

県土整備委員会会議記録

県土整備委員長 郷右近 浩

- 1 日時
平成26年1月15日（水曜日）
午前10時2分開会、午前11時53分散会
- 2 場所
第4委員会室
- 3 出席委員
郷右近浩委員長、佐々木茂光副委員長、工藤勝子委員、城内愛彦委員、大宮惇幸委員、
五日市王委員、及川幸子委員、高橋但馬委員、小野寺好委員
- 4 欠席委員
なし
- 5 事務局職員
清川担当書記、今担当書記、小笠原併任書記、菊池併任書記
- 6 説明のため出席した者
県土整備部
佐藤県土整備部長、菅原副部長兼県土整備企画室長、蓮見道路都市担当技監、
及川河川港湾担当技監、佐藤県土整備企画室企画課長、
金田建設技術振興課総括課長、桐野建設技術振興課技術企画指導課長、
加藤道路建設課総括課長、細川道路環境課総括課長、八重樫河川課総括課長、
志田河川課河川開発課長、加藤砂防災課総括課長、横山都市計画課総括課長、
田村都市計画課まちづくり課長、伊藤下水環境課総括課長、
澤村建築住宅課総括課長、勝又建築住宅課住宅課長、伊藤建築住宅課営繕課長、
藤本港湾課総括課長、木嶋空港課総括課長
- 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）
 - ア 復興道路等の概要と進捗状況について
 - イ 県管理道路における除雪について
 - (2) その他
委員会調査について
- 9 議事の内容
○郷右近浩委員長 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のとおり、復興道路等の概要と進捗状況について及び県管理道路における除雪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、よろしくお願ひいたします。

それではまず、復興道路等の概要と進捗状況について、当局から説明を求めます。

○加藤道路建設課総括課長 復興道路等の概要と進捗状況につきまして御説明させていただきます。お手元に配付してございます資料の表紙を開いていただいて、1ページをらんください。

まず、復興事業における道路整備事業の全体の構成について御説明いたします。県では、平成23年8月に策定しました岩手県東日本大震災津波復興計画において、震災を乗り越えて復興するために、「安全」の確保、「暮らし」の再建、「なりわい」の再生の3つの原則のもと、10の分野の取り組みを位置づけております。道路整備事業につきましては、10分野の取り組みのうち、防災のまちづくりにまちづくり連携道路整備事業を位置づけ、市町村のまちづくりと一体となった整備を実施することとしており、主な事業は、復興交付金を活用して進めております。

右上の図に、まちづくり連携道路整備事業の一つの概念図を記載してございます。この事業は、図のように、津波で浸水したエリアの高台移転と連携して道路を敷設するなどし、利便性を確保するとともに防災機能を高め、孤立解消を目的とした道路整備を行う事業でございます。

次に、10分野の取り組みにおける交通ネットワークの構成事業であります、三陸復興道路整備事業について御説明いたします。この事業は、災害に強い交通ネットワークの構築を目指し、三つの道路——復興道路、復興支援道路、復興関連道路を位置づけて整備している事業です。復興道路は、八戸・久慈自動車道、三陸北縦貫道路、三陸縦貫自動車道から成る三陸沿岸地域の縦軸と、内陸部と三陸沿岸地域を結ぶ2本の横軸から成る、既に計画されていた規格の高い道路ネットワークを位置づけております。主に国の直轄事業等により、これまでにないスピードで整備が進められております。右の図では、太い箱抜きを含む青色の線になっております。なお、国では、三陸沿岸地域の縦貫軸であります八戸・久慈自動車道、三陸北縦貫道路、三陸縦貫自動車道をあわせて三陸沿岸道路と呼び、復興道路と位置づけております。

また、内陸部と三陸沿岸地域を結ぶ横断軸であります、東北横断自動車道釜石秋田線と国道106号の宮古盛岡横断道路を、復興支援道路と位置づけております。国と県とでくくりが違っておりますけれども、県では早い時期から、高い規格の道路による縦断軸及び横断軸による道路ネットワークの構築が不可欠として、縦、横とも復興道路と位置づけて国に訴えてまいっております。そのため、このくくりを変えずに現在に至っております。

次に、県の復興実施計画に位置づけております復興支援道路ですが、内陸部から三陸沿岸各都市にアクセスする横軸の道路及び横軸を南北に連絡する縦軸の道路等を整備するも

ので、主に社会資本整備総合交付金を活用して事業を行っております。右の図では、ダイダイ色の道路でございます。

また、復興関連道路は、三陸沿岸地域における防災拠点や医療拠点へのアクセス道路及び水産業の復興を支援する道路等を整備するもので、これも主に社会資本整備総合交付金により事業を進めております。右の図では、水色の道路となっております。

次のページをごらんいただきます。復興道路の進捗状況について御説明いたします。まず、事業化までの経緯ですが、左側の政府の動きをごらんください。発災した平成23年4月30日に、国の東日本大震災復興構想会議（第3回）が開かれ、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、三陸沿岸の復興に不可欠な復興道路の整備を考えてほしい旨の意見を述べております。その際提出した文書——ちょっと小さくなっておりますが、中央上に掲載しております。題材のところだけ読みますと、「三陸沿岸の復興は「復興道路」の整備から！！」と強く訴える文書となっております。

下のほうに行きまして、平成23年7月23日には、大畠国土交通大臣との意見交換で、知事は復興道路の早期完成を要望しております。写真は、県庁で要望書を提出しているところでございます。これらの動きと並行して、今の政府の動きの一つ右の欄ですが、国土交通省では、道路が通るおおむねの位置を公表し、地元の意見を聞くなど段階を踏みながら、ルートの確定作業を行っております。また、新規事業化に向けて、県知事への意見照会や事業評価の手続きを行っております。県でも検討を急ぎ、その右側ですが、宮古盛岡横断道路の優先整備区間のおおむねのルートを、平成23年9月7日に公表しております。これらの手続きを踏まえ、平成23年11月21日に国の第3次補正予算が成立し、事業化ということに至っております。

右の図は、東北における復興道路全体の状況となっております。東北全体では224キロメートルが新規に事業化されておりますが、そのうち岩手県内の延長は187キロメートルとなっており、約83%を占めております。

左下は直轄の予算の状況です。平成25年度当初予算における復興関係道路予算は、東北全体で1,692億円、そのうち半分以上の962億円が、岩手県内での復興道路予算となっております。また、平成25年度の事業予定ですが、新規事業化区間において、これまでにないスピードで事業が進められており、三陸沿岸道と東北横断自動車道釜石秋田線では、主要構造物の工事着手がなされ、宮古盛岡横断道路につきましても、用地及び工事に着手とされたところでございます。

ページをめくっていただきまして、3ページ目をお開き願います。路線別の進捗状況を御説明いたします。左の図ですが、黒で塗り潰した区間が供用済みの区間となっております。ピンク色に塗っている区間が工事着手済みで、黄色の区間が工事未着工区間、黄色の両側を赤く縁取っている区間が、今年度これから供用が予定されている区間となっております。

まず、三陸沿岸道路ですが、左上の写真にもありますが、平成25年11月18日、尾肝要普

代道路の起工式が行われまして、全ての区間で工事着手されております。次に、写真は右上となりますが、平成25年10月13日に普代道路が開通しました。県内の三陸沿岸道路では、発災後初の開通となります。そのほか、今年度中に田野畑村の尾肝要道路（4.5キロメートル）、陸前高田市の高田道路（4.1キロメートル）が開通する予定です。また、平成27年度には、大船渡市にあります新三陸トンネルの北側の吉浜道路（3.6キロメートル）が開通予定となっております。

次に、東北横断自動車道釜石秋田線ですが、平成25年6月16日に遠野住田―遠野間の起工式が行われまして、こちらも全ての区間で工事着手されております。また、遠野―宮守間9キロメートルが、平成27年度に開通予定となっております。

宮古盛岡横断道路につきましては、平成25年11月30日に宮古箱石道路の起工式が行われまして、震災後に新規事業化されました三つの区間―延長48キロメートルのうちで初の工事着手となっております。また、盛岡市の都南川目道路におきましては、築川道路から田の沢インターまでの2.3キロメートル区間が、平成27年度に開通予定となっております。

復興を加速する取り組みといたしましては、国では、平成24年4月に南三陸国道事務所を新設するなど、体制も強化されております。そのほか、トンネルや橋梁などの大型構造物の幾つかを一つの工事にまとめて、大変大きなロットで発注されておりますし、生コン不足等への対策として、専用公共プラントの設置が決定され、既にトンネル工事などにつけ加える形で工事公告がなされております。

次に、県における対応についてでございます。一つは、東北横断自動車道や宮古盛岡横断道路の用地取得事務を国から受託して行っております。また、当初申請が一気に増加して事業のおくれが懸念されました、埋蔵文化財調査や保安林解除申請などにつきましては、それぞれの部署で担当職員を増員するなどの対応をいただいで、スピードアップに努めていただいでいるところでございます。

そのようなことも含め、道路建設課に復興道路整備促進対策室を設置しまして、復興道路整備促進連絡調整会議などを開催して、関係機関と連携しながら、円滑な事業の推進のため、各種調整に取り組んでいるところでございます。

次のページをごらんいただきます。県内の復興道路におきます供用率の推移と見通しについて御説明いたします。現在の供用、事業中の状況ですが、復興道路であります三陸沿岸道路、宮古盛岡横断道路及び東北横断自動車道釜石秋田線の計画の総延長は、表の一番下の欄のとおり、393キロメートルでございます。昨年10月に普代道路が開通した時点における供用済み延長は、114キロメートルとなっております。また、現在事業中の延長は245キロメートルで、そのうち震災以降に新規事業化された区間は187キロメートルに上ります。

今後の供用率の見通しについてですが、震災以前、約20%と低い状況にあった復興道路の供用率は、かつてないスピードで事業を進めていただいでいることから、平成27年度には、約35%に上昇する見込みでございます。なお、個別の工区の供用開始時期の見込みについてですけれども、国では一般に、新規事業化―事業着手からおおむね10年とされて

おりまして、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定する予定とされております。今の時点で公表されていますのは、平成27年度までとなっております。

次に、復興道路の開通により期待されます主な整備効果ですが、直接的効果と波及効果に分けて整備しております。直接的効果では、時間短縮、災害に強い道路の確保、渋滞の解消、走行快適性の向上などのその他の効果が期待されるところでございます。三陸沿岸道路を例にとりますと、時間短縮については、右上の図に示しましたとおり、八戸―仙台間が約8時間かかっていたものが約5時間と、約3時間もの大きな短縮効果が期待されております。

次に波及効果ですが、下のほうに参りまして、一つは産業振興への波及が期待されます物流の効率化が挙げられます。東北横断自動車道を例にとりますと、右の図のように、現在釜石から内陸の工業地帯に、ラジアルタイヤ用のスチールコードや自動車用の鋼板が運ばれておりますが、東北横断自動車道の開通により物流が一層効率化することで、自動車産業はもちろん、水産業などさまざまな産業への波及効果が期待されます。

また、時間短縮により救急医療体制が改善されることも期待されます。救急医療施設としては最も高度な第三次救急医療機関としては、県立久慈病院救命救急センターなど、久慈市、盛岡市、大船渡市と県内に3カ所の救命救急センターがありますが、復興道路が開通しますと、居住地から第三次救急医療機関に60分以内で行ける人口が、約13万人増加すると試算してございます。

ページをめくっていただきまして5ページでございます。これまで国の事業について御説明してまいりましたが、県事業の進捗状況について御説明申し上げます。上段の横長のマスの中に県全体の状況、その下の4つのマスに、復興道路、復興支援道路等に分けた進捗状況を記載してございます。

初めに、県全体の状況について御説明いたします。まず、復興道路等の予算概要ですが、平成25年度予算は②の合計欄、約120億円となっております。平成24年2月補正予算①に対しては、伸び率1.1となりますが、約16億円の経済対策補正が含まれておりますことから、それを除いた平成24年度通常分と比べますと、平成25年度は1.46と大きな伸びとなっております。今後も、復興支援道路、まちづくり連携道路を中心に、さらに大きな規模になると考えております。

次に、進捗段階別箇所数でございますが、県が公表しております社会資本の復旧・復興ロードマップの記載に倣って、供用開始したもの、工事中のもの、用地買収を開始したもの、それから設計や用地測量段階にある施工準備の四つの段階に分類して、それぞれの進捗状況を箇所数で示しております。復興道路、復興支援道路、復興関連道路が震災以前から着手しています工区を含んでいるのに対しまして、一番下のまちづくり連携道路は、全て震災以降に計画が始まっております。このため多くが施工準備段階となっておりますが、ほとんどの箇所が用地測量の段階に進んでおります。

個別箇所の状況につきましては、最後のページに、社会資本の復旧・復興ロードマップ

から道路関係のバーチャート等を抜粋したものを添付してございますが、本日は時間の都合上、個々の工区の説明は割愛させていただきます。

次に、事業推進方策でございますが、沿岸地域では急速に事業が増加し、また、短期間で推進していく必要がありますことから、ここに赤い字で記載してございます、マンパワー不足等の三つが大きな課題であると考えております。このうち、特にも入札不調の増加への対応といたしましては、受注者側の技術者不足への対策として、発注ロットをこれまでになく大型化するなどして工事発注件数を抑制することや、安心して工事を受注できますよう、十分な工事日数を確保するため、債務負担行為の活用などを図っていきたくと考えております。

それでは、下の四つのマスにつきまして、それぞれの状況を御説明申し上げます。各道路とも震災前着手と震災後着手に分けて、進捗段階別箇所数を表の中に整理してございます。初めに左上、復興道路の状況ですが、事業実施路線は一般国道106号の宮古盛岡横断道路1路線でございます。事業実施箇所は、昨年3月に供用を開始しました築川道路と、現在工事中の宮古西道路の2カ所で、どちらも震災前から着手しておりました箇所です。主な大型工事の状況としましては、宮古西道路の（仮称）松山トンネル築造工事を1月10日に公告し、2月定例会にお諮りできるよう入札手続を進めております。

次に、右側に行きまして、復興支援道路の状況でございます。事業は、一般国道284号室根バイパスや主要地方道久慈岩泉線大月峠など国道9路線27カ所、県道4路線5カ所で実施中です。進捗段階別箇所数は、震災前着手が18カ所、震災後着手が14カ所となっております。合わせて供用開始済みが8カ所で構成率が25%、工事中が13カ所で構成率が41%などとなっております。

大型工事の発注状況といたしましては、一般国道340号立丸峠の（仮称）小峠トンネル築造工事を昨年11月に入札公告しており、これも2月定例会にお諮りできるよう入札手続を進めているところでございます。なお、12月定例会で議決していただきました一般国道281号（仮称）案内トンネルにつきましては、現在受注者において施工計画の作成等を行っているところでございます。

次に、左下の復興関連道路の状況でございます。事業実施路線と箇所数ですが、一般県道野田長内線の小袖一大尻など13路線14カ所、県代行事業が宮古市の北部環状線山口の1路線1カ所となっております。進捗段階別箇所数ですが、震災前着手が13カ所、震災後着手が2カ所となっております。合わせて供用開始済みが4カ所で構成率が27%、工事中が9カ所で構成率が60%などとなっております。

なお、写真は、昨年あまちゃんブームで沸きました久慈市の小袖海岸へ向かう海沿いの道路において行いました、1.5車線の道路整備の整備前と整備後の写真でございます。計画に当たりまして、地形の厳しさや利用者のニーズなど、地域の実情を勘案して進めている事例として掲載しております。

大型工事の発注状況としましては、主要地方道大船渡綾里三陸線小石浜の（仮称）小石

浜トンネル築造工事を1月10日に入札公告しておりまして、これも2月定例会にお諮りできるよう入札手続を進めております。

最後に、まちづくり連携道路の状況でございます。事業実施路線は、一般国道が釜石市の283号松原など2路線3カ所。県道が、主要地方道重茂半島線堀内―津軽石など16路線31カ所となっております。合わせて18路線34カ所となっております。進捗段階別箇所数でございますが、事業の対象が津波により浸水した道路等の整備ですので、全て震災後着手となっております。工事中が4カ所で構成率が12%、用地買収中が同じく4カ所で12%、施工準備中が26カ所で構成率が76%となっております。

工事に着手している箇所としましては、区画整備と一体で計画されております釜石市の一般国道283号松原や、防災集団移転促進事業の高台造成と一体で施工を進めております野田村の野田山形線野田などがございます。

最後のページに添付しております社会資本の復旧・復興ロードマップの抜粋につきましては、先ほど申しましたように、時間の都合上説明は控えさせていただきますので、御了承願います。

以上で復興道路等の概要と進捗状況についての説明を終わらせていただきますが、一日でも早い復興に寄与できますよう道路整備を進めてまいりますので、今後ともよろしくお願いたします。

○郷右近浩委員長 ありがとうございます。次に、県管理道路の除雪について当局から説明を求めます。

○細川道路環境課総括課長 それでは、県管理道路の除雪について、お手元に配付しております説明資料により御説明させていただきます。資料の1ページをお開き願います。

初めに、1除雪事業の基本方針でございます。冬期交通を確保し、産業経済の振興と民生の安定を図るため、表にある基本方針を掲げております。このうち初期除雪の推進ですが、天気予報などからの確かな降雪の予測に努め、除雪機械の出動時間等を判断し、迅速な除雪を実施してまいります。歩道除雪の推進ですが、通園、通学路は優先的に除雪してまいります。路面凍結対策の強化ですが、急カーブや急勾配、橋梁など、路面凍結によるスリップ事故のおそれがある区間については、凍結抑制剤の散布の強化に努めてまいります。そのほか、県道と市町村道の除雪区間を交換し、市町村との連携を推進し、効率的な除雪に努めてまいります。

次に、2除雪計画延長と除雪機械でございますが、除雪計画延長は、県管理道路延長約4,200キロメートルのうち、車道除雪は冬期閉鎖区間を除いた約3,800キロメートルとなっております。歩道除雪は、延べ約2,000キロメートル、また凍結抑制剤散布は約2,200キロメートルとなっております。除雪機械につきましては、グレーダーやロータリーなど県が保有する機械430台、民間からの借り上げ680台、合わせて1,110台の体制をとっているところでございます。

資料右側の3除雪作業の出動基準と除雪の目標でございますが、出動基準については、

車道除雪が降雪量が5センチ程度で引き続き降雪が予想される場合、また降雪量が10センチメートル以上となった場合などとしております。除雪の目標につきましては、早期除雪を最重点とし、交通量の多い重要路線は、始発バス運行前に2車線を確保することを目指しております。

資料2ページをお開き願います。4除雪作業の種類でございますが、新雪除雪は降雪初期に行うもので、通勤前に除雪を完了するため、比較的高速除雪が可能なグレーダーを多く使用しております。路面整正は、ドーザーやグレーダーにより、わだちや圧雪の除去を行います。拡幅除雪は、路肩の堆雪により幅員が減少した場合に行うもので、道路の外に雪を飛ばす場所がある場合は、写真に写っておりますロータリーを使用しております。運搬排雪は、家屋密集地などで雪を置く場所が狭く、除雪された雪で歩行スペースがなくなったり、交差点等で見通しが悪くなった場合に行います。写真は、ロータリー、ダンプ、ドーザーを組み合わせた作業の状況でございます。このほか、小型ロータリーや人力による歩道除雪、凍結抑制剤散布などの作業がございます。実際の除雪では、気象状況や路面状況、土地利用状況、交通量などを総合的に判断しまして、各除雪作業を効果的に組み合わせながら実施しているところであります。

資料右側の5岩手県道路情報提供サービスでございますが、インターネットにより、県内70カ所に設置した路面監視カメラの画像や、降雪状況などの各種道路情報を提供しているものでございます。例としまして、資料の下のほうでございますが、国道106号の区界の路面監視カメラの画像と、その隣に沿岸広域振興局土木部宮古土木センター管内の降雪量、積雪量を表示しております。いずれも画面上のアイコンをクリックしますと、このような画像、降雪、積雪量が表示されるものでございます。また、県管理道路だけでなく、国道4号、国道45号及び国道46号の、国管理道路の路面監視カメラの画像も閲覧できるようになっているものでございます。

次に、資料の3ページをお開き願います。6降雪の状況と除雪費の推移についてでございます。このグラフは、盛岡、北上、西和賀、遠野、二戸の5地点の平均累加降雪深をあらわしたものでございます。累加降雪深といいますのは、毎日降った雪を足し合わせていったものでございます。グラフの横軸が観測日、縦軸が累加降雪深であります。棒グラフは平成20年度から平成24年度までの各年度の降雪深をあらわしております。青色の折れ線グラフは、5カ年の平均であります。赤い色の折れ線グラフは今年度の降雪深で、1月1日までの状況でございます。今年度1月1日の累加降雪深は98センチメートルで、昨年度に比べて75%程度となっております。また、過去5カ年では、平成23年度と平成24年度の降雪が多い状況でございます。グラフの下に除雪費の推移を示しておりますが、昨年度は36億8,000万円の費用がかかっております。なお、今年度の除雪は、当初予算で27億6,300万円を計上しているところであります。

資料右側の7内陸部と沿岸部を結ぶ幹線道路等における凍結対策でございます。東日本大震災津波からの復旧、復興工事に伴う交通量の増加や、冬道の運転にふなれな運転者に

よるスリップ事故の防止を図るため、図の赤い部分、主に峠部になりますが、15路線約360キロメートルを重点区間に設定し、凍結抑制剤散布や路面凍結注意を促す看板の増設などを重点的に実施しているところでございます。

次に、資料4ページをお開き願います。8除排雪業務委託の概要でございます。除雪業務に係る機械の保有やオペレータの確保などの除雪体制の維持、また除雪業務に伴う受注者の負担軽減など、業者の受注環境を改善するため、従前の単価契約、特命随意契約方式から、総価契約、公募方式による業務委託を平成21年度より試行しております。

単価契約、特命随意契約方式では、機械作業ごとの単価契約でしたが、その主な課題としまして、受注者が異なることによる車道と歩道が一体となった連携作業の難しさや、準備工や待機料を含まない機械の稼働時間のみの単価契約であったことなどが上げられます。また、雪が少なければ稼働時間が少なく、機械経費ばかりがかさむなど、受注者の負担になるという課題もございました。

それらを総価契約にすることによりまして、グレーダーや凍結抑制剤散布車、歩道除雪の小型ロータリーなど、複数の機械作業を一括で契約することができ、受託者の工夫によって効率的な除雪の体制をつくることも可能となります。また、除雪作業に支障となる枝払い作業などの準備工や、異常気象時の待機に係る待機料の計上、機械稼働時間が著しく少ない場合は、機械経費の増額ができる損料の補正が可能となります。公募方式の導入により受注意欲のある業者の参入が可能となります。また、JV制度の導入によりまして、JV内の業者間で除雪機械やオペレータの調整が可能となるほか、JVとして技術者、オペレータ、除雪機械を確保できれば、1業者で全てを確保できなくても、入札の業務執行体制に関する要件を満足させることができるものでございます。

資料右側の9平成25年度受注状況と今後の改善方向についてでございます。今年度の除雪業務委託の公募件数は143件でございましたが、そのうち、雪が少ない県南地域や沿岸地域などの31件について応募がございました。この31件につきましては、ロットの細分など発注ロットを見直し、68件の随意契約に移行する状況でございます。

今後の改善の方向性としましては、一つ目に発注ロットの見直しなど発注方法の検討について、特に応募者が少ない県南地域や沿岸地域の発注ロットの見直しや、道路維持修繕業務委託に含めた発注方法もあわせて検討してまいります。また、遠野地区において試行中の地域維持型業務委託の導入拡大や、JV制度の課題を把握し、よりメリットが発揮できるような制度の改善を検討してまいります。これらにつきまして、建設業界団体などの意見をお聞きしながら制度の改善を図り、冬道の安全で安心な走行を確保できるように努めてまいりたいと考えております。

○郷右近浩委員長 ありがとうございます。ことしに関しては、記録的な寒波が、という話を何回聞いたか分からないような、本当にいきなりどんと雪が降ってくるような気象状況になっておりますけれども、そうしたことも踏まえた御説明をいただいたところでありました。

ただいまの説明に対し、質疑、意見等はありませんか。

○**及川幸子委員** どうも御苦勞様でございます。まず、復興道路等の概要と進捗状況について御説明いただきましたが、事業着手からおおむね10年ということで、県はもちろん、国からの予算もかなり目減りすると思うのですが、そういう中で、もう3年たちますが、10年という見通しで全部クリアできるのかについて、お聞きしたいと思います。

○**加藤道路建設課総括課長** 国の事業につきましては、予算内示が出ました段階で、国から県に、予算の配分状況に付随しまして、事業完了の見通しなどもあわせてお伝えいただいております。その中で、先ほど申しましたような事業着手からおおむね10年というような表現や、円滑な事業実施環境が整った段階でというような表現が入っております。

現在のところ、本当にかつてないスピードでどんどん進めていただいております。先ほど言いましたように、平成24年度から平成25年度への事業費についても、若干ですが、また伸びております。平成26年度の国土交通省全体の予算も、わずかですけれども伸びている状況でございますので、復興道路については、しっかり予算をつけてもらえるのではないかと期待しております。今のところ大幅なおくれというような情報はございません。

○**及川幸子委員** 埋蔵文化財について、掘ってみますと結構いろいろ出てくると聞いておりますが、その点についても、残すところ何年という期間内で大丈夫なのかをお聞きします。

○**加藤道路建設課総括課長** 埋蔵文化財等の調査につきましても、教育委員会で調査チームのメンバーを大幅に増強していただきまして、次々と速やかに調査していただいております。国とも、復興道路会議等で集まって、そういうさまざまな進捗状況の確認をしておりますけれども、対応が悪くておこなっているというようお話は一つもございません。

○**及川幸子委員** では、順調だということですね。ありがとうございます。

それから、除雪ということでお話をいただきましたが、けさほどもすごい凍結で、私は奥州市に住んでおりますけれども、新幹線の駅まで行くのに15分ぐらいのおくれでひどい渋滞でした。この凍結抑制剤というものは散布されていなかったのですが、散布するための条件はどのようになっているのかお聞きします。

○**細川道路環境課総括課長** 凍結抑制剤散布につきましては、資料2ページの左側、4の右下に写真がございます。散布の基準ということですが、散布の目的は、事前に凍結しないように散布をして凍結を抑制する。それから、凍結したところは散布をして溶かすというようなことでございます。圧雪して、てかてかと鏡のようになってしまった場合には、散布してやわらかくし、除雪しやすくするといった状況になっております。まくのは、やはり凍結する前ということで、そこは現地の道路状況や降雪状況を踏まえながら、適時適切に判断していくということになるかと思います。

○**及川幸子委員** そうしますと、けさほどもですけれども、すごい渋滞で、坂ではスリップしているような中を新幹線の駅に向かったので、凍結抑制剤をまいていたならなあと思ったのですが、現地の県南広域振興局は、朝何時ころからこの現況を見られているのでしょ

うか。

○**細川道路環境課総括課長** けさの奥州管内の状況につきましては、ちょっと今は把握しておりませんが、凍結抑制剤は夕方にかくことが多いかと思えます。朝は、どちらかといいますと除雪作業がございまして、朝3時、4時から7時あたりまでにかけて除雪作業を優先しているということになるかと思えます。今回まいていなかったということで、状況を把握しまして、改善するところは改善してまいりたいと思えます。

○**工藤勝子委員** 御説明ありがとうございました。震災発生以来ずっと、マンパワーの不足ということが言われてまいりましたし、きょうもそのお話がございました。県事業の進捗状況の中にありますように、マンパワー不足に対していろいろ対策をとってこられたのだらうと思っておりますが、県の取り組みによって、今後マンパワーは十分になってくるのか、これについてはまだまだ不足であるのかということをお聞きしたいと思います。

また、入札不調への対応の関係で、発注ロットを大型化するとか、十分な工事日数を確保するという対策がとられておりますけれども、現在どのくらいの件数が入札不調になっているのか、状況をお聞かせいただきたいと思えます。

○**加藤道路建設課総括課長** 道路事業のほうは、今用地測量と用地買収にかかっている工区が多くございまして、現地の工事についてはこれから本格化していくものが多い状況でございます。

そういう中で、マンパワー不足への対応の二つ目に、修正設計等軽微な業務の年間一括発注と書いてございますのは、用地測量後にも、用地交渉において、地権者の方々から、門口の取りつけを少し直すというような、細かい点での御要望をさまざま頂戴します。従来ですと、路線工区ごとに一々修正設計業務などを発注してまいったわけですが、多くの工区が同時に進んでおりますので、そういうことでは大変煩雑になることから、そういう工区を一括して年間契約をしまして、軽微な修正を次々リアルタイムでお願いできるような体制をとって、マンパワー不足への対応をとってございます。県北広域振興局土木部からは、この制度が非常に有効だと聞いております。

制度をつくるのが若干おくれまして、今年度の夏ごろになったものですから、県内で災害が一斉に発生してしまい、受注者側の県内の測量業者の方々に対応し切れないということで、残念ながら入札不調になってしまいましたけれども、来年度もそういう対策をとって、マンパワー不足に対応していきたいと考えております。

○**金田建設技術振興課総括課長** 入札不調の状況についてお答えいたします。昨年4月から昨年12月までについてですけれども、発注件数——これは総務室で集計しております知事部局の状況でございます。発注件数が1,089件ございまして、うち申請なし、入札者なしなどで取りやめになったものが231件、発生率といたしましては21%となっております。昨年度が12%でございましたので、平成25年度は入札取りやめの発生率がかなり高くなっております。ピークといたしましては、11月に開札したものが45%とかなり高い率になりました。12月は若干下がって28%となりましたけれども、いずれ引き続き入札不調の発生率

は高くなっているという状況でございます。

これまでも、業界といろいろな意見交換を行いまして、さまざまな方策をとってまいりましたけれども、この状況を踏まえて、さらに何かできないか、業界と十分に意見交換をしながら検討していきたいと思っております。

○**工藤勝子委員** ありがとうございます。業者の方々のお話を聞く機会があるわけですが、復興事業が終われば公共工事は激減するだろうという予想を立てられているわけです。そうすると、どうしても、いろんなマンパワー——技術者を自分たちでさらに確保することを躊躇する部分があるようです。そういう関係もありまして、今後復興道路など、いろんな部分が順調に推移していくために、マンパワー不足への対策を、県がしっかりとらなければならないのではないかと思っておりますが、その所感をお伺いいたします。

入札不調の関係につきましても、県南地域の業者と話をしたときに、私たちは沿岸地域の工事までとる気持ちはないという話をされました。内陸だけで間に合っているという話ではないのですけれども、結局は、沿岸地域の工事をとっても、例えば2時間半かけて通勤しなければならない。向こうに宿舎があるかという、作業員の宿舎もとれないという中では、参加しないという話であります。

そういう中において、業界では県土整備部に対してどういう要望を出しているのかお伺いいたします。

○**金田建設技術振興課総括課長** 業界からの要望ということでございますが、これまでは、資材の暴騰等を踏まえ実績に応じた積算をしてほしいということで、対策等をとってまいりました。それから、人手が足りないということと、それに伴って、遠くから連れて来るために宿舎の確保が難しいということで、宿舎の建設費用を盛り込むという対策をとってまいりました。最近では、岩手県建設業協会では、沿岸だけではできないので、内陸の業者の力もかりながら、オール岩手でやっていきたいということで、大分前に復興JV制度をつくっているのですが、それをもう少し緩やかに、内陸の業者同士の組み合わせや、沿岸企業以外の代表者でも可能としてほしいということや、今までは、A級同士、B級同士で復興JVを組んでいたのですが、それをA、B、Cと等級が違って組めるようにしてほしいという要望もございまして、その改善も行いました。しかし、聞いてみますと、先ほど委員からお話がありましたとおり、内陸の業者は沿岸まで行くのが大変というお話もございまして、オール岩手だけではなかなか難しいのかなとも感じております。

業界からもお話がございましたので、発注に当たっては、できるだけ発注ロットを拡大するという事も考えまして、県外の、ある程度大手の業者の力もかりながら、何とか復興がおくれないように進めていきたいと考えております。

○**工藤勝子委員** 新聞報道にもありましたし、新聞に出る前から、東京オリンピックの開催によって、向こうに作業員が引き抜かれる可能性が言われていました。やめられたと、どこに行くのだと言ったら、東京に出稼ぎに行くのだと。向こうのほうが労賃が高いとい

うこともあるのです。今後県としては、まだ検討されていないかもしれませんが、東京オリンピック開催の関係で、復興事業にどのような影響が出ると考えていらっしゃいますでしょうか。

○**金田建設技術振興課総括課長** 具体的影響については、まだ実は、はかりかねております。ただし業界団体からは、オリンピック開催地が東京に決定したということで、どうも大手ゼネコンは頭をそちらのほうに切りかえ始めているという声が聞こえる、というお話は伺っております。今現在、具体的に人が剥ぎ取られていくような現象があらわれているということではありませんけれども、いずれそういう可能性はあると思っておりますので、各地域の状況——下請などが実際に抜けていくような状況が本当に見られるのかどうかを、これから十分に注視していきたいと考えております。

○**工藤勝子委員** やはり資材の話も出ておりました。今でさえ、いろんな関係で復興事業の資材が不足するのではないかとという予想が立てられているということで、東京オリンピックに資材から作業員から取られるような形になっては、復興がおくれていくという危機感もあるわけでありまして、今後いろんな形の中で、県がそういう部分も捉えながら、しっかり対策をとって、業界の人たちと話し合いや懇談をして、要望を受けるなどしていかなければならないのではないかと思いますけれども、その点について、最後に所感を聞いて終わりたいと思います。

○**金田建設技術振興課総括課長** 情勢、状況は刻々と変わってくると思いますし、各地域それぞれ状況も違うと思いますので、できるだけ回数を重ねて、意見交換を多くやって、きちんと復興が進むよう努めてまいります。

○**大宮惇幸委員** 私からは、復興支援道路整備事業に関連して、国道281号の整備についてお尋ねします。岩手町から入っていくと、整備が大変進んでいるということについては、その努力に謝意を表したいと思っておりますが、肝心の平庭トンネル——これは長い間、地域の要望が出ているわけでありまして、年1回行われております住民大会があるわけですが、この平庭トンネルの具体化はどの程度まで進んでいるのか、まずその点についてお尋ねしたいと思います。

○**加藤道路建設課総括課長** 平庭トンネルにつきましては、P I ——パブリックインボルブメントなども行いまして、地域の皆さんから御意見も頂戴しながら計画を定めてまいりました。しかし、その後県財政が非常に厳しくなったこと、交通量等の状況もありまして、こうした非常に大規模な事業については、なかなかスタートできずにここまで来てございます。状況は当時のまま、変わっておりません。

○**大宮惇幸委員** 財政事情も、それはわかります。しかし、長年の懸案事項だと私は思っております。特に県北沿岸振興という観点から見ますと、この国道281号は重要路線だと思っておりますので、当然財政は伴うわけでありましてけれども、もうちょっと力を入れてほしい。

住民大会に行って住民の声をお聞きしますと、まさに久慈に行く命の道路だと言われて

おります。この道路が整備されますと、患者を盛岡に搬送するよりも、久慈のほうが近くなるというお話も聞いておりますので、何とか平庭トンネルについて、再度見直していただきたいと思いますが、県土整備部長の見解はいかがでしょうか。

○佐藤県土整備部長 平庭トンネルは、地域にとって非常に需要が高い、長年の重要な事業であるということは私も認識しております。県北振興の観点からも、国道281号の抜本的な改良は、非常に大事なことだと思っております。一方で、先ほど道路建設課総括課長が申しあげましたように、非常に大規模な事業になるという中で、交通量が当時計画したようには伸びていないという事情もございます。現在県が進めております道路事業全体、あるいは県土整備事業全体の中で見たときに、今ここに着手するというのはなかなか厳しいという状況が、現実にはございます。そういうことも含めまして、関係市町と勉強会等をしてしながら、どういう手だてがあるのかということについて検討を重ねているという状況でございます。

現時点で申しあげられますのは、今復興支援道路として、国道281号案内トンネル築造工事を発注しましたけれども、これら事業化しているものをいかに早く進めるかということが、まず我々がやっていかなければならない大事なことだと思っておりますので、平庭トンネルの事業化については、今具体的に見通し等をお話しできるような状況にないということを、御理解いただきますようお願い申し上げます。

○大宮惇幸委員 かなり難しそうなお話をいただきましたけれども、一步でも半歩でも前に進むような御努力をお願いして終わります。

○城内愛彦委員 道路については頑張ってください、示された年度内におさまるようによろしくお願ひしたいと思います。

今回、J R岩泉線が廃止になって、国道340号押角トンネルを使ってということになりましたので、それについては引き続き進めていただくようお願いしたいと思いますし、あわせて両側の工事も――トンネルだけよくなっても、両側の岩泉側も宮古側も大変な道路でありますので、ぜひその整備についてもしっかりと進めていただければと思います。今回復興支援道路という位置づけもありますが、そのあたりはどうなのでしょう。

○加藤道路建設課総括課長 国道340号でございますが、現在押角峠の南側では、和井内地区で順次道路改良工事を進めてございます。その中で、きのうも大規模事業評価専門委員会がございまして、押角峠部分につきまして、トンネル化の事業を進めるという県の方針が妥当だという案が取りまとめられたということでございます。前後の区間の悪い状況も重々承知しております。いずれ急勾配で道路の悪い状況は峠のところに集中してございますので、まずは3キロメートルのJ R押角トンネルを活用するといいたしましても、非常に大規模な事業になりますので、それらを一日でも早く完成できますように、一生懸命に努めてまいりたいと思います。

○城内愛彦委員 ぜひその部分については、よろしくお願ひします。

次に、除雪に関連してですけれども、国道106号の門馬トンネルには、両脇にロードヒー

ティングをつけてもらっていますが、先週ですか、8台が絡む大きな事故があって、トンネルの中もたまたま凍結していたということでもあります。今、交通車両がたくさん通っている中で、宮古市に向かう1本しかない道路ですので、1時間も2時間も通行どめになると大変でありますし、あわせて緊急車両が通る道でもあります。そういった意味では、除雪を小まめにするというのが喫緊の課題だと思うのですが、その辺はどうなのでしょう。定期的に見られてはいるのでしょうかけれども、あそこは本当に事故が多発するところなので、重点的に見ているのかどうかも含めてお伺いいたします。

○細川道路環境課総括課長 国道106号の門馬トンネルのところでございます。確かに5台が追突して、その後にもまた3台が追突して、合計8台が追突しました。国道106号全般につきましては、スリップもあるのだろーと思っておりますが、スピードの出し過ぎ等もあって、昨年も大型トラックの事故等により、2時間、3時間の通行どめがございました。

国道106号については、やはり事故が多いということで、危険箇所を表示する看板をつくるか、ランブルストリップスという音がするものを設置するか、さまざまな取り組みを行ってきておりました。今回のトンネル区間は、入り口前後にロードヒーティングがあって、どうもトンネルの中に、溶けた雪、もしくは水が入って凍ったということのように聞いておまして、その事故発生直後に、沿岸広域振興局土木部宮古土木センターが現地を確認し、対応として、凍結抑制剤をもっと散布したりパトロールをするなどしています。これまでも注意看板を立てるなどいろいろしてきてはおるのですが、さらに対策をとれるかどうか検討して、やれるものから順次やってまいりたいと考えております。

○城内愛彦委員 岩手県の道路情報提供サービスのPRが足りないのではないかと思います。今は皆さん携帯電話を持っていますよね。携帯電話で見ると今どうなのかというのがわかりますし、門馬トンネルも、事故が多発するところというのはもう決まっています。その辺を重点的に情報に乗せていくような仕組みをつくるべきだと思います。PRを、県の情報で、あるいは道路表示の看板のところに貼るとか、そういうことをすると多分見ると思うのです。国道106号を日々通っている方以外の方、この冬初めて国道106号を越える方にも——どの峠もそうだと思うのですけれども、冬の間は工事車両や復興応援で来ている方々が越える機会というのがたくさんあると思うので、ぜひそういう方々にしっかりと見てもらえるような、情報を伝える手段をとってもらいたいと思いますが、いかがでしょうか。

○細川道路環境課総括課長 道路情報提供サービスにつきましては、国の道路管理者の道路ホームページなどと、お互いリンクを張ったりはしているのですが、今の雪の情報やカメラの情報などのPR面は確かに足りなかったと思いますので、今後もいろいろな機会を見つけまして、PRに努めたいと思っております。

今のこのシステムはちょっと古くなっておまして、雪が降ってアクセスすると表示がすぐ出てこないということがございますので、システムの能力アップ——更新になるかもしれませんが、そういったものもあわせて検討しながら、情報発信に努めてまいりたいと

思います。

○**城内愛彦委員** これは、情報伝達手段であります。私が来るときは必ず見て来るのですが、あわせてアクセスがもうちょっと簡単になればいいと思います。ダイレクトにとは言わないけれども、すぐに開けるような、すぐつながるようなものにしていただければいいと思います。そうすることによっていろんな方が、どこにあるか探して入ってくるのではなくて、すぐに見られると思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

最後になりますけれども、沿岸部の除雪について、入札不調が多いということでありました。もちろん皆さんは日々走っているわけですので、雪はいつ降るか分からないという意味では、それよりは稼ぎの高い復興工事に行ったほうがいいのかというのもあるでしょうけれども、そういう中で、今後その対策をどうするかを考えてほしいと思います。雪は必ず降るのです。2月、3月にどか雪が2回、3回と降ったときに、本当に交通がマヒしてしまう状況があります。そういうことがないようにしてほしいと思うのですが、いかがでしょうか。

○**細川道路環境課総括課長** 沿岸部における除雪についてでございます。除雪の入札公告をいたしましたところ、応募者がいない。要は、忙しくて応じられないとか、金額的な面もあるでしょうし、機械を保有し続けるとか、オペレーターをきちんと確保し続けるとか、そういった面でなかなか難しいというお話を聞いております。実際には、何とかお願いして除雪を行っているというのが実態でございます。

今後につきましては、別に道路の維持修繕業務——年間を通しまして、穴があいたら穴を埋めるとか、木が落ちていたら取るという業務委託がございますので、その中に部分的にでも除雪作業を入れられないかとか、やっていただける方に発注をお願いするとか、細かい話になるわけですが、そういったことを一つ一つ、一つの箇所ごとに業界団体の御意見を聞きながら、何とか受注していただいて、なおかつその道路に詳しい方が受注して除雪をやっていただければということで、いろんなことを考えながら、相談しながらやってまいりたいと考えております。

○**城内愛彦委員** 沿岸部の除雪という意味では、心配していただいているということがわかりましたけれども、ぜひその辺工夫をしていただきたいと思います。重機も足りないし、オペレーターもいないということで大変な状況であります。そして、今まで何年かやってきた人がどこかに行ってしまうと、その後除雪が悪くなりますので、地域の道路をわかっている人がやるというのが一番だと思います。

そういうことでいくと、たまにしか雪が降らないところには、遠野型というのがいいのではないかと私は思うので、沿岸部に常設といいますか、もっともっと県内に広げていけるような形をつくってもらえればと思います。

○**佐々木茂光委員** それでは二つほどお伺いします。一つは復興道路絡みで、先ほど、三陸沿岸道路では、仙台まで8時間のところが5時間に大きく短縮されるということでお話がありました。当然医療や物流などの面で、非常にメリットが出てくると思いますが、私

が常々お話し、心配するところは、沿岸部と内陸部とのアクセスが、そういうもので解消されていくのかどうかということです。8時間から5時間になったときに、沿岸部から県都である盛岡市にどのぐらいの時間で来られるのかということが、私たち県民にとっては非常に大事でありまして、県の道路ネットワークというものをどのように捉えているのかお伺いします。

○加藤道路建設課総括課長 今横断軸については、東北横断自動車道と宮古盛岡横断道路の整備が、非常にスピードを上げて行われております。これが完成いたしますと、例えば、花巻―釜石間は30分の短縮になろうかと考えておりますし、宮古―盛岡間は15分短縮されて90分になっていくと考えております。そういう意味で、沿岸地域と内陸との時間距離については、大幅に縮まっていくものと考えております。

ただ、こういう高規格のネットワークは、そう何本も計画されませんので、これらの高規格道路をより有効に使えるようにアクセスを考えてまいりたいと思っております。

○佐々木茂光委員 今回震災があつて、道路整備が大きく進んでいくというのはもちろん承知しているのですが、今言ったように、私たち県民から見ると、その辺の県の考え方が、もっと強くあるべきではなかったのかと常に思うのです。要は、限られた大きな路線を中心にやっているのですが、将来的にはもっともっと路線のあり方を拡大していく必要が出てくるだろうと思うのです。均衡ある発展ということが常にうたわれているわけですが、そういったところにもある意味目を向けていくような、もう既にそういった考えを持って調査をしていくとか、何らかの動きが我々には必要かと思うのですが、その辺の考えがありましたらば、お示し願いたいと思います。

○加藤道路建設課総括課長 今すぐ云々ということは、なかなか難しいところがございませう。復興道路―御説明申し上げました3本のルート、非常に太い道路がかなりのスピードで整備されますので、そこを一つの核―軸としまして、それらが有効に機能するように、今後の道路行政を考えてまいりたいと思っております。

○佐々木茂光委員 もう一点なのですが、先ほど工藤委員からもお話があつたとおり、かなり多くのゼネコンの方々が、岩手県などの被災地に張りついているわけですが、やはり聞くと、東京オリンピックや国土の強靱化ということで、もう既に東京都周辺や東南海トラフを含めて、そういった動きがあるという話も、実は私の大学の友人たちがそちこちらにいるものですから、本当にリアルに聞こえてくるのです。そう考えると、現状で、先ほど説明がありましたけれども、具体の動きが見えたときは、はっきり言って遅いと思うのです。そういうことを招かないような対策、考え方を自分たちも示していかないとけないと思うのです。敵の頭が見えたときは、完全に乗り切られてしまうということを常に想定して、これからの発注のあり方とか、マンパワー不足等への対策をしっかりと固めていかないと、本当に復興だけが、福島原発とあわせて取り残されていくような気が非常にするのでありますけれども、その辺の強い考え方がありましたらお示し願って終わりたいと思います。

○佐藤県土整備部長 東京オリンピックの影響等につきましては、先ほど建設技術振興課総括課長が申し上げたような状況でございます。私が強く懸念しているのは、我々の事業が遅くなればなるほど、影響が大きくなることははっきりしているということです。私どもの事業といたしましては、平成25年度、平成26年度及び平成27年度ぐらいがピークになっていると見込んでおり、なるべく早くこれらを発注してしまうことが肝要と思っております。それまでの間に、まだ発注できない工事を抱えていると、東京オリンピック等の影響が非常に大きなものになってくるだろうと思っております。それをなくすことはなかなか現実には難しいと思いますが、影響が本格化する前に主たる工事を出していくということを、まず第一にやっていきたいと思っております。

そのために、これをやれば解決する、ということは実際にはなくて、できる限りのことを組み合わせながら工事を押し込んでいくという思いでやっていかなければならないと思っております。技術者要件を緩和したり、発注ロットを拡大したり、あるいは復興JVの緩和等をやっておりますけれども、それに加えて随意契約等も最近ふやしてきております。そういうものをさまざま組み合わせながら、なるべく早く発注するというように、まずは取り組んでまいりたいと思っております。

○郷右近浩委員長 ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○郷右近浩委員長 ほかになければ、これをもって復興道路等の概要と進捗状況について及び県管理道路における除雪についての調査を終了いたします。

この際、何かありませんか。

○城内愛彦委員 新聞等にも出ていますし、年末にも不安の声が出たのですが、災害復興公営住宅に被災をした方々がなかなか入らないという状況があるようであります。その辺の実態と、なぜ入らないのかという部分を調査しているのか。今後軒並み建ってくるだろう災害復興公営住宅に、空き家が続出することが懸念されているのかどうかも含めてお伺いしたいと思います。

○澤村建築住宅課総括課長 災害復興公営住宅の空き家についてでございます。新聞に掲載されましたけれども、一つ大きいのは、2月上旬に入居開始を予定しております釜石平田団地で、12月末現在で44戸の空き家があり、これが空き家を目立たせている状況であります。この場所につきましては、災害復興公営住宅の建設に当たりまして、当初公有地から建てていこうということで公有地を優先にして、当時はある程度の利便性はあるだろうと、それから220人を超えるようなその地域の要望もあるということで、計画してつくっているものでございます。

当初は、利便性等というよりは、とにかく早く着手するというように公有地をメインで選定していました。そういった意味では、今後建設するものにつきましては、市町村と協議しながら、この場所であれば入るでしょうというような判断もいただきながら建てているものでございますので、今回のように大量にあくということ、余り心配しなくてもいい

いものと考えております。

対策としましては、建設途中に内覧会をすとか、ここでこれだけのものをつくっていただきますよというさまざまなPRをしながら入っていただく。それから、現在平田団地につきましては、随時募集ということで、徐々にですけれども埋まりつつあるという状況でございます。

○城内愛彦委員 1点確認なのですけれども、これからできるだろう災害復興公営住宅について、どのくらいの期間がたったら、被災をしていない方も入れる公営住宅に変わっていくのかお伺いします。

○勝又住宅課長 制度上は、発災から3年が経過すると低所得者の方も入れるということになります。ただ、これは制度上の考え方であって、被災者の方がまだ待っているのに低所得者の方に貸すということであれば、被災者の方向けの災害復興公営住宅はもうこれ以上要らないのですね、という言われ方をすることになります。ですので、基本的には、その地域での災害復興公営住宅が全て建てられて、それでもあきがあるということであれば、低所得者の方に貸していくことが可能になると思います。

○城内愛彦委員 そうすれば、おおよそ3年をめどにそういう判断をするということですので、災害復興公営住宅が全部建ってしまうのは、計画——予定では最大値でどれぐらいですか。

○勝又住宅課長 県全体でいいますと、今一番遅いもので平成29年度の完成ということになります。ただ先ほど申し上げたのは、県全体が完成することがマストだとは思っていません。その地域で全体が完成すること、ということになりますので、平田地区の場合には、釜石市の中で災害復興公営住宅が充足されるかどうかではないかと思えます。

○五日市王委員 昨年の台風18号により、土木や農地関係で、県内では総額100億円を超える被害だったと思うのですが、土木関係は12月で査定が終わったやに聞いておりますので、その査定の状況——認められたもの、認められないものもあったと思えますし、金額等々の状況をお知らせ願いたいと思えます。

○加藤砂防災課総括課長 昨年7月から8月にかけて発生しました災害に伴う公共土木施設関係でございますが、その査定につきましては、今委員が話されましたように、昨年の12月末で第9次査定まで終了したということでございます。その査定結果でございますが、県内全体として1,291カ所の申請を行いまして、認められたということで、約145億円余の決定金額ということになってございます。これにつきましては、査定が早く終わった箇所から順次工事を進めている状況でございます。

○五日市王委員 先ほど沿岸部の入札不調の問題もあったわけですが、だんだん内陸部のほうも懸念される場所ではないかと思えます。その辺の実態はどのようになっているか、把握していたら教えていただきたいと思えます。

○金田建設技術振興課総括課長 内陸部の災害工事はまさに発注が始まったところで、特に入札不調が出ているとは聞いておりませんが、いずれ本格的にはこれからですの

で、その辺は十分注意しております。

それから、個々の対応策といたしまして、今まで、沿岸の津波災害の緊急の工事について随意契約を活用できるようにしてまいりましたが、これから内陸の災害の工事でも緊急性があるものがございまして、それらについても随意契約を活用できるような制度を追加する措置をして、直ちに対応していきたいと思います。

○**五日市王委員** 土木施設ではないのですけれども、二戸管内でも、警察の交番が、本来3月にオープン予定だったのですが、この間署長にお聞きしたら、いまだに入札不調で決まっていないというお話もあって、そういう波もだんだん押し寄せてくるのかなと心配していますので、そういったところも、少し関心を持って見ていただければと思います。

先ほど来いろいろお話がありました。例えば奥尻島も、8年後だったか10年後だったかに復興宣言みたいなものをきちんと出して、復興はまず終わりましたよという形でやったのですが、実はその後工事もなくなり、経済が停滞して、復興も進まなくなったという教訓があるのです。先ほどの沿岸部の工事も、考え方だと思うのですが、奥尻島などを教訓として、要は復旧は急いでやりましょう、だけれども、復興はある程度ゆっくり — ゆっくりと言ったら怒られるかもしれませんが、時間をかけてやってもいいのではないかという考え方もあるのです。

先ほどの入札不調でも、では県外の大手も入れましょうという話になってきますよね。果たしてそれでいいのかと、私は疑問に思っているところもあるのです。県外の業者の手をかりて早くやってしまうのか、それとも県内の業者で、ちょっと時間がかかってもいいからゆっくりとやりましょうということなのかというあたりを選択するとき、もう来ていると思うのです。もちろん緊急性があるところはしょうがないですよ。だけれども、私は後者も — 県内の業者で10年かかるとすれば、15年、20年になるかもしれませんが、そういうふうによっても差し支えのないところもかなりあると思うのです。そのほうが、県内にずっとそういうお金が回っていきますし、そういう考え方も一つあるのではないかと考えているところですが、いかがでしょうか。

○**佐藤県土整備部長** 今のようなお考えは、一般論としてはあると思っております。実際に私どもの予算状況がどうなっているかと申し上げますと、復旧、震災復興関連はかなりふえているという状況でございます。それに対しまして通常事業は、シーリングの関係もあって、じわりじわりと来ているということで、予算から見れば、通常事業は落としてきているところがございます。それらについて、どこを落とすかということ、沿岸地区はもう復旧、復興でいっぱいになっているので、通常事業は極力内陸にシフトするというやり方にしてきております。ですから、十分かどうかということは別にして、そういう形で予算はシフトしてきております。

現在進めている工事ですけれども、これは急ぐ、これは急がないという判断が、実は非常に難しいというのが正直なところでございます。内陸でも、今年の豪雨災害復旧以外でも、防災関係の工事を急いでやらなければならないものもございまして、また、橋梁等につ

いても老朽化していて、10年も放置できないということが個別にございます。そうやって個別事情を見ていくと、この部分は一旦予算がついていたけれども遅らせるということが、現実にはなかなか難しい判断であるということが一つあります。そうは言いながら、我々は、優先して発注する工事、繰り越しても仕方がない工事、結果として不要になる工事というふうなことを、ある程度判断しながらやっているところはございます。ただ、ばつかりと通常の予算を落としてしまって、地域課題に対応しないようなことが実際にできるかという、そこまではなかなかできないということです。その地域ごとに必要な事業は事業で、できるかぎりの対応はしていかなざるを得ないと思っております。

もう一つ申し上げますと、内陸は比較的逼迫していないが、沿岸はもう目いっぱいになっていて、沿岸については、今落とせるものはないのです。内陸の工事をどんどん、どんどん絞ったら、内陸の業者が本当に沿岸に行けるかという、行ける業者もいます。そこにはどんどん行っていただければありがたいですけれども、やはり行けない業者もいます。ですから、いろいろありますから、どこかの工事を減らしたとして、その業者のマンパワーが沿岸に簡単にシフトするという単純な図式には、実際にはならないですね。そういうことを総合的に考えながら、必要な予算は確保しつつ、急ぐ工事をまず発注していく。一部繰り越し——かなり繰り越しの水準が上がってきているのですけれども、そういうことはある程度やむを得ないという考え方をもちながら、進めていきたいと思っております。

○小野寺好委員 この際、二つほどお聞きしたいのですが、一つはスマートインターについて、県でどの程度把握しているかをお聞きします。宮城県内を走ると、従来のサービスエリアやパーキングエリアに地元の市町村がアクセス道路をつけて、すぐに使えるようになっているのですけれども、岩手県で去年発表された滝沢市、矢巾町、奥州市の場合、いまだに何の動きも見られない。水沢農業高等学校のあたりとか、滝沢市のガスタンクのあたりに新たなスマートインターを整備、と言えるのかなと思うのですが、いずれ全然動きが見えなくて、一部報道によると3年後くらいということがあるのですけれども、どの程度進んでいるのか進んでいないのか、この点をまずお聞きしたいと思います。

○加藤道路建設課総括課長 スマートインターにつきましては、昨年6月に連結許可を頂戴しまして、3区間ともスタートしてございます。それで、現実にはなかなかすぐ工事が見える状況にございませんけれども、現在ネクスコ、市町村、県道が接続道路になる道路には県も加わって、施工区分ごとにそれぞれがどんな役割をしますというような協定をそれぞれ結びまして、測量作業等は、実は現地に入っております。その結果を受けて、今後設計ができて、用地が買収されて、それからの工事ということになります。現地はそういうことで動いておりますので、御理解いただきたいと思えます。

○小野寺好委員 それぞれ、いつごろ供用になりますか。

○加藤道路建設課総括課長 供用開始の予定時期なのですが、申しわけありません、今すぐ出てきません。平成29年とか平成30年を目標にして、それぞれやってきておりますので、そういう期間にできるように努めてまいりたいと思っております。

○**小野寺好委員** もう一つ、いわて花巻空港の関連です。空港をきちんと整備したので、皆さん、いわて花巻空港を使ってくださいと、そういった方針だと思うのですが、自家用車で行く場合に、盛岡方面から行く場合は、どちらの交差点から入っても確実に行けるのですけれども、南のほうから自家用車で空港に行こうとした場合に、文句というか苦情を言われているのです。橋を渡って、空港方面はこっちですよと案内はあるのですが、くると回ると、すぐ目に入ってくるのが進入禁止の表示です。わかりますか。その後真っ直ぐ行ったらいいのか、曲がったらいいのか、判断に迷う。その交差点を越しても、直進、あと何メートルで花巻空港という表示が何もない。間違える人は、従来の国道4号にまた行ってしまおうというパターンが聞かれますが、南のほうから自家用車で空港に行く場合の表示について、県は何か考えていないのですか。

○**木嶋空港課総括課長** 一般道の表示については、今いただいた御意見などを踏まえて対応しています。昨年、高速道路に抜ける表示については、新聞の報道等がいろいろとございましたので、ネクスコなどと話す機会はいただきましたけれども、一般道については今後検討させていただきたいと思えます。

○**小野寺好委員** ネクスコではなくて、一般道です。南のほうから国道4号で来て、空港方面に行くというその案内板です。個別に聞かれば、「コメリの看板を目指して行けばいいです」と言うのですが、そういった案内板が足りないと。その辺について、今後何か予定があるのかということ伺いたいです。何もないのであれば仕方がないですけども。

○**木嶋空港課総括課長** これについては、貴重な御意見として対応していきたいと思えます。

○**加藤道路建設課総括課長** 先ほどのスマートインターチェンジの件、矢巾町と奥州市のインターチェンジにつきましては、平成29年度を完了の目標としております。滝沢市につきましては、平成30年度を目標としてございます。

○**工藤勝子委員** 県内における県が管理する河川についてですけれども、高齢化の関係で、地域住民では河川の清掃ができなくなってきています。それで、木が立ったり、ヨシが生えたり、環境的にも非常に悪くなっているところが多いわけです。県南広域振興局土木部遠野土木センターで、わずかずつではありますけれども清掃していただいて、住民の方々から感謝されている部分もあるのですけれども、平成25年度の河川清掃の予算は、多分県からそれぞれの広域振興局に行って、広域振興局から各土木センターに行っているのではないかと思うのですが、遠野だけでなく全体的に、今年度どのくらい整備されたのか。急に聞いたので、わからない部分もあると思うのですけれども、今後お願いしたいのは、この予算を切らないでほしいということです。集中的に大雨が降ったとき、あれが全部河川の中に流れ出て、ダム的な役割ではないでしょうけれども、ダムみたいにとめてしまって、そこからあふれる状況が出てきているわけです。ですので、ぜひ平成26年度においても、河川清掃を大雨に対する対策として、災害が起きてから災害復旧をするのではなくて、ある程度災害を予測しながら、県が管理する河川の大変なところはしっかり管理してほしい

という思いでありますので、その点についてお聞きしたいと思います。

○八重樫河川課総括課長 ただいまの工藤委員からの御質問、御要望についてお答えいたします。

まず、河川清掃と申しますか、除草、伐採、伐木等の対策のことかとお伺いたしました。当初予算としては、例年必要額ということで、前年度並みの予算は確保するという方針で、部内それから財政当局と折衝を行ってございますし、年度が変わりましたら直ちに、各出先機関の実情について早急にヒアリングをしまして、それぞれ実際にどういう対策を考えているか、どれが必要なのかをお聞きして、弾力的に運用させていただいております。

また、昨年のように雨が多く降って、いろいろな対策が必要となった場合には、その都度必要額を見直しまして、財政当局への要望、交渉ということで、対策費を増額するという補正予算も組んでございます。

いずれこういった状況でありますので、委員もおっしゃったように、地域の方々の支援とか自発的な活動で環境が維持されているというところが多々あります。ただ、地域の方々の高齢化に伴って、そういった活動が十分できなくなっているところもあるということも、ヒアリングを通じて聞いておりますので、もっと元気な地域団体等の対応への拡大ですとか、いろいろな方法も考えながら、あるいは予算において、先ほど除雪の話でもありましたけれども、地域維持型の、地域に根差した会社が、管内全体で道路とか河川の維持管理を全体的にケアできるような業務委託方式というものを今考えてございますので、そういったことも検討して、対応させていただきたいと思います。

○郷右近浩委員長 ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○郷右近浩委員長 なければ、これをもって本日の調査を終わります。

県土整備部の皆様方は退席されて結構でございます。御苦勞様でした。

委員の皆様におかれましては、委員会調査について御相談がありますので、少々お待ちいただきたいと思います。

それでは、委員会調査についてお諮りします。当委員会の1月の県外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25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〕

○郷右近浩委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。追って通知いたしますので、御参加願います。

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。