

# 商工建設常任委員会会議録

令和元年 7 月25日

場 所 第5委員会室

令和元年 7 月 25 日 (木曜日)

午前 9 時 59 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

- ・一ツ葉有料道路に関する有識者会議 (第 3 回) について
- ・宮崎県自転車活用推進計画 (素案) について

出席委員 (8 人)

委員	長	日高博之
副委員	長	坂本康郎
委員		中野一則
委員		外山衛
委員		山下博三
委員		窪菌辰也
委員		田口雄二
委員		前屋敷恵美

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	瀬戸長 秀美
県土整備部次長 (総括)	重黒木 清
県土整備部次長 (道路・河川・港湾担当)	蓑方 公
県土整備部次長 (都市計画・建築担当)	明利 浩久
高速道対策局長	中尾 吉宏
管理課長	斎藤 孝二

用地対策課長	鎌田 紀美朗
技術企画課長	石井 剛
工事検査課長	川野 福一
道路建設課長	矢野 康二
道路保全課長	森 英彦
河川課長	高橋 健一郎
ダム対策監	井野 隆博
砂防課長	原口 耕治
港湾課長	江藤 彰泰
空港・ポート セールス対策監	否笠 友紀
都市計画課長	甲斐 隆彦
美しい宮崎大い推進課長	平部 隆典
建築住宅課長	志賀 孝守
営繕課長	後藤 和生
設備室長	日高 誠
高速道対策局次長	多田 昌志

事務局職員出席者

議事課長補佐	鬼川 真治
議事課主任主事	石山 敬祐

○日高委員長 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〕

○日高委員長 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0分休憩

午前10時2分再開

○日高委員長 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。

なお、委員の質疑は、執行部の説明が終了した後をお願いいたします。

**○瀬戸長県土整備部長** 県土整備部でございます。よろしくをお願いいたします。

説明の前に、まずお礼と御報告を申し上げます。

申しわけありませんが、着席させていただきます。

さきの 6 月定例県議会におきまして、国土強靱化対策の推進を求める意見書を可決、提出していただき、地方の声を届けていただきました。深く感謝を申し上げます。

県土整備部といたしましても、必要な予算を確保し、本県の喫緊の課題であります防災・減災、国土強靱化対策に全力で取り組んでいきたいと考えておりますので、引き続き、御支援と御協力をお願いいたします。

また、今月の 9 日から 10 日にかけて、委員の皆様には、県道えびの高原小田線、都城志布志道路及び一ツ葉有料道路を調査していただきました。この場をおかりしましてお礼を申し上げます。

続きまして、御報告でございます。

まず、報道にもありましたとおり、今月 12 日に、県が告発しておりました、株式会社大建の元代表取締役が建設業法違反で逮捕されました。今後とも、捜査状況を見守ってまいります。

次に、6 月 25 日から 7 月 4 日にかけての豪雨による公共土木施設の被害状況についてであります。現時点での被害総額は、県が約 11 億 8,000 万円、市町村が約 5 億 8,000 万円、合計約 17 億 6,000 万円となっております。

この豪雨によりまして、県管理道路では、国道 448 号など 11 カ所で斜面崩壊や路肩決壊により

全面通行どめとなり、一部では夜間作業等を行うなど、通行開放に努めてきたところでありますが、本日の時点で、4 カ所で全面通行どめが継続しております。

加えまして、先日の台風 5 号に伴う大雨により、新たに 2 カ所が被災し、1 カ所で全面通行どめとなっております。

県といたしましては、災害査定前に応急工事として着手するなど、引き続き、早期復旧に全力で取り組んでまいりたいと考えております。

それでは、本日の説明事項についてであります。商工建設常任委員会資料をごらんください。

表紙をめくっていただき、目次にありますとおり、一ツ葉有料道路に関する有識者会議（第 3 回）について、ほか 1 件について担当課長から御説明いたします。

私からの説明は以上であります。よろしくをお願いいたします。

**○矢野道路建設課長** 道路建設課でございます。

委員会資料の 1 ページをお開きください。

一ツ葉有料道路に関する有識者会議（第 3 回）についてであります。

6 月の常任委員会では、第 2 回会議までの検討状況について報告させていただきました。今回は第 3 回会議の報告であります。

1 の有識者会議の目的であります。前回の説明と重複しますが、一ツ葉有料道路については、国土強靱化に必要なレベルに橋梁の耐震性能を引き上げる必要があり、今後、どのように財源を確保しながら耐震対策等を行っていくのか、有料継続の可能性も含めて検討を行うために、さまざまな分野の有識者の方々から意見を伺うことを目的に開催しているものであります。

2 の会議の概要であります。

(1) 開催日は令和元年 7 月 1 日に開催しま

した。

(2) 説明内容といたしましては、2つの項目を説明し、御意見を伺ったところです。1点目が、第2回目の意見を踏まえて追加しました、避難誘導対策の内容及び概算費用についてであります。道路情報板の機能向上や車両侵入防止柵の追加などを行い、これに伴いまして、対策費用の合計が約38億円から40億円に変更になったことについて。

2点目が、通行料金及び料金徴収期間に関する試算結果についてであります。

表をごらんください。記載した表は、例として普通車の試算結果を挙げております。これまでの有識者会議におきまして、「有料を継続する際には料金を値下げすべき」との意見をいただいていたことから、料金を値下げした3つのケースについて試算結果を示し、検討方針などを説明したところであります。

ケースの1は、現行料金と同様に、北線と南線を同一料金としまして、現行料金の200円からそれぞれ50円値下げし、150円とした案です。この場合の料金徴収期間は約10年間を要します。

次に、ケースの2は、今回の耐震対策の多くが南線の一ツ葉大橋に要する費用であることから、対策費用の小さい北線についてさらに50円値下げし、北線を100円、南線を150円とした案です。この場合、料金徴収期間は約12年となっております。

次に、ケースの3は、南線をさらに50円値下げし、北線、南線を同一料金の100円とした案です。この場合、徴収期間は約20年となっております。

以上の3つのケースをお示しし、御意見を伺ったところです。

(3) 意見の概要としましては、耐震対策及

び津波避難誘導対策に関する意見としましては、1ポツ目に書いておりますように、一ツ葉有料道路は防災・観光・物流の面で重要な道路であり、有料制度を維持し必要な耐震対策などを早く実施すべき。2ポツ目ですけれども、津波避難誘導対策は極めて重要で、多くの方が助かることにつながる。3ポツ目が、耐震対策等は国土強靱化の予算で実施すべき、などの意見をいただきました。

次に、2つの丸ですけれども、通行料金及び料金徴収期間に関する意見としましては、1ポツ目ですけれども、近年は社会情勢の変化が大きく、20年先までは見通せない状況であり、徴収期間は10年程度が適当ではないか。2ポツ目ですけれども、徴収期間としては、20年は長いが10年は短い気がする。3ポツ目ですけれども、料金については、平等性の観点から北線と南線は同額がよい。4ポツ目ですが、現行料金を継続した上で早期に対策を実施し、早く無料化してほしいなどの意見をいただきました。

これらの各委員から出された意見などを踏まえた上で、(4)ですけれども、有識者会議としての意見として取りまとめられました。大きく3点ございます。

1点目です。一ツ葉有料道路は、宮崎都市圏の東側をつなぐ重要な幹線道路であり、南海トラフ地震等の地震対策はなるべく早く実施すべき。2点目です。宮崎県においては、県北の耐震対策に約100億円がかかり、無料化すれば対策がおくれる。業界の厳しい状況はあるが、対策を早くするためには有料継続もやむなし。3点目ですけれども、仮に有料を継続する場合は、料金については期待やこれまでの流れもある。徴収期間については、20年は長過ぎるとか、10年がいいのではないかとか、いろいろな意見があ

ることから、行政及び議会で判断いただきたい。

以上が取りまとめられた内容でございます。

最後に、3、今後の対応でありますけれども、有識者会議の意見などを参考にしながら、県としての方針を検討していくこととしております。

以上でございます。

○森道路保全課長 道路保全課でございます。

続きまして、委員会資料の2ページをお開きください。

宮崎県自転車活用推進計画（素案）についてでございます。

本計画につきましては、6月の常任委員会で検討状況の報告を行ったところでございますが、2のこれまでの取組にありますように、その後、第2回目の検討委員会を開催し、その御意見を踏まえまして、素案を作成し、現在パブリックコメントを今月4日から来月2日まで実施しているところでございます。

今後は、3の今後のスケジュールにありますように、パブリックコメントでの意見を反映した最終の案を作成し、8月に幹事会、9月に本部会議を開催し、推進計画を策定することとしております。その後、9月議会の常任委員会で、計画策定について御報告させていただく予定でございます。

それでは、計画（素案）について説明させていただきますが、本日は時間の関係もございまず、3ページに添付しております概要版に従って説明させていただきます。

では、3ページをごらんください。

まず、左上の1の総論でございますが、(1)計画の趣旨でございます。自転車の活用について、地域の特性や資源を生かした目標や施策の方向性を示すものでございます。

(2)の計画期間につきましては、長期的な

視点に立ち2028年度までとしております。

(3)計画の位置づけは、自転車活用を推進する施策に関する最上位計画として位置づけております。

右上の2、自転車を取り巻く現状と課題につきましては、人口動向や地理的特性及び自然環境、自転車の利用状況などの視点から検討しております。

次に、3の推進計画の施策体系について説明させていただきます。本県の自転車を取り巻く現状と課題、国の自転車活用推進計画を踏まえ、自転車活用推進計画の施策体系を取りまとめております。本計画におきましては、長期的視点で目指す姿といたしまして、誰もが安全・快適に自転車を活用することができる「自転車パラダイスみやざき！」の実現としております。

施策体系としましては、実現すべき目標として4つの目標を定めるとともに、具体的な取り組みを展開するための12の施策を定めており、これらにつきましては、国の推進計画に定められたものを、おおむね網羅するようなものとしております。

また、それぞれの目標ごとに指標を定めるとともに、具体的な取り組みを位置づけております。

まず、目標1でございます。サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化としておりまして、2つの指標を設けております。

1つ目は、モデルルートにおける自転車通行空間の整備延長を現在のゼロから、10年後には120キロに延ばすことでありまして、サイクルツーリズムに寄与するモデルルートについて、自転車通行空間を整備することとしております。

2つ目の指標は、県内におけるモデルルートの設定数を現在の10コースから、10年後には20

コースにふやすことであり、日南海岸サイクルツーリズム協議会において設定したモデルルートを取り組みを、全県に広げていきたいと考えております。

また、この目標を実現するために、2つの施策と主な取組に記載している取り組みなど、5つの取り組みを位置づけております。

次に、目標2の自転車を利用しやすい都市環境の形成についてであります。指標としましては、市町村の自転車活用推進計画の策定数を現在のゼロから、10年後には、全市町村となります26市町村とし、市町村と連携して自転車空間の整備を推進することとしております。

目標2の施策につきましては、資料に記載しております3つの施策と主な取組に記載している取り組みなど、10の取り組みを位置づけております。

続きまして、目標3の自転車事故のない安全で安心な社会の実現についてであります。

指標の1つ目は、人身事故件数のうち、自転車関連事故の割合を、現在の10.5%から、10年後には、ほぼ半分となります5%に減らすこと。また、指標の2つ目としましては、県内の公立小中学校における通学路の安全点検の実施について、現況でも100%ではございますが、今後もしっかりと確実に安全点検を実施することとしまして、10年後も引き続き100%としており、自転車、歩行者及び自動車が共存した安全な社会の実現を目指すこととしております。

目標3の施策としましては、資料に示しておりますような4つの施策と、主な取組に記載している取り組みなど10の取り組みを位置づけております。

続きまして、目標4の自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進についてでありま

す。指標としましては、週に1回以上運動している人の割合を、例えば、20歳から64歳の男性では、現在の50.4%から、2023年には66%にふやすなど、心身の健全な発達や生きがいのある豊かな生活の実現、県民の健康増進を目指します。

目標4の施策としましては、資料に記載しております3つの施策と主な取組に記載している取り組みなど、4つの取り組みを位置づけております。

最後に、4の計画の推進方策についてですが、(1)にありますように、これまで説明いたしました目標を達成するため、推進本部を組織する関係部局、さらには市町村とも連携して、計画の推進に取り組んでまいりたいと考えております。また、(2)にありますように、進捗状況のフォローアップを行い、必要に応じて計画の見直しを行うこととしております。

駆け足の説明となってしまいましたが、推進計画(素案)の説明については以上です。

道路保全課は以上でございます。

○日高委員長 執行部の説明が終了いたしました。質疑はございませんか。

○前屋敷委員 先ほど御説明いただいた中で、有識者会議のおおむねの意見としては、期間については長い、短いがあるけれども、基本的には有料化で進めるという方向でまとまっているのかなと思われるんですが、(4)の2つ目の丸ポツで、県北の耐震対策に約100億円がかかるというふうな説明なんですけれども、これはどういうことでしょうか。県北だけこういう表現があるんですけれども。

○森道路保全課長 この県北の耐震対策といいますのは、国道218号の特殊橋等における耐震対策にかかる費用でございます。

国道218号につきましては、南海トラフ地震等で宮崎県の沿岸部に被害があった場合に、九州の西部、熊本県側から応援が入りますので、熊本県と宮崎県を結ぶ道路が非常に重要であるということで、県としては、橋梁の耐震対策を集中的、優先的に進めて、有事の際に橋梁で通行が遮断されることがないように取り組んでいくところでございます。そして、その費用に、今のところ100億円程度かかるので、この記載をしているところでございます。

**○前屋敷委員** もちろん県北の218号の耐震対策は大事であるし、全県的にも耐震対策は必要で、その分の経費というのは当然かかるんですが、それとあわせて一ツ葉有料道路の件に関しても対策が必要であることは、誰も反対する人はいないんですけど、その経費の点でどうかということ。

しかし、これまでも議論になったんでしょうけれども、本来ならば一ツ葉有料道路は一般道路として扱われていくということなんですけど、新たに費用を要することになって継続させるかどうかということになっているんですけども。確かに、一ツ葉有料道路は、今言った物流の面でも、防災の面でも非常に大事で、優先的にする必要もあるかもしれないと思うところなんですけど、そうなりますと、一般の道路も含めてですけど、やはり費用の点で対策を急ぐとなったら、今度の場合が特殊な例かもしれないんですけど、あらゆるところも、受益者に負担を求めるということになるわけですけども。

そういうところにつながっていくことにも、考え方としてですね、そういった点では、非常に不公平な問題も出てきたり、必要度からいっては優先的だという考えもありとか、私はなかなか、私自身もまだはっきり結論めいたものは

出してないんですけど、さまざま要因が考えられるんですよ。

しかし、この間も話しましたが、本来一般道路として、10号との兼ね合いも含めて、この一ツ葉有料道路は大変重要な道路です。となると、一般道路として非常に今から利用度も高まってくるし、そうなると同じような基準で物を見ていく必要も出てくるわけです。10号もこの一ツ葉有料道路も含めてですね。ほかの道路もそういうことになるんだろうと思うんですけど。そうした場合にどうなのかということも。

それと、質問が後先になるんですけど、これまでの年間の道路の利用数といいますか、収入も含めてなんですが、10年、12年、20年と出ていますけれど、それで大体対策費用が賄えるということで、この金額がはじかれているんだろうと思うんですけども、これまで年間通してどの程度の利用で進んできたのか、もう一度御説明いただければと。

**○矢野道路建設課長** まず、償還期間の考え方なんですけれども、先ほど説明しましたように、橋梁の耐震対策費用と、それから津波避難誘導のための費用で、初めはその対策費用で40億円かかりますよと、それから年間に当然維持管理費がかかりますので、その辺の費用を全部試算したときに、初めに投資した費用、それから年間の維持管理費用を試算したときに、例えばケース1であれば、150円、150円というのが収入になりますので、約10年でちょうどそれがペイできるというような形で設定しております。

逆に、ケース3の100円、100円になりますと、当然収入が減ってきますので、その分償還には年数がかかるので、そういう形で、ケース2についても同じような試算をして、投資した金額

と収入金額がちょうどイコールになる時間がこの10年、12年、20年という数字です。

それと、今の交通の実績の状況なんですけれども、これは1日当たりの交通台数でお話しますと、平成30年度が平均でいきますと、北線が約7,100台、南線が約1万1,400から500台で、合計で1万八千五、六百台です。

**○前屋敷委員** この年数と金額で、大体必要経費を賄うということで、はじかれているのはわかります。

先ほど言ったように、徴収する考え方についてなんですけれども、いわゆる受益者負担がベースにあるわけですから、それがやっぱりいろんなところで使われ始めると、いろんな課題も——ほかのところも同じように対策を急ぐとなると費用もかかるし、今のままでいくと予算も足りないし、必要性から、やはりそういうことにもなりかねない。極端な話かもわからないですけれども、基本的な考え方としては、そういうことにもなりかねないということも危惧するところなんです。

ですから、今、結論を出すつもりありませんけれども、そういうさまざまな考え方なり、問題なりを引き起こしてくるのではないかなという懸念があるものですから、一言話しておきたいと思います。

**○矢野道路建設課長** 一ツ葉有料道路は、あくまでも道路整備特別措置法に基づいて、国から認められた有料道路として、認められているものですから、もともとの目的は、初めに道路をつくる時にお金をいろいろ借りて、そしてそれを料金徴収をもって返していくということで、今回は耐震対策費用で、当初の建設費用に加えて、こういうプラスアルファの費用がありますので、この有料道路の特殊性、制度に基づいて

いけば、こういう財源の確保、整備の仕方がありますよということで、今、有識者会議等にも諮って意見を聞いているところであります。今回のようにお金を取って維持管理費に充てるのが、一般道路に摘要されるかというのと、それはまた違う話で、あくまでも、一ツ葉有料道路が有料道路であるから、今こういうお話が出来るところでございます。

**○前屋敷委員** 一般道路として無料になる時期も迎えている中でなんですけれども、そこの兼ね合いでは、まだ今の段階では有料道路として維持されていく中で、この事業が始まるというふうな考え方なんですか。

**○矢野道路建設課長** 2つあります。先ほど言いましたように、耐震対策が非常に重要だということは、皆さんの御意見は一緒で、この財源をどうするかが一番の争点になっております。

2つの方法がありまして、1つは、一ツ葉有料道路が有料道路なものですから、この有料道路制度を使ってまた新たにお金を借りて、それを料金徴収をもって返していくというのが1つです。

もう一つは、来年の2月28日で料金徴収が終われば、委員がおっしゃるように、一般の道路になります。そうなってくると、先ほど道路保全課長が答えましたように、県が抱えているほかの一般の国県道と同じ扱いになりまして、先ほどの県北の橋梁と同じ予算を使って、一ツ葉有料道路の耐震化を図るという形になります。

そうしたときに、要は限られた予算の中で、耐震対策をどこから始めていくかといったときに、今の県の施策としては、やはり国道218号のほうを急ぎたいというところがありますので、そういうところからすると、無料化して一般の道路になった後に、一ツ葉の道路の、耐震化を



図るとなってくると、どうしてもおしてくるのではないかとこのところ、有識者会議で御意見をいただいたという流れになっております。

**○前屋敷委員** わかりました。それぞれいろんな条件もあり、考え方もあるということなんで、もう少しやはり論議を煮詰めていく必要があるかなというふうに思います。

**○山下委員** ちょっと確認したいんですが、有識者会議の結論は、いつまでにまとまる予定ですか。

**○矢野道路建設課長** 有識者会議としましては、先ほどの 7 月 1 日の第 3 回会議で意見をまとめていただいたところになります。

**○山下委員** これが方向ということですね。であれば、この意見の概要の中で主な意見が書いてありますが、皆さん方は、この有識者意見のまとめとして、料金徴収継続やむなしという判断でおられるということですか。

**○矢野道路建設課長** (4) の会議としての意見の取りまとめの 2 ポツ目に書いてありますように、会議の中では、やはり無料化してほしいとか、いろいろ意見もございました。業界の厳しい状況はあるがというのは、そういう話です。

やはり、対策を早くするためには有料継続もやむなしという形で、会議としては意見をまとめていただいたところです。

**○山下委員** 今まで、この問題については、議会でも賛否両論いろいろ出ておまして、何と云って南海トラフの確率が高まってきたこと、幹線道路であること、皆さん方がさっきから説明されているように、有料道路として国の認定の中で継続していったほうが、より効率的に耐震対策できるよねということですから、私たちもこれで進めていくべきだろうと思っておりますし、現状も見ました。橋梁も何本も補強し

ないと耐震化は当然無理だということで、そこら辺は科学的に分析された結果でしょうから、ぜひとも安全対策をしっかりとやっていってもらわないといけない。

そのことで、料金についてそれぞれ 3 つのケースが書いてありますが、宮崎市の議会の皆さん方といろいろ協議をしていると、料金助成ですか、我々は普通に毎回 200 円ずつ払って通行していくんですが、宮崎市が市民に限って財政負担をしているんですか。

**○矢野道路建設課長** 宮崎市の助成は、今、小戸橋のかけかえをやっております。宮崎市の言い方としましては、コスト縮減のために仮橋をかけなかったと。その対策として、小戸橋を通過していた人は一ツ葉有料道路を通るだろうと、そうしたときに、7 時から 9 時の通勤時間帯に限って、普通車であれば、現行 200 円ですけれども、100 円を宮崎市が補助します。同じように、軽自動車であれば 150 円が現行の料金ですけれども、半額の 75 円を補助するというようなことになっております。

**○山下委員** わかりました。

あと 2 年ぐらいで開通するんだろうと思いますが、宮崎市が暫定的な対策で、今、南線に限ってやっているわけですね。

**○矢野道路建設課長** 説明が不足しました。南線だけです。そして、それも小戸橋の開通までの間と当初考えていたんですけれども、もともと宮崎市も有料道路の無料化が、来年の 2 月いっぱいにはされると考えていたんで、今、宮崎市が考えていた当初の計画は、小戸橋の開通はまたさらに 1 年延びますけれども、そういう助成、一ツ葉有料道路が無料化になれば、そこで打ち切りと、当然無料になりますとお金は要りませんので、そういうふうに考えていたというふう

に聞いております。

○山下委員 大体わかりました。

最後の質問になりますが、結局、利便性を求める人たちが道路というのは使うわけですから、あれだけの道路ですので、それぞれの負担があるのは、今までの習慣上当たり前だろうと思うんですが、そのことを我々議会側に、この有識者会議の結果を報告されて、その方針の決定というのは、どういう流れで今から決まっていくんですか。

○矢野道路建設課長 有料道路継続の場合については、どうしても、一ツ葉有料道路の事業計画の変更が伴います。中身としましては、耐震対策とか、避難誘導関係を事業として組み入れますよと、料金がもし変われば、料金の変更についても事業計画変更の中身になりますし、償還期間が当然延びる形になりますので、これも事業計画変更ということで、この事業計画変更は国土交通大臣の認可事務になります。

当然、国に申請を上げる前には、議会の同意が必要になっておりますので、議会に上程しまして、議会の同意をいただければ、変更申請を上げる流れになります。

一方、無料化の場合については、今度は、地方道路公社法に基づきまして、宮崎県道路公社が解散というような話になりまして、これも法的な手続になりますと、やはり国土交通大臣の解散の許可が要ります。その申請を出すに当たりましては、やはり議会の同意が必要になってきますので、有料継続、無料化いずれの場合についても、議会に御審議をお願いする形になると考えております。

○中野委員 大体方向づけられたと思うんです。それで県としての方針を検討していくと書いてあるわけだから、この線に沿って早く検討して、

具体案を示してほしいと思います。要望しておきます。

ただ、私は、どうもうまく理解できない面があるんです。全く素人ですから。今まで説明があった中で判断できたんでしょうが、どうも理解ができないのは、耐震化をしないといけないわけですね。この有料道路は防災のためにも非常に重要な路線だから、いずれにしても耐震化をしないといけない。南海トラフが発生した場合に使える前提だと思うんですが、本当に地震が来た場合に、あの有料道路を使うんだらうかと疑問が残るんです。

北の入り口とか、南の入り口、港からの入り口あたりは、津波が来るだろうと思うんです。道路そのものは、その津波より高くなっていると思うんですが、人間の心理上、山手のほうにみんな行こうとすると思うんです。そして、例えば道路に来たとしても、どこに行くんだらうか、道路はもう麻痺するのではなかろうかなと、出口がわからずに。いろいろ看板やら何やらと手当てをする方針だと聞いたけれど。

本当に南海トラフが発生した場合に、あの道路が命の道路みたいに利用できる道路なのかなという気がしてならないんですよ。間違いなくあそこに逃げ込むというか、車がぱっと来れば、ちゃんと避難していける道路になるんですかね、北も南も。

○矢野道路建設課長 南海トラフ地震並みの地震が発生したときに、地震の段階では壊れても、すぐに復旧できるようにというのが、まず耐震性の目指すべき耐震性能です。それが耐震対策費用ということでお話したところです。

一方、津波避難誘導に関しましては、今、\*宮崎市が出しております L 2 津波浸水想定図によ

※12ページに訂正発言あり

りますと、ほぼ北線はつかります。南線はぎりぎりつからないかなというようなところですよ。

それを踏まえまして、今、委員がおっしゃったように、もし津波が発生したことがわかったら、速やかに有料道路から退避してもらおう。具体的には、海岸とは反対方向のなるべく西側のほうに逃げてもらおうような形で、まず津波が発生しましたら、情報板とか、Uターン場所とか、あれは特殊板とかいろいろ使いまして、有料道路から退避してもらおうというような内容が、この津波避難対策の費用です。

**○中野委員** そして、北のほうに逃げ込んで、道路に来た人たちは車で入ってきますよね、その車はどこに行くようになるわけですか。どこに車は逃げるといふか、動いていくわけですか。どう想定されているんですか。

**○矢野道路建設課長** 南線に関しては、基本的にはUターンしていただいて、高速道路側のほうに逃げていただくということを想定しております。北線に関しましては、直近のインターチェンジから出ていただいて、西側のほう、海とは反対側のほうに向かって逃げてもらおうというような形で、情報板の設置とかを考えているところですよ。

**○中野委員** 東北の震災を何回も見に行つて、あるいはテレビ等で放映されていますが、立派な岸壁やらが根こそぎ壊れています。一ツ葉なんかは砂浜ですよ。道路が使えなくなるくらい津波で浸食されて、どうにもこうにもならないのではないかなと思うんですが、そういう懸念はないんですか。

**○矢野道路建設課長** おっしゃるとおり、北線の特に普通の道路部については、津波が発生した場合、相当な規模でやられるのではないかと想定されます。

ただし、いわゆる土工部であれば、どうにかこうにか対処すれば、通れるくらいにはなるのではないかというふうに想定しています。ただ、橋梁については1本でも壊れてしまうと、もう通れなくなってしまいますので、最低限、やっぱり橋梁だけは、そういう耐震化を図る目途で、今考えているところですよ。

**○中野委員** 耐震化のために、いろいろお金が必要だということですが、これは料金を下げたり、いろいろケースがあるわけですけども、本当にこの料金で確保できるんですか。できることが前提になっているということは、もうかったものがどのくらい有料道路の会計上プールされているわけですか。何十億円残っているんですか。

**○矢野道路建設課長** 来年の償還期間というのは、初めに道路をつくったときの費用をようやく返し終える期限が、来年の2月28日ということですよ。

さらに、それにプラスして今度耐震対策の費用が約40億円かかるときには、このくらいの年数がかかるというのが、今お示ししましたケース1、2、3の試算結果になっております。

**○中野委員** 安くすれば、通行量もふえるでしょうけれども、この料金設定のあり方も、人間の心理上、このぐらいただつたらどんどん利用しようというぐらいの設定——薄利多売ではないけれども、そういうことで収入をふやして、本当に耐震化に向けた計画が、あるいは通常の維持もしないといけないわけですから、その辺のことをしてほしいなと思います。これは要望にしておきます。

それから、国道218号にお金が必要だから、一ツ葉のほうは有料道路でしたいということですが、それはわかつたけれども、結局、九州中央

道の整備をしていこうという意味とは別なんですか。国道218号の整備は。

○矢野道路建設課長 済みません。

先ほど道路保全課長が言いました国道218号は、今の国道218号にかかっております橋梁がちょうど溪谷をまたぐ非常に長い橋で、青雲橋とか、干支大橋とか、ああいうところの耐震対策が必要ということで、100億円というのは、あくまでも現国道218号の話です。

○中野委員 そのことはわかりました。

これに並行して九州中央道もできますよね。どんどんつくっていくんでしょう。それが、またこういう防災のときにも役に立つことになると思うんですが。この九州中央道の計画の中で、一番長いトンネルはどこにどのくらいあるんですか。

○中尾高速道対策局長 現行開通しているところは限られておりますけれども、開通しているところでいくと、大平底トンネルが2.3キロで、全延長で見たときに、まだ計画段階評価が終わってないところもありますので、ちょっと、調べさせていただきます。

○中野委員 まだ、今、計画段階でどのくらいのトンネルができるかわからないということですが、長いのも想定されるんですか。

○中尾高速道対策局長 数キロメートルのトンネルが間違いなく幾つか入ってきて、九州中央道が構成されます。

○中野委員 なぜ、こういうことを聞いたかという、今、東西に抜ける道路は九州自動車道があります。八代から人吉、えびのを経由して、宮崎に抜けて、南海トラフのときには、それも利用して、それこそ命の道として活用しようということでの計画があるんだと思うんです。ないんですか、ありますか。

○中尾高速道対策局長 九州地方整備局のほうで、南海トラフ地震が起きたときの道路の活用の想定がされております。その中で、九州東進作戦という作戦が整理されておまして、九州中央自動車道につきましても、宮崎自動車道につきましても、西側から東側に車両を向かわせる、復旧を早めたりする目的で、車両を向かわせる道路として活用される想定がされております。

○中野委員 それで、ちょっと耳にしたぐらいで、私はきょう確証できるものがないので、間違っているかもしれませんが、万が一の場合、南海トラフのときには、かなり自衛隊が支援に来ますよね。その自衛隊の車両は、トンネルが長いと通れないというふうに聞いたんです。それで、その長いトンネルが果たして命の道として活用できるのかなという思いがしたのだから、この流れで聞いたところでした。

そうなのかわかりませんが、何かのときに聞いた記憶があるものだから、その辺は、法の制約があったり、いろいろあるんだろうと思うのですが、その辺がわかっていなければ、いろいろ調査して、その善後策のことも含めておくべきだなと思ったんです。

だから、九州中央道ができて、長いトンネルをつくれば、今の九州自動車道と一緒にはないかなという気がして、果たして九州の西側からどのくらい支援が来るのかなと。一般の道路はがけ崩れがして通れなくなる、高速道路だって、熊本地震のときは通れなかったわけだから、いろいろだとは思いますが、そういう制約があると聞いたんですが。

○中尾高速道対策局長 自衛隊の全ての車両が本当に通行可能かどうかというのは、ちょっと勉強していかなければいけませんけれども、高

規格幹線道路としての規格を保持した形で設計はされておりますので、その範囲での車両は、当然通行が確保されますし、御指摘いただきました、耐震という意味におきましては、兵庫県南部地震等の経験を踏まえて学習してきた耐震性を確保してつくるということで、いろんな施工等が進められておりますので、その点は大丈夫だと思います。

○中野委員 担当が別だと思うんですが、万が一に備えて、宮崎のちょっと高台のところに大がかりなヘリポートをつくっておいて、空からの救援とか、救助する体制を、よっぽど早く整えておいたほうがいいんじゃないかなという気がしてならないんですね。

○森道路保全課長 直接的な答えにはなっていないと思いますが、そういった空輸を含めた受援体制というのは当然あると思いますが、道路のほうでは、そういった防災拠点とかにつながる道路を、きちんと地震の際でも有効に使えるような状態にするということで、宮崎県の道路啓開計画等を定めて準備しているところでございます。

○矢野道路建設課長 一部訂正させてください。先ほど中野委員から御質問があったときに、私がL2津波浸水想定図は市が示したというふうにお話したみたいですが、これは県が想定して、それが市のホームページでも載っているというようところで話したつもりでした。浸水想定図は県が想定して、示しております。訂正させてください。

○日高委員長 ほかがございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、以上をもって県土整備部を終了いたします。

執行部の皆さまお疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午前10時52分休憩

---

午前10時58分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

延期となっておりますが、10月24日から25日の日程で実施し、調査先については、正副委員長に一任ということで御異議ございませんか。(発言する者あり)

暫時休憩いたします。

午前10時59分休憩

---

午前10時59分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

県北調査については、10月24日から25日の日程で行うことで、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのようにいたします。

次に、7月29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、29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ページから6ページの平成30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を御一読ください。

暫時休憩いたします。

午前11時 1分休憩

---

午前11時 1分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

7月29日の期成同盟会総会における委員長報告案及び決議案については、この内容で御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのようにさせていただきます。

そのほか何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 ないようですので、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11時 2分閉会

署 名

商工建設常任委員会委員長 日 高 博 之