

平成 25 年第 1 回定例会 建設常任委員会

平成 25 年 3 月 5 日

高橋（稔）委員

14 箇月予算における中小建設業者への支援対策について何問か伺ってまいります。

昨日来、各委員より、県内中小建設業者の経営状況の厳しさということが指摘されておりまして、我が党も同じ認識に立っておりまして、本会議でもそのような観点から、中小建設業者への支援の拡充ということについて、要望もさせていただいたところでございます。

関連して何点か伺ってまいりたいと思いますが、その支援対策でこれまで行ってまいりました公共工事における前払金や中間前払金制度というのがありますが、この概要と実績をこの際確認させていただきまします。

県土整備局経理課長

前金払制度につきましては、受注者の方々が工事の着工のときに多額の資金が必要ということで、保証事業会社の保証を受けた形で工事請負代金の 40%の額を前払金として請求できるものでございます。

実績ですが、今年度の実績はまだ集計してございませんが、平成 23 年度で申しますと、入札件数が 1,128 件ございましたが、請求件数がそのうち 1,061 件、割合にしますと 94.1%、ほとんどの契約で使われているというようなところでございます。前払金額は 177 億円となっております。

また、中間前払金制度というのは、施行の途中で資金の調達を円滑にするということで、工期の 2 分の 1 の保証が経過しまして、出来高が 2 分の 1 以上になっている際、工事代金の 20%までを請求できるという制度でございます。

これにつきましては、平成 25 年度 1 月末で、現在請求件数が 71 件ございます。支払い金額は 15 億 2,900 万円となっておりますが、前年度に比べますと、件数では 31 件、それから支払い金額では 9 億 7,000 万円ほどの増額というような形になっております。

高橋（稔）委員

今、実績を伺いまして、この前払金、中間前払金制度、これが非常に中小建設業者の方にとっては大変有効な制度ということであることが認識できるわけですが、より一層、業者にとって使い勝手のいいものというものを志向していただければなと思うんですが、そこでこれまでどのような工夫や見直しをしてきたのか。また、今後検討されていく制度の拡充、こういったことがあれば伺っておきたいと思っております。

県土整備局経理課長

前金払制度につきましては、平成 21 年 12 月に前金払いのできる基準額というのを 300 万円以上の工事から 150 万円以上引き下げるといったような形をとっています。また、平成 22 年 8 月には 1 億 5,000 万円以上の前金払いの支払率が 30%以

内であったことが、40%以内というような形で引き上げました。これによって、工事金額に関わりなく前金払いの場合は40%以内の支払率というような形にさせていただきます。

今回、例えばその他の手続的な面におきましても、今回、中間前金払いの制度などにおきましては、要件を確認するような写真の添付だとかを省略させるなどの手続の簡素化を図ったり、見直しに関しましては、ホームページですとか窓口のパンフレットとか、お知らせを進めているような状況でございます。

今後も、具体的にこれをとというような策はまだございませんが、内外のこういう情勢を見極めながら、その都度対応してまいりたいというふうに考えております。

高橋（稔）委員

もう一つ考えていただければ、いわゆる支払いの際、そういう部分でなるべく関係各局が連携していただいて、その辺の工夫も出していただければ有り難いなど、こういうことを少し付け加えさせていただきたいなと思います。

次に、先ほど来、自民党さんもそうでしたが、最低制限価格率ということで質問されていまして、その上限を90%ということで継続を当面していきたいという答弁があったのですが、民主党さんの質問でもありました分布率について、確認をもう一度させていただきます。

最低制限価格率の分布状況を再度伺います。

県土整備局経理課長

最低制限価格率の分布の状況ですが、基本的には最低制限価格を86%と設定した案件は260件、構成比として34.7%になってございます。これが一番多いという形です。次に85%、これが175件で26.5%。87%が119件というような順番になっております。90%に設定したのは36件ございました。平均の設定率が86.2%でございます。

高橋（稔）委員

90%に限りなく近づきつつあるかなという気はするのですが、今くじ引きが多くなってきていますね。最低制限価格率もさることながら、前もこの委員会で質問しましたが、くじ引きがかなり多くなってきているということの回避について、何らかの方策が考えられないのかと、これについてはどういう御見解ですか。

県土整備局経理課長

入札制度かながわ方式の中では、設計の図書ですとか、あるいは最低制限価格率の算定、こういったものは既に公表しておりますので、一定の技術力のある事業者の方々から見れば、ある程度の積算ができ、最低制限価格率も計算でき、それによりまして、ほぼ計画的な額がぴったりいく、あるいはそのところに基本的には同業者が数多く出てくるというふうな状況があらうかと思えます。

なかなかくじ引きになるという案件に関しましては、一方ではこうした公平性ですとか透明性といった問題がございますので、この点についてどのようにクリ

アしていくような形になるのか。他県によっては、マスクングといいまして、ある一部を見せないというようなやり方をとっていたりするわけです。そういうような形になりますと、そここのところをむしろ、今見せているものを見せない、後退するような形になるのではないかと、いろいろな考え方も生じてくるかと思えます。

今回、くじ引きの関係、同額入札の関係につきましては、研究、検討を重ねてまいりたいというふうに考えております。

高橋（稔）委員

やはりマスクングしている方が、最低制限価格の分布状況が、どうしても低くなってくるかなという気がするんですが、そういう相関でよろしいですか。

県土整備局経理課長

その関係というのは、まだ我々も実は分からないというようなところがございます。具体的に、そういった方策をとっているところがありますが、その効果があるのかどうかということも、実はまだ確認していないということでございます。ただ、こういった件に関しては、実は本県だけの話ではなく、全国的な都道府県、各県とも同じような問題を抱えているというふうに認識しています。

高橋（稔）委員

予定価格があって、限りなくそれに近づいていくというのは、これはこれでいいことだろうと思うのですが、この 90%を堅持していくというのは、何らかの期待効果があるんじゃないかと思うのですが、財政上の期待効果も含めて、資金管理上の期待、効果を含めて御見解を伺っておきたいと思えます。

県土整備局経理課長

90%に近づけるといことになりますと、やはりその分の競争の範囲というのが決まってくるというものは当然でございます。最近の傾向では、先ほども言いましたが、むしろ最低制限価格率の付近に平均落札率が近づいてきていると、そういうふうな状況になってきております。

なかなかそういう意味合いの中でも、低く出してしまうというふうなところはございまして、それを上げる部分の課題としては、やはりどうしてもその分、金額が確かに一定の面では中小企業の皆様の対策にはなるかと思えますが、もう一方では、やっぱり県債の発行だとか、そういったような問題も限りなく問題として残ってくるのかなというふうにも考えているところでして、まだ少しそこら辺のところは研究しているところです。

高橋（稔）委員

そういう資金的なことを考えましても、やはりある程度最低制限価格率 90%というのは堅持していかないと、いろいろと資金繰りの観点で御苦勞もまた増えてくるのかなということも今の答弁で感じたんですが、そうはいつでも冒頭申しました中小建設業者の経営は厳しさを増しているわけですし、もう一つの要因として、原油高ということも今クローズアップされてきているわけですが、この原油高騰が予見される中で、どういうふうに平成 25 年度予算執行を前にして考えてお

られるか、見解を伺っておきたいと思います。

県土整備局経理課長

価格が大きく変動した場合の対応としましては、公共工事の契約約款の中にも単品スライド制という規定を設けております。建設資材の価格が著しく変動したというような際、受注者若しくは発注者のどちらかの申し出により、工事代金の変更ができるというような仕組みです。

工事請負代金の100%を超えた場合にそういったようなケースがあり得ます。過去におきましても、平成20年6月くらいに原油価格の急激な高騰やアスファルト、コンクリート鋼材などが上がったということで、単品スライドの適用をしたところでございます。

この間の北京オリンピックの需要があったというような話も聞いております。また、逆の話もありまして、差が急落した場合にも、逆にスライドがききますので、平成21年3月頃にはそういったような事例もございました。

いずれにしましても、こういうスライド適用というような事例もございますので、こうしたことを活用しながら、特に申請に当たっては迅速な手続をしていくというような形でございます。

高橋（稔）委員

是非、先ほど答弁で資機材の上昇については、まだ懸念がないような、また注視しておられるような答弁があったんですが、今言われたようなこともしっかり念頭に置きながら、執行に鋭意取り組んでいただくことを要望しておきたいと思っております。

次に、これも同様なんですけど、2月補正の執行に当たって過日の本会議で、我が党の質問にインセンティブ発注を積極的に行う旨の答弁を頂きましたが、この中身について確認させていただきます。

県土整備局経理課長

インセンティブ発注につきましては、土木事務所長と災害協定を締結している団体に所属していることを条件としている社会貢献企業を対象としていたり、過去5年間で工事成績が優秀な、80点以上をとっているような優良工事施工業者を対象としています。このように、インセンティブ発注というのは、地域の優れた技術力を持っていたり、社会貢献に意欲を持っている方々に配慮することができるということで、今回この制度を積極的に活用してまいりたいと考えたところでございます。

具体的な仕組みといたしましては、インセンティブ発注は今まで設計金額の6,000万円までの工事を対象としておりました。今回、2月補正予算で発注する工事につきましては、これを土木事務所長の権限で発注できる1億5,000万円まで拡大できるよう、こういう上限の緩和をしてまいりたいと思っております。

2月補正予算以外の工事においても、今後、特に必要と認めない場合については、同様の運用ができるかどうか、この検討はしてまいりたいと考えております。

高橋（稔）委員

せっかくそこまで、所長権限にのっとして広げていただいたので、気になるのは件数なんですけど、具体的にどのぐらいの発注件数が見込めますか。目標は置いていらっしゃるんですか確認させていただきます。

県土整備局経理課長

毎年インセンティブ発注は、各土木事務所の発注件数の2割程度を目標としております。実は、平成24年度においては、1月末現在でまだまだ17.8%という程度です。今回、この2月補正で発注する工事につきましては、発注の件数が増えるように、対象金額の上限を拡大いたしましたので、2月補正と当初予算を合わせた形で全発注件数の2割となるような形で進めていけるように目指してまいりたいと考えているところです。

高橋（稔）委員

正に刺激的なインセンティブの発注形態になるように、是非要望させていただきたいと思います。

ところで、過日も主任技術者の専任及び配置について、兼務体制を認めるというお話を違う委員に答弁されていましたが、そうは言っても、今技術者不足が指摘もされておりますが、そういう中で具体的にどのように進めていかれるのかなど。官民でも同じなのではないかなと思うのですが、特にそういうふうに緩めていただいた中で、具体的にどう対応していくのか。確認させていただきます。

県土整備局経理課長

本来、公共工事に配置する主任技術者というのは、施工の適正な確保を保つために、請負金額2,500万円以上のものについて、現場にそれぞれ置かれ、専任として必要とされるというような状況でございました。

お話のありましたように、今後、公共工事が県のみではなく国等でも増えていく。それから、東日本の復興工事が本格化してきているとといった中におきましては、技術者不足が恐らく生じてくるだろう、正に生じている状況もあろうかと思えます。

こうしたことの中から、国土交通省の工事としまして、2月5日付けで、この専任の要件を緩和する旨の通知がございました。本県でも、この国の取扱いに準じた形で、実際行うというような趣旨でございまして、具体的には一体性あるいは若しくは連続性が認められるような工事、それから相互に調整を要する工事、それで且つ工事現場の間隔が5キロメートル程度、自動車でおおむね30分以内、何かあるときにすぐに駆けつけられるような時間帯で、そういった範囲に限り2件まで兼務を可能にしようと考えております。

また、対象につきましても、県土整備局だけではなくて、本庁全体、全部局が対象となるような形で、原則4月1日以降に発注する工事としまして、関係部局と調整を図ろうとしております。

高橋（稔）委員

結構、道路環境も良くなってきていますので、30分以内というと、結構な管理範囲だなと思うんです。

それはそれとして、次に心配なのは、工事の品質確保ということなのですが、それらについての支障があっては元も子もないわけですが、これらについてはどう担保しているのか、確認させてください。

技術管理課長

今回、主任技術者の専任要件の緩和をいたします土木工事でいいますと、請負金額が2,500万円以上ということですが、2,500万円以上のものが全てフリーで兼務できるかと申しますと、そうではなくて、実は下請金額の総額が、例えば土木でありますと3,000万円以上になりますと、主任技術者ではなくて管理技術者を置かなければならないということになってしまいます。ということで、その場合には、この兼務対象にならなくなるということがございます。

大体、土木工事ですと、下請金額は大体5割ぐらいとかというふうに一般的に言いますので、そうなりますと必然的に五、六千万円とか、いろいろばらつきがあると思いますが、それぐらいの工事までが兼務対象になるというふうに考えられます。

例えば現地工事などにおきましては、そもそも請負金額が5,000万円以上のもので下請金額総額4,500万円未満のものが対象になりますので、いろいろなパターンもございますし、必ずしも5割程度ということではございませんので、上限は特にないんですが、ただそんなにやみくもに大きなものを兼務して支障が出ることはありません。

そういう主任技術者というのは、やはりその現場の技術的なことをつかさどらなければいけないということで、やはり一定規模以上になるとなかなか困難になると思いますが、この程度の規模であるということと、それから工事の品質確保に支障が生じないように、二つの工事の主任技術者の資格要件が同一であること、それから品質の管理方法なんか類似していると。いわゆる一体性、連続性ということの要件が、それを意味するわけですが、且つ先ほど申し上げましたように、5キロ以内で車で行くと30分以内ということで、そのぐらいの距離の間であれば、要件を緩和することができるということで検討しているものでございます。

なお、要件を緩和するに当たりましては、県職員の監督員が現場体制のチェックをする。我々はこういう監督体制をするためのチェックシートというのを持っているのですが、そのチェックシートの中に兼務によって管理等に支障が生じないかといったような項目を加えまして、監督体制の強化をしていきたいと思っております。

また、技術管理課でやっております抜き打ち検査というのがございます。これも工事中に必ず一回以上やるものですが、これにつきましても、主任技術者の兼務により管理に支障が生じていないか、必ず確認するといったようなことを徹底するというのもちまして、公共工事の品質の確保に努めてまいりたいと思っております。

高橋（稔）委員

そうしますと、4,000万円という金額が今示されましたが、なかなかその発注案

件、件数が気になるところですが、やはりそれをクリアするためには、ある程度細分化していくかという、分割という手法がとれるのかどうかよく分かりませんが、それらについて見解はいかがですか。

県土整備局経理課長

経済対策などで分離分割発注は今後も続けていくところでございます。例えば今回のゼロ県債につきましても、箇所数におきましては 127 箇所でございます。発注件数では 142 件となっております。これは分離分割しながら進めていきたいと思っております。

補正予算の数は 164 箇所、当初予算の数は 1,261 箇所となっておりますので、まだ当然、発注には至っていないということですが、そういったことをすれば発注が増えていくというふうに考えております。

高橋（稔）委員

今、ゼロ県債の件数と 2 月補正、当初予算件数についてお答えを頂いたのですが、気になるのが 2 月補正のいわゆる内示を受けての調整状況、これについても確認しておきたいと思っておりますが、今回およそ 165 億円規模の調整だったわけですが、地域の市町の要望を受けましての事業執行になってきますが、これらの調整状況はどんなふうになっているのか、確認させていただきます。

県土整備局経理課長

内示状況ということですが、国の方でも 2 月 26 日に参議院で可決いたしまして成立いたしました。これに伴いまして、県への補助事業などにつきましては、まだ国直轄事業負担金については余り出ていないのですが、国交省の方から社会資本整備総合交付金として内示が出されているというような状況でございます。

今言いました国直轄事業負担金を除いた県土整備局の内示額につきましては、国費ベースで大体約 95.3%程度になっております。ほぼ予算で計上した額を確保しているというふうに認識しております。

高橋（稔）委員

残りが気になるわけですが、これらについて残りの数パーセントでも景気刺激策としては大きいわけですが、これらについてはどういう取組状況になっているのでしょうか。

企画担当課長

現在内示率 95.3%と申し上げたところですが、その他、国から県と市町村で要望している事業において、内示超過となっている箇所もございます。それにつきましては、流用が可能なものもございますが、そのためには国との調整を行っていく必要がございますので、今後、その使っていきたいという市町村も含めて、調整しまして、残りの数パーセントについても埋めるような努力をしてまいりたいと思っております。

高橋（稔）委員

いろいろ鋭意御努力いただいておりますが、県内経済のそういった意味では屋台骨といいますか、県土整備局の持つ使命が大変大きいというふうに認識をして

おりますが、やはり今、県土整備局だけじゃなくて、全庁一丸となって経済対策におけます補正予算の執行、これはもう早期に求められているわけですが、これらについても過日の本会議で我が党の要望として申し述べたところではありますが、他部局との連携、情報の共有についてどのように考えておられるのか、再度確認させていただきます。

県土整備局経理課長

県における公共工事は当然、県土整備局が最も多いということでございますので、工事における入札あるいは契約の工夫だとか改善につきましては、まず県土整備局の方で率先して進めておりました、日頃から全庁にも情報を共有するというような仕組みでやっております。

そうした全庁の調整の場といたしまして、神奈川県公共工事入札・契約制度改善推進会議を設けていまして、今回の中小建設業者への支援対策に関しましても、来週の3月12日にワーキンググループによる会議を開くということの中で、我々も対策を紹介し、情報提供する形の中でそれを参考とした上で、積極的に活用するようにお願いし、連携していこうと考えております。

高橋（稔）委員

是非、部局横断で、そのような情報共有を図っていただき、取り組んでいただきたいと思いますが、最後に確認なんです、過日ホームページだったでしょうか、設計施工一括発注方式についても、採用していくという御答弁が本会議でたしか頂いたと記憶しているんですが、これは近々この平成25年度の発注の中で、今おっしゃった会議の中でも情報共有して早期にそういったものに取り組んでいこうと、こういう話合いになるのか否か確認させていただきます。

県土整備局経理課長

設計施工一括発注方式、この会議体とはまた別に、緊急財政対策におけるワーキンググループがございますので、そうした中での情報といいますか、検討は今後も引き続き考えております。

来年度におきましては、実はこの方式に該当する、あるいは適切な事業が見当たりませんでしたので、今後、将来的といいますか、県有施設の修繕あるいは整備計画をそれぞれの各部局と調整した中で、候補を挙げていく中で検討しそれをうまく探しながら、執行できるかどうかという検討に当たっていきたいというふうに考えております。

高橋（稔）委員

是非、県内中小建設業者の経営に資するような取組を期待させていただきます。

次に、東海道貨物支線の貨客併用化について、何点か伺ってまいりたいと思います。

過日、代表質問で取り上げたものですから、継続して確認させていただきます。

それでは、まず1月末に調査列車を運行しまして、私どもも参加させていただいたんですが、多くの委員の皆様も参加されました。目的、参加者など概要をもう一度再確認させていただきたいと思います。

道路企画課長

東海道貨物支線の貨客併用化の検討は、沿線の自治体等で構成する東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会を設置し、平成 12 年の運輸政策審議会答申第 18 号による基本計画の位置付けも踏まえながら行っております。

この基本計画の目標年次が平成 27 年と間近になってきており、協議会として今後の取組内容の検討が必要となってきました。

今回の調査列車は、国や学識者、沿線の企業や住民の方々などが乗車し、既存の貨物船を利用して京浜臨海部や羽田空港へのアクセスの可能性を体感しながら、沿線の開発状況も確認していただいた上で、今後の検討の参考とするための御意見を頂くことを目的として、実施したものでございます。

当日は、国土交通省や京浜臨海部の国際戦略総合特区を所管しております内閣官房、交通工学や都市計画を専門とする学識者、JR 東日本や JR 貨物などの鉄道事業者及び関係の自治体、議会の方々、沿線の企業や住民の方々など約 320 名の御参加をいただきました。

高橋（稔）委員

かなり広域的な取組だということを理解できましたが、特に本県は政令市や東京側の自治体とどのような連携を図っておられるのか、確認させてください。

道路企画課長

東海道貨物支線の貨客併用化の検討を行っている整理検討協議会は、沿線の横浜市、川崎市、東京都、大田区、品川区など広範囲にわたる区間で構成しております。県は、この事務局として各自治体と連携した取り決めができるように努めております。

今回の調査列車の運行に関しても、密な意見交換を行うなど関係機関が協力し合って実施するように取り組みました。また、これまでも協議会では、鉄道事業の整備状況や沿線の開発状況の調査を行っております。神奈川側や東京側で進められている鉄道整備やまちづくりの現場を協議会のメンバーで視察し、情報の共有化を図るなど共通認識を持って検討を進めることができるように取り組んでおります。

また、協議会では貨客併用化の取組を広く知っていただくために、情報発信の事業も行っております。大田区の工業関係団体からイベントでパンフレットの配布の要請があった際には、大田区とも連携して対応いたしました。

今後とも、県としては協議会の事務局として関係機関で連携がとれた取決めができるように努めてまいりたい、そのように考えております。

高橋（稔）委員

私も乗ってみまして、貨物線ですから余り乗り心地は良くないのですが、でも初めての体験で貴重な体験をしたなど、日頃のロケーションと全く違うので、そういった意味では感動をしたのですが、列車内でアンケート調査を行っていたよね。これらのアンケートの中で、参加者はどのような意見を寄せていたのか、確認させていただきます。

道路企画課長

今回、今後の協議会の取組の参考とするために、参加者に対しまして委員お話しのようにアンケート調査を実施いたしました。このアンケートのポイントですが、3点ほどございます。周辺状況の変化を踏まえた今後の貨客併用化の役割や既存線を活用した運行の検討の必要性及び今後の協議会において、重要となる取組内容といった今後の取組の方向性について、御意見を伺いました。

参加者からは、1点目の貨客併用化の役割に関連しては、観光面でのメリットが期待できるなど地域活性化につながる、また羽田空港を中心としたビジネスなど地域の発展に寄与するといった御意見がございました。

あと、2点目の既存線を活用した運行の検討に関連いたしましては、既存線を最大限活用し、その上で新しく整備するルートへ拡大していくことは現実的。また、東京貨物ターミナルから更に東京方面についても考えると良いと思うというような御意見がございました。

3点目の今後の取組に関連しては、どこの地域の人がどれだけの効果が得られるのか検討することが重要。また、貨物列車を排除しないという条件の下で、どの程度の運行ができるのか検討することが必要などといった御意見がございました。

高橋（稔）委員

これだけの大事業になってきますと、コストが一番心配なのですが、コスト面についてのアンケートでの質問等はなかったのでしょうか。

道路企画課長

委員お話しのように、この事業費については、ばく大な事業費がかかることが想定されておりまして、課題の一つになっております。今回、意見の中にもやはりばく大な事業費が課題だと、そういうふうなことをよく貨物のことを御存じの方もおられて、そういう意見を述べられる方もおられました。

高橋（稔）委員

この事業ですが、横浜市は新年度予算で、鉄道計画検討調査費として2,400万円を計上しているんですが、本県はこういうことについては、平成25年度はどういう予算配分になっていますか。

道路企画課長

東海道貨物支線の貨客併用化の取決めに関する予算ですが、これは協議会の負担金という形の中で、15万円ほど予算計上させていただいております。その分につきましては、横浜市、川崎市、神奈川県3団体でこの協議会の予算を負担しておりますので、横浜市、川崎市も同様の額を負担しているところでございます。

高橋（稔）委員

協議会を立ち上げて、それから国をうまく検討の場に乘せて、鉄道事業者等と協力してやっていくんだというスキームだと思うんですが、今後、今回の調査列車運行を踏まえまして、どのような取組を行っていくのか、確認させていただきます。

道路企画課長

協議会におきまして、今回の調査列車の運行の参加者から頂いた意見を参考にして、調査検討を進めていきたいと、そのように考えております。例えばどこの地域の人がどれだけの効果が得られるのか、検討することが重要といった御意見がありましたので、既存線を活用して貨客併用化を行った場合に、それぞれの沿線地域においてどのような効果が考えられるのかといった検討、また貨物列車を排除しない条件の下で、どの程度の運行ができるのか、検討が必要といった御意見もありましたので、JR貨物の東京貨物ターミナル現地調査や貨物の状況のヒアリングなど、貨物輸送の現状把握など協議会のメンバーと調整しながら検討を行っていきたいと考えております。

これらの検討は、国の計画の位置付けを得ながら行っていくことが重要と考えておりますので、運輸政策審議会答申第18号の目標年次以降の計画に向けた国の動向も注視してまいりたいと考えております。

併せて、国や鉄道事業者に制度改正や早期実現について、要望もしっかり行っていききたい、そのように考えております。

高橋（稔）委員

この東海道貨物支線貨客併用化事業は、ばく大な事業費と大変な時間がかかると思うのですが、ただ、既存線がありますので、これをどう高度利用していくかということですと、全く可能性もないわけじゃないわけですし、今おっしゃったように、国も諮問、答申を得て動いておられるということで、大いに期待していますし、特に京浜臨海部の活性化にとっては欠かせないアクセスルートになるのかなど、こんなふうに考えていますので、是非国への働き掛け、沿線自治体との連携協力をしっかり進めていただくように強く要望しておきたいと思っております。

この東海道貨物支線貨客併用化に関して、運輸政策審議会答申第18号ということで、過日パンフレットも頂きましたが、この答申18号による基本計画ということが記載されておきまして、関連して何点か伺いたいと思っておりますが、この運輸政策審議会答申第18号による基本計画に位置付けられている路線というのはどういったものがあるのか、教えていただきたいと思っております。

交通企画課長

この運輸政策審議会答申第18号によります基本計画では、整備対象とする路線は、平成27年の目標年次における進捗状況に応じまして、A路線、B路線というふうに分類されております。

まずA路線については、目標年次、平成27年までに開業や整備着手といった、いわゆる整備を推進すべき路線、また、B路線については、目標年次までに整備について検討すべき路線というふうに位置付けられております。

本県、県内の対象路線といたしましては、まずA路線として、みなとみらい線の建設、それから横浜市営地下鉄のグリーンラインを含む横浜環状鉄道というふうに計画内では呼んでおりますが、その横浜環状鉄道の建設。それから、神奈川東部方面線の建設。そして横浜3号線、いわゆる地下鉄ブルーラインのあざみ野

から新百合ヶ丘までの延伸、代表的なものなど約9路線が位置付けられています。

一方、B路線、いわゆる検討すべき路線の方については、今、委員の方から御質問ございました東海道貨物支線の旅客化、そして建設、更に小田急多摩線の唐木田から横浜線・相模線方面への延伸といった代表路線など4路線が位置付けられています。

高橋（稔）委員

それでは、今おっしゃったA路線9路線はかなり進行していますが、特にB路線4路線を含めまして、路線の進捗状況を伺いたいと思います。

交通企画課長

主な路線の進捗状況ということで、まずA路線のみなとみらい線は、平成16年に開業いたしております。また、横浜環状鉄道の日吉、中山間につきましては、平成20年に開業しております。また、神奈川東部方面線については、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線共に現在鋭意事業中です。東部方面線の事業進捗率としては、両路線合わせまして約15%前後といったところでございます。

しかしながら、A路線の中でも市営地下鉄のブルーライン、先ほどのあざみ野、新百合ヶ丘間であるとか川崎縦貫の高速鉄道といったように、地方自治体の厳しい財政状況などの理由から、開業若しくは整備着手といった目標どおりには進んでいない路線もございます。

また一方、B路線に位置付けられた4路線につきましては、沿線の開発状況であるとか、将来の需要といったものの検討がなされておきまして、整備の必要性、それから整備の方針、方策といったものがそれぞれの整備主体、関係自治体等を中心に検討がなされている状況でございます。

高橋（稔）委員

県内の必要鉄道網、A路線、B路線ということで、基本計画に定められているわけですが、今伺っていますと、進捗が芳しくないものもあるわけですし、特に4路線の方で小田急ですとかというお話も出ておりましたが、町の熟成、開発とともに、そういったニーズが高まってくれば、当然要求度合いといいますか、また違ってくるんだろうなと思いますが、基本計画が消えてしまえば、これは何もなくなってしまうのではないかと危惧するのですが、そこで、先ほどおっしゃっていましたが平成27年までの計画ということですが、そうしますと、この基本計画というのは、延長、延伸されるのでしょうか。それとも全く新たな計画というのを策定していかななくてはならないのでしょうか。この辺の動きはどういうふう把握していらっしゃるのでしょうか。

交通企画課長

基本計画の延伸か、若しくは新たな計画かといった御質問だと思います。昨年の12月に、実は国土交通省の方で目標年次が迫っている現計画に代わる新たな計画を策定しようといった動きがありまして、国土交通省、鉄道局が中心となりまして、学識経験者、鉄道事業者及び国土交通省等のメンバーで構成される検討会

というものが設置されました。

この検討会には、神奈川県を含みます関東近県の5都県、それから横浜市、川崎市、相模原市を含みます5政令市がオブザーバーとして参加しておりまして、その会議の中で平成24年度から平成25年度の2箇年にわたって東京圏における今後の都市鉄道の在り方、方向性といったものについて、検討を行っていく予定というふうに聞いてございます。

その後、平成24年度、平成25年度の検討の後、平成26年度には、交通政策審議会の方に対して国交大臣が諮問をし、そして平成27年度にはその諮問に対する答申がなされ、国におきまして、その答申を踏まえて、新たな計画が策定される予定というふうに伺っております。

高橋（稔）委員

今、昨年末来の動きをいろいろ伺ったんですが、そうしますと、平成27年度の諮問、答申に向けまして、しっかりとこれは準備していかななくてはならないなという思いで伺ったのですが、県域全体に関することですし、ましてこれだけ道路網が充実されていくし、片方の鉄道網という、これも本県が成長のエンジンを日本経済発展のために担っていく大きな使命を考えますと、これはしっかりやっっていかなければいけないなというふうに強く認識を新たにしたんですが、そこで鉄道ネットワークの充実を一層図っていくために、新計画策定に向けての動きについて本県としてどう取り組んでいくお考えなのか、確認させていただきます。

環境共生都市部長

運輸政策審議会は、交通政策審議会という名称に変わりましたが、交通政策審議会ですが、それに向けた動きが、国において、昨年末ぐらいから出始めているところです。これまでの18号答申に基づいて着実な鉄道整備が進められてきましたのですが、東部方面線は今事業中でございますし、横浜環状鉄道についても、着々と整備が進んでいるという中において、やはりB路線である貨客併用化の問題、それから小田急多摩線の延伸の問題、さらに相鉄いずみ野線の延伸の問題、県内には、まだこれから今後整備すべき路線がかなりあるというような認識であります。

また、鉄道整備は進んでいるものの、やはり県内の鉄道の混雑率というのがまだまだ続いておりますし、また東日本大震災を受けた震災対策ですとか安全な鉄道を目指すですとか、あとエネルギー対策ですとか、あと地域経済の発展をもっと支えるですとか、そういう新たな課題というのも今出始めておりまして、今正に国の方の業務においても、今後の鉄道整備の重点をどうしていくかという議論がなされている最中でございます。ただ、やはり今まで鉄道整備に地元の方も、かなり御熱心に携わっていただいておりますので、その思いをしっかり受け止めて、動かないといけないというふうな認識は持っておりますので、少なくとも今、位置付けられている、交通政策審議会に位置付けられている答申の路線は、少なくとも位置付けていただかないと、これからの事業展開に支障を来すというふうに思っております。

ですから、このネットワークを引き続き次期交通政策審議会に位置付けられるように要望していきませんかといけないと思っていますので、是非その辺で地元の意見も十分検討しながら考えていきたいと思えます。

正に平成 25 年度から地元の自治体等の御意見を伺うというような対応スケジュールも徐々に示されつつありますので、やはり県の施策ですとか、それから地元の熱意ですとか、そういうものもしっかり私どもは受け止めさせていただいて、国の方ですとか、民間にしっかりと申し上げて、次期交通政策審議会に向けての位置付けを勝ち取ってまいりたいと、思っている次第でございます。

高橋（稔）委員

その意気込みというか決意を伺って安心したのですが、先ほど来申し上げているように、鉄道に対する県民の期待というのは、大きなものがあると思っておりますし、ましてや本県のみならず、経済的な発展具合を考えましても、大きな力を生んでいくのではないかと思います。

そういった意味で、事務局としての本県がしっかり取り組んでいくことが大事というふうに思えますので、やはり本委員会としても、これは是非、正副委員長で御協議いただいて、県土整備局所管の委員会としては、しっかり後押しをしていくことが大事ではないかなと。ましてや県域全体にわたる話ですし、何も貨客併用化だけの話でもないというふうに、今の答弁を伺って認識をしましたので、是非そういう角度で各党派御賛同いただければ、委員会として、国に対して強烈な意見書を出すときだと思えます。

本日最後の質問ですが、神奈川県道路占用料徴収条例の一部改正に関する条例について伺っておきたいと思えます。

今回、条例改正が提案されておりますが、そもそも今回道路法施行令が改正された背景について、確認させていただきたいと思えます。

道路管理課長

道路法施行令が改正された背景ですが、まず一つが太陽光発電や風力発電の関係につきましては、平成 22 年 6 月に政府が新成長戦略を閣議決定しまして、この中で 7 つの戦略分野の一つとして、グリーンイノベーション分野というのが位置付けられたわけなんです、このグリーンイノベーション分野の取組を進めていく中で、平成 23 年 4 月に太陽光発電設備等を道路占有許可対象物件へ追加することの検討がされたということから、これを受けて国土交通省では検討を進め、再生可能エネルギーへの普及を推進する観点から、太陽光発電設備及び風力発電の設備について道路占有を認めるといったものでございます。

また、津波避難施設については、東日本大震災後に静岡県内の市町村において、道路占有許可物件の追加というようなことの要望がなされたようでございまして、それが今回の政令改正につながったと聞いております。

高橋（稔）委員

本県におきましても、再生可能エネルギーの普及、中でも太陽光発電の推進につきましても、力を入れております。今回の条例改正を踏まえまして、太陽光発電

設備を道路に設置する場合、設置場所としてどのような場所が想定されているのか確認させていただきます。

道路管理課長

占用物件につきましては、基本的に道路構造や車両、歩行者の通行の支障とならない場所に設置するというのがございます。加えて、太陽光パネルの場合には、反射光で自動車の運転者がげん惑されることのないような場所がやはりふさわしいのではないかと考えております。

具体的には、商店街のアーケードの上とか、バス停の上屋など既存の占用物件に添架するような形での形態が想定されております。

高橋（稔）委員

今回の条例改正案の中で、道路占用料につきまして、太陽光発電設備、風力発電設備、そして津波避難施設で計算方法が異なっておりますが、この占用料算出の考え方について伺っておきたいと思っております。

道路管理課長

占用料の算定に当たりましては、大きく二つに分かれておりまして、額をあらかじめ決めておきます定額物件、これは申請件数が多い場合はよく用いると。もう一つは定率物件といいまして、これはどちらかというところと占用の許可申請が比較的少ないというものでございます。

まず定額物件については、やはり先ほど申し上げましたように、電柱などのような場合でございまして、一つずつその占用物の地価を調査して占有料を算定すると非常に合理的でないもので、あらかじめ政令市を除く地域と市町村区域に区分して、県内の土地価格の平均値を算出しまして、これに一定の件数を掛けて、あらかじめ占用料を決定して事務手続の簡素化を図ろうというものでございます。

また、定率物件につきましては、比較的申請の件数が少ないものについて、その都度に占用物件の設置する場所の近傍類地の地価を調査して、それに一定の地価の係数を掛けて算定するとなっております。

高橋（稔）委員

特に太陽光発電設備など、今回許可対象に追加する物件につきまして、県管理道路に設置したいという要望や相談というのは、そもそもあるのでしょうか。

道路管理課長

現時点では、県に対し今回追加された物件に係る具体の要望、相談等はございません。

高橋（稔）委員

今後、そのような相談がかなり増えてくる可能性はあるのですか。

道路管理課長

今後、これは全国的な取組になっておりますことから、いろいろな取組事例が増えてくれば、当然神奈川県内でも、特に太陽光発電等は上屋等に設置可能になってきますので、今後相談も多くなってくるのではないかと考えております。

高橋（稔）委員

やはり周知をしていただければ、やはりそのような要求や相談も増えてくるかなというふうに思うところですので、御努力をお願い申し上げたいと思います。

ところで、今日の読売新聞にも書いてありましたが、歩道橋活用ということで記事が載っておりましたが、過日、私どもの代表質問でも、横断歩道橋を津波の際の避難施設として活用できるかどうかについても、併せて検討していくという旨の答弁を知事から頂いたところでもあります。新聞でも、歩道橋を津波避難施設にということでクローズアップされておりますが、この横断歩道橋におけます津波避難施設の活用について、確認の意味で伺っておきたいと思います。

そもそも、この新聞によりますと、どこでも歩道橋を津波避難施設にするような記載になっておりますが、この点について確認させてください。

道路管理課長

津波避難施設につきましては、道路法の中の道路施設の方に位置付けがございませんので、そういう意味では、この道路施設である横断歩道橋を津波避難施設に位置付けるということは、現在ではできません。

先ほど申し上げましたように、こういうものを設置するような場合には、道路占用の許可と、こういったことが今後進むのではないかと、そういった位置付けになるというふうに考えております。

高橋（稔）委員

そうしますと、この歩道橋を津波避難施設にするという表現は間違っているわけですね。

併せて、横断歩道橋を津波の際の避難施設として活用できるかどうかについても検討していくという知事の答弁は、どのような意味に捉えればいいのですか。

道路管理課長

道路施設を津波避難施設として位置付けることについては、法律上、そういう限定列挙になっておりますからできないところですので、津波避難施設として横断歩道橋を指定するという表現は間違いだというふうに思います。

今後の活用というところになります。当然、海沿いの県道、又は国道で県が管理する横断歩道橋に対して、先ほどもありましたように津波避難施設、これは市町村等が地域防災計画等に位置付けて実施することが可能になりますので、それを例えば既存の横断歩道橋に併設するというような形で、高いところに上がっていくための階段部分を横断歩道橋で使うとか、そういったものの形態も一つ考えられると。

先ほど申しました静岡県の吉田町というところでは、そういった取組の方が実は進められておまして、今回も道路法施行令の改正を受けて、またこういった、特に沿線、沿道地域で特に高い建物等がない場合には、こういったものも有効になる場合もありますので、今後市町村等で地域防災の取組を進めていく上で、こういった御相談がありましたら、私どもとしても、この津波の減災対策は大変重要だと思っておりますので、しっかりと受け止めて相談にあずかってまいりたいと、このように考えております。

高橋（稔）委員

この読売新聞の記事ですと、県内の歩道橋は 868 箇所あってというくだりから始まっていきますので、やはりこの県内の歩道橋を対象にするというのもそもそも間違っているわけですし、この県内全域の話をしてもしようがないわけですよ。臨海部の話になってくるわけですが、そうすると、国道 134 号線にある歩道橋を活用して、避難施設なるものを併設させていくかどうかという話になると思うんですが、そもそも国道 134 号線というのは、歩道橋はどのぐらい管理されているんでしょうか。

道路管理課長

国道 134 号につきましては、横須賀市から三浦半島を通りまして、大磯町までの東京湾、相模湾に沿って走っております、その中では横断歩道橋のある市域ということでありまして、藤沢市の中には 6 橋、茅ヶ崎市域には 5 橋、平塚市域に 2 橋ということで、合計 13 橋が設置されております。

高橋（稔）委員

それらを活用して津波避難施設を併設させていくことが可能になるというふうに、先ほど来おっしゃっておられますが、これらについて、県として当然おっしゃったように市町との協力ということになると思うんですが、これらの津波避難施設の設置につきまして、どのように検討を進めていくのか、確認をさせていただきます。

道路管理課長

先ほども少し申し上げましたが、今回の道路法施行令の改正によりまして、この占用物件の一つに、この津波避難施設が加えられるということでございます。今後、市町村等が地域の防災計画を進めていく上で、こういった既存の横断歩道橋への併設等々の様々な検討が進められると思いますので、道路管理者としてもこういった検討について、しっかりと対応していきたいと、このように考えております。

高橋（稔）委員

最後に、静岡県吉田町の場合は、この津波避難タワーは、高さ約 6 メーター 50 なんですね。それらのものを歩道橋と併設させている。建設中ということで記載されておりますが、やはり歩道橋の安全性というか、く体の重量に耐えられる、そういう耐久性というか、そういったことが非常に気になりますし、答弁の方でのいわゆる歩道橋にまつわる事故もありまして、大きく世間を震撼させたような大きな事故もあったわけでございますので、歩道橋の安全性及びそこからの津波避難施設に至る安全性ということにつきましても、十分配慮していただくことを要望しておきまして、質問を終わりたいと思います。