

土木建築委員会会議記録

土木建築委員長 戸高 賢史

1 日 時

平成27年9月4日（金） 午後1時31分から
午後3時02分まで

2 場 所

第1委員会室

3 出席した委員の氏名

戸高賢史、御手洗吉生、志村学、吉富英三郎、木付親次、馬場林、尾島保彦

4 欠席した委員の氏名

な し

5 出席した委員外議員の氏名

衛藤博昭

6 出席した執行部関係の職・氏名

土木建築部長 進秀人 ほか関係者

7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

8 会議の概要及び結果

(1) 大分県長期総合計画について、執行部から報告を受けた。

9 その他必要な事項

な し

10 担当書記

議事課議事調整班 副主幹 姫野剛
政策調査課調査広報班 主幹 内田潔

土木建築委員会次第

日時：平成27年9月4日（金）13：30～

場所：第1委員会室

1 開 会

2 土木建築部関係

13：30～15：30

(1) 諸般の報告

①大分県長期総合計画について

(2) その他

3 閉 会

会議の概要及び結果

戸高委員長 ただいまから、土木建築委員会を開きます。

本日は委員全員出席でございます。

また委員外議員として衛藤議員が出席していただいております。ありがとうございます。発言の際は、各報告の区切りごとに、挙手の上、私から指名を受けた後、ご発言願います。

新しい長期総合計画については、17日から始まる第3回定例会に議案が提出される予定です。その検討状況について、執行部から報告をしたい旨の申し出がありますので、これを許します。

進土木建築部長 説明に入ります前に、一言お礼申し上げます。戸高委員長を初め各委員におかれましては、きのうまでの県外所管事務調査の中で、国土交通省及びNEXCO西日本に対しまして、東九州自動車道の4車線化、また各課の事業につきましてご要望をいただきまして、まことにありがとうございました。

我々といたしましても、皆様のご期待に応えられるよう、精一杯努力してまいりますので、引き続きご支援のほど、よろしく願いいたします。

また、本日は、新しい新長期総合計画につきまして、臨時に委員会を開催していただきましてまことにありがとうございます。

まず、現在の策定状況について説明いたします。

7月30日の第2回定例会常任委員会において、条例に基づく立案過程の報告と当部が所管する主な政策・施策の説明をさせていただきました。その後、先月の8月3日から9月2日の1カ月間にわたりパブリックコメントを実施いたしまして、多くの県民のご意見をいただきました。委員の皆様には、パブリックコメント開始と同時に、素案を送付させていただいたところでございます。

さらに9月1日には第3回の策定県民会議を開催いたしまして、多くのご意見をいただきました。このように、これまで県民の皆さんからいただいた意見、それから本日の常任委員会でのご意見を反映いたしまして、最終案の作成作業を進めてまいります。

続きまして、本日の資料の説明をさせていただきます。

第2回定例会で説明いたしました資料に一部追加及び変更を行っておりますので、その部分について説明させていただきます。

それでは資料1をごらんください。素案の概要を作成しております。

これまで説明してきた基本目標や時代の潮流などに基づき、新長期総合計画のポイントを大きく3つに整理しています。また、各分野ごとの主な新規・拡充施策をピックアップするとともに、地方創生との関係を図示した資料でございます。

次に、資料2をごらんください。

これまでの議論を踏まえ作成した素案です。前回からの変更点として、項目名のみであった、3ページの時代の潮流と163ページの地方創生を文章化して、詳しく掲載しております。また、173ページ以降には計画推進のためにという項目を追加いたしまして、計画の進捗管理等について、新たな行財政改革の視点も含めた内容を盛り込んでおります。

資料3は、9月1日に開催いたしました策定県民会議における委員の意見要旨、資料4は、パブリックコメントで8月28日までに寄せられました、93人220件の県民意見要旨をまとめたものでございます。

さらに別冊1-1から1-3の3つの資料がございます。これは、現在長期計画とあわせて策定している大分県人口ビジョンとまち・ひと・しごと創生総合戦略の素案についてを参考までに添付しております。この戦略は、新長期総合計画の政策・施策の内容に基づき、5年間の計画期間で作成しております。

また、追加の資料として、別途配付しております資料5大分県長期総合計画土木建築部関係一覧というものがございます。これは、計画の素案の中から土木建築部の取り組みを抜粋したものということになっております。

以上が、計画策定に係る現在の状況と本日の資料の説明となります。

計画案は、担当課長から説明させていただきますが、説明内容が多いことから「安心」分野と「活力・発展」分野の2回に分けてご質疑いただきたいと思います。

なお、今年度、土木建築部の長期計画でありますおおいだ土木未来（ときめき）プラン2005の新たな計画を策定することとしており、この大分県新長期総合計画の内容をしっかりと踏まえた上で、より具体的な計画として策定してまいります。おおいだ土木未来プランは、大分県行政に係る基本的な議決等に関する条例に位置づけられており、立案過程の骨子を第3回定例会で、計画素案を第4回定例会で報告し、成案については来年3月の第1回定例会での上程を予定しております。

私からは以上でございます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

阿部建設政策課長 それでは、土木建築部関係の施策等についてご説明いたします。

先ほどの資料2の大分県新長期総合計画（素案）をご用意願います。この冊子が8月28日までのパブリックコメントでいただいた意見等を反映した現時点での計画案になります。今回は、この中から土木建築部にかかわる部分について説明してまいります。

では、初めに安心分野でございますけれども、計画素案の25ページをお開きください。左上の1、一人ひとりの子どもが健やかに生まれ育つ社会づくりの推進は、大項目である政策名で、そのうちの（1）次代を担う子どもを社会全体で支える環境の整備は、中項目である施策名を示しております。

26ページをごらんください。中段に主な取り組みとして②子育ても仕事もしやすい環境づくりを掲げておまして、4つ目の黒ポツでは、土木建築部にかかわる子育て世帯住宅改修への支援の取り組みを記載しています。

このように計画素案の構成は、黒四角印で示すように、施策ごとに現状と課題を整理した上で、その課題解決に向けたこれからの基本方向を示し、具体的な主な取り組みを記載する形となっております。土木建築部の具体的な主な取り組みが、他部局と混在しながら記載されていますので、計画素案の中から、土木建築部にかかわる部分を抜粋しわかりやすく、まとめましたものが先ほどの資料5大分県新長期総合計画土木建築部関係一覧でございます。

それではこの資料5をごらんください。

1番左の欄に、上から安心、活力、発展の順で分野別にまとめており、その右側に、先ほど説明しました、大項目である政策、そしてその右側に中項目である施策を記載してい

ます。

その隣の主な取り組みの項目で、全45項目になります。

また、1番右欄は、本文の記載ページをあらわしています。

これ以降は、このA3の表で、主な項目についてご説明いたします。

先ほど、ご説明した子育て住宅改修への支援の取り組みを、主な取組覧にあります番号1の行に記載しています。具体的には、18歳未満の子供のいる世帯を対象に既存住宅の子供部屋など改修工事に対して30万円を限度に支援を行っていきます。

次に、政策の2、健康長寿・生涯現役社会の構築の(3)の中で、②安心して暮らせる基盤づくりの推進を掲げております。

具体的には、高齢者住宅のバリアフリー対応へのリフォーム補助や県営住宅の高齢者向け改善などに取り組みます。県営住宅では、住戸内の浴槽、トイレなどの改修により、バリアフリー化された住宅が、平成26年では31.1%ですが、平成31年には34%を目標にしております。

次に、政策の4、恵まれた環境の未来への継承の(2)の中で、②大気・水環境改善の推進を掲げ、番号の6、下水道や合併処理浄化槽など生活排水処理施設の整備推進に取り組みます。公共下水道の整備、単独浄化槽から合併浄化槽への転換促進に対する補助を引き続き実施いたしまして、市町村の生活排水処理施設整備事業を支援してまいります。

次に、政策の7、地域社会の再構築の(2)の中で④ネットワークコミュニティの形成を支える道づくりの推進を掲げ、番号の12、路肩拡幅や離合所設置などきめ細やかな対応による生活道路の改善に取り組みます。具体的には、地域住民からの生活道路に関する要望は依然として多いことから、既存の道路施設を活用し、低コスト・短期間で効果が出る身近な道改善事業などを推進してまいります。

次に、政策の9、安全・安心な県土づくりと危機管理体制の充実、施策(3)県民の命の暮らしを守る社会資本整備と老朽化対策の推進の中で、①治水対策の推進を掲げ、番号14の玉来ダムの早期完成に向けた整備の推進に取り組みます。平成24年の九州北部豪雨災害におきましても、甚大な被害に見舞われました。地元経済界からも1日も早いダム完成が期待される中、来年度の確実な本体着工に向け全力で推進してまいります。

次に、同じく①治水対策の推進の番号15、河川改修や河床掘削による浸水被害の軽減に取り組みます。平成24年の九州北部豪雨災害で被災いたしました有田川、山国川などの河川改修については、平成29年度までの完成に向け、また、地域の方々からの要望が多い河床掘削についても、通常事業に加え、引き続き緊急河床掘削事業を実施していきたいと考えております。

次に、同じ施策の中に②土砂災害対策の推進を掲げております。番号17、砂防・治山ダムの整備や急傾斜地崩壊対策、地すべり対策の推進と、番号18、土砂災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の整備や開発行為の規制等に取り組みます。大分県は、土砂災害危険箇所が約2万カ所全国5位、九州1位と多く、砂防ダムなどのハード対策は、防災拠点や要配慮者利用施設などを優先的に整備してまいります。また、ハード整備には、多くの予算と時間を要するため、土砂災害のおそれのある区域を事前に住民に周知し、迅速な避難体制を支援するため、土砂災害警戒区域の指定を推進します。

次に、同じ施策の中に③地震・津波対策の推進を掲げ、番号22、大分臨海部コンビナ

ート護岸の強化など護岸・堤防の嵩上げや補強対策の推進に取り組みます。県経済の要である大分臨海部コンビナート地区は、今後50年以内の発生確率が90%程度とされる南海トラフ地震による経済被害が約1.9兆円、津波浸水人口が約5万6千人と想定されるエリアです。その重要性から住民や企業は1日も早い事業着手を望んでおりまして、国による直轄事業化に向け要望してまいります。

次に、同じく③地震・津波対策の推進の番号24、橋梁や建築物の耐震化、無電柱化の推進に取り組みます。橋梁の耐震化については、緊急輸送道路上の橋梁を平成31年度までに完了させ、ホテル・旅館など多くの人々が利用する特定建築物に対しては、耐震改修費を支援してまいります。

次に、同じ施策の中に④社会インフラの老朽化対策を掲げまして、番号26、点検診断の着実な推進、番号27、長寿命化計画に基づく戦略的な補修等の推進、番号28、台帳等による適切な管理の徹底に取り組みます。具体的には、社会インフラの適切な維持管理による県民の安全・安心の確保や、補修予算の平準化とトータルコストの縮減を図るために、平成28年度までに橋梁・トンネルなど主要16施設の長寿命化計画を策定します。

次に安心分野の目標指標についてご説明いたします。素案の74ページをお開きください。

まず、土砂災害警戒区域指定率を掲げております。県下にある1万9,640カ所の土砂災害危険箇所での人命を守る対策が急務となっております。今後おおむね5年間で指定に向けた基礎調査を完了させることとしています。これにより土砂災害警戒区域等の指定を推進するため、この区域指定の進捗を指標としています。基準となる平成26年度の指定率は21.3%で、これを平成31年度には76.1%、平成36年度には100%を目標としております。

次に、緊急輸送道路上の橋梁耐震化率を指標として掲げております。緊急輸送道路は地震時に人命救助や救援物資の輸送等に重要な役割を果たすことから、これまでも整備を進め、平成26年度では86.4%が整備済みでございます。今後も着実な耐震化を推進し、平成31年度には100%にしたいと考えています。

以上で安心分野での土木建築部に関する施策の説明を終わります。

戸高委員長 安心分野の説明を終わりました。

ただいまの報告につきまして、ご質疑はありませんか。

志村委員 1番の子育て世帯住宅改修への支援というのがありますけれども、子育て支援をしている世帯の、いわゆる自宅を持っている持ち家率は何%ですか。

永松建築住宅課長 今、手元に資料を持っておりませんが、この子育て支援の改修支援事業につきましては、持ち家を対象に補助しております。県内の持ち家、今、手元にデータを持っておりません。申しわけありません。

志村委員 持っていませんからどうするんですか。後で出るということですか。

永松建築住宅課長 調べてお持ちします。

志村委員 ざっとした感覚ですけども、子育てをするぐらいの年代の人というのは、持ち家は少ないと思うんですよ。どっちかという、借家のほうが多いと思うんです。臼杵では、大在や坂ノ市は非常に安いので、みんな臼杵坂ノ市有料道路が無料になったので、あちらに住んで臼杵に通うという人が結構多いものですから、家賃の補助をしようという

政策にこの春から取り組んでいるんですね。家賃補助の支援をする。つまり、子育て支援の方というのは、ほとんどというか、何割かはわからないんですけども、やっぱり借家が多いのが現実じゃないでしょうかね。

そこで、私がかねてから申し上げておりましたんですけども、いわゆる3世代住宅にリフォームする、あるいは3世代住宅を進めるという意味でね、そこでの支援というのが、私は大変大切な事業の1つじゃないかなと思うんです。

例えば、福井県あたりは共働き率日本一、3世代住宅日本一、学力も日本一と、こういう結果が実は出ているわけでありまして、かねてからそういうふうなお話を申し上げているところであります。

もう1つは、これは自分の経験も含めてですけども、家を建てて、やっぱり10年ずつぐらいで見直していくということをしていかないと、一挙に見直すと、やはりシロアリが来たりということで、今、私も大変な思いをしているので、やっぱり10年に1回ぐらい見直すという、何と申しますかね、意識と、それを指導するというかね、そこに支援が入れば、なおいいわけですけども、その支援の1つに子育て支援だとか、あるいは3世代とかいうのを入れながら、今の住宅を長く使っていくという、こういうふうな支援の仕方をできないかなと。特にきょう言いたいのは3世代支援住宅へのリフォームの支援、これをやっぱり条件の中に今回入れてほしいなど。

永松建築住宅課長 現在の子育て世帯と高齢者世帯に的を絞って今、支援をしております。ご指摘の3世代住宅に対する支援というのも大変重要だと思いますけど、今ちょっとここでお答えするあれがないので、ちょっと検討させていただきたいと思います。

進土木建築部長 このリフォーム関係、施策番号の1番と2番が我々ちょっと力を入れたいというふうに思っているところです。県政推進指針というのをもうすぐまた部内で、来年度予算を目標けて協議に入ってまいりましたけれども、このリフォーム関係、子育て支援の対策等、それから、高齢者対策、ここが我々も本当に力を入れてやっていく、それが地方創生に大きく影響を与えるというふうに思っておりまして、今、委員が言われた3世代住宅というところも少し数値的なものも含めて、持ち家率の話とかそういったところも調べて、3世代本当に効果あるのかということを確認して、今後の予算の対応の中で、大分県に本当になじむのかどうかということも踏まえて、ちょっと進めていきたい。いずれにしても、リフォーム関係、子育て、高齢者というところは我々も大事にしていきたい、力を入れていきたいというふうに思っています。

以上でございます。

木付委員 長寿命化計画の、特にトンネルについてですけど、これはもう在来工法が主ということですかね。

菖蒲道路保全課長 トンネル、そうですね、ひび割れとか、そういったものの重点項目、そういったものがメインなんです。もっと空洞とかが背後にあれば、これまた充填していくという、そういう在来の工法なんです。

木付委員 大分県の県道というのはNATM工法を取り入れてからどれぐらいになるんですか。

菖蒲道路保全課長 最初は矢板工法だったんですけども、それからNATMに変わってきて、恐らく15年、20年ぐらいたっていると思います。

木付委員 というのは、きのうNEXCO西日本に行って、あそこはもう40年前ぐらいからNATMを取り入れたらしいですね。そしてもう補修の担当の役員の方とお話したんですが、NATMについても補修対象になっているという話を聞いたので、大分県ではどうかということで、NATMはまだ対象にならないということによろしいですか。

田原審議監 昨年度、長寿命化計画をつくらせていただいたんですね。対象トンネル全て、今でき上がっているトンネル全てが対象です。だから、NATMトンネルも対象になっています。ただ、ご指摘のように、在来工法のほうがやはり傷みが激しい。特に年数のたっている、工法的にも課題がある。どちらかという、そちらのほうにお金がかかっているといえますか、対策のお金がかかっているなというふうに思っています。

木付委員 全てのトンネルを見ているということですか。

田原審議監 そういうことです。

志村委員 臨海部の津波対策ですね、ことしは5千万円国交省から予算もつけてやっていると思うんですが、これはあくまでも県の管理部分ですかね、やっているのは。つまり、それに外れたところがやっぱりありますよね。それはコンビナートだけじゃなくて、企業群が海岸にあるところというのは。

そのほかにあると思うんですけれども、やっぱり対応は同じような対応をしていくことが1番いいと思うんですが、やっぱり管理が別ですと、なかなか難しいところがあると思うんですが、反対に言うと、民間と一緒にやって対策をするという、その事業もぜひ取り入れていただきたいなど。県有管理、国管理であるところはやるけれども、あとは民任せというんじゃないで、民と協力すると。

民の力も、やっぱりそこそこの企業がお金を出してもやりたいというところが結構あるんですよ。そこをどうするかというのが課題だと思いますので、そこをどうメークするか、研究をしていただきたいなというふうにお問い合わせしたいと思います、何かお考えあれば。

山本港湾課長 今のところは県の管理している海岸だけで8キロメートル、港湾施設などを含めると、全部で25キロメートルとなります。今後、要望の詳細については国交省と話をしていくと思いますけれども、民の関係につきましては、今、国交省ではないですけれども、ほかの省庁の貸付金とかそういう制度がございませんので、なかなか民としましても、難しいと思っております。そのあたりにつきましては、今、委員が言われたことにつきましては、今後検討をしていきたいと思っております。

進土木建築部長 補足でございますけれども、委員おっしゃるとおり、前面は県の管理護岸でございましたけれども、そこを県でやっていたんではやっぱり事業ベースでは小さいものですから、直轄の力をいただいて予算投資を10倍ぐらいにさせていただいて、早く事業が進むようにということを考えているわけです。ただ、前面だけ守れば守れるかという、やっぱりできないわけで、側面あたりは民間の力をいただかないとできない。そこは国土交通省だけではなくて、ほかの省庁の予算をいただきに行くと。全体の合意形成、民も含めて、あるいは背後の地域も含めて、合意形成をする必要があります。延長が長いものですから、どこからやっていくかと、あるところに区切って1期、2期、3期ぐらいやっていかなくちゃいけないと考えていまして、どこからやっていくかという合意形成をやはり、地元は今、官、民、それから企業が入ったワーキンググループというのを実際にや

っております。そういったものをより充実させて、合意形成を図りながら、どこからやって、どういう順番で、どういう予算を国にお願いして県はどれぐらいというようなことをやっていかなくちやいけないと思います。

いずれにしても、課題は多いんですけれども、国の事業化というのがはっきりしないといけないということで、引き続き、また国交省等のご要望にもお力添えをいただければと思います。

志村委員 この文言の中にそういう意味では包含されていると理解していいですね。

進土木建築部長 そのとおりです。

尾島委員 パブリックコメントをやられて、かなり意見が今度出ていますね。この分類で見ると、例えば、大項目の9番あたり、かなり意見があったと思うんですが、先ほどの説明の中で、パブリックコメントを受けて政策的に変えたところ、特に第3回の策定会議を9月1日にやられたみたいですが、このパブリックコメントを受けての変更事項とか、特に配慮した点があれば、ちょっと教えていただきたいと思うんですけど。

阿部建設政策課長 土木建築部に関連するものに限って整理はしておりますけれども、パブリックコメントで我が部に関係する案件は6件ほど出てきております。例えば、一例で安心の分野で、若年家庭への住宅の提供というようなことでございます。これは若い人は収入が少ないので、家賃の減免等というご要望とご意見がございましたが、そういったものについては、現在でも低廉な家賃については収入の基準で対応しているというような形の中で、現行の制度の中で対応できるものは意見としてお聞きはしておりますけれども、新長期計画への反映はしておりません。そういうレベルで申しますと、本日お示ししているものの中に、土木建築部に関係する項目で修正を加えたものはございません。

尾島委員 特にちょっと気になったんですけど、例えば、大項目の9の中にね、他県で発生する可能性のある巨大地震と火山噴火とか、原発事故、これはちょっと、直接どこかは関係ないところもあると思うんですけど、こういう巨大火山の噴火の対策、そういったものが何か検討されたのかどうか。ちょっとわかれば。一例として。

阿部建設政策課長 済みません、先ほどの6件には入っておりませんので、その他の部局対応かどうか、ちょっと今、この場ではお答えがすぐできませんけど。

尾島委員 わかりました。全体としては今度パブリックコメントを受けて、特段新しい検討施策を加えたところはないということですね。今の全体的な話としては。

阿部建設政策課長 土木建築部に関するご意見に対してはですね。

吉富委員 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は、現在は86.4%、平成31年度では100%という目標になっておりますけれども、これは橋はわかったんですが、道路に関して緊急輸送道路は大分県が管轄する中で、総延長距離は何キロメートルあって、この輸送に関しての道路の耐震化率はどれぐらいまでいっているのかというのをまず最初に教えてください。

菖蒲道路保全課長 県管理の緊急輸送道路は1,427.3キロメートルございます。その耐震化という、道路の延長に対して耐震化はどれぐらいできているという関連では出しておりません。あくまでもやはり地震等があったときに、橋梁等が落橋すれば、そこで通行どめが長期間続くということで、今は橋梁の耐震化というものを最優先でやっているという状況で、今、86.4%でございます。

吉富委員 実は常任委員会で視察をさせていただいた先で、道路の陥没ですね、この部分の民間業者の先進地視察という形で勉強させていただいたんですけども、やはり緊急輸送、橋は当然そうなんですけれども、道路自体まで大きな陥没をすれば、当然橋だけが残っても、実際走る道が陥没した場合は、やはり大型輸送、ほとんどが大型トラックになりますから、日ごろ気がつかないようなところに大きな穴ができた場合には、トラックが通れないというような話にもなると思うんですね。そういう部分での対策はどのようになっているのか、その辺を教えてください。

菖蒲道路保全課長 先ほど申しました緊急輸送道路については、おっしゃるとおりで、昨年度からなんですけれども、緊急輸送道路を10年で一巡するような形で空洞調査をやっていこうということで始めたばかりでございます。定期的にやっていこうということでやっております。

吉富委員 その部分です、先ほどの1,400キロメートル以上の距離があるという中で、1番やはり重要なのは当然人口の多いところというのは多分そうなる、当たり前なんですけれども、やはり税金の投与というバランスをとった中では、実は全てがきれいにでき上がるというのは当たり前のことなんです。そういう部分で考えたときに、なるべく早目にこの対策というものはやはりとっていかないと、先ほど言いましたけれども、橋だけがよくても話にならないということなんです。ですから、そのときの陥没ができるできないという部分での技術力の業者、そういうものの選定というのは県としてはどういうふうな指針でもってやっている、これから先やろうとしているんですか。26年度にしたということは、当然27年度以降も継続してするということになると思うんですけど、その辺の業者の選定とかのやり方、そういうものはどうなっているか教えてください。

菖蒲道路保全課長 過去、そういった空洞調査の実績のあるところから指名という形で選んでおります。

吉富委員 実績のあるところの指名、業者によっては技術力の差がどうしても出てくると思うんですけども、その技術力の差というものを例えば点数化するとか、どなたが見てもこちらの企業のほうがいいですねとか、例えば、金額が高いから、技術力は全くほとんど同じであれば、金額の安いところでもいいと思うんですけども、ただ、実績だけがあるということで、入札した資格参加ができるということになってしまうと、やはりそれは技術力というものが1番問題になると思うんですけども、その辺のところはどのようにお考えですか。

菖蒲道路保全課長 これまで19年から空洞調査自体を手がけているんですけども、これまでの成果といいますか、調査結果でふぐあいが、例えば、見過ごしたところが出たとか、そういった問題は今のところ大分県内で特に発生はしておりません。そういうことで実績でやっております。

吉富委員 やはり1番重要なのは、同じ税金を投与するにしても、やはり総合的な評価というものをしっかり持っていかなくちゃだめだということ、それと、例えば、陥没を見落としたりとか、気がつかなくて、小さい市町村なんかでもそうなんですけど、ポケットができたところに、気がつかずにバイクで走っていてこけたりしたときの損害賠償とか、そういうものを考えたときに、大きな事故になった場合はやっぱり数億円というお金が賠償責任としてそこに出てくるので、そのことまでを考えれば、やはり総合評価で技術量の高

いところに、入札のときの単なる金額の多寡ではなくて、やはりそういうところまでもしっかり考えたものでやっていただけたらありがたいと思いますので、よろしく願います。

馬場委員 素案の65ページで、中山間地域では地域と地域を結ぶネットワークコミュニティの形成を支える道づくりを推進しますというところがございしますが、それぞれの地域で道が行きどまりになっていて、かなり孤立をする集落がかなりあるのかなというふうに思います。もちろん東九州自動車道、それから、中津日田道路とか、中九州横断道路とか、とても大事な道なんですけれども、このネットワークコミュニティの道づくりという、中山間地で、今現状として中津のほうも豊前、それから耶馬溪線というのは途中でも切れていまして、なかなかあの地域がどこかで道が崩れればもう行き場がないんですね。そういう地域というのがどのくらいの実態があって、目標指数として＝は今まではなかった部分でしょうから、実態としてはどのくらいあってというのは把握されているのか、もしわかれば。

菖蒲道路保全課長 集落が孤立する道路といいますか、そういったところでは崖が崩れるところですね、そういったことによって集落の孤立の可能性がある場所というのが298カ所ございまして、昨年度末時点で対策が終わっているのがそのうちの17%に当たる52カ所というところですので、今後こういった対策を進めていきたいというふうに考えています。

馬場委員 確かにその道のり面が崩れる、その防災も必要だと思うんですけれども、もともともうそこまで行きどまりという集落というのは、県下ではどのくらいありますか。

菖蒲道路保全課長 3路線。

馬場委員 3路線。市道が多いんですか、わかりました。

戸高委員長 1点すいません。土砂災害警戒区域の指定を目標指標にしているんですが、今26年度で21.3%、36年度に100%目がけてやるというような状況の中で、これは指定後の、要するに住民への告知、広報であるとか、そういったものの対策であるとか、どういう状況で今考えられているのか、ちょっと教えてください。

後藤砂防課長 ことしの1月に土砂災害防止法が改正されまして、土砂災害警戒区域指定箇所については、基礎調査が終わったら結果を公表すると。要は、指定をしないと、これまでは公表していなかったんですが、やっぱり危ない地域の方に知っていただかないとやっぱり早期の避難につながらないと思うので、少なくとも調査後に結果を公表する。そして土砂災害防止法に基づいて指定の前に市町村長の意見を聞く。

ですから、調査結果を公表した後に通知をして市町村長の意見を聞くということで、基本的には地元の同意をとってから指定するということになります。

以上です。

戸高委員長 指定する直前に、市町村に一応指定をしますという了解を。（「意見を聞く」と言う者あり）意見を聞くということで、その上で指定をします。結果的に指定はするわけですね。

後藤砂防課長 これまでの実績からいきますと、うちのほうが調査を委託しまして、そしてまた、市町村から意見が上がってくるまでにおおむね半年から1年半ぐらいかかります。市町村のほうはやっぱり意見を言うに当たっては、地元の意見を聞いたり調査にかかった

上で意見を出しますので、それくらいの期間になるかと思えます。それをもってこちらのほうは指定をしているという状況でございます。

戸高委員長 指定を受けたその後の対策ですね、これについてはその指定後から検討し、計画を立てるといふ形になるんですか。

後藤砂防課長 避難のほうは土砂災害防止法の中で警戒避難体制をとるということになりますので、市町村はそれを受けて、地域防災計画に指定した避難路やハザードマップの周知をしたりという緊急避難体制の整備というのが義務づけされています。

御手洗副委員長 ちょっと1点。重複するかと思うんですが、大規模災害において、県下各地がそんな大きな被害が出たときに、地元の業界ですね、地元の業界との取り決めというのはやはり言いましたように入札をしてどうのこうのというような、そういう場合じゃないというふうに思うんですね、災害時は。そういうときの取り決めとかいうのは、しっかりと各業界とできているんでしょうかね。

阿部建設政策課長 これも平成24年の北部九州豪雨災害のときもそうでしたけども、私どもと大分県建設業協会のほうと、まず部全体と建設業協会との包括的な災害時における支援等の協定をもう既に結んであります。そして、各地域、各支部ごとに土木事務所と個別の協定を結んでおりまして、そういった非常時に機動的に、そして事務所と円滑に災害の応急対応ができるような体制をとっております。

御手洗副委員長 瞬時に対応ができるという解釈ですか。

進土木建築部長 24年でもそうだったんですけど、例えば、豪雨があつて、水位が上がって、当然、水位が下がってからでないと動かせませんが、動いてすぐの対応というのは、事務所側とその協定に基づいて、どここの地点の流木をよけなさいというのを協会に対してお願いします。協会が事前にやるという形になります。それ以外に大規模な応急工事が必要だということになると、もう土木事務所とある特定の業者が随意契約をして、おたくやってくださいという、そういうことも可能になっていますので、要するに急ぐものについては随契で工事対応させることもできますし、簡易なものについては協会にお願いしてすぐ対応できると。いずれにしても、水位が下がればすぐに対応できる体制が組まれているというふうにご理解いただきたいと思います。

御手洗副委員長 県下の土木事務所から指示が出るわけなんですけれども、その土木事務所の責任者は所長ですが、地元で24時間いるというような解釈なんですか。ですから、要するに、大分から通勤とかじゃなくて、例えば、日田にも佐伯にも所長で瞬時に対応できる体制は整えているということではないんでしょうかね。

進土木建築部長 各事務所の所長は自宅から、居住箇所から30分以内で出勤できるというのを今、義務づけられております。例えば、大分市の居住、家がある者が中津の所長になれば、中津市に住むというのが義務づけられておりまして、特にこういう災害が、雨が降りそうだとか、警報が発令したとき、大きな災害のときは必ず事務所の所長が出勤いたします。どうかすると、部下よりも先に所長のほうが出るというケースが往々にして最近はあるということでございます。

戸高委員長 活力・発展もございますので、次に進みますけどよろしいですかね。（「はい」と言う者あり）それでは続けて、報告をお願いいたします。

阿部建設政策課長 では、活力分野を説明いたします。

資料 5、A 3 縦の大分県新長期総合計画、土木建築部関係一覧をごらんください。

政策の 4、人を呼び込み地域が輝くツーリズムの推進についてご説明します。

施策（2）おんせん県おおいたの地域磨きと観光産業の振興を掲げ、番号 30、ツーリズムを支援する道路整備や良好な景観形成に資する無電柱化の推進に取り組みます。具体的には九重“夢”大吊橋へのアクセス道路となる飯田高原中村線などの道路整備や、別府における美しい湯けむり景観の創出のため国道 500 号の無電柱化などを推進していきます。続きまして、発展分野を説明します。

政策の 3、県民スポーツの振興の中で、施策（1）県民スポーツの振興を掲げ、番号 31、県立スポーツ施設の整備・充実に取り組みます。具体的には、大分スポーツ公園に武道競技を中心としながら多目的に利用でき、全国規模の大会が開催できるアリーナを建設します。この施設は、2019 年ラグビーワールドカップにおいてメディアセンター、ホスピタリティ施設として利用できるよう、平成 31 年の完成を目指します。

次に政策の 4、まち・ひと・しごとを支える交通ネットワークの充実についてご説明します。

施策（1）人の流れ、物の流れの拠点づくりを掲げまして、番号 32、港湾とインターチェンジを結ぶアクセス道路の整備推進に取り組みます。

具体的には、津久見港と津久見インターチェンジを結ぶ国道 217 号平岩松崎バイパスの整備推進などがあげられます。

また、番号 33、RORO 船やコンテナ定期航路の路線数・便数の充実では、東九州自動車道の全線開通に伴って、今年 7 月には、海運会社が 大分港と 静岡県清水港を結ぶ新規 RORO 船航路開設の検討を表明しました。今後、高速道路網の整備に伴う集・出荷エリアの拡大や九州の東の玄関口としての地理的優位性をアピールしながら、海上物流輸送の新規就航や便数の拡大などを目標にポートセールスに努めます。

さらに⑥港湾の機能強化では、前述の海上物流輸送の便数等の拡大に対応するため、番号 35 の新たな需要に応じた岸壁や埠頭・駐車スペース等の整備推進に取り組み、具体的には臼杵港では新たなフェリーターミナルの整備をしております、早期の完成を目指します。

次に施策（2）広域交通ネットワークの整備推進を掲げ、番号 36、中九州横断道路や中津日田道路など地域高規格道路の整備推進や、番号 37、東九州自動車道、宇佐別府道路、大分空港道路の 4 車線化の推進に取り組みます。県内の東九州自動車道は開通したものの、暫定 2 車線の区間が多く残り、事故の際に緊急車両の追い越しができず警察の現場到着がおくれる事例も発生しており、走行の安全性や災害時の緊急輸送路としての機能確保もあわせて、信頼性の高い高速道路となるよう、4 車線化の実現を目指します。

また、中九州横断道路については朝地－竹田間が平成 30 年度開通予定となっておりますが、少しでも前倒しての供用や、竹田－阿蘇間の早期事業化を目指します。中津日田道路では、現在事業中である三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路及び日田山国道路の整備推進などに取り組みます。

次に施策（3）まちの魅力を高める交通ネットワークの構築の中で、①産業や生活を支える道づくりの推進を掲げ、番号 40、産業と地域の暮らしを支える道路整備の推進に取り組みます。具体的には、産業支援では、中津市のダイハツと豊後高田市の大分北部中核

工業団地を結ぶ中津高田線の整備など、また、ネットワークコミュニティ形成のための地域の暮らし支援では、大泊浜徳浦線や三重弥生線などの半島部や中山間地域における道路整備に取り組みます。

次に②快適な都市空間の形成の中の番号42、まちの骨格を形成し魅力を高める庄の原佐野線等都市計画道路の整備推進と、番号43、都市部の渋滞解消に向けた国道197号等の推進では、大分都市圏総合都市交通計画を踏まえ、庄の原佐野線の現在事業中の元町・下郡工区の整備や下郡工区の新規事業化、また、国道197号鶴崎拡幅や国道442号宗方拡幅などの整備推進に取り組みます。また番号44、安全で快適な歩行空間、自転車走行空間の確保では、中津市の外馬場錆矢堂線や日田市の銭淵大宮線などの街路整備に取り組みます。

次に発展分野の目標指標についてご説明いたします。

素案の158ページをお開きください。

まず、大分市中心部までおおむね60分で到達できる地域の割合を掲げています。高速道路や国道、県道などは、県民の暮らしを支え、地域経済の発展に欠かすことのできない重要な社会インフラです。加えて、災害時の緊急物資の輸送や救急医療を支えています。また、地方創生に向け道路整備のおくれは、地域の活力低下における人口減少や過疎化を引き起こす一因ともなり、通勤圏の拡大や地域間の交流連携などを図るため、この進捗を指標としています。

基準となる平成26年度の割合は73%で、これを平成31年度には76%、平成36年度には78%を目標としています。

次に素案の160ページをお開きください。

主要渋滞箇所対策を講じる箇所数を指標として掲げております。都市部の道路では、渋滞による大気汚染や、通勤時の混雑、経済的損失などを招いておりました。その軽減については喫緊の課題となっております。このことから、平成26年度を基準として、県内の主要渋滞箇所147カ所のうち、平成31年度までに21カ所を、平成36年度までに延べ30カ所に対して、渋滞対策を講じてまいります。

以上で活力・発展分野での土木建築部に関する施策等の説明を終わります。

戸高委員長 以上で報告を終わりました。

ただいまの報告についてご質疑のある方、挙手をお願いいたします。

木付委員 最初にですね、ツーリズムを支援する道路整備ということで、大分県が2カ所、日本風景街道、シーニックバイウェイに指定されていると思いますが、これは国道だけですよね。

鈴木道路建設課長 風景街道は従前2本だったんですけれども、現在4本になっております。昔あったのが、いわゆるやまなみハイウェイと別府湾岸・国東半島海べの道、もう1個新しくできたのが、福岡県のほうから伸びてくるほうが1つありまして、もう1個が佐伯の海岸部となっております。別府湾岸はほとんど国道ですけれども、それ以外は県管理道路のほうに入っています。

木付委員 国交省が指導して指定しておるとは思いますが、今、説明の中には、このシーニックバイウェイをいかに使うかというようなご説明がございませんでした。これは国交省からある程度補助金等はあるんですか。

鈴木道路建設課長 ツーリズムに寄与する道路整備ということについては、特にそのための補助等の制度があるわけではございません。ただ、現在、道路に対する補助制度は大半が交付金化されていて、交付金の政策目的として県の発展を支えるだとか、結構柔軟に使えると。あと純粋に観光に寄与するようなものとして国土政策局の交付金もございます。こういったようなものを使うことでシーニックバイウェイに該当する道路であれ、そうでない、もう少し現在の主要な観光地相互を結ぶような道路等の整備を進めていこうと考えているものでございます。

ただ、どういった道路を具体的に整備していくのかということについては、道路に関する長期計画を今後検討していく中で考えていきたいと思っております。

木付委員 せっかくシーニックバイウェイが指定されていますので、これをやっぱり冠に上げて、もっと活用というんですかね、宣伝したほうがいいんじゃないかと思ひまして、質問しました。

2番目は、東九州道宇佐別府道路、大分空港道路の4車線化に向けてでございます。東九州宇佐別府はNEXCO西日本の管轄でありまして、大分空港道路というのは県の管轄だと思います。宇佐東九州はお願いという立場ではありますが、空港道路は県が4車線化、ここで訴えればできるかと、そういう問題になると思うんですが、その可能性につきましてお願いします。

鈴木道路建設課長 ご指摘のとおり、東九州自動車道宇佐別府道路については要望していくという立場でございますが、大分空港道路の4車線化、これは大半が暫定2車線整備になっていて、全線を4車線にするとすると、200億円といったようなオーダーになるので、次期長計の期間では到底難しいと考えておりますけれども、現在やはり空港がもともと遠いという観点もあって、空港へのアクセスを改善してほしいという声は出ております。先日の県民会議の中でもそういったご指摘が出ております。そういった点から4車線区間を、追い越しができる区間をもう少しでも延長できないかと。どういったところを、幾らぐらいかければ、どのぐらい4車線区間が延長できるかといった検討を進めて、効率的な部分が見つけられないか、効率的な部分だけでもできないかといったようなことで、少しでもできればと考えているところでございます。

木付委員 朝夕、通勤道路みたいになっているんですよね、無料化になりまして。そして、空港バスの定時化とかそういうような問題があると思ひますが、この4車線化という文言を書けば、もう今課長が言われた追い越し車線の4車線化という意味でとられるでしょう。

鈴木道路建設課長 確かにこうやって見ると、全部できるのかということだと言われると、確かにそんな気もせんでもないですけど、私どもとしては少しでも4車線化を延ばすことができれば、目標とするところという理解で書いてございます。

木付委員 そう理解すればよいですね。（「はい」と言う者あり）

戸高委員長 ちょっとすいません、先ほどの関連で4車線化につきましては、今さっき言われましたように、NEXCO西日本に要望に行きまして、やはりNEXCO西日本が抱える2車線のところの900キロメートルについての、どこを優先してやるかということについての決定がやっぱり利用促進に尽きるということがありましたので、我々にとっても、やっぱり利用促進をどうやって図っていくかということをしつかりと考えて、早期4車線化に向けて、今後もしていかなきゃいかんというふうに思っているんですが、この

長計の中でそれはどうやって利用促進についても少しは項目を入れてもいいんじゃないかなど、公共バスとか、そういったものは利用促進等になっているんですが、そのお考えがあれば。また、土木建築部としての、この利用促進という観点は何か考えがあるのか、ちょっとお聞きします。

鈴木道路建設課長 これまで県民が利用すれば、こういうことが伸びていくんだという標語を掲げて大分県では高速道路の整備をというスタンスだったと理解しております。今後の4車線化に当たっては、1つ基準として1日の通行量が1万台というのが従前から言われている基準としてございます。

宇佐別府道路は1万台を少し超える程度、南側の東九州自動車道については臼杵までは大きく超えているという状態でありますので、従前の基準からすれば、4車線化のリストに載ってもいいのかなど、こう考えておりますので、そういう点を強く働きかけていきたいという点が1点。

あと、4車線化に向けては国のほうでも少し動きがございまして、従来、国土開発幹線自動車道建設会議という仕組みの中で4車線化を決めていくということだったんですけども、4車線化については国土開発幹線自動車道建設会議の決定を経ずに、弾力的にやっていくべきではないかという道路審議会の答申が先般出たところでありますので、少し国のほうでも柔軟に運用してもらえないかと期待をしているところであります。

一方で、利用の促進という観点では、高速道路の利便性を向上するために、スマートインターチェンジの整備を進めておまして、これはNEXC Oの事業と接続道路の事業主体のものでありますけれども、現在は別府湾サービスエリアをハーフで共用しているものをフル化するだとか、由布岳PAにスマートインターを設けるといった事業、こういった観点も利用促進につながるものではないかと考えております。

進土木建築部長 少し補足しますと、施策の中にRORO船という項目がございます。これは貨物の貨物部分だけを船で運んでくるということで、大分港と清水港を結ぶということで、20時間で海路、積み込み時間を入れて1日で往復するというものでございますけれども、こういった海からの貨物というのを充実させることによって、そういう交通量もどんどんふえていくし、さらに域内だけでなく、域外、北九州などから貨物が流れてくるということも呼び起こしますので、より広範に、道路だけではなくて航路とか、あるいは産業政策とか、いろいろ相まって交通量がふえていくと。いずれにしても、道路をつなぐということで新たに効果を発揮しますので、船会社もやっぱり清水のほうの道路も開通が、長野までの開通が近い。それから、こちら東九州自動車道が県内を貫通して、熊本方面も道路整備が進んでいるということを口頭で言うておりましたので、そういう道路整備を進めるということが呼び水になって、そういう貨物もふえてくるということでございますから、我々としても総合的に施策をやっていききたいというふうに思います。

志村委員 発展の4の(1)⑤ですね。大分を発着する物流ネットワークの充実の中で、港湾とインターチェンジとのアクセス、津久見の松崎線の話がされたんで意は通じるわけですけども、文言にすると、ちょっと不安なんです、大分というと、大分市だけのイメージなんで、大分県内の各拠点という意味でよろしいですかね、これは。

できれば、大分県内を発着する物流ネットワークの充実と書いていただくと、各港から全県下に通じるという意味になると思うので、そこは非常に大事なポイントだと思うんで

すが。

進土木建築部長 大分を発着するというのは、まさに委員おっしゃるとおりで、大分県全てというふうに我々認識をしているところです。ちょっとそこは書きぶり、少し考えてみたいと思います。

志村委員 ぜひお願いしたいと思います。それから、国交省に全員で参ったんですけども、そのストック効果というか、非常にこれが各地区で、実際は非常に利便性が高まっている、経済効果になっているんだけど、余りPRされていないので、道路をつくった効果が、何ていうんだろうか、価値が、認識が足りないというか、それはアピールするのが大事なことだという、これはおっしゃるとおりだと思っております。我々がまた行政もそれをやることは大事なことだというふうに思っていますね。

そのために、1つはやっぱり完成のイメージを工事現場に掲示をする、前から言っておりますけれども、これはやっぱり大事なことだと思うんですね。そこに完成イメージのイラスト、鳥瞰図も含めてですね、そういうのと、そこにできれば目標開通、あるいは開港等々の年度を書けばなおさらいいわけでありまして。そうすると、市民もよくわかる、県民もよくわかると思うんですが、まずはそのことの延長線上には、どうしてもやっぱり子供たちがこの地方創生の、生まれたこの地に将来も住みたいと思うような、例えば、新幹線が来るとか、そういうイメージもやっぱり植えるということも、このまち・ひと・しごと地方創生の大事なことだと思うんですね。

ちょっと長くなって申しわけないんですけども、リニアモーターは東京、名古屋はあと12年後ですよ。もう目の前ですよ。で、やっぱり、じゃ、九州来ないのかとなると、やっぱり、じゃ、大阪行こう、名古屋行こうというふうなことになりかねない。九州もいずれ東九州新幹線来るんだよと、ここのコメントも出ていますように、四国新幹線もちゃんと明記されてはどうかということも意見が載っておりますように、そういう子供に夢を与えるような項目を1つこの中に、発展の中に書くことが長計という意味の大事なところなんです。この2件のご提案したいと思います。いかがでしょうか。

進土木建築部長 最初のご提案の完成イメージの看板の掲示とか目標年度の記載は、まさにおっしゃるとおりだと私も思います。以前はこういうことをかなり積極的に取り組んでやったんですけど、最近やはりコスト縮減というのが先に来ていまして、少しでも節約という流れが来ていますけれども、やはり最近の建設業界の人手不足というようなこともあって、若手がなかなか入ってこないというふうに思いました。そういうイメージアップという意味では、こういうふうに取り組むということも大事かと思えます。それを業界としても取り組んでいただくために共同していく、建設業界と一緒に取り組むということは大事なかなというふうに、ちょっと我々、来年度予算に向けて少し考えてみたいと思います。

それから、夢を与えるというご指摘ございました。これもまさに同じように将来若い人に建設業界を担っていただくという意味で大切なことですので、長計にどこまで書くかというのは、なかなか難しいところがございますけれども、企画のセクション、企画振興部のセクションと第2国土軸とか、そういったところの課題とちょっとダブるところがございますので、そこが大きな政治的判断も必要などころがありますので、ちょっとここではなかなか方向性は申し上げられませんが、我々も若い世代に土木建築業界

の夢をつなげるような何か施策を考えるべきだというふうに思っております。

以上でございます。

志村委員 建設業界の子供たちという意味じゃなくて、今住んでいる、生まれてきた、ここで生まれた子供はここに住みたいとなるような、そういう大分になるんだというイメージを書いてほしいと、そういう意味です。

衛藤委員外議員 ネットワークコミュニティについてお伺いしたいんですけども、ページが4ページと65ページと66ページなんですけれども、まず、4ページの中に、時代の潮流のところの④、ここに集落機能を担うネットワークコミュニティの構築とあって、黒ボツの2番目に、国としては小さな拠点づくりという形で都市機能や居住機能を中心部に集めるコンパクトシティという方向性を打ち出していますと。それに対して、本県はそうじゃないと。明確に人やものを移動、集中させるのではなく、住みなれた地域に住み続けたいという形でもう、明確にコンパクトシティはノーとここで言っているように見れるんですけれども、私、これは決して批判しているわけじゃなくて、非常に心に響く思いでこれを聞いているんですけれども、一方で、今コンパクトシティという議論が出てくるのは、財政上の制約がある中で、財政を効率的に都市計画を行っていくという意味でコンパクトシティという考え方が出てきているんだと思います。それに対して、本県としてはそうじゃないと、ネットワークコミュニティでいくんだという、その中で、財政としてそれでも財政は問題ないんだという議論を説明しないと、この方向性というのは正当性を持たないんじゃないかなと思うんですけれども、その財政に考え方というのがどういう考え方を持たれているのかというのが1つ。本当は知事に何うのが正しいのかもしれないですけど。

2つ目が、このネットワークコミュニティの中で、まず自治体単位でいうと、最初は市町村になる、都市計画の分野でいくと最初は市町村になるかと思います。その市町村、次いで県が協力してやっていくという形になると思うんですけれども、ちょうど大分市のこの前の定例議会の中で、佐藤市長なんかはネットワーク型コンパクトシティみたいなことをおっしゃっているんですよ。何かこう、ネットワークコミュニティと合っているような、違っているようなところがあると思います。そういった意味で、市町村とのすり合わせ、都市計画上のすり合わせというのがどういうふうになっているのかというのを教えていただきたい。この財政上の考え方と市町村とのすり合わせ、この2点について教えていただけませんか。

阿部建設政策課長 コンパクトシティの問題と、ネットワークコミュニティの最初のほうの財政的なところ、ちょっと私ども答弁できるかわかりませんが、国の示しているコンパクトシティに関しましては、例えば、この中では、周辺地域とネットワークでつながり小さな拠点ということを書かれております。さまざま、いろんな拠点があって、その拠点の中のコンパクトというのはもちろん大事なことでしょうし、拠点、拠点としての整備、そして、それを結ぶという意味でのネットワークというものがここに示されているものと思っておりますし、他方でこの件でいいますところのネットワークコミュニティ、地域に住みなれた方は住んでいきたいということについても、その拠点の単位の捉え方だとは思っております。そういう意味で、これが政策として相対峙するようなものという認識ではなくて、やはり地域地域、その都市の大きさによって、当然このネットワークのあり

方というのは違うと思うし、そういったことで対応していくものと思っております。

湯地都市計画課長 国の言うコンパクトシティというのは、やはり人口減少の中で今まで拡大をし続けてきていたような都市計画じゃなくて、やはり（聴取不能）中心部に集まっていただいて、拠点間をネットワークで結ぶという、または高速道路と結ぶというような、そういう考えに基づいて推進していくんだと思いますけれども、大分市は比較的その視点に当てはまる部分があるかと思えますけれども、県内のそれ以外の市町村につきましてはなかなか難しいという考え方に基づいて町づくりを進めているところであります。

その思いが言われている中で、県としてはネットワークコミュニティという（聴取不能）。市町村と話をする中では、なかなかコンパクトシティ（聴取不能）立地適正化計画なるものをつくってくださいといったようなお話になりますが、なかなか取り組みが進んでいないという状況でございます。

衛藤委員外議員 2番目のところ、市町村とのところなんですけれども、都市計画の分野で市町村との連絡体制とか連携体制とかというのは、どういう形で、この大きな方向性とかもあるんですけれども、それも含めて、その流れの中でどういうお話をされていたり、体制でやられたりするんですか。

湯地都市計画課長 具体的といいますか、まだコンパクトシティに向けては、なかなか話が進んでいないというような状況を先ほどお話をさせていただきましたけれども、市町村の都市において、都市計画マスタープランというものを策定しております。というのは、エリアごとに都市計画マスタープランというのをつくっておりますけれども、最近ではおおむね10年ぐらいで見直しをかけていくようなところでございますので、現在は毎年基礎調査というのを県のほうで実施していますので、（聴取不能）とか、そういうものを把握しながら、市町村とお話をするような機会等も設けておりますので、そういうところと一緒にあって、毎年協議はさせていただいています。

衛藤委員外議員 ネットワークコミュニティという考え方が市町村のほうにはちゃんと伝わっているんでしょうか。県はこういう考え方でやっていると、これから都市計画ネットワークコミュニティという考え方で進めていきますというのはきちんと伝わっているという理解でよろしいんでしょうか。

湯地都市計画課長 地域にはそういうお話を説明していますので、伝わっているという理解でございます。

戸高委員長 それでは、時間も来ましたので、ほかにご質疑もないようですので、これで終わりたいと思いますが、まとめてこのほかございませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

戸高委員長 別がないようでありますので、以上で土木建築委員会を終了させていただきます。執行部及び委員外議員の皆さん、ありがとうございました。

〔土木建築部、委員外議員退室〕

戸高委員長 県外所管事務調査に続いて委員会と、大変お疲れさまでございました。

議会でのご意見を聞くということで、建設業協会から要望書提出とあわせて意見交換会の希望が来ておりますので、事務局から資料を配付させます。

〔事務局資料配付〕

〔協議〕

戸高委員長 では次の委員会は10月1日の10時からということで、いいですか。

〔「はい」と言う者あり〕

戸高委員長 また変更がありましたら相談させていただきます。

以上で委員会を終わります。