

# 商工建設常任委員会会議録

平成21年7月22日

場 所 第5委員会室

平成21年 7月22日（水曜日）

---

午前10時4分開会

---

会議に付託された議案等

○商工観光振興対策及び土木行政の推進に関する調査

○その他報告事項

・県内高速道路の整備状況等について

---

出席委員（9人）

委員 長	宮原 義久
副委員 長	西村 賢
委員	星原 透
委員	野辺 修光
委員	黒木 正一
委員	太田 清海
委員	井上 紀代子
委員	徳重 忠夫
委員	坂口 博美

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

---

説明のため出席した者

県土整備部

県土整備部長	山田 康夫
県土整備部次長 （総括）	岡村 巖
県土整備部次長 （道路・河川・港湾担当）	児玉 宏紀
県土整備部次長 （都市計画・建築担当）	藤原 憲一
高速道対策局長	渡辺 学
管理課長	成合 修
用地対策課長	服部 芳邦
部参事兼技術企画課長	岡田 健了

部参事兼工事検査課長	富高 康夫
道路建設課長	濱田 良和
道路保全課長	大寺 重樹
河川課長	大田原 宣治
ダム対策監	小嶋 雄一郎
砂防課長	平田 一善
港湾課長	野田 和彦
空港・ポート セールス対策監	前田 安德
都市計画課長	黒田 博司
公園下水道課長	東 康雄
建築住宅課長	佐藤 徳一
営繕課長	川崎 俊一郎
施設保全対策監	上門 豊生
高速道対策局次長	河野 俊春

---

事務局職員出席者

議事課主査	前田 陽一
議事課主任主事	吉田 拓郎

---

○宮原委員長 ただいまから商工建設常任委員会を開会いたします。

まず、委員会の日程についてであります。

お手元に配付いたしました日程案のとおりでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○宮原委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時5分休憩

---

午前10時7分再開

○宮原委員長 委員会を再開いたします。

本委員会への報告事項について説明を求めます。

なお、委員の質疑は執行部の説明がすべて終了した後をお願いいたします。

○山田県土整備部長 県土整備部でございます。よろしくをお願いいたします。

御説明に入らせていただきます前に、2点、御報告を申し上げます。

まず、昨年度末から事業が凍結されておりました国道220号青島一日南改良工事についてであります。7月14日に、国土交通大臣から「青島バイパスの4車線化は中止、今後、防災対策の具体化に向けて、直ちに詳細な検討に取りかかる」との記者発表があったところであります。このことは、県議会の皆様を初め、沿線市や地域住民などと一体となって、国道220号の防災対策の必要性を訴えてきたことが、事業評価監視委員会や国土交通大臣に御理解されたものと考えているところであります。国においては、直ちに詳細な検討を行うとのことでありますが、県といたしましては、早期に整備されるよう今後とも要望してまいりたいと存じます。また、既存の費用便益比に加えまして、医療、防災、観光などを勘案した総合的な評価基準を早急に策定することも、あわせて求めていきたいと考えております。

次に、東九州自動車道の整備についてであります。6月30日に、国土交通大臣から高速自動車国道への連結許可が行われました。本県においては、須美江インターチェンジ及び清武南インターチェンジの2つのインターチェンジの追加設置が認められたところでございます。このことは、本線の地域活性化や緊急輸送路などとしての役割がさらに高まるものと期待をしております。大変ありがたいと思っております。今後は、地元説明会や調査設計を速やかに行いまして、設計協議や用地取得な

ど、本線との同時期の供用を目標に取り組んでまいりたいと存じます。

今後とも、本県の道路整備等につきまして、委員会を初め、県議会の皆様のより一層の御支援、御協力をお願い申し上げます。

それでは、本日の説明事項であります。高速道路の整備状況等につきまして、高速道対策局長から説明させますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

○渡辺高速道対策局長 それでは、高速道路の県内の状況について説明したいと思います。資料については、商工建設常任委員会資料という両面コピーの2枚物と3種類のパンフレットを用意してございます。

1 ページ目をお開きいただければと思います。白黒になっているかと思っておりますので、特に「2009高速道路」というパンフレットがあると思っておりますけれども、それを見開きで開いていただければカラーの地図が出ておりますので、それと見比べていただければわかりやすいかなというふうに思っています。それでは、白黒の本体資料のほうの1ページですけれども、左側のやや下のところに高速道路の供用率という表が載っているかと思っております。九州全体で供用が64%、全国で68%のところ、宮崎については42%の供用ということで、非常におくれた状況にあると。特に、九州縦貫道は100%供用がなされておりますけれども、東九州道についてはまだ21%、九州横断自動車道延岡線については、供用率が17%ということになってございます。

現時点での今後の予定でございますけれども、1 ページ目に地図があるかと思っております。白黒でちょっとわかりにくいかと思っておりますけれども、パンフレットの1、宮崎県の高規格幹線道路網図というのがあるかと思っておりますけれども、

そこで若干説明させていただきます。緑色になっているのがNEXCO西日本が整備・管理をしているところでして、特に、今、整備をしているのは緑色の点々となっている門川から西都まで、これがNEXCO西日本のほうで整備を一生懸命やっただいていただいているところがございます。それから、同じような2種類の紫があると思いますけれども、これが、国土交通省が整備をしているところでして、北からいきますと佐伯から北川、延岡まで点々になっているかと思っておりますけれども、ここと、それから南のほうに下がっていただいて清武から日南のところの点々を今、国土交通省のほうで整備を進めてもらっていると。あと1カ所、延岡と熊本を結ぶところですが、日之影と高千穂の間が最近、事業化になったと、こういうような状況です。

何度も行ったり来たり申しわけありませんけど、1ページ目の地図のほうに供用目標年度を24年度とか22年度とか25年度とか書いておりますけれども、2ページのほうに詳しく表にしておりますので、説明したいと思っております。北のほうからいきますと、県境一北浦が、これは国土交通省がやっておりますけれども、24年度の供用を目指している。北浦一北川がまだ供用年度が公表されていない。それから、北川一延岡が、同じく国土交通省がやっておりますけれども、これも24年度の供用を目指している。それから、有料道路区間、NEXCOの区間に入りまして、門川一日向が平成22年度、日向一都農が平成25年度、都農一高鍋が平成24年度、高鍋一西都が平成22年度の供用を目指している。それから、清武一北郷、北郷一日南が国土交通省でまだ供用年次が示されていないという状況になっています。

ここでのポイントは、後でまた御説明しますが、それぞれの供用年度をいかに達成するかということと、未定の供用区間についてめどを立てていただくというのがポイントかなと。それからもう一つ、最後に、日南一志布志が基本計画のままということで、めどが全く立っていないということで、これの前進をどう図るかということかと思っております。

それから、延岡線のほうですけれども、県内でいきますと、山都一蔵田間の高千穂一日之影が昨年度末に新しく事業化が決定されました。それから、蔵田一延岡間のうち蔵田一北方間にこれから事業を一生懸命やるところになっていくわけですが、昨年の10月から用地取得が国土交通省のほうで始まりまして、現段階で既に5割ぐらいの達成まで来ている。それから、北方一舞野、舞野一延岡については、既に供用済みというような状況になっております。

3ページ目です。今後のポイントですが、3つあります。まず1番目、予算の確保ということで、国土交通省に整備をしてもらっているところについては、当然、道路特定財源の一般財源化で非常に不透明というか、ちゃんと事業費がついていくかなというところがポイントになります。必要な予算の確保が重要ということで、ちなみにということで、参考で表にしておりますけれども、これは全部、国土交通省関連の事業費の推移ですけれども、東九州自動車道関連と延岡線で、東九州自動車道関連で言うと、平成20年度で当初と昨年度は国で2回ほど補正予算が組まれていますけれども、それも合わせて、最終的には273億3,600万円の予算がつきました。21年度、今年度ですけれども、当初が198億7,600万ということで、当初比でいきますと若干ふえたということです。この間の国の

1次補正なども加えると、現段階で東九州道で262億9,600万ということになっています。横断道についても、それぞれ昨年度の最終が9億5,000万、今年度が、現段階で17億円ということになっております。合計で、昨年度が最終の282億8,600万、今年度が今のところ279億9,600万ということで、大体昨年の最終並みのところまで予算的には来ておるといことですが、今、まさに工事が全面展開されているところですので、幾らあっても足りないぐらいの状況ということで、先ほど御説明した、24年度の供用に向けての所要額については大体確保されているかなという状況ですが、まだ供用が未定のところについて、公表するだけ確実な予算が確保されているかと言われると、そこまで国交省のほうも自信が持てないというような状況のようでございますので、さらなる予算の確保というのが重要になってくるということでございます。

2番目、NEXCOの区間ですけれども、日向一都農間の用地取得の促進ということで、NEXCOについては、日向一都農の25年度以外のところについてはほぼ順調にというか、もう大丈夫だろうというところの状況まで来ております。ポイントは日向一都農間が25年度に供用できるかどうかの一点にかかっているということでございますので、2番目に書いておりますけれども、御存じかと思いますが、日向一都農間については、ことしの1月に、NEXCOのほうから、供用目標年度を当初の平成26年度から、1年前倒しして25年度にすべく努力するということが宣言されました。通常、行政というのは、大体供用が確実になってから発表するものですけれども、このケースにつきましては、まずは目標年次を掲げて、それに向けて一致団

結してみんなで開通を目指すんだといった、今までの供用の発表の仕方とは性格が違うような発表の仕方でございますので、そういった意味でも、25年度に向けて、NEXCO、県、ほかの関係機関が邁進することが非常に重要ということかと思えます。

その中で特に県にとって一番のポイントは、2番目の丸に書いてございますけれども、実は20年度末時点でまだ用地取得率が51%、6月段階では、表に書いてある58%というふうな状況にとどまっております。3番目の丸に書いてございますけれども、どうしても3件から4件ほど、代執行を視野に入れざるを得ないということになっておまして、それを視野に入れて工程を組みますと、今年度中におおむね80%の用地取得は最低でも必要だということでございます。ちなみに、NEXCOは今年度末までに用地取得を88%の目標を掲げてやっております。裏返して言えば、おおむね80%を達成しなければ、平成25年度の供用というのが非常に危うくなるというような状況でございます。

では、その80%を達成するには何がポイントかということでございますけれども、まず1つ目、お騒がせをしておりました補償金目的植栽行為でございますけれども、これについては、おかげさまをもちまして、マックスで56カ所あったものが、現段階で5カ所まで減少しておまして、ここについては代執行想定箇所とも重複しておりますけれども、大きな課題といったところではなくなっているかなといったところでございます。

一番の用地取得での課題は、②字図混乱の解決に対する取り組みということになろうかと思えます。日向市の地区で明治につくられた字図が、そのまま登記簿の添付図面になっているわ

けですけれども、現地と合わない状況が生じてございます。非常に大きな面積で、日向一都農間の全体面積の20%ぐらいが字図混乱をしているという状況でございます。これについては、日向市とか法務局とか関係機関との体制の強化、連携の強化をお願いしに参りまして、それは協力していただけるということになりました。今現在、そういう体制の強化をしていて、その解決に向けて一生懸命やっているという状況でございます。何とか今年度中80%というのができるかなというか、やらなければいけないのかなというふうに考えております。

3番目、基本計画区間の取り組みということで、事業を今、実施しているところは、今、御説明した感じなんですけれども、それ以外、東九州道で言えば日南一串間一志布志、九州横断自動車道延岡線で言えば山都一蔵田間については、基本計画のままで、まだ事業のめどが立ってございません。そういう中で、日南から南の一部区間については、今年度の早い時期に環境調査に着手をするということで国交省のほうから最近発表されたところでございます。

一番下にチャートが書いてありますけれども、事業化するには、基本計画を整備計画に上げるということを念頭に置かなければいけないということになります。それには国幹会議という何年かに一度しか開かれないような会議で審議されなければいけないという構図になっています。国幹会議の土俵にのるかどろかは、点線の四角に書いてありますけれども、環境影響評価というのが最低限終わっていなければ、国幹会議にかからないという構図になってございます。それが前提となっております。そういうことで、引き続き、国に、これから始まる環境調査を早期に実施して、終わってもらおうよう一生

懸命求めていくとともに、県としてもやる部分が出てくるかと思っておりますので、それについては、最大限協力、努力していくということが必要かなというふうに考えています。

以上3点が今後のポイントかと思えます。

以上が説明でございますけれども、委員の皆様方にも、引き続き、県内の高速道の推進につきましましては、さらなる御協力を賜うようお願いいたしまして、説明を終わりたいと思えます。

○宮原委員長 執行部の説明が終了しましたが、報告事項についての質疑はありませんか。

○野辺委員 最初、部長から説明がございました220号線、日南海岸の4車線化は中止ということですが、青島の運動公園まで4車線ですが、あれ以降の整備はずっと2車線になっておるんですが、日南まで4車線化というのがまだずっと残っておったわけですか。

○濱田道路建設課長 運動公園のところまでは4車線でございますけれども、それから約2.1キロ区間は、現在、暫定2車線での供用ということで、将来的には4車線化という計画だったんですが、今回、将来の交通需要を推計したところ、交通量がそこまでに至らないということで、この4車線化につきましましては、中止という結論に至ったということでございます。

○野辺委員 高速道路でいいんですか。

○宮原委員長 高速道路の部分をお願いします。

○野辺委員 高速道路は計画どおり整備が進んでおるんですが、一番問題なのは日南一志布志間ですが、パンフレットの5のところを見てもらうと、志布志一串間間は平成3年に基本計画に入ったんですね。一方、県北の蒲江一北川のほうは平成9年に基本計画に入って、11年に整備計画になっている、2年間でなっているんで

すね。平成3年に基本計画になって、もう20年近くなるんですが、なぜ、ここまで足踏みしたんでしょうか。地元の熱意とかいろいろあると思うんですが、どうなんですか。余りにもおくれしておるんじゃないかと。

**○渡辺高速道対策局長** 明確な理由は公表をされていないので、なかなかこういう場で……。私も、県として、国から正式になぜということを知ったことがございませんで、確固たることは御説明できませんけれども、整備計画に上がるかどうかについては、その路線の必要性和優先度というのを国のほうで判断されているということだろうと思いますので、その部分について、いわゆる逆転現象みたいなところが起きているのかといったところは、想像するしかないんですけれども、なかなか明確なことは、申しわけございませんで、わからないということが実情かと思えます。

**○野辺委員** 基本計画に平成9年ぐらいいに入ったのならまだいいんですけど、余りにもおくれしておるものですから……。

その中で、評価書というのはかなり以前に出しておるんですが、評価書とアセスメントは関連ないんでしょうか。

**○渡辺高速道対策局長** 関係ございませんで。評価書が出されたというのは、区間としては日南一志布志で一度出されています。それは間違いなく、環境アセスメントをやろうとして、途中まで国のほうが準備をしていたということございませんで、皆様御存じのとおり、高速道路をこれ以上つくるのかという議論があるとき全国で起こりまして、それで道路公団の民営化という流れにどっと流れていったかと思えますけれども、その段階で準備を途中までしていた、これはこの区間だけではなくて、全国で

多々あるわけですけども、それは事実上、作業がストップしたということになったということで、もう一度ゼロからやらざるを得ないと。ただ作業的には、あの成果を部分的に使える部分はあるのだと思いますので、ただ手続的にはほとんどゼロからで、細かいことを言うと、評価書の前に方法書というのをつくらなきゃいけないんですけど、方法書というのもつくられているんですけども、方法書はそのまま省けるかどうかとか、そういうところはあるかと思えますけれども、基本的には、もう一度、過去の成果を洗い直して、不足部分を補充して手続をやり直すと。そして、一部分、過去やった手続を、もうやったということで省けるかどうかというところかと思えますけれども、環境調査にこれから着手する段でございませんで、その辺の手続をどうするかというのは、これから検討をされていく話だと思えます。

**○野辺委員** そこで、日南からの一部の環境調査に着手するということになりましたね。漏れ聞くところ、日南一南郷間だという話のようですが、そのことについては触れるわけにはいきませんで。どこの部分とかいうのは。

**○渡辺高速道対策局長** これも正式に発表されていないので、そこは我々も正式に公社のほうから聞いていないというのが回答になりますけれども。

**○野辺委員** 一部じゃなくて、日南から志布志まで一挙にやってもらおうようお願いしておきます。

**○宮原委員長** お願いということですので、よろしくお願ひします。

**○徳重委員** 東九州自動車道、鹿児島県側は、志布志までの供用開始はわかっていますか。

**○渡辺高速道対策局長** 志布志まではまだ供用

年次は出されていないです。

○徳重委員 大崎一志布志はどういう状況か、ちょっと教えてください。

○渡辺高速道対策局長 大崎一志布志間は、今、事業をやっていますけれども、いつ供用するかというのはまだ出されていないで、供用の目標を出されているのが、末吉から大隅までの11キロが平成21年度に供用するということだけが出されていて、それよりも西のほうについては、いつ供用するかというのはまだ発表されていないという状況です。

○徳重委員 都城志布志道路もそうなんですけど、鹿児島県のほうが全体的に非常に進みが速いんですね。やはり鹿児島、宮崎は、隣県として当然、同じぐらいのスピードで供用開始してもらわなきゃいけないと私は思うんですね。宮崎だけがおくれるということでは納得できない。道路というのは、全線開通して初めて効果が出るということですから、やはり宮崎県としては、鹿児島県の動向もしっかりとつかまえて仕事を進めてほしいなと、このように思うところです。宮崎が25年ですか、一応、全線開通というような方向が示されているわけですから、それに合わせて日南一志布志間ですか、これをぜひ事業化できるような方向に持っていけないといけないんじゃないかなと。せっかくの道路が意味をなさないと私は思っております。

鹿児島県の東九州自動車道の供用率というのは、今、何%いつているか、わかりますか。

○渡辺高速道対策局長 鹿児島県の供用が今、37%でございます。宮崎が21%ですので、鹿児島のほうがちょっと前を行っているというような感じだと思います。

○徳重委員 一挙に進めと言うわけにはいかないことはわかりますが、ただ、私が心配するの

は、先ほどお話しになった、用地取得の51%、ことし中に80%の用地取得は必要ということですが、年度内に30%もふやすことが可能なんですか。

○渡辺高速道対策局長 細かく詰めてやっていますけれども、今の見込みでは何とかいけるかなとは思っているんですけど、用地はいかんせん、調整事でございますので、そこは常にフォローアップを密にしながら、課題が生じたらみんなで一つ一つつぶしていかなきゃいけないですし、それをやっていって、今の詰めたものでは何とか80%ちょっといくかなというような状況になっています。

○徳重委員 80%でも工事ができない、あと20%残るといようなことになると、100%に向けて最大限の努力を、最初から100%を目標にやらないと、80%でいいじゃないか、85%でいいじゃないかではいけないと。100%ないと工事は進まないんだということを、もうお考えになっていらっしゃるのだと思うんですけど、ひとつ、全力を挙げて努力していただきたい、お願いをしておきたいと思います。

○宮原委員長 ほかにございませんか。

○太田委員 資料の3ページに補償金目的植栽行為に対する取り組みというのがありまして、現在では5カ所ほどまでに減少したということですが、この5カ所というのが今、どういう状況なのか、どういう雰囲気のところなのか、反対というか、代執行をされて、そういう強硬な姿勢を見せた途端にさっと引いたところもあるというふうにも聞いておるものですから、その5カ所が大体どのような立場の人たちというか、そういうものをちょっと教えていただきたいと思います。

○渡辺高速道対策局長 委員が今言われるよう

に、高鍋で代執行をして以来、自主撤去が進んで今、5カ所ということになっていまして、そのうち2カ所はほとんど協力をしていただけていない状況ですので、これは今のところ、収用を念頭に置いてやろうというか、話し合いにもってくれないようなところが2カ所あります。ほかの3カ所については、今、念入りに調整をしております、何とか任意で自主撤去もしくはその他の方法で解決できるかなというふうに見込んでいます。

○太田委員 わかりました。

それから、次の字図混乱の問題であります、字図混乱については、関係者と関係機関等の今後の話し合いの中で調整をしながら、最終的には解決はされていくのではないかなと思いますが、字図混乱ではなくて、例えば、県の事業と比較した場合、県単事業で県道の整備というときに、意外と共有林とかがあって、中には、どうしても反対して、その事業がとまっているというところも実はあったりもすると思うんですが、国のこういった高速道路関係では、意外と強力で道路が敷設されていくということを見ると、国の取り組みの形と県の取り組みの形が何か法的にも違うものがあるのか、取り組みの差が何かあるのか、それをちょっと感じるんですが、こういう高速道路を敷くというために、協力をもらえないところ等についての取り組みに何か違いがあるんでしょうか。それをちょっと感じるんですけどね。

○渡辺高速道対策局長 制度的には全く差異はないと思いますけれども、私も明確に状況を把握しているわけではないですけれども、想像するには、こういう土地収用というのは最後の手段ですから、当然、円満解決で任意というのが土地の取得の原則だと思いますので、そこに踏

み切るかどうかというところで、国の高速道路事業と県なんかの事業との進め方というか、持っていく方というのは、そういうところで差異が生じるというのはあるのかなというふうには想像はしますけれども、制度的には差は絶対ないはずですよ。

○太田委員 もう一つ、確認のために、道路を敷きたいというときに、どうしても反対される場所に対しての最終的な法的な強制力というか、それはどういう形があるんですか。相手は、違法ではないが、私は土地を売らないというところに対して、法的に何か収用するという形がとれるんですか。

○渡辺高速道対策局長 道路の計画があって、それが公共性の観点から事業をするのが適切だという、それは事業認定という手続になるんですけども、その事業認定というのが認められれば、それはまさしく、その計画用地というのは、公共のために道路敷地として当然だということで、それは義務が発生しますので、そこで今、言われたような、私は売りたいないといったところには土地収用法ということで、法的な強制的な手法というのでなっていくということかと思います。

○太田委員 最後に、最終的には土地収用法ということでやれると。県の県道整備の中で何か反対される人がおって、進まないというところがあるものですから、申しわけないんですけど、県道整備ということで聞きますが、土地収用法を活用して、県道の整備ということはできないんですか。

○濱田道路建設課長 県管理の国県道につきましても、どうしても任意で御協力いただけない箇所につきましては、やはり事業認定、それから収用委員会に収用裁決ということで手続を踏

んでいる事例はございます。ただ、すべてをやるかと申しますと、そこまでいきますにはお金も人手もかかりますので、そこはある程度、そこまでやるのかどうかという判断はございます。どうしても協力いただけない箇所をすべて収用まで持っていくかというところは、実際、議論があるところでございます。以上でございます。

○太田委員 わかりました。

○坂口委員 今の考えは基本的にはそうあるべきだと思うんですね、ケース・バイ・ケースで。特に、用買がずっと長引いていて、あるとき突然解決する事例というのは結構ありますね。解決した原因というのが、もとのもつれをほぐしているんですよ。なぜ、その人が売らないのか、公共事業に協力しないのかというと、どうしても財産が大切なんだという人とか、なぜここを譲らんといかんかったのか、計画に無理があった、そういう事情もありますけど、おれは県に対しては協力しないと、こういうことが昔あったんだと、いいかげんではないかというもの、そういうもつれをほぐした担当が解決している事例は結構あるんですね。いきなり法的に強制で執行できるからといったら、そういう人はまた次にそこで行き詰まるんです。だから、そこは見きわめがすごく大切かなと。やたら時間が過ぎたから法的な措置をとるというのではなくて、なぜ協力してもらえないのかというところを、大もとをたどって行って、やっぱり気持ちの問題だったら、まずそれを解決してあげるとか……。どうしても当初の計画にこだわらないといかんようなものなのかなと、ちょっと設計を見直せんかなというようなこととか、誠意を示していくというのも、一つ大きな前に進める要因かなと思うんです。特に宇図

の混乱とか相続の混乱なんていうあたりにぶち当たると、理屈だけでいかない部分もありますし、もとの原因をまず……。人手が足りない中で大変なことだと思うんですけど、結構そういう事例があるものですから。町がしくじっているのを県がとぼっちりを受れたり、県がしくじったのを町がとぼっちりを受れたり、あるいは国だったりとか……。これは今後の検討課題というか、勉強課題ということで。

○宮原委員長 そういうことですので、よろしくをお願いします。

○井上委員 直接的ではないんですけども、公共ということの観点からなんですけれども、私が非常に気になりますのが利用率なんです。高速道をどう利用していくのか。利用者をどうふやしていくのか、今ある高速道をどう使いこなしていくのかということは、非常に大事だと思うんです。もちろん、西日本高速道路株式会社もやりますし、国交省のほうもそういうのをやっているのかもしれないんですけども、今、ETCをつけると休みの日は安くなりましたよというように利用していただけるとか、こういうふうにすると高速道というのは本当に利用できますよ、非常に便利ですみたいな、その宣伝をもう少ししないと、宮崎道に入ってくると途端、車は余りいない。私は西インターの近くに住んでいますので、特に清武—西都間の道路は、1,000円という割高感があるのかもしれないけれども、利用率が非常に低いというふうに実感せざるを得ないんです。でも、通勤割引を使っていたとか、何割引かのそれにうまく引かかると割と安くで使うこともできるとか、時間短縮ができるとか、そういうことがあると思うんです。その辺のことがしっかりと——道路が欲しいという割には、宮崎県民の

方は高速道をどんなふうにも上手に利用するかという点が、ちょっと低いのではないかという思いがしてならないんです。

ですから、「つながっちゃらんから利用せんとよ」と、こういう言い方で一辺倒なんですけれども、じゃなくて、ある道路をどう活用しつつ、高速道も上手に使いながらやっていくかということ、もっと県側も宣伝というか、PR、それをきちんとやっていただきたいという思いがしてならないんですけれども、これは常々乗っている実感なんですけれども、そこはどうお考えなんですか。

**○渡辺高速道対策局長** まさにそこが一番大事なところかと思えます。我々県土整備部というのはつくるほうを中心ではあるんですけれども、これは何のためにやっているかという、地域の経済、雇用、観光、物流の発展のために、高速道路をいざれ使ってもらうためにやっているのであって、県の中で言いますと、商工の中の企業立地だとか、観光のところとか、物流のところとか、それを戦略に生かしてくださいということ、いろいろ情報提供したりもしておりますけれども、それプラス大事なのが、地域地域がそれに対してどう準備していくかというところでして、例で言いますと、延岡の商工会議所とか、どういうふうにも企業に来てもらうかとか、そういうところも勉強会でやったりなんかしてたりしますので、そういうような北の地に観光客をどう呼び込むかとか、企業立地をどう推進するかとか、そういうのを今のうちから具体的にやっていかなければいけないと思えますので、その辺、県の中の関係部局との連携と、それから地域の市町村、それから各界との、今でも一生懸命やっているつもりではあるんですけれど、なかなかというところもあります

ので、引き続きさらに一生懸命やっていきたいと思いますので、委員の先生方もよろしく願います。

**○井上委員** 実は私もブログによく書いたりするわけですが、自分が見つけた地域のいい道路と高速道をどう結ぶかとか、こういうふうに通ると物すごく楽しいとか、そういうのなんかをどんどん売り込まないといけないと思うんですね。地域の道路と高速道路を——広域農道というのを単なる広域農道としてだけではなく、林道も含めてそうであるんですけれども、使える道路はしっかりと結んでいく、つなげていくということの作業というのを、先ほど局長が言われたように、商工観光労働部と一緒にしてもう少し宣伝していただくと、無理やり10号線を使わなくてもこういう道路がありますという、そういうのを、逆に言えばこの道路の楽しさみたいなのをアピールしていただいて、無理やり高速道は通ってもらおうとか、そういうのを計画しつつ、もっと県民に使い勝手のいい道路としてアピールをしていただきたいというふうに思うんです。実際に贯通したときには随分違うとは思いますが、その利用率の高さみたいなのは、やはり工事に影響するのではないかと非常に心配をしますので、ですから、利用促進というのを常々もっと積極的にアピールしていただいて、できるだけそれを使うと。職員の方も通勤割引はしっかりと使うとか、いろんなことを考えていただければというふうに思いますので、これは要望ですけれども、そういう道路と地域の道路とのつながり、そこをしっかりとアピールをしていただきたいというふうに思います。

**○宮原委員長** 要望ということですので、よろしく願いをします。

ほかにございせんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○宮原委員長 それでは、ないようですが、その他、何かありませんか。

○坂口委員 その他で教えていただきたい。さっきの部長の報告の220号線の復活、4車線化から2車線化、これは、2車線化にすることで、投資額が減ることで今の考え方のB/C1.0をクリアできたということなのか。それと、本県が訴えていたその他のいろんなもの、緊急とか、災害とか、医療とか、地域産業とか、そういったものを便益の中に考慮していこうよという考え方が認められつつあることでのクリアなのか。投資コストを2車線に落としたことで1.0を乗り切ったということなのか。この考え方が、今後の本県のB/C1.0を割っているところへどういう影響を与えるのかというのは、どう見通しておられますか。

○濱田道路建設課長 まず、青島バイパスの4車線化の中止につきましては、実際、これで縮減されるお金が9億円程度というふうにお聞きしておきまして、0.6というB/Cの数値でございましたので、9億円縮減してもこれが1を上回るという話ではないということでございます。

それと、青島一日南改良につきましては、青島バイパスの渋滞対策のほかに、それ以南の事前通行規制区間が3カ所ございます。いわゆる連続雨量が170ミリを超えると通行どめになると。1カ所につきましては、堀切峠のトンネルを含むバイパスが完成しまして解消という形になっているんですが、まだ2カ所残っていると。ここにつきましては、昨年度から調査を始めた段階でございまして、九州地方整備局の事業評価監視委員会におきましても、まだその事

業計画が確定していない、いわば事業費がまだ確定していないということで、B/Cがまだ正確に出てこないという中で、今後調査を進めて、事業計画が確定した段階でまた委員会に報告すると。そのときにB/Cがどうなるのかということも当然出てくると思いますがけれども、今の3便益だけではやはり非常に厳しいのではないかなというふうに考えております。

ただ、そこを我々が主張したのは、現行の3便益ではなくて、特にここの部分は防災、要するに事前通行規制とか災害で通行どめになると、ここをどう評価していただくのかということをお訴えた結果、事業評価監視委員会では、3便益以外のそういった多様な効果もやはり評価すべきではないかというふうな御議論になっておりますので、3便益以外の道路整備の効果についても総合的に評価していくという方向性は、ある程度認められたのではないかなというふうに考えております。以上でございます。

○坂口委員 そこらに大きく期待すべきではないかなと思うんですね。そういった数値化できるようなものを、3便益を5つにするのか6つにするのかということにあわせて、地元の期待度というか、それを使いたいという人たちの例えば決起大会の頻度とか、それから、これはどういう考えで知事会が言っているのかわからんですけど、直轄負担、やっぱり財源を出してでもその道路が欲しいんだという地元の予算配分上での優先度合いとか、そういったものをBにかわるものに今後入れていかないと、地方の道路というのは将来がすごく心配で、そういった機運を高める一つのきっかけに、今回の全国の路線、復活戦をやっていく必要があるんじゃないかなと。そういう知恵を今後出していかんといかんのやないかというような気がするんです

よ。県民運動、あるいは全国のそういった似通った共通課題を持っているようなところと連携した、このB/Cの考え方を基本から変えていかせるという、何か機運を盛り上げる必要があるんじゃないかなと思って、これはここで答弁を求めてもしょうがないことですが、今後の課題として、これをいい突破口にしたいなという気がするものですから。

○宮原委員長 要望ですので、よろしく願いをしたいと思います。

ほかにございませんか。

○徳重委員 部長にお答えいただきたいと思っているんですけど、九州の高規格幹線道路網図を見てみますと、九州管内の高速自動車道路網の基本計画区間は宮崎県だけです。日南―志布志間、あるいは横断道路の北方から高千穂を通して熊本・山都ですか、ここまでの区間という2カ所しかないようですが、道路というのは全線開通が大前提ですから、早く整備区間に、今、こっちは工事をしているから、これが終わってからというのは遅いんじゃないかと。だから、同時に整備区間に早く格上げをしていただいて、そういう運動も展開すべきだと思いますが、いかがですか。

○山田県土整備部長 委員御指摘のとおりでございます。これまでも知事を先頭に、高速道の必要性を訴えてまいりましたし、また、基本計画区間の格上げ、これについても強く訴えてまいりました。そしてまた、地域の皆さんの声を上げていただくというのが非常に大きなポイントになりますので、県北・県南のそれぞれ的高速道関係の整備促進協議会を主体にして、これまでもいろんな要望活動もやっていただいておりますし、今後も、そういった地域の声を強く上げていただくということで、まさに命の道

として高速道は必要なんだと。東西がこんなに格差があっていいはずがないわけでありまして、やはりそういった生の声を国のほうに伝えていく、そういった努力は今後ともまた必要であると思っております。一日も早く整備計画への格上げに向けて、努力してまいりたいというふうに思っております。

○徳重委員 最後に、要望として、やはり皆さん方のほうが状況を一番わかっているわけですね。こういう状態、九州全体がこうだ、あるいは全国の状況はこうだ、ここがおくれていますよと、今おっしゃるように、住民の声をということであれば、各市町村、あるいは関係の地域の皆さん方に、こういう運動をどんどん展開してくださいよということを言ってもらわないと、なかなか地方ではできないんじゃないかなと思うんです。どういう時期にどういう交渉をしていく、どういう運動を展開していくというのを、年間何回かやるぞというような形でやっていただくことが盛り上がりをつくっていくんだと思うんです。盛り上がり盛り上がりで地元と言われてたって、地元ではどうしたらいいのか要領すらわからないわけですね。皆さん方は全国の状況やいろんなことを把握されているわけですから、そういったことをこういうことでやってもらったらどうでしょうかというようなことを、各市町村なり関係のところに提示していただくと、そういう努力をしていただくようお願いをしておきたいと思います。

○宮原委員長 要望ですので、よろしく願いをしたいと思います。

ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○宮原委員長 それでは、ないようですので、以上をもって県土整備部を終了いたします。執

行部の皆様、御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午前11時1分休憩

---

午前11時7分再開

○宮原委員長 委員会を再開いたします。

24日午後から開催されます高速自動車国道建設促進宮崎県期成同盟会総会における委員長報告についてであります。

6月の委員会でも申し上げましたが、本期成同盟会は、当委員会が主体となって活動をしておりまして、活動報告を商工建設常任委員長が行うこととなっております。お手元に24日の総会資料と、委員長報告案を配付しておりますが、委員長報告は、総会資料3ページから9ページの平成20年度事業報告をまとめたものであります。明後日の期成同盟会総会における委員長報告について、このとおり行うことに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○宮原委員長 それでは、そのようにさせていただきます。

次に、8月26日からの県外調査について協議したいと思います。

暫時休憩いたします。

午前11時8分休憩

---

午前11時10分再開

○宮原委員長 委員会を再開いたします。

県外調査につきましては、11月10日、11日、12日ということで御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○宮原委員長 それでは、御異議ございませんので、そのようにいたします。

そのほか、何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○宮原委員長 それでは、何もないようですので、以上をもって本日の委員会を終了いたします。御苦労さまでした。

午前11時10分閉会