

第 3 回

熊本県議会

建設常任委員会会議記録

平成26年6月25日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第 3 回 熊本県議会 建設常任委員会会議記録

平成26年6月25日（水曜日）

午前10時0分開議

午前11時38分閉会

本日の会議に付した事件

議案第1号 平成26年度熊本県一般会計補正予算（第3号）

議案第16号 専決処分の報告及び承認について

議案第17号 専決処分の報告及び承認について

議案第18号 専決処分の報告及び承認について

議案第19号 専決処分の報告及び承認について

議案第20号 専決処分の報告及び承認について

議案第21号 専決処分の報告及び承認について

報告第1号 平成25年度熊本県一般会計繰越明許費繰越計算書の報告についてのうち

報告第2号 平成25年度熊本県港湾整備事業特別会計繰越明許費繰越計算書の報告について

報告第3号 平成25年度熊本県流域下水道事業特別会計繰越明許費繰越計算書の報告について

報告第4号 平成25年度熊本県一般会計事故繰越し繰越計算書の報告についてのうち

報告第5号 平成25年度熊本県流域下水道事業特別会計事故繰越し繰越計算書の報告について

報告第11号 専決処分の報告について

報告第12号 専決処分の報告について

閉会中の継続審査事件(所管事務調査)について

報告事項

①熊本広域大水害関係予算の執行について（概要）

②建設産業における「人材確保・育成」の在り方検討会について（概要）

③建設業法等の一部を改正する法律について

④熊本県道路メンテナンス会議の設置について

⑤「水俣湾環境対策基本方針」に基づく水俣湾の環境調査結果及び水俣湾埋立地の点検・調査結果（平成25年度）

出席委員等（7人）

委員長	東	充	美
副委員長	緒	方	勇
委員	大	西	一
委員	吉	永	和
委員	森	浩	二
委員	磯	田	毅
議長	前	川	收

欠席委員（1人）

委員 山本 秀久

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

土木部

部長	猿	渡	慶	一
総括審議員兼				
河川港湾局長	渡	邊	茂	
政策審議監	金	子	徳	政
道路都市局長	手	島	健	司
建築住宅局長	平	井	章	
監理課長	成	富	守	

用地対策課長 久保隆生
土木技術管理課長 古澤章吾
道路整備課長 宮部静夫
道路保全課長 高永文法
都市計画課長 松永信弘
下水環境課長 宮本秀一
河川課長 持田浩
政策監兼
河川開発室長 村上義幸
港湾課長 平山高志
砂防課長 緒方進一
建築課長 田邊肇
営繕課長 深水俊博
住宅課長 清水照親

事務局職員出席者
議事課課長補佐 井隆彦
政務調査課主幹 松野勇

午前10時0分開議

○東充美委員長 それでは定刻でございますので、ただいまから第3回建設常任委員会を開会いたします。

まず、本日の委員会に2名の傍聴の申し出がありましたので、これを認めることといたします。

それでは、本委員会に付託されました議案等を議題とし、これについて審査を行います。

まず、議案等について執行部の説明を求めた後に、一括して質疑を受けたいと思います。

なお、執行部からの説明は、効率よく進めるために着座のまま簡潔にお願いをいたします。

それでは、猿渡土木部長に総括の説明をお願いいたします。

○猿渡土木部長 今回の定例県議会に提出しております議案の説明に先立ち、最近における土木部行政の動向について御報告申し上げます。

ます。

今月2日、九州全域が梅雨に入りました。熊本広域大水害からの教訓をもとに、県民の方々が安全に安心して生活できるよう、防災対策に万全を期してまいります。さらに、復旧・復興についても、引き続き全力で取り組んでまいります。

まず、河川については白川、黒川などで、できるところから順次掘削に着手しており、まだ工事に着手していない箇所については改めて安全点検を行い、現場の状況に応じて土のう積みなどの仮復旧を行っております。

また、白川改修事業に伴う熊本市工区については、6月13日現在で取得が必要な土地674筆中523筆分の契約をいただいております。契約率77.6%となっております。今後とも残りの土地の取得を進め、掘削などの河川改修に着手してまいります。

次に、阿蘇・菊池の土砂災害箇所では実施している災害関連緊急砂防事業については、5月末までに全ての砂防堰堤、阿蘇16基、菊池2期が完成しました。

また、阿蘇地域においては、引き続き砂防激甚災害対策特別緊急事業を実施しており、平成27年度完了を目指して取り組んでまいります。これら事業中の箇所につきましては、梅雨入りまでに現地点検を行い、緊急対策が必要な箇所は確認されませんが、地元広報誌で土砂災害への備えと異常気象時の早めの避難を呼びかけるなど万全を期してまいります。

それでは、今定例県議会に提案しております土木部関係の議案の概要について御説明いたします。

今定例県議会に提案しております議案は、補正予算関係議案1件、条例等関係議案6件、報告関係7件でございます。

初めに、補正予算について御説明します。

今回の補正予算は、天草エアラインの航空機更新に伴う天草空港滑走路の舗装強化事業

に要する経費4億円の増額補正をお願いしております。

これにより、土木部の一般会計及び特別会計を合わせました6月補正後の予算額は、94億5,650万4,000円となっております。

次に、条例等関係議案につきましては、道路管理瑕疵関係の専決処分の報告及び承認について6件の御審議をお願いしております。

報告案件につきましては、平成25年度熊本県一般会計繰越明許費繰越計算書の報告についてほか6件について御報告させていただきます。

その他報告事項につきましては、熊本広域大洪水関係予算の執行について(概要)ほか4件について御報告させていただきます。

以上、議案の概要等を総括的に御説明申し上げましたが、詳細につきましては担当課長から説明いたしますので、御審議のほどよろしく願いいたします。

今後とも、各事業の推進に積極的に取り組んでまいりますので、委員各位の御支援と御協力をよろしくお願いいたします。

○東充美委員長 次に、付託議案等について関係課長から順次説明をお願いいたします。なお、説明に関しましては、着座のままお願いいたします。

○成富監理課長 監理課でございます。

本日は、説明資料としまして建設常任委員会説明資料を準備しております。また、その他報告事項としまして5件の報告資料を準備しております。

それでは、お手元の建設常任委員会説明資料をお願いいたします。

1ページをお願いいたします。平成26年度補正予算資料です。

今回の補正予算は、天草エアラインの航空機更新に伴う天草空港滑走路の舗装強化事業に要する経費を計上しております。

上の表2段目の今回補正額ですが、一般会計の普通建設事業については県単事業で4億円を計上しております。一般会計としまして4億円の増額となっており、6月補正後の一般会計の合計予算額は、3段目にあります88億3,785万4,000円になります。

また、上の表右側の特別会計については、補正予算の計上はありません。

その右側、合計欄の3段目ですが、一般会計、特別会計を合わせた今回補正後の予算額は94億5,650万4,000円になります。

また、各課別の内訳表につきましては、その下の表のとおりとなっております。

次に、2ページをお願いします。平成26年度6月補正予算総括表でございます。

一般会計及び特別会計ごとに各課ごとの補正額とともに、右側に補正額の財源内訳を記載しております。

表の最下段の、土木部合計の欄をごらんください。財源内訳としまして、地方債が3億円、一般財源が1億円の増額でございます。

以上が、土木部全体の予算額の状況でございます。

監理課からは以上です。

○平山港湾課長 港湾課でございます。

説明資料の3ページをお願いいたします。

一般会計の補正予算について御説明いたします。

空港管理費で、天草空港機能向上事業の経費4億円を計上しております。これは、天草エアラインが運行する航空機の更新にあわせて、現在の滑走路の舗装強化を行うものです。

新機種の機材重量が現有機より重くなることから、必要舗装圧を確保するための舗装強化を行い、安全、安定な離着陸が可能となるようにいたします。

なお、工事については年度内の工事完了を目指しております。

また、御審議いただきます補正予算関連としまして、昨日、総務常任委員会において交通政策課が御報告しました天草エアラインの機材更新等に関する報告の資料をお配りしておりますので、関連する事項等について御説明申し上げます。

1、2において天草エアラインの機材更新等の状況報告、3においてスケジュール、裏面には参考としまして、今後15年の費用負担について試算結果を記載しております。試算結果の更新機材購入費21億円については、地元自治体が負担することとなっております。

また、機材整備費38億円については、地元と県で1対1の負担、管理運営等に係る人件費など維持管理費39億円及び本会議で上程しております滑走路強化のほか、空港施設の機器・設備の更新と空港整備15億円については、空港管理者であります県で負担することとしております。

港湾課は、以上でございます。よろしくお願いたします。

○高永道路保全課長 道路保全課でございます。

道路の管理瑕疵に関する専決処分の報告及び承認については、説明資料5ページの第16号議案から16ページの第21号議案までの6件でございます。

まず、資料の5ページの第16号議案でございますが、詳細は右ページの概要にて説明します。

本件は、平成25年10月13日午後6時30分ごろ、八代市坂本町西部の一般国道219号で、運転者が普通乗用自動車で行中、進行方向左側のり面上部の雑木林から落ちていた路上の石を避けきれずに衝突し、フロントバンパー等を破損したものであります。

賠償の考え方につきましては、運転者が道路状況に応じた適切な運転をしていれば衝突を回避できた可能性があることを考慮して、

自動車の修理費の3割に当たる6万6,993円を賠償しております。

次に、資料の7ページの第17号議案でございますが、右ページの概要をお願いします。

本件は、平成25年11月25日午前5時30分ごろ、山鹿市鹿央町仁王堂の主要地方道大牟田植木線で、運転者が普通乗用自動車で行中、進行方向右側の雑木林から倒れてきた樹木が直撃しボンネット等を破損したものであります。

賠償の考え方につきましては、走行中に兆候もなく樹木が直撃したものであり、事前にこれを予見し回避することは困難であることを考慮して、自動車の修理費の全額に当たる21万3,345円を賠償しております。

次に、資料の9ページの第18号議案でございますが、右ページの概要をお願いします。

本件は、平成25年12月24日午後5時ごろ、阿蘇市波野大字波野の一般県道小池野永谷線で、運転者が軽四輪貨物自動車で行中、車道に設置された横断側溝の鋼製ぶたがはね上がり車底部を破損したものであります。

賠償の考え方につきましては、運転中に突然ぶたがはね上がったものであり、事前にこれを予見し回避することは困難であることを考慮して、自動車の修理費の全額に当たる8万1,774円を賠償しております。

次に、資料の11ページの第19号議案でございますが、右ページの概要をお願いします。

本件は、平成26年1月14日午後2時30分ごろ、合志市野々島の主要地方道熊本菊鹿線で運転手が普通乗用自動車で行中、車道に設置されていた縦断側溝上を通過したところ、側溝の鋼製ぶたがはね上がり車底部を破損したものであります。

賠償の考え方につきましては、運転中に突然ぶたがはね上がったものであり、事前にこれを予見し回避することは困難であることを考慮して、自動車の修理費の全額に当たる31万円を賠償しております。

次に、資料の13ページの第20号議案でございますが、右ページの概要をお願いします。

本件は、平成26年1月26日午後6時30分ごろ、球磨郡球磨村神瀬の一般国道219号で、運転者が普通乗用自動車で行進中、進行方向右側ののり面上部の雑木林から落ちていた路上の石を避けきれずに衝突し、車底部を破損したものであります。

賠償の考え方につきましては、運転者が道路状況に応じた適切な運転をしていれば衝突を回避できた可能性があることを考慮して、自動車の修理費の3割に当たる1万1,894円を賠償しております。

最後に資料の15ページ、第21号議案でございますが、右ページの概要をお願いします。

本件は、平成26年2月12日午後2時30分ごろ、八代市泉町柿迫の主要地方道小川泉線で、運転者が普通乗用自動車で行進中、積雪の中に埋まっていた石片に乗り上げ、左後輪がパンクしたものであります。

賠償の考え方につきましては、石片は積雪の中に埋まった状態であり、運転者が事前に石片の存在を予見し乗り上げを回避することは困難であることを考慮して、自動車の修理費の全額に当たる1万3,824円を賠償しております。

道路保全課関係の提出議案は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○成富監理課長 監理課でございます。

17ページをお願いいたします。平成25年度の繰越計算書の総括表でございます。

上から順に、第1に繰越明許費、第2に事故繰越を記載しております。

まず繰越明許費でございますが、一般会計1件と特別会計2件、合わせて計3件の報告となります。

まず(1)の一般会計の翌年度繰越額は、9課合計で380億9,561万3,934円でございます。

次に、(2)の港湾整備事業特別会計の翌年度繰越額は、八代港のガントリークレーン設計委託費等で1,503万7,340円でございます。

次に、(3)の流域下水道事業特別会計の翌年度繰越額は、熊本北部流域下水道水処理施設工事費等で、3億2,432万6,110円でございます。

3つの会計を合わせました翌年度繰越額は、384億3,497万7,384円でございます。

そのほか個別の説明につきましては省略させていただきますが、明許繰越の繰越理由別では、ここには記載しておりませんが、まず関係機関との協議に不測の日数を要したなどの計画に関する諸条件を原因とするものが23億8,490万円で全体の62%、設計変更、契約変更等に不測の日数を要したなどの設計に関する諸条件を原因とするのが82億9,307万円で21.6%、用地買収の交渉に発生する問題に不測の日数を要したなどの用地関係を原因とするのが48億5,541万円で12.6%、工事施工上障害となる物件に係る補償交渉に不測の日数を要したなどの補償処理困難を原因とするのが14億5,157万円で、3.8%となっております。

明許繰越の各課別の詳細につきましては、19ページから38ページにかけて記載しております。

次に、18ページをお願いいたします。

事故繰越でございますが、一般会計1件と特別会計1件、合わせて2件の報告となります。

まず、(1)の一般会計の事故繰越額は、ほか合計で72億2,175万9,874円でございます。

次に(2)の流域下水道事業特別会計の事故繰越額は1,800万円でございます。

事故繰越の主な理由としましては、全国的な資機材不足、建設関係労務者の不足や入札の不調・不落などによるものでございます。

なお、流域下水道事業特別会計分は、熊本北部流域下水道の汚泥貯留槽耐震対策工事で

掘削を行ったところ、軟弱地盤層が確認されたことによるものです。

事故繰越の各課別の詳細につきましては、39ページから44ページにかけて記載しております。これらの繰越事業につきましては、早期完了のため全力を挙げて取り組んでいるところでございますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

○清水住宅課長 住宅課でございます。

2件の専決処分の報告をさせていただきます。

資料の45ページをお願いいたします。

報告第11号の専決処分の報告は、県営住宅の家賃滞納者に対します県営住宅の明け渡し請求及び滞納家賃等の支払い請求の訴えの提起を行うものでございます。

45ページから47ページまでが内容でございますが、47ページの概要で御説明させていただきますので、そちらのほうをごらんください。

専決日は平成26年3月27日でございます。今回の明け渡し請求等に係る訴えの提起は、6カ月以上または10万円以上の家賃の滞納者で、自主的な滞納解消は見込めないもの7件につきまして、4月24日に熊本地方裁判所に提訴を行ったものでございます。

この7件につきましては、これまで何回となく納入指導を行ってまいりましたが、呼び出しにも応じない、また納入の誓約はするもののそれを守らないといった滞納者でございます。

滞納総額は157万円、滞納総月数は71カ月となっております。

これまでの訴訟の実施状況は、今回で46回目の提訴となり、今回を含め1,029件となっております。

続きまして、49ページをお願いいたします。

報告第12号の専決処分の報告は、県営住宅の滞納家賃等の支払いにつきまして、訴え提起前の和解を行うものでございます。

49ページと50ページが内容でございますが、50ページの概要で御説明させていただきます。

専決日は、平成26年3月27日でございます。この和解は、自主的な滞納解消が見込めるもの1件につきまして、4月24日に熊本簡易裁判所に訴え提起前の和解の申し立てを行ったものでございます。

滞納総額は15万7,800円、滞納総月数は5カ月となっております。

この1件につきましては、先ほどの提訴の対象者と異なりまして、滞納解消のための家賃納付を誓約する意思を示しているため、簡易裁判所の関与のもとで今後の支払い方法等について和解を行うものでありまして、判決と同様の効果があり、より迅速で効率的に強制力を伴う手段を確保していくものでございます。

これまでの訴え提起前の和解の実施状況は今回で19回目の和解となり、今回を含め185件となっております。

住宅課は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○東充美委員長 以上で執行部の説明が終わりましたので、これから質疑を受けたいと思います。ただいまの説明について質疑はありますか。

○大西一史委員 はい、済みません、港湾課のほうにお尋ねをいたします。

天草空港の滑走路のこの舗装の補正の予算が出てまして補正が出ておりますが、この滑走路の舗装というのは、何かえらいいろいろと調べると難しいみたいで、その4層構造ぐらいあって、かなりその機材によってはやっぱり随分違う、空港のレベルによっても多分

違うと思うんですが、これまで運用してきた中で、機材が今までのダッシュ8ということで今の現状の舗装だったということで、それが対応できないから今度は変えるというようなことだろうと思うんですが、この機材が変わるごとに舗装を一々変えよつてもどうにもならぬと私は思うんですが、これ4億かけてやってどのくらいの航空機に、これ離発着回数とかその重さとかそれからいろいろあるみたいですけども、耐えられるようなものなのか。つまり、このATR42-600というその飛行機だけでなく、ほかのものも対応できるということなのかどうなのかということですね。その辺を少し教えていただきたいと思います。それが1点。

それと2点目として、今までのメンテナンスコストというのは大体年間で幾らぐらいだったのかということですね、滑走路の。というのは、恐らく経年によってクラックであるとか劣化であるとかというのが、アスファルトの劣化であるとかそういったものが多分あったというふうに思うんですが、これが大体年間どのくらいあったのかということ。年間なのか5年ぐらいスパンなのかちょっとわかりませんが、どのくらいのその維持管理に関するコストがどのくらいかかっているのかということのを、ちょっと教えていただきたいということ。

それともう1点は、この滑走路の厚さとか強度というものに関しては、多分基準があると思うんですが、何の基準なのかということのを教えていただきたい。これは空港法による基準なのか何なのか、それをちょっと教えていただきたいと思います。

○平山港湾課長 まず1点の、今回の新機材の決定の経緯について少し御説明いたします。

今回、新機材の決定におきましては、天草空港の現在の滑走路の延長が1,000メートル

でございます。その1,000メートルの滑走路に乗り入れが可能な機材というのを、まず検討されております。さらには、今回の事業規模に適した機材なのかどうか、さらには今回新しい機種は現在のダッシュ8に比べますと定員増、座席数が増加しております。旅行商品への組み込みが容易になり増収が期待できるということで、今回ATR42-600という機種になったところでございます。

今回この新しい機種におきましては、従来のダッシュ8機材の重量は14.9トンから新たに18.6トン、3.7トンの機材重量増にはなりません。設計上においては、重量のほか離着時に車輪から滑走路にかかる加重というのが問題になります。従来のダッシュ8につきましては79.4キロニュートン、今回新しい機材につきましては85.4キロニュートンの加重がかかります。この加重をもとに、国で定められた滑走路の設計マニュアルがございます。それに基づきまして今回、舗装厚の検討をいたしました結果、現在の舗装厚は62センチでございます。それを今回検討しました結果67センチ、増の5センチになるところでございます。

今回想定します加重が、先ほど御説明しました85.4トンでございます。それ以下の加重であれば、今回の舗装強化におきまして利用可能でございます。

ちなみに、天草空港におきましては、防災拠点としての位置づけがございます。重篤患者等、あるいは輸送物資、人員の移送等が想定されております。防災拠点としての整備も行っているところでございます。自衛隊のチヌーク、大型旋回機がございます。それにつきましては、先ほど御説明しました85.4キロニュートン以下でございます。利用は可能な状況でございます。現段階においては、想定される機種を想定して、空港管理者としては必要な舗装整備を行ったところでございます。

2点目でございます。年間のメンテ費用等についての御質問でございますが、天草空港における年間維持管理につきましては、まず管理運営、修繕、補修等の業務でございます。その経費としましては、毎年約2.6億円程度が必要となっております。具体的には管制無線設備、気象観測、空港灯火、空港消防等専門知識、資格等を有する機関へ委託しております。費用が約1.7億円、人件費として約2,000万円、その他修繕費として約2,000万円、合計の2.6億円でございます。

3点目でございます。先ほど御説明しましたとおり滑走路の厚さにつきましては、国が制定しました空港滑走路舗装等に係るマニュアル等に準拠して、今回舗装厚の検討、必要予算額を計上しているところでございます。

以上でございます。

○大西一史委員 今の説明ちょっとよく…何が聞きたかったかといったら、今回その舗装厚の厚さを変えるわけですよ。そうしたら新しい機材に変える。チヌークぐらいまでは耐えられる。だけど、それ以外の機材というのにはわからないわけですよ。つまり、その85.4キロニュートンの着陸も含めたその圧がかかるものより以下であれば、どんな機材でも大丈夫よという理解だけど、それがどのぐらいの機種があるのかとか、そういうことは全然港湾課では把握されていないという認識でいいですかね。

○平山港湾課長 現在、その把握は港湾課としてはしておりません。

○大西一史委員 やっぱこういうものをするときは、そういうほかの現有の飛んでいる機材で飛ぶ可能性がある、要は、例えばそういう防災上でいرونな、ヘリコプターであればそこまではかからないと思うんですが、かなり重いものが飛んで来るとした場合のこと

ですね。物資を運ぶとか、そういったことを考えると、やっぱりある程度のことを想定して、その中でここら辺ぐらいまでが一番妥当だろうということを考えるというのが私は必要なことだろうというふうに思ったので、そこについてはちょっとよく、この85.4キロニュートンか、それまでにかなうものというのはどういうものがあるのかというのは一応把握をしておいていただきたいということをお願いしておきます。

それとメンテナンスコストについて私はお伺いしたんですけど、この舗装に関するメンテナンスコストなんですね。それとあと、逆に耐用年数というのはどのくらいなんですかという話なんですよ。1回舗装をしても、何回か何回か当然着陸をしていけば、当然クラックなり、さっき言ったようなアスファルトの劣化というのが当然起こってくるわけで、経年によるですね。だから、その部分がどうなるのかということがですね。天草エアラインの場合も今後機材が変わって、ひよっとしたらスピードが上がって運行の、離発着の回数もひよっとしたら変わってくる可能性も出てくるわけで、そうなったときには、この劣化のスピードも多分早くなるだろう。そうするとメンテナンスコストも上がるだろう、そういう認識のもとにちょっとお尋ねしているんですけど。

○平山港湾課長 済みません、今の御質問につきまして、まず滑走路の耐用年数でございます。今10年を想定しているところでございます。

先ほど説明漏れましたけど、先ほどは空港の維持監理費でございましたけど、今回空港設備の補修等にかかる費用でございます。それにつきましては空港整備費、先ほど御説明した資料の裏面の②のところに書いています、15年間で15億円という記載——済みません①の空港維持費のところでございます。39

億円のところに入っております。この39億円の内訳につきましては、先ほど委員のほうからお話がありました滑走路等の土木設備に関する維持費、ターミナルビル電源局舎、消防局舎等の建物に関する補修、更新費、さらには気象、無線設備、電気設備、空調設備等の機器に関する補修更新費、トータルで15年間で39億円必要ということにしております。特に滑走路等の土木設備につきましては、そのうち15年間で4億円の必要経費を今見込んでおるところでございます。

○大西一史委員 やっぱり15年間で4億は、最低でもかかるということですよ。でも、その耐用年数が10年ということであれば、今のお話を聞いていると何か少し、積算というかですね、それといろいろやられているんだろうけれども、その10年の根拠もある意味では、何回離発着するかとか、そういったことに基づく積み上げではないような気がするわけです。だから、その辺が大丈夫なのか。予算は、それは新機材に遅延なく導入できるような体制を空港としてもとるということは、天草エアラインにとっても、とても大事なことから、それに対して反対するつもりはないんですが、きちっとしたそういう積み上げをちゃんとしているかどうかということが、今後のやっぱり、また、機材のちょっとこれは調子悪かけん変わったてなったときに、ならまた慌ててその舗装ばし直さなとか、あるいは思ってた以上にその維持管理コストがかかってしまうというような状況になってしまうと、そこはやっぱ問題だろうというふうに思うので、その辺をお聞きしたところです。

答弁はもう求めませんが、そういうことをもう少し緻密にやっぱりこうやっていただかないとかぬのかな。やっぱり、どうしてもちょっと天草エアラインのことに関しては、急にいろいろ機材の関係とかも出てく

るから仕方がないとは思いますが、やっぱりちょっと中長期的な視点でどうするのかというのが決まらないうと、なかなかこれはうまくいかぬのかなというふうに思いますので、その点はぜひよく考えておいていただきたいということをお願いしておきます。

○東充美委員長 よろしいですか。

では、ほかに質疑はありませんか。（「関連で」と呼ぶ者あり）はい関連で、吉永委員。

○吉永和世委員 天草空港の件ですけど、教えてほしいんですが、ジェット機の一番小さいタイプで、滑走路の長さというのは大体どれぐらいあればいいということなんですか。

○平山港湾課長 一番小さいジェット機の規格、済みませんちょっと把握しておりません、状況としましては。現在利用している機種あるいは今回更新の機種等を、先ほど大西委員のほうから御指摘がありましたように、その想定した検討だけしかやっていない状況でございます。

○吉永和世委員 何か1機のために天草空港が利用されているような感じでしか見受けられないので、できることならもうちょっと活用の幅を広げるような検討をしてもいい時期じゃないのかなというふうに思うので、そこら辺ちょっと考えたほうがいいんじゃないのかな。この飛行機だったら1,000メートルでいいんでしょうけど、実際もっと活用の幅を広げるためには滑走路も長くするとか、何かそういう形で空港をもっと活用していくという、そういった検討も必要じゃないのかなと思うんです。今どうこうとは言いませんけど、そういった考え方を持って今後対応したほうが、何かもったいないな、そうせぬもったいないのかなという感じがするので、1機のための空港じゃなくて、いろんな部分で

使われるような空港というような形で検討していただきたいというふうに思いますが、そこら辺の検討をされるとか、そういう話は全然ないんですかね。ちょっとお聞かせいただければと思いますが。

○平山港湾課長 今、委員の御質問、他にも活用できないかという御質問かと思っております。

現在、天草空港のちょっと利用状況を御説明させていただきますと、24年度の実績でございますけど、1,516回の着陸回数があります。そのうち約91%、1,373回が天草エアラインでございます。その他、民間セスナ等が143回、こういう利用状況でございます。

また現在、崇城大学のほうから訓練機等の離発着等の利用等についての御要望が、天草空港を利用する所管であります交通政策課のほうに届いておるところでございます。交通政策課のほうからのお話でございますけど、ニーズを十分把握した上で、そのニーズがあれば滑走路等の延伸等も含めて、さらには費用対効果を含めて、そのあたりの整備については交通政策課と空港を管理します港湾課のほうで連携して取り組んでまいりたいと考えておるところでございます。

○吉永和世委員 ぜひ前向きに検討いただいて、実現していただくように頑張っていたきたいなと思います。それが私は一番いいのかなと思います。

○東充美委員長 じゃ、ジェット機の滑走路の件は……。後で調べますか。

○平山港湾課長 先ほどの、調査して御報告申し上げます。

○東充美委員長 では、資料は後でお願いし

ます。ほかに。

○森浩二委員 関連して。

この、何で今補正で出すんですかね。このスケジュールを見ていると、来年度の当初予算案で出せるんじゃないんですか。

○平山港湾課長 今回の滑走路の補正予算の、6月補正でお願いしました経緯をちょっと御説明させていただきます。

実は今回、使用機材につきましては天草市のほうで5月26日機材更新の表明がなされたところでございます。

施設を整備します港湾課としましては、この表明を受けての対応ということでございます。

予算につきまして、6月補正あるいは9月補正等予算要求の時期を検討したところでございますけど、天草空港のスケジュール表を、先ほどの資料のほうに書いておられますとおり、新機材での訓練が8月から実施される予定でございます。さらには新機材の運用開始が1月を予定されているところでございます。舗装工事につきましては、まず設計をしまして国のほうに構造等の協議が必要になってきます。さらには工事完了後、運行上適した構造、品質になっているか確認の検査も必要になってきます。実質的な工事期間は、そこに示したとおり11月から3月と予定しておりますけど、先ほど御説明しました国との協議あるいは完成後等の検査等の期間、さらには気象条件、雨等を考慮しまして、この時期において予算を上程させていただきまして工事発注することが、新機材での訓練あるいは納入等に支障がない工程だという判断で、今回6月議会で補正予算を上程したところでございます。

○森浩二委員 飛行機は11月でしょう、納入が。発注が来月ですか。もし、これがおくれ

た場合どうなるとですか発注に、向こうに機材がないとか。機材がもし途中で変わった場合ですね。これ正式決定ですか、この機材に。

○平山港湾課長 天草市長の5月26日の表明等の中において、新機材については想定される機種としまして、先ほどATR42-600という御発言、表明がありました。それを受けての対応をしているところでございます。

○森浩二委員 もう変わるということはないわけですね。機材が変われば全体的に変わってくつとでしょう。

○平山港湾課長 現時点では、先ほどの市長からの表明を受けますと、変わることはない認識といたしますか考えておるところでございます。

○森浩二委員 もう一つ。この工事はどういうふうにしてやつとですか。夜間ですか。

○平山港湾課長 今回の工事につきましては、天草エアラインを運行しながらの工事が必要かと思っているところでございます。基本的には、夜の就航後、翌朝の始発といたしますか、その間の夜間工事を予定しております。1,000メートルの工事延長でございます。1日で施工できる区間を区切って、繰り返し作業で対応したいと思っているところでございます。

○磯田毅委員 また聞きにくいことですがけれども、この新機材に、新機種に変わって座席数もふえておるということで、どういう搭乗予想といたしますか、搭乗率というのですかね、年間の乗客数とかなんかはどのような計画があつてますか。

○平山港湾課長 今回、天草空港の利用については、今委員の御質問の内容については交通政策課のほうで検討しております。手元に資料を用意しておりません。後ほど確認して回答させていただければと思っております。

○東充美委員長 そういう状況でいいですか。後でまた資料を持ってきます。それでいいですか。

では、ほかに。

○大西一史委員 済みません、ちょっと別件で、47ページの専決処分のところ、県営住宅の家賃滞納者の状況で、これはもう何回もずっと出ているやつなので、皆さんおなじみのような感じになっているのかもしれませんが、今、県営住宅全体の滞納額の総額は幾らになっているのか教えていただけますか、家賃の。

あと済みません、追加して、一番長いものですね、その滞納の一番長いものと一番短いもので大体総額とその滞納期間をちょっと教えてください。

○清水住宅課長 まず24年度の決算しかちょっと出ておりませんので、24年度で話しますけども、収入未済額が8,809万8,000円になってございます。

それと一番長い滞納ですが、申しわけございません、ちょっと手元にございませんで、後ほど委員長お許しいただければ、委員のほうにお届けして御説明したいと思えます。

○大西一史委員 最短はどのくらいでカウントしているんですか、滞納というのは。6カ月から。

○清水住宅課長 6カ月で一応カウントしております。

○東充美委員長 じゃ、後ほどの資料提出でよろしいですか。

○大西一史委員 いや、ちょっと待ってください。

○清水住宅課長 提訴に係るやつは6カ月で一応考えております。

○大西一史委員 普通1カ月滞納すれば当然、どこでも家賃は請求をがんがんしてくると思うんですが、普通の民間であれば。それと同じようにやっているのはやっているんですね。

○清水住宅課長 1カ月滞納しますと、まず御本人さんに滞納の督促状を、毎月督促状を発送しております、3カ月それでもお払いがない場合は催告をするようにしております。最終催告を一応6カ月以上10万以上の方にはやっております、その中でどうしてもちょっとお支払いをしていただけないような方を提訴するというような流れになっております。

○大西一史委員 あとは詳しく教えていただければというふうに思いますが、やっぱり平成24年度決算で8,809万ということですから、やっぱこれだけ滞納額があるというのは、恐らくこれ民間の不動産屋とか大家さんであれば、これをずうっとそのままというのは、つぶれてしまうような話でありますので、やっぱりその督促の方法であるとか、要は家賃の滞納を防止するためのいろんな方策というのは、やっぱり民間の不動産の管理手法等にならってやっぱやらなければいけないのかなというふうに思います。今まで住宅供給公社でも相当いろいろ苦勞しながらやっておられたというふうに私は思うんですが、今

後、住宅供給公社も将来的に廃止になって、恐らく指定管理者なり何なり、まあどういう形になるかわかりませんが、そういう形になってくるとなれば、この辺のやっぱり滞納の問題というのは、逆に言えばそれを引き渡す時点できちっと、滞納がないような形を徹底して取るという対策をやっぱり担保していただくということを、これはもう県民の税金と一緒にですから、そこに関する感覚は強く持っていたきたいということを要望をしておきます。

以上です。

○東充美委員長 では、ほかに質疑ありませんか。

なければ、これで質疑を終了いたします。

ただいまから、本委員会に付託されました議案第1号及び第16号から第21号までについて、一括して採決したいと思います。御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○東充美委員長 御異議なしと認め、一括して採決いたします。

議案第1号外6件について、原案のとおり可決または承認することに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○東充美委員長 御異議なしと認めます。よって、議案第1号外6件は原案のとおり可決または承認することに決定いたしました。

次に、閉会中の継続審査事件についてお諮りいたします。

議事次第に記載の事項について、閉会中も継続審査に付することを議長に申し出ることによろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○東充美委員長 それでは、そのように取り計らいます。

次に、その他に入ります。

執行部から、報告の申し出が5件あってお

ります。まず、報告について執行部の説明を求めた後、一括して質疑を受けたいと思います。

それでは、関係課長から説明をお願いいたします。

○成富監理課長 それでは監理課のほうから、報告事項の1から3を一括して説明させていただきますと思います。

まず、報告事項の1でございます。熊本広域大水害関係予算の執行についてということでございます。

目的としましては、熊本広域大水害からの早期復旧・復興を図りたいという概念でやらせていただきたいと思いますと思っております。

括弧書きに書いてますように、A1、A2ランク工事の適正工期の確保と入札の不調及び事故繰越の防止を図ることを目的としております。

2の対応方針でございますけれども、阿蘇地域振興局発注の熊本広域大水害関連工事(未契約繰越分)今年度終わらなければ、また事故繰りになる分でございます。

その件につきまして、(1)ですけれども、条件付一般競争入札——大体、公告から契約まで約2カ月かかる競争入札方式ですけれども、適正工期の確保が難しい工事につきましては、指名競争入札を緊急的・時限的に適用したいと考えてます。

①としまして、対象としましては設計金額が3,000万円以上1億5,000万未満の工事、②期間としましては平成26年7月1日から平成27年3月31日までを考えております。

(2)A2対象工事につきましても、隣接の菊池・上益城地域の業者を加えることで考えております。

下の図を見ていただくとわかりますように、まず3,000万から以上は入札方式としては条件つき一般競争入札で現在運用しております。

一番右側の枠囲いでございますけれども、熊本広域大水害関連工事(未契約繰越分)につきましては、5,500万から1億5,000万未満につきましてはA1による指名競争入札、3,000万から5,500万につきましてはA2による指名競争入札において、阿蘇地域振興局の業者のみならず、菊池・上益城地域振興局の業者も必要に応じて加えるという形で、早期復旧・復興を図りたいというふうに考えております。

続きまして、報告事項2でございます。

建設産業における「人材確保・育成」の在り方検討会、第1回は5月30日に開催しましたので、その御報告でございます。

まず背景としましては、1、県内建設産業の現状でございます。(1)で県内建設投資・建設業許可業者数の推移ということで、ポツの1つ目で、県内建設投資額は約5,000億と近年ほぼ横ばいでございますけれども、ピーク時と比べて約5割の減少、ポツの2つ目で県内建設業許可業者数は、ピーク時と比べて約2割の減少という現状がございます。

2の、建設産業従事者の状況でございますけれども、業態別の県内建設業従事者の状況でございます。

まず、県内建設業従事者の業態別で見ますと、建設業全体で平成13年から平成24年までで約25%の減少となっております。青い線でございます、7万1,000人平成13年はいらっしゃったんですけれども、今は5万3,000人余の従事者になっております。

続きまして総合工事業、赤の折れ線でございますけれども、大体、土木、建築関係でございますけれども、この方々が大体4万1,000人いらっしゃったのが今3万を切る形で、約30%の減少となっております。

一番下の折れ線ですけれども、専門工事業で大工、鉄筋、左官等でございますけれども、1万5,000人ほどいらっしゃったのが1万1,000人と、約26%の減少という現状になっており

ます。

右側にいきまして、1－2の専門工事業、先ほど申しました大工、鉄筋、左官の内訳でございますけれども、一番上の折れ線が鉄骨・鉄筋工事業従事者でございますけれども、2,300人ほどいらっしやったのが現在は1,300人と、43%の減少となっております。

次に青の折れ線で大工工事業関係の方は、1,900人ほどいらっしやったのが現在は1,200と、35%の減少、左官工事業につきましては1,675人いらっしやったのが1,080人と、約36%という現状がございます。

(2)の建設業就業者等の年齢構成の推移でございますけれども、県内建設業就業者は55歳以上が39.5%、29歳以下が8.6%と、全国と比べても高齢化が進行しているという状況となっております。

裏面をお願いします。

労務単価の推移でございます。本県の労務単価は、平成10年から平成12年の間に約30%の落ち込みになってます。ちょうど消費税が引き上げられて平成不況が始まった時期でございますけれども、ここで大体30%の落ち込みになり、その後減少傾向が続いておりましたが、平成24年からは増加に転じておりますけれども、まだまだそのレベルには達してないという状況になってます。

(4)でございますけれども、技術者・労務者の求人・就職の状況でございます。

ポツの1つ目、技術者、労務者の新規求人数は減少傾向にありましたが、いずれも平成21年に底を打ち、現在は増加傾向にあります。

ポツの2つ目としまして、就職者数につきましては建設労務者は増加したものの、技術者、土木労務者は微増にとどまっている。なお、下の表を見ていただくとわかりますように、求人と求職の乖離が非常に大きくなっている状況にはなっております。

右側にいきまして、検討会についてでござ

いますけれども、こういう背景を踏まえまして(1)検討会の設置目的としまして、これまでの公共事業費の減少、さらには福利厚生を含めた処遇改善のおくれなどに伴い、建設産業従事者の離職、高齢化と若手入職者の減少が進んで、建設産業の担い手の確保・育成が喫緊の課題となっております。このため、行政、教育機関、業界による人材確保・育成のあり方を検討するため、建設産業における「人材確保・育成」の在り方検討会を設置しました。

(2)で、構成メンバーは行政、教育機関、民間業界こういう方々で構成させていただいております。

(3)検討項目でございますけれども、2点ございまして、人材確保の面ではまず就労環境の整備ということで、適正な賃金水準の確保や福利厚生の充実のためにどういうことをやっていくか。新卒者のリクルートということで、工業系高等学校等との連携をして、どうやって入職者をふやしていくか、あと高齢者、女性、外国人労働者の活用について、どうやってやっていくかというような点を検討していきたいというふうに思っております。

2つ目の丸の人材の育成でございますけれども、技術者の育成につきましては専門教育機関の確保。現在、熊本大学には土木系の学科はございますけれども、崇城大、東海大では土木系学科の応募が打ち切られておりますので、そういう専門教育機関の確保をするにはどうしていくか、また資格取得への支援をどうしていくかということを考えたいというふうに思ってます。

同じく技能者の育成につきましても、職業訓練施設の充実、連携、この辺についても検討していきたいというふうに思ってます。

(4)検討会の今後の進め方でございますけれども、第1回を5月30日に現状の整理と検討会の進め方、アンケート項目についてお諮りをしました。

今後、生徒、業者のアンケート調査をしまして、第2回検討会を7月下旬に予定しております。アンケート結果の報告をここの中でやり、人材の確保・育成に係る課題の整理をしていき、第3回8月下旬におきましては、検討会の委員や関係団体との意見交換をしながら、8月下旬におきまして対応策の具体化、基本的な方向性の確認をしまして、右側にいきまして、9月下旬には今後のあり方についての中間取りまとめをしたいと思っております。第5回、第6回におきまして、大体今後のあり方についての最終の取りまとめを予定しております。

本委員会におきましても、この検討状況につきましても適宜報告をしたいというふうに思っております。

その第1回の委員会の中で出た意見を、4点ほど御報告したいと思います。

まず、専門工事業団体からは、昨年からようやく求人が出せるようになった、労務費が上がったという実感はない、若手を雇っていくためにも、この会議がうまく機能していくことを希望するというような意見をいただきました。

九州測量専門学校からは、現在、高校を訪問しているが、求人はふえているという感じはしているが、実際に行く人は少ない、生徒は求人票を見て、待遇が悪いのでなかなか行かない、根本的には待遇をよくしていかなければ解決しないというような意見をいただいております。

また、建設業協会のほうからは、ここ1年ぐらいで本腰を入れてやらなければ間に合わないのではないか。特に専門工の職人たちは本当に追い込まれているという意見をいただいております。

技能士会からは、地域は地域でやっていかなければいけない、国に頼っているようではだめだというような意見をいただいております。以上、紹介しておきます。

最後でございますけれども、報告事項3でございます。

建設業法等の一部を改正する法律と品確法ということで、建設関係3法が改正になっております。その状況を御報告いたします。

まず、建設業法等の一部を改正する法律が平成26年6月4日に公布されています。同じく入契法、右側にちょっと小さい字で書いてありますが、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律、以後入契法と呼ばせていただきますが、これも6月4日に公布されております。

背景としましては、近年の建設投資の大幅な減少により受注機会の競争の激化により、ダンピング受注や下請企業へのしわ寄せが発生ということで、これが原因で右側の矢印ですけれども、離職者の増加、若年入職者の減少等による将来工事の担い手不足等が懸念されるようになっております。

丸の2つ目ですけれども、維持更新時代の到来に伴い、解体工事等の施工実態に変化が発生しているということで、維持更新時代に対応した適切な施工体制の確保が急務ということになってます。

こういう建設工事の適正な施工とその担い手の確保が喫緊という課題を解決するために、まず概要の欄でございますけれども、ダンピング対策の強化と建設工事の担い手の確保というところでございます。

まず、①でダンピング防止を公共工事の入札契約適正化の柱として追加、②で公共工事の入札の際の入札金額の内訳の提出を義務づけ、発注者はそれを適切に確認と、そういうことによりまして、右側ですけれども、見積もり能力のない業者や最低制限価格で入札するような事態を排除、談合の防止、手抜き工事や下請へのしわ寄せを防止ということにつながっていくと。

③で、建設業者及びその団体による担い手の確保・育成並びに国土交通大臣による支援

の責務を明記ということで、これによりまして業界による自主的な取り組みを促進することにより、建設工事の担い手の確保・育成を推進するということにつなげていくということでございます。

下の枠でございます。維持更新時代に対応した適正な施工体制の確保ということで、④建設業の許可に係る業者区分を約40年ぶりに見直し、解体工事業を新設ということで、右側ですけども解体工事について事故を防ぎ工事の質を確保するため、必要な実務経験や資格のある技術者を配置していくということでございます。

⑤公共工事における施工体制台帳の作成・提出義務を小規模工事にも拡大ということで、これによりまして維持・修繕等の小規模工事も含め、施工体制の把握を徹底することにより、手抜き工事や不当な中間搾取を防止すると。

⑥建設業許可に係る暴力団排除条項を整備するとともに、受注者が暴力団等と判明した場合に、公共発注者から許可行政庁への通報を義務づけるということで、これによりまして建設業・公共工事から暴力団排除を徹底していくということになっております。

後ほど説明します品確法の改正と入札契約制度の改革と一体となって、現在及び将来にわたる建設工事の適正な施工とその担い手の確保を実現していくということになっております。施行日は、記載されているとおりでございます。

裏面をお願いします。

こちらは通称品確法と言われる公共工事の品質の確保の促進に関する法律の一部を改正する法律です。これは平成26年6月4日に公布・同日施行となっております。

背景としましては、同じようにダンピング受注、行き過ぎた価格競争、現場の担い手不足、若年入職者の減少、発注者のマンパワー不足、地域の維持管理体制の懸念、受発注者

の負担増大ということで、目的はインフラの品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保ということで、下の改正のポイントⅠで目的と基本理念の追加ということで、目的としましては、現在及び将来の公共工事の品質確保、公共工事の品質確保の担い手の中長期的な育成・確保が促進されると。

基本理念としては、大体6点ほどが追加されてます。

発注者の責務と重なる部分がありますんで、改正のポイントⅡの、発注者の責務の明確化ということの欄を見ていただけますでしょうか。

まず、1つ目の丸ですけども、担い手の中長期的な育成・確保のための適正な利潤が確保できるように、市場における労務、資材等の取引価格、施工の実態等を的確に反映した予定価格の適正な設定。

丸の2つ目で、不調、不落の場合等における見積もりの徴収。

丸の3つ目が、低入札価格調査基準や最低制限価格の設定。

丸の4つ目で、計画的な発注、適切な工期の設定、適切な設計変更。

こういうことを、しっかり発注者がやっていくことによって、効果として最新単価や実態を反映した予定価格を設定して、また、いわゆる歩切りを根絶していくと。最低制限価格を設定することによってダンピング受注を防止していくというような効果を上げていくということになっております。

一番最後の枠でございますけども、改正ポイントのⅢで、多様な入札契約制度の導入・活用ということで、法律に明記されております。

まず、技術提案交渉方式というのは、民間のノウハウを活用して、いろいろ大規模工事などにおいて、いろいろな民間のノウハウを活用して、それで価格交渉をしていくような契約方式を導入できるような形になってま

す。

丸の2つ目、段階的選抜方式ということでございますけども、これもある程度大型工事におきまして、第1段階で企業の客観的な施工の実績とか技術者の資格とか、そういう客観的手法でまず選抜をして、第2段階で技術提案や施工計画を求めて選抜していくというような段階的な選抜方式も法律で明記されている状況でございます。

丸の3つ目が、地域社会資本の維持管理に資する方式ということで、現在、道路の維持管理とか除草関係につきましては、それぞれ個別に出してありますけども、それを共同で受注できるような仕組みをつくってはどうかというようなことが明記されてます。

あと最後の丸でございますけども、若手技術者・技能者の育成・確保や機械保有、災害時の体制等を経営事項審査や総合評価の中で評価していくようなことを考えていくということも明記されてます。

以上のように、最後の枠ですけども、法改正の理念を現場で実現するために、国と地方公共団体が相互に密接な連携を図りながらやっていくと。具体的には、それぞれ意見を聞きながら運用指針をことし中か今年度中に作成するというような状況になってます。

以上でございます。

○高永道路保全課長 道路保全課でございます。

報告事項の4、熊本県道路メンテナンス会議の設置について御報告いたします。

道路メンテナンス会議は、去る4月14日に社会資本整備審議会道路分科会から国土交通大臣に建議された道路の老朽化対策の本格実施に関する提言書の中で、地方公共団体の取り組みに対する体制支援として提言されております。

これを踏まえ、九州地方整備局と県は連携して、県下45市町村へ呼びかけ、先月5月29

日に熊本県道路メンテナンス会議を設置いたしました。

まず、この会議の目的は、1の(1)に記載のとおり、県内の道路管理者等が相互に連絡調整を行うことにより、適切な道路構造物の保全を行い、円滑な道路管理の促進を図ることです。

主な所掌事項、組織については(2)、(3)に記載のとおりですが、この会議にはオブザーバーとして熊本県建設技術センターと九州旅客鉄道株式会社に参加していただいております。

次に2の、第1回熊本県道路メンテナンス会議の概要について説明します。

2の(1)の、道路メンテナンスに関する国からの話題提供では、道路インフラの老朽化が進展している事例の紹介、その他、老朽化対策に関する国の支援策の紹介など、道路メンテナンスに関連する各種の情報を市町村などへ紹介し、情報を共有しております。

(2)の議題と内容についてですが、1ポツ目の熊本県の取り組みについては、①の熊本県管理道路における老朽化対策の状況として、道路ストック総点検の実施状況と維持管理計画の策定状況を紹介しております。

また②の熊本県道路技術アドバイザー制度については、県が市町村道の維持管理に関して専門的視点から技術支援を行う制度を創設していることを紹介しております。

2ポツ目の、熊本県内による支援体制については、九州地方整備局と県が連携して相談窓口を設置するなど、市町村への技術支援体制について紹介し、情報を共有しております。

3ポツ目の、道路の老朽化対策に係る市町村の課題については、市町村から予算不足、職員不足、技術者不足などの市町村の抱える課題について、多数の意見が出ております。

最後に3の、今後の取り組みとしては、各道路管理者間で情報共有に努め、市町村の課

題等の解消に向け取り組むこととなりました。

以上で、報告を終わります。

○平山港湾課長 港湾課でございます。

報告事項5について御説明します。

水俣湾環境対策基本方針に基づき、平成25年度に実施いたしました水俣湾の環境調査結果及び水俣湾埋立地の点検・調査結果について御報告いたします。

資料の1ページをお願いいたします。

まず1、水俣湾の水質及び魚介類等の水銀調査結果についてでございます。

(1)に調査の趣旨を記載しておりますが、水質、底質、地下水、魚類及び動物プランクトンの5項目について、水銀含有量等の調査を実施しております。

調査場所につきましては、資料の3ページに調査位置を地図上に示しておりますが、水質については湾内2地点で年4回、底質については湾内3地点で年1回、地下水については埋立地周辺の2地点で年2回、魚類及び動物プランクトンについては、湾内において年1回調査をいたしました。調査結果につきましては、1ページの(3)に記載しておりますが、水質及び地下水とも全地点において総水銀は検出されませんでした。また底質の総水銀については、表に記載したとおり3地点とも水銀を含む底質の暫定除去基準値である25ppmを下回っております。

2ページをお願いいたします。

魚類については、2魚種ともに魚介類の水銀の暫定的規制値である総水銀0.4ppmかつメチル水銀0.3ppmを下回っております。

また動物プランクトンについては、平成24年2月に例年より高い値が見られましたが、有識者の評価によりますと、許容範囲内ということでした。なお、その後の調査では大きな変動はあっておりません。

(4)今後の対応につきましては、本年度も

引き続き5項目の調査を実施することとしております。

次に2、水俣湾埋立地の点検・調査結果について御報告します。

資料の4ページをお願いいたします。

この点検調査は、水俣湾埋立地管理保守マニュアルに基づいて、平成13年度から毎年実施しており、平成25年度は10月から11月にかけて実施しました。

調査内容につきましては、(1)埋立護岸前面の水質調査、(2)埋立地内の地盤調査及び(3)構造物の変状調査の3項目でございます。

水質調査の位置については、5ページの航空写真を示しておりますが、白い丸印で示しておりますのが、水質調査の採水位置でございます。埋立護岸の前面で6地点の海水中の水銀濃度を調査することによって、護岸からの水銀流出の有無を判断しようとするものでございます。

今回の水質調査の結果では、護岸前面の海水中から水銀は検出されておりました。

次に埋立地地盤調査ですが、赤と黄色く着色しているエリア内において地盤の標高を測量し、過年度の測定値と比較しながら地盤の変動状況を把握しております。

今回の調査結果では、地盤の異常な沈下及び陥没等は見られませんでした。

次に構造物変状調査ですが、青い線で示した部分の埋立地を囲んでいる外周施設及び百間、明神、汐見の排水路を対象に変位の観測及び目視による劣化、損傷等の変状調査を行いました。

今回の調査結果では、各施設とも構造物本体の安定に影響し、水銀を含む土砂の流出につながるような変状は確認されませんでした。

以上、平成25年度に実施いたしました点検・調査結果について御報告いたしました。

今後とも、構造物の劣化の進行状況に注意しながら、埋立地の管理に万全を期してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○東充美委員長 以上で報告は終了しましたので、これから質疑を受けたいと思います。委員の皆様、質疑はありませんか。

○大西一史委員 2つありまして、1つは建設産業の人材確保で監理課長のほうからも御説明があったものですが、非常にこれは今のデータを見ても、建設業就業者の年齢構成が極めて熊本県は飛び抜けて高齢化が進行し、なおかつ若手が非常に少ないというようなこの状況で、かなりバランスが悪くて、全国的にもかなりこれは厳しい状況だろうというふうに思います。

そういう中でいろいろと技術者、労務者、技能者あたりの養成ということをいろいろ業界でもされているというふうに思うんですが、この中の裏面の支援内容ですね、いろいろな検討されてて、検討会の中で支援内容を見ますと、入札契約制度改革というのがあるんですが、これはどんなことが考えられるんでしょうか。

○成富監理課長 現時点では左側の就労環境の整備ということで、適切な賃金水準の確保というところで、先ほども3法改正でいろいろ御説明しましたけども、やはり適正利潤の確保が、非常にダンピングが起きてまして、その結果適正利潤が確保できずに、それが労務賃金が下がってきた原因かどうか、一つの原因となっておりますので、まず入札契約制度の中でまず適正利潤が確保できるように、まず予定価格をしっかりと設定すると。これは設計価格は国・県、特に市町村も含めてまず設計金額をしっかりと設定するような仕組みをまずするようにしないといけない。

次は、最低制限価格を、今おおむね90%で国とか県は設けているんですけども、管内市町村を見ますと、まだ最低制限価格がそれよりないところもあります。そういうのがあると、またダンピングになって、そのしわ寄せが適正利潤が確保できずに労務者の賃金に反映していくということになりますので、まず最低制限価格を設けるとか、また歩切りもちょっと実態がまだきれいに把握はできてませんけども、歩切りの実態も調べまして、そういうのを総合的にまず市町村と連携しながら見直していくことによって、そういうことの入札契約制度の見直しをまずはやっていかないといけないかなというふうに思っています。

以上です。

○大西一史委員 今いろいろ、そういうダンピングの防止であるとか最低制限価格の設定を全市町村あたりでもきちっとやるとか、そういう少し具体的な話も出てきました。

やっぱり、この技能者を使うその企業といいますかね——を、ある程度やっぱりインセンティブを与えるということをしなければ、例えば県内の職人さんを使うのであれば、このくらいポイントが高くなって、例えば有利になりますよとか、そういう仕組みが直接的にないと、なかなか元請側の人も、やっぱり職人さんを使おうと思っても、これだけ、だって労務単価がこの市況全体の、全国の状況によってやっぱり変わってくるというふうになると、なかなかこれは簡単には雇えないし、その若い人たちもやっぱり仕事があるほうに行くんですよね。高いほうに行くんですよ、当然のことながら。私も学生時代、建設現場でアルバイトしてましたから、それは毎日見ながら高いほうに行っていましたよ。やっぱ、そういうものですよ。

で、やっぱり技能者を使う企業をある程度やっぱりそういう意味では優遇して、しかも県内でそれがあがる程度回っていくような環境

をつくってあげるというのはやっぱり大事なことで、そこは政策的な入札契約制度の改革というのがやっぱり必要だと。一時期のようにやっぱりかなり建設業に関してもそうなんですけれども、取りあえず徹底的に安いほうがいいんだということやってきましたよね。だけど、やっぱり結果的にしわ寄せとしてこうやって一番弱いところにしわ寄せがくるんですね。じゃ、そのゼネコンとか元請が悪いかといったら、そうでもない。大手のゼネコンは別としても県内の建設業でも、結構大きい企業さんでお話聞いても、資金繰りはものすごく大変なんです。やっぱり建設業は先行きが見えないということで、やっぱり金融機関もかなりシビアなので、どっちかといったら、もうそこから解放されたいというような本音をおっしゃるんですね。これだけ発注量が出てても、やっぱりそういうことをおっしゃるところが非常に多い。そう考えると、やっぱりこの入札契約制度改革というのはかなり急いで、しかも当然余りにも高い値段でやれというのは、それはおかしい話なのであれなんです。やっぱり適正利潤というのはなかなか考え方が難しいんですが、そこできちっとした制度をやっぱりして、要は先行きが見えれば人も雇える、人も使える、そして人もそこで働こうと思うんです。先行きが見えないから、こういう状況に陥っているんだということやっぱり強く認識していただきたいというのが1つ。

それともう一つは、これ技能者の養成で、私もいろんな技能士会とか何とかの幾つかの顧問をしていますからあれなんです。今から先は一人で何役もできるような技能を持つ多能工というんですかね、こういう人を養成していくということもやっぱり大事なことじゃないかなと。1つの技術に非常に優れた人もおれば、やっぱり2つ、3ついろんなことをこなせるよというような人を養成していかないと、これだけ、だって少子化も進み、そし

て若い人たちが育っていないという現状を考えると、やっぱりそこら辺についての検討もやっぱり私は必要だというふうに思いますので、その辺についての改善をぜひやっていただきたい。これは答弁ではなくて要望ということで、ぜひお願いをしたいということです。

不足しているのは、何もこれ技能者だけじゃなくて、現場管理者とかそういったのもかなりやっぱり不足しているんですね、いろいろ聞いてみると。だから、そういう意味では本当に受注するその建設業のほうやっぱり本当、技術と経営にすぐれたという体制をどうつくれるかということ、やっぱり安定的に仕事がある程度はできる基礎的な体力を持つような体制をつくっていただくということがやっぱり重要だろうというふうに思いますので、そういう面でぜひ努力をしていただきたいということをお願いしておきます。

それともう一つ、道路メンテナンス会議については、さきの委員会で質問して、すぐこれ設置していただいて、こうやって会議もしていただいたということで、本当に素早い対応に感謝申し上げますけれども、やっぱりこの市町村の課題あたりで見ても、予算不足、職員不足、マンパワー不足ですね、技術力不足ということが課題として出ているということです。やっぱりこの辺の問題は重要だなというふうに思います。前、道路保全課長ともちょっと別件でいろいろお話しする中でも、やっぱり建設は国と地方の仕事なんですけど、維持管理というのはもっぱら地方の仕事になっている。そういう意味では、これちょっと聞いたところによると、やっぱり予算的な規模も足りないということになってくるといことになると、やっぱりその辺に対する対応が必要なんだというふうに思いますが、今後やっぱりこの道路メンテナンスに対するそういう予算的な措置が重要になってくるんじゃないかなというふうに思うんです

が、その辺の認識をちょっとお聞かせください。

それともう一つ、点検だけだと、点検とかそういう道路のメンテナンスには起債が充当されないというようなことをちょっと聞いたんですけれども、その辺がどうなっているのかですね。国の制度上の制約の問題というのもあるというふうに思いますので、その辺を聞かせてください。

○高永道路保全課長 メンテナンスに対する予算措置についてでございますけれども、市町村のメンテナンスにかかる経費が一体どのくらいなのかというのは、市町村もまだわからないだろうと思います。先月の委員会でも報告いたしましたけれども、道路ストックの点検がまず行われて、橋梁についてはおおむねでき上がっておりますけど、その他についてはでき上がっておりません。

そういうことで、そういうやれてない点検等について早急にやってもらうように支援しながらいくんですけども、そうすることでどのくらいメンテナンスに予算がかかるのか実態がわかると思います。今の市町村の財政の規模あたりは市町村によってそれぞれ違いますので、今後継続してメンテナンス続けていくために、どうしたら市町村の財政措置ができるのか、市町村にまずは考えていただかなければならないと思いますので、考えていく中で今後どうしていくか、市町村と一緒に考えて支援していきたいと思っております。

点検について3月末に省令が改正になりまして、近接目視で点検が義務づけられまして、かなり点検に費用がかかるようになってきております。

ということで、この点検費用については今交付金あたりで補助がきておりますけれども、その裏負担についての起債の充当が、点検だけについては今認められておりません、点検

だけはですね。工事に伴うものについては、国のほうでも努力されまして認める方向で進んできているみたいですが、これにつきましては地方財政法の制約がございます。建設事業ではなくて点検だけについては、起債が充当できないということになっておりますので、この辺についてはこのメンテナンス会議を通じて地方の声を、財政的に非常に厳しい地方の声を届けて、何とか改善していただくようお願いしていきたいと思っております。

以上でございます。

○大西一史委員 一応、状況はよくわかりました。道路メンテナンス会議はまだ第1回目ですから、これからいろいろと議論がされていくというふうに思いますが、特にやっぱり規模の小さな町村ですね、ある程度の規模がある自治体は何とか対応できるのかもしれませんが、そういう意味ではある程度集約をして、例えば県がそういう維持管理についても、委託を受けるのかどうなのか、ちょっとわかりません。どういう形があるのかはわかりませんが、広域本部とかあるいは地域振興局というのがしっかりあるわけですし、そこにやっぱり人材もあるわけですから、やっぱりそういったものを活用しながら広域的にやっぱり今からこの市町村の道路のメンテナンスあたりも、県が共同しながら役割を担っていくというような考え方も私は必要ではないかなというふうに思っていますので、そういった検討も含めてですね——それは一義的には市町村がやるべき話ですよ、もちろん。だけれども、その辺についてもこのメンテナンス会議等々で現実的な対応として考えていただければというふうに思いますので、要望しておきます。

以上です。

○東充美委員長 ほかに質疑はありません

か。

○緒方勇二副委員長 建設産業における「人材確保・育成」の在り方検討会について先ほど大西委員のほうからも多能工とか、いろいろ要望がございましたが、基本的に、このグラフとかいろいろ出しているんですが、要は労務単価が上がったとか、そしてこの民間の委員さんの声の紹介の中に、例えば労務単価は上がったけども実感がないとかいう声があったということでしたけども、基本的に技能者という定義は、就業日数でいけば年間、例えば農業であれば、専業農家であれば150日とか言うじゃないですか。技能士っていう定義、まずそれが1点ですね。

それから、問題は月就業日数なんですよ、もろにそれが返ってくると思うんですね。現場で考えれば、入札制度やいろいろいじっていただいても、結局労務単価が上がって月に10日しか働かないとか。そういうことが今までずっときたわけでしょう。この(3)番の労務単価の推移の中で一番公共投資が減ってきた中で、労務単価も下がりに下がってきたときに、一体月にすればどれだけ働いたのか、この数字が出てないんですよ。だから、ここで改善をされて労務単価が上がってきましたといったときに、昔のいい現場代理人あるいは主任技術者のモデル的な人は、段取り1番、仕事が2番でしょう。要は、どんだけ働かせるかなんですよ。そこが反映されてきてないから、魅力のない産業になってしまったというのが実態で、先ほど仕事があるところにみんなが行ってしまいますよというのが、それが実態だと思います。

それから多能工の話でいけば大工さんとか、例えば会社によってはですよ、異業種に参入をして、林業であるとか農業であるとか買い物支援の配達をしてあげるとか、いろんなことに取り組もうとしているわけですよ。そういう取り組みに対しての支援とか支

援のあり方、この入札契約制度改革を支援でやられるということですけども、要は異業種への参入とかですよ、もっと地域の多様な担い手をつくる上でも非常に技能士さんあたり、技術者さんあたりの育成が求められていると思うんですけども、地域を支える上ですよ。そうしたときに、月にどれだけ働いているか、年間で240日ぐらい働いているのかなという心配をするわけですよ。月20日働いたときですよ。例えば、一番如実な例が、この専門工事業の従事者の推移の中で鉄骨・鉄筋工事業でありますよね、本当に花形の職種で、現場溶接でも何でもする、あるいはそういうことをしても、労務単価は高くても実際雨降ったら溶接も何もできぬわけですから、多分現場は公共事業であれば、きょうは風速が何メートルでもう仕事はストップ、あるいは雨でストップ、そういうときに所得保障じゃないけども抱える人たちの直営で、業者を抱える会社が評価される時代にもう切りかえないと、ただ経営不振の点数を上げるためだけに人数を減らして最低限でやるというような、そんなふうなやり方からは大きくもう振ってですよ、そうしないと農業従事者がようやく底でとまってきた状態の中で、今度はこれが大問題になってくると思うんですが、今いろいろ言いましたけど、課長さんあたり、どなたか何かお考えがあればですよ、私は技能者の雇用はですね、多分月どんだけ働かだと思えますよ。

○成富監理課長 技能士が月どのくらい働いているかという、済みません、そういう統計は今までも取ってないもんですから、ちょっと実態的な把握はしてないのが実態でございます。

基本的に、そういういろいろな御意見を聞いているときには、やっぱり発注機関としてそういうお話を聞きます。年間どのくらい働き、なかなか働かない期間もあるというお話

もいろいろ聞いてますんで、発注者がいつも求められているのは平準化をしてくれというようなお話もしっかり聞いてますんで、その辺に向けてもしっかり、まずはそういう点をしっかりやっていきたいというふうには思っています。

○緒方勇二副委員長 済みません。月にどれだけ働くかというたとき、要は現場に出かけました、公共事業であれば、きょうはもう現場ストップですと言われたときに、仕事にあぶれるわけですよ。そういうところを何とか見てあげるようにしてあげないと、単純に市場単価で契約がされたりとかで、労務単価は上がってもなかなか実感が進まない。なおかつ月で10日ほどしか働いてないとか、これは若者はなかなか魅力ないですよ。何かそこに、こう手当てをしてあげるような光を当てるような施策をしないと、魅力ある産業には今後ならないと思いますけど。もう、これは要望でいいですけど。

○猿渡土木部長 今、検討会をやっていると、1回で終わりましたということで説明があったと思いますが、確かにここに人材の確保の中に、適正な賃金水準の確保というのはあるんです。で、委員がおっしゃいましたその、じゃどれだけ働くのかという視点がこれに入っていたのか入ってなかったのかわかりませんが、そういう視点も含めて今後のこの検討会議の中で議論していきたいなというふうに思います。

以上です。

○緒方勇二副委員長 済みません、これは要望でいいですけど、ぜひ月別で技能者の方の就労日数を調べていただきたいと思うんですね。そういうことは要望しておきます。

○東充美委員長 じゃ、ほかに。（「ないな

ら、私が」と呼ぶ者あり）前川議長。

○前川収議長 済みません、傍聴させていただきながらさまざま議論をさせていただいて、いろんな意見を聞きながら感じたことですけど。

まず第1点は、熊本広域大水害の予算執行についてということで、別紙の資料で報告事項をいただいております。未契約繰越分という、いわゆる行政の会計システムの中においては非常に大きな事故繰りというものがあって、それをちゃんと解決していく前提の中の一つ。

それともう一つ、もっと大きな部分は、現に被災者がいらっしゃってまだ災害復旧が終わってないというこの現状を照らして考えれば、今回のようなより柔軟な、発注制度を柔軟に変えていくということは、とてもいいことだと思っておりますので、そういう視点はしっかり持って頑張っていたきたいというふうに思います。これでだめなら、またこの次だって考えますよということを、私は個人的には直接、随契でもいいんじゃないかというぐらいですよ、それはやれるやれないは別として、そのぐらいの感覚は持っているんですけども、そういうふうにより柔軟に、常に被災者の皆さん方の立場を考えて、早く安心できる復旧をしていくということにぜひ努めていただければというふうに思っています。

それから今お話にもありましたけれども、そもそも予算の単年度主義というのがあって、これは私は繰り越しの話なんかも、去年の決算委員会の中では各部局で言ってきたんですけど、やっぱり戦略的に考えてやってほしいと。というのは、年度末にぐうっと集中してしまう国家予算というのがあって、会社を経営する側から見れば平準化が図られてないという現況にあるのは予算単年度主義だということだと思っております。

今回のいろんな答申の中にも複数年契約とかそういうのもありますし、会計法も今の現状の中で考えても、例えばゼロ県債等々を発行しながら、早く発注していくという方法もあります。多分、会社経営側から見れば、中長期では需要計画がどの程度あるのかというのが多分ほとんど見えない産業ですね。公共事業に依存度がとても高い中で、これからあと10年間、例えば県はどの程度、毎年平準的に投資していきますということがわかりますかということ、わからないですね。国もわからないですね、市町村ももちろんわからない。そういった中で経営計画をつくっていくというのは非常に難しいでしょうし、そういう部分は災害とか特殊な要因がぽんと生まれたときは別としても、やっぱりある程度は維持も含めて年間の計画というんですかね、中長期で5年とか10年ぐらいのスパンで、こういう計画で県においてはそういった公共需要がありますというような形を言っていかないと、なかなかやっぱり人を抱えろと言われても抱えきれないリスクが大きいという部分もあるというふうに思います。

それから緒方委員がおっしゃってた部分では、例えば労務者の皆さん方が、給与体制とすれば日給月給制度、もしくは時給月給制度というのが実態ですよね。県は経営審査というのはちゃんとやって、経営審査の加点要件の中に、点数の中に、いわゆる技能労務者を常雇い、つまり月給でちゃんと、仕事がなくとも最低幾らですよという皆さんと一緒にすよね。そういった月給制度で雇っている会社に対しては加点をしますとかという、そういったインセンティブをぽんと出していけば、私は少しは変わってくるんじゃないかなというふうに思いますので、そういう部分も含めてしっかり検討してもらえればありがたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

御答弁は多分ないでしょう。

○東充美委員長 よろしいですか。

じゃ、肝に銘じて要望という形にしたいと思ひます。

ほかに質疑ありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○東充美委員長 質疑なしという声がありますので、なければこれで報告に対する質疑を終了いたします。

次に、その他では何かありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○東充美委員長 なければ、以上で本日の議題は全て終了いたしました。

最後に、要望書が2件提出されておりますので、参考としてお手元に写しを配付いたしております。

次回の委員会につきましては、8月8日午前10時から予定をいたしております。

なお正式通知につきましては後日文書で行いますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、これをもちまして第3回建設常任委員会を閉会いたします。

午前11時38分閉会

熊本県議会委員会条例第29条の規定によりここに署名する

建設常任委員会委員長