

商工建設常任委員会会議録

平成20年7月23日

場 所 第5委員会室

平成20年7月23日（水曜日）

午前10時1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

○報告事項

- ・宮崎海岸の侵食対策について
 - ・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	十屋	幸平
副委員	長	河野	安幸
委員		坂元	裕一
委員		星原	透
委員		水間	篤典
委員		濱砂	守
委員		外山	良治
委員		武井	俊輔
委員		河野	哲也

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）	濱砂	公一
県土整備部次長 （道路・河川・港湾担当）	岡田	義美
県土整備部次長 （都市計画・建築担当）	児玉	宏紀
高速道対策局長	渡辺	学
部参事兼管理課長	持原	道雄
部参事兼用地対策課長	小野	健一

技術企画課長	岡田	健了
工事検査課長	富高	康夫
道路建設課長	山崎	芳樹
道路保全課長	東	康雄
河川課長	岩切	立雄
ダム対策監	小城	文男
砂防課長	桑畑	則幸
港湾課長	竹内	広介
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	平田	一善
建築住宅課長	藤原	憲一
営繕課長	佐藤	徳一
施設保全対策監	新川	正文
高速道対策局次長	渡邊	純教

事務局職員出席者

議事課主査	山中	康二
議事課主査	大下	香

○十屋委員長 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、委員会日程についてであります。

日程案につきましては、お手元に配付のとおりであります。御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○十屋委員長 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2分休憩

午前10時4分再開

○十屋委員長 委員会を再開いたします。

執行部の説明をお願いいたします。

なお、委員の質疑は執行部の説明がすべて終了した後にお願いいたしたいと思います。

○山田県土整備部長 御説明に入らせていただきます前に、御報告申し上げます。

このたび7月8日付の人事異動で県土整備部長を拝命いたしました山田でございます。また、同日付で岡田道路・河川・港湾担当次長と渡辺高速道対策局長が就任いたしました。年度途中の異動でありますけれども、県民生活、県民経済の向上のため、社会資本の整備を初めとする県勢発展の基盤となる県土づくりを、着実にスピード感を持って取り組んでまいり所存でありますので、委員の皆様には、今後とも御指導、御鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

続きまして、今月14日に延岡市で開催されました東九州自動車道・九州横断自動車道延岡線建設促進総決起大会には、坂口議長を初め、多数の議員の皆様の御出席を賜り、厚く御礼申し上げます。

現在、東九州自動車道につきましては、新直轄区間の大分県境一北川間において用地買収やトンネル等の工事が着々と進んでおり、有料道路区間の門川一西都間におきましても、平成22年度から26年度の順次供用開始に向けて、工事の進捗が図られているところでございます。また、九州横断自動車道延岡線につきましては、将来、本路線の一部となって高速交通ネットワークを形成する国道218号北方延岡道路の北方一舞野間がことし4月に開通しまして、今年度は残る蔵田一北方間の用地買収に着手することが予定されているなど、両路線の整備が着実に進められているところでございます。

このような中、政府は、道路特定財源を来年度から一般財源化する基本方針を5月に閣議決定し、今後、税制抜本改革に向けた議論が行わ

れ、さらに、新たな道路整備計画の策定など、新直轄区間や基本計画区間を多く抱える本県にとりましては、当分、予断を許さない状況が続くものと思われま

す。県といたしましては、今後とも引き続き、両路線の早期整備、そして、そのための財源の確保に向けた活動を展開してまいりたいと考えておりますので、委員会を初め、県議会の皆様により一層の御支援、御協力をお願い申し上げます。

それでは、本日の説明事項でございますが、まず、宮崎海岸の侵食対策について河川課長から、次に、高速道路の整備状況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。

○岩切河川課長 河川課でございます。

委員会資料に基づきまして、宮崎海岸の状況について説明をさせていただきます。

まず、委員会資料の1ページから2ページにかけてまして海岸の状況、課題、今後の対策等について記述をしております。3ページは宮崎海岸の位置図を示しております。4ページ、5ページ、6ページにつきましては、海岸の侵食状況の写真を載せております。8ページは、現在の国の直轄事業の基本計画でありますヘッドランドの工法を説明する図面になっております。

それでは、まず、3ページの位置図をごらんください。下のほうの図面に宮崎港の港湾区域がございますけれども、港湾区域から北に向かいますと4.5キロを住吉海岸、それから3キロを石崎浜海岸、それから2.65キロを大炊田海岸、一ツ瀬川の漁港区域になりまして——二ツ立海岸というふうに地元では申しております——国のほうでは、右のほうの太い線で示してございますように、住吉海岸の途中から一ツ瀬川の漁

港区域までの約6.9キロを宮崎海岸と総称いたしております。

資料の1ページに戻っていただきまして、海岸侵食の現状でございますけれども、昭和50年代から侵食が顕著化いたしております。昭和37年から平成18年までの45年間で、航空写真等で推定をいたしますと平均で40メートル程度の砂浜が消失しております。大きいところでは90メートルから100メートルの砂浜が消失しております。特に、現在は、一ツ葉有料道路のレストハウス前では完全に砂浜が消失いたしております。昭和58年から平成16年までの深浅測量だとか航空写真から推定しますと、毎年20万～30万立米の砂が流出をしているというふうに推定されます。以上のことから、抜本的な侵食対策を早期に図る必要があるというふうに考えております。

基本的な対策を図る上での課題でございますけれども、まず1つ目が、大淀川から一ツ瀬川までの区間の砂の移動現象の解明、地域の海岸を考えますと砂浜を復元する海岸の防御、それから、地域はアカウミガメの産卵、サーフィンなどのマリンスポーツの利用環境がありますので、その辺を目指すための砂浜の再生・保全、将来の維持管理を意識した対策工法の検討というふうなことが課題というふうに考えております。

次に、対策についてでございますけれども、3の表につきましては、左のほうに現在、県が実施しております県の対策工の全体計画の概要、右のほうに今年度から国のほうで事業採択を受けました国の基本案を載せております。

また、県の対策について説明をするために、3ページの位置図をごらんください。図面の中ほどに点線で補助事業区間、全体計画7キロと

書いてございますが、この区域が今、県が実施しておりました区間の全体計画になっております。下のほうに離岸堤の施工区間2キロとございますが、これが現在、離岸堤を施工している区間でございます。県の事業につきましては、昭和57年に緩傾斜護岸に着手いたしまして、平成10年度から先ほどの2キロ区間の離岸堤に着工いたしました。19年度末までに表に記載してございますように、養浜工の3.5万立米、緩傾斜護岸の2.4キロと、先ほどお話ししました離岸堤につきましては、7基目が完了いたしております。平成20年度、今年度でございますけれども、2.2億円で離岸堤の8基目を施工する予定でございます。

国の基本案につきましては、いろんな形で検討会がされておりますが、委員会の状況について御説明いたします。2ページの(2)委員会等の状況でございます。平成15年度から行政、学識者で構成します住吉海岸侵食対策技術検討委員会を県が設置しまして、平成18年度までに6回開催いたしております。平成19年度からは国と県が連携いたしまして、地元の住民代表、漁業関係者、サーフィンなどの海岸利用者を加えまして、宮崎海岸侵食対策検討委員会に拡充いたしまして、平成19年度から現在まで3回開催いたしております。また、こういう委員会と並行いたしまして、委員会での議論を広く地域の方に知っていただくために、宮崎海岸懇談会というのを開催いたしております。懇談会につきましては、平成15年度から現在までに8回開催いたしております。また、19年度からは、海岸をいろんな人々に勉強していただきたいということで、だれでも参加できる宮崎海岸勉強会というのを毎月開催いたしております。今までに7回開催いたしております。

次の今後の対策でございますけれども、まず、県につきましては、先ほど3ページの図面でお示しました離岸堤の施工区間の8基目が未施工でございますので、今年度着工いたしまして、平成21年度までに完成するということが計画いたしております。

国の計画につきましては、8ページの資料に基づきまして御説明したいと思います。航空写真の上に計画を概略書いてございますが、右側のほうが宮崎港でございます。それから、事業区間の2キロ、これが先ほど申しました離岸堤の8基を県が施工している区間でございます。そこから北のほうに向かいまして、国土交通省の施工予定で6.9キロが当計画の事業計画になっております。

宮崎海岸の基本的な考え方といたしましては、当地域の海岸は連続的な海岸が貴重な財産だということ、砂浜のアカウミガメの上陸・産卵は地域の財産である、サーフスポット、釣り、散策などで砂浜の利用が貴重であるということから、侵食対策につきましては、砂浜を基本に考える。維持管理も含めまして、最小限の制御施設ということで物を考えますと、いろんな工法を検討した結果、設置基数を少なくして間隔を広くとることができる、あるいは柔軟な設置計画が可能であるということで、現在のヘッドランドの計画が基本案として決められたものでございます。

現在、表の左側の真ん中に事業概要が書いてございますけれども、事業区間が6.9キロ、事業計画期間としましては20年、ヘッドランドが、上にT形の絵がございまして、おおむね1キロ間隔に7基予定いたしております。事業費が約30億ということで210億円。それから、当計画区間の養浜でございますけれども、20年間で約210万

立米と予想いたしております。合計で294億円というふうに現在、試算をされております。

資料の2ページに戻っていただきまして、先ほどの全体計画につきましては以上でございますけれども、平成20年度の国の予算は、7億1,200万円ということになっております。事業内容といたしましては、試験養浜、砂の移動観測、環境調査などを行い工法を検討していくというふうに聞いております。現時点では、先ほどお話ししました基本計画のヘッドランドが確定したのではないというふうにお聞きしておりますけれども、ただ、養浜をして漂砂を制御する何らかの構造物は必要というふうに考えておりますので、委員会、懇談会あるいは地域の勉強会を通じて、幅広い議論をして計画に対する合意形成を図るというふうに考えております。現時点の基本案でございますヘッドランドを計画する場合には、沖へ出ます離岸流の発生や、ヘッドランドの間隔の中央部付近の侵食、ヘッドランドを設置しますことによる自然環境や漁業への影響、景観への配慮など検討が必要だというふうに思っております。また、でき上がりました後は県で管理をいたしますことから、将来の維持管理費用についても重要な要素というふうに考えております。

宮崎海岸の説明については以上でございます。

○渡辺高速道対策局長 続きまして、県内高速道路の整備状況等についてということで御説明したいと思います。

資料の10ページで説明したいと思います。東九州自動車道というパンフレットがございまして、それを開いていただくと地図が真ん中にあると思いますので、それを並べて見ていただくとわかりやすいかなと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、資料10ページのまず1、現状でございすけれども、まず、高速道路の供用率ということで、宮崎県内、そこに書いてございすように、全体延長329キロのうち、既に供用しているところがまだわずか138.5キロということで、供用率42%、九州平均の65%、全国平均の67%と比べまして、著しく低い状況にございす。これは、県内の経済産業とか生活そのもの、さらには災害とか救急などの緊急時対応など、さまざまな点で課題があるのかなというふうに思っています。そういう状況の中で、県議会を初め、経済界、道づくりを考える女性の会など、多くの団体が一体となって、県民総力戦で早期整備に取り組んでいるといったところが現状でございす。

次に、2の整備状況と今後の供用予定ということで細かく説明したいと思ひますけれども、(1)で3つの手法で整備というふうに書いてございすけれども、まず1つは、高速自動車国道として整備をする手法として2つございす。有料道路方式と新直轄方式、この2つがございす。パンフレットでいいますと有料道路方式が緑色の部分で、NEXCO西日本のほうで借入金をもとに整備を進めている区間、それから、新直轄方式につきましては、国と地方がそれぞれ負担をしながら、パンフレットでいいますと青い部分が国のほうで整備をしてもらっているところです。そのほかに、一般国道の自動車専用道路ということで、パンフレットでいいますと紫というか、赤っぽいところ、こういうものの手法でもう一個整備をしているという3つの手法で整備をしてございす。

その次、各路線ごとでございすが、(2)の東九州自動車道の状況ですけれども、東九州自動車道につきましては、御存じのとおり、西都

一清武間について供用が図られておりますけれども、パンフレットでいうと点々のところ、門川一西都間59キロでございすけれども、この区間を今、NEXCO西日本のほうで整備をしてもらっているということです。この区間につきましては、平成22年度から平成26年度までの間に順次開通予定というふうに聞いてございす。それから、青い部分の新直轄方式、北と南に分かれますが、1つが大分県境一北川間の17キロ、それから清武一北郷一日南間の28キロ、これは国土交通省のほうで新直轄方式ということで今、県内の全区間で工事に着手しているといったぐあいとございす。それから、そのほかに、延岡の周辺ですけれども、国道10号延岡道路北川一延岡南間につきましては、20キロございすけれども、そのうち延岡一延岡南間の7.8キロにつきましては、平成17年4月に供用し、もともと有料区間で延岡南一門川間の延岡南道路が供用しておりましたので、合計で約12キロが供用していると。残りの区間、北川一延岡間につきましては、今、事業を着手しているところでございす。

それから、(3)の九州横断自動車道延岡線でございすけれども、これにつきましては、現在、熊本側の御船一山都間については新直轄方式で整備が進められているというふうに聞いております。残りの区間につきましては、全線まだ整備計画に上がっていない、基本計画区間のままでございすけれども、もう一個のほうのパンフレット、延岡線というのを開いていただければと思ひますけれども、熊本のほうのところは今、新直轄方式で上がっています。残りの区間はまだ整備計画に上がっておりません、基本計画区間でございすけれども、そのうち延岡市の北川町蔵田一延岡間につきましては、将

来、九州横断自動車道延岡線と一体となって機能するということから、国道218号北方延岡道路として国のほうで整備が進められておるところでございます。そのうち北方一舞野間につきましては、本年4月に開通したところでございます。北川一蔵田間につきましては、ことしから用地買収に着手するというふうな予定となっているところでございます。

以上が整備状況ですけれども、3の整備の課題ということでございますけれども、まず、(1)の高速道路の整備に必要な財源ということで、御存じかと思えますけれども、政府は、ことしの5月に道路特定財源を来年度から一般財源化するというふうな基本方針を閣議決定しました。もう一つ、その中で道路の中期計画、昨年度は暫定税率を決める根拠となるべく計画を10年間で策定をしようとしたわけですけれども、今度は、その中期計画を5年として新たな計画を策定するということが5月の閣議決定に盛り込まれているところでございます。本県におきましては、今、御説明したとおりの整備状況で、非常に整備がおくれておるだけではなくて、日南一志布志間だとか、山都一延岡間など、多くの基本計画区間を抱えておまして、そういうところにつきましては、国の責任において高規格幹線道路ネットワークを着実に整備するというようなことを訴えつつ、そのために必要な財源の確保や、整備のおくれていない地方への重点配分などについて、強く国のほうに求めていく必要があるかというふうに考えております。このため、資料にも書いてございますけれども、九州横断自動車道延岡地方大会ですとか、東九州自動車道建設促進地方大会であるとか、そういう機会をとらえて必要性を強く訴えていくこととしてございます。また、10月には中央大会を

東京で開催する予定にしておりますので、そこで中央のほうに我が県の実情、要望を強く訴えていく必要があるかというふうに思っています。

それから、次、整備の課題の(2)として、補償金目的植栽行為への対応ということですが、これは整備についての課題でございますけれども、現在の用地取得とか埋蔵文化財調査など、我が県では体制強化しつつ取り組んでございますけれども、残念なことに補償金を目的にした植栽といった箇所が出てきております。きょう現在で残っている箇所が20カ所となっておりますけれども、これにつきましては、高速道路の供用のほうのスケジュールに支障を来さないように厳格に対応していく必要があるかなというふうに思っております。実際にも、この2月には高鍋一西都間で行政代執行を行ったところでもございますし、現在、門川一西都間で土地収用法の手続を起業者であるNEXCOが行っていたり、ことし1月には門川一日向間での事業認定告示を行っていたりと、全体の整備スケジュールに支障がないように、先手先手でこの辺の対応というのは実施していかなくちゃいけないなということで、実際にもそれに向けて実施しているところでございます。

以上、整備状況について御報告させていただきました。

○十屋委員長 執行部の説明が終了いたしました。報告事項について質疑がありましたら、お願いいたします。

○坂元委員 砂浜の侵食状況を見ると、大体日南の大堂津海岸が目井津の漁港の沖防をつくるのと並行しているんですね。風田の浜は油津港のケーソンなんかは据えつけられたころから始まっているんです。宮崎海岸も、宮崎空港とか

宮崎港との関連性があるのではないかというふうに私は思っていますが、要するに、海流からです、川から供給されるものが上流に流れるのを阻んでいるわけですから、これによると50年代から侵食が顕著化したと。毎年、20～30万立米の砂が流出している、昭和58年から平成16年間の調査結果ということですが、これは時系列で示せますか。港湾の建設の流れ、そして砂浜の流出の流れというのはずっと時系列に出せますか。

○岩切河川課長 50年代から侵食が始まったのは事実でございます。宮崎港の防波堤の着手が始まりましたのは昭和57年でございます。57年から順次沖のほうに延びていっているという状況です。昭和37年から何年か置きに残っております航空写真で現在の砂浜の量を推定したのが、先ほどの各地区で平均40メートルぐらいということでございます。確かに、港湾の状況の変化も一つの要因だと。ただ、委員会の中で議論されておりますのは、川の土砂供給能力が相当変わってきているということでございます。あと、いろんな海岸線に構造物ができますことによつて、潮の流れだとかが原因しているのではないかとこのぐあいに言われています。

それから、委員御質問の時系列に例えば何メートル、何メートルというのは、詳しい資料は残っておりませんが、昭和37年と58年では今のような状況になっているということでございます。

○坂元委員 宮崎港に着工したころ、ある専門家は日本三大ばか港というので、八戸と茨城の鹿島と宮崎という、河口港の愚かなことというのを当時指摘されたことがあるんですね。ですから、河口から沖にずっと構造物が出るということは、とりもなおさず、海流を阻害する最大

の要因になるということでもありますから、当然、海流調査では予測できたことじゃないかと。これはヘッドランドで養浜なんかしてあそこにくつつく可能性はありますが、一方では外山委員がよく指摘されるように、マリーナあたりは継続的に維持しゅんせつしなきゃならないということになりますね。じゃ、宮崎港を壊したほうがいいんじゃないかということにもなると思いますが、そうなる莫大な金がかかるでしょうから、自然に逆らうことの愚を社会資本を建設する場合には考えなきゃいけないんじゃないかなという、大きな警鐘かなというふうに、これは意見です。

○武井委員 先ほどの坂元委員のお話に関連して、もう一回確認で御質問しますが、そもそもこのこういったことが起こった原因としては、どのようなことが原因で非常に侵食が激しくなっているというふうに今お考えであるか、お聞かせください。

○岩切河川課長 15年から設置されております委員会の中で議論されておりますのは、従前行っておりました川の河口での砂利採取、河川のダムだとか砂防堰堤だとかということの整備によります土砂の供給量の減少、それから、当地域につきましては、一ツ瀬川の導流堤、港の構造物等、この辺がいろいろ複雑に絡み合っている現状を生み出しているというふうに議論されております。

○武井委員 2ページの(3)の対策を見ますと、ヘッドランドの件について、「ヘッドランド案が確定したものではない。ただし……」というふうに書いてあるんですが、最後のほうに「合意形成を図る」ということで、基本的にこの文章を素直に読みますと、ヘッドランドについて理解を得て、ヘッドランド案で合意形成を図つ

ていきたいというような感覚にとれるんですが、基本的にはそういった方針であるということでもよろしいでしょうか。

○岩切河川課長 検討委員会の中で対策をいろんな角度から検討しまして、最終的に3案に絞りました。その3案の中で一番ベストな案というのが、今お示したヘッドランドになっております。ただ、海岸事業につきましては、いろんな多数の意見があるものですから、その辺の地域の合意形成をして決められるというふうに国からはお聞きしております。

○武井委員 最初の質問に戻るんですが、海岸にいろんな構造物ができたとか導流堤の問題というのがあると、その結果ということであれば、逆に言えば、それが解決しない中でヘッドランドをつくっても、これはまたいずれヘッドランド自体の機能が低下したり、また、それ自体が侵食されるとかいろいろなこともあって、抜本的な解決にはなっていないと思うんですが、そうしたときに、港を壊すというと極端かもしれませんが、既存の導流堤の形を変えるであるとか、既存の施設のあり方を見直すことで対応できる部分というのはないのかと考えるんですが、いかがでしょうか。

○岩切河川課長 委員会の調査が進んでいくに従いまして、原因がもう少し明確になってくる、そのときに委員が御指摘になりました、例えば道路構造物を少し改造したらという案は、今のところないとは言えないというふうに思っております。ただ、現時点では、そういう検討にはまだ至っておりません。

○武井委員 もちろん、これからの協議だと思うんですが、例の赤江浜の件するときというのは、サーファーの皆さんからも激しいいろいろな声が上がってまして、前の知事のとかがメインでし

たけれども、激しい動きになったんですが、そういった利用者との合意形成みたいなものの中でどういった形で議論をされているのか、つまりはこれでやりますという形でなくて、何といますか、本当にちゃんと真摯に向こうの意見も取り入れながら、いろんな意見を調整したりとか、どういうふうな形でステークホルダーの方と議論をされているのかということについて伺いたいと思います。

○岩切河川課長 先ほどお話ししました委員会、それから委員会の内容を地元の方によく知っていただくために開いている懇談会、それから、毎月、どなたでも参加していただいて勉強会というのをやっております。この勉強会の中で現在の案の説明をしたり、あるいは来られる方がほかの工法を提案されたりしますので、それについてみんなで議論をしているということです。そういう場を通じて合意形成を図っているという段階でございます。

○武井委員 わかりました。

そういった中で、例えば住民の方とか、住民側の大学の先生とかという方もいらっしゃるようですけど、いろんな案を持ってこられたりするんですけれども、そういったものというのは実際に議論の俎上にのったり、住民サイドの皆さんのアイデアで何か方針が少し変わったりとか、少し見直されたりということは過去にあったのか、ないしはあり得るのかということについて伺いたいと思います。

○岩切河川課長 今まで勉強会の中で出ておりますいろんな工法について、確かに、我々としては、それはちょっと難しいんじゃないかなと思うような工法についても提案がございます。ただ、可能性が全然ないというふうに現時点で言える段階ではないというふうに思っております。

す。

○武井委員 わかりました。

これは資料要求でまたお願いできればと思うんですが、今まで住民の皆さんとの議論の中で、向こうのほうからどういった意見が出たとか、例えばこういうことが提案があったとか、そのあたりが時系列的にわかるものももしいただければいただきたいと思います。以上です。

○岩切河川課長 資料を整理いたしましたして、後ほど提出したいと思います。

○水間委員 海岸の侵食問題は全国的な課題といますか、本当に大変なことになっているんですね。宮崎海岸だけではなくて、この原因を突き詰めていくと、ダムがいけないとか、それを言うと、水量がどんどん少なくなって、川から押し出す砂が海岸までたどり着かないといますか、そういうことで、海を愛するサーファーあるいは漁業関係者、そういう人たちは上にあるものがいけない、そういう論議の中で責任がどこにあるかだけの問題になっている。私は思うんだけど、この前の雨で大淀川の右岸、小戸橋の下がやられました、あの下を見ると横に砂がずっと堆積しているんですよ。それを押し流そうとしないで右に行くんですね。だから護岸をやった。あそこに砂が堆積しているということがわかっているのに、なぜ、しゅんせつしないのかと。あるいは宮崎港の問題でもマリーナの問題でもそうなんだけれども、養浜、どこかでか砂をつくらないかん、そしてそれを海岸をつくるためにまた、繰り返しかもしれませんが、責任の追及だけでなく、やれるものをしていかれたらどうなのかなと。その辺については国も海岸がなくなるという問題も真剣に考えているようですし、ただサーファーの皆さん方は、つくったら波がなくなる、あるいは漁業関係者

も責任追及ばかり言っているような感じがするんですが、養浜という問題についてはどうなんでしょうか。しゅんせつをしたり、あるいはどこかでか砂をつくってくるとか、あるいは押し流すようにするとか、そこらあたりはどうなんでしょうか。

○岩切河川課長 委員お話しのとおり土砂につきましては、先ほどお話ししましたように、結局、いろんな事業がめぐりめぐって海岸事業にしわ寄せが来ているということでございますので、河川だとか、港湾だとか、漁港だとか、それぞれの関係者が集まりまして総合土砂管理と申しますか、そういうシステムを今、つくっております。先ほど出ました養浜の確保につきましては、そういう各管理者の事業の状況を見ながら、例えば、養浜に適する土砂が出れば、みんなで協議をして、それを事前に確保する、そういう形でのシステムづくりが去年からようやく始まりました。そういう組織を通じて、今後の養浜の確保については、行政一丸となって確保していきたいというふうに思っております。

○水間委員 ぜひ、そこらあたりをお願いしたいし、また、一つは、川の流れの問題からいくと今度は山の問題になるんですね。一遍に流れてしまう、あるいは水量が少なくなっているのはそれに原因があると。

あとは、ヘッドランドの案が確定したものではないと言いながら、予算的にはこういう流れに来ているんですね。恐らく、私の感じでは7～8割方はヘッドランドをつくるという流れの中で国も県も考えているのではないかと。それをするためにまた地元の皆さん方と色々な協議をし、話し合いをしなきゃならないということになっているんだろうと思うんだけど、今からこの話をするに当たって、確定していない

んだから、つぐらない、もう要らないという結果が出たら、そういうことになりますか。

○岩切河川課長 委員御指摘の問題につきましては、直面する問題でございますけれども、今、いろんな公共事業の進め方の中で、やはり工法に対する合意形成というのは着手する前の非常に大切なプロセスというふうに国のほうも認識しておりますし、県のほうも認識しておりますので、十分な意見交換を通じて、合意形成を図っていきたいと思っております。

○水間委員 こういう文言で確定したものでないという表現でなくて、今、検討中であるとかしないと、確定していないんだから、だったら白紙に戻せという論議になってしまうんじゃないかと、そこを私は懸念するんです。ヘッドランドをつくりなさいという方向でもない、確かに、地元の利用者のいろんな意見も聞かなきゃいけないでしょう。ここまで国も予算をつけて考えている中であれば、それを進めるための説明をするための会議とかいうものを考えていかないと、ここで白紙に戻すような考えであれば、最初から要らんのではないですか。そこらあたり、ひとつ気をつけていただければなど。これは必要なものだからと私は思っているんです。やっぱり海岸侵食をなくすためには何か方策が必要だと思いますから、ひとつ今後の検討課題にさせていただきたいと思えます。

○坂元委員 ヘッドランドは砂がつくと思うんです。なぜかという、外山委員がよく言われるように、マリナーに砂が入るわけでしょう。あれと同じ理屈かなと思うんです。一方では、日南の広渡川なんかは昔はずっと河口がきれいでしたが、今は全部砂で埋まっていますね。タンポリだってそうだと思うんです。流れないんです。持っていかれないから河口にたまるとい

うことです。そういう意味からすれば、従来、一ツ葉海岸にあった砂はどこに行ったんですか。

○岩切河川課長 砂浜が消失していますので、どこかに行ったということになるわけですが、今まで残っておりますデータによりまして、やはり港の中で相当な量をしゅんせつしていると。従前は沖捨てといたしますか、そういう形でしたけれども、現在は、先ほど申しました総合土砂管理という観点から、港湾区域で掘った土砂につきましても、それぞれ管理をいたしまして、養浜に使えるものは利用するというような考え方に変わってきております。どこに行ったというのはなかなかお答えしづらいかと。

○坂元委員 今までずっと海流調査をしているわけだから、どこか、沖の水深が浅くなったとか、何かそこ辺がわかるわけでしょう、ずっと追跡調査すれば。宮崎港は今までしゅんせつしたことがあるんですか。

○竹内港湾課長 宮崎港を建設するときにしゅんせつをしております。宮崎港を建設するためのしゅんせつの土砂につきましては、基本的には埠頭の造成、空港の造成に使っておることでございます。かなりの量をしゅんせつしておりますけれども、これにつきましては、埠頭と埋め立てに使っているということでございます。

○坂元委員 それは、建設するときのサンドアップか何かのポンプを使ったんでしょうが、その後、維持する上ではしゅんせつはしていないんですか。

○竹内港湾課長 一部、維持管理、災害等でしゅんせつをしております。部分的に、ヘドロとか出ておりますので、これにつきましては、沖捨てをしております。現在、養浜といたしますか、住吉海岸の海上のほうに投棄しているという状

況もございます。それと、宮崎港の埠頭に将来的には養浜に使いたいということで上げている部分もございます。しゅんせつ的には沖捨てが約半分、養浜、仮置きが半分ということでございます。

○坂元委員 そのボリュームはどれぐらいですか。

○竹内港湾課長 災害と維持で今まで掘ってききましたのが約43万立米でございます。沖捨てが約20万、仮置きが8万、養浜が15万ということでございます。

○坂元委員 一方でツ葉で毎年20万立米なくなっているわけですね。一方ではそれだけ堆積しているものもある。例えば、環境森林部自然環境課というのはおもしろいところで、同じ課で一方では有害鳥獣を駆除する、一方では鳥獣を守る動物愛護をやっておるわけです。県土整備部も、一方では港をつくって土砂をためて、一方では土砂が流れて、今度は養浜をやるとか、内部で非常に矛盾して多くの金を使っているというふうに思うから、やっぱり公共事業というのは何なんだということになるのかなというふうに思っているのです、今後、またそういう民間の意見を聞きたいと思います。

○十屋委員長 ほか、御意見ありませんか。

○外山委員 今まで侵食対策行政投資額及び効果、効果というのを聞いたためしがないんです。それをちょっと教えてください、累計で。

○岩切河川課長 県の海岸侵食対策事業で投資しました額は、お手元の資料の1ページの3にございます、平成19年度末時点で、金額で申しまして43億円でございます。

委員の御質問の効果につきましては、現時点で金額での効果というのはありませんで、現在の例えば緩傾斜護岸が維持されているというの

が効果ではないかなと思っております。

○外山委員 トータル43億円というのは県の事業でしょう。

○岩切河川課長 県の事業でございます。

○外山委員 国の事業も含めてトータルで。

○岩切河川課長 国の事業は、平成19年度に5,000万、20年度に7億入ったと。

○外山委員 390何キロの侵食対策。

○岩切河川課長 委員おっしゃるのは、県内全部の侵食対策の事業費でございますか。申しわけありませんが、現時点で数字を持っておりませんので、また、後ほど、調べまして報告ということよろしいでしょうか。

○外山委員 それでいいです。

例えば行政投資をする。このヘッドランド1つにしても、G8が開かれました、今から50年、CO₂削減50%云々、基準年が2000何年というふうに決まりましたね。今から50年後は海面が上昇をする、これは直近の専門機関でどのくらい海面が上昇するというふうに推計されているか御存じでしょうか。

○岩切河川課長 申しわけありません。今、数字を覚えておりません。

○外山委員 4～5メートルだったと思うんですが、上昇する。もっと低いかわかりませんが、でも上昇することには間違いのない。ヘッドランドも、過去いろんなところでやっている。これは20年後でしょう。50年後は、例えば2メートル、3メートル海面が上がったときに耐えられるかどうか。290何億。県の負担は幾らですか。

○岩切河川課長 通常の直轄事業で地元の負担はおおむね2割でございますので、290億の2割で58億円ぐらいになると思います。

○外山委員 完成したころに使えなくなるとい

うことも想定される。そして、養浜の維持管理費はどこになるんですか。

○岩切河川課長 施設が完成した後の維持管理につきましては、まず施設の維持管理費用、それから砂浜を維持するための養浜というのがございます。施設の維持管理については、現在、データはございませんけれども、養浜につきましては、現在のシミュレーションで、施設が完成した後も年間3万立米程度は捕捉できないということで、今のデータでは3万立米程度は追加の養浜が必要というふうになっております。

○十屋委員長 維持管理はどちらがされるのかという話です。

○岩切河川課長 当然、施設ができ上がった後の維持管理については、地元であります県のほうで行うということになります。

○外山委員 約60億の県の予算を投資して、その後でき上がったヘッドランドの維持管理は県だと。どのくらいを予定していますか。

○岩切河川課長 養浜につきましては、シミュレーションの結果、3万立米という数字があるものですから、おおむね立米当たり4,000円程度というふうに試算をいたしておりまして、3万立米で1億2,000万程度は砂浜を確保するために必要な金額というふうに今のところ算定しております。

○外山委員 莫大な行政投資ですね。離岸流が発生をする、1年に2～3人は死ぬことになるでしょう。こういったことは費用対効果というものはどうなんでしょう。ほかの県で、砂がつくというよりも、養浜化した砂を維持する、できるだけ出ていかないようにする、ちょっと出ていったらまた養浜、川から土砂を持ってきて埋め戻す、こういうことなんでしょう。これをいつまで続けるのかと。

○岩切河川課長 現在、計画されていますヘッドランドを仮定しまして、それができ上がった後のその維持につきましては、どうしても幾らかの砂は流出すると。我々地元が求めておりますのは、あの区域に砂浜を残すこととということでございます。ある幅を残すということに対して、今のところ、金額で申して1億2,000万の金をかけて7キロ区間に砂浜を保持するというのが、税金の使い道として高いか安いかという議論になるわけですけれども、それについては今後、維持についての検証がもう少し進みまして、いろいろ議論をいただくということになろうかと思えます。

○外山委員 最後にします。例えば、私のふるさと宮浦の浜も、恐らく40～50メートル縮んで、今、国道まで来ています。前は野球場が2面、3面とれていました。全くキャッチボールもできない。梅ヶ浜、富士海水浴場、ほとんど砂がなくなった。この砂がなくなった原因というのは何なのかと。それから一個一個リカバリーしていくという姿勢が私は基本に必要なのかなと。今、河川には1億立米の砂がたまっている。1億立米といたら想像が付きません。よく言うんですが、10トントラックで2,000万台。動かそうと思えば1兆円かかると。こういうふうにして山の土砂をとめておって、場当たりの予算の使われ方、これをいつまで続けるのかと。どうも私はわかりません。ですから、自然を破壊した者が自然を回復する、そのために何が今必要なのかということを考えていかれたほうがいいんじゃないのかと。以上です。

○十屋委員長 ほか、ありますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○十屋委員長 では、その他について何かありましたら、お願い申し上げます。

○水間委員 さっきの話を続きですが、全国で砂浜が消えたというのは何カ所ぐらいあるかという、その数字はわかりますか。

○岩切河川課長 現時点、持っていませんので、また、後ほど調べていきたいと思えます。

○十屋委員長 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2分休憩

午前11時5分再開

○十屋委員長 委員会を再開いたします。

25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しております。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25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19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、このとおりに行うことで御異議ございませんでしょうか。

○坂元委員 「道路の中期計画を5年とし、今まで10年の中期計画……」、社民党さんなんか、この文言は入れているんですか。

○十屋委員長 暫時休憩いたします。

午前11時6分休憩

午前11時14分再開

○十屋委員長 委員会を再開いたします。

期成同盟会総会の委員長報告については、正副委員長に御一任いただけますでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○十屋委員長 それでは、そのようにさせていただきますというふうに思います。

次に、県外調査についてですが、お手元にお配りしております日程案のとおり、8月27日（水曜日）から8月29日（金曜日）で実施しますので、よろしくお願いいたしますと思います。

暫時休憩いたします。

午前11時14分休憩

午前11時23分再開

○十屋委員長 委員会を再開いたします。

そのほか、何かございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○十屋委員長 何もないようですので、以上で本日の委員会を終了いたします。

午前11時23分閉会