

## 平成 21 年 2 定 建設常任委員会

亀井委員

まずはじめに、電線地中化事業の推進について何点かお聞きしたいと思います。

電線の地中化事業は、質の高い都市づくりを進める上で、安全で快適な歩行空間の確保や都市景観の向上だけでなく、防災の面からも重要な事業だと私も認識しています。神奈川県においても、県内の様々な路線において電線地中化事業が進められていることは承知しておりますが、欧米の主要な都市と比べますと、まだまだ十分ではないかなというように思います。

そこで、電線地中化事業の取組状況について何点かお尋ねしたいと思います。

まず、本県では電線の地中化がどの程度進んでいるのか教えていただけますか。

道路管理課長

電線地中化事業につきましては、国土交通省をはじめとする関係省庁が、電線管理者などが同意した基本計画に基づき、国や県、市町村、電線管理者などが調整を図りながら電線地中化の計画を策定し、昭和 61 年度から計画的に進めてきております。現在進めております平成 16 年度から本年度までの 5 箇年計画では、市街地の幹線道路における無電柱化率を全国平均で 17%にするという目標が示されております。

その進捗状況でございますが、国土交通省が集計いたしました平成 19 年度末の速報値では、全国平均で 13%でございます。神奈川県内の無電柱化率は 15%となっております。なお、これは全国で 11 番目となっております。また県が管理する道路における電線地中化事業の実施延長につきましては、昭和 61 年度から平成 19 年度末までに、39 路線 77 箇所、道路延長にいたしますと 29.7 キロメートルが整備済みでございます。

亀井委員

パーセンテージとかを今お聞きしていると、進捗はまだまだちょっとこれからかなというふうなところもあるのですけれども、何か課題はありますか。

道路管理課長

電線地中化事業を進めていく上での課題でございますけれども、まず電線共同溝を舗道の地下に埋設するためには、スペースを生み出す必要がございます。そのため、既に舗道に埋設されております水道管やガス管などの移設が必要となりますので、それら占有事業者との調整に時間を要したり、引込み設備を負担する電線管理者との調整や地元の方々との調整などに時間を要することが多く、それらを円滑に進めることが課題であると認識しております。

国土交通省では、全国の自治体に対してアンケートを実施しておりまして、電線地中化が進まない理由として全体回答数の約 8 割を占めていますのが、財政上の理由という結果になっております。そのほかの理由といたしましては、既設の埋設物を移設するスペースの確保が困難である、舗道整備など一体的に進める関連事業の遅れがあるなども挙げられております。

いずれにいたしましても、電線地中化事業は、通常の事業と違いまして、実施に向けて調整が必要な関係者が多く、その調整に時間を要するため、なかなか思うように進んでいかないというのが現状でございます。

亀井委員

埋設することに関して結構課題があるようなのですけれども、埋設しなくてもいいような方法はないのですか。

道路管理課長

国土交通省では、新たに21年度からの5箇年計画の策定を今進めておりまして、この中では、従来からございましたけれども、特に住宅など軒下に配線して、あるいは表通りから裏通りに電線に移す裏配線ということがございまして、これは電線の地中化ではなくて無電柱化ということでございますけれども、電柱をなくすということでございますけれども、今こういった2種類の方法について国は積極的に活用していきたいと、このように進めているところでございます。

亀井委員

軒下配線、裏通り配線に関しては、何か課題はありますか。

道路管理課長

まずは、軒下ということで、個人のいわゆる財産に添架するということになりますので、まずは地元の、建物の持ち主の協力が欠かせない、あるいは裏配線となりますと、やはり裏から電気を供給することが可能である区域に限られると、裏から民地を通じてまた電線を供給するということだと、やはりその供給に不安がございますので、そういった条件が整わないとなかなか導入はできないのかなと、このように感じております。

亀井委員

埋設も困難である部分もありますし、あとは軒下配線、裏通り配線も、これも検討の余地はあるとは思いますが、その辺もしっかりと勘案して取り組んでいただきたいなと思います。

あともう一つ、先ほど言われた、課題の中で財政上の理由が80%を占めていると、これは、国と地方自治体と、あと電線の関係会社、これの負担割合というのはどのぐらいなのですか。

道路管理課長

電線地中化事業の財源構成でございますけれども、基本的に地方自治体がおおむね全体費用の3分の2程度を道路管理者として負担すると。残りの3分の1を電線管理者が負担していると、国の調査ではこのような形になっております。また、道路管理者の負担する3分の2のうち、2分の1弱が国の負担ということになっております。

亀井委員

そうすると、3分の1を負担する電線管理者なのですが、今本当に現状の経済不況の中だと非常に納得しづらいのではないのかなという部分があるのですが、それはいかがですか。

道路管理課長

やはり、昨今の経済状況を考えますと、電線管理者にとってもやはり大きな負担であると、これはもう事実だと考えております。ただ、電線の地中化というのは非常に地域の景観にも寄与することですし、防災上も寄与するということで、電線管理者の御理解を得て進めているということが現状でございます。

亀井委員

理解していただくのはもちろんそうなのですけれども、今こういう状況ですから、なかなか理解しづらいということもあるので、この電線管理者に何かインセンティブを与えるような、そういう方針というのはないのですか。

道路管理課長

電線管理者へのインセンティブということでは、国の方からもまだ具体的な考えというのは示されておりませんで、今回の5箇年計画でも、支援の充実ということはありませんけれども、電線管理者の負担までもすべて国の方で負担とかというような、そういう考え方というのは打ち出されてございません。

亀井委員

今の5箇年計画、これに関してちょっと伺いたいのですけれども、5箇年計画がどういふものなのかということと、あと策定スケジュール、ちょっと確認させていただいていいですか。

道路管理課長

5箇年計画でございますけれども、現在国から基本方針が示されたところでございまして、基本的にはこれまでの5箇年計画の方針を引き継いではおるのですが、具体的に申し上げますと、市街地の幹線道路における重点的な整備とともに、防災対策の観点から、緊急輸送路などにおける整備やバリアフリー化など、安全で快適な歩行空間の確保の観点からの整備を進める。また、都市景観に加えて、良好な都市環境や住環境の形成、歴史的な町並みの保全が求められる地区、観光振興に資する箇所などでの整備を推進するとしております。

現在のスケジュールでございますけれども、昨年7月にこのような基本方針の案が出されまして、国レベルでの無電柱化推進検討会議というのがございまして、その下部組織であります関東地区無電柱化協議会というものが12月に開催されまして、各自治体に対して、新しい基本方針に沿って次期5箇年計画へ位置付ける候補路線の積上げについて作業の依頼がございました。現在は、その依頼を受けまして、電線管理者等と調整を図りながら、次期計画候補箇所の積上作業を行っているところでございます。

最終的には、来年度の早い時期に全国レベルで無電柱化推進検討会議が開かれまして、この中で各自治体の候補路線を集計して、その計画案が承認される予定でございます。

亀井委員

今、基本方針とおっしゃりましたけれども、基本方針を踏まえて、県ではこれからどのように取り組んでいくのか、もう一度ちょっと詳細にお尋ねしたい。

道路管理課長

まず、本県といたしましては、鉄道駅や公共施設の周辺などバリアフリーが求められる地域の路線、あるいは防災上の観点から緊急輸送路に位置付けられている路線などについて、これまでどおり重点整備計画に位置付けて事業を進めてまいりたいと考えております。また新たな道路整備や面整備に併せた無電柱化についても、需要の見通しや、あるいは沿道地権者の意向なども踏まえながら、積極的に電線管理者との協議を進めて、計画に位置付けるとともに、道路整備等と併せて無電柱化を進めてまいりたいと考えております。

また、軒下配線とか裏配線につきましては、先ほども申し上げましたけれども、民家の軒下とか狭い裏通りへ配線する形になりますので、行政と電線管理者、沿道住民の方々で

一体となって、地域のまちづくりとして取り組んでいく事業とかということをございまして、十分に時間をかけて、地元調整を行って、沿道の方々の理解を得ていきたい。その理解が得られた段階で、随時計画に位置付けて整備を進めてまいりたい、このように考えております。

#### 亀井委員

最後、ちょっと1点だけ、第13回無電柱化推進検討会議の構成メンバーの表が今ここにあるのですけれども、ここには要するに国の総務省、国土交通省の方々と、あとは電線管理者、要するに業者の方々というか、電力会社のメンバーを中心にして電線の管理者のメンバーが書かれています、ここには地方自治体の方々が参加されていないのです。今非常に問題になっている国直轄事業の負担金の話なんかも絡んでくると思うのですけれども、これは先ほどの負担割合が、国も地方自治体も大体2分の1ずつで残りを要するに電線管理者が出すということであれば、やっぱりこの構成メンバーに、地方自治体の関係者の方もこの会議に出席すべきではないかなと思うのですけれども、その点はどのようなのでしょうか。本県としては、この会議にはどのような形で、依頼はされているのですか。

#### 道路管理課長

無電柱化推進検討会議というのは、全国的な基本方針とか、事業規模等の計画策定と推進状況の確認をすると、そういう会議でございまして、メンバーも国の主要な省庁とあと事業者です。ただ、その下に関東地区の例えば無電柱化協議会、関東地区にもございまして、これは全国で10ブロックできております。さらにその下に神奈川県電線類地中化地方協議会というのがございまして、かなり階層的な組織がつけられてございます。ですから、私どもは関東地区のブロックの無電柱化協議会は出席いたしますし、その下の神奈川県地方協議会の中でも具体的な取りまとめを行っています。それを全国レベルの会議の方へあけて、最終的にはその場の中で承認を受けるという形になっております。

全国の関係者を一堂に会するというのは、やはり大変規模の大きな会議となってしまいますので、ブロックごとに段階的な協議会、組織がつけられているのかと、このように理解しています。

#### 亀井委員

地方自治体としては、例えばここに無電柱化するよという、広い道路のところに無電柱化するよというよりも、もちろん国の負担割合も入ってなのですけれども、それよりもただ、もっと細い道に歩道を付けたいとかというふうな主張もしていかなければいけないような場面もこれから多々出てくると思いますし、今までもそういうことがあったと思うので、もちろんこの構成メンバーに入らなくてもそういうことができるということであれば、そういうところもしっかりと主張していただきたいと思います。なおかつ電線の地中化、その事業にも、こういうことを前提にして検討していただきたいと思いますということをお願いして、次の質問に移らせていただきます。

次は、中小建設業者への支援ということで、昨年の原油・原材料の高騰以来、県内の中小建設業者は厳しい経営環境にありまして、受注機会促進等の配慮が必要であると。そこで、県土整備部での地元の建設業に対する配慮という視点で何点かお尋ねしたいと思っております。

まず、公共工事の発注状況について伺いますが、工事発注全体に占める中小建設業者の受注実績はどのようになっていますか。

#### 県土整備経理課長

19年度の実績でお答えさせていただきますと、県土整備部の工事発注件数2,401件、このうち95.8%が中小企業への発注となっております。件数でいいますと、2,299件でございます。

亀井委員

この中で、県内の業者の実績はどうですか。

県土整備経理課長

県内の中小企業への発注件数でございますけれども、2,220件となっております。県土整備部の工事発注件数、先ほど2,401件に対しまして、92.5%が県内中小企業の発注となっております。

亀井委員

ほとんど中小企業と言っていいと思うのですが、その中小建設業者の受注機会の促進という点で何か配慮されていることはありますか。

県土整備経理課長

県で実施しております条件付き一般競争入札の参加資格の設定に当たりましては、工事内容を勘案の上、ランクとか地域要件を設定いたしまして、地元の中小建設業者が受注しやすいような環境を整えております。

また、従来から工事の発注に当たりましては、県内中小建設業者の育成及び景気浮揚対策の観点から、中小建設業者の受注機会の拡大を促進するため、適正規模での分離分割発注に努めているところでございます。特に平成20年度につきましては、当初予定していた工事を更に分離分割いたしまして発注したり、県内建設業者の早期受注を確保するために、上半期8割の前倒しということで発注をしたところでございます。

亀井委員

それで、平成21年度当初予算では、中小建設業者に対して何か配慮された点、21年度の当初予算では何かありますか。

県土整備経理課長

先ほどお答えいたしました分離分割発注の実施とか、上半期8割の前倒し発注につきましても、20年度に引き続き、緊急経済対策の第六次対策にも位置付けておりますので、21年度も引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

それから、21年度当初予算で予定しております箇所につきましても、前倒しで実施するという意味と、端境期対策という意味で、ゼロ県債、ゼロ国債の設定も行ったところでございます。

亀井委員

最後、要望させていただきます。

中小企業への配慮はよくされていることは分かりました。今後も引き続き厳しい状況に置かれている県内中小建設業者への支援ということで、視野に入れながら事業を実施していただきたいと要望して、質問を終わります。