

# 商工建設常任委員会会議録

平成24年 7 月18日

場 所 第5委員会室

平成24年7月18日（水曜日）

---

午前9時58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

- ・「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」の成立に伴う対応について

---

出席委員（8人）

委員	長	山下	博三
副委員	長	重松	幸次郎
委員		緒嶋	雅晃
委員		中野	一則
委員		押川	修一郎
委員		右松	隆央
委員		田口	雄二
委員		函師	博規

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	濱田	良和
県土整備部次長 （総括）	坂本	義広
県土整備部次長 （道路・河川・港湾担当）	大田原	宣治
県土整備部次長 （都市計画・建築担当）	井上	康志
高速道対策局長	中野	穰治
管理課長	江藤	修一
用地対策課長	河野	俊春

技術企画課長	前田	安德
工事検査課長	高橋	利典
道路建設課長	谷口	幸雄
道路保全課長	永田	宣行
河川課長	東	憲之介
ダム対策監	上山	孝英
砂防課長	加藤	人志
港湾課長	坂元	政嗣
空港・ポートセールス対策監	矢野	透
都市計画課長	大谷	睦彦
建築住宅課長	伊藤	信繁
営繕課長	酒井	正吾
施設保全対策監	上別府	智
高速道対策局次長	沼口	晴彦

---

事務局職員出席者

議事課主査	関谷	幸二
議事課主任主事	大山	孝治

---

山下委員長 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、本日の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〕

山下委員長 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9時59分休憩

---

午前10時1分再開

山下委員長 委員会を再開いたします。

それでは、報告事項の説明を求めます。

濱田県土整備部長 商工建設常任委員会の皆様方には、かねてより県土整備行政の推進につきまして格段の御指導、御協力をいただきありがとうございます、感謝を申し上げます。

説明に入ります前に、まず、報告とお礼を述べさせていただきます。

日向市細島港におきまして整備を進めておりましたガントリークレーン2号基についてであります。6月末に完成しまして、昨日、竣工式をとり行いました。竣工式に際しましては、中野副議長を初め、地元選出の県議会議員の皆様にも御出席を賜りました。この場をおかりしましてお礼を申し上げます。

本日の説明事項でございますが、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」の成立に伴いまして、国による地方公共団体への関与が見直され条例制定権が拡大されますことから、県土整備部における対応につきまして御説明をするものでございます。

詳細につきましてはそれぞれ担当課長から説明をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

私からは以上でございます。

江藤管理課長 管理課でございます。

それでは、委員会資料の1ページをごらんください。「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」、いわゆる地域主権改革一括法の成立に伴う県土整備部の対応についてであります。

まず、1の法律の概要であります。この法律は、閣議決定されました地方分権改革推進計画及び地域主権戦略大綱を踏まえ、地方自治体へ義務付けや枠付けを課している法律を一括して

見直しすることで、地方の自主性の強化と条例制定権の拡大を図るものであり、これまで第1次と第2次の2回制定されております。

次に、2の義務付け・枠付けの見直し内容であります。義務付け・枠付けの見直しは、国による地方公共団体への関与を廃止・縮小することを目的としたものであり、具体的には、の施設・公物設置管理の基準の見直し、の協議、同意、許可・認可・承認の見直し、の計画等の策定及びその手続の見直しの3種類が対象になります。この中で県土整備部では、の施設・公物設置管理の基準について条例化の対応が必要となります。

次に、条例化の対象となる施設・公物設置管理の基準についてであります。これまで国が定めていた基準にかえて、地方において条例で基準を定める必要があり、表に記載のとおり、「従うべき基準」「標準」「参酌すべき基準」という国が定める3つの類型に沿って新たに基準を設定する必要があります。この3つの類型は、上から下に行くほど地方の自由度が高くなり、裁量の幅が広がることとなります。

2ページをお開きください。3の県土整備部における対応についてであります。県土整備部が所管します法律で条例化の必要なものは、の から までの6つで、現在それぞれの法律で規定している基準について条例化するものであります。これらの基準はいずれも、先ほどの3つの類型のうち、自由度の高い「参酌すべき基準」に当たりますが、科学的な見地や長年の整備実績を踏まえた現在の国の基準を参酌しつつ、いかに地方の実情を反映させるかが課題であります。

次に、4の条例等の改正及び制定のスケジュールについてであります。条例化の必要な

6つの法律につきましては1年間の経過措置が設けられておりまして、平成25年4月1日までに条例を制定し施行する必要があります。現在、11月議会への上程を目途に検討を進めておりまして、今後、パブリックコメントを実施して広く県民の皆様から意見を募集するとともに、いただいた御意見等を踏まえながら条例化の検討を行っていく予定であります。

最後に、条例等に委任された基準の内容と県の考えについては、3ページ以降に添付しております資料により各担当課より御説明いたします。

私からの説明は以上であります。

永田道路保全課長 道路保全課でございます。私からは、「道路法」の改正への対応について説明します。

資料の3ページをごらんください。具体的には、道路法の第45条、県道に設ける道路標識の寸法関係でございます。

関係する法令は、(1)の道路法及び省令、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令でありまして、改正に伴い、県道に設ける道路標識の寸法については、国の基準を参酌して県の条例で定めることとされました。

(2)の参酌すべき基準は、道路に設ける道路標識等の設置に関する基準であります。

また、参酌すべき内容は、(3)のとおり、道路標識に表示する文字の寸法及び標識の寸法であります。

県では、これを参考に県道の道路標識の整備を行う際によるべき基準を定めることとなりますが、その考え方といたしましては、道路利用者の混乱を避けるため、国道等に設置される標識と寸法を合わせることが妥当と考えておりまして、(4)のとおり省令の基準に準拠するこ

とを基本としつつ検討していくこととしております。

道路保全課につきましては以上でございます。

谷口道路建設課長 道路建設課でございます。私からは、4ページの「道路法」の改正への対応と、5ページの「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の改正への対応につきまして、県道の道路構造関係について御説明いたします。

まず初めに、4ページの「道路法」の改正への対応についてであります。

今回、条例化に係る法令は、(1)の道路法、その施行令及び道路構造令でありまして、このうち、(2)の道路の構造の技術的基準及び道路等との交差方式の例外規定につきまして、条例に委任されております。

具体的な内容といたしましては、(3)のとおり、の道路を新設し、または改築する場合における道路構造の一般的技術基準でございます。例えば道路の幅員や線形、勾配などに関する基準であります。次に、の自動車専用道路と道路等との交差方式において立体交差を要しない場合の基準でございます。

県では、これにつきまして県道の整備を行う際の基準を定めることとなりますが、その考え方といたしましては、(4)のとおり、国が政令で定めた国道の技術的基準に準拠することを基本としつつ、県独自の基準を盛り込めないかということで現在考えております。

次に、5ページの「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の改正への対応についてであります。

今回、条例化に係る法令は、(1)の同法とその施行令及び「移動等円滑化のために必要

な道路の構造に関する基準を定める省令」でありまして、このうち、(2)の特定道路の構造基準について、条例に委任されております。なお、特定道路とは、移動等円滑化のために必要な道路として国土交通大臣より指定されたものでありまして、現時点におきまして条例の対象となりますのは、県内において宮崎駅及び南宮崎駅周辺の一部区域の県道となります。

具体的な内容といたしましては、(3)のとおり、高齢者、障がい者及び車椅子利用者等の移動等に配慮した特定道路の構造の基準でございます。例えば歩道等の幅員や勾配、立体横断施設の通路や傾斜路の構造などに関する基準でございます。

県では、これにつきまして特定道路として指定された県道の整備を行う際の基準を定めることとなりますが、その考え方といたしましては、(4)のとおり、省令の基準に準拠することを基本としつつ、「人にやさしい福祉のまちづくり条例」との整合も図ることとしております。

道路建設課は以上でございます。

大谷都市計画課長 都市計画課でございます。私からは、6ページでございます「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と、7ページでございます「都市公園法」の改正への対応について御説明をいたします。

まず、資料の6ページをお開きください。「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の改正への対応についてであります。

条例化に関する法令は、(1)の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と同法施行令及び「移動等円滑化のため

に必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令」でありまして、このうち、(2)に示しております特定公園施設として位置づけてあります園路や駐車場、トイレ等の設置に関する基準につきまして、条例に委任をされております。

具体的な内容といたしましては、(3)のとおり、高齢者、障がい者及び車椅子利用者等の移動や施設の利用に配慮した特定公園施設の整備に関する基準でありまして、例えば通路等の幅とか勾配、階段や傾斜路の構造などに関する基準であります。

(4)の条例で定めます基準の考え方といたしましては、省令の基準に準拠することを基本としつつ、「人にやさしい福祉のまちづくり条例」との整合を図ることに留意することとしております。

次に、資料の7ページをごらんください。「都市公園法」の改正への対応についてであります。

条例化に関係する法令につきましては、(1)の都市公園法及び同法施行令でありまして、このうち、(2)の、 にあります都市公園とその公園内に設置します公園施設の設置基準について、条例に委任をされております。

具体的な内容といたしましては、(3)のとおり、 の都市公園を設置する場合における都市公園の配置や規模に関する技術的基準や、 の都市公園に公園施設として設けます建築物の建築面積がその公園全体の敷地面積に占める割合、いわゆる建蔽率の基準であります。

(4)の条例で定めます基準の考え方といたしましては、省令の基準に準拠することを基本としております。

説明は以上であります。

伊藤建築住宅課長 建築住宅課であります。

次に、8ページをごらんください。「公営住宅法」の改正への対応について説明いたします。

今回の条例改正等に関係する法令は、(1)の公営住宅法、同法施行令及び省令の公営住宅等整備基準でありまして、このうち、(2)の公営住宅の入居資格及び整備基準について、条例に委任をされております。

具体的な内容としましては、(3)のとおり、の入居収入基準につきましては、公営住宅の入居資格となる収入基準を定めるもので、本来階層の収入基準と、特に居住の安定を図る必要がある障がい者、高齢者等の裁量階層の収入基準とその範囲であります。また、の整備基準につきましては、例えば、住戸の床面積の最低基準や省エネ基準、バリアフリー基準などあります。

県ではこれらを参考に基準を定めることとなりますが、その考え方としましては、(4)のとおり、政令や省令の基準に準拠することを基本にしつつ、の入居収入基準につきましては、現行の基準をそのまま規定することとし、また、の整備基準につきましては、県独自の基準として県産木材の活用推進についても規定したいと考えております。

建築住宅課は以上であります。

山下委員長 執行部の説明が終わりました。

委員の皆様、質疑はありませんか。

緒嶋委員 県道の場合はこうですが、市町村道の場合もこれと同じような条例を制定するということになるわけですか。

永田道路保全課長 市町村につきましても同じように条例化をすることになっておりますので、道路保全課のほうで担当者等への説明会を

実施しております。

緒嶋委員 基本的には、政令とか省令など国の基準に準拠するというのであれば、条例化されても内容は余り変わらないということではないですか。宮崎県独自の考え方も出てくるかと思えますけれども、条例化することによって内容が大きく変わるんですか。

谷口道路建設課長 例えば道路構造令について申し上げますと、現在、整備を進めている幅員等の基準については、国の基準をそのまま十分運用できると考えております。ただ今回、せっかくの県の条例化ということもありません。あらゆる項目について、何か県独自のものができないかということで検討はいたしました。その中で、数は少ないですけれども、具体的な案で申しますと、歩道をつける場合に、歩行者の数などで歩道が要らないと判断をされた部分、例えば2車線の車道のみを改良をするところにおいても、一定の交通量と歩行者等があれば、そういった方々の安全確保という観点から、路肩部を規定よりも広げて設置するというようなものを現在考えているところでございます。

緒嶋委員 ということは、宮崎県独自のものがかなり加味されるというか出てくるというふうに理解していいですか。

谷口道路建設課長 さまざまな角度で検討したんですが、なかなか特にというのがございませんで、国の基準どおりでも支障ないと考えておりますので、独自なものにつきましては、今回は限定されているということです。今後、そういったものが必要になった場合は、条例の改正ということで対応していきたいと考えております。

緒嶋委員 1.5車線というのが今まで問題が

あったんですけれども、1.5車線のなものも今度の条例の中に入れるわけですか。

谷口道路建設課長 1.5車線整備は既存の道路構造令の中にも標記がございまして、それで運用できるということでございます。

図師委員 緒嶋委員の意見と関連してですが、県内には、県が指定している通学路、また県指定には漏れている、学校指定とか町指定の通学路がたくさんあって、それに関する県道もしくは橋梁で歩道確保ができていないところがある。かなりの箇所あり、年間6～7キロぐらいの歩道整備はされているということですが、それを全部完了するにはまだ何十年もかかるということで、今回のこの条例改正が、今、課長が説明いただいたように、幅員をある程度縮小することによって歩道確保はできる。橋梁に関しては新たな歩道を設置するには何十億かかるにしても、道路の幅員を縮めることによって歩道確保ができるということで、経費的にもかなり効果が生まれるような条例改正だと思われませんが、そのあたりも十分視野に入れた上での条例改正になっていくんでしょうか。

谷口道路建設課長 今、委員がおっしゃった点は、2車線ある部分をという意味だと思うんですが、基本的には、交通量からして2車線必要なものについては、しっかり2車線を確保していくという考え方です。国県道では余りないかもしれませんが、市町村道あたりで街路区の中を通っているような道路とか、それほど交通量がない部分についてはそういった考え方もあるのではないかと考えています。また、将来的に、国県道におきましても、極端に交通量が落ちたという実態があればそういったことを検討することも考えられるかとは思っております。

図師委員 若干私の考えと答弁がかみ合っ

ていないんですが、片側1車線の県道についての幅員の見直しによる歩道確保ということはないのかあるのか、いかがですか。

谷口道路建設課長 基本的に道路をつくる場合の基準ということで考えておりますので、必要性のある部分については当然歩道もつけるということで、先ほど私が独自基準で申し上げたのは、歩道をつくるような交通量はないんだけども通行者はいるというところについては、路肩を2車線とった上で、さらに外側の路肩を広目にとって安全確保を図るというようなことを盛り込むことを検討しているということでございます。

図師委員 まだ条例ができていないところでの意見のやりとりですから食い違うところがあってもいいんですが、ここには「道路を新設し、または改築する」という文言も含まれておりますので、ぜひ幅広い視点に立った整備、住民の目線というか安全性の確保というところでの整備につながる条例にしてください。以上です。

押川委員 県土整備部で今回、条例化が必要なものが6つということで、今それぞれ説明がありました。緒嶋委員からもありましたけれども、ほとんど国の省令に準ずるということで、今回大きな考え方はないということで了解します。

条例等の改正及び制定のスケジュールについてということで、今後、7月から10月にかけてパブリックコメントの実施等というものがあるんですが、どのような方向でこれを取り組んでいかれるのかお聞きしておきたいと思っております。

谷口道路建設課長 代表して道路建設課でお答えしますが、パブリックコメントにおきましては、例えば独自条例を盛り込む場合には、住

民の方がすぐ内容がわかるような形で、ポンチ絵みたいなものを作成した上で、よりわかりやすい形で広く一般県民の御意見をいただくような形は考えております。

押川委員 内容はそういうことだろうと思いますが、どういう方法で今後パブリックコメントをとっていかれるのか、どういうところを中心としてパブリックコメントをとられる状況を考えていらっしゃるか、そこあたりがわかれば教えてください。

谷口道路建設課長 インターネットにアップしまして広く県民の方から御意見をいただくと、それぞれいただいた意見を今度の条例に盛り込むか盛り込まないかの検討をした上で、条例案をつくって議会に上程するというのを考えております。

押川委員 条例案の作成ということでありまして、10月の下旬ぐらいまでをパブリックコメントの期間とされて、いろんな意見を抽出されて条例を作成すると、そして11月議会に上程、そういう方向でいいんですか。

谷口道路建設課長 そのように考えております。

右松委員 パブリックコメントに関してですが、いろいろと調べてみましたら、既に1次、2次の一括法についてパブリックコメントを実施している県があって、「なし」というのが結構多いんです。今のやり方でインターネットで募集かけたとしても、これは一部の人しか見られないような状況であれば、実施効果がどうなのかなと懸念しています。例えば関連業界団体に直接意見を収集するとか、そういうふうな考えがないのかどうか伺いたと思います。

谷口道路建設課長 今御意見をいただきました件につきましては、業界との月1回の意見交

換会等もやっていますので、その辺で業界からの意見もいただくような形で検討したいと思えます。

右松委員 実施する以上は、できるだけ意見が拾えるようなやり方も検討していただければありがたいと思います。

田口委員 今回の義務付け・枠付けの基準が見直されたというのは、今まで地方の大きな要望で、地方分権の一番大きなポイントの一つでもあったわけですがけれども、今回、県独自のものが何もないということは、今まで県土整備部としては特に支障は感じていなかったということなんですか。

谷口道路建設課長 例えば道路の新設、改築で申しますと、道路構造令というのが今までもあったわけですが、それに基づいて国道も県道も整備を進めてきました。道路構造令もばりばりの基準ではなくて、いろんな運用ができるような形で柔軟な対応ができる内容になっておりまして、それを使えば、考えられるほとんどの道路事業については十分対応できたというようなことがございます。

田口委員 今のお話ですと、今回の条例をつくることによって、県独自のものがやっていけるという判断でいいんですか。

谷口道路建設課長 それが必要ということであれば、今回の条例化、もしくは今後の条例改正等で対応していけるといふふうに考えております。

田口委員 であれば、県独自の柔軟性は確保できたと見ていいわけですね。

谷口道路建設課長 そういう判断でいいと思います。

山下委員長 その他、何かありませんか。

緒嶋委員 我々はすべてのルートを明確に認



知していないわけです。我々県会議員としては、これが緊急輸送道路だという認識は持たにゃいかんと思うんです。その情報というのは我々にペーパーとして渡してもらえるんですか。大したことじゃないと思うんですけど、そこ辺はどうですか。

永田道路保全課長 緊急輸送道路につきましては、先日、見直し作業の委員会を開いたところでは、これは、平成8年に策定してその後の見直し作業がなされていないこと、それと最近の高速道路網の整備等もございまして見直しをいたしました。見直しそのものにつきましては、他県との調整等がございますので、確定いたしましたら、また議会のほうへの報告等も考えたいと思います。以上です。

谷口道路建設課長 先ほどの田口委員の御質問に補足させていただきますが、道路構造令の場合は、例えば交通の安全性、円滑性を確保する観点から、いわゆる全国統一でなければならないような基準、例えば設計される車両の寸法とか、建築限界、橋などの設計荷重については全国統一で国のほうが決めるということになっていまして、それ以外のものについては条例化するというので、地方のほうにということまで考えております。以上でございます。

山下委員長 それでは、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、お疲れさまでした。ありがとうございました。

暫時休憩いたします。

午前10時31分休憩

---

午前10時33分再開

山下委員長 委員会を再開いたします。

7月20日の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になっております。

お手元に20日の総会資料と委員長報告（案）、決議（案）を配付しておりますが、委員長報告は、総会資料2～7ページの平成23年度事業報告をまとめたものであります。また、総会において決議（案）を商工建設常任副委員長が読み上げ、決議することとなっております。

委員の皆様、委員長報告（案）と決議（案）の一読をお願いいたします。

明後日の期成同盟会総会における委員長報告（案）、決議（案）について、この内容で御異議ございませんか。

緒嶋委員 今年度中ということは来年の3月末になるわけですね。はっきりしているなら、今年度中じゃなくて何月と書いたほうがいいのかなと思います。来年の3月までも今年度中、12月までも今年度中なんです。

山下委員長 どの文言ですか。

緒嶋委員 2ページの都農 高鍋間です。

はっきりわかっておれば何月までと書いたほうがいいんじゃないですか。待っているほうは早いほうがいいから。向こうにすればそう言われると厳しいところがあると思う。逆に言えばそれをはっきり言うことによって急ぐという面もある。どうしても無理ということで、3月なら今年度中でいいと思う。12月までに開通予定があれば、12月と書いたほうがいいと思う。

山下委員長 今年度開通予定が3路線ぐらいあったと思うんです。

わかりました。検討します。

そのほかございませんか。

中野委員 4年後には北九州まで開通するんですが、開通した道路の交通量は想定されているんですか。なぜこういうことを言うかということ、まだ全線開通していないのに次のようなことを言うのは早計かとも思いますが、全線ほとんど対面交通ですよ。交通量がふえて渋滞すると思うんです。片側2車線をもうそろそろ言っておってもいいんじゃないかという気がするんです。

というのが前例があるんです。えびの 人吉間の高速道路が全線開通したときに、トンネルを中心に対面交通だったんです。人吉 八代間もそれが多かったんですが、私はそのとき議員ではありませんでしたけれども、地元からも早く片側2車線にしてくれということを継続して運動したんです。対面交通のトンネルができたときは、日本でも有名な渋滞道路だったんです。特にお盆とかお正月とか。だから、開通する前で早計かと思うけれども、もうどこかの時点でそろそろ……。交通量がふえそうでなければいいんですけれども。

山下委員長 買収は片側2車線でされているんですか。

中野委員 すんだすんだでやれば何も問題ないんですけれども、恐らく人吉 えびの間はずっと継続してなっておったと思います。私が議員になってから開通したんですが、あれはあれでこの中に盛り込まれておったんです。

押川委員 今、中野委員が言われたけど、追い越し車線はある程度設置してもらわないと、少ないですね。

中野委員 無料に1回なりましたね。あのときは物すごくゆっくりでした。開通したら恐ら

くそうなると思うんです。1台ゆっくりしているのがおれば本当に困るんです。

山下委員長 この文言の中にそこまで織り込めるものでしょうか。それとも一般質問とか代表質問で。

押川委員 延岡 北川間は新直轄だから、今言うように追い越し車線がないと渋滞する可能性があります。

緒嶋委員 皆さん、願うところは片側2車線のほうがいいわけだから……。

高速道路は低速制限というのはどうなっているんですか。50キロで走ったら違反ですか。「50キロ以下は違反です」とか書いてもらわないと、宮崎県は高速になれていないから。

中野委員 低速は違反なんです。

山下委員長 ほかに何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

山下委員長 「今年度」というところをもうちょっと明確にできないかということと、早期の複線化を文言に入れられるかどうか検討してみたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

山下委員長 それでは、以上をもって本日の委員会を終了いたします。

午前10時44分閉会