長 まず、今後の整備方針ということでございます。今実際、県で予定しているのは、平成 28 年 4 月 1 日からの移管を考えておりますので、それ以降、道路の利用状況を再度確認しながら、必要な部分に関して整備というか、方針というか、そういったものを進めていく形になろうかと思っております。

事務手続のほうに関してでございますけれども、個々の市町での事務の繁雑さ等に関しましては、いずれ県では関係する市町と協議会、連絡会議みたいなものを開いて、常にそこで情報交換しながらやっておりますので、確かに事務的に大変なところはあったかと思えます。そういったところで各出先機関と本庁のほうも入りまして、そこで定期的に意見交換をしながら事務を進めてまいりました。

○佐藤ケイ子委員 今後の整備については、適切に整備する方針というふうに受けとめましたけれども、なかなか予算的にも厳しいものがあるだろうと理解しておりますが、ぜひ安全対策には留意をいただきたいと思えます。

それから、あと1点ですけれども、今後も広域農道で機能しているところがまだまだたくさんあるのでしょうか。広域農道、舗装のレベルが少し問題ではないかと思うところがあるのですけれども、そのうちに全部県道に移管されるということになるのでしょうか。

○中村道路環境課総括課長 広域農道が県道になるというのは、基本的にはないのですけれども、広域農道自体は農林水産部で整備を進めていますので、現在我々のほうで、そこがどういった状況になっているか、情報としてはありません。ただ、一旦広域農道として整備された道路は、一般的には市町村で管理するという形になりますので、それが県道になる、ならないは、先ほど臼澤勉委員の質問にもお答えいたしましたけれども、県道として管理する必要があるか、県道要件に合うか、そういったところを総合的に判断した上で、県道昇格を考えるということになります。

○中平均委員長 ほかにありませんか。

〔「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、県道に係る路線の認定及び廃止について、調査を終了いたします。

次に、復興道路等の整備状況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えますので、よろしく願いいたします。

それでは、当局から説明を求めます。

○遠藤道路建設課総括課長 復興道路等の整備状況について、お手元にお配りしましたA3判の資料により御説明申し上げます。

資料の1ページをお開き願います。まず、復興事業として実施しております道路整備事業についてです。東日本大震災津波復興計画では、安全の確保として、Ⅰ、防災のまちづくり及びⅡ、交通ネットワークの中で、復興に向け道路整備を実施しております。

Ⅰ、防災のまちづくりでは、多重防災型まちづくり推進事業の一つとして、まちづくり連携道路整備事業を実施しておりますが、これは右上の図にお示ししますとおり、市町村の復興まちづくりと一体となって、津波により浸水した区域を回避した道路の整備を行うとするものでございます。

Ⅱ、交通ネットワークでは、右側の図面にお示ししますとおり、災害に強い交通ネット

ワークの構築を目指し、三陸復興道路整備事業を実施しております。まず、復興道路整備事業ですが、沿岸地域の縦貫軸である三陸沿岸道路、内陸部と沿岸地域を結ぶ横断軸の東北横断自動車道釜石秋田線、宮古盛岡横断道路の既に事業が行われていた高規格幹線道路等の3路線を復興計画の中で復興道路と位置づけたものであり、現在国によりかつてないスピードで整備を進めていただいております。

次に、復興支援道路整備事業ですが、図面にオレンジ色で示している国県道において、内陸部から沿岸地域にアクセスする道路や、横断軸間を南北に連絡する道路として、交通隘路の解消や防災対策、橋梁の耐震化などを推進しております。最後に、図面で水色に示す県道等で実施している復興関連道路整備事業ですが、沿岸地域の防災拠点や医療拠点へのアクセス道路、水産業の復興を支援する道路を整備しております。

2ページをごらん願います。国により整備が進められております復興道路の進捗状況ですが、初めに復興道路の事業化までの経緯について御説明いたします。平成23年4月、第3回復興構想会議において達増知事から、復興に向けた新しい国家的なプロジェクトの一つとして、三陸沿岸の復興のため復興道路の整備をと強く要請したところでございます。その後国土交通大臣から、三陸沿岸道路、東北横断自動車道釜石秋田線についてルートの具体化を図り、宮古盛岡横断道路についても国として協力する旨の発言があったところです。その後各種手続が行われ、事業着手からおおむね10年程度での全線供用を目標として整備に着手され、現在に至っております。

次に、下の表をごらん願います。国における道路関係予算の状況でございます。東北地方整備局の平成27年度道路関係予算、全体約3,200億円のうち、本県の復興道路分が約1,300億円となっており、平成26年度に比較しまして1.3倍の予算で整備するに至りました。

3ページをお開き願います。左側の図面では、復興道路の進捗状況を示すため、既に国から開通予定が公表されている復興道路の区間について、開通予定年度を色分けしてお示ししております。黒の実線で示した区間が既に供用されている部分であり、その他の区間のうち用地取得に一定の進捗が見られるなど、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った区間について開通の見通しが公表されております。毎年4月から5月にかけて、新年度予算を踏まえた開通の見通しが公表されておりますことから、残る区間の開通見通しについても、早期に公表されることを期待しております。

資料右側をごらん願います。路線別の進捗状況について御説明申し上げます。三陸沿岸道路につきましては、県内の全ての区間で工事に着手しておりまして、平成25年度に普代道路、尾肝要道路及び高田道路が開通し、また、昨年11月29日には吉浜道路3.6キロメートルが開通いたしましたところでございます。

次に、東北横断自動車道釜石秋田線についてですが、平成24年度には宮守一東和間、また昨年12月5日には、それに続く遠野一宮守間9キロメートルが、遠野インターチェンジから国道283号へのアクセス道路として県が整備した新里工区とあわせて同時に開通する

ことができました。なお、当日の式典には安倍総理大臣の御出席を賜ったところでございます。

4ページをごらん願います。宮古盛岡横断道路についてです。左上の図にお示ししますとおり、事業計画区間の全てで工事に着手しております。一部区間は県が施工しており、平成24年度には築川道路が既に開通しており、現在宮古西道路の一部区間約3.3キロメートルについて整備すること、その他の区間については、国により整備いただいておりますが、そのうち都南川目道路の一部区間、川目インターチェンジ―田の沢インターチェンジ間2.6キロメートルがことし3月の開通を予定しております。

資料右側をごらん願います。都南川目道路の一部区間開通に向けて築川道路の安全対策工事を実施することとしております。川目インターチェンジ―田の沢インターチェンジ間の開通により、自動車専用道路の都南川目道路と一般道路の築川道路が直接接続するとともに、周辺の交通状況が変化し、そのことを踏まえまして、交通安全対策として、築川道路に簡易中央分離帯としてラバーポールを設置することとしております。なお、工事に先立ち、公安委員会が追い越し禁止区間に指定する予定となっております。

5ページをお開き願います。県内の復興道路の供用率の推移と見通しについてでございます。県内の復興道路は、現在3路線で359キロメートルが事業化され、整備が進められておりますが、その供用率は平成27年度末、ことしの3月末には約39%となります。今現在公表されております開通見通しによりますと、平成32年度までに約70%、延長にしますと約252キロメートルが供用する見込みになっております。中でも東北横断自動車道釜石秋田線については、平成30年度に全線供用が図られる予定となっております。

次に、資料右側の期待される主な整備効果ですが、復興道路等の完成には都市間の所要時間が大幅に短縮され、災害に強い道路の機能確保等が考えられることとなります。このような直接的効果に加えまして、復興道路完成による物流拠点の優位性を見込み、新たな企業の立地や事業の拡大、港湾の利活用などが図られ、大きな波及効果が期待されます。

6ページをごらん願います。県が実施しております復興道路等の状況について御説明いたします。平成27年度におきましては、約344億円の予算をもって整備を進めております。

道路別の事業の実施状況について御説明いたします。2、復興道路の状況ですが、宮古盛岡横断道路のうち、現在県では宮古西道路の一部区間を施工しており、今後田鎖トンネルの築造工事に着手することとしております。

右に移りまして、3、復興支援道路の状況ですが、国道340号立丸峠や、主要地方道久慈岩泉線の大月峠など38カ所で整備を進めており、うち13カ所が完成供用しております。現在工事中箇所早期完成を図るとともに、国道340号押角トンネル築造工事につきましては、現在入札手続を進めており、2月定例会に契約議案として提案させていただきたいと考えております。

左下に移りまして、4、復興関連道路の状況でございます。主要地方道、一般県道合わせまして20カ所、その他県代行1カ所の整備を進めております。

最後に、5、まちづくり連携道路の状況でございます。復興交付金を活用しながら、国道32カ所で、市町村復興まちづくりと連携を図りながら道路整備を行います。このうち主要地方道重茂半島線においては、熊の平トンネルなどの工事に本格着手することから、安全かつ早期の完成復旧を目指して、先週7日に重茂半島線としての着工式典を開催したところです。

今後国、市町村、関係機関、地元の皆様と連携調整を図り、事業予算を確保しながら、各箇所の日も早い完成に向けて道路整備に取り組んでまいります。

以上で復興道路等の整備状況についての説明を終わります。

○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。

○神崎浩之委員 私は復興支援道路の進捗について心配をしているわけですが、1ページ、3ページでは、華々しくアピールされているわけなのですが、6ページですが、内陸との関係で復興支援道路というのが、ちょっとトーンが下がっているような感じがします。

復興道路につきましては、縦軸、横軸とも本当に例を見ない、全国でもすばらしい整備状況だと感じているわけですが、復興道路と復興支援道路とはどういう位置づけなのか、復興道路ではなくて復興支援道路に位置づけられるとメリットが少ないのではないかという感覚を持っていたのですが、実際4年が過ぎまして、復興道路と復興支援道路、これらについて予算の措置状況とか国の支援状況について変わりが無いのかどうか、お聞きしたいと思います。

当初は、復興道路も復興支援道路も名前が違っただけで同じなのだという説明を聞いたわけなのですが、実際4年たって、国のほうの予算措置状況、それから進捗状況等については、内陸との横軸の復興支援道路については遜色なく、復興道路と同等に進んでいるものなのかどうかお聞きしたいと思います。

○遠藤道路建設課総括課長 今復興道路と復興支援道路についての整備、そしてその予算の状況という御質問をいただいたところです。復興計画に基づく復興道路については、国で整備していただいております。それについて国に、予算の確保、財源の確保をお願いしながら、鋭意整備を進めていただくように強く働きかけているところですし、先ほども御説明しましたとおり、岩手県の復興道路についての予算については大きな配分をいただいて、現在進めていただいているものです。

県が整備する復興支援道路につきましては、社会資本整備総合交付金等の復興枠等の財源を確保しながら整備を進めさせていただいております。内容といたしましては、内陸部から沿岸部地域をアクセスする道路、横断区間を南北で連携する道路、インターチェンジに接続する道路などを復興支援するために必要な道路整備として事業箇所等、震災後新たに着手した箇所もございますが、そういったところの整備を鋭意進めるために、復興財源を活用して整備を進めているところでございます。

財源の確保等については、国に強く働きかけをしながら、復興財源の枠の中で、必要な

額について配分をいただきながら、整備を進めさせていただいている状況でございます。ただ、震災後着手したこともあり、地元との調整、そして計画の準備等に時間を要している箇所もございます。現在それらについても一生懸命やっておりますので、工事着手しているところについては早期完成し、できるだけ早く効果を発現できるように努めてまいりたいと思っております。

○**神崎浩之委員** そうしますと、震災直後に復興道路、復興支援道路の道路整備の計画を立てたわけなのですが、地元との調整、事務的な問題以外については、予算措置等も含めて同等に行われている、同等に進捗されているということですのでよろしいのかどうか、もう一度確認させていただきたいと思えます。

それから、横軸の整備というのが非常に心配であります。宮古市、それから釜石市は順調に計画され、それから釜石秋田線についても、この前遠野市の開通式も行われております。心配なのは、これから大船渡市、それから陸前高田市の横軸ということなのですが、これも復興支援道路となっております、例えば1ページの横軸ということで国道343号、国道284号、それから国道342号が横軸と位置づけられているのですが、このあたりが弱いような気がしております。

陸前高田市の被害が一番大きいという中で、震災祈念公園もだんだん整備され、全国から陸前高田市に来てほしいということを陸前高田市長もおっしゃっているわけなのですが、その玄関先というか、東北自動車道のほうからの陸前高田へのアクセスが悪いということなのです。そういうことで大船渡市への横軸、それから陸前高田市への横軸については、どういう考えで今後県は進めていこうとしているのかお伺いしたいと思います。

○**遠藤道路建設課総括課長** まず初めに、復興支援道路の予算の確保について、どのような状況かという御質問でございますけれども、復興財源として国のほうで確保していただく中で復興支援道路の事業実施については、要望額に近い形で配慮をいただいております。

次に、大船渡市、そして陸前高田市から内陸部へのアクセス道路、あるいは横断道へのアクセスという御質問でございます。現在復興支援道路として位置づけております国道284号、国道343号等について、隘路となっている箇所について整備を進めさせていただいているところでございます。東北横断自動車道からのアクセスということにつきましては、アクセス道路の整備については、それぞれの道路の果たす役割や事業の規模、交通量、その周辺道路ネットワーク等を勘案しながら検討を進めていきたいと考えております。すぐに具体的な形での整備というのはなかなか難しい状況と思っておりますが、それらについても検討を進めていきたいと考えております。

○**神崎浩之委員** 国道342号について、白崖バイパスがあるのですが、これについても復興支援道路に位置づけられているので、遜色なく進むと思いますと地元の土木センターから言われておまして、安心したところなのですが、今後も横軸の復興支援道路について特段の意を配していただきたいということがあります。

それから、国道 343 号なのですが、先ほどもお話をしたのですけれども、笹ノ田トンネルについては、ずっと関係団体から要望されているのですが、特に大船渡市、それから陸前高田市の市長を初め、沿岸地域から非常に強い関心、要望が出ているわけです。先日水沢市と大船渡市の道路を通ってみたのですけれども、そこそこよい感じなのですけれども、やはり国道 343 号なのです。峠が大変きつく、冬は大変だということはよく御承知だと思いますけれども、これについて、内陸の一関市からではなくて、陸前高田市から笹ノ田トンネルの強い要望が出ておりますので、この辺についてどうなっているのか、これから力強く進めていただきたいと思いますので、部長にお聞きしたいと思います。

○蓮見県土整備部長 復興道路、復興支援道路の関係について、道路建設課の総括課長から概要等をお話したとおりでございますが、今お話の出ました国道 342 号につきましては、花泉バイパスを供用いたしましたし、今白崖地区で事業をやっているところでございます。宮城県北部とのアクセスという非常に重要な路線だと思っておりますし、用地取得等で若干苦勞していると聞いてございますが、復興支援道路ですので、早急な整備を図っていきたいと思っております。

それから、国道 343 号の笹の田峠でございますが、直轄で事業をやっております横断道等のように、高規格道路として全く別線で自動車専用道路をつくるということは難しいわけでございますが、既存の国道の改良ということで、未改良の区間というか、ネックになっている区間の改良を進めているところでございまして、今渋民地区で事業をやっております。

笹の田峠につきましては、平成元年に今の改良が完成してございまして、一定のサービス水準は確保されているということでございますが、地域の方々から改良の署名を含めて要望をいただいているところでございまして、お話に出ました周辺の復興祈念公園も含めていろんなプロジェクトが動いてございますので、その動向を踏まえ、今後の路線のあり方を検討していく中で、どういう形で整備を進めていけばいいのかということは検討してまいりたいと思っております。

○白澤勉委員 私も、きのう、おとといと、沿岸被災地の月命日でもあったので、陸前高田市と現場を確認させていただきながら、本当に道路事業も含めてさまざまな事業が進んでいるなということを改めて確認してきたところでございます。神崎浩之委員の質問で予算措置の話があったので、私は維持管理の視点から質問させていただきます。今復興が急加速的に整備が進んでいて、当然このくらい一気に整備が進めば、将来的にはやはり維持管理すべき資本がふえていく。そういったときに、将来的に維持管理の財源というか、予算をどのように考えているか、その部分を教えてください。

○遠藤道路建設課総括課長 現在、復興道路、復興関連道路の整備を進めさせていただいております。将来的に、完成した後には当然維持管理に一定の費用はかかってくるものと思っております。整備に当たりましては、そういった維持管理も考慮しながら、できるだけ維持管理コストのかからないような形を考えられないかという視点を持ちながら整備を

進めさせていただいております。

道路事業の整備につきましては、今後、維持管理とあわせた形で、将来的にどのように財源確保をしながら進めていけばいいか考慮しながら進めていきたいと思っております。

○白澤勉委員 将来的に、復興道路も含む財源というか、基金といったところはどのように措置していくものなのでしょうか。

○青柳道路都市担当技監 復興関係で道路が整備されますと、どうしても維持管理費は増大してまいります。いずれ復興に伴う整備のみならず、過去からの整備もありまして、維持管理というのは、どうしてもこれから伸びていくものと理解しております。その中で、必要な整備は行うとともに、将来まで長く、今ある道路を使うために必要な維持管理費の確保についても努めてまいりたいと考えておるところでございます。

○白澤勉委員 将来的な適正な維持管理に対しても予算の確保対策をよろしくお願ひしたいと思っております。

二つ目は、道路が整備されて、今回沿岸の縦軸に、仙台市から八戸市まで半日ぐらいで行けるような、完了すればすごく経済的にインパクトのある道路整備が進められていると見てございます。そういった中で、道路は産業用あるいは観光道路として、多くの方々を誘客したりしていると思っておりますが、陸前高田市でも道の駅の整備が計画されていることから、三陸縦貫道における今後の道の駅の整備予定をお聞きします。

○中村道路環境課総括課長 道の駅の具体の動きということに関しましては、県が管理する道路については今のところございませんけれども、御指摘のありましたように、陸前高田市で公園等の整備にあわせて道の駅の整備を考えております。田老の道の駅でも、移転ということで、整備の動きがあると伺っておりますし、県北では久慈市を中心に各市町で連携して、道の駅のようなものを考えていきたいというような動きがあると聞いております。

○白澤勉委員 この縦軸が整備されれば、人と物の動きが本当に大きく動いてくると思われまますので、ほかの部局とも連携して、整備を進めていただきたいと思います。

それから、最後に1点、県事業と道路整備事業の他事業との連携を確認させていただきたいのですが、具体的に言いますと、例えば陸前高田市の教育委員会で野外活動センターの整備予定を考えているようですけれども、道路事業で残土が出ますが、今後見込まれる県事業と調整しながら、例えば、事前に置かせてもらいながら、将来的な整備に向けて調整すればコスト縮減にもつながると思っております。以前復興事業の関係で、残土の動きも、県土整備部で全体の調整をされていたかと思っておりますけれども、他事業の残土処理、県事業との調整状況など、おわかりでしたら教えてください。

○幸野技術企画指導課長 沿岸各地で行われている復興事業は、各種ございます。その中で、残土の有効活用ということも、一つ大きな課題になっている中、沿岸4地区に資材等の調整を図る連絡調整会議を開催し、残土についても有効利用が図られるように調整しているところでございます。

野外活動センターの土の利用に関して、具体的にどのように調整されるかは承知しておりませんが、連絡調整会議の中には、県以外に市町村、業者も入っておりますので、その中で残土の有効利用を図っている状況です。

ただ、土の利用というのは時期的な問題もありますので、例えばプラスとマイナスがうまくゼロになるかといえ、必ずしもそうとは言えないですけれども、そういったところも含めて調整がされ、極力有効に土が使われるように努めてまいります。

○佐藤ケイ子委員 将来的なことなのですけれども、釜石秋田線のことですが、直線的な道路ではなくて、花巻市を經由して行くわけ。盛岡市からのルートだと、割といいルートに見えるのですけれども、県南とか仙台、東京方面から来ると、遠回りの道路なわけです。この路線については何十年か前の政治的な判断で、こういうルートになったのでしょから、それはそうなのですけれども、今北上市、金ヶ崎町、奥州市の工業団地の製品を、釜石港から荷揚げするのにどうも使い勝手が悪い。高速道路を使っても、花巻市回りで行くか、北上市から宮古市を經由して行くかということなのですけれども、本当に使い勝手が悪いので何とかしてくれないかという話が企業からあります。

高規格道路、今の東和、田瀬から北上、秋田のジャンクションに向かうようなルートを将来的に構想する考えはないのかどうか。そのうち考えていただきたいと思うのですけれども、どうでしょうか。

○遠藤道路建設課総括課長 今御質問がありました釜石秋田線のルートについて、北上方面に向けて新たなものが考えられるのかどうかということについて、こういった道路ネットワークとして位置づけ、現在整備等をさらに進めさせていただいている状況でございますので、高規格道路としての新たな計画は、現時点ではございません。

○中平均委員長 ほかに質疑はございませんでしょうか。

ほかになければ、これをもって復興道路等の整備状況について調査を終了いたします。

この際、県土整備部から、岩手県港湾利用促進プランの策定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。

○千葉港湾課総括課長 岩手県港湾利用促進プランの策定について御説明したいと思います。今年度策定を進めており、今回素案がまとまりましたので、報告するものでございます。プランは資料の2のほうになっておりますけれども、資料の1枚目2枚目で説明したいと思います。

まず、策定の趣旨でございます。東日本大震災津波以降、現在港湾施設の復旧や復興道路等の整備が進められております。今後物流環境も大きく変化することから、県内港湾の一層の利用促進のための中期的な取り組み方策として、港湾管理者及び港湾関係者が一丸となった活動を推進するための取り組み内容を定めようとするものでございます。

策定の背景でございますけれども、平成14年に岩手港湾ビジョンを策定しましたが、その後経済情勢等、大きく変化しております。平成25年、東日本大震災津波より大きく減少した港湾取扱貨物量を回復しようと、岩手県重要港湾利用促進戦略を定めて取り組んでき

ており、平成 26 年度には、おおむね震災前の貨物量を回復しております。

プランの位置づけでございますけれども、岩手県港湾ビジョンの内容のうち、ソフト面を中心に、社会情勢の変化に合わせて補完すること。また、岩手県重要港湾利用促進戦略の後継プランということで、平成 28 年度以降の県の取り組みを定めるということでございます。整備等、ハード面については、復旧復興工事を優先したいということから、今回はソフト面を中心としたプランとしております。プランの期間でございますけれども、平成 28 年度から平成 32 年度の 5 年間でございます。

プランの具体的な内容でございます。まず、キャッチフレーズでございます。「世界を結び 未来を拓く ～岩手のみなと～」としております。目標を三つ掲げておりまして、復興による新たな社会資本を生かした物流・産業拠点の形成。2 番目として、安全・安心な港湾の実現、これは防災の関係でございます。3 番目として、海上からの観光客と地域住民の交流を通じた賑わいの創出や豊かな環境の形成ということで、観光、環境の観点から目標を定めております。

主な新しい取り組みでございますけれども、コンテナ貨物輸送の効率化ということで挙げています。これは、貨物がコンテナ化しているということ、また、内陸に集中しているコンテナ貨物が、今までは県外港をほとんど利用しているということで、今回横断道等が整備になりますので、釜石港、大船渡港など、県内コンテナを扱っている県内港に転換させたいということでございます。それによって、内陸の企業の輸送コストを低減させて競争力の向上を目指すということでございます。

具体的な取り組みなのでございますけれども、定期航路の開設や増便に向けてニーズの把握の調査、それをもとにしたポートセールスを展開していきたいということでございます。もう一つは、トラック運転手の不足、特に長距離なのでございますけれども、そういうことで空コンテナの有効利用を図っていきたいということで、コンテナラウンドユース協議会というものをつくって検討していきたいということでございます。

主な取り組みの二つ目として、フェリー航路開設の準備ということでございます。御存じのとおり、宮古一室蘭フェリー航路が平成 30 年春の開設が公表されております。それに向けて、今回航路の維持と新しい航路を開設するということで、利用促進協議会を組織して貨物の集荷及び旅客の集客を促進するということでございます。修学旅行とかそういうものでも使っていただきたいということでございます。集荷、集客が進めば、西日本との新航路、そういうのも目指していきたいと考えております。

三つ目の取り組みとして、クルーズ船誘致に向けた活動の推進ということでございます。現在大船渡を中心にクルーズ船が来ております。これからラグビーの世界カップ、東京オリンピックということで、宿泊施設が非常に不足しているということでございます。宿泊不足の改善ということで、クルーズ船で外国から来ていただいて、そして東京オリンピックなど 1 日、2 日見ていただいて、その後日本の観光をしていただく。そういう取り組みもやっているようでございます。そうすれば、クルーズ船ですので宿泊施設はいりま

せんので、岩手県にも来ていただきたいということで、こういう取り組みを考えております。

これからの策定のスケジュールでございます。1月中旬から、パブリックコメントを実施予定でございます。それから、第2回目の地域懇談会を予定しておりまして、3月には地方港湾審議会にお諮りして、3月下旬にプランを策定したいと考えております。

主な取り組みの補足として、次のページ、資料1になりますけれども、ちょっと説明したいと思います。一番左側に岩手県港湾を取り巻く情勢ということで整理しております。今回三陸沿岸道路がかつてないスピードで整備されているということを受けまして、今釜石港、大船渡港でコンテナ貨物などが伸びているということでございます。釜石港を背後地とした太陽光パネルの物流拠点も建設されております。先ほど説明したとおり、宮古―室蘭のフェリー航路、バルク貨物の関係なのですけれども、野田村でバイオマス発電をするということで、久慈港でヤシ殻の輸入の取り扱いの要請等が来ております。

あと企業立地の関係なのですけれども、今大船渡港の永浜・山口地区工業用地を造成しております。それに立地希望の企業が複数社出てきているということで、三陸沿岸道路の完成をめぐって、こういう新しい話が生まれております。

具体的な取り組み案ということで、先ほど説明しなかったものとして、(3)で完成自動車輸送の再開ということで、釜石港、完成自動車輸送の早期再開を目指すということにしております。これについては、湾口防波堤が平成29年度、釜石秋田線全線開通が平成30年ということで、そのほかにモータープール等を整備しております。完成に合わせて、これから働きかけていきたいと考えております。

一番下に、施策1―2でピンクのところなのですけれども、(1)として久慈港、宮古港、大船渡港の工業用地への企業誘致ということを挙げております。これについては、宮古港と大船渡港なのですけれども、防潮堤に守られた工業用地ということで、これをアピールして企業誘致に取り組んでいきたいと考えております。

○中平均委員長 ただいまの報告に対する質疑も含め、この際、何かありませんか。

○軽石義則委員 まず1点、港湾の今の部分について、クルーズ船の誘致についてでございますけれども、これまでもやってこられたと思いますが、ポートセールスを実施する上で、こちらから売り込むことは大事だと思いますが、逆に、来ていただくほうからの要望にも適切に答えていく対策も必要だと思うのですが、それについてはどのように取り組んでいるのでしょうか。

○千葉港湾課総括課長 具体的に言いますと、大船渡港、宮古港にはたくさんクルーズ船に来ていただきます。その中で各市と、寄港したときの歓迎のあり方とかに取り組んでおりまして、飛鳥Ⅱは横浜が母港なのですけれども、大船渡港は歓迎の取り組みが特によいということで、毎年のように来ていただいております。飛鳥Ⅱの第二の母港とまで船社から評価をされており、そのように市と連携して取り組んでいる状況です。

○軽石義則委員 市と連携して取り組んでいただいているのは大変いいと思いますが、国

内船のみならず海外からの船もこれから呼んでくることになると思いますけれども、海外の対応というのはどのように考えているのでしょうか。

○千葉港湾課総括課長 過去に1回だけ、宮古港に海外から大きな船の客船があり、そのときはなかなか対応できなかったのですけれども、外国のお客様が来たということで、言葉が通じないとかいろいろ問題は起きております。今は全国的に言えば爆買の中国船などがありますが、まだそういう話は来ていませんけれども、その辺はこれから市と連携して取り組んでいかなければならないと考えております。

○軽石義則委員 まだ準備途上ということでございますけれども、先般知事と県民との懇談の中で、海外から移住して来られた皆様方との意見交換の際に、観光地の案内板等は外国語表示もあるけれども、いわゆる身を守るための案内版等の外国語表示というのが不足しているのではないかという御指摘もあったと思います。まさに周辺整備が必要なところだと思っております。周辺整備には、今どのようなお考えを持っているのか、お示し願います。

○千葉港湾課総括課長 津波の際の港湾からの避難路とか、市と一緒に取り組んでいるのですけれども、今回このプランの中にも、整備を進めていくということで取り組んでいきたいと考えております。

○軽石義則委員 言語表示がなければ、言葉で案内することも大事でしょうけれども、歓迎して、来ていただいた以上は、安全の確保もしていかなければなりませんし、観光も含めて、海外から来たお客様方に、岩手はいいところだ、また来たいと思ってもらうことも大事だと思っておりますので、ぜひその辺も考慮していただきたいと思っております。

次に、ことしは気温は低いのですが雪が少ないということで、道路環境上は非常によいわけでありまして、ただし気象条件がいつ変化するかわからないわけでありまして、除排雪の体制というのは常に体制を整備をしていかなければならないと思っておりますが、こういう状況で、いざというときの準備が整っているのかどうか、お聞きしたいと思います。

○中村道路環境課総括課長 御指摘のとおり、ことしは大変暖かい状況でございます。ただ県といたしましては、除雪はこれからがある意味本番と考えております。暖冬に気を緩めずに、各公所にも常に注意喚起の連絡をとっておりますので、いざというときに、しっかりと対応できるように体制のほうは準備を進めてございます。

○軽石義則委員 体制を整えていただいても、実際出動がなければ、委託業者の皆さんからは、維持、運営というのが非常に厳しいという声もあります。それについて、どのように考えているのかお示し願いたいと思っております。

○中村道路環境課総括課長 しばらく前までは請負業者との契約に関しましては、単価契約という形で、要は動いた分のお金でお支払いするという契約でございました。これは総価契約という形になっておりまして、機械が待機している、維持管理に係る部分のお金も払うような契約になっておりますので、以前ほどは、働かないとお金がもらえないということにはなっていないということです。

○**軽石義則委員** 以前ほどはということでありますけれども、震災復興事業等を含めて、業界も人手不足等いろいろな状況の中で、以前の比較がどの時点でのものなのかちょっとわかりませんが、そういう意味では、今ある状況に合わせた対応というのにも必要だと思っております。機材の確保や人材の確保などあると思っておりますが、それらについても、今後しっかりと検討していただいて対応いただければと思います。

次に、冬期間、県道で閉鎖する箇所があると思っておりますけれども、現在岩手県内で冬期間に閉鎖している路線は、資料の準備がなければ後ほどでもいいのですが、路線はどのくらいあるのでしょうか。そして、その閉鎖する条件というのは、どういう条件で閉鎖されて、どのような条件で解除していくのか。例えば雪がないときも同じ閉鎖期間なのか、積雪の量によってその時期は変わってくるのか、それらも含めて説明願います。

○**中村道路環境課総括課長** 現在冬期通行どめの区間というのは、県が管理する 29 路線の 56 区間、326 キロメートルぐらいとなっているところです。こういったところで通行どめの判断をするかということについては、冬期間の交通量等を見て、除雪の必要性等を判断して、そこで冬期の交通量が余りないようであれば、そこはとめるという判断をしております。

雪の多い少ないで、ではその区間を変えるかということに関しましては、基本的には変えておりませんで、大体毎年同じ時期にとめております。それを解除する時期に関しましては、基本的には自然の融雪を待つ解除する区間と、除雪を行って解除する区間と 2 種類ございます。

○**軽石義則委員** 雪があってもなくても期間は一定に設定するというのであれば、ただ、区間によっては、観光地がその部分に含まれているところもあるはずで、そうすると、営業ができるかできないかというのは、業者にとって非常に重要な問題です。道路が使えるのに使えないということではなかなか理解が得られないのではないかと思います。ですので、一定の日にちで設定することも大事かもしれませんが、道路を使用できる状況によって閉鎖期間というものを見ていくのが実態に合っていると考えるのですが、そこはどうなのでしょう。

○**中村道路環境課総括課長** 降雪の状況を見ながら、いつ判断するのかというのは、大変難しい判断になります。そういったことから、県では当然道路管理の部分もあり、安全な通行を確保するというのが第一となりますので、県としては、今の時点で状況を見ながら通行どめ区間を変えていくということは考えておりません。

○**軽石義則委員** 気象状況も変化してきておりますし、積雪量も当然年によって違いますし、自然ですので、こう決めたからこうなるというものにはならないというのは私も理解はしておりますけれども、ただ雪がないときには、ないなりの対応があってもいいのではないかと思いますから、ぜひ今後検討していただきたい。そこに生活をかけている方々もいるのが現実ですので、しっかり配慮してもらえようようにしていただくようお願いしたいと思います。

冬季国体がいよいよ始まるわけでありますけれども、冬季国体、本大会もありますけれども、これに向けて道路の環境整備等を含めて、現状の課題等があればお教え願いたいと思います。

○中村道路環境課総括課長 ことは、国体が予定されており、まずは、冬季国体がございますけれども、冬季国体に向けましては、まず除雪をしっかりやるのが大事だと考えております。また、秋の本大会に向けましては、全国各地から多くのお客様をお迎えする形になります。皆様が快適に来ていただけるように、道路の舗装の補修とか、草刈りとか、しっかりとしていかなければならないということで、県も、今会場へのルートで県の道路がどのくらいあるかということ进行调查するとともに、これから各関係する公所との打ち合わせや協議を開きながら、具体的に、いつまでに舗装工事を終了していかなければならないかというところを詰めていきたいと思います。

○軽石義則委員 しっかりと対応していただくようお願いいたしますし、その後全国障害者スポーツ大会もあるわけでごさいますして、私も道路を歩いていて、例えば車椅子だったらこの段差は越えられないのではないかとか、もう少し補修しなければ、健全者は通れるけれども、障がい者の皆さんにとっては危険な箇所というのも実際にはあると思います。それらについて、今どのように対策をされているでしょうか。

○中村道路環境課総括課長 段差の解消等に関しまして、今こういうふうな形で進めるといふ具体的なところは、まだ考えておりません。これからそういったことに関しまして調査しながら、必要なところに関して対応を進めてまいります。

○柳村岩見委員 東日本大震災津波の災害復旧工事、資材の高騰、人件費の高騰、宿泊を伴う工事のため、いわゆるスライド条項を適用した精算の対応について、どうかよろしくお願ひしたいと思います。これは、受注者に対する約束事なわけですね。これは受注者に対してスライド条項ということをつけて、あとで精算しますと約束したことですから、それはちゃんときちんとやってほしいと、お願ひをしたいと思います。

当然精算のルールはあるわけですがけれども、資材高騰の見積もりをしっかり把握して積算する。人件費もそうです。そして、繰越明許費にしておいて、後で精算する。

ここで一つ質問したいのは、当初、宿泊を伴ったときは領収書を保管しておいて後で精算しますと言っていた。それが今は振り込み実績というようになっていないかどうか。スタートのときにこう言ったのが、途中で方法を変えるというのは、さながら約束違反で、領収書の保管というのが、信頼性とか何かに触れたのか、どういう観点からなのかはわからないが、今は振り込み実績。単純に考えれば、私一人で沿岸地域に視察に行っても、仲間と行っても、先に料金をいただきますというのがあると、振り込みは生じない。泊まる前に料金を下さいと言われるのです。そういうホテルも宿泊所もあるわけです。振り込みの実績でなければだめだから、振り込み実績にしてくださいと、こう言うのでしょうかけれども、最初に言った話と違うではないですか。領収書の保管と言ったよね。このように、お互いの理解がスムーズにいかないという事例があるかどうか、答弁をお願いしたのです。

が。

業者の皆さんからすると、国の工事ではスライド条項による精算はスムーズにさせてもらっています、よく対応してもらっています。県も、ちゃんと対応してもらっていました。今、こんなことがあるのですが、そういう事例はないかお答え願います。

○幸野技術企画指導課長 領収書保管と振り込み実績の違いというか、その取り扱いなのですけれども、恐らく県外等から労働者を県内に連れてきて宿泊させたときの支払いのことだろうと思います。それらについては、現在の取り扱いとしては、労働者が宿泊施設を使って料金を支払ったということが証明できる書類をいただくということなので、必ず振り込みでなければならないということはない、領収書で十分であると。領収書でなくて振り込みでやっていますということであれば、それでも結構ということで、要するに泊まったということが客観的に証明できればいいという取り扱いでございますので、具体的にそういうお話がほかの委員からあったのであれば、私どもに相談していただければ、適正な取り扱いというのを御報告いたします。

また、スライド条項につきましても、これから本格的になっていくと思いますけれども、確かに年数が長くなると、いろんなスライド条項が複雑になってまいります。我々に対しても相談というか、確認の依頼というか、そういうお話も来ております。その中で適正な取り扱いをしていくということで、我々も県の各担当に指導というか、助言をしていくというところでございます。

○柳村岩見委員 宿泊の実績が証明できればいいということだと思っております。最初そういう約束でスタートしましたから。だからそういうことだと思っております。そういうばらつきのないように、広域振興局でもお願いしたいと思っております。

基本的には、先ほど申し上げたとおり、国の工事はちゃんとやってもらっていました、県の工事もちょうんと対応してもらっていました。市町村が、まるでだめなのです。また、市町村だから、宿泊の話は別として、資材のスライド条項はありますし、人件費の高騰もあるわけなのですが、沿岸地域の市町村では全くだめらしいのです。沿岸地域の市町村でも、ばらつきがあるのだそうです。岩手県としてそれをどうという話は別の話ですから。ただ事例としては、それぞれの市町村で違うということ。県はちゃんと対応してもらっていました。

○小野寺好委員 最初に港湾利用の関係で一つ。完成自動車の輸送です。間もなく釜石の湾港でできるというお話だったのですけれども、仙台港と比べてまさっている点、劣っている点、総合的に勘案してセールスした場合に、トヨタ自動車東日本に、また利用してもらえるのか。要するに仙台港に勝てるかどうか、その辺をお聞きしたいと思います。

もう一つは、不動産取引に関して、四つほどお聞きしたいのですが、最初に学校生協、アパート経営の方が大学生協からいろいろ面倒な書類の提出を求められるという話を聞くのですが、学校生協の場合、特定の組合員を相手にしているから、不動産取引業者とは言えないような気もするのですが、あるいは普通の宅地建物取引業者と同じ扱いになってい

るのかどうか、まずこれが一つ。

二つ目、一般の賃貸の関係で、あちこちで敷金の返還について訴訟があるのですけれども、岩手県内の知事免許の業者の関係で、敷金についてトラブルなど報告されているかどうか。基本的には、きちんと預かったものは返して、その上で精算かと思うのですが、いろいろ汚れているから、畳の表を取りかえるから、お返ししませんとか、そういう話も聞くのですが、敷金について、県内ではどのような状況になっているか。

次に、これもあちこちで裁判があるのですけれども、賃貸に係る更新料です。不動産業者に更新料を支払わなければならないのかどうか。これも裁判でいろいろ判断があるようですが、岩手県内の場合どうなっているのか。

最後に、賃貸保証について。お金の担保で敷金を取られている、人の担保で連帯保証人もとられる、そのほかに賃貸保証というものがあって、これが結構高い。これについては拒否できるものかどうかです。トラブルなどないのか。賃貸保証を求めてくる法的な根拠は何なのか。具体的に、例えばこの書類、賃貸保証委託契約の裏に、損害保険、生命保険よりも小さい、こんな読めないものを寄せると、こういう実態があるのですけれども、県では御存じでしょうか。以上お聞きしたいと思います。

○千葉港湾課総括課長 釜石港の完成自動車の輸送再開のことですけれども、仙台港、塩釜港と県内港、釜石港を比較した場合、陸送コスト、船運賃を含めてなのですけれども、コストの面では県内港湾のほうが有利でございます。ただ一方、釜石港に今営業所等はありませんので、そういう営業所を陸送のため新たに釜石港に設けたりする分、新たなコストが発生するというので、その辺はなかなか厳しい部分があります。震災以降トヨタでは、震災で完成自動車が流されたものですから、大衡村にモータープールとして集めて、積み出しできる分だけ仙台港から出しているような状況でございます。

そういうことで、先ほどの繰り返しになりますけれども、今防潮堤の内側にモータープールを復興中でございます。そういうことで陸送運賃がかなり安く、私どもの試算では有利性があるということですので、これからもその辺を働きかけてアピールしていきたいと考えております。

○勝又建築住宅課総括課長 不動産取引の関係ですけれども、まず学校生協についてですが、学校生協が不動産取引の免許が必要かどうか、今わかりませんので、一般論としてお答えしますけれども、不動産取引の免許がいない特定の者に対するサービスとして行っている場合であれば、それについては、その方の自由なやりとり、契約内容も含めて自由ということになります。もし仮に免許が必要だということ、その免許を取った上でやっているということであれば、これは必要最低限の手続というのは宅地建物取引業法に書かれているとおり、契約前の重要事項の説明とか、契約後の契約書の交付というものが義務づけられています。それと別に、さらに追加的に書類を求めるということは、法律的にも禁じられているものではありませんので、そこはサービスを受ける側の捉え方にもよりますけれども、サービスする側の都合によって、いろんなやり方があるかと思えます。

それから、一般の賃貸住宅についてですけれども、まず敷金についてのトラブルですが、これは全国的に話題になっていることは多分御承知のとおりですが、少なくとも当課にこういった苦情が寄せられたケースは、少なくともこの三、四年の中では聞いてはおりません。というのも、国のほうで敷金の返還に関するガイドラインというものをを出しておまして、例えば畳を全取りかえしろとか、壁紙を全部取りかえろといったような要求に対しては、それは違うでしょう、経年劣化分だけ支払えばいいでしょうといったようなことが既に決まっておりますので、業者のほうからも、そういったむちゃな注文というのは、以前ほどはなくなっているのではないかと思います。

それから、更新料のトラブルについてですけれども、こちらも、少なくともこちらのほうに相談は来ておりません。ちなみに、更新料の有効性については、常識的な範囲内ということ的前提にしますと、法的には有効であるというような判決が出ておりますので、これも契約時に、例えば2年更新で、更新時には1カ月分の家賃が必要だといったような契約は有効で、それを承知で契約したといったような取り扱いになっております。

それから最後に、賃貸保証料についてですけれども、そういったものの契約を求めているケースがあるというのは聞いております。トラブルについては聞いてはおりませんが、先ほど申し上げたように、この賃貸保証料も含めて、例えば退居時のクリーニング料ですとか、あとはそういう個別に契約時に求める支払い、決められる支払いというものがああります。それについては基本的に、大家さんが自由に決めることができます。ですので、そういったものが、言い方に語弊があるかもしれませんが、そういったものが義務づけられている物件は嫌だと思うのであれば、ほかの物件に当たってくださいというような、これは市場原理でそういう考え方になっていると思います。

済みません、1点目の学校生協の件ですけれども、宅地建物取引業の免許については必要だということで、取得されて営業されているということです。

○**小野寺好委員** トヨタ自動車東日本の関係で、感触はどうかと、現時点で、その辺をお聞きしたいと思います。

あと契約のときに、そういう約款をわかっていて契約したのでしょうかという、そういったお話なのですが、大体がせば詰まって、皆さん急いで契約する人が多いのですが、そういったときに更新料の条項は嫌だとか、保証契約の条項は嫌だとか、そういったことを言っていられなくて、上下関係とか力の関係とか、嫌だけれども、やむなく契約せざるを得ないというのが実態ではないかと。ちょっと総括課長の認識が違うのではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○**千葉港湾課総括課長** トヨタ自動車東日本の感触のことですけれども、現状では厳しい状況でございます。ただ、先ほども言いましたように、施設整備とかが進んだ段階で、諦めないで、取り組んでいきたいと考えています。

○**勝又建築住宅課総括課長** おっしゃるとおり、どこまで、その契約の細かいところまで見るかというのがありますけれども、建前上の話をしますと、契約の前にそういった契約

の条件については、国の資格を持った人間が必ず対面で説明しなければならないということになっております。それを踏まえて、契約をする、しないの判断ができますということ、委員の御指摘に完全にはお答えできないのですけれども。

今賃貸住宅の物件を検索するサイトも充実していきまして、そういうところでは、例えば敷金、礼金、更新料、それから契約時に発生する費用については、これは基本的に全て明示をされておりますので、そういったものも使いながら、物件をいろいろ選んでいただけるような状況にはあると思います。

○白澤勉委員 港湾の関係で1点だけお伺いいたします。先ほどの御説明の中でも、港湾の利用実績がおおむね震災前に近い量に回復してきているというお話がございました。プランのほうを見ますと、当初の目標数に対して7割か8割ぐらいの実績だったということで、目標には達していないような状況のようなのですが、各港ごとに見ますと、やはり釜石港の取り扱いが大きく伸びていると思います。

それでお聞きしますが、ガントリークレーンとか港に整備すべきクレーンとか、効率的に作業するために、整備の要望などがあるかと思うのですけれども、そういった部分の対応状況はどのようになっているのか、それが1点。

それから、先ほど道路の整備等とあわせて、沿岸から内陸に結ぶ道路の改良とか、道路整備等の状況について、今後しっかりやられていくとは思いますが、その辺のお考えについて港湾課総括課長からお聞きしたいと思います。

○千葉港湾課総括課長 まず、クレーンの関係ですけれども、先ほど御説明したとおり、特に震災後、釜石港のコンテナ取扱いは急増しておりまして、週1便なのですけれども、100個ぐらいコンテナが集まる、そういう状況になっております。それで、クレーンの処理能力からすると、1時間で10個程度、100個さばくのに10時間かかる、そういう状況もあるということです。あともう一つ、100個も集まると、今は小さなコンテナ船で行っているのですけれども、大きなコンテナ船を就航したいという要望があります。そういう課題は船社から私どものほうにもしっかり来ています。その辺は、これから検討していきたいと考えています。

道路整備のお話しですけれども、港湾はやはり物流ということで、今回岩手県の物流のネットワークが大きく変わるということで、先ほど道路建設課総括課長からも説明がありましたけれども、道路の整備と一体となって、物流業者と、例えばここが通りにくいとか、あそこは冬場が大変だとか、情報共有しながら、取り組んでいる状況でございます。

○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審査を終わります。

県土整備部の皆様は、退席されて結構です。

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

それでは、委員会調査についてお諮りいたします。当委員会の2月の県内調査について

であります、お手元に配付しております平成 27 年度県土整備委員会調査計画（案）のとおり実施することとし、調査の詳細については当職に御一任願いたいと思います。これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中平均委員長 御異議がないようですので、さよう決定いたしました。追って通知いたしますので、御参加をよろしく願います。

以上で、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。