

# 藤井しんすけ 議会ニュース 議会録

平成 27 年 建設常任委員会 (2)

平成 27 年 10 月 2 日

藤井

今定例会には、法人二税の超過課税の延長を含む、県税条例の一部を改正する条例が提案されており、以前の当委員会において、超過課税は企業に特別の負担を求めるものなので、延長に当たっては、くれぐれも慎重に企業側の理解を求めていただくことが必要であると、申し上げました。

以前の当委員会において、法人や経済団体に対する説明状況について、7月の当委員会への報告の後、8月にかけて、主な法人 443 社、経済団体 55 団体から意見聴取を行ったと、説明を受けました。

まず、意見を聴取した法人及び団体は、どのような基準で選んだのか説明してください。

県土整備経理課長

超過課税の延長に当たり意見聴取を行った法人は、県内に事業所があり、超過課税を負担している法人のうち、税込規模の大きい法人を中心に選定しました。選定に当たっては、地域のバランスなどを考慮し、県内 12 箇所の県税事務所の所管区域ごとに、それぞれ 20 社以上の法人から意見を聴取するよう配慮しました。

藤井

県税事務所の所管区域を中心に、様々な点を勘案して選んでいただいたということですが、こういった体制、手法で説明を実施したのか教えてください。

県土整備経理課長

7月から8月にかけて、主要法人 443 社、経済団体 55 団体、合わせて 498 の法人と団体を対象として、個別に訪問、あるいは文書により意見照会を行いました。

そのうち、個別の訪問については、知事をはじめ、税政あるいは財政を所管する総務局の幹部職員と、超過課税の活用事業を所管する県土整備局あるいは安全防災局の職員がペアを組み、企業の本社に伺い、超過課税の素案について説明し、意見を聴取しました。

藤井

超過課税の対象となるこの法人数と、県内の法人に占める割合を教えてください。

県土整備経理課長

現在、実施している超過課税は、資本金等の額が一定以下の中小法人には適用しない、不均一課税となっています。

今回、提出している改正案においても、同様の措置を講じる方針で、適用期限のみを延長する内容となっており、その場合に超過課税の適用を受ける法人数は、平成 26 年度の実績で、法人県民税については全法人の 3.3%に当たる 6,691 社、法人事業税については全法人の 3.8%に当たる 7,676 社です。

藤井

ただいまの説明によると、意見聴取を行った法人は、超過課税の対象となる法人のごく一部であるという印象ですが、今回、意見を伺った法人以外から意見を伺う機会はないのでしょうか。

県土整備経理課長

個別に意見を伺った法人は、文書による照会を含めて443社ですが、併せて、多くの会員を有する県内の経済団体や法人会を個別に訪問して、意見を伺っています。それらの経済団体や法人会は、その団体の会員である法人の意見を集約しているものと考えています。したがって、個別に意見を伺っていなくとも、経済団体や法人会に加入している多くの法人の意見も、団体の意見を通して反映されているものと認識しています。

藤井

続いて、超過課税延長に対する評価について伺います。

資料によると、5月から6月に行われた意見聴取の結果では、8割以上の肯定的な意見が得られたとされています。また、2回目の意見聴取では、87%の法人、84%の経済団体が、今回の延長を容認すると回答しており、趣旨は理解するという回答も含めると、92%の法人、全ての経済団体から、肯定的な意見が得られています。この結果は、恐らく、二つの調査の間に理解が進んだことによるものと思いますが、その際の経済団体の意見がどのような状況だったのか教えてください。

県土整備経理課長

5月21日から6月15日までの間に行った1回目の意見聴取では、法人による肯定的な意見が86%、否定的な意見が4%、経済団体による肯定的な意見が82%、否定的な意見が7%となっています。また、2回目の意見聴取では、法人、経済団体ともに肯定的な意見をいただいた割合が増しており、超過課税の延長に対する理解が進んだものと認識しています。

藤井

資料の中に、主な法人及び経済団体の意見として、活用実績や効果について検証、周知を行い、説明責任を果たしてほしいという意見があります。その点については、これから議論していかなければなりません。仮に超過課税の延長が認められた後であっても、その効果を県民や企業に説明することが、県の責任だと考えますが、その点についての見解を聞かせてください。

県土整備経理課長

超過課税は特別な財政事業に対応するため、標準税率を超えて負担をお願いするものであることから、税収額、財源を活用して実施した事業、事業の効果などをお知らせし、負担いただいた法人の理解を得る必要があるものと認識しています。

本県では、当初予算の記者発表資料において、超過課税を活用する事業や金額を示すとともに、予算の成立後に発行する県のたよりに同様の内容を掲載し、県民への周知を図っています。超過課税の延長に当たっても、こうした取組を継続し、特別な負担をいただく法人の理解が得られるよう、税政や財政を所管する総務局と協議していきたいと考えています。

藤井

超過課税は、神奈川県予算でも貴重な財源になってきており、負担いただいている法人に対しては、日頃から説明責任を果たしていくことが大事だと思います。

課税という点では総務局が中心となると思いますが、活用という部分では、県土整備局の割合が大きいので、あえて質問しました。今回の内容を、県土整備局から総務局にも伝えてもらいたいと思います。予算に関する説明の際も、超過課税については個別に説明いただいているのは、非常に分かりやすいと思っていますが、それ以外にも、例えば総務局のホームページに活用状況を掲載するなどして、負担している企業や団体に対する説明も果たしてもらいたいと思います。

次に、社会インフラの点検におけるロボットの実用化、普及について、公明党として一般質問した際、知事から前向きな答弁をいただいたので、そのことについて伺います。

まず、現在、道路インフラの点検をどのように行っているのか聞かせてください。

道路管理課長

道路インフラの点検は、平成19年10月に策定した、かながわのみちづくり計画に基づき、橋りょうやトンネルなどの道路施設については、おおむね5年に一度の点検を実施し、点検、診断、措置、記録というメンテナンスサイクル繰り返し、計画的な維持管理、更新に取り組んできたところです。

橋りょうやトンネルの点検内容は、目で直接見る近接目視検査、たたいて調べる打音検査、触って調べる触診等により、コンクリートの場合はひび割れ、浮き、剥離等の損傷を把握し、損傷程度を評価して、修繕の計画に活用しています。

藤井

国土交通省のインフラ長寿命化計画という行動計画の中に、次世代社会インフラ用ロボットの開発導入を推進するというコメントがありますが、その内容を説明してください。

道路管理課長

国では、労働力不足が懸念される中、今後、増大する社会インフラの点検を効果的、効率的に行うため、実用性の高いロボットの開発、導入を促進しており、平成26年度から点検用ロボット等の技術を公募し、直轄現場での検証、評価を行っているところです。

現場検証では、コンクリート橋りょうやトンネルでのひび割れ、剥離、鉄筋露出など、近接目視の代替又は支援ができる技術などについて評価を行っていますが、ロボットによる点検結果は、従来の手法による調査精度には至っていないと聞いています。

藤井

国の方針などを踏まえ、県土整備局としてどのようなインフラ点検用のロボットの活用を考えているのか、聞かせてください。

道路管理課長

現在の道路の点検方法は、平成26年7月に道路法施行規則の一部を改正する省令等が施行され、全ての橋りょう、トンネル等は、原則、5年に一度の近接目視による点検を行うこととなりました。点検はこの省令に基づいて行われるので、現時点では近接目視をロボットが代わって行うことはできませんが、今後、インフラ点検用ロボットの開発が進み、近接目視と同等の結果が得られ、省令等の改正が行われた場合には、ロボットによる点検

の導入を検討したいと考えています。

藤井

本会議の中で、知事は、県が管理するインフラを実証フィールドとして提供すると、具体的に答弁されていましたが、その答弁を受けて、県土整備局としてどのような施設を使って、どのような実証実験を行っていくと考えているのでしょうか。

道路管理課長

県としても、メンテナンス費用や人材不足を補う手段として、インフラ点検用ロボットの開発には大きな期待を寄せているところです。そのため、県が管理している橋りょうやトンネルなどについて、産業労働局を通して、企業が開発するロボットの特性に合わせて使用したい施設が示されれば、積極的に実証フィールドとして提供していきたいと考えています。例えば、県管理の橋りょうの橋脚を使った近接目視を代替するロボットや、打音検査を行うロボットの実証実験が可能ではないかと考えています。

藤井

これまで、実際に施設を使った実証実験を行った事例があれば、教えてください。

道路管理課長

神奈川県においては、(独)土木研究所と民間企業の共同研究に協力した事例があります。これは、中央高速道路の笹子トンネルの事故を受け、人力での近接目視や打音検査では、検査結果にばらつき生じていることを踏まえて始まった研究と聞いていますが、検査機車両の拠点東京、横浜にあることから、距離が近くアクセスのよい神奈川県に対して、トンネルを使用したい旨の申し入れがあったものです。

実証実験の際、検査車両が並走することから、交通量が比較的少ないトンネルが条件とされ、実証フィールドに適切なトンネルとして愛川トンネル、梅ノ木トンネル、石小屋トンネルの3箇所が選ばれました。

その後、平成26年5月に、赤外線撮影装置を用いて3トンネルを走行撮影し、非破壊検査により浮き、剥離等の調査が実施されました。

藤井

知事の答弁の中で、インフラ点検用ロボットを神奈川でいち早く実用化して、広く普及を図りたいと述べていました。そのためには、産業労働局とも連携していく必要があると考えますが、これからどのような協力体制をとっていくのか伺います。

道路管理課長

まず、産業労働局からは、県の施設を実証フィールドとして使えることは、非常に効果的であるとの意見を得ています。また、産業労働局で実施する公募型ロボット実証実験支援事業では、あらかじめ実証フィールドを提供できる場合には、公募条件として提示していると聞いています。

インフラ点検用ロボットについても、あらかじめ県が管理する橋りょうやトンネルを実証実験に活用できることを示すことは、開発企業者の開発意欲を向上させるということです。今後は、こうした点においても協力していきたいと考えています。

また、産業労働局のモニター制度では、実証を経て商品化されたインフラ点検用ロボッ

トを県や市町村が一定の期間借り、実際に使ってみて性能や使い勝手の良さを評価することができるので、インフラ点検用ロボットが商品化された際には、このモニター制度を積極的に活用していきたいと考えています。

なお、ロボットの技術開発の進展により法令改正が行われた際には、インフラ点検にロボットを積極的に活用していきたいと考えているところです。

藤井

少子高齢化が進み、労働力不足が懸念される中で、それを補うものとして、ロボットは非常に有用だと思います。職員による状況の把握等が必要なことも事実ですが、人に代わってインフラ点検用ロボットを活用していくことも大事なことです。今、各都道府県がロボットの導入について検討、取組を進めているものと思いますが、神奈川からいち早く発信していく、いち早く製品化していくという気持ちで、これからも、引き続き産業労働局と連携しながら、事業を進めていただくよう要望します。

次に、東名高速道路の渋滞対策について伺います。

本年3月には、待望のさがみ縦貫道路が完全開通し、首都圏、特に神奈川県内の高速道路ネットワークの整備が進みました。地図上で見ても、本当にきれいになってきたと感じます。

そういった中で、東名高速道路の渋滞という課題があります。先日のシルバーウィークの際も、ニュースを見てがく然としました。大和トンネル付近は相変わらず渋滞していますし、さがみ縦貫道路では、海老名ジャンクションのあたりが新たな渋滞ポイントとなっている。そこで、この2箇所の渋滞対策について伺いたいと思います。

まず、本年9月2日に、知事が国土交通大臣に対して、大和トンネル付近及び海老名ジャンクションにおける渋滞対策の早期実施を要望しましたが、その内容を教えてください。

道路企画課長

東名高速道路の県内区間では、大和トンネル付近及び海老名ジャンクションなどにおいて深刻な渋滞が発生しており、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据え、高速道路ネットワークの機能を十分に発揮させるため、早期の渋滞対策が必要であることから、本年9月2日、知事が太田国土交通大臣へ要望を行いました。

知事の要望に対し、太田国土交通大臣からは、海老名ジャンクションや大和トンネル付近の渋滞対策のため、早急に検討会を立ち上げたいという前向きな発言がありました。この発言を受け、国土交通省関東地方整備局が神奈川県東名渋滞ボトルネック検討ワーキンググループを立ち上げ、本年9月17日に検討会が開催されたところです。

藤井

9月17日の検討会は、新聞にも取り上げられていましたが、検討会のメンバーと、検討内容の詳細を教えてください。

道路企画課長

まず、ワーキンググループの構成メンバーは、関東地方整備局の横浜国道事務所長が座長を務め、関東地方整備局、神奈川県警、神奈川県、横浜市、川崎市、中日本高速道路(株)の各担当課長が委員となっています。

また、9月17日の検討会では、東名高速道路の東名川崎インターチェンジから大井松田インターチェンジ間の交通量や渋滞回数などを確認するとともに、大和トンネル付近や海

老名ジャンクションランプ部における渋滞要因の分析結果が報告されました。

藤井

検討会では、渋滞状況の要因などが話し合われたということですが、その際に確認された、大和トンネル付近の渋滞状況を教えてください。

道路企画課長

国の資料によると、東名高速道路の横浜町田インターチェンジから海老名ジャンクション間の、東京に向かう上り線の渋滞損失時間が、平成26年の高速道路における年間渋滞損失時間のワースト1位、同じく名古屋に向かう下り線がワースト3位となっており、当該区間が全国の高速道路で最も渋滞が顕著な区間となっていることが確認されました。

また、検討会の資料によると、東名高速道路の横浜町田インターチェンジから海老名ジャンクション間の上り線では、今年4月からの6月にかけての3箇月間に、合計62回の渋滞が発生しており、特に、休日の夕方における大和トンネル付近を先頭にした渋滞が顕著となっています。一方、下り線でも合計54回の渋滞が発生しており、休日の午前中における大和バス停付近を先頭にした渋滞が顕著となっています。

藤井

大和トンネル付近の状況は分かりました。続いて、海老名ジャンクション付近の渋滞状況を教えてください。

道路企画課長

海老名ジャンクションでは、東名高速道路の上下線から圏央道の八王子方面に向かうランプの合流部を先頭とした渋滞が、今年4月から6月にかけての3箇月間に合計49回発生しており、特に、平日の通勤時間帯、休日の夕方の時間帯において渋滞が顕著となっています。

藤井

それでは、検討会で示された各渋滞の要因を、詳しく教えてください。

道路企画課長

まず、大和トンネル付近の上り線については、大和トンネル付近の上り勾配及びトンネル進入時の速度低下が、同じく下り線については、大和バス停の手前における下り坂から上り坂への切り替わり部分、いわゆるサグ部、及び大和トンネル進入時の速度低下が、それぞれの渋滞の要因と指摘されました。

次に、海老名ジャンクションについては、圏央道八王子方面ランプの車線合流に伴う速度低下が渋滞の要因とされました。

藤井

大和トンネル付近については、実際に車で走行してみても、上りと下りの切り替わりは分かりづらく、アクセルは一定の踏み方をしてしまうため、速度が低下し渋滞の要因になってしまうのかもしれない。最近では、速度回復を促す電光掲示板の設置など様々な渋滞対策をしていただいていると認識しています。また、海老名ジャンクションについては、先日、実際にその地点を走行してみて、さがみ縦貫道路に入っていく合流部が、短いので

はないかと感じました。私はその地点を走行したときは、たまたま大きなトラックが2台続けて走ってきて、合流をちゅうちょしたせいもあるのかもしれませんが、他のドライバーも同じように感じているのではないのでしょうか。そういった体験も踏まえ、説明していただいた渋滞の状況や取組を、よく理解することができました。

それでは、この2箇所の渋滞に対する、県の今後の取組を聞かせてください。

#### 道路企画課長

大和トンネル付近や海老名ジャンクションなどにおける渋滞対策は、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据え、高速道路のネットワーク機能を十分に発揮させるため、大変重要であると認識しています。

県としても、神奈川県東名渋滞ボトルネック検討ワーキンググループに参画し、具体的な対策を実現できるよう、関係機関との調整に取り組んでいきます。

#### 藤井

道路の渋滞は、ちょっとした工夫が解消につながることもあるので、早期に対策が行われることを期待したいと思います。

特に、高齢者が増えた現在、渋滞対策には高齢者対策の側面もあるように思います。先日、町内会のバス旅行への参加を、高齢者の方がちゅうちょされるという話を耳にしました。バス旅行の場合、渋滞などでトイレに行くことができないことを心配されるようです。高齢化社会で致し方のないところはあると思いますが、渋滞を解消することが、高齢者の社会参加の機会を増やすことにつながるわけです。

こういった点も踏まえて、ワーキンググループによる検討会でしっかりと話し合っていただき、早急に対策を進めていただきたいと思います。

続いて、道路施設の老朽化対策について、特に市町村への技術支援についてお尋ねします。

昨今、高度経済成長期に集中的に整備された道路施設の老朽化が急速に進行し、様々な方面から懸念が示されています。

その点について、今夏、市町村にヒアリングを行ったところ、市町村の首長や担当者からは、技術者不足が喫緊の課題であるという声がありました。

そういった中、道路施設の老朽化対策に取り組む市町村を支援することなどを目的として開催された、神奈川県道路メンテナンス会議の内容、特に市町村支援について何点か伺いたいと思います。

まず、神奈川県道路メンテナンス会議を設立するに至った理由及び経緯を教えてください。

#### 道路管理課長

高度経済成長期に集中的に整備された道路の老朽化が急速に進み、重大な事故につながる懸念されることから、平成26年4月、国土交通省の有識者会議である社会資本整備審議会道路分科会が国土交通大臣に対して、道路の老朽化対策の本格実施に関する提言を行いました。

この提言では、持続可能なインフラの長寿命化社会をつくり、点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルを持続的に回すための仕組みをつくるため、地方公共団体が抱える予算不足、人不足、実力不足という三つの課題に対する支援方法の検討などを目的とした道路メンテナンス会議の設置が提案されました。

この提言を受け、国土交通省から、道路施設の老朽化対策に取り組むため、国道事務所や県を中心として、都道府県ごとに道路メンテナンス会議を設置するよう呼びかけがあり、本県においても、平成26年6月9日に神奈川県道路メンテナンス会議を設置したところです。

藤井

道路メンテナンス会議のメンバー構成を教えてください。

道路管理課長

神奈川県道路メンテナンス会議の構成員は、会長である国土交通省関東調整局横浜国道事務所長と、国、県、政令市、市町村、高速道路会社及び県道路公社の各道路管理者、神奈川県都市整備技術センターです。

藤井

道路の老朽化対策は、都市基盤の整備を進めるとともに、道路のネットワーク機能を果たすために必要な施策であると考えますが、神奈川県道路メンテナンス会議の開催状況を教えてください。

道路管理課長

本年6月9日に、神奈川県道路メンテナンス会議の初会合が開かれ、平成26年3月に公布された道路法施行例規則の一部改正によって、5年に一度の近接目視点検が義務化されたことなど、道路の老朽化に関する話題について、道路管理者間で情報共有が図られました。

その後、平成26年度に3回、平成27年度に2回の会議を開催し、老朽化対策の現状や課題を把握するためのアンケート、今後5年間の点検計画の策定に向けた調整、平成26年度に実施した点検結果の報告などを行い、メンテナンスに関する情報の把握、蓄積、共有を図りました。

藤井

全国的に市町村の人不足、技術力不足が懸念される中、市町村に意見を聞くと、県に技術支援してもらいたいという声が多く聞かれます。こうした市町村の声に対して、県ではどのような支援を行っているのか聞かせてください。

道路管理課長

神奈川県道路メンテナンス会議では、市町村の技術力不足などの課題に対して、実践的な橋りょう点検講習会や技術講演会などを開催してきました。また、これまでも(公財)神奈川県都市整備技術センターと連携し、橋りょう長寿命化修繕計画の策定に関する市町村支援を行ってきたところですが、これらの取組を更に推進していくため、平成26年8月1日に、道路メンテナンス会議の専門部会として、市町村道路メンテナンス部会を設立しました。

この部会では、技術者不足を補い、またスケールメリットを生かして、財源不足を補うために、複数の市町村が実施する点検業務を、(公財)神奈川県都市整備技術センターが一括して点検業者に発注する、地域一括発注に取り組んでいる他、道路ストックをデータベース化する道路施設維持管理共同システムの運用を、本年7月から開始しました。

藤井

道路施設の点検は、様々な環境の中で実施しなければならず、特に、高速道路や鉄道をまたぐ橋りょうの点検については、関係団体などと様々な調整をしなければならず、時間もかかると思います。そういった意味では、この会議の重要性は、非常に高まっているのではないかと思います。現在、この会議がどのように活用されているのか、具体的に教えてください。

道路管理課長

高速道路や鉄道をまたぐ橋りょうの点検を行う際、関係者との調整を円滑に行うため、神奈川県道路メンテナンス会議の下に、高速道路、鉄道それぞれの専門部会を設置しました。

まず、高速道路をまたぐ橋りょうの点検を進めるため、平成26年11月28日に、中日本高速道路(株)が事務局となり、国や県、関連する市町村などを構成員とする、高速道路歩道橋専門部会を設立しました。この部会では、対象となる約240橋の点検を今後5年間で完了するため、高速道路会社に点検を委託することなどを検討しています。

また、鉄道をまたぐ橋りょうの点検を進めるため、平成27年2月4日に、国、県、横浜市が事務局となり、関連する市町村と鉄道会社を構成員とする、跨線橋部会を設立しました。この部会では、対象となる約400橋の点検を今後5年間で完了するため、道路管理者と鉄道会社の包括的な協議を行っています。

藤井

県を含め、県内の道路管理者は、課題解決に取り組み、様々な老朽化対策を実施していますが、県民に対するアピールが弱いのではないかと感じます。これから、県民に対し、どのようなアピールを考えているのか教えてください。

道路管理課長

県としても、道路施設の老朽化対策の取組を、県民に理解してもらうことは重要であると考えており、道路メンテナンス会議では、相模原市役所や県庁新庁舎、赤レンガ倉庫において、道路の老朽化対策に関するパネル展示を実施しました。

また、道路法施行規則の改正により義務化された、道路施設の5年に一度の近接目視点検についても、平成26年度の点検結果をメンテナンス会議で取りまとめ、国土交通省横浜国道事務所のホームページで公表しています。

今後も、メンテナンス会議による取組や成果を、様々な媒体を活用してアピールしていきたいと考えています。

藤井

国土交通省や国道事務所のホームページは、字も小さく、デザインもあっさりしていて、見に行きにくいところがありますが、神奈川県のホームページは見やすく作られていると思うので、県土整備局のホームページを活用して、県民に周知していただきたいと思います。

また、市町村の道路整備に係る予算や人、技術力という三つの不足に対しては、県がしっかりと支援していかないと、全体的なボトムアップは図れないと思いますので、これまでに構築した仕組みを生かし、今後も、より一層効率的な道路の維持管理に努めていただくよう要望します。

続いて、県営住宅の指定管理者の募集について質問いたします。

特に、募集単位の変更について伺いたいのですが、最初に、県営住宅の指定管理者の募集単位とその単位を決定した経緯を聞かせてください。

公共住宅課長

県営住宅は生活の場であることから、単にコストを削減すればいいというものではなく、また、利用料金制が認められないなど、他の県営利用施設に比べて指定管理制度のメリットを受けにくい分野であると思います。

そうした特殊性も踏まえ、指定管理制度が導入された平成18年度の第1期では、全県一括で募集を行いました。その後、平成21年度に行われた第2期において、現在と同じ3地域で募集を行い、平成24年度の第3期でも、同様に3地域で募集を行いました。

藤井

平成18年度は一括で募集したけれども、平成21年度からは3地域で募集を行ってきたということですが、平成18年度の全県一括から平成21年度の3地域に分割したのは、どのような考えに基づくものですか。

公共住宅課長

第2期の募集単位を検討する際、指定管理制度の趣旨の一つである、民間企業の参入機会の拡大という点を踏まえ、試行的に横須賀三浦地域と相模原地域に分け、3地域として募集を行いました。

なお、その際にも、入居者への激変緩和やコストの増加、サービス水準の低下といったリスクの回避などを総合的に勘案し、最小限の分割数としました。

藤井

今回の募集単位は4地域に変更するということですが、これに対して、どのような検討を行ったのか伺います。

公共住宅課長

県営住宅は、平成27年4月1日現在、218団地、約4万5,000戸が、23市町に点在していますが、管理戸数が10戸程度から1,000戸を超える団地、団地内の住棟数が1棟から50棟を超える団地など、様々な状況にあります。

このような団地状況について、まず、市町単位における管理戸数、1団地当たりの平均の管理戸数や住棟などの配置、規模などを把握し、併せて地域単位の状況も把握しました。

その上で、把握した県営住宅の状況を踏まえ、現在の配置などを考慮した募集単位の検討を行い、学識経験者等で構成される第三者モニタリング委員会を3回開催し、聴取した意見なども参考に、最終的に、募集単位を4地域に決定しました。

藤井

県営住宅の指定管理業務で重視される点として、一定水準を確保しながら、均質的なサービスの提供ができることとしていますが、その具体的な理由を聞かせてください。

公共住宅課長

県営住宅における指定管理業務には、県の条例などに基づいた同居や承継の承認手続、

毎年の収入調査などの各種申請の受付、手続を円滑に行うための入居者からの相談への対応などが含まれており、また、維持修繕業務における修繕工事の執行は、県の工事発注に準じて行う必要があるなど、県営住宅におけるサービス提供の大部分は、法令等の規定を十分に踏まえて行わなければなりません。

そのため、県営住宅における指定管理業務は、適正な水準を確保しつつ、どの県営住宅においても均質的に実施される必要があります。

藤井

先ほど、指定管理制度の導入目的の一つとして、民間参入の機会を増やすと述べられていました。そういった趣旨から考えると、4地域ではなく、もっと細かく分割してもいいのではないかと思います。より細かく分けた場合、サービス提供にどういった課題が出てくるのか教えてください。

公共住宅課長

県営住宅の指定管理業務には、法令等に基づき実施する入居管理や維持修繕などのため、専門的な知識が必要であり、高齢者、障害者、外国籍県民などの多様な入居者に適切な対応を行わなければなりません。

しかし、募集単位を分けた場合、指定管理者が増えることで、事業者間でサービス水準などに格差が生じることが懸念されます。また、偏在性が高く、業務が効率的に行えない地域においては、サービス水準と均質性を確保するため、コストが増加する可能性があります。

藤井

今回の資料で示されている新たな募集単位では、川崎地域を分割して4地域としていますが、この募集単位でも的確なサービスは確保できるのでしょうか。

公共住宅課長

横浜・川崎等地域は、第2期以降、横浜地域と川崎地域が効率的に業務を実施できるメリットを生かし、湘南地域、県央地域、県西地域を合わせても安定的に業務が行えることから、一つの募集単位としてきました。

今回、川崎地域を横浜・川崎等地域から分離し、募集単位は4地域となりますが、これまでの実績やそれぞれの地域における県営住宅の配置や規模の状況などから、それぞれの地域で効率的、効果的な指定管理業務が実施でき、サービス水準や均質性が確保されるものと考えています。

藤井

入居者の気持ちとしては、募集単位が変更されたことによって、サービスが低下するなどの影響は出ないのか、懸念しているものと思います。そういった懸念に対し、県はどのような対応を検討していますか。

公共住宅課長

入居者に直接、関係する指定管理業務は、条例等に基づいた各種の届出の受理や確認、住居の不具合の緊急対応などは、入居者が県営住宅に住み続ける上で必要なものです。

今回、指定管理者の募集時期を前回より早めたことで、指定管理者が変更となった場合

でも、新規事業者への業務の引継ぎに十分な期間を確保することができます。また、新規事業者が選定された場合には、引継ぎ期間内に事務説明会や研修会を開催し、適切な指定管理業務が行えるよう支援し、入居者への影響が出ないよう努めます。

藤井

入居者からは、相談したい時にすぐ相談でき、相談したことにすぐ対応してもらいたいという声が多く聞かれますので、指定管理者になる業者には、その点をしっかりとお話いただきたいと思います。

県営住宅の入居者には、高齢者や障害者、外国籍の方が多いので、そういった方々でも、サービスを楽しむように指定管理者の選定を進めてもらいたいと思います。特に、高齢者は不満を表に出さず、我慢される方が多いので、日頃から寄り添う形で、相談を受けていただけるよう要請します。

また、平成18年から10年弱が経過し、指定管理者の募集単位は、全県一括から3地域、3地域から4地域と変化してきたわけですが、今後も、その時々に応じて、入居者に安心してもらえる、適切な地域割を検討いただくよう要望します。

次に、水防活動について質問します。

今朝も相当な雨が降り、風も非常に強く、いつ台風による被害のような状況になるかわかりません。先日の、鬼怒川の堤防決壊による氾濫を引き起こした豪雨では、県内でも、小田原のほうで避難勧告が出されたということでした。

こういった水害による被害を最小限に抑えるためには、地域の水防団等による水防活動が重要になりますし、万が一、災害が発生した場合には、速やかに応急工事に取りかかる体制を整えておくことが重要だと思います。

そこで、水防活動や応急工事の実施体制について何点か伺います。

まず、水防活動は、地域における活動のため、市町村が主体になることは承知していますが、改めて、県と市町村それぞれの役割を伺います。

河川課長

水防活動における市町村の役割は、水防活動を行う水防団や消防団を組織し、実際の豪雨時に河川を巡視し、堤防を超えて水があふれそうな箇所が確認された場合に、土のうを積むなどの水防工法を実施する他、住民に避難の呼びかけを行います。

一方、都道府県の役割は、河川の状況や過去の被災履歴などから、重点的に警戒が必要な区域を重要水防区域として定める他、市町村長による避難勧告等の発令の目安となる河川の水位を定め、その水位に達したときには、対象市町村に通知を行います。

藤井

県では、市町村に対する情報提供を行っているということですが、実際に大雨の注意報や警報が発表されたときに、県はどのような体制をとっているのか教えてください。

河川課長

県では、大雨が予想される場合には、関係機関と河川の水位などに関する情報を受伝達するため、県庁に県全体の状況を把握する水防本部を、地域を所管する10箇所土木事務所等に所管区域の状況を詳細に把握する水防支部をそれぞれ立ち上げ、配備体制をとります。本部、支部ともに1班3名程度でローテーションを組み、大雨や洪水に関する注意報

が発表された場合には、1班が準備体制に当たります。さらに、大雨や洪水に関する警報が発表された場合には、本部、支部ともに2班が警戒配備に当たります。降雨の状況により必要な場合には、更に班を増やした異常配備とするなど、体制を強化していきます。

藤井

最近、特別警報という言葉をよく耳にしますが、特別警報とはどのようなものか、説明してください。

河川課長

大雨特別警報は、全国各地で甚大な災害が発生していることを踏まえて改正された気象業務法に基づき、平成25年8月から運用されている、大雨警報の発表基準をはるかに超える豪雨が予想され、重大な災害の危険性が著しく高まっている場合に、最大限の警戒を呼びかけることを目的として発表されるものです。

具体的には、台風や集中豪雨により、数十年に一度以上の大雨が予想される場合に発表されることになっています。

藤井

県内で大雨特別警報が発表された場合、県は、どのような水防体制をとるのか教えてください。

河川課長

県では、大雨特別警報が発表された場合、大雨警報の2班体制から警戒レベルを強化することにしており、予想される降雨の状況に応じて、4班、あるいはそれ以上の体制での配備を行います。

藤井

本年9月の豪雨の際、県で実際にどのような水防活動が行われたのか伺います。

河川課長

県では、9月6日16時の大雨注意報の発表から水防体制に入り、11日4時に大雨注意報が解除されるまで、体制を継続しました。

水防配備体制は6日間にわたり、水防本部で延べ37人、水防支部で延べ280人、県土整備局全体で延べ317人が水防配備につきました。

県の水防活動の主な内容は、境川など61河川85箇所の水位観測所で、水防団の待機や出動の目安となる水位に達したことから、水防警報を発表した他、山王川など6河川7箇所で、市町村長による避難勧告等の目安となる水位に達したことを通知しました。

藤井

河川など、特に県が管理する公共土木施設が被災した場合、迅速な応急工事が必要となりますが、建設業者による応急工事の実施体制がどのようなになっているのか伺います。

県土整備局企画調整担当課長

県土整備局では、県が管理する道路、河川などの公共土木施設が、地震、風水害等で被災した場合に備え、昭和59年以降、土木事務所などの出先機関ごとに、地域の建設業団体

と、災害時の応急活動に係る基本協定を提携し、運用しています。公共土木施設が被災し、速やかな対応が必要な場合には、この協定に基づき、土木事務所などの指示の下、協定業者が応急工事を行う体制を構築しています。

藤井

その体制を活用して、近年、河川の応急工事を実施した事例があれば、具体的に教えてください。

河川課長

昨年10月の台風18号により、大磯町内の二級河川である不動川の護岸が、全長約50メートルにわたって崩落し、そのまま放置すると崩落が拡大して周辺の人家に被害が及ぶおそれがあったため、協定に基づき、直ちに大型土のう積工による応急工事を実施し、約1週間で完成させました。

藤井

ただいまの事例に対応してくれた業者などが、健全に経営できるような体制が望ましいと思いますが、そのためには、県としても一定の配慮が必要だろうと思います。体制を維持するための県の取組を、再度、聞かせてください。

県土整備経理課長

地域の建設業者は、災害発生時やその他の緊急時における応急工事への対応など、重要な役割を果たしていると認識しています。

本県では、災害発生後の応急工事に対応してもらう業者を強化するため、条件付一般競争入札において、インセンティブ発注を実施しています。

具体的には、出先機関の長と災害発生時における基本協定を締結している団体に加入していることを、入札参加の条件とするものです。本県の指名競争入札においては、災害協定の締結に加え、建設機械等の保有状況や災害対応の活動実績等といった災害発生時の即応能力にも着目して、業者指名を行っています。

地域の建設業者は、災害の際、現場に駆けつけて復旧活動をする、県民の命を支える担い手であることから、こうした業者を確保、育成するため、今後もしっかりと取り組んでいきたいと考えています。

藤井

水防活動は、地域の安全にとって大変重要なものですので、抜かりのないようにお願いしたいと思います。また、そのためにも、地域の建設業者との連携についても、より一層、努力いただくことを要望します。