

委員会会議録

質問文書

開催別 委員会別 議員別 検索用

平成25年9月定例会建設委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 鈴木 智 議員
質疑・質問日： 2013/10/09
会派名： 民主党・ふじのくに県議団

○鈴木(智)委員

民主党ふじのくに県議団の鈴木智でございます。午前11時半からということで、一問一答方式で質問させていただきます。よろしくお願いいたします。順番は、一応この説明資料に沿った形でやっていきますので、よろしくお願いいたします。

まず初めに、先ほども議論がございました中央新幹線に関して、説明資料では20ページ、21ページに書いてありますが、1点お尋ねしたいと思います。

これは既に知事が国土交通大臣にも要請しておりますとおり、このたび2020年に東京オリンピックが開催されると。私はそれを非常にいい機会だと思いますから、知事が既に大臣にお願いして、大臣も本格的に検討するとおっしゃっているようでございます。空港新駅の設置は、これまではどちらかというトリアの開通に合わせてということでしたが——それは2027年であります——御案内のとおり、オリンピックの際に間に合えば、知事もおっしゃっていますが、例えばオリンピックの需要に応えるために羽田空港に滑走路をつくるとなると何千億円というお金がかかるわけですが、空港新駅であれば数百億円で済むということもございませう。

あと、これも知事がおっしゃっていましたが、これも防災対策です。例えば富士山が万が一噴火した場合、当然噴煙は基本的には西から東に流れると。そうなると成田空港、羽田空港が使えないという話になり得るわけですね。そういった場合に静岡

空港、しかもそこに新幹線の駅があれば、来ていただいてもさばけるということになります。あとはもちろん南海トラフ地震、また東海地震のことも言われておりますが、同時に、首都直下型地震——いわゆる関東大震災みたいなものですが——起きる可能性もあると言われております。羽田空港が万全な体制をしいていると思っておりますが、万が一この地震によって使えなくなった場合でも当然、関東大震災あるいは首都直下型地震であれば、静岡空港はなおさら普通に使える可能性が高いわけです。そういった場合、いわゆる首都機能のバックアップという意味でも重要だと思っておりますので、ぜひとも私も2020年までに開設していただきたいと思うんですが、それに向けて交通基盤部としてはどのような取り組みを行うのか。

特に危惧するのは、2020年までにできた場合はまだリニアは通っていないわけですから、新駅ができて、「ひかり」なり「こだま」がとまるとなると、その影響を特に受けるのが掛川駅でございます。御案内のとおり、掛川駅というのは地元の方の寄附や負担を経てできた駅でございますので、当然空港新駅の実現に向けていくためには、もちろん静岡空港周辺の市町の意見も取り入れる必要がありますが、もしかすると逆に負の影響を受けるかもしれない掛川駅周辺の掛川市、袋井市、磐田市といったところとも一致団結して、静岡県全体で県と市町が一体となって取り組んでいく必要があると思っております。

2020年の静岡空港新駅実現に向けた取り組み、特に市町との連携、特に掛川駅周辺について具体的な考えがあれば教えてください。お願いします。

○内山政策監

県といたしましては、まずはさまざまな動きの中で状況変化があり得ることから、事務方といたしましては中央新幹線の建設に対し、JR東海と良好な関係を保ちつつ働きかけをしていきます。JR東海の理解を得ることがまず第一と考えておるところでございます。そういった意味からも、委員御指摘のように地元市町や住民との合意形成を図っていくことも必要だと思っておりますので、国の協力も得ながら早期設置に向け取り組んでまいりたいと考えております。

○鈴木(智)委員

具体的に市町との連携というのはいかがでしょうか。

○内山政策監

今後国への必要な働きかけの中で、地元市町とも協力関係を得るような努力をしていきたいということでございます。

○鈴木(智)委員

当たり前と言えば当たり前の話なんです、私が申し上げたいのは、やはり知事とか交通基盤部だけではなく静岡県各市町全体で、しかも同じ方向に向かっていただくことが当然国を動かし、あるいはJR東海さんを動かすことにつながるものだから、そこはぜひお願いしたいと思います。ある自治体は賛成だけれども、ある自治体は反対というようなことがないように。もし反対意見が今の時点であるようであれば、それを何とか解消する方向でやっていただきたいと思います。それは要望ということで、よろしく願いいたします。

次に、説明資料22、23ページの建設業審議会について特にお尋ねしたいと思います。

まず済みません、これは私が不勉強で申しわけないんですが、この審議会の目的、開催頻度、メンバーについて御説明をください。お願いします。

○望月建設業課長

建設業審議会の目的でございますが、知事の諮問に応じ建設業の改善に関する重要事項を調査審議するというのがこの審議会の目的でございます。

審議会の委員についてでございますが、静岡県建設業審議会条例で20名以内ということで、その構成につきましては学識経験者、建設工事の需要者、建設業者、関係官庁職員と規定されてございます。

○鈴木(智)委員

先ほど小長井委員からも、行政書士会をもっと活用すべきじゃないかという趣旨の質問があったかと思いますが、私も全く同感でございます。先ほども話がございました行政書士さんは、いわゆる行政のプロでありますし、いろいろな手続において建設業の方々と頻りにやりとりする意味では、行政側のことも建設業界側のこともわかっている。特に入札ですとか、いろいろな申請についても複雑な部分が多々あるかと思えます。そういった意味で、この審議会にぜひ両方の立場がわかる行政書士会の方にも入っていただくことが審議会の活性化につながると思うんですが、いかがでしょうか。

○望月建設業課長

先ほど答弁漏れがございました。済みませんでした。開催の頻度とか回数でござ

います。

平成23年から24年度の状況でございます。平成23年は5回開催しております。平成23年11月4日に知事に答申を行ったものでございます。その後、この答申の内容につきまして進捗状況をフォローアップするという作業を行っております。おおむね年2回の開催で現在に至っております。

建設業審議会への行政書士会の行政書士の登用という御質問でございます。

先ほど言いましたように、建設業審議会の委員につきましては、建設工事の需要者及び建設業者などでありまして、行政書士会はいずれの要件にも該当しないと思われまことから、委員として選任することは難しいものと考えております。

行政書士会とは毎年建設業課が意見交換を実施しておりまして、その場において中小零細建設業者からの御意見や、行政書士会がっております豊かな実務経験などを踏まえた御意見を頂戴しております。以上でございます。

○鈴木(智)委員

一言で言えば、行政書士会は資格がないということだと思っておりますが、このメンバーは学識経験者ということで、いわゆる大学の教授だけじゃなくて弁護士、公認会計士の方も入っていらっしゃいますよね。そういう意味では、現場の手續に精通した行政書士会の方も十分に学識経験者と言えらると思っておりますが、そうじゃないという理由は何でしょうか。

○望月建設業課長

公認会計士が学識経験者ということで審議会に参加していて、行政書士も手續に精通しているということで学識経験者に該当しないかということでございます。

公認会計士につきましては専門分野においてこの建設業に精通しているということです。行政書士の皆様につきましては手續を代行していて、業として手續について精通する中で業界の方の声をお聞きしているということで、間接的に建設業界について知る立場にあるということで、条例に規定する委員の分類の中に含めるのはなかなか難しいのではないかと考えております。

○鈴木(智)委員

今の話を行政書士の方が聞いたらどう思われるのかとふと思ってしまうんですが、先ほど小長井委員もおっしゃっていましたように、既に県と委託契約で経営事項審査等々の事前審査をやられているわけです。これというのは恐らく、記述が合ってい

る、間違っているだけであれば、それなりに中身がわかっていないと多分審査はできないと思うんです。もちろん行政書士も範囲が広いですから、いろいろな専門分野の方がいらっしゃいます。ということは、当然こういう建築関係に精通した方もいらっしゃるはずですので、今言った話はちょっと当たらないと思うんですけれども、その点はいかがでしょうか。公認会計士だっていろいろな会計をやられている方がいらっしゃるわけですし、弁護士さんだってそうですよね。人権に詳しい人などさまざまいらっしゃるわけですから、そこはそうは言えないと思うんですけれども、もう一度御答弁をお願いします。

○望月建設業課長

行政書士会の方々からは、行政書士として手続を代行する中でさまざまな意見を聞いて、その実務経験を踏まえて建設業界に精通しているというお話や、そういう声も聞いております。

そのことを踏まえた上で委員が学識経験者の中に入るのではないかとということでございますが、既に業界の団体として、建設業協会あるいは建設産業団体連合会といった直接の建設関係団体からも委員を選任しております。そのこととのバランスも考えますと、手続のことを通じて業界に精通するという方々を委員の中に含めるというのは、今のところ適当ではないと考えております。以上でございます。

○鈴木(智)委員

今いただいた見解を行政書士の方にお伝えして、本当にそうなのかということを確認したいと思えます。ただ、この審議会に限らないんですけれども、大体こういう委員会とか審議会はだんだんメンバーの枠が固定化してしまって、いつも似たような人が委員になるケースもあると。そうするとやはり、議論を毎年やっても似たようなものに偏ってしまうおそれが一般的にあると思えます。しかも学識経験者は今7名ですが、条例では全部で20名以内ということもありますし、学識経験者も細かい定義があるわけじゃないと思えますので、そこはもう一度御検討くださいますようお願いして、次の質問に移りたいと思えます。

次は、説明資料の28、29ページでございます県道豊田竜洋線の県有地不法占有に係る問題についてです。9月25日に出していただきました報告書に基づいて質問したいと思えますのでよろしくをお願いします。

まずそもそも論なんですけど、この28、29ページのタイトルにこうありますね。繰り返しになってしまいますけれども、県道豊田竜洋線の県有地不法占有に係る附帯決

議への対応と。しかもこれは部長が書かれている初めの概要のところ、2月県議会においてこういった附帯決議があり、それを受けてとあるんですけれども、若干私は違和感を覚えるんです。というのは、この書き方を見ますと、附帯決議が出たから調査をして、それに基づいてこれから任意の拠出をお願いするというように聞こえてしまうんですが、これというのは本来附帯決議がなくてもやるべき調査であり対応だと思えます。ただこういった書き方をしていると、どうも附帯決議がなかったらこの調査をやらなかったのかなということになりかねないんですけれども、その辺のところの、なぜこのようなタイトルになっているのか御見解をお願いします。

○鈴木総務監

委員御指摘のとおり、今回、多額の国庫返還金が生じるということで、大変大きなことでございます。附帯決議がなくても、我々として十分調査をして再発防止に努めるというのは当然のことでございます。

タイトルにつきましては議会から附帯決議をいただき、そのことについても重く受けとめるということで、附帯決議への対応というようなことも記載しているところでございます。

○鈴木(智)委員

これはこの後の議論にもつながる話なんですけど、なぜこんなことを言っているかと言うと、このタイトルを見ていると、どうも附帯決議に言われたことさえやればいように聞こえてしまうんです。これまでもいろいろな不祥事がありますが、附帯決議をつけるというのはそうしょっちゅうあるわけではないです。しかも緊急に議会で附帯決議をしたということは、それだけ大変重い問題だからこそ決議をしたわけです。

決議に言われたことだけをやればいいわけではなくて、私自身としては、決議で言われたことをやるのは最低条件で、当然それ以上のことをやってしかるべきだと思うんですが、その辺についていかがでしょうか。

○鈴木総務監

まさしく御指摘のとおりだと思います。附帯決議では3点に分かれて御指摘されておりますので、附帯決議にあることだけではなくて、我々としてこういうことを二度と起こさないということを細かくチェックして、検討していく必要があると思っております。以上でございます。

○鈴木(智)委員

この報告書には細かな再発防止策がございます。いろいろありますから、これを一々やっていたら時間がなくなってしまうんですが、基本的な考え方としての流れというのは、やはり実際これをやられた担当者の方、あるいは袋井土木事務所の方、あるいは本庁の職員の方が、簡単に言えばコンプライアンスに対する意識が低かったから、これからそれを高めていくよというのが中心です。もちろん事務所と本庁との連携が悪かったことによる連携強化もあります。しかも担当者は年度末までに撤去されるだろうと見込んで、若干違法なことをやってしまったわけですが、最初から撤去されないことをわかってやったわけじゃないですよ。ですから、もちろん過失があるわけですが、重大な過失かどうかはわかりませんが、少なくとも撤去される可能性がなくてやったわけじゃないということだと思います。

とにかく私が言いたいのは、どんなに法令遵守の勉強をしていただいても、やはり人間ですから何かあってうっかりミスがあると思います。まず人間がミスをするものだという前提でやっていく必要があると思います。ですから、1点御提案したいんですが、これは袋井土木事務所ですと情報がとまっていて、若干本庁の一部の担当には話は行っていたと思うんですが、その工事の状況を本庁が細かく把握していなかったことが問題だと思います。

いわゆる工事台帳と言いますか、これは後で議論するアセットマネジメントにもつながる話なんですけど、その工事の状況については今完全に書類だけなんです。その点、確認させてください。

○石塚道路整備課長

書類のほかに年数回、事業進捗のヒアリングなどで情報交換をしているのが現在の状況でございます。以上でございます。

○鈴木(智)委員

これは提案なんですけれども、電子化して、データベース化すればいかがでしょうか。もちろんデータであれば本庁の方も逐次見られるようになりますし、今回は平成16年から8年間ぐらい問題が置き去りにされているわけなんですけれども、例えば電子データ化することによって、予定どおりに進んでいないものについては自動的にアラームじゃないですけど、これは問題だよというようなものがぱぱっと電子的に出るような仕組みができてくればと思います。たとえ袋井土木事務所の所長等々、担当から本庁に報告なり相談がなくても、本庁で具体的にチェックができる仕組みができるのかなと思います。後ほど議論しますが、こういったものはやはりアセットマネジメントにも当然つながることだと思うんですけれども、そういった工事台帳等々

の電子化についてはいかがでしょうか。

○石塚道路整備課長

工事台帳自体の電子化は既にされております。しかしながら、工期自体の状況が載っているような台帳でございますので、さらにヒアリングによる進捗管理等の別の手段が必要ではないかと考えてございます。今回の案件を受けまして、私どもではヒアリングの中で土木事務所との情報の共有化をワンステップ進めたいという手段を考えてございます。今後はそれらにのっとりまして、土木事務所と本庁の情報の共有がされるよう努めてまいりたいと考えております。

○鈴木(智)委員

私も電子化して現場に行くのはやめろと言うつもりは全くありません。我々政治家もそうですが、やはり現場主義で何事もやっていただくのは当然重要だと思います。案件が非常に多いですし、現場とやりとりできる職員の数も恐らく限られていると思いますので、現場に行って全部がわかるわけじゃないですよ。JR北海道だって、これまでちゃんと国土交通省が監査していたにもかかわらず、やっぱり細かいところはどうしても見落としてしまうわけです。

ヒアリングとあわせてどこまでできるのか技術的なところはわかりませんが、工期や進捗状況みたいなものが簡単にデータ化され、しかも袋井土木事務所だけではなくて本庁も情報共有するような一元データベースみたいなものができれば、チェックもできるし、いわゆるライフサイクルコストみたいなものも把握できるようになるのかなと思います。

確認ですが、今の意見に対する見解と、あと今の電子データは本庁と共有されているということによろしいのでしょうか。

○石塚道路整備課長

電子化されている工事台帳については、本庁のほうでも確認はある程度できるようになってございます。膨大な量がございまして、説明等が得られないと本庁のほうで判断をするのがなかなか難しいかと存じます。以上でございます。

○鈴木(智)委員

今回もそうですけれども、結局説明がないとわからないのでは、本人が意図的に隠す場合もあります。ただ今回の場合は、引き継ぎの中で違法性というか問題意識がだんだん薄らいでいって、あえて報告する必要はないだろうという判断があったの

かなと思います。今の電子データがどうなっているのかわかりませんが、進捗状況がおくれているのであれば、それが自動的にわかるようなものをヒアリングと組み合わせれば、担当から報告がなかったから問題がずっと置きっぱなしになりましたということは多分なくなってくるんだらうと思いますけれども、もう一度お願いします。

○村松道路局長

今、委員から御指摘がありました電子データ化につきましては、もう一度この問題が起きたケースを捉えて、電子データ化した場合にうまく防げたかどうかということも検討していきたいと思います。我々のほうでは、電子データ化というよりも本庁と事務所、本庁の中でも公共用地課と道路整備課とがあるわけですが、そこでお互いに共通の認識を持っていなかったということも大きな原因であったわけです。打ち合わせメモにつきましてもお互いが同じ仕様のものを使うとか、やや細かいことも報告書の中でうたっておりまして、そのようなことをしっかりやっていきたいと思っております。以上でございます。

○鈴木(智)委員

こういった問題が起きると、どうしてもいわゆる公務員バッシングみたいなものが起こりがちなんですが、我々も皆様方が必死にやっているのは重々承知しております。ただ、先ほども申し上げましたとおり、逆に仕事が多いがために、ついうっかりということが、当然と言ってはおかしいですけども、どこかのタイミングで出てくる可能性は十分あるわけです。問題が起きても、すぐ探知と言いますか、間違いをしてもすぐにその間違いを訂正できるような仕組みを御検討していただくということですから、早急につくり上げていただきたいと思います。

同じ県道豊田竜洋線の話なんですけれども、きのうも藤田委員からいろいろ御指摘がありました。その答弁によりますと、特に任意で拠出をお願いするということですが、目標額は設定しないと。11月中に寄附を募るということなんです。まず、そもそもこれは現職の交通基盤部の方だけではないですよ。退職者あるいは昔交通基盤部にいて今はほかの部署にいる方も対象になるのかなと思います。まず対象職員は何名ぐらいいらっしゃるのか。

それと、11月になってから拠出をお願いするんですけれども、例えば各課に募金箱みたいなものを置いてやるのかどうか、あるいは対象者のところに一人一人職員が行ってお願いしますと言うのか、あるいは文書だけ送るのかとか、その方式につ

いて確認したいと思います。

あと、任意とはいえ、幹部の方はある程度の金額の基準を設定するのかどうか、そして率先して拠出するつもりなのかどうかお尋ねしたいと思います。

○鈴木総務監

御質問の3点にお答えいたします。

まず、拠出金の募集の具体的な手法等については、これから具体的に詰めていくという段階でございます。

また、対象職員としましては、まず現在交通基盤部の現職でいる職員。これは派遣職員も含まれますけれども大体1,300人ぐらいおります。それからOB——退職職員ですけれども、これらをどこまで含めるかということでございますけれども、我々のところで把握しているOB会等では大体500人ぐらいの規模だろうと思っています。その他どういったところまでこの話を呼びかけていくかにつきましては、今後具体的に詰めてまいりたいと思っております。

それから、募集の方法ですけれども、これにつきましてはまだ詰めている段階ということでございます。ただ職員からの拠出を待っているということではなかなか集まりませんので、基本的には今回の趣旨などを記載し、また拠出をお願いする文書を添えるなどして個々の職員のところ呼びかけていきたいと考えております。特に関与した職員につきましては、文書をただ送るということではなくて個別に拠出を求めるような働きかけをしていくことも考えてまいりたいと思っております。

それから、金額を示すかということでございますけれども、基本的には任意の拠出金ということでございますので、一律に基準を設けていくということはかなり難しいと思っております。けれども一方で、拠出する職員のほうでも大体どれぐらいなのか迷うこともあるかと思っておりますので、何らかの目安といったものを設定するかどうかにつきましては今後検討してまいりたいと思います。

○早川委員長

ここでしばらく休憩いたします。

再開は13時15分いたします。

(休 憩)

それでは、休憩前に引き続いて、委員会を再開いたします。

質疑等を継続します。

では、発言願います。

○鈴木(智)委員

午前中に引き続き、県道豊田竜洋線の問題について確認したいと思います。

午前中の答弁で、対象者の数ということで現職の方が1,300名、退職者が500名いるということなのですが、これはいろいろな定義があると思うんです。退職時に交通基盤部に在籍されていた方、あるいは退職時は交通基盤部ではなかったけれども、例えば平成16年以降に何年か在籍したけれども退職時にはほかの部だった方、あるいは今でもまだ在職はされているけれども、平成16年以降交通基盤部——当時は交通基盤部じゃなかったわけですよ、ほかの部だったと思うんですが——そこにいて今は交通基盤部にいない方、そういう方は今は対象者じゃないでしょうけれども、今いる方よりも定義によっては随分広がると思うんですけれども、まずこの500人の退職者の方の定義です。

あと、退職はしていないけれども、以前何らかの形で交通基盤部あるいは交通基盤部の前の部に所属していた方というのはどうなんでしょうか。その点、確認したいと思います。

○鈴木総務監

先ほど申しましたのは交通基盤部、元建設部ですけれども、在籍していた方で基本的には管理職の方たちの数でございます。冒頭申しましたように、これから募集手法等は具体的に詰めていく段階ですので、退職者につきましてもどういう範囲で声をかけていくかということにつきましては、改めて検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

○鈴木(智)委員

先ほどこの問題の冒頭でも申し上げましたし、当然御認識されていると思いますが、あくまでも今回の対応というのは附帯決議があったからではなくて、やはり事の重大性を重んじて納税者の方に責任をしっかりと、あるいは責任について説明するために今回いろいろ対策をされていて、そうすべきであると思います。私も明快な答えがあるわけではありませんが、やはりこれはかなり慎重にやっていかないといけないと思っています。

昨日、藤田委員がおっしゃったとおり、いわゆる被害額に対して全額払えば、それはもうすっきりするわけですけれども、それもなかなか金額的にも難しい部分もある

と思いますし、やはり定義がありますからなかなかそう簡単にはいかないんだろうと思うんです。ただ逆に、このまま目標というものがなくて、完全に任意でやりました、その結果幾ら集まりましたという方向でされると思うんですが、それが報道された場合に、納税者の方が納得できるのか。どのように納税者の方を納得させていくのかということを考えていかないといけないと思っています。

そこを含めた上で、これから対象者の範囲、あるいは今のところ拠出金の目標を設定するつもりはないということなんですが、私はしっかり説明できる何らかの基準に基づいた目標設定みたいなものが必要だと思いますし、逆に言えば、金額が集まったときにこういう事情でこれだけ集めましたと言えるようにするべきだと思います。

幾つか参考になる部分をいろいろこれから議論したいんですが、これはやはりほかにこういった前例はないということによろしいんですか。

○鈴木総務監

職員から拠出を求めた前例ということでしょうか。それとも、用地の関係で同じような前例ということでしょうか。

○鈴木(智)委員

前例というのは、他県とか他の市町を見て、全く同じというのはなかなかないんでしょうけれども、ある特定の方が何か違法行為的なことをやって、それがなかなか報告されない結果、問題が広がってしまったと。それに対して、やはり全額税負担というわけにはいかないから、今回のように任意の拠出の負担をお願いしたという例がほかにあるのかどうか確認させてください。

○鈴木総務監

本県におきましては、過去に事務所運営費というものがございまして、そのときにはやはり用途不明金につきまして退職者の協力も得て返納したというケースがございまして。以上でございまして。

○鈴木(智)委員

そのときに、不正と言われた金額の全額を負担したのかどうか、記憶が曖昧なものですから確認させてください。

○鈴木総務監

そのときは使途不明金が4071万8000円ほどに対して、結果的には7143万6000円の協力金が集まったということでございます。以上でございます。

○鈴木(智)委員

わかりました。それが参考になるのかどうかわかりませんが、今回のこの事象といえますか、事件としたら大げさですが、次にいろいろ確認したいと思います。

まず、基準となりそうな数字が幾つかあろうかと思っています。例えば報告書の31ページに、損害賠償責任の認定ということで、かかわっていた職員A、Bの方、これは時効で実際には責任をとることができないよということですけども、ここで言う運用益というのは、この前のページにある(C)の部分の、違法な支出をせず、県がこれを保有していれば得られていたであろう金額133万2353円のことでもいいのかどうか確認させてください。

○鈴木総務監

運用益等というのは先ほど御指摘いただいた133万2353円のことでございます。以上でございます。

○鈴木(智)委員

時効になったので、そのお二方には請求ができませんが、今回は一応被害額ということで、それを何とか任意で拠出しようということですね。

あともう1つ、被害とは言えないのかもしれないんですが、これもある種、特に納税者にとっては被害的なものかなと思っているのが、3ページと15ページにございます平成22年10月に行った暫定歩道及び標識設置工事の1800万円です。

これはたしか国庫が半分入っているということになってはいますが、これというのはもともと必要なかった工事ですよ。確認してください。

○石塚道路整備課長

今回の事案がなければというか、順調に明け渡しがされていれば必要はなかったかという点におきましては、そのとおりでございます。

○鈴木(智)委員

また確認ですが、これはあくまでも暫定ということですから、無事裁判に勝ちまして明け渡しがされた場合、これまでの予定どおり工事をするということだと思っております。

これは暫定ですから当然撤去すると思うんですが、この撤去の費用というのはどれぐらいかかるものなんでしょうか。

○石塚道路整備課長

撤去費用ということでは試算はしておりませんが、将来完成形の歩道にする際には現在ある材料等を流用しまして、そういうものについては540万円ほど流用可能だと考えてございます。

○鈴木(智)委員

その流用という意味は、1800万円から500万円引いた1300万円は、そこに標識などの撤去費用が試算されてないと思うんですが、それプラス撤去費用が若干かかるということよろしいでしょうか。

○石塚道路整備課長

工事費について少し補足いたしますと、報告書に1800万円という形で載っているかと存じます。そのうち暫定歩道工事に使ったものが1300万円ほどでございます。残りの500万円ほどが標識設置工事になってございます。

標識設置工事につきましては当該区間以外のところ、全部の交差点等に設けたものですので、取り壊し等の必要性はありません。将来的にも使えるものということでございます。1300万円のうち実質的に手戻りになる分というのが、先ほど言いました540万円余りを除きますと、760万円ほどとなっております。以上でございます。

○鈴木(智)委員

少なくともやはり数百万円か、撤去費も含めた100何万円については、損害かどうかわかりませんが、必要のない経費が使われるということだと思います。

あともう1点確認したいのは、これは当然裁判が無事終われば、従来の予定どおりの工事をされると思うんですが、その際これはできないと思うんですけれども、前に1回返した国庫補助金をまたもらって工事するという事は可能なんでしょうか。

○石塚道路整備課長

まず1点目の損害に当たるのではないかとということに対してお答えいたします。

平成22年に歩道設置工事をいたしまして、明け渡しはまだされていない。数年間、交通安全に寄与して役に立っているという点もございますので、一概に全額使えなかったものとは考えてはございません。

次に、将来明け渡しがされた後の歩道工事でございます。

これにつきましては、現在歩道交付金自体が、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律の第17条で交付決定を取り消されてございます。こうしたことを重く受けとめますと、この該当する土地に関しまして新たに交付金を申請することは、国土交通省に対する信義に反するのではないかと考えられます。また、今後その他の交付金等をもっていく関係上、国との関係を潤滑にしたいという点からも補助金、交付金を申請すること自体は困難だと考えてございます。

○鈴木(智)委員

ということになりますと、損害ではない部分も当然あると思うんですが、ただ納税者からしてみれば当初使わなくてもいい予算をかけて暫定の道路をつくり、またうまくいっていれば国の補助金をもらってできたものが、国の補助金なしで県単独でやるということですから、そこにまた5000万円、6000万円の余計な経費がかかるということになりますよね。ですから、どれがいいのかというのは私も正直わかりませんから、そこはぜひ弁護士の方等々、あるいはリスクマネジメントとか損害賠償の専門家に尋ねていただきたいと思います。先ほど言った損害ではないかもしれませんが、繰り返しになりますが、納税者から見れば余計な経費がまた投入されるわけですから、その負担についてどう考えるのか等も含めて判断していただきたい。最終的にはちゃんと説明できる何らかの基準を設けていかないと、これだけ集まりました、それに対して、えっそれだけなのという反応が出てくるおそれがあるものですから、そこはぜひしっかりと検討していただきたい。繰り返しになりますが、ちゃんと何らかの基準を設けた目標値、そこは御検討をお願いしたいと思います。

最後に、地震・津波対策アクションプログラムと社会資本長寿命化の推進について、あわせて確認をしたいと思います。

これは前回のときも議論させていただいたんですが、河川企画課長のほうから4200億円、交通基盤部に関しては3700億円——これは国の補助も入った額でございますが——これについては、例えば津波対策ですと全部で4000億円かかるのに対してそれは無理だから半分だということなんですが、半分だったら何とかやるよ、何とかできるよという根拠をもう一度お聞かせください。

○杉保河川企画課長

今の御質問にお答え申し上げます。

10年間でどのくらいやれるかということだと思いますけれども、レベルワンの津波に対して必要な施設の総量としては4000億円です。その中で10年間でやれる範囲を設定したわけですが、1つは県民に対して県がこれだけやって安全・安心に対して理解をいただける数字がどこにあるかという観点から検討いたしました。半分の額でレベルワンの津波に対して約8割の被害軽減ができるということをお示しすることで、県民の方が安心に対して御理解いただけるということが1つです。

それから、経費的には年間約200億円かかるということで大変な額になりますけれども、現在の津波に対する投資額あるいは今後の財源等を踏まえまして200億円であれば何とかなるということで、10年間で合計2000億円ということで計上しております。

○鈴木(智)委員

何とかなるというのはどうも精神論にしか聞こえないものですから、私も今回改めて聞きたいと思います。実際、今回の代表質問、一般質問でも財源は大丈夫なのかという趣旨の質問があったかと思います。川勝知事も我が会派の田口議員の質問に対して、むしろ前回の危機宣言に比べればもっと危機的な状況にあるという話の中で、本当に大丈夫なのかなと思います。ただあくまでも津波対策については2000億円という部分もあります。当然交通基盤部でしたらそれだけじゃないですよ。道路もある、橋もある、港湾もある。さまざまなものと一緒にやっていかないといけないわけですから、当然津波対策ができてほかができなければしょうがないのかなと思うんですけれども、交通基盤部全体の見通しとして、10年間大丈夫なのかというのは何か具体的な数字があるんでしょうか。

○大場経理監

例えば交通基盤部の平成25年度当初予算で言いますと、今委員がおっしゃったように、1600億円程度の予算で津波対策以外の事業もさまざま行っているところでございます。例えば道路の新設、改良、維持管理、維持修繕、災害復旧、直轄負担金などさまざまな経費を1600億円で支出しているところでございます。

交通基盤部が津波対策2200億円の財源もしっかり見通した上で、ほかの経費も含めて10年間を見通しているかということでございます。

予算につきましては、単年度ごとに財政当局と調整しながら計上しているところでございますので、10年間でどの程度交通基盤部の予算を確保できるかということにつきましては、先のことまでは見通していないというのが現状でございます。

○鈴木(智)委員

例えば、先の見通しとしてよく使われるのは財政の中期見通しでございます。これは皆さん御案内のとおりであるわけですが、例えば、これから毎年400数十億円の財源不足が見込まれている中で、しかもこれは今年度の初めぐらいにできたものですから、まだ地震・津波対策の補正が上乘せされてないわけですよ。ですから単純に上乘せされる可能性もありますし、ましてやさらに最悪なのは、この基金が平成26年度は146億円あるけれども、それ以降はゼロということで、今の話とこういうような資料を見ると本当に大丈夫なのかというところがあります。

あともう1点、これは道路に関して資料をいただきましたけれども、シーリングを毎年かけているということですね。前年に対して0.95ということですから、例えば本年度は道路重点計画の予算については401億円、それに大体0.9を掛けていくと平成29年度には327億円ということです。ただその資料にも入っていますけれども、いわゆる維持管理費の部分については、最低ほぼ同額が必要だろうということで、例えば平成25年度の場合は新規更新が48億円に対して、維持補修費は33%ということです。ただ、全体の額は減ってきますから、どんどん維持補修費の負担がふえるわけです。そういうことを見ますと、本当に大丈夫であってほしいんですけども、大丈夫に見えないんですけども、それでもこの計画を出した理由というのを確認していただけますでしょうか。

○大場経理監

地震・津波対策アクションプログラム2013につきましては、何度も申し上げますように国庫補助事業で実施するようなものでございます。したがって、今後この必要な額——単年度で220億円程度になりますけれども——その確保に当たりましては、国庫補助金をしっかり確保できるように国のほうに要望していくなどして、財源の確保に努めてまいりたいと思っております。

○鈴木(智)委員

堂々めぐりになりそうなんですけど、1点御提案ですけれども、結局これから10年間どうなるかわからないというのは、もちろんそれは不確定部分もあると思うんですけど、最低限これだけ維持費でかかるよという試算が出されていないからだと思うんです。御案内のとおり、既にファシリティマネジメントということで、いわゆる文化施設等々については経営管理部のほうで試算を出されています。これは去年出まして、その部分については、少なくともこれから先5年間で維持費が40億円ふえるだろうと

ということです。

ただこれについては去年、私が一般質問でやりましたけれども、あくまでも資産価値が3000数億円の施設の維持管理費が、推計するとこれから先5年間で40億円ふえるということです。交通基盤部あるいは連結で考えれば企業局等々の資産は2兆円以上あるということですね、推計がありませんから何とも言えませんが。先ほど大ざっぱに3200億円という数字を言いましたけれども、それに対してまた交通基盤部等々のインフラを試算すれば2兆円以上あるわけです。この規模が大体七、八倍と考えますと、もちろん交通基盤部の資産というのは文化施設と比べれば耐用年数が長いでしょうから、単純にそのまま倍というわけにはいかないでしょうが、例えばこれを8掛けしましたら40億円プラス320億円ですから、維持費だけでも400億円ぐらいふえる可能性があるのかなと思っています。これはざっくりした計算ですから当たっている自信はないですけれども、とりあえずそういった推計をする必要があると思います。

実際ファシリティマネジメントでは、財団法人自治総合センターというところが出されている地方公共団体の財政分析等に関する調査研究会報告書に基づいて、独自の数字を用いてやっております。この報告書では道路も一応できるようになっているんですね。ですから、交通基盤部も同じくアセットマネジメントをやっているものについて、まずは概算を出していけば、本当に足りないのか、足りないならどれくらい足りないのかというところが見えてくると思います。そうしたら、頑張りますと言えば、それじゃあ無理でしょうという議論もしなくていいと思いますけれども、その点のお考えはいかがでしょうか。

○芹澤技術管理課長

社会資本長寿命化行動方針というのは、平成15年に1度つくったものをもとに平成25年3月に新たにつくりまして、その中で点検をして状況を確認し、中長期管理計画を策定して、限られた予算でできる今までの対象保全型——壊れたら直すというものから、予防保全型へ移行するという方針を出しました。平成28年度までに中長期管理計画の最終のものを策定することとしておりまして、これに基づいて長寿命化を図っていくということで、資料につきましては26ページに社会資本長寿命化行動方針として載せてございます。これに基づいて施設の長寿命化を図ることとしております。

○鈴木(智)委員

答弁が私の求めたものではないですが、時間がありませんので、最後と言いまし

たが1点だけお願いします。説明資料62ページの浜松市沿岸域の防潮堤整備における植栽計画です。

これは前回の建設委員会でも質問しまして、そのときはどちらかと言うと松の話をしましたけれども、今回のこの資料を見ると、松が中心になるのかなと思っていましたら、随分低木性の広葉樹、高木性の広葉樹が入ってきたように思います。

これは何か答申なりあるいは方針転換があったのかどうか、これだけちょっと確認させてください。

○青島森林保全課長

浜松市沿岸域の防潮堤整備における植栽計画についてお答えします。

前回の委員会のときに松の話をさせてもらいましたが、今回も同じようにクロマツによって潮とか風とか砂を防ぐ防災機能を確保するという点については、防潮堤の中のある部分に確実にそういったものを配置する計画にしております。それ以外のものにつきましては、国の考え方あるいは現地の状況等を把握し、学識経験者の意見も伺った上で、ここにありますような低木性広葉樹や高木性広葉樹も場所によっては配置できるといった案を今、検討会の中で検討している状況でございます。以上です。

○鈴木(智)委員

ありがとうございました。新聞でも報道されていますが、市民団体のほうからも、この浜松の防潮堤整備をぜひ広葉樹で、当然自分たちも参加してやりたいと考えていらっしゃるようですし、やるべきだとおっしゃっているものですから、ぜひを進めていただきたいと思います。それこそ静岡モデルというのがふさわしいかどうかはわかりませんが、他の防潮堤等につきましても、あるいは海岸部の防災においてもぜひ活用していただくようお願い申し上げまして終わります。ありがとうございました。

お問い合わせ

静岡県議会事務局政策調査課
静岡市葵区追手町9-6
電話番号:054-221-2558
ファックス番号:054-221-3572
メール:gikai@pref.shizuoka.jp

