

県土整備委員会会議記録

県土整備委員長 嵯峨 耆朗

1 日時

平成 23 年 10 月 19 日（水曜日）

午前 10 時 3 分開会、午前 11 時 55 分散会

2 場所

第 4 委員会室

3 出席委員

嵯峨耆朗委員長、小野共副委員長、佐々木順一委員、小田島峰雄委員、
佐々木朋和委員、柳村岩見委員、高橋孝眞委員、小野寺好委員、清水恭一委員

4 欠席委員

なし

5 事務局職員

葛西担当書記、本多担当書記、内宮併任書記、宮澤併任書記

6 説明のため出席した者

県土整備部

若林県土整備部長、菅原副部長兼県土整備企画室長、小野寺道路都市担当技監、
佐藤河川港湾担当技監、及川県土整備企画室企画課長、吉田建設技術振興課総括課長、
八重樫建設技術振興課技術企画指導課長、高橋道路建設課総括課長、
青柳道路環境課総括課長、松本河川課総括課長、及川河川課河川開発課長、
菊地砂防災課総括課長、渡邊都市計画課総括課長、小田嶋都市計画課まちづくり課長、
紺野下水環境課総括課長、大水建築住宅課総括課長、澤村建築住宅課建築指導課長、
西尾建築住宅課営繕課長、川村港湾課総括課長、木嶋空港課総括課長

7 一般傍聴者

なし

8 会議に付した事件

(1) 議案

ア 議案第 1 号 平成 23 年度岩手県一般会計補正予算（第 7 号）

イ 議案第 8 号 平成 23 年度岩手県流域下水道事業特別会計補正予算（第 1 号）

ウ 議案第 9 号 平成 23 年度岩手県港湾整備事業特別会計補正予算（第 2 号）

エ 議案第 12 号 土木関係の建設事業に要する経費の一部を負担させることに関する議決の変更に関し議決を求めることについて

オ 議案第 13 号 土木関係の建設事業に要する経費の一部を負担させることに関し議

決を求めることについて

(2) 請願陳情の審査

受理番号第 16 号 主要地方道紫波江繫線の自然保護地域内区間のルート変更を
求める請願

(3) 委員会調査について

9 議事の内容

○嵯峨耆朗委員長 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、委員席の変更を行いたいと思います。さきの委員長の互選に伴い、委員席を現在御着席のとおり変更いたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○嵯峨耆朗委員長 御異議がないようですので、さよう決定いたしました。

次に、県土整備部関係の議案の審査を行います。議案第 1 号平成 23 年度岩手県一般会計補正予算(第 7 号)、第 1 条第 2 項第 1 表歳入歳出予算補正中、歳出第 8 款土木費及び第 11 款災害復旧費第 2 項土木施設災害復旧費並びに第 2 条第 2 表債務負担行為補正中、1 追加中 7 から 10 まで及び 2 変更中 5 から 9 まで、議案第 8 号平成 23 年度岩手県流域下水道事業特別会計補正予算(第 1 号)、議案第 9 号平成 23 年度岩手県港湾整備事業特別会計補正予算(第 2 号)、議案第 12 号土木関係の建設事業に要する経費の一部を負担させることに関する議決の変更に関し議決を求めることについて、並びに議案第 13 号土木関係の建設事業に要する経費の一部を負担させることに関する議決を求めることについて、以上 5 件の予算議案及び予算関連議案を一括議題といたします。当局から提案理由の説明を求めます。

○菅原副部長兼県土整備企画室長 議案(その 1)の 1 ページをお開き願います。初めに議案第 1 号平成 23 年度岩手県一般会計補正予算(第 7 号)中、県土整備部関係の歳出予算について御説明申し上げます。

議案(その 1)の 5 ページをお開き願います。8 款土木費は 18 億 915 万 5,000 円の減額補正であります。

6 ページにまいりまして、11 款災害復旧費、2 項土木施設災害復旧費は 174 億 2,539 万 2,000 円の増額補正であり、これらを合わせ、県土整備部関係の補正予算は 156 億 1,623 万 7,000 円を増額しようとするものであります。

今回の補正では、震災関連といたしまして、一般会計の港湾災害復旧費を 165 億 3,464 万 6,000 円増額いたしますほか、損傷した道路や河川の維持修繕費などを増額しております。また、通常事業におきましては、国庫補助金の内示等による所要額を補正したところであります。

それでは、主要事業について御説明いたします。補正予算の内容につきましては、便宜、予算に関する説明書で御説明を申し上げます。

予算に関する説明書の 61 ページをお開き願います。なお、金額の読み上げは省略させていただきます。また、主な事項を中心に御説明申し上げますので、御了承願います。

8 款土木費、1 項土木管理費、1 目土木総務費の県営建設工事監督支援事業費は、緊急雇用創出事業臨時特例基金を活用した事業であります。震災に伴う職員異動により、人的に不足する土木センター等の工事監督業務の体制を維持するため、当該事業による雇用人員を増員しようとするものであります。

2 目建設業指導監督費は、国から受託した調査費の確定に伴う補正であり、62 ページにまいりまして、3 目建築指導費の住宅金融支援機構受託事務費は、住宅金融支援機構から委託を受けて実施する、住宅の工事審査業務に係る経費を補正しようとするものであります。

4 目空港費の花巻空港保安対策費補助は、札幌便や小牧便の増便に伴う保安検査業務等の経費に係る補助金の補正であります。

次に、63 ページにまいりまして、2 項道路橋りょう費、1 目道路橋りょう総務費は、節間の補正であり、2 目道路橋りょう維持費の道路環境改善事業費は、道路や橋りょうの補修など、国の補助を受けて道路施設環境の改善を総合的に行うものであります。国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであり、道路維持修繕費は、安全な走行を確保するため、震災により損傷した県管理道路の補修等に要する経費を補正しようとするものであります。

64 ページにまいりまして、3 目道路橋りょう新設改良費の地域連携道路整備事業費は、国の補助を受けて道路施設の整備を総合的に行うものであります。国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであり、地域道路整備事業費は復興に資する道路の整備を進めるため、ルート選定などの調査に要する経費を補正しようとするものであります。

66 ページにまいりまして、3 項河川海岸費、1 目河川総務費の河川海岸等維持修繕費は、震災により損傷した県管理河川の仮復旧事業に要する経費を補正しようとするものであります。

2 目河川改良費の基幹河川改修事業費は、国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであり、三陸高潮対策事業費は、震災により継続実施が困難となった工事箇所の事業費を減額しようとするものであります。

67 ページにまいりまして、3 目砂防費の砂防事業費及び火山砂防事業費は、国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであり、総合流域防災事業費は、被災いたしました土砂災害情報相互通報システムの整備及び仮設住宅立地地域への雨量計の設置等に要する経費を補正しようとするものであります。

68 ページにまいりまして、4 目海岸保全費の津波危機管理対策緊急事業費は、震災により継続実施が困難となった工事箇所の事業費を減額しようとするものであり、6 目河川総合開発費の築川ダム建設事業費及び津付ダム建設事業費は、いずれも国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであります。

70 ページにまいりまして、4項港湾費、1目港湾管理費の港湾快適環境推進事業費は、震災により被災したオイルフェンスや浮標灯などの復旧に要する経費を補正しようとするものであります。

2目港湾建設費の津波危機管理対策緊急事業費は、震災により継続実施が困難となった工事箇所の事業費を減額しようとするものであり、港湾改修事業費は、国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであります。

72 ページにまいりまして、5項都市計画費、1目都市計画総務費の都市計画調査費は、復興まちづくりの調査検討業務に係る経費を補正しようとするものであり、2目街路事業費の広域公園整備事業費及び緊急地方道路整備事業費は、国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであります。

74 ページにまいりまして、6項住宅費、1目住宅管理費は、節間の補正であり、2目住宅建設費の公営住宅建設事業費は、国庫補助金の内示等に伴い所要額を補正しようとするものであります。

次に、少し飛びまして88ページをお開き願います。11款災害復旧費、2項土木施設災害復旧費、1目河川等災害復旧費の河川等災害復旧事業費は、県が大槌町にかわって実施する災害復旧事業に要する経費等を補正しようとするものであります。

2目港湾災害復旧費の港湾災害復旧事業費は、震災により被災した港湾施設の本格的な復旧事業に要する経費を補正しようとするものであり、港湾整備事業特別会計繰出金は、当該特別会計において、震災により被災した施設の復旧事業費が計上されることに伴い、その事業費の一部を一般会計から繰り出ししようとするものであります。

89 ページにまいりまして、3目都市災害復旧費の都市災害復旧事業費は、震災により被災した花巻広域公園及び閉伊川緑地公園の災害復旧事業に要する経費を補正しようとするものであります。

次に、債務負担行為について御説明申し上げます。恐れ入りますが、議案（その1）に戻っていただきまして、8ページをお開き願います。第2表債務負担行為補正、1追加のうち県土整備部関係は、事項欄の7基幹河川改修事業から10公営住宅建設事業までの4事業であります。これらは工期が翌年度以降にわたる事業について、事業期間及び限度額を設定しようとするものであります。

次に、9ページにまいりまして、2変更のうち県土整備部関係は、事項欄の5道路環境改善事業から9津付ダム建設事業までの5事業であります。これらは工期が翌年度以降にわたる事業について、国庫補助金の決定等に伴い、事業期間及び限度額を変更しようとするものであります。

次に、議案（その1）の31ページをお開き願います。議案第8号平成23年度岩手県流域下水道事業特別会計補正予算（第1号）について御説明申し上げます。第1条は、歳入歳出予算の総額に歳入歳出それぞれ5億3,752万8,000円を追加し、歳入歳出予算の総額を歳入歳出それぞれ98億9,826万1,000円とするものであります。

32 ページにまいりまして、歳入の内訳であります。5 款繰越金、1 項繰越金は、前年度の事業費の確定により所要の補正をするものであります。

33 ページにまいりまして、歳出であります。1 款流域下水道事業費、1 項流域下水道管理費は、繰越金の確定に伴い、各処理場の維持管理費を補正しようとするものであります。

次に、34 ページをお開き願います。議案第 9 号平成 23 年度岩手県港湾整備事業特別会計補正予算（第 2 号）について御説明申し上げます。第 1 条は、歳入歳出予算の総額に歳入歳出それぞれ 22 億 257 万 5,000 円を追加し、歳入歳出予算の総額を歳入歳出それぞれ 45 億 6,631 万 1,000 円とするものであります。

35 ページにまいりまして、歳入の内訳であります。3 款繰入金、1 項一般会計繰入金は、震災により被災した施設の復旧事業費の一部を一般会計から繰り入れしようとするものであります。

6 款県債、1 項県債は、施設の災害復旧事業費に係る地方債の借り入れであります。

7 款国庫支出金、1 項国庫補助金は、施設の災害復旧事業費に係る国庫補助金の受け入れであります。

36 ページにまいりまして、歳出であります。1 款事業費、1 項港湾施設整備費は、取り扱う貨物を仮置きいたします上屋等のほか、埠頭用地の舗装、給水設備や照明設備など、震災により被災した港湾施設の復旧に要する経費を補正しようとするものであります。

37 ページにまいりまして、第 2 表地方債補正の変更であります。これは先ほど歳入の内訳で御説明いたしました県債の増額補正に伴い、起債の限度額を変更しようとするものであります。

次に、建設事業に要する経費の一部を負担させる議案 2 件について御説明を申し上げます。議案（その 1）の 47 ページをお開き願います。議案第 12 号土木関係の建設事業に要する経費の一部を負担させることに関する議決の変更に関し議決を求めることについてであります。これは平成 23 年 3 月 15 日に議決をいただきました土木関係の建設事業に係る市町村の負担金について、建設事業に要する経費の額の変更に伴い、表に定めますとおり、地方特定道路整備事業の項中、盛岡市の負担金を 750 万円に変更しようとするものであります。

48 ページにまいりまして、議案第 13 号土木関係の建設事業に要する経費の一部を負担させることに関し議決を求めることについてであります。これは今回実施いたします地方特定道路整備事業に要する経費の一部を、表に定めますとおり、一関市及び岩手町に負担させようとするものであります。

以上で説明を終わらせていただきます。よろしく御審議賜りますようお願い申し上げます。

○嵯峨壱朗委員長 ただいまの説明に対し、質疑はありますか。

○小野寺好委員 議案第 12 号の盛岡の部分で、盛岡のどこが変わってこういった金額の変更になったのか、具体的に何かあったのですか。そういうのはないのですか。

○渡邊都市計画課総括課長 盛岡市の負担議案の変更に関する御質問でございますけれども、これは国の内示が確定したことに伴いまして、その地方特定道路整備事業のほうに組みかえをした関係で負担金が生じたものでございます。具体的な箇所につきましては、今手元に資料がございませんのでお答えできないのですけれども、そういった性格のものでありまして、当初から予定されていたものに関する変更ということでございます。

○小野共委員 補正予算についてであるのですが、公営住宅の建設事業費に関連いたしまして、災害公営住宅の件について少しお伺いします。先日の一般質問を聞いておりますと、4,000戸から5,000戸ぐらいまでの戸数を予定しているという当局の答弁がありました。そもそも1万4,000戸の仮設住宅が被災地に建っていますよね。この1万4,000戸の仮設住宅があるなかで、災害公営住宅を4,000戸から5,000戸と積算した根拠を聞かせていただきたいと思います。

○大水建築住宅課総括課長 災害公営住宅につきましてですけれども、県営、市町村営の公営住宅を被災地に約4,000戸から5,000戸提供するというところで、住宅復興の基本方針で定めております。この根拠ですが、当面の間の被災者向け住宅ということで、応急仮設住宅で1万4,000戸、借り上げ民間賃貸住宅等で4,500戸、計1万8,500戸ありますが、入居世帯が1万7,000世帯と想定しております。このうち公営住宅を希望されている方が、被災者向けのアンケート調査で約2割という数字が出ておりまして、これから考えるという方もいらっしゃるの、二、三割程度いると考えております。その結果、公営住宅の当面必要となる戸数ということで、4,000戸から5,000戸を確保すると考えてございます。

このほかについては、民間の持家住宅あるいは民間の賃貸住宅に入っていただくということで、改修して自宅を確保するという方もいらっしゃいますので、そういった方も想定して、民間向け住宅が約9,000戸、それから民間賃貸住宅が3,000戸程度と想定をしているところでございます。

○小野共委員 そうすると、認識とすれば、これから4,000戸から5,000戸の災害公営住宅の戸数というのは変わっていくという認識でよろしいですね。アンケートの結果なり、仮設住宅に住んでいる人たちの考えなりを聞きながら変わっていくということですね。

それから、これもめどになるだろうと思いますけれども、いつごろの完成予定を目標としているのでしょうか。

そして、もう一点なのですけれども、国の方針で、先日災害公営住宅を売却するという方針が出てまいりましたけれども、さまざまな問題があるのだろうと思います。この売却というのは、国の方針なのでしょうけれども、今のところいつごろから売却していく方針なのでしょう。そして、その売却の価格ですね。そういったようなことが今被災地に住んでいる方たちが気になっているところなのだろうと思います。例えば被災地に住んでいれば、仮設住宅に入っていないなくても、そちらの売却する公営住宅を買えるのかどうかといったようなところも小出しに情報を出していく必要があるのだろうと思います。その辺のことを聞かせてください。

○大水建築住宅課総括課長 まず、4,000戸から5,000戸ということですが、今後の復興の状況によって状況が変わってくると思っておりますので、当面の数の目標と考えております。

公営住宅の払い下げについてでございますけれども、国のほうで現在被災地の災害公営住宅の払い下げについて特例を設けようということで検討が進められております。現状では、払い下げについては耐用年数の4分の1の期間、つまり木造住宅ですと30年の4分の1で、7.5年たてば払い下げできるということなのですが、それを6分の1、つまり5年たったら払い下げできるとする方向で検討中と聞いております。また、価格についてですが、これは今までは複成価格という算定方法があるのですが、減価償却させていくような算出方法ではじくというやり方でやっていたのですが、それを時価で売却することができないかということを検討中と聞いております。こうした国の方針や制度の動向を踏まえて、岩手県にも売却できないかということは検討してまいりたいと考えておりますが、売却となると戸建てタイプの住宅ということになるかと思っておりますので、そうした住居の建設ができないかどうかということも検討を進めてまいりたいと考えております。

それから、災害公営住宅の完成時期ですけれども、この基本方針において、できる限り基盤復興期間である平成25年度までに完成させていきたいです。ただ、市町村の復興まちづくりと関連して進めていく事業というものもございますので、そうしたものについては、本格復興期間である平成26年から平成28年までの早期に完成させていきたいと考えております。

売却対象についてですが、まず災害公営住宅は、住宅を失った方であれば、収入にかかわらず入居することができますので、そういった方々に提供するということになります。払い下げについては、その災害公営住宅に入居された方に売却できないということで、今国交省のほうでも制度の枠組みを検討中と聞いているところでございます。

○清水恭一委員 予算と仮設のことで少し確認ということでもいいですか。この場にふさわしいかどうか、御指導いただきたいと思っております。両親が野田村に住んでいて、本人は県外に居住している方が、震災で実家がなくなってしまう、お盆の帰省の際に、ホテル、旅館はいっぱいで、仮設はあいていたけれども、入れてもらえなかったそうです。ケース・バイ・ケースがあるわけですが、市でも町でもそうですが、村に住んでいない不在村地主がたくさんいるということです。しかしながら、両親が住んでいた古い家屋がなくなり、帰る場所がなくなり、私の友人ですから間もなくリタイアするわけですが、そういった人たちが帰ってきたい、あるいは自分でうちを建てるまでに仮住まいでもいいからどこかに住みたいのだけれどもと言って村役場に行っても、あなたは村民ではないから対象にならないというようなことを言われてしまいます。したがって、行政にとっては難しい扱いになると思えますし、この場で答えは出ないかもしれませんが、そういう方にあいているところを貸すことができるのかどうか、御指導をいただきたいと思っております。

○大水建築住宅課総括課長 野田村の話でございましたけれども、現状、厳密に言えば仮設

住宅というのは、被災地に住んでいた方向けということで提供するということが原則になっておりますので、その方を優先するという原則はなかなか外せない状況でございます。

一方、仮設住宅に空き住戸がある場合、柔軟な活用、運用というのを市町村に促しているところでございますので、例えば被災者の応援をする方とか、介護などサポートする方とか、そういった身寄りの関係で支えたいという方に一時宿泊という形で提供するという方法もあるのではないかと思いますので、現状でも釜石市や大船渡市ではかなり柔軟な運用で対応されておりますので、そうした対応について市町村に周知を促していくということにしてまいりたいと考えております。

○佐々木順一委員 それでは、個別具体的な話ではなくて、復旧・復興の予算全体に係る考え方、執行について若干確認をしたいと思っておりますから、お聞かせいただきたいと思えます。

まず、当然現地では8兆円に上る予算の執行を復旧・復興のために今直ちにやってほしいと待ち望んでいると思えますが、中でも海岸の河川とか防災の施設とか、いわゆる大規模関係の事業がこれから見込まれてくると思えます。それで、事業箇所及び事業規模、相当なものが多分8年間立て続けに出てくると思えます。今の段階で全体を把握することは県土整備部としても難しいと思えますが、おおむねの事業件数、所要額、あるいは今後見込まれるものについて、もし把握しているのであれば、それぞれ分野ごとにお示ししていただければ、我々も議会として今後腹づもりをしていかなければならぬと思えますから、いずれ将来を展望して今どういう状況にあるのかお聞かせいただきたいと思えます。

○菊地砂防災害課総括課長 東日本大震災による公共土木施設の被害状況でございますけれども、現時点では県全体で2,666カ所、被害額で2,990億円余となっております。分野別で被害額が大きいのは、河川海岸が284カ所で1,936億円余、次に港湾の503カ所の440億円余、次に下水道の44カ所の305億円余、道路橋りょうが1,761カ所で207億円余となっております。

このうち、大規模な災害復旧事業についてでございますけれども、これにつきましてはほとんどが河川海岸施設でございます。現在の国による災害査定を進めている段階でございます。最終的な件数とか、あるいは査定額、所要額はまだ決まっておりますけれども、現時点では海岸施設では防潮堤などの復旧に高田海岸ほか20カ所で約900億円余、それから河川施設では決壊した堤防あるいは港湾の復旧や水門の設置などがございまして、2級河川鶴住居川ほか15カ所で1,000億円余と見込んでいるところでございます。

○佐々木順一委員 通常の前年度までのベースでいくと、今後の将来、今お話があった必要経費、大体何倍ぐらいの差になるわけなんでしょうか。通常ベースと、これから通常でないベースが始まるわけでありますから、それが大体、前年度ベースと比較すればどのぐらいの規模になるのか、もしわかれば、わからなければいいです。

○菊地砂防災害課総括課長 これまでの災害について見ますと、大分、年によってばらつきがございまして、今までで最大が平成11年の雪谷川等の河川対策で380億円余、それが最

大でございまして、5年平均いたしますと毎年60億円かそのぐらいかと思っておりますが、いずれ今回の被災額は3,000億円近くでございますので、文字どおりけた外れの被災額となっているところでございます。

○佐々木順一委員 それでは、大規模事業なのですが、今年度分、何カ月もないのでありますが、大体どのくらい予定に入っているのか。査定中でありますから積算もなかなか難しいと思いますが、もしわかればお知らせいただきたいと思うし、次年度以降、どういったボリュームになってくるのか。見込みでよろしいです。データが多分余りないと思いますが、ひとつよろしくをお願いします。

○菊地砂防災害課総括課長 今年度の見込みでございますけれども、特に大規模施設につきましては9月下旬から災害査定が始まったところでございますけれども、査定は概略設計で査定を受けているところでございまして、査定が終わった後、詳細な地盤調査とか設計が必要でございますし、引き続き国と協議が出てくるわけでございます。また、その後も用地買収が発生してございますので、年度内にこの大規模工事について着手するというのは大変困難ではないかと思っております、来年度以降になるのではないかと考えてございます。

○佐々木順一委員 一日も早く復旧・復興を被災地は望んでいるわけですが、なかなか今年度中に着工が困難だということは極めて非常に残念であります。ただ、事務的にはそういう手続を経て着工ということになるわけですから、やむを得ないとは思いますが。

それでは、その大規模事業に関して、今後契約、発注、そして着工まで、さまざまな事務処理を経て議案が議会にかかるわけですが、その間仮契約などいろいろと出てくると思います。その辺のスケジュール感をお知らせいただければと思っております。

○吉田建設技術振興課総括課長 議会と御相談してお認めいただく予定価格5億円以上の工事にかかる日程でございます。平成22年度の例を見ますと、例えば先ほども申し上げましたように、今年度はちょっと難しいということであれば、直近の6月議会を想定しますと、私ども冒頭提案、去年ですと冒頭が6月22日なのですが、その日を目指して手続に入ります。もっとも締め切りが2月10日、それから入札の公告が3月2日、この間21日ぐらいかかりますが、これはどのような公告をするかですとか、そういった内容を庁内で検討する期間になっております。それから、3月2日に入札公告をいたしまして、開札が4月22日と、44日かかっております。これは条件付き一般競争入札をやっております、申請書を出していただいて資格確認、通知などのほか、質問書をいただいて、その回答をするというような手続になっているところでございます。

さらに近年、低入札が非常に多くなっておりまして、その調査を行うと、開札後20日ぐらいかかる。そして、結果的に落札決定が5月26日。そして、議案原稿の提出もその日ということになっておりまして、ただいま申し上げましたように、入札手続が県土整備部から総務部のほうに移った時点から5月26日まで99日、大体100日かかるというような状況にあります。

こうしたことから、例えば2月20日までに入札担当に書類がいかなかった場合については、もう9月になってしまいます。さらに、6月14日までに対応ができなかった場合については、12月議会提案になるというような状況になっておりまして、まさに半年先の仕事をやるという形になりますので、そのこのところはこの期間をできるだけ短縮する、もしくはいろいろな形で委員会の皆様と御相談して、これを早めていくということが必要だと考えております。

○佐々木順一委員 結構時間がかかりますね。それで、決められたルールだからやむを得ないわけですが、ただ一方において、今まで平時であれば、大規模事業関係もある程度件数も少ないと思います。ただ、来年度以降はかなりの件数で出てくると思います。しかも、そういった中で、今お示しいただいたような期間を要するとなると、今防潮堤がなくいつ津波が来るかわからないという無防備な状況にあると思いますので、いろいろな面で被災地のほうから、被災民の立場に立てば一刻も早くやってくれと、時間がかかるのもわかるが何とかして短縮してくれないかという声も多分上がってくると思うのです。そうすると、予算を執行する立場にある県土整備部とすれば、今の状態で復旧作業をやっていくことは、決して被災民のほうからは歓迎されないと思います。できるだけ知恵を出して短縮に努めてくれというような考えや切実な声が今後、来年度以降出てくると思いますので、その点についてどういった改善をして、効率よく予算執行していくのか、もしお考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

○若林県土整備部長 今お話がありましたけれども、スケジュール感からいって、平常時、今の状態であれば、最短で四、五カ月かかる。それから、年4回の議会があるので、その間にやはり時間を要するところがあるということからして、どう考えても来年以降、本格化するであろう大規模の災害復旧工事、恐らく50件から100件に及ぶと思います。今までですと年間で多くて四、五件という状況できました。よって、10倍を超える、毎年30件を超えるような部分を処理していかなければならないという状況になって、我々からすると一刻も早い着手、そして完成というのが大命題でございますので、これに向けてその事務処理、それからいろいろなシステムを改善、どこができるのか、いずれ我々の内部で詰めるところはありますし、そこをまず県内部で調整を図りたいと思いますし、今後も議会の皆様と一層の連携を図りながら、一刻も早く処理するということについて、皆さんと調整を進めてまいりたいと思います。

それから、全貌であります。実際は現在、平成23年度の普通建設事業費が約500億円と考えていただきたいと思います。先ほど約3,000億円という話をいたしました。これは全く災害復旧分だけでありまして、先ほどお話がありました災害復興公営住宅、それから、これからやるであろう復興道路、一切我々だけで手をかける部分だけでもそのぐらいありますので、恐らく四、五千億円ぐらいになります。そうすると、それを5年でたたくとまず基本にしていますから1,000億円、つまり通常の3倍の事業をこなしていくという形になろうと思います。つまり500億円ぐらいのものを1,500億円ぐらいずつ何か処理してい

かなければならない、通常費込みであります。そういう状況になるのではないかと思います。

なお、直轄負担金は、今のところこちらではゼロでお願いしたいという話をしておりますが、そこについても、それが加わってくるとまた予算規模が膨らむという状況になりますので、全体のスキームはそういうことで御理解を賜ればと思います。

○佐々木順一委員 今皆さんもお聞きになったとおり、かなり大規模な事業が通常の10倍ですか、来年度来るわけです。そして、それ以外に予算もかなりのボリュームであります。しかしながら、所定のルールに基づいて作業を進めると、簡単に消化できないような感じがしましたので、どうですか、委員長、この問題について、きょうはまず問題提起ということでも私もおさめたいと思いますが、今後この復興関係は8年間にも及ぶわけでありますので、その入り口に今立っているわけでありますから、円滑に大規模事業を執行するためにどういう知恵があるのか、そしてまたどういう問題があるのか、こういった問題の全体をやはりこの委員会としてある程度調査してみたらいかがかと思っておりますので、もしよければ委員長のほうで取り扱いをお願いしたいと、こう思っております。いかがでしょうか。

○嵯峨耆朗委員長 そのとおりだと思いますので、どういう形がよろしいか検討していきたいと思っております。

○佐々木順一委員 よろしく申し上げます。

○小野寺好委員 ちょっと関連して職員の数、今の体制はどうなっているのでしょうか。

○菅原副部長兼県土整備企画室長 現在の県土整備部の職員数でございますが、10月1日現在現員ベースで666人の体制ということになってございます。

○若林県土整備部長 現在我々の今の定員のほかに他都道府県から応援をいただいております。それが50人強に上っております。来年度から工事が本格化しますので、引き続きその人数は他県からの応援を要請していこうと思っておりますが、加えて今後必要になるのは、用地関係職員です。極めて不足するという状況になりますので、この辺について何とか強化をしていかなければならない。ただ、一時的な需要になりますので、定数全体をふやすというのはなかなか難しいのかなということもありまして、何らかの形でそこを乗り切るマンパワーの手当ても、いろいろな策を講じながら進めていかざるを得ないと考えております。

○小野寺好委員 期間も短くしたらね。

○高橋孝眞委員 幼稚な質問で申しわけないのですが、今回の補正の目玉といえますか、これはこういう部分を特に重視した内容ですよというものがありましたらお願いをしたいと思っておりますし、もう一つ、6月24日の西和賀地方の大雨の関係なり、以後発生しました台風の関係の予算的なものについては、この部分に入っているのかもひとつお願いしたいと思います。

○菅原副部長兼県土整備企画室長 今回の補正の主な特徴というところでございますが、増額のうち大きいのは災害復旧事業の増額でございます。これが174億円ほどございまして、これは災害査定あるいは被害把握調査に基づいて所要額を増額してきております。

主なものとしたしましては、港湾災害復旧事業費の149億円余、それから港湾整備特別会

計の操出金、これもその港湾災害復旧に充てるものでありますが、13億7,000万円余、あるいは河川等災害復旧事業費、都市災害復旧事業費ということで、災害復旧事業費を大幅に増額してございます。

その半面、公共事業費、一般の通常の事業費は減額ということになってございまして、こちらは国庫補助事業の内示に伴いまして減額となるものがあるものでございます。ただ、その中身につきましては、私どもが復興実施計画に掲げております事業、その中で、要するにそれは震災関連分ということになります。その震災関連分につきましては、通常事業でも増額を図っておりまして、震災と関連が薄い部分につきましては減額をしておるといったようなところが主な中身でございます。

○松本河川課総括課長 6月24日の西和賀地方の大雨の件ですけれども、調査につきましては既存の予算の中でやっております。今事業のほうにつきましては、さまざまな家屋浸水とか農地への冠水がございましたので、これにつきましては、現在国のほうに災害推進費として要望中でございます。補助事業として予算がつくかどうかというのはまだ明確になってございません。

それから9月20日から22日までの台風15号、県北のほうで冠水被害がございましたけれども、これにつきましては、現在既存の調査費の中で現地のほうを調査しているところでございます。状況としてはこういうことでございます。

○菊地砂防災課総括課長 6月24日の西和賀地方の大雨災害、それから台風15号による雨災害でございますけれども、県関係では6月の大雨は約6億円ほど、台風15号では23億円ほどの被害額が見込まれているところでございますが、これらについては現在の予算で対応できると考えてございます。台風15号につきましては、査定が11月の下旬ごろを予定してございますので、全額を発注することは大変難しいところでございますけれども、少なくとも6月24日の西和賀地方の大雨災害については、できるだけ年内に処理したいと考えておるところでございます。

○嵯峨耆朗委員長 今回の予算に6月24日の西和賀地方の大雨の分は入っていないということですか。

○菊地砂防災課総括課長 入っています。対応しているということでございます。

○嵯峨耆朗委員長 今回の補正予算がということですか。

○菊地砂防災課総括課長 はい。

○佐藤河川港湾担当技監 今の件について補足説明をさせていただきます。

最初に申しました河川課総括課長の答弁は、単純な災害復旧のほかに、断面を大きくするために河道掘削を新たにやるとか、そういう部分については別途予算を考えている。砂防災課総括課長が申しましたが、明らかに護岸が崩れている、そういう単独災害の復旧については、基金早めの予算に入っております。それらについては速やかに発注すると、そういう趣旨でございます。

○高橋孝眞委員 補正予算に金額が入っていたという数値についてはわかりました。ただ

その中身についてよくわからないのです。その中身は、どういう内容で積み上がって、このような数値になったのかということ。目玉があったらという意味だったのですけれど、それはどういう積み上げ方からなるのかという意味でお聞きしたものです。

○若林県土整備部長 今お話しいただきました港湾災害復旧事業費が 149 億 1,800 万円ありますが、これは現在港湾の災害について査定をしております、それが固まってまいりました。各港湾の災害費を積み上げたのがこの数字でございます。さまざまな部分がありますけれども、岸壁、防波堤を含めて、そういう金額になっているということで御理解賜りたいと思います。

○嵯峨耆朗委員 ほかに質疑はございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○嵯峨耆朗委員長 ないようでありますので、これをもって質疑を終結したいと思います。これより討論に入ります。討論はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○嵯峨耆朗委員長 討論なしと認め、討論を終結いたします。

これより採決いたします。お諮りいたします。各案件は原案を可とすることに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○嵯峨耆朗委員長 御異議なしと認めます。よって、各案件は原案を可とすることに決定いたしました。

以上をもって、議案の審査を終わります。

次に、県土整備部関係の請願陳情の審査を行います。受理番号第 16 号主要地方道紫波江繫線の自然保護地域内区間のルート変更を求める請願を議題といたします。当局の参考説明を求めます。

○高橋道路建設課総括課長 それでは、主要地方道紫波江繫線の自然保護地域内区間のルート変更を求める請願について御説明申し上げたいと思います。4 枚ものの資料をお配りしておりますけれども、最初に手元にお配りしております資料について説明をさせていただきます。

1 ページ目は主要地方道紫波江繫線のルートの概況と、国定公園や自然環境保全地域などの指定状況を示した図面でございます。参考として、平成 2 年に当時の関係 5 市町村長で組織する、大槌紫波線道路整備連絡会議が薬師岳の南側を迂回するルート案としてまとめたルートの概略をオレンジ色で示しております。また、現況写真は昨年度、同様の請願が提出された際に実施しました現地調査時、これは昨年 9 月 24 日に行われておりますが、そのときのものでございます。

2 ページ目でございます。平成 15 年度並びに昨年度に提出されました同様の請願における議会審査状況について記載しております。

続いて 3 ページ目でございます。3 ページ目は昨年度の請願の審査の中で示した県の基本

的考え方でございます。

次に、4ページ目でございます。4ページ目は、昨年度行いました花巻市、遠野市、宮古市への意見確認における3市の意見をまとめたものでございます。それでは、この資料を使いまして説明させていただきたいと思っております。

1ページ目をごらんいただきたいと思います。路線の概要と整備状況についてでございます。主要地方道紫波江繫線は、紫波町日詰を起点とし、早池峰山の麓の小田越を経由しまして、宮古市江繫に至る延長58.3キロの路線でございます。

本路線の整備状況は、平成22年4月1日現在で、改良率が53.1%、舗装率が58.2%になっております。ただ舗装につきましては、平成10年から14年にかけて防塵対策として、簡易な舗装を行っておりますので、この防塵対策も含めた舗装は、舗装率100%となっております。

本路線での事業につきましては、終点部の宮古市江繫地内の1.48キロメートル区間につきまして、平成10年度から15年度にかけて2車線改良を行っております。また、平成12年8月に発生した局所的な集中豪雨によりまして、道路が15カ所、薬師川が2カ所、計17カ所が被災する大きな災害が発生しておりまして、タイマグラから小田越間が全面通行止めとなり、この復旧のために工事を平成12年8月から14年3月まで実施したところでございます。その後は、比較的小規模な災害復旧工事のみを行ってきたところでございます。

沿線の状況と交通規制の状況についてでございますけれども、この図面にありますけれども、本路線は早池峰国定公園の中を約7.5キロ、図面の紫色の区間が国定公園になっておりますけれども、通過しております。早池峰山や早池峰神社へのアクセス道路でありまして、シーズンには登山客などが集中するというところで、道路周辺の環境保全や交通混雑解消を目的とした交通規制が行われております。

具体的には、規制区間につきましては、花巻市大迫町内川目岳地内から宮古市江繫向神楽地内までの約16キロメートルの区間で、規制期間は、本年度は6月12日から8月7日までの土、日、及び祝日の延べ18日間となっております。この間はシャトルバスを運行しまして、登山客等を登山口まで搬送しております。なお、シャトルバスの運行区間とはほぼ同じ区間につきまして、冬期間は積雪のため11月下旬から5月下旬ころまで約6カ月間、全面通行止めにしておるところでございます。

なお、夏季の交通規制は、登山者が集中する時期にマイカー規制を行うことによりまして、本地域における排気ガス削減、路肩駐車による植物の踏みつけ等を防止するための保全対策として実施しているものでございます。

資料の2ページをお開き願います。これまでの請願の経緯についてでございます。平成15年度に提出され、平成16年度に採択された請願と、平成22年度に提出された請願について、その議会審査状況について御説明申し上げます。

平成15年9月に提出された請願につきましては、主要地方道の一部ルートを変更し、整備促進して公共性を高めることを求める請願でございます。平成16年2月定例会において、

付帯意見を付して採択されております。その付帯意見は、当該県道のルート変更、整備については、早池峰国立公園の保護、保全対策のあり方について、幅広く検討を重ねた上で、総合的に判断すべきものと思料するものであるという内容のものであります。

次に、平成22年9月に提出された請願についてでございますが、今回提出された請願と同様に、主要地方道紫波江繋線の自然保護地域内区間のルート変更を求める請願であり、現地調査を含め3度委員会審査が行われ、その間、請願者と県土整備委員会の懇談会や花巻市、遠野市、宮古市の意見確認についても行われたところですが、平成23年2月議会では3月14日に予定されておりました県土整備委員会が東日本大震災の影響により中止となりまして、翌3月15日の本会議における議決において審議未了となったところでございます。

資料の3ページをお開き願います。ルート変更に対する県の基本的考え方についてでございます。何点か申請者のほうから問題点が指摘されているわけですが、まず防災上の問題に対する考え方でございます。請願の中にもありますが、当該地域は早池峰構造帯と呼ばれる北部北上帯と南部北上帯を分ける断層帯が通っておりまして、地質的には総じてもろい地域ではありますが、過去に発生した災害の状況等を考慮しますと、現在の道路構造のままに利用することに関しての大きな支障はないものと考えております。

次に、自然保護上の問題に対する考え方についてでございますが、自然環境の保護、保全対策につきましては、毎年早池峰地域保全対策事業推進協議会において、道路沿いに見られるオオバコやセイヨウタンポポなどの移入種植物の除去作業や盗採防止パトロールの実施によりまして、道路周辺の環境保全に努めております。今後も民間ボランティア等の協力をいただきながら、継続して取り組んでいくことにしているところでございます。

次に、公益上の問題に対する考えであります。現在、県としてルート変更の計画を持っておりません。したがって、平成2年に大槌紫波線道路整備連絡会議がまとめた薬師岳の南側を迂回するルートについて検討してみますと、1ページ目のオレンジ色の線でございますけれども、このルートは主に既存の林道や市道を利用する計画と思われませんが、これらの道路は幅員が狭く、急カーブ、急勾配など道路規格が低く、県道として利用するためには整備に膨大な費用を要するほか、迂回ルートの中間部には集落もなく、標高も高いことから冬期間の通行どめは避けられないと考えております。

一方で、本路線の交通量を見ますと、平成17年度の交通量調査結果では、江繋地内の12時間交通量が平日で428台、休日で315台、早池峰ダム付近では平日で336台、休日で571台と少ないことから、変更ルートにする場合の費用対効果が低くなるのではないかと考えております。

これらのことから県では、現時点では現在のルートを適正に維持管理しながら利用していくことが妥当と考えるとともに、県道のルート変更につきましては、早池峰国立公園の保護、保全対策のあり方等について幅広く検討を重ねた上で、総合的に判断していくべきものと考えているところであり、昨年度提出された請願審査の中でも同様に説明をしているところでございます。

資料の4ページをお開き願います。ルート変更に関する花巻市、遠野市、宮古市の意見についてでございます。昨年度行いました花巻市、遠野市、宮古市の意見確認におきましては、県の基本的考え方を示した上で、文書で意見をいただいております。県の基本的考え方は先ほどの3ページの内容のものでございます。

花巻市からは、基本スタンスは県の考え方に賛同する。保護地域内の車道廃止は、自然保護の面からは有効と考えるが、観光面からは観光客のデメリットもあり、慎重な対応が必要などの意見をいただいております。

遠野市からは、紫波江繋線は早池峰国立公園にアクセスできる観光道路として重要な役割を果たしている。適正な道路周辺の環境保全や配慮のもと継続した利用を望むといった意見を伺っております。

宮古市からは、基本的に県の考え方と同じであり、江繋からタイマグラ間を部分改良しながら、現ルートを適正に維持管理していくことが妥当。県道のルート変更については、早池峰国立公園の保護、保全対策のあり方や迂回ルートの問題点等について幅広く検討を重ねた上で総合的に考えるべきなどの意見をいただいております。

以上で参考説明を終わらせていただきます。御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○嵯峨耆朗委員長 ありがとうございます。本請願に対し、質疑、意見はございませんでしょうか。

○小田島峰雄委員 膨大な費用がかかるということでありませうけれども、実際にこのルート変更を行って整備をしたら整備費はいかほどかかるのか、わかっている段階でお答えいただきたいと思っております。

○高橋道路建設課総括課長 具体的に県のほうで、現在代替ルートとなるところのルート線というものを引いておりませんので、正確な形で出したものはないわけなのですけれども、今オレンジ色で書いている線の中では一部道路がつながっていないところもございまして、ちょうど境のあたりなのですけれども、標高差が150メートルぐらいございまして、そこは、やはりトンネルになるだろうと考えております。そうしますと、そのトンネルを掘るだけでも40億円程度の経費がかかるのではないかと考えます。

そのほかの道路につきましては、2車線整備になっていないところもございまして、舗装になっていないところもございまして、具体的に金額は出していませんが、そういうものも含めると、相当規模の金額になるのではないかと考えているところでございまして、やはり一番はつながっていない頂上部分の対策というのが非常に経費がかかるのではないかと考えております。

○小田島峰雄委員 概算でも出ないのですね。トンネルは40億円ほどということなのですが、道路新設も含めた事業費はおっしゃるとおり膨大な金額になるだろうということですね。こういうときは、説明責任を果たす上で、ある程度、概算ではじいておくことも必要ではないでしょうか。そういうことはひとつよろしくお願いを申し上げたいと思っております。

○高橋道路建設課総括課長 外に出しているものではございませんけれども、想定事業と

いいですか、内々ではじいているものでいきますと、迂回道路の村道、林道等、23.1 キロほどあるのですけれども、それを退避場、舗装等で整備する場合は、先ほど言いましたトンネルは 42 億円ぐらいかかるということで、全部合わせて 66 億円ぐらいだと思っております。

それから、迂回道路の 16.7 キロ規格改良 2 車線という形で改良していくとすれば、おおむね 300 億円ぐらい必要となってくるのではないかと概算で算定しているところでございます。

○嵯峨耆朗委員長 ほかに質疑はございませんか。ないようでしたら、本請願の取り扱いを決めたいと思いますが、本請願の取り扱いについてはいかがいたしましょうか。

○小田島峰雄委員 今お答えがありましたように、ざっと 300 億円程度と、相当の財源を要するということもあり、各関係市の意見等も考え合わせますとさまざまな問題、課題もありそうでございます。継続審査とされてはいかがでしょう。

○嵯峨耆朗委員長 継続審査との御意見がございますけれども、これに御異議ありませんでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○嵯峨耆朗委員長 異議なしと認め、よって本請願は継続審査と決定したいと思います。以上をもって県土整備部関係の付託案件の審査を終わります。大変どうもありがとうございます。

この際、県土整備部から、いわて花巻空港の平成 22 年度収支（試算）の公表について、発言を求められておりますので、これを許します。

○木嶋空港課総括課長 平成 22 年度のキャッシュフローベースのいわて花巻空港収支を作成しましたので、報告します。

これは利用者の便益の増進や空港運営の効率化を図るため、空港運営に関する情報の開示、提供等、透明性の確保を目的としたものです。資料No.1 をごらんください。平成 23 年 7 月に、国が平成 21 年度空港別収支を公表しております。資料左側の表をごらんください。国が管理する 25 空港のうち、空港整備及び維持運営にかかる費用を計上した試算パターンで、赤字となる空港が全体の 76% となっております。また、資料右側をごらんください。維持運営にかかる費用を計上した試算パターンで赤字となる空港が約半数の 48% という状況であります。こうした国による公表等を受けまして、岩手県におきましても県が管理するいわて花巻空港の収支を平成 20 年度分から順次作成、公表しているものであります。

いわて花巻空港の収支を作成するに当たっては、岩手県一般会計歳入歳出決算に基づいたキャッシュフローベースの収支及び決算、財産台帳等をもとにした企業会計の考え方を取り入れた収支を作成しています。

今回は、平成 22 年度のキャッシュフローベースの収支を作成いたしました。なお、企業会計の考え方を取り入れた収支につきましては、今年度中をめどに作成、公表する予定でございます。キャッシュフローベースの収支は、県の一般会計決算から、いわて花巻空港にか

かる現金の出納を抽出し、収支を把握したものです。

試算結果の概要について御説明いたします。資料No.2をごらんください。まず、資料左側の平成21年度の収支をごらんください。表の下段の実質収支額について、平成21年度は空港の整備及び維持運営にかかるすべての収入と支出を計上したパターン①の場合、12億8,800万円の赤字となり、維持運営分のみ計上したパターン②の場合は3億6,900万円の赤字となります。

次に、資料右側の平成22年度の収支をごらんください。平成22年度は、空港の整備及び維持運営にかかるすべての収入と支出を計上したパターン①の場合、18億8,500万円の赤字となり、維持運営分のみ計上したパターン②の場合は5億1,200万円の赤字となります。

資料左側の平成21年度の収支と比較いたしますと、歳入面では名古屋線の運休及び機材の小型化などによりまして、着陸料等収入が減少した一方で、また県債充当額が増加した影響で借入金が増加いたしました。

また、歳出面を見ますと、平行誘導路整備事業費の増加などにより、空港整備事業費が増加した一方で、空港等維持運営費等が減少したほか、東日本大震災津波などによる影響で、翌年度へ繰り越すべき財源が増加いたしました。

結果、空港の整備及び維持運営にかかるすべての収入と支出を計上した場合の赤字額は、平成21年度と比較し5億9,700万円の拡大となり、維持補修分のみ計上した場合の赤字額は1億4,300万円の拡大となりました。

このような試算結果となりましたが、震災からの復旧・復興のため、羽田線による臨時便の運航やフジドリームエアラインズの名古屋線運航などによりまして、平成23年度はやや改善される見込みです。今後は、平行誘導路や国際線出発施設など、ハード面の受け入れ態勢が整ってきたことを海外の航空会社などにPRするなど、国際チャーター便の誘致拡大など利用促進に努めるとともに、維持運営のさらなる効率化に努めてまいります。

以上、いわて花巻空港の平成22年度の収支について説明を終わります。

○嵯峨耆朗委員長 ありがとうございます。ただいまの報告に対する質疑も含めて、この際、ほかに何かございませんでしょうか。

○小田島峰雄委員 ただいまはキャッシュフローベースでの空港の収支の説明があったわけでありませうけれども、これを含めて若干いわて花巻空港に関する何点かの質問をさせていただきます。

このキャッシュフローを見ますと、空港整備事業費を入れていますから、そのおかげで御案内のとおり、本年度空港の滑走路の延長やら、あるいはターミナルビルの建設、平行誘導路、さまざまな一連の工事が完了したわけでありませう。記憶しておりますところによりまして総事業費が321億円、間違っていたら訂正願いたいのですが、それが完了を見たということでございまして、途中、中断した時期もございませうけれども、一日も早く集中投資をして投資効果を発現すべきという立場で意見を申し上げてまいりましたので、大変結構なことだと思います。

そういうことで、来年度から空港整備費がなくなると、さっきのお話もありましたけれども、このキャッシュフローも好転するのだと思います。あとは問題は、これからの利用をどう図っていくかというところでございます。そういう観点で申し上げたいと思います。

まず、今度の東日本大震災津波によりまして、災害拠点空港という位置づけのもとに、このいわて花巻空港が大きな役割を果たしたということは御案内のとおりでございますが、このことを県ではどう評価しておられるのでしょうか。さまざま今お話もありましたように、いろんな臨時増便も行われましたし、それらを含めて、この評価をお聞きしたいと思っております。

それから、もう一つは記憶しておりますところによると、ピーク時では62万人ぐらいの利用客があったはずでありますけれども、ここ数年、激減をしまいでございます。直近の数字は後でお聞きしますけれども、30万人台ではないかと思っております。そのように減少してきたわけでありまして。そういうことで、今年度は災害の特殊事情もありますけれども、昨年の実績と今年度の利用客見込みについてお尋ねをしたいと思います。

それから、東京便の復活の関係でございますけれども、地元においては復活を望んでいる声がたくさんあるのでございまして、きのう若林県土整備部長の一般質問の答弁をお聞きしておりますと、大変厳しいという内容の答弁だったやに記憶をいたしておりますが、はなから羽田の発着枠が拡大されても、なかなか厳しかろうという話はずっと前からあったわけでございます。航空会社から見れば採算の問題がありますから、当然厳しいお話はなさるのだらうと思いますが、ああ、そうですかと、これではいけないと思うのであります。これを何とか改善するためには、どういう知恵を出せばいいのか、どういう願いをしていけばいいのか、どういう戦略で復活を図っていけばいいのかという戦略、戦術というものも必要だと思っておりますので、この問題も含めて復活の可能性等についても一度お聞きしたいと思います。これだけまずお聞きをします。

○木嶋空港課総括課長 東日本大震災津波で、いわて花巻空港の役割についてでございますが、地震発災後、2時間後に空港をオープンさせまして、4月30日までの間、延べ着陸回数、こちらは旅客の臨時便や自衛隊などの救援機すべてでございますが、1,776回となるなど、救急救命のための防災消防系のヘリ、海上保安庁、自衛隊ヘリなどを受け入れるとともに、広域医療災害拠点として、全国からの災害派遣医療チームが活動し、136人を搬送したほか、自衛隊機83機により空輸された救援物資を一時保管し、被災地への輸送、陸送を行う拠点となるなど災害に強い空港、拠点として、各庁舎、施設などをフル活用したところでございます。

続きまして、震災前後の花巻空港の利用客についてでございますが、平成22年度は機材の小型化や名古屋線の運休によりまして、24万5,000人と前年度を約11万人ほど下回る利用者となっているところでございます。震災後でございますが、羽田線など臨時便が700便ほど運航されまして、また5月21日からフジドリームエアラインズによる名古屋小牧線の就航、また復興事業などによりまして、前年度の利用率を20%ほど上回る搭乗率でございます。

ますが、約 85%の高い利用率を保っており、9月末現在で前年度比 21%増の 17 万 4,000 人の利用となっております。今年度においては、昨年度以上の利用者数の増を目指しているところでございます。

また、羽田便に関する取り組みでございますが、県としましては羽田線は首都圏へのアクセス手段の多様化のほか、国際化しておりますので、国内のみならず東アジアの主要都市への乗り継ぎという利用価値もあることから、地元自治体などと連携し、航空会社へ路線の開発を要望したところでございます。一方、航空会社においては、東北新幹線のスピードアップなど新幹線の優位性ということで、かなり厳しい見方をされているところでございますが、このことも地元の自治体などと連携し、航空会社との意見交換等、情報収集に努めながら、羽田便の就航の可能性というのを探ってまいる予定でございます。

○小田島峰雄委員 今御説明がございました。利用客が平成 22 年度は利用客が 30 万人ぐらいと記憶しておりましたが、私の認識違いで実際は 24 万人とさらに、さらに厳しい、こういう状況であります。

そういうことで、その後、利用客をどうふやしていくかというのは大きな課題でございます。そういう観点でフジドリームエアラインズの参入というのは、方向性の上で一つの大きなかぎを握っているのだらうと思います。

また、もう一つは、いわて花巻空港を県民の皆さん方にきちんと理解をしていただく、認識をしていただくということです。おらが空港の意識を持ってもらうことが一番大切なのだらうと思います。御案内のとおり、県南の皆さん方については、仙台空港を利用されている方がたくさんおられます。県北の皆さん方はまた青森空港に行ってしまうということで、アクセス道路とかインフラ整備は必要なののだらうと思いますけれども、何よりもいわて花巻空港に対するきちんとした御理解をいただく努力をしなければいけないと思います。

そういう観点から申し上げますと、毎年行っているスカイフェスタでございますけれども、利用客をお聞きしましたら観客が 8,500 人程度ということだそうでございます。立ち見客も入れて 1 万人そこそこという話でございます。青森県の三沢の例をとりますと 26 万人ぐらい、埼玉県の狭山では 20 万人ぐらいということです。このように全然比較の対象にならないぐらいの差があるわけでありまして。こういうイベントを通じて、きちんとおらが空港の意識を持ってもらうということが大切だと思えます。

特にも今年度、災害時に、いわて花巻空港は大きな役割を果たしました。これは国も県民も認識を新たにしたいと思うのですね。こういう時期をとらえて、一つ提案をしたいのでありますけれども、例えば航空ショーなんかも 1 つの方法であらうと思えます。ブルーインパルス、例の航空ショーでございますけれども、これをひとつ復興の先駆けとなる大きなイベントとして、来年度実施されたらいかがかと思うのであります。

ブルーインパルスを呼ぶには、それなりのさまざまな手続も必要だし、ネックもあるようでございます。花巻空港は西側と東側に大きな山並みがあるために少し広さが足りないというようなこともあるようでございますけれども、それなりにやる方法はあるのだという

ことであります。そこで、12月までに来年度計画を立てるのだそうでございますけれども、今余り時間がない中で、知事を経由して防衛大臣の決裁を受けなければいけないということもございまして、なかなか大変だとは思いますが、ひとつ思い切って、こういった大きなイベントを、震災があった今だからこそ岩手県で展開して全国にアピールをする。大きなインパクトがあるものと思いますが、これについてのお考えをお答えいただければと思います。

○木嶋空港課総括課長 今後の利用者増加対策でございますが、マイポートということもございますが、いわて花巻空港におきましても航空会社、就航市と連携したキャンペーンや2次アクセスのキャンペーンを実施するなどして、いわて花巻空港の利便性を改めて県民に広くPRしてまいる所存でございます。

また、スカイフェスタにブルーインパルスを紹介することについてでございますが、まずスカイフェスタについては、県民が広く空港に親しむ機会としまして、また空港利用促進のためのイベントとしてきまして、平成6年度から花巻空港に関する関係者や地元自治体などが協力し、官民一体となって実施してきたところでございます。

ブルーインパルスの飛行に関してでございますが、委員の御指摘のとおり、騒音問題や航空管制の問題など技術的な課題があるものと認識しており、また関係者で構成する運営委員会での検討、また自衛隊など関係機関との調整が必要と考えているところでございます。スカイフェスタの集客については、今後いろいろおもしろい企画などを関係者と検討し、増客に努めていきたいと考えております。

○若林県土整備部長 少し補足をいたします。平成22年5月から名古屋便の就航がなくなりまして、前年度まで34万人台だったものが、24万人台となりました。そういう中であって、何とかやっと平行誘導路もできまして、一定程度の機能が備わったということで、これから利用促進に向けて、とにかく官民一体で取り組んでいきたいと思っております。私もJAL、JALの下でJ-AIR、それからFDAを含めて、エアポートセールスに歩きたいと思っております。

何とかFDAの1日2便化を進めたいというのが今最大の課題となっております。これをまず達成すべく、12月まで頑張りたいと思っておりますし、とにかくいわて花巻空港がいつ行っても魅力ある空港だと、例えば何かおいしいものがあるとか、そういう部分も必要なのだらうと思いますので、空港ターミナルビルや地元花巻市を含めて、その魅力あふれる空港になるように、いろいろな施策に取り組んでいきたいと思っております。皆さんも名古屋方面に行かれる際にはFDAを御利用いただきたいと思っております。以上です。

○小田島峰雄委員 花巻空港の整備をめぐるさまざまな議論がございました。大型事業に対する批判も含めていろいろな議論があったわけでありまして。そういう中で多額の投資をして、ようやくこれから投資効果を発現できる体制となりました。今若林県土整備部長がおっしゃいましたように、これからの利用客の増加対策が非常に重要になってまいります。せっかく平行誘導路もできた、エプロンも改善された、大型機が離発着できるようにな

ったということでチャーター便については、御案内のとおり今まで整備がおくれているために、みんな仙台空港に行ったり、青森空港や秋田空港に行ってしまった経過があるわけです。これをしっかりと、我がいわて花巻空港に呼んでくる重大な時期に差しかかっていると思いますので、ぜひこの投資効果をきちんと出すような政策を望んで質問を終わりたいと思います。

○小野共副委員長 国や県を含んだ、さまざまなエネルギーに関する問題、議論があるのはそのとおりだろうと思います。そこで、1点お伺いしたいのですけれども、県土整備部で取り組んでいる節電対策について、話を聞かせてください。

○青柳道路環境課総括課長 道路関係の節電対策でございます。平成21年から通常の道路照明でございます交差部分や駅前広場の県管理にしている部分につきましてLED照明を試験的に採用いたしました。これの補助事業はなかなか難しいので、単独費でやっております。実績といたしましては、平成21年度は48基、平成22年度は141基、平成23年度は予定でございますが、496基、基本的に更新でございますけれども、通常のリウウム灯、オレンジ色からLED照明に更新する場合に行うこととしております。

○小野共副委員長 トンネルですか、街灯ですか。

○青柳道路環境課総括課長 トンネルにつきましては、県の管理道路であるトンネルが県内に150カ所ありますけれども、このうちLED照明につきましては、残念ながら採用されておられません。しかし一方、今年度9月に国土交通省からLED道路トンネル照明導入ガイドラインが公表されております。この中で、LED道路照明灯は、技術の伸展や民生用灯具の急速な普及などにより、ここ1年で価格が低下し、また消費電力も低下が進んでいるということで、トンネル内の照明のライフサイクルコストの算定に当たり、将来的にはLEDの優位性が高まるとされております。

LED照明につきましては価格が少しずつ毎年安くなっておるようですから県では国から出されましたこのガイドラインに基づきまして、ライフサイクルコストの算定方法や設計手順などをしっかり把握しながら、トンネル照明のLED化について検討してまいりたいと考えています。

○小野共副委員長 わかりました。トンネル照明のLEDは今のところないということで、今年度の予定の496カ所ですか、街灯のLED照明。それからあとは、今言ったLEDのトンネル照明なのですけれども、導入するとすれば、LED照明ではどんな問題点があるのか、それを聞かせていただきたいと思います。

それから、トンネルのLED照明に関しては、価格のほかにデメリットというか、まだちゅうちょしている理由があったら聞かせてください。

○青柳道路環境課総括課長 まず、通常の道路照明につきましては、1本当たりおおよそ20万円弱の価格差がございます。LEDのほうが高いです。しかしながら電気料金は、当然LEDのほうが安価でございます。概略で言いますと、十数年ぐらいでペイできるような状況でございます。

それから、トンネル照明の価格以外の問題といたしますのは、少し細かくなりますが、トンネルの照明というのは、LED照明はメーカーごとに明るさなどが少し異なっています。それが標準的なのがあれば簡単に切りかえもできるのですが、メーカーごとに一応費用比較をしなければならないという問題があります。それはそれとしても、先ほども言いましたけれども、ライフサイクルコストとしては、トンネル照明につきましても間違いなくLED化になるだろうと考えております。以上でございます。

○佐々木朋和委員 復興・復旧関係について、少しお時間をいただきたいと思います。勉強不足なため、近場の県南中心になってしまいますが、御了承いただきたいと思います。

震災後、復興道路として活用されております横軸道路国道 284 号と国道 343 号へ接続する一関大東線がございますけれども、震災前と比べてかなりの交通量の変化があるように、見た目でもわかるところでございますが、その交通量の変化をお示しいただきたいと思いません。

その中で、国道 284 号の室根の折壁地域、また一関大東線の摺沢流矢の立体交差をしている部分があるのですが、その高さが大型のトラックなどの交通の妨げになっているという声が聞かれます。その高さの確保のためのかさ上げなどのところを、県はどのようにお考えか伺いたいと思いますし、またそれを回避するための室根バイパスの完成などの見通しをお聞かせいただきたいと思いません。

次に、地震による宅地被害が県内内陸を中心に発生していますが、その補助を一関市や奥州市などが独自で行っているところで、随時復旧を目指しているところですが、中には住民の方々の中で持ち出し分が多いために、二次災害のおそれがありながら手つかずのところもあると聞いております。県で把握している二次災害のおそれがありながら宅地被害がそのままになっている状況を伺いたいと思いません。

最後に、一関市には気仙沼市の住民用の仮設住宅があるのですが、その暖房機材の設置については岩手の管轄ではない、そのようなお話も聞きます。県境ならではの連携の問題が復興・復興作業にもあるのではないかと思います。県境復興のための隣県などとの連携体制について伺いたいと思いません。よろしく願いいたします。

○高橋道路建設課総括課長 震災後の交通量の変化についての御質問でございますけれども、国道 284 号を含む内陸と沿岸各都市を結ぶ県内 8 路線にかかる震災後の交通量につきまして、国が観測しているところでございますが、国道 284 号につきましては、震災前と比較して約 2 割増加しております。なお、一関大東線につきましては、交通量の観測というのは実施しておらないということでございます。

次に、一関大東線の流矢地区の JR 大船渡線との立体交差についてでございますけれども、この区間は現在整備を進めております、一関市の生出工区の計画区間の中に含まれております。現在の計画では、流矢地区についてはバイパス的なルートを検討しております、ただこの中で地元との協議の中で、早期に効果が発現できる現道を拡幅、少し下げて、ガード下の断層を通るようなことについても現在検討中ございまして、早期に対応方針を定め

て、隘路を解消したいと考えているところでございます。

また、国道 284 号の折壁地区の J R 大里ガードについてでございます。これは室根バイパスの完成によりまして、大型車両の通行がバイパスのほうにかなり転換するだろうということで考えております。室根バイパスにつきましては、平成 21 年度に事業着手しまして、今年度から用地の交渉を進めております。平成 28 年度の完成を目指しておるところでございます。以上でございます。

○小田嶋まちづくり課長 宅地被害の復旧状況についてでございますけれども、発災後、市町村と県によりまして被災地宅地の危険度判定の箇所数は 446 件実施され、その結果、危険宅地とされたものが 137 件、要注意宅地が 122 件、合わせて 259 件、全体の 58% となっているところであります。

被災宅地の復旧状況についてでありますけれども、一関市、奥州市において、独自に被災宅地の支援を行っているところでございますけれども、その状況を確認したところ、一関市では、被災宅地危険度判定で危険、要注意とされた 118 カ所のうち 36 件。奥州市では、危険、要注意 58 カ所のうち 35 件から申請があり、復旧工事が進められていると聞いております。なお、一関市では、被災宅地危険度判定箇所以外から申請が 170 件あり、同様に復旧工事が進められているものであります。

○大水建築住宅課総括課長 一関市にあります仮設住宅についての暖房機材の設置ということでございますけれども、一関市の住宅は宮城県が設置しておりますので、宮城県のほうの対応ということになります。

本県のほうの暖房機器の設置については、10 月 7 日に厚生労働省からの通知を受けまして、10 月 11 日付で、各市町村に設置事務を委任しまして、地域の実情に応じた設置をお願いしている状況でございます。暖房機器の設置については、地域の状況、住宅ごとに支援物資ということで、こたつやストーブが配られている場合もありますので、市町村によって対応を整理していただかないといけないということがございまして、一関市に設置されている住宅の場合には、まず気仙沼市のほうでどのようにお考えになるかということになります。

県境における仮設住宅については、設置の際も宮城県から情報提供がありまして、連携して対応したところでございますけれども、今後とも岩手県内に設置されている住宅ということでございますので、宮城県や気仙沼市と情報交換をしながら状況把握、それから必要な対応ということを考えているところであります。

○佐々木朋和委員 ありがとうございます。1 点お聞きしたいのですけれども、室根バイパスが平成 28 年完成ということなのですが、それまで大型車はこの復興に、これから大変、トラックなども通らなければいけないが、この数年は、かさ上げなしにやらなければいけないということでのしょうか。

あとはもう一点、質問ではないのですけれども、やはり県境との連携体制について、県南では岩手県民が宮城のほうに行ったり、逆のパターンもあると思いますので、その逆のパタ

ーンも考えて連携をして対応していただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○高橋道路建設課総括課長 JRの大里ガードのところでございますけれども、室根バイパスを早期に完成させるということで、現在のところはそのままの形で残しておきたいと考えているところでございます。

○佐々木朋和委員 わかりました。ありがとうございます。ただ、見た限りでも室根のところは大東に比べて、2つの車が行き交うのも大変なようなところでございますので、バイパスができるまでぜひ何らかの方策を考えなければいけないのではないかなという意見を述べさせていただいて終わります。ありがとうございます。

○嵯峨耆朗委員長 ほかにございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○嵯峨耆朗委員長 なければ、これをもって本日の審査を終了したいと思います。大変ありがとうございます。

なお、今回、継続審査と決定いたしました請願陳情1件につきましては、別途議長に対し、閉会中の継続審査の申し出を行うこととしますので、御了承願いたいと思います。

執行部の皆様は退席されて結構です。大変どうもありがとうございました。

委員の皆様には、委員会調査についての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。

次に、委員会調査についてを議題としたいと思います。お手元に配付しております平成23年度県土整備委員会調査計画案をごらん願いたいと思います。

今年度の当委員会の調査であります。去る10月13日開催の正副常任委員長会議の申し合わせを受け、県内の日帰り調査1回を実施することといたしたいと思います。

当委員会における調査は、お手元に配付しております委員会調査計画案に記載の日程により実施することとし、詳細につきましては、当職に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○嵯峨耆朗委員長 異議なしと認め、さよう決定いたしたいと存じます。なお、お手元に常任委員会調査実施要綱を配付しておりますので、ごらん願いたいと思います。

県外調査は3回ということで、今回の4年の任期中ということで、そういったことになっています。

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たいと思います。どうもありがとうございます。