

県土強靱化対策特別委員会会議記録

県土強靱化対策特別委員長 近藤 和義

1 日 時

平成27年12月15日（火） 午後1時00分から
午後2時12分まで

2 場 所

第1委員会室

3 出席した委員の氏名

近藤和義、吉富英三郎、古手川正治、毛利正徳、三浦正臣、尾島保彦、久原和弘、
堤栄三、森誠一

4 欠席した委員の氏名

元吉俊博、玉田輝義

5 出席した委員外議員の氏名

な し

6 出席した執行部関係の職・氏名

土木建築部長 進秀人 ほか関係者

7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

8 会議の概要及び結果

- (1) 道路の整備状況について調査した。
- (2) 県内現地調査について協議した。

9 その他必要な事項

な し

10 担当書記

政策調査課調査広報班	主幹	内田 潔
政策調査課政策法務班	課長補佐（総括）	平山高広
議事課委員会班	副主幹	大久保博子

県土強靱化対策特別委員会次第

日時：平成27年12月15日（火）13：00～

場所：第1委員会室

1 開 会

2 付託事件の調査

（1）道路の整備状況について

3 その他

4 閉 会

会議の概要及び結果

近藤委員長 ただいまから県土強靱化対策特別委員会を開きます。

本日の委員会は道路の整備状況について調査をします。本日は都合により、元吉副委員長、玉田委員が欠席をしております。それでは、道路整備状況について道路計画等を含め説明をお願いします。

進土木建築部長 道路計画についてご説明をいたします。委員会資料の1ページをお開き願います。

現行の大分県中長期道路計画「おおいたの道構想21」は、大分県の目指すべき道路整備のあり方を示すものとして平成16年度に策定いたしまして、平成21年度に改定し、計画期間が今年度までとなっております。

資料右側をごらんください。現行計画では、東九州自動車道などの高速道路網の整備を最重点課題と位置づけつつ、3つの実施方針を明確にしております。1点目が「生活の安全・安心を高める道路整備」、2点目が「地域の活力を高め、発展を支えるネットワーク整備」、3点目が「快適な暮らしをつくる都市空間整備」となっております。

資料の左下グラフでございますけれども、財政的制約がある中で、既存道路の維持管理が増大し、道路の整備は幹線道路網から生活道路の整備へとその改良がシフトしていく計画にしておりました。

2ページをごらんください。今後の道路整備計画でございますけれども、今年10月に策定された県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」を補完するものとして、現在、土木建築部長期計画「土木未来（ときめき）プラン2015」を策定しております。

土木未来プランは、現在、素案がとりまとめられた段階でございますので、この中で、目指すべき県土の実現に向け、道路整備の基本的な取り組みを示しております。

次ページをお開きください。土木未来プランの道路整備に関連のある項目でございます。策定中の土木未来プラン2015の骨子でございます。そこに分野別の施策ということで、1、2、3とありますけれども、その中で赤い囲みをしている部分、これは道路整備に関連があるものでございます。具体的に申し上げますと「交通安全対策の推進」、「快適な都市空間の形成」、「おんせん県おおいたのツーリズム支援」、「広域道路ネットワークの構築」、「地域道路ネットワークの充実」と項目数も多く、新しい計画においては道路整備に重きを置いたものとなっております。

道構想21の改定をやっておりますけれども、新たな道路整備計画は、土木未来プランの実現に向け、具体的な取り組み内容や整備目標を示す計画として、土木未来プランと同じく年度内に策定することとしております。この土木未来プランを骨格として、整合を図りながら、策定してまいります。

具体的な内容については担当課長から説明させます。

鈴木道路建設課長 それでは、道路整備の状況についてご説明いたします。委員会資料の4ページをお開き願います。

現行計画期間における道路整備の進捗状況ですが、資料左側をごらんください。高速道路の整備については、本県の縦軸となる東九州自動車道が今年3月に県内全線が開通しました。本県の横軸となる地域高規格道路については、中九州横断道路が今年2月に朝地まで開通し、中津日田道路は平成24年度に本耶馬溪から耶馬溪山移間が開通、今年3月には中津港から東九州自動車道までの間が直結し、整備が進んでいます。資料右側をごらんください。大分県の管理する国道、県道は、改良を進めた結果、改良率が平成25年4月1日現在で75.8%と九州中位の状況です。

次のページをお開きください。現行計画の施策ごとの達成状況について順に説明します。

「生活の安全・安心を高める道路整備」のうち防災対策は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強や危険性の高い箇所へのり面対策を実施してきました。

1点目の橋梁の耐震補強ですが、緊急輸送道路から優先的に整備を進めており、目標指標である「緊急輸送道路における橋梁耐震化」は、平成27年度の目標の70%に対して平成26年度末で86%となっており目標を達成しております。

2点目のり面対策ですが、目標の42%に対して平成26年度末で42%と目標を達成しておりますが、対策実施率は低い状況にとどまっております。

6ページをごらんください。交通事故対策は、交通事故の発生割合の高い事故危険箇所の対策や、法指定通学路の歩道整備を推進することとしておりました。

1点目の事故危険箇所の対策は平成20年度に指定した事故対策危険箇所14カ所の対策を完了しております。

2点目の通学路の歩道整備ですが、資料右下のグラフをごらんください。目標としていた法指定通学路の歩道整備率は、目標の72%に対して平成26年度末で73.5%とこれも目標を達成し、九州中位の水準となっております。

このほか、平成24年に京都での通学児童の死亡事故を契機に、道路管理者と教育委員会、警察が合同で通学路の緊急点検を行う取り組みをしております。これを受けまして、危険箇所の路肩のカラー舗装化など早期に効果が発現する対策を中心に、現地の状況に合わせ対策を講じてきております。この合同点検につきましては継続実施をしております。これら道路整備もあって、死傷事故件数等は目標を上回って減少しております。

次ページをお開きください。小規模集落の生命線確保に関する取り組みです。小規模集落から幹線道路までの間に未改良箇所が残っている集落があります。こうした集落の交通改善を行うこと、さらには、災害時に集落の孤立化が生じないように道路防災対策を進めてまいりました。

1点目の「生命線道路の整備」は、集落からの唯一の道路を整備するということが目標にしております。目標指標としては、小規模集落から幹線道路へのアクセスが改善、その集落数で計ることとしておりました。計画策定時点では未改良の県道で結ばれた集落が178集落ありまして、約半数のアクセス改善を図ることを目標としてきました。整備に当たりましては、従前の2車線改良に加え、1.5車線の道路整備も

活用して、平成27年度末には88集落の改善がされ、目標を達成する見込みです。災害への対策は、孤立集落発生につながる道路の落石対策等を進めるもので、対策の実施状況は、要対策箇所298カ所のうち平成26年度末で52カ所の対策済みとなっております。率にして17.4%と、低い状況にとどまっています。

8ページをごらんください。ここからは「地域の活力を高め、発展を支えるネットワーク整備」の項目でございます。広域ネットワークの整備は、東九州自動車道や中九州横断道路、中津日田道路の整備を推進するものです。

目標指標としては、「大分市中心部まで概ね60分で到達できる地域の割合」という目標を掲げております。昨年度末に東九州自動車道の開通や中九州横断道路が開通などいたしまして、目標の70%に対して69.4%とほぼ目標を達成しました。しかしながら、当初計画をしておりました、中津日田道路の三光本耶馬溪道路、直轄事業であります中九州横断道路の朝地から竹田間が開通できなかったことから、耶馬溪と竹田の一部が未達成となっております。目標をわずかに下回ったものです。

次ページをお開きください。地域ネットワークの整備は、国道・県道の改良を進めるものです。具体策といたしまして、1次・2次ネットワークの整備ですが、これは、合併後の新市の中心を相互に結ぶものを1次ネットワーク、合併新市の中心部と旧市町村の中心部を結ぶものを2次ネットワークとして、優先的に整備を進めることとして、未改良区間の改良や、線形不良箇所等の改良を推進してきました。3次ネットワークの整備は、生活道路にあたるものの整備で、現地の状況に応じて改善を図ってきました。

目標指標としては、「各市町村の中心部まで概ね30分で到達できる地域の割合」としております。交通量の少ない区間では従前の2車線改良に加え1.5車線の整備等を推進した結果、目標としていた目標の77%に対して平成26年度末の状況で77.3%と目標を達成しております。

10ページをごらんください。ツーリズムを支援する道路整備でございます。大分県の豊富な観光資源を生かすため、観光と地域づくりを一体的に進めるツーリズムの振興を支援するものです。1点目は、観光地におけるアクセス道路の機能向上です。左下の写真の事例ですが、国宝富貴寺へのアクセス道路の整備として新城山香線の道路改良などを実施してきました。2点目は、分かりやすく周辺景観を阻害しない標識等の整備です。観光地に分かりやすく誘導するための道路案内標識の更新や、写真左から2番目上側の事例は、国東半島の国道213号で、景観の良い地点に写真を撮るためのパーキング「とるば」を整備しました。3点目は、沿道の状況に合わせた道路整備や道路景観の改善など魅力向上に取り組む地域を支援する取り組みです。日田市の豆田では町並みに合わせた舗装の整備や無電柱化を進めてまいりました。竹田市の「ぐるっとくじゅう周遊道路」では芝歩道を整備してきました。また、今年度はDESTINATIONキャンペーンにあわせて、良好な景観を阻害する支障木の伐採や防護柵の景観性を向上することや、区画線の更新等を行いました。

次ページをお開きください。「快適な暮らしをつくる都市空間整備」に関わる施策の取り組みでございます。まず1点目が渋滞対策です。平成17年に渋滞ポイントとして指定された22カ所について道路の拡幅や右折レーンの整備等のハード対策や公

公共交通機関の利用促進などのソフト対策の実施してきました。ハード対策として、国道217号線佐伯弥生バイパスの整備などを進めてまいりました。昨年度からは、大分市南部の渋滞対策として国道442号宗方拡幅に取り組んでまいりましたし、国道197号線の鶴崎地区の拡幅の事業に着手しました。ソフト対策として、平成22年度には大分市東部の渋滞対策として大野川大橋有料道路の無料化や、大分駅連続立体交差事業の渋滞対策としてパークアンドライドなどを実施してきました。

12ページをごらんください。「道路行政のすすめ方」に関するものでございます。まず「県民の声に答える道づくり」ですが、利用者の同意が得られた地区では、従来の2車線整備に加えて、少ない事業費で早期に効果が発現する「1.5車線的道路整備」は離合所の整備等を行うもので、平成26年度末までに63カ所、約39キロメートルの整備を進めてきました。また、側溝の蓋掛けなど既存道路敷を有効活用し、低コストかつ短期間で地域の身近な道路の機能向上を図る「身近な道改善事業」を進めてまいりました。これまでに893カ所の要望があり、このうち615カ所の対応を完了しております。

次ページをお開きください。今後の道路整備計画についてです。現在、県の長期計画「安心・活力・発展プラン2015」が策定されましたが、これを補完するものとして土木建築部長期計画「土木未来プラン2015」を策定中であります。道路整備の長期計画についても同じく今年度末に策定することとしています。具体的な内容は、今策定中の土木未来プラン2015の内容を踏まえて決めていくこととしております。現在は土木未来プラン2015の素案が取りまとめられた段階なので、このうち、道路整備に関連のある項目により道路整備方針を説明いたします。

まず「交通安全対策の推進」ですが、これまでに引き続き法指定通学路の歩道整備を進めるとともに、道路の状況に合わせて自転車走行空間の整備に適切な整備手法を選定していきます。また、通学路の危険箇所の合同点検とこれに基づく対策を継続実施します。また、交通事故が集中して発生している事故危険箇所について視線誘導灯の設置や路面の減速表示等の対策を推進していきます。

目標指標は、引き続き「法指定通学路の歩道整備率」で、現状の73.5%を平成31年までに78%に、平成36年には80%まで高めていきます。

14ページをごらんください。「快適な都市空間の形成」です。まずは「都市の骨格となる道路整備」として、慢性的な交通渋滞を緩和を図る道路整備を推進していきます。特に渋滞箇所の多い大分市では、平成24年度に実施したパーソントリップ調査の結果を踏まえ今年9月に「大分都市圏総合都市交通計画」が策定されております。こうした計画に基づき、庄の原佐野線の延伸整備や今年度事業化した国道197号線鶴崎拡幅などを推進いたしまして、渋滞が著しい北下郡ガード西交差点や鶴崎駅入口交差点などの渋滞緩和を図ります。

また、「魅力的で快適なまちの道路空間の形成」として、都市の顔となる昭和通りや別府市鉄輪地区の国道500号線で、電線類の地中化や歩道の再整備などによりまして道路の質的な向上を進めていきます。

目標指標は、主要渋滞ポイントの渋滞緩和を図るとして、主要渋滞箇所147カ所のうち、平成36年までに30カ所の緩和を図る目標を掲げております。

次ページをお開きください。「ツーリズムの支援」です。別府と由布院を結ぶ別府一宮線「やまなみハイウェイ」の整備など観光に資する道路の整備、主要な観光地間を周遊する道路整備等を進めます。

良好な景観の保全・再生等として、今年度デスティネーションキャンペーンを契機に行った、景観整備、景観に配慮した防護策等の取り組み、区画線の更新などの取り組みを継続実施していきます。

こうしたことによりまして、県が推進する「ツーリズム戦略」などの観光施策等と連携し、魅力ある道路環境の整備に取り組めます。

16ページをごらんください。「発展を支える交通ネットワークの充実」のうち「広域道路ネットワークの構築」です。東九州道の開通に引き続き、地域高規格道路の中九州横断道路や中津日田道路の整備を推進します。また、東九州自動車道や宇佐別府道路では、暫定2車線区間の4車線化に向け取り組んでいきます。大分空港道路では、定時性確保、走行性向上のため4車線区間延伸に取り組めます。

中九州横断道路は、朝地から竹田間の平成30年度開通、竹田から阿蘇間については、早期事業着手を促進します。中津日田道路は、事業中区間である三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路、日田山国道路について、計画期間である平成36年度末までの完成を目指し整備を進め、未着手区間の耶馬溪から山国間及び三和から大分自動車道間については、調査を推進し、事業中箇所を進捗状況などを勘案しつつ事業着手を目指します。

目標指標は、従前に引き続き「大府市中心部まで概ね60分カバー率」で、現状の73%を平成31年に76%、平成36年には78%まで高めます。また別の目標指標としまして、「地域高規格道路整備延長」で、現状の67キロメートルから平成36年には100キロメートル整備を目指します。

次ページをお開きください。「地域道路ネットワークの充実」です。集落相互を結び、機能を補完し合うネットワークコミュニティの形成を支援するため、地域の基盤を整え発展を支える道路整備や地域の防災点検で要対策箇所に対し防災対策に取り組んでいきます。

地域ネットワークの整備は、幹線道路の交通量が多い個所や交通安全上課題の多い個所の整備を進め、物流の効率化や産業の発展に資する整備を進めてまいります。また、異常気象時にも道路の交通を確保するため、優先啓開ルート上ののり面対策を優先して推進します。

また、中山間地域等の生活道路では、集落相互を結ぶ生活道路において、交通の実情等を勘案して、局所改良などにより、効率的・効果的に整備を進めていきます。また、災害時の通行どめにより、集落の孤立が発生する可能性がある道路について、道路のり面対策を実施します。

目標指標は、「小規模集落から幹線道路へのアクセスを改善した集落数」で目標値は精査中ですが、平成31年度までに約70集落、平成36年度までに約120集落の改善を目標に掲げてきたいと考えています。

18ページをごらんください。道路事業を取り巻く状況変化と今後の道路整備の方向性についてです。道路関係予算は10年前と比較して約3割減少し

ています。また、道路施設の老朽化が進んでおり、橋梁やトンネル等の老朽化対策は待ったなしの状況で、維持修繕系の予算は大きく増加しています。

現在、道路改良事業は県下で205事業を実施中ですが、中津日田道路及び国道事業は、現に事業中の事業だけで、今後10カ年、現在と同等の予算規模が必要な状況です。

さらに、東日本大震災や平成24年度の九州北部豪雨災害を踏まえた防災減災対策も進める必要があります。

また、地元から道路整備に対するニーズは多く、事業に当たっては、選択と集中を図りながら、効率的・効果的に整備を進め地方創生の基盤を整える必要があります。

新たな道路整備計画では、こうした状況も踏まえつつ、今後の道路の整備の方針と具体的な取り組みを示していきます。

現在、これまでの計画の達成状況と、県長期計画、土木建築部部長期計画を踏まえつつ、今後の道路整備のあり方について、道路事業に携わる県の職員、市町村の道路担当者の意見、県政モニターの意見を把握し、並行して有識者の意見聴取を進めています。

策定前には、パブリックコメントや市町村長のご意見をお聞きするとともに、土木建築委員会委員を初めとする県議の皆様のご意見もお聞きしながら策定していきたいと考えています。

以上で説明を終わります。

近藤委員長 はい、ありがとうございました。これより質疑に入ります。どなたかご意見等がありますか。

三浦委員 2点伺いたいと思います。

まず1点目ですが、ことし、県内東九州自動車道全線開通、駅ビル改良、県立美術館の開館と。今後、さらに2019年にラグビーワールドカップ開催等、本当に交流人口が見込まれ、高速道路の果たす役割は大きいと思います。

また、緊急輸送道路としても高速道路というのは非常に位置づけされていると思います。

こうした中、先日の福祉保健生活環境委員会でも少し議論になったんですが、トンネルの老朽化、今説明いただきましたけれども、万が一一大規模な南海トラフ等の地震があったときに、トンネルが崩壊をする可能性があるかもしれないので、トンネルの出入り口とかに防災ヘリとかドクターヘリが離発着できるようなスペースの確保が必要じゃないかという議論もあったんですけれども、その辺、土木建築部としてどのように考えられているのが1点。もう1点が、ちょっと私の地元の話になるんですけれども、前にも一般質問で少ししましたが、霧により高速道路が通れなくなった場合の幹線道路の状況なんですけれども、とりわけ北九州のほうから来る場合は速見インターもしくは大分農業文化公園インターで大体霧によっておろされて利用する、別府湾ロイヤルホテル前につながる県管理道路のことです。

今、話を聞いていますと、交通事故対策、防災対策、広域ネットワークの整備、ツーリズムの振興、渋滞対策、まさにそこに全て合致する道路じゃないかなと思っているんですけれども、その改良もしくは代替道路とかというのは県として検討されているのかという、

その2点、伺いたいと思います。

菖蒲道路保全課長 トンネルの入り口、出口ですかね、抗口付近にヘリポートという話なんですけど、今、県下でホバリングができる場所をということで、県の地域活性化総合補助金というのがございますけれども、そういったものを市町村に補助を出して市町村が整備をしているというところはあります。

トンネルというのは、地震時に地中の中にある構造物ですので、比較的壊れにくいということで、トンネルの入り口、出口にそういったものを設けるといようなことは今のところは考えていないという状況です。

鈴木道路建設課長 霧対策についてであります、16ページをお願いします。

今後の取り組みの1番上、東九州道・宇佐別府道路・大分空港道路のボツが3つ並んでいます、その3つ目に、霧対策について国などの関係機関にITS技術の活用等を働きかけるとともに、通行どめ時の迂回路の対策を検討しますと書いておりますが、ここがまさに委員ご指摘いただきました県道の日出山香線であります。まさに速見インターから国道10号線に出るところで、特に10号線との交差点のところにつきましては、トンネルの先まで連なってしまう状況、渋滞がつながって信号で出られない状況を問題だと思っております。ここについては、今年度、来年度でまず交通の状況を、これ結構大変でございまして、まず信号現示を変えるにしても、10号線の状況も考慮しないといけないということがありますし、あそこの交差点だけが問題なのか、連檐するもう1個、APU入り口までが問題なのかといった交通の流れの分析と、それから、信号処理をどれだけ改善すれば、例えば青時間を5秒長くするとか、そういったようなシミュレーションをしていかないといけないと考えてございまして、まずは交通状況の把握をことし、来年の霧の時期にやりたいと考えております。その状況を踏まえて交差点改良ができればと考えております。

また、その他別府に直接抜けていく道路の整備につきましても、これもなかなか進まないんですけれども、別府山香の道路整備も順次進めてございまして、これも進めていければと考えております。

霧対策は、有識者ヒアリングをしたり県民意見を聞いていく中でも非常に問題意識が高い取り組みでありますので、道路整備としても、これは1つの目玉としていきたいと考えています。

三浦委員 いいですか。1点目のトンネルの出入り口のヘリポート離発着で、今、課長のほうから、市町村のほうでそういった総合補助金を活用してという話ありましたが、具体的に例えば17市町でどの辺がどうなっているのかという現状を教えてくださいのと、霧対策なんですけれども、ことしも既に交通の実態調査をされていると思います。実態調査、交通量の調査等をされていると思いますけれども、また来年、同じような調査をされるというようなニュアンスかなと思ったんです。この問題は、もう以前からといいますか、地域にとっても大きな重要課題でありますので、早急にできれば対応していただきたい。これは要望しておきたいと思います。

菖蒲道路保全課長 南部振興局管内で、宇目のほうで整備をしたということ聞いたことはあります。

要は、例えば、奥地のほうのといいますか、県境付近とかになりますと、非常に救急搬送とかにも時間がかかるということで、ヘリで運ぶというようなところでポイントを決め

て、そこでホバリングができるような、ヘリポートまではいかないんでしょうけれども、ヘリをそこで釣り上げることができるような施設をつくるというふうに聞いております。
鈴木道路建設課長 実は、今年度調査をしておりますのは、全国的な調査の一環として道路交通センサスという調査を行っております。これが大体10月、11月で調査、これは大体どこからどこへ行っているのかという調査と断面交通量調査をしております。

この霧対策の調査は、信号で右折する車が何台、左折する車が何台とか、1回の青時間に何台はけるといったような、ちょっと詳細な調査が必要でありまして、これを今後やっていきたいということで、調査内容が若干違う調査を進めていきたいということになります。

三浦委員 最後に。第2回定例会で質問したときに、部長の答弁が、ことしはそういった道路調査があるというような話だったんですけども、今、課長の答弁だと、それとはまた違うような調査を来年されるということなんですよね。

鈴木道路建設課長 今年度も準備調査はします。道路交通センサス調査は10月に全国でやるということになっていて、今年度予算で準備調査で、霧は大体3月、4月、5月が多いので、それに間に合うように、調査は今年度から来年度にかけて行う。霧のための調査を行うということになります。

三浦委員 お願いします。

毛利委員 今の霧対策なんですけど、霧が出て交通渋滞をするという前に、要するに霧に対しての対策なんです。霧が出たときにどうする、出ないようにするというか、そういうのは土木建築常任委員会で議論があったのかわかりませんし、県自体は、それを国に上げて要望しているんだとか、そういう取り組みですね。そういうことが行われているのが1つ。

それとは別に、渋滞対策。説明いただいたんですけど、勉強不足で大変恥ずかしいんですが、渋滞の定義というのはどういうことが渋滞なのか。というのは、私も運転しているから、同じ信号に2回引っかかっても渋滞と思うし、3回でも渋滞と思うし、その渋滞に対して渋滞対策をどのようにやっていくかという方針ですね。

というのが、東九州自動車道県内全線開通しました。交通量がふえています。県は新たな展開をするという研究会も立ち上げて取り組んでおります。さらに、来年4月には豊前も開通しすることで全線開通になり、交通量がふえてくると。そうすると、各市町村、連携する道路に対する交通量がふえるということなので、交差点の改良がまたふえてくるんじゃないかと思えます。

プラス、ことし5年に1度ですかね、国の道路交通量の調査を、今もされているのかどうかわかりませんが、その調査をもとにして今後立てていくのか。そうすると、来年の調査の交通量とまた違うから、この辺の分析を県はどう思って交通対策、渋滞対策を考えているのか聞かせていただきたいと思えます。

鈴木道路建設課長 まず霧対策、霧自体の対策ではありますが、これは直接県でできるわけじゃないですけども、NEXCOでは、霧のときの道路の視認性をよくするための緑のライトをつけたり赤いライトをつけたりはしてくれているんですけども、それをもうちょっと強力にするという取り組みを昨年度試行して、余り効果がなかったと聞いています。

そのほかにも、ネットで霧を吸着するタイプのネットというのを開発しているというよ

うなことを聞いていますけど、これも霧が上から来たらどうしようもないというような状況で、なかなか苦しいと聞いております。

今、ITS技術があるので、もしかしたら、いずれは霧の中でも通れるようになるんじゃないかといったような期待もしております、ITS技術の活用も含めて、そういう霧対策ができないかということ国に対しても働きかけをしております。今年度も夏の要望の中でNEXCO及び国土交通省に対しまして、霧対策を何とかしてほしいという旨の働きかけを行っているところであります。

2点目の渋滞につきましては、定義といたしましては、朝夕ピーク時の平均速度が20キロメートル以下となる割合が50%、2日に1回はそうなるというような区間をまず抽出していると。それから、平日じゃなくて休日は昼間のほうが交通量が多いので、休日であれば、昼間の高速道路が20キロメートル以下になってしまうのが週末のうち2日に1回はそうなるというところを基本的には渋滞箇所としております。

ただ、これに加えて、やっぱりここは混んでいるよというような市民の感覚も大事にしたいと考えております、市民からここは渋滞しているという指摘が複数あった箇所については、渋滞箇所としております。渋滞の定義というのは、道路の種類によったり場所によって変わってまいります。昔でいえば、高速道路が時速40キロメートルだとか70キロメートルだとか、高速道路と首都高速道路でも違いますし、一般道の場合も違います。平成24年に、今申し上げた時速20キロメートルを基本として、市民の指摘があったらそこも加えるという渋滞の定義にして選定したのが平成24年度のやり方でありまして、147の交差点を中心とした、29区間65箇所、交差点数でいうと147交差点というものを現在の渋滞箇所としております。

それから、交通状況の道路交通センサスを受けた今後の渋滞対策でありますけれども、ちょうど大分県では都合よくことしの春、高速道路が開通して交通転換が起こった上で、今年度、道路交通センサスを10月、11月に行ったので、高速道路開通の状況は反映できていてよかったと考えております。

道路交通センサスを受けて、今後の長期的な、どちらかというと道路交通センサスは5年、5年とずっと過去からのトレンドを見て、今後またふえていくのか、それとも交通量は順調に減っていくのかといったような長期の計画を立てるために使うものが主であります。その長期の計画に基づいて、どこの道路は今後も需要がふえていく、この道路は今後は需要は減っていくといったような予測をしていくこととなりますので、計画としては、渋滞対策を講じる場所は想像できる場所というのは限られているんですけども、新しいデータも検証に加えながら使っていきたいと考えております。

毛利委員 最後に。霧対策はまた今後の、今もそうですけど、さらにまた研究を重ねて、ぜひ国にも要望していただきたいとして、NEXCOが責任があるのか、どこが責任があるのかわかりませんが、その辺また明確にしていきたいと思っております。

1点だけ、先ほど渋滞のことを聞いて、道路事業がこれからふえていく中で、今後の方向性で、予算のことがありました。10年前に比べて3割減少して、長期的にはこれからまた削減の可能性がある。これはわかるんですが、でも、一方では、今言うように、交通量がふえていって道路改良、交差点改良、それは新しい事業になるのかわかりませんが、そういう部分がたくさん出てくる方向になってくると思っておりますので、その辺の予算確保と

どうか、事業をきちっとつくっていただきたいと思いますので、そのところだけ長期の中にきっちり入れていただきたいと思います。その点はどうでしょうか。

進土木建築部長 まず、霧の要望でございます。これまでも管理主体はNEXCOでございますので、霧の関係について直に要望するとすればNEXCO西日本でございます。毎年2度ぐらい、年度当初6月と、それから秋、2回ぐらい国への要望とあわせて要望に行っております。その中で必ず霧対策は要望してきているという状況です。

ただ、ことしはさすがに霧が非常に多い年でございます。夏場で大体9月ぐらいまでに例年1年間に発生する霧の数をオーバーしてしまったということで、多い年でまた集中しておりましたので、皆さんのご注目を浴びてしまったというところがあります。

引き続き霧の対策については、そういうハードの対策と、それから、運行面の対策、例えば、バスだけでも通してもらえませんかということをお願いしたことがあります。そういうことをするだけでも大分違うので、そういったことはできないかということ。

それから、やっぱり1番期待できるのは、ITSですかね、自動車につけている機械、これの進展というのが1番可能性高いと思っていますけど、そういった方向で試験区間でもいいからやってくれというようなことも申し入れをしております。これは、あその区間が非常にダイナミックでいい景観を持っているのと裏腹に、霧という問題がありますので、一長一短なんですけれども、とてもいいところがございますので、霧だけではなくて空気もすばらしいということもPRしていかなくちゃいけないと我々も思っているところです。

いずれにしても、要望は引き続き続けてやってまいります。

それから、予算の関係でございますけれども、昔はと言ったら失礼ですけれども、国の計画も、やっぱり予算もきちんと積み上げて、それに見合う量をそれぞれ計画立てをしておりました。道路整備のお金、河川整備のお金、それぞれ5カ年計画を立ててずっとやってきたんですけれども、最近では、この河川とか道路を1つにしていまして、社会資本整備の計画というのをやっています。

その中では、もう予算はうたわないということになってしまいました。そうすると、我々としてこの計画をつくるときに、予算の根拠をどこに持っていくかというのは非常に難しい、悩ましい問題です。ただ、最近政権がまた変わって、コンスタントに、ほぼ横ばいの状態になってきております。当然補正予算を除いてですけど、補正は補正で打っていただきますけれども、当初予算は横ばいの状態になっておりますので、そういったベース、あるいは補正も含めてのベースも見ながら計画をつくっていくしかないのかなと思っているところです。

いずれにしても、まだまだやらなくてはいけないところが多いと認識しておりますので、そういった重要箇所を念頭に置きながら計画づくりをしていきたいと思っております。

尾島委員 済みません、土木建築委員で大変恐縮なんですけど、先般、土木未来プランの説明をいただきました。ちょっと今、思い出したんですけど、道路の維持管理に関して、今、路面というよりも路盤、空洞の問題が全国的に指摘されていると思うんですけど、先般、土木建築委員会でも大阪でいわゆるレーザー探査というか、積載車による調査の会社を見させていただいたんですけど、国あるいは県、市町村道を含めると、相当箇所の空洞が発見されていて、その補修予算なんかを考えると大変すごい量になるという説明を受け

たんですけど、特に緊急輸送道路とか、そういった道路を優先的に探査するということ、それから、県が市町村の指導もある程度していかないと、やっぱりかなり予算的にもかかるみたいなんで、それがこの土木未来プランの中にどう計画されているのか。ちょっと読むとなかったような気がしたんで、お願いしたいと思います。

菖蒲道路保全課長 土木未来プランの中では、適正な維持管理というような形になっているんですけども、一応今言われた路面下の空洞調査、これについては、緊急輸送道路、これについて、10年で一巡できるような形で調査をしていくという方針で、今既に臨んでいるところです。

尾島委員 プランの中には特にうたっていないんですか。

菖蒲道路保全課長 プランの中で、それを具体的に記述しているということはございません。

尾島委員 考慮にはぜひ入れてください。

菖蒲道路保全課長 はい。

吉富委員 私も土木建築委員なので余り言いたくはないんですけども、予算がついて工事をすることになると、発注をかけるわけですけども、当然そうなると、もう土木から手が離れるのかもしれないんですけども、例えば、この土木未来プランの中にあります別府市の国道500号の電線の地中化問題、こういうことで伺いたいんですけども、この工事は電線の地中化ですから、業者としては電線を張る電気工事業者に出すんですか。その辺のことは、もう土木ではわからないんですか。

菖蒲道路保全課長 共同溝そのものは一般土木の仕事になります。土木工事です。

吉富委員 ちょうどたまたまなんですけれども、私は担当が別府なものですから、別府市を回っているときに、これは4メートルの深さを掘って、3メートルの基礎を入れて、その地表から1メートルのところに電線を入れるというような工事になると聞いているんですよ。それに入札業者が電気工事の業者も入っているというようなことをちょっと聞いたんですよ。ですから、そうなると電気屋さんがこんな、土木でユンボを持って土木技術を持っているわけじゃないので、とてもじゃないがそういう仕事はできないというような話を別府の中でいろいろ業者で話が出ていたもんですから、それで一体どういう仕事の出し方をしているのかということだけを伺いたかったもんですからね。その辺のところは、県としては指導というのは、どういうことがあるんですか。

菖蒲道路保全課長 先ほど申し上げましたけど、あくまでもボックス、共同溝そのものを入れるのが土木の仕事であって、その後には今度は入線、実際に電線をいれることにはなりますが、それは事業者の仕事ですね。

吉富委員 ということは、分離発注しているということで理解していいんですか。

菖蒲道路保全課長 発注というよりは、土木がやるのはもう……

吉富委員 4メートルの穴の深さを掘ってずっと行くというだけの話で。

菖蒲道路保全課長 そうです。その後から事業者がそれに入線をしていくということで、全然別物ですね。

吉富委員 で、いいんですね。

菖蒲道路保全課長 はい。

吉富委員 わかりました。済みません、ありがとうございます。

堤委員 まず、7ページの小規模集落の生命線確保。確かに小規模集落をつなぐ道路の1.5車線、2車線化というので、利便性等は向上するとは思いますが、これだけの長雨で、やっぱり崖が崩れるというのは、これは非常に地域の方たちは心配されているんですね。何か所か僕も見に行ったことあるけれども、本当大きな岩がいつ落ちてくるんやろうかという状況の中で、進捗率は17.4%という、こういう状況でしょう。だから、これをいかに、確かに道路の拡幅も大事なんだけれども、まず落ちないということも一緒にやっていかないと、幾ら拡幅してもつぶれてしまえば通行どめになっちゃうわけだから。そういう問題というのは、どう今後、進捗率を高めていくのかということをも1つ聞きたいのと、もう1つは、11ページ。これは大分市の話ですけれども、国道442号線が拡幅で今いろいろ測量とか地元説明会とかやって、拡幅という方向性はもう出ていますから、これはわかるんだけど、乙津-志村間の4車線化、これは乙津橋と鶴崎橋が当然1車線で、鶴崎の町なかが本当は4車線なのに3車線みたいな形になって、大分から坂ノ市に抜けるのに非常に時間がかかるんです。これは平日でも。だから、そういう点では、この地域から要望が出ているのは、新しい橋をつくってほしいとか、何かそういう要望が出ているという話、聞いたんだけど、この橋については具体的にどうされるのか。こちら辺がネックになっているわけだから、これを解決しないと渋滞対策にならないだろうなという思いが今、1つあるわけね。

それと、志村のほうで庄境のほうに行くと、やっぱり1車線に変わってしまいます。あくまでもボトルネックで、非常に朝夕が多いんですね。だから、そういうところも含めて、今後、いつごろまでに工事が計画的には完了する予定なのかということも少し確認をさせてください。

菖蒲道路保全課長 まず、のり面对策ということでございます。のり面对策というのは、通常、災害防除工事というような言い方をするんですけれども、その事業だけでやるものではなくて、当然、道路の1.5車でも2車線改良でもそうですけれども、改良を行うときには必ず当然のり面の措置というのも一緒に、だから、防災工事的なことも一緒にやってまいります。それで、防災だけの工事と、それから、改良時に一緒に防災工事を行うものとございますので、その辺、防災工事だけの部分というのが、今、ちょっと予算のつきが悪い部分もございますので、そちらについては、今後予算の確保に努めていきたいと思っておりますし、改良の中で、しっかり防災面も見きわめて、安全性に配慮しながら改修もやっているということで、めり張りをつけてやってみたいと思っております。

鈴木道路建設課長 乙津-志村間の拡幅でありますけれども、これは、まず橋が2車線になっているのは当然1番のネックなので、橋は4車線にします。今の橋の隣にもう2車線の橋をかけて4車線化します。

真ん中の部分の変則運用をしている部分も、あるいは右折レーンがとれないということと、歩行者、自転車の交通量も非常に多いので、歩道も分離したりとか、中央分離帯も、全部とは言わないんですけれども、あったほうが良いところもあるということで、町なかについても拡幅をするということとしております。商店街で非常に建物も多いですけれども、商店街としての魅力も若干損なわれつつあるので、この際、まちづくりとしっかり連携しながら、まちづくりにつながるような拡幅をしていきたいと考えております。

まずは乙津橋の拡幅で、鶴崎駅入り口交差点、この間を最初に4車線化をして、次に、

多分、鶴崎橋をかけて町なかの部分には少し時間がかかるのかなと考えております。一応、形の上では何とか4車線があるので、運用なんかで工夫をしつつ広げていきたいと考えております。こうした非常に長期にわたる事業で、全体の事業期間は15年、何とか最初の10年で乙津橋の校区は仕上げたいと考えているところであります。

志村の交差点と川のすぐ近くにある道路との交差点、ここが4車線化されれば、ボトルネックとなっている部分までざっと流れるようになると思いますので、この2つの信号の処理ができていないと、これが4車線化されれば、ずっと向こうのほうまで渋滞が解消するんじゃないかと思込んでいるところでございます。

堤委員 さっき防災工事のみのときが、予算が少ないと。一緒にやるという。大体比率的にはどれぐらいの比率なの。防災工事のみでやる工事がどれぐらいあるの、全体の中で。のり面対策よ。

菖蒲道路保全課長 のり面対策ですか。そうですね。

堤委員 ほとんどないの。

菖蒲道路保全課長 改良に占める防災工事の割合というのが、これは場所によってきますので、ちょっと一概には言えないんですが、それに比べると、防災の予算というのは非常にやっぱり少ない。

堤委員 緊急度とか危険度は当然調査をして、仮にそこが1.5になっていなければ、1.5と防災工事を一緒にすると、そういう方向性で判定をしていくわけね、そこら辺は。どこの工事を先に優先的にするかというのは。

菖蒲道路保全課長 過去に防災点検というのをやっております。それで対策が必要な箇所はどこだという特定をしています。ただ、その後、また雨とかで状況が変化してきますので、ランクを変えながら、優先順位を常に持ちながら対策をやっていると。当然そこに改良工事が入ってくれば、改良のほうでもお願いしてやってもらう。当面改良の予定のないところは放っておけませんので、防災工事でやると。そのような見きわめをやっているという状況です。

堤委員 はい、わかりました。

近藤委員長 ほかにございませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

近藤委員長 それでは、ほかにご意見もないようですので、これできょうの説明については終わります。執行部はお疲れさまでした。ありがとうございました。

〔土木建築部退室〕

近藤委員長 それではですね前回の本委員会調査時に、現地調査について、委員長にご一任をいただきましたが、調査案について、事務局から説明をさせます。

〔事務局説明〕

近藤委員長 ただ今事務局から説明がありました。津久見市徳浦区の現地調査はどうでしょうか。地元の古手川委員どうですか。

古手川委員 何を見に行くのですか。一緒に避難をしたりするということでしょうか。

近藤委員長 避難訓練の取り組みについて聞きます。

堤委員 実際に避難訓練を行った場所にいくの。津久見市役所で話を聞くの。

事務局 実際に避難訓練を行いました徳浦区に行きます。津久見市役所を通じて、訓練に参加した地元の株式会社戸高鉱業社の方、徳浦区の住民の方と徳浦区の公民館で実際の避難訓練の取り組み状況が聞けるかと思います。

堤委員 いいんじゃないですか。

毛利委員 日程はどうなっているの。だいたい時期を決定をしないと次々に予定が入ってくる。

事務局 1月下旬から2月上旬ぐらいの時期に実施してはどうかと思っております。各会派の予定等を確認し、委員長と相談をいたしまして日程決定し、委員の皆様にご連絡をいたしたいと思っております。

近藤委員長 日程については1月下旬から2月上旬ぐらいの時期とし、具体的な日程については委員長にご一任をいただきたいと思いますが、いいですか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

古手川委員 現地調査に行くのであれば、昼食をとるぐらいの時間をとっていいのでは。

近藤委員長 どこかで昼食をとるようにしましょう。県内調査につきましては、日程が決まり次第、詳細な内容を事務局から連絡をさせます。よろしいですか。

〔「はい」と言う者あり〕

近藤委員長 次に県内調査を行ったあとの委員会の開催ですが、成案となりました県土強化計画の調査を行ってはどうかと思いますが、いかがでしょうか。

堤委員 徳浦に行く時の話か。

事務局 現地調査に行ったあとの次回の委員会の開催についてでございます。

近藤委員長 次回の調査については、現地に行ってみて、危ないところを指摘することなども必要かと思うんだけど。執行部から説明を受けるだけでなく、委員の感覚から、これはどうするのかと思われることも調査をしてみたいんだけど。そういうところが県内には多くあるかと思っておりますので、調査箇所については、委員からご提案をいただきたいと思いますが、どうでしょうか。

堤委員 宇目はどうかな。ヘリコプターのホバリングをするための工事をやっているんだろう。そこなんかはどうかな。

近藤委員長 それでは、そういうことも含めて調査については今後検討をさせていただきます。よろしゅうございますか。

〔「はい」と言う者あり〕

近藤委員長 この際、ほかに何かございませんか。よろしゅうございますか。ほかにないようですので、これで委員会を終わります。お疲れさまでした。