

第17編

県議会の動き(質疑・質問)

議会は地方公共団体の意思を決定する機能及び執行機関を監視する機能を担うものとして、同じく住民から直接選挙された長と相互にけん制し合うことにより、地方自治の適正な運営を期することとされている。

中でも、議会における質問は、執行部の政策や施策のあり方について、執行部の所信を問いただすとともに、政策提案を行うなど、意思決定をする上で特に重要な事項となっている。

議会において、これまで行われてきた質問と回答には、その時代を取り巻く社会情勢が色濃く反映されており、その変遷を追うことで、それぞれの時代において、県土整備行政が担ってきた役割が鮮明になってくる。

平成8年度2月議会～平成24年度2月議会については、主に広報誌「県議会とちぎ」での記載をもとに、平成24年度6月議会～平成27年度2月議会については県議会議事録（代表質問等）をもとに、代表的な土木分野の質疑・質問及び答弁の概要をとりまとめた。

第1章 平成9年度から平成18年度まで

第244回定例会 H9年2月

◇社会資本整備

県債に依存する財政の体質を改めるべきと思うがどうか。そのためにも不要不急の公共投資については、厳しく見直すべきと思うがどうか。

◆部長 県債については、償還財源のある有利な地方債を活用するとともに、事業効果が後世に及ぶ事業について選択的導入に努めており、県民負担の世代間の調整を図っていくことは、財政運営上必要なことと考えている。

公共投資については、道路、公園、社会福祉施設など、県民に身近な社会資本の整備について、県民からの強い要望を踏まえて実施しており、次の時代に備えて、可能な限り重点的総合的に進めていくことも重要と考えている。

◇北関東自動車道

昨年12月に国土開発幹線自動車道建設審議会が開催され、北関東自動車道の全線が整備計画区間に昇格した。そこで、全線開通に向けて、その整備を促進すべきと考えるが、今後の取組について聞きたい。

◆部長 新たに整備計画区間となった区間の事業化に向けては、建設大臣の施行命令が日本道路公団に対して発令されることが求められている。

そこで、茨城県、群馬県、沿線市町村と連携を密にし、施行命令が一日も早く発令されることを国等に積極的に働きかけていく。

第245回定例会 H9年6月

◇橋梁の震災点検

災害によって特に橋梁が通行不能になると、地域が孤立するなど生活基盤を支えられなくなる。そこで、県は、今後どのように橋梁の震災対策に取り組んでいくのか。

◆部長 おおむね5年ごとに震災点検を定期的に行い、この結果に基づき、緊急性の高いところから落橋防止装置等の補強対策を実施するなど、計画的な震災対策を進めている。

一昨年の阪神淡路大震災後には、緊急点検を実施し、大震災で大きな被害を受けたものと同じタイプの橋梁はすぐに補強工事を実施した。

今後は平成8年度の定期震災点検の結果に基づき、震災対策を実施し、安全性・信頼性の確保に努めていく。

第246回定例会 H9年9月

◇シルバーハウジング

高齢化が進む中、これからの住宅は、高齢者に配慮することが必要だが、本県におけるシルバーハウジングの整備推進について聞きたい。

- ◆部長 シルバーハウジングは、高齢者の安全性や利便性に配慮した住まいの構造・設備を持ち、生活援助員による生活相談など福祉サービスの提供を受けられるものである。

現在、県と鹿沼市共同で整備した日吉団地ほか市営2団地で入居が開始されている。

今後とも市町村と連携しながら積極的に整備を進めていきたい。

◇新交通システム

JR宇都宮駅東口から鬼怒川左岸台地を結ぶ区間における新交通システムの実現に向け、県が検討を進めている整備の基本的方向について聞きたい。

- ◆知事 21世紀における地球環境問題への対応などを考えると、この区間は、自動車と分離された軌道系の交通システムを整備する必要があると考えている。

現在は、新交通システム検討委員会において、導入する具体的機種などを想定しながら、実現性が高く、事業採算性が確保されるような手法について検討しており、その実現に向けて、地元市民の盛り上がりや要望を背景に、さらに積極的に取り組んでいく。

◇電線類の地中化

安全で快適な通行区間の確保等の観点から、電線類の地中化をさらに推進すべきと考えるが、本県における現状と今後の整備方針はどうか。

- ◆部長 安全かつ円滑な交通の確保と良好な都市景観の形成を図るため、整備計画を定め、これまで、県内で約33kmが完了している。今後も引き続き関係機関の協力を得ながら、電線類地中化5ヵ年計画に基づき計画的に整備を進めていく。

第247回定例会 H9年12月

◇再生資材の利用拡大

再生資材について安心して使用するための基準がないと、その利用拡大にはつながらない。

一日も早い品質基準づくりが必要と考えるがどうか。

- ◆部長 県では、環境保全の観点から建設工事で発生するコンクリート塊等の再生利用を進めてきており、この度、このコンクリート塊等を路盤材料として再利用できるよう「再生材の利用基準」を改定し、その適用範囲の拡大を図ったところである。

また、民間で開発されている多種多様なリサイクル製品に係る耐久性等の実態調査結果を踏まえ、公共事業に必要な機能等を確保するための品質基準の策定について検討していく。

第248回定例会 H10年2月

◇北関東自動車道

県は、北関東自動車道の沿線開発構想の推進に向け、今後どのように取り組もうとしているのか聞きたい。

- ◆知事 北関東自動車道については、その整備効果を地域の発展や県土づくりに生かすためインターチェンジ周辺開発に取り組んできた。

この度の施行命令を契機として、関係市町と一体となって開発規模や開発手法などの検討を行い、本県がさらに躍進し、来るべき北関東の時代を確かなものとするため、沿線開発の事業化に向けて、積極的に取り組んでいきたい。

◇建設副産物

建設現場から発生する建設副産物の排出量が年々増加しており、そのリサイクルを強力的に推進していくべきと考えるがどうか。

- ◆部長 県では、建設副産物問題に適切に対応するため、このたび、公共事業の計画・設計から施工までの各段階における副産物の減量、再利用、適正処理を行うための基本施策を盛り込んだ「建設副産物対策に関する行動計画」を策定した。

今後、この行動計画に盛り込まれた諸施策を着実に実施し、「資源循環型社会」の実現に努めていく。

◇公共事業

県民生活や企業活動を下支えするインフラ整備である公共事業について、県は、今後どのように取り組んでいくのか。

- ◆知事 本県の社会資本の整備状況は、大都市部に比べまだ不十分であり、今後とも引き続き積極的に整備を推進する必要がある。

また、公共投資は、減税等に比べ生産誘発効果が高いことから、県が行い得る景気対策の中では最も有効な方策であると確信している。

このため、来年度の公共事業の執行に当たっては、限られた事業費で最大限の効果を得るため、効率的で経済効果の高い公共事業の実施に努力していく。

◇県北部の広域道路構想

首都機能の誘致などを視野に入れたとき、東北地方等との連携を強化することが不可欠であるが、県北部地域の広域道路構想について、県は、どのように考えているのか。

- ◆部長 現在、東北自動車道の鹿沼～宇都宮インター間を6車線にする整備が進められているが、那須野が原に代表される広大な地域の発展可能性を考えると、東北自動車道の宇都宮インター以北の6車線化や、国道4号の整備促進について、今後とも国等関係機関に対し強く働きかけていきたい。

第 249 回定例会 H10 年 6 月

◇野岩鉄道

野岩鉄道の累積赤字は5億円を超えており、国鉄清算事業団からの無償借受施設の譲渡を受け入れると、新たな固定資産税等の負担によって経営が圧迫されるが、県はどのような対策を講じるのか。

- ◆知事 平成12年度以降は鉄道施設の貸付、譲渡が有償となることから、野岩鉄道存続のためには、施設の無償譲渡を受諾せざるを得ない。この

ため、福島県や関係市町村、会社と抜本的な経営安定方策を検討しているが、会社の自助努力のみで経営健全化を図ることは困難である。

このため、当面の措置として福島県や関係市町村と連携して財政的支援について検討する必要があると考える。

◇建設残土処理

建設工事等に伴って発生する、いわゆる建設残土の処理に関し、その具体的な規制方法について聞きたい。

- ◆部長 残土処理の規制については、法的拘束力のある条例化による処理が必要と考えている。具体的には、埋め立て等に関する安全基準や構造基準を設け、一定規模以上の埋め立て等については知事の許可制とするとともに、それ以下の小規模なものについては、今後、市町村との調整を図り、適切な対策を検討していく。県としては、今年度内の条例化を目指していきたい。

◇土木行政

交通量の増大から、宇都宮インターチェンジ以北の6車線化も必要と考えるがどうか。

また、観光シーズンにおける那須地区の渋滞対策などから、黒磯インターチェンジの設置が必要と考えるがどうか。

- ◆部長 宇都宮インター以北の6車線化については、早期に事業化が図られるよう、国等の関係機関に対し、積極的に働きかけていく。インターの設置については、現在、国において、既存のパーキングエリア等の休憩施設を活用した「簡易インター方式」の検討がされている。今後、国の動向を踏まえ、設置の可能性について調査研究を進めていく。

第 250 回定例会 H10 年 9 月

◇優良田園住宅

優良な田園住宅の建設は、県民の住生活の向上や低迷する住宅建設の浮揚に資すると思われるが、

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

県は建設促進に向けてどのように取り組んでいくのか。

- ◆部長 本年7月に「優良田園住宅の建設の促進に関する法律」が施行され、市町村の策定する基本方針に基づいて建設される田園住宅に対して、住宅金融公庫の融資や税制等により政策的に支援をしていくこととなった。

なお、5月の都市計画法の改正により、市街化調整区域においても優良田園住宅の建設が可能となったが、適用に当たっては土地利用に関する十分な事前調整が必要であり、市町村に対し適切な指導をしていく。

◇河川行政

昨年河川法が改正され、「河川環境の整備と保全」という新たな視点が加わり、さらには、河川の具体的な整備を進める際の住民等の参加の手続きが導入されたが、これに対し、県は今後どう対応していくのか。

- ◆部長 県は、これまでも「多自然型川づくり」を推進してきたが、洪水対策等にも有効な「樹林帯」の活用を含め、良好な河川環境の保全に配慮しながら、その整備に努めていきたい。

また河川整備計画の策定の際には、学識経験者や関係市町村、地域住民の代表等による「流域委員会」を設置し、地域の意見や特性を反映した河川整備の推進を図っていく。

第251回定例会 H10年12月

◇景観行政の推進

美しい景観を守り育て、創造していくため、県のこれまでの取組と今後の進め方について聞きたい。

- ◆知事 県は、これまで「とちぎふるさと街道景観条例」等を制定し、美しい景観の保全について、各種施策を積極的に推進してきた。

しかしながら、今日では、自然景観や歴史文化の保全等に、より大きな関心が寄せられているので、景観の保全や創造を積極的かつ重点的に推し

進めるための新たな景観条例の制定等について、検討を始めたいと考えている。

◇高齢者向け住宅

高齢化が急速に進む中、高齢者向けの県営住宅の整備が重要であると思われるが、県はどのように取り組んでいるのか。

- ◆部長 県営住宅においては、新設住宅について、段差解消や手すり設置等のバリアフリー化を進めているほか、生活援助員による生活相談など福祉サービスの提供を推進している。

また、既設住宅についても改修工事を実施している。

なお、今年度、民間賃貸住宅を活用した「高齢者向け優良賃貸住宅制度」が創設され、公営住宅の役割を補完するものとして有効であると考えられるため、その活用について検討していく。

第252回定例会 H11年3月

◇真岡鐵道の利用促進

真岡鐵道の利用促進について考えると、小山駅へ乗り入れることが必要と思うが、県はこれについてどう考えるか。

- ◆部長 下館駅からJR水戸線に乗り入れるためには、車両が軽量であり信号通信機能への対応に問題があり、車両の全面的な更新には、多額の費用を要するほか、JRとのダイヤ調整等解決すべき課題が多い。

しかし、これを実現すれば、利用者の利便性の向上に大きく寄与するので、今後、会社及び関係市町、さらにはJRとともに協議・検討をしていきたい。

第254回定例会 H11年6月

◇河川の有効利用

河川改修が進んだ今日、貴重な自然資源である川原を有効活用すべきだが、県の考えを聞きたい。

- ◆部長 河川整備が済んだ区間については、河川公園や緑地など幅広い利用を促進しており、市街地

に隣接した河川敷などは、各種の公園施設として利用され、市民の憩いの場となっている。

河川空間の利用については、「ふるさとの川事業」や「河川環境整備事業」等により、周囲の景観や利用状況に応じて、河川の持つ貴重な自然を生かしながら整備を進めている。

また、有効利用のためには、地域と一体となった整備が必要であるので、地元市町村との連携を図りながら推進していく。

◇湯西川ダム建設事業

湯西川ダム建設工事は、昭和 60 年の事業着手以来すでに 13 年を経過しているが、地元対応を含めたダム建設事業の現状と今後の見通しについて聞きたい。

- ◆部長 昨年 12 月に、水没者をはじめ、関係地権者との損失補償基準が妥結されたことから、平成 23 年度のダム完成を目指し事業を進めている。現在は、国道 121 号バイパス工事や県道の付替工事に着手したところである。

また、県は、水没者の生活再建と水源地域の振興のため、平成 10 年 1 月に総事業費約 257 億円の水源地域整備計画の決定を受け、平成 10 年度から一部の事業に着手した。

第 255 回定例会 H11 年 9 月

◇中心市街地活性化

昨年 7 月、全国地方都市再生の主役として登場した中心市街地活性化法だが、市街地の商店街を活性化するためには、この法律を有効に活用することが必要と考えるが、この課題に対する県の基本姿勢を聞きたい。

- ◆部長 中心市街地の再生には、都市の再構築が必要であり、同法に基づき市町村が策定する基本計画には、街路、駐車場、公園などの基盤整備と魅力ある商店街・商業集積地づくりの施策を盛り込み、地域住民と一体となって推進する仕組みを構築することが重要と考える。

県庁内連絡会議や中心市街地活性化推進協議会を活用し、地域と連携した夢のある計画となるよう、指導・助言していく。

第 256 回定例会 H11 年 12 月

◇新交通システム

宇都宮の中心市街地の活性化のためには、新交通システムの一日も早い整備が望まれるが、今後どのように取り組むのか。

- ◆知事 特に激しい交通渋滞が生じている JR 宇都宮駅東口から鬼怒川左岸台地の区間については、軌道系の交通システムを導入することが是非とも必要であり、県では市や関係機関とともに宇都宮にふさわしい交通システムの導入可能性について研究を行っている。今後は、より具体的な方針を策定し、新交通システムの早期導入に向け努力していく。

◇土木行政

中心市街地の活性化、都市再生のためには、JR 宇都宮駅をはさむ東西交通の円滑化が必要であり、今泉立体及び築瀬立体の 4 車線化を早急に実施すべきと思うがどうか。

- ◆部長 中心市街地の交通混雑の緩和や東西市街地の一体化のため両立体の 4 車線化は早期に解決すべき課題である。

今泉立体については、今年度から用地取得に着手した。

築瀬立体については、現地測量立ち入りのための説明会で、大方の理解が得られたので、今後現地測量を行い、拡幅に関する諸課題について総合的に検討し、整備計画を策定していく。

第 257 回定例会 H12 年 3 月

◇生活バス路線の整備

国の規制緩和の影響で、民間バス会社の不採算路線からの撤退が懸念されるが、高齢者などの交通弱者の生活を守る観点から、生活バス路線の維持、形成に力を入れるべきと考えるがどうか。

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

◆部長 これまで生活バス路線維持のため、民間バス会社の路線には国が、市町村の路線には県が補助を行ってきた。

予定される道路交通法の改正で、参入、撤退が自由となれば、不採算路線からの民間バス会社の撤退が増加することが予想されるため、今後の国の動向を踏まえ、市町村、民間バス会社との密接な連携を図り、必要な生活バス路線確保のための検討を行い、地域の足の確保に努める。

◇水資源の確保

建設計画から35年が経過した思川開発事業について、水没地及び取水地に対する県の取組について聞きたい。

◆知事 平成10年に南摩ダムが水源地域対策特別法の指定になったことから、地元等と協議を行い水源地域整備計画案を作成している。

また、平成12年度からは、水没予定者に対する移転代替地取得のための利子補給等を実施できるよう進めており、水特法による地域整備と併せ、生活支援対策を進めていく。

今般、取水地域に対しても水特法に準じた措置が講じられたこと、さらには、基金事業の活用が可能となったことから、住民の理解が得られるよう努力していく。

◇日光の振興

日光田母沢御用邸記念公園の整備状況と二社一寺との歩行ネットワークの整備見通しについて聞きたい。

◆部長 本邸については、その骨格部の修復を完了し、現在、当時使われていた建具などの内装修復や庭園の復元、駐車場の整備等を進めているところであり、本年8月末には開園できる見込みである。

さらに、世界遺産に登録された二社一寺との回遊性を持たせることによって、観光資源としての価値も一層高まることから、日光市とも協力して、周辺道路の歩行空間整備についても積極的に取り組んでいく。

第258回定例会 H12年6月

◇全国都市緑化フェア

開幕が間近となり、フェア開催の機運が盛り上がってきているが、見どころと、このフェアにかける思いを聞きたい。

◆知事 会場には、県内の全市町村による「ふるさと花壇」や、学校、企業、団体等の協力による多数の花壇や庭園が造られる。

また、イベントとしては、全市町村による郷土芸能やコンサートなどに加え、期間中を通してガーデニングスクールや子どもたちを対象にしたネイチャースクール等の体験型講座などを用意する。今回のフェアを契機に、都市緑化の機運がさらに高まり、花と緑にあふれる街づくりが一層活発になることを願っている。

◇県営住宅

県営住宅の入居希望者が、地元の市町村においても募集状況情報を得られ、申し込みを行えるようにするなど、利便性を考慮した受付業務を検討する必要があると考えるがどうか。

◆部長 景気低迷の影響などから、県営住宅への県民の関心が高まってきている。

平成13年度を目途に、身近な市町村の窓口でも、県営や市町村営など公共賃貸住宅の情報を得られる体制を整備する。

今後とも、受付業務をはじめ、住宅相談窓口の充実など、県民サービスの向上に努めていく。

第259回定例会 H12年9月

◇公共事業

厳しい財政運営が続く中、県では、21世紀の公共事業についてどのように考えているのか。

◆部長 とちぎ21世紀プランでは、「とちぎ政策マネジメントシステム」を導入し、事業の具体的な目標や成果の検証結果等を広く公表するとともに、県民からの意見を施策に反映していくこととしている。

今後とも、公共事業の効率性や透明性を高めることに不断の努力を払い、真に豊かで快適な社会の

構築に向けて、計画的に社会資本整備を推進していく。

◇県道宇都宮鹿沼線

県道宇都宮鹿沼線は、主要交差点で慢性的な渋滞が発生しており、4車線化が必要であると思うが、これまでの整備状況と今後の見通しを聞きたい。

- ◆部長 特に渋滞の激しい宮環交差点から鹿沼側の区間は、昨年度、国庫補助事業を導入し、4車線化に向け、用地取得に着手した。今後とも、地元関係者の協力を得ながら、用地の取得を進め、できるだけ早期に工事に着手できるよう努めていく。また、残る区間についても、事業化に向け、必要な調査を進め、積極的に取り組んでいく。

第 260 回定例会 H12 年 12 月

◇思川開発

本事業の中止、変更により南摩ダム地域の水没予定者等の生活再建支援に影響があらはなれないと思う。県は、水没等による個人移転者が円滑な移転を進めるために金融機関から借り入れた資金に対し、利子補給することを制度化しており、制度が遅れずに運用されることを求めるが、知事はどうのような対応を考えているのか。

また、現地は、水源地域対策特別措置法による地域整備計画の策定が進められており、各種制度や事業を円滑に進めるべきと考えるがどうか。

- ◆知事 先般の知事選において、本事業は県民にとって必要か否かの観点から、事業の全面見直しを公約に掲げ、県民の信任を受けたところである。従って、今後、庁内に検討委員会を設置し、小山市などの水需要について早急に確認するなど、事業見直しの検討を行っていく。水没予定者については、これまでの経過を踏まえ、人道的見地から水没予定者の方々に不利益とならないよう、十分留意していきたい。

また、現在進められている利子補給事業については、水没予定者への影響を考慮し継続して実施する。

なお、水特法による地域整備事業については、事業見直しの結論を待って、適切な対応をする。

◇東大芦川ダム

本事業の推進のために、長年不安定な生活を余儀なくされてきた地権者の生活再建に、県はどのように関わるのか。

また、平成5年に、県と鹿沼市で締結した基本協定に基づく、鹿沼市の水道水源の確保に、どのように対処していくのか。

さらに、県は、事業を広く正確に説明し、地域住民の不安を解消する必要があると思うがどうか。

- ◆知事 地権者の生活再建については、ダム事業の見直しに伴い移転補償等を中断した場合、地権者の今後の生活設計に大きな支障を生じることとなるので、人道的な見地から、生活再建が完了できるよう移転補償等を引き続き進めていく。鹿沼市の水道水源の確保については、鹿沼市が地下水調査に着手する方針を明らかにしたことや、東大芦川沿川の住民から、ダム建設について十分な理解を得られていない状況にあることから、3月末を目途に事業の見直しをすることとした。県としては、鹿沼市の意向や東大芦川ダム建設事業検討会（仮称）における学識経験者の意見等を総合的に判断して対応方針を決定していく。本事業に対する説明責任については、自然破壊や事業コストなどについても検討会の中で検討した上で、十分に果たしていかなければならないと考えている。

◇新交通システム

宇都宮都市圏の交通渋滞の緩和策として、また、21世紀における本県の新たな発展基盤として、JR宇都宮駅から鬼怒川左岸地域までの区間に新交通システムを整備する必要があると考えるが、県は、システム導入の早期実現に向け、今後どのように取り組んでいくのか。

第 17 編 県議会の動き（質疑・質問）

◆知事 急速に進展する高齢社会への対応や地球温暖化の環境問題などを考えると、21 世紀には、エネルギー効率がよく人や環境にやさしい交通体系を構築することが必要である。宇都宮テクノポリスセンター地区整備事業が進行する鬼怒川左岸地域は、すでに工業団地や住宅団地が集積しているが、今後、新たな都市形成を図るためには、宇都宮の既成市街地までの強力な交通軸を確立することが不可欠である。

県では、これまでも様々な調査を進めてきたが、今年度は、それらの成果を踏まえ、導入ルートや導入方式、パーク・アンド・ライド等の関連施策など、導入に係る基本方針を策定する。今後は、この基本方針に基づいて国庫補助を導入し、更に詳細な調査を行って、新交通システムの事業化の可能性を見極めた上、然るべき時期に決断をしたい。

第 261 回定例会 H13 年 3 月

◇ダム治水対策

東大芦川ダム、南摩ダムの建設の可否について、利水の問題ばかりでなく、本来の目的のひとつである治水について、十分議論を尽くすべきと考えるが、知事の考えを聞きたい。

◆知事 災害を未然に防止する治水事業は、長期的視野で着実に推進すべきものと考えている。

その方策は、通常の河川改修、ダムの建設、遊水地の設置などがあるが、経済性や環境に与える影響なども考慮して、最適な方策を決定すべきと考える。

大芦川等の治水対策については、「東大芦川ダム建設事業検討会」の議論の内容も参考にして、「思川開発事業等検討委員会」で更に検討を重ね、最善の選択ができるよう努めていく。

◇道路整備

次期総合計画における本県道路整備の基本方針である県土 60 分構想の実現に向け、どのように取り組むのか。

◆知事 本構想は、県庁まで 60 分以内に来ることができる県民の割合を、現在の 70%から、平成 17 年度には 83%に増加させることを目標とするもので、北関東自動車道の早期整備や、東北自動車道（仮称）黒磯 IC の設置、国道 119 号宇都宮北道路など、地域高規格道路の整備により、高速道路から生活道路に至る有機的な道路網の構築を体系的、効率的に推進していく。

◇とちぎわんぱく公園

緑化フェアを開催した壬生会場は、「とちぎわんぱく公園」としてこの春再オープンするが、21 世紀を担う子どもたちへの贈りものとして、遊具等の施設に加えソフト面を充実すべきと考えるがどうか。

◆知事 「とちぎわんぱく公園」の整備に当たっては、緑化フェアの趣旨を受け継ぎ、花やみどりがあふれる公園として、また、冒険や感動のできる参加・体験型の公園として整備した。

また、関係団体の協力を得て、竹とんぼづくりなどの手作り工房の開催や、なかよし農園でのさつまいもづくりなど、各種ソフト事業も充実させていく。

さらに、都市緑化の普及啓発を図る各種行事も積極的に展開していく。

第 262 回定例会 H13 年 6 月

◇思川開発事業

知事は、思川開発事業へ規模縮小での参画を決断したが、関係者の生活再建に対する支援を今後どのように行っていくのか。また、地域整備計画を早期に策定すべきと考えるがどうか。

◆知事 移転者の生活再建は、重要な課題と認識しており、移転先において安心して生活できるよう、また、計画中の集団移転地整備や生活再建対策を早急に進めるよう、水資源開発公団に要請していく。

現在、県は、生活相談員の設置や個人移転者の先行取得資金借入に対し利子補給事業等を実施しており、今後は、関係者の要望や意向を十分聞いて

水源地域整備計画の早期策定と事業の実施に向けて努力していく。

◇東大芦川ダム建設事業

東大芦川ダム建設事業の最終判断を保留したのはなぜか。また、今後の事業の進め方や、ダムそのものに対する知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 鹿沼市の意向と市民のダムに対する問題意識が高まる中で、判断は時期尚早と考えた。また、ダム建設事業検討会で継続修正見直し案が大勢を占めたこと等を考慮して、さらに議論を深める必要があると判断したことが保留の理由である。今後は、協議会でおおむね2年程度をかけて、総合的に検討していく。
また、ダムそのものは急峻な地形を有する国土において、治水や利水の面から、万能ではないが、有効な手段の一つであると考えている。

第 263 回定例会 H13 年 9 月

◇道路特定財源のあり方

国は、道路特定財源の一般財源化を図る準備を進めているが、地方の道路整備状況は不十分であり、今後とも道路整備の必要性は高い。県は、国の方針に対して確固たる姿勢を示すべきと思うがどうか。

- ◆知事 県民から道路の整備に対し、多くの要望が寄せられているが、この要望に応えるには、財源の確保が最大の課題である。
県は、道路特定財源に加え一般財源も投入して道路整備を進めているが、引き続き計画的に道路整備を推進していくため、道路特定財源の用途拡大等について慎重に対処するよう、あらゆる機会を通じて国に働きかけていく。

◇土木行政

県は、宇都宮市の鬼怒川左岸地域と市中心部を結ぶ幹線道路の交通渋滞を解消するため、補正予算案に道路調査費を計上したところであり、早期の道路完成を期待するが、今後この事業にどのように取り組んでいくのか。

- ◆知事 この地域の交通渋滞を抜本的に解消し、今後更に増加する交通にも的確に対応するためには、現在検討中の新交通システムとの機能分担を図りながら、新たな道路の整備が急務である。
この事業は、鬼怒川に架かる長大な橋梁を含む大規模な事業になり、多額の整備費を要することから、早期完成に向けて、有料道路事業の導入の可能性についても、調査していきたい。

第 264 回定例会 H13 年 12 月

◇土木行政

国土交通省は、電子入札や電子納品など公共事業の IT 化「CALC/EC」を推進しているが、県は、土木行政の IT 化にどのように取り組むのか。

- ◆部長 CALC/EC は、公共事業の調査計画、設計、入札、施工及び維持管理のすべての段階での情報を電子化し、インターネットを利用して事業の効率化や透明性の向上を目指すものであり、国が策定した CALC/EC 地方展開アクションプログラムにより、県は平成 19 年度までに完了するよう目標が示されている。

このため、県では庁内に栃木県 CALC/EC 推進委員会を設置し、電子納品や電子入札などの取組に係る基本方針を、現在取りまとめている。

第 265 回定例会 H14 年 2 月・3 月

◇公平な入札・契約

本県でも公共事業を巡る業者との癒着が発覚したが、不正行為の防止を図るためには、予定価格の事前公表が最も有効であり、早急に実施すべきと思うがどうか。

- ◆部長 予定価格の事前公表については、建設業者の見積努力を損なわせること、さらには談合が容易に行われる可能性があること等の問題があるため、国においてはこれを行わないこととしている。
県では、現在、予定価格の事後公表を行うことにより、入札制度の透明性の向上に努めているが、予定価格の漏洩を避ける観点からは、事前公表も

第 17 編 県議会の動き（質疑・質問）

その一つの方策であり、事前公表を行う上での課題も考えながら検討を進めたい。

◇バリアフリー化の推進

県は、栃木県ひとにやさしいまちづくり条例の趣旨を踏まえ、バリアフリー化をどのように進めようとしているのか。

- ◆部長 道路や公園、公共建築物等の公共施設は、既存施設についても、計画的、実効的にバリアフリー化を推進している。

中でも、道路のバリアフリー化については、駅、総合病院、福祉施設等の周辺区域を重点的地区として選定し、整備を進めている。また、民間建築物についても、公共性の高い病院や店舗などを対象に、出入口の段差解消等に対する支援をしている。

さらに、個人住宅についても、平成 14 年度から融資制度を創設し、トイレや階段等のバリアフリー化を促進していく。

◇みかも山公園

みかも山公園の整備状況と、今後の利用促進策についてどのように考えているのか。

- ◆部長 みかも山公園は、県南地域を対象とした広域レクリエーション活動の拠点として整備を進め、昭和 62 年の事業着手以来、全体の 70% に当たる約 120 ヘクタールが開園し、年間約 40 万人が訪れ多くの利用者に親しまれており、平成 15 年春には本公園の全面開園を予定している。利用促進策としては、イベントを充実するとともに、季節の花々の開花情報などについて随時、情報提供を行い、佐野市など周辺市町との連携を図りながら、利用者の視点に立った柔軟な運営に努めていく。

第 266 回定例会 H14 年 6 月

◇改正都市計画法に基づく県条例の制定

改正都市計画法に基づいて市街化調整区域の立地基準に関する条例の制定が検討されているが、従来の都市計画法の枠を越えた画期的なもの期待

している。そこで、条例制定の基本的方針を聞きたい。

- ◆部長 改正法は、区域や用途を限定して市街化調整区域の開発を認めるものである。そこで、調和のとれた活力ある地域づくりを目指して、周辺環境や市街化区域への影響に配慮し、地域の実情や県民の意向を十分反映した条例の制定に向け、検討を進めている。

今年度は、市町村との協議・調整やパブリックコメントを実施しながら、区域や用途の具体的検討に着手していく。

第 267 回定例会 H14 年 9 月

◇台風 6 号関係の災害復旧事業

台風 6 号による記録的な集中豪雨により、県内各地で甚大な被害を受けた。県民の生命財産を守る立場から、道路や河川の一日も早い復旧が望まれるが、復旧に向けた県の取組を聞きたい。

- ◆部長 県内公共土木施設の被害は、河川 523 箇所、道路・橋梁 115 箇所、合計 638 箇所にのぼっている。

このうち、65 箇所の被災箇所については、緊急に対策を講じる必要があったことから、速やかに応急工事等に着手し、すでに大部分が完了している。

今後は、国の現地査定が終了した後、速やかに工事に着手し、安全な県民生活を確保するため、早期復旧に万全を期したい。

◇CALS/EC の推進

公共事業における電子入札や電子納品について、栃木県 CALS/EC 整備基本計画における位置付けと、その推進状況を聞きたい。さらに、建設業界の IT 化を、どう図っていくのか。

- ◆部長 計画では、電子入札や電子納品の導入と建設業界への普及啓発を最も重要な取組とした。

電子入札は、平成 16 年度の一部運用開始を目指している。

電子納品は、平成 13 年度から開始し、平成 19 年度の完全実施を目標としている。一方、CALS/EC

の推進には、受注者、発注者双方の IT 能力の向上が肝要であるため、今年度から 3 年間で普及啓発の重点期間として活動していく。

第 268 回定例会 H14 年 12 月

◇土地利用規制の見直し

市街化調整区域などにおける土地利用規制の見直しについて、どのように具体化しようとしているのか。

- ◆知事 早期に立地基準を緩和できるものとしては、農産物直売所・調剤薬局の設置、工場等の敷地拡張、収用移転先地があげられる。これらについては、新たな基準を定め、平成 15 年 4 月から運用を開始したい。

一定の期間を要する課題としては、改正都市計画法に基づく条例の制定である。この条例は、市街化調整区域の一定の区域において、一般住宅等の立地を可能とする内容であり、今後、パブリックコメントや市町村との調整等を進め、平成 15 年度中に議会で審議いただきたい。

◇公共事業への取組

公共事業を進めるに当たっては、必要性や効果を明らかにするとともに、入札契約など手続の透明性を確保した事業推進が必要と考えるが、今後、どう取り組んでいくのか。

- ◆知事 公共事業の推進に当たっては、広く県民の意見を聞き、事業の必要性について検証しながら整備していくとともに、入札契約に関して、なお一層の透明性の確保に努めている。また、厳正で客観的な検証を行うため、「大規模公共事業事前評価制度」を導入するとともに、長期化した事業は、再評価を実施している。

さらに、入札・契約手続の透明性を確保する方策として、予定価格の事前公表を実施する。

第 270 回定例会 H15 年 2 月

◇東大芦川ダム事業

流域検討協議会の報告書は、推進と中止の両論併記になるとも伝えられ、知事の判断にゆだねられ

ることとなれば、結論の先送りとの批判を逃れない。

こうした状況を知事はどう受け止め、また、いつ頃を目途に決着を図ろうとしているのか。

- ◆知事 14 年度内を目途に取りまとめを依頼しているが、いろいろな意見があり、まとめには少し時間がかかるのではないかと感じている。今後は、この協議会からの意見や鹿沼市の意向を十分に勘案しながら、長期的視点に立った大芦川流域のあり方について対応策をまとめ、さらには公共事業再評価委員会の審議も経た上で、今年の秋頃までには、最終判断をしていきたい。

◇橋梁・トンネルの防災対策と応急体制の確保

災害時における橋梁やトンネルの復旧には時間を要することから、地元建設業者が速やかに対応できる体制の整備が必要である。そこで、橋梁やトンネルの防災対策と地元建設業者を活用した応急体制の確保について聞きたい。

- ◆部長 橋梁については、平成 9 年度から、緊急性の高い橋梁の耐震工事を実施している。

トンネルについては、崩落防止対策が必要な箇所を計画的に更新していく。

地元建設業者との協力体制については、「災害時の応急対策業務の実施に関する基本合意書及び基本協定書」に基づき対応していく。

第 272 回定例会 H15 年 6 月

◇新交通システム

県央地域のまちづくりを考える上で、新交通システムを軸にして、まち全体に新しい付加価値や魅力付けをしていくことが必要である。そこで、新交通システム導入の取組について、知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 新交通システム導入基本計画策定調査報告では、宇都宮市の中心市街地活性化やまちづくりへの効果について検討され、新たな基幹公共交通の必要性が提案された。しかし、自動車利用から

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

公共交通機関への転換は容易ではなく、利用者の意識改革が必要である。

また、採算性については、一定の公的支援がなければ事業が成立しないとされているので、引き続き必要性と採算性のバランスを検討する。

◇東大芦川ダム建設問題

県ではダム建設が中止になった場合の検討を開始したと聞いたが、これは事実か。事実であれば、平成5年に県と鹿沼市で交わした東大芦川ダム建設工事基本協定書の内容に反すると考えるがどうか。

- ◆知事 今年5月に大芦川流域検討協議会からダム建設の継続と中止の両論を併記した答申が出された。

この答申を受けて、庁内に検討委員会を設け、今後の対応方針案の策定に向けて課題の整理をさせており、さらに、中止した場合の代替案についても検討を指示した。基本協定書については、今後、変更が必要になった場合には、鹿沼市と十分協議していく。

第273回定例会 H15年9月

◇新鬼怒川渡河道路

知事は、巨額の資金を投じて造る新鬼怒川渡河道路が交通渋滞の解消に効果があると断言しているが、その根拠は何か。また、この整備のために発行される県債が財政運営の足かせになるが、事業の投資効果についてどのように考えているのか。

- ◆知事 新鬼怒川渡河道路が整備されると、交通が分散することによって、交通量が現在の7割程度に減少し渋滞が大幅に改善されるとの解析結果を得ている。

しかし、完全な渋滞解消を図るにはもう一本の道路整備が必要である。また、この道路整備は便益が建設費や将来の管理費を含めた総経費の2.9倍となっており、非常に費用対効果の高い事業であると判断している。

◇東大芦川ダム建設事業

東大芦川ダム建設事業については、僅か5年で継続から中止という全く反対の方針案での諮問になったが、どのような状況の変化があって、そう判断したのか。また、仮に南摩ダムから取水することとした場合の鹿沼市への追加負担についての考えを聞きたい。

- ◆知事 地元における反対運動の顕在化、用地取得に相当の期間を要すること、クマタカの営巣による事業の遅れ、県の財政状況が厳しさを増したなどの状況の変化があり、原点に立ち返って検討した結果、代替案での対応が可能であると判断し、ダム事業を中止する決断をした。

水道水の単価については、鹿沼市に新たな負担が生じないように、市と協議していきたい。

◇開発規制の緩和

都市計画法が改正され、今議会に「都市計画法に基づく開発行為の許可の基準に関する条例」案が上程されたが、どのような点について配慮したのか。

また、本条例の成立後の実効性ある運用を図るために、どのように対処していくのか。

- ◆部長 区域指定の要件を、地域の実情に応じて柔軟な対応が出来る基準となるよう心がけ、具体的な区域指定は、県が示す区域指定要件に基づき、各市町村から申出を受けて行うこととした。また、条例施行後速やかに、関係市町村が区域指定の申出を行えるよう、条例運用の情報提供や相談に応じるなど、条例が地域活性化の手段として早期に活用されるよう努めていく。

第274回定例会 H15年12月

◇足利銀行関連

建設業などの業種は、年末に向けた資金繰りについて厳しい状況が予想される。県は、足利銀行の一時国有化を受け、どのような対策を考え、対応していくのか。

- ◆部長 建設業界への対応としては、資金の支援に加え、県発注工事受注業者の資金繰り面の対策を講じている。

請負代金の完成払いはもとより、前金払いや部分払いについて、迅速な対応をとるよう、庁内及び出先機関に周知徹底を図った。

また、栃木県建設業協会が工事代金の一時立替えを行う「栃木県建設業振興対策資金貸付金」については、15 億円の貸付枠が確保されており、適切な対応を図るよう要請した。

さらに、工事期間における中間的な資金供給をより円滑に行う方策についても、早期導入を図るべく検討を進めている。

第 275 回定例会 H16 年 3 月

◇土地利用の規制緩和

土地利用の規制を緩和し、県内産業の活性化を図る必要がある。県では、現在、市街化調整区域内の大規模商業施設の立地について検討していると聞いているが、どう対応する考えなのか。

- ◆知事 土地利用対策委員会での検討の結果、地域の活性化や雇用機会の創出という課題の解決策の一つとして、地元市町村が策定する計画との整合性や関係法令との調整が図られていることなど、一定の条件のもとで、市街化調整区域内における大規模商業施設の立地を認めていくこととしたところである。

なお、この方針は、本年 4 月から運用を開始したいと考えている。

◇東大芦川ダム事業

県議会には、東大芦川ダム建設中止には納得できないとの声もあり、見切り発車的にダム建設中止に伴う事業が進むことについては異論がある。

そこで、鹿沼市及び地元住民の十分な理解が得られるまでは、関係予算の計上を見合わせるか、執行を停止すべきと考えるが知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 ダム建設に代わる代替案について、現在、鹿沼市と鋭意協議を重ねている。代替案の事業を推進するに当たっては、地元鹿沼市民の理解を得ることが大変重要である。

したがって、今回計上した予算については、基本的に、鹿沼市や地元住民の理解が得られてから執行したいと考えている。

◇日光だいや川公園の整備

日光だいや川公園は、県内外の多くの観光客に利用されている。今後、さらにその活用を図るためには、中核的な施設が必要である。この点について、どう対応していくのか。

- ◆知事 同公園は、県西部の広域レクリエーション活動の拠点として整備を進めており、これまで、オートキャンプ場、「自然体験エリア」、「遊び広場エリア」等を整備してきた。現在は、特産品の販売等を行う「インフォメーションエリア」の整備を進めている。

16 年度は、「文化・創作体験エリア」を整備することとしており、ここには、本公園の中核となる体験学習施設を建設し、日光東照宮の模型の展示等を行う予定である。

第 276 回定例会 H16 年 6 月

◇新交通システムと鬼怒川架橋

知事は、新交通システム導入よりも、県と宇都宮市の鬼怒川への架橋が先決との認識だが、市の認識とは違う。県が整備する新鬼怒川渡河道路の効果と架橋に関する見解を聞きたい。

また、新交通システムの整備検討の早期再開に向けた宇都宮市の声をどのように考えているのか。

- ◆知事 新鬼怒川渡河道路の整備で、柳田大橋の交通量は現在の 7 割程度に減少するが、交通渋滞を完全に解消できないと思われる。

そのため、もう一本の架橋が必要であり、新交通システム導入より、県と市が 2 本の橋を同時に整備することが急務と考えている。

新交通システム整備に係る要望については、宇都宮市長から直接的には聞いていない。

◇わたらせ渓谷鉄道への支援

地域の努力により守られてきた「わたらせ渓谷鉄道」は、今後も大幅な欠損がでる見込みであるが、足尾町のこれ以上の負担は困難である。

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

そこで、県のさらなる支援が必要であるが、県は、どのように考えているのか。

- ◆部長 昨年7月に、栃木・群馬両県と沿線市町村で構成する「わたらせ渓谷鐵道再生等検討協議会」を立ち上げた。

現在、地域住民を対象に実施した全戸アンケート調査結果の分析、地域住民を交えた意見交換会の開催、鉄道利用者の実態調査等を実施している。今後、この協議会での結論を踏まえ、県としての対応を検討していく。

◇県都中心市街地のまちづくり

宇都宮市の中心市街地のまちづくりについて、知事は駐車場対策を前面に出し、駅東の市有地と民有地を等価交換し、大規模駐車場を整備すべきと述べている。大型駐車場は街に車を呼び込み、渋滞を招き、街の魅力を低下させる。駐車場だけで、まちづくりは図れない。

また、駅東の市有地は整備計画が進み、知事の考えは実現が困難であると考えているかどうか。

- ◆知事 郊外からのドライバーが安心できるような駐車場の整備は、まちづくりには不可欠である。大型駐車場に交流センター機能を付加し整備する等、様々な手法でまちづくりを図るべきと考えられる。駅東の市有地の活用は、まちづくりに民間資本を参入させる発想として、提案している。

第277回定例会 H16年9月

◇日光宇都宮道路

日光宇都宮道路の料金徴収期間満了後、県は、この道路をどのようにしていこうと考えているのか聞きたい。

- ◆知事 県では、沿線市などの関係者から意見を聞くなど検討してきたが、高速で安全かつ快適に走行できる現在の機能を維持しつつ、沿線地域や本県全体の振興・発展のために、今まで以上に利便性の高い道路にしていくことが重要である。そのためには、新たに2つのインターチェンジを設け、現行の半額以下に料金体系を見直すなど、

より利用しやすい形で、有料道路制度を活用していくことが有効と考える。

今後とも、沿線地域や道路利用者の意見を聞きながら、最も望ましい形で活用できるよう、国や道路公団に働きかけていく。

◇開発許可制度における規制緩和

行政による大きな公共投資の伸びが期待できず、民間部門の投資の促進による経済の活性化などが重要になってくるため、現行の開発許可制度の規制の見直しを行い、規制緩和を進めていく必要があると思うがどうか。

- ◆知事 土地利用規制改革も経済活性化に資するための重要な方策の一つであり、様々な面からの検討を進める課題である。

そのため、土地利用対策委員会において、開発許可制度運用基準の見直しを検討項目の一つに掲げた。

今後とも、社会経済情勢の変化や地域の特性等を踏まえながら、規制改革を進め、適正な土地利用を推進していく。

第278回定例会 H16年12月

◇県都のまちづくりと新交通システム（LRT）

JR宇都宮駅東口地区の整備に関し、宇都宮市では、広域的な行政機能等を備えた交流拠点整備を目指している。

県としても、県央地域振興の観点から積極的に参画すべきと思うがどうか。

また、新交通システム（LRT）について、「県土60分構想」実現という公約の中で検討することだが、知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 JR東口の整備については、市の基本計画の内容も見定めながら、庁内に研究会を設置する等、全県的な見地で十分検討する。

LRTについては、宇都宮市との役割分担のもと、早期に諸課題の解決に向け取り組むとともに、関係者と連携し、導入の可能性について検討していく。

第 279 回定例会 H17 年 2 月

◇新交通システム（LRT）の導入問題

新交通システムの導入検討に当たって、県と市は多額の費用をかけて調査を実施した。

県は、システムの導入について、今後、今以上に主体的に取り組むべきであると思うが、どうか。

- ◆部長 県としては、来年度早期に、行政、有識者、交通事業者などで構成する「（仮称）新交通システム導入課題検討委員会」を宇都宮市と共同で設立するとともに、県央地域 3 市 4 町で構成する「新交通システム導入促進協議会」にも参画し、LRT の導入に当たり、調査報告書で明らかになった検討すべき課題の解決に向け、積極的に取り組んでいく。

◇新交通システム（LRT）の事業主体

新年度予算では、LRT 導入の方向に大きく踏み出した印象を受ける。人口減少時代ともなれば採算が取れないのは明らかであるが、今後どのように取り組むのか、また、受益者負担なら宇都宮市が中心になるが、事業主体をどうする考えか。

- ◆知事 県人口が減少しても、宇都宮市東部地域の交通量は増加傾向が続くと思う。公共交通強化の必要があり、LRT は有効な選択肢の一つである。来年度から新交通システム導入課題検討委員会（仮称）を宇都宮市と共同で設立し、有識者や交通事業者の参画を得て、課題の解決に取り組む。また、事業主体も大きな課題の一つであるため、検討委員会で議論を深めたい。

◇中心市街地の活性化

市街地再開発事業は、民間活力を導入しながらまちづくりを進めていくものであるが、その中で必要とされる公共空地の整備等について何らかの方策を検討すべきではないか。

- ◆部長 市街地再開発事業等における公共空地の確保は、まちなかにゆとりと潤い、さらには賑わいをもたらす、災害に強いまちづくりを進めるうえでも有効である。県としては、市街地再開発事業等における公共空地の整備について、市町村が検討するにあたり、

適宜、指導・助言していくほか、新たな制度等が必要であれば国に要望するなど、事業の促進に積極的に取り組んでいく。

第 281 回定例会 H17 年 6 月

◇宇都宮東部地区の諸問題

LRT 導入問題を、公共交通を含めた「県土 60 分構想」の中でどのように関連付けていくのか。

また、交通渋滞解消と LRT 導入計画を一緒に考えるべきではないと思うが、どうか。

- ◆知事 LRT の導入は、「県土 60 分構想」において公共交通の充実を考える中で、県央地域の東西交通の一つの選択肢として位置付けている。交通渋滞解消に努める必要はあるが、観光客の周遊、地球環境の保全など、新たな課題がクローズアップされる中、LRT はこれらに対処する有力な手段と考える。

道路と各種公共交通を整備し、これらを組み合わせ、自由に移動ができるしくみづくりを、行政が責任を持って担うべきである。

◇鬼怒川渡河部における交通環境の整備

本県は車社会であり、車の使用が避けられない状況では、安全で快適な「交通環境の整備」が重要な行政課題となる。そこで鬼怒川の東西を結ぶ、新たな橋について、早期の整備決定が強く望まれるが、その必要性について、考えを聞きたい。

- ◆知事 鬼怒川渡河部をはじめとする左岸地域の深刻な交通渋滞は、早急に解決すべき、極めて重要な課題と認識しており、県市ともに幹線道路網の形成に取り組んでいる。更なる道路網の整備については、より緊密な連携を図りながら、適切な役割分担のもと、緊急性や進め方について、検討していきたい。

なお、現在工事中の渡河道路については、平成 19 年度に暫定 2 車線で供用できるように取り組んでいく。

第 282 回定例会 H17 年 9 月

◇地方における道路整備の考え方

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

厳しい財政環境下で、県は、今後の地方の道路整備をどのように進めていくのか聞きたい。

- ◆知事 地域が真に輝く『とちぎ』づくりのため、県内の地域同士や県内外の交流連携を促進し、都市と地方が支え合うとともに、県民も来訪者も都市と地方の双方の魅力を享受できるよう、道路網を整備していくことが重要である。

都市部、地方部のいずれにおいても、住民の安全・安心を確保するとともに、地域の将来像の実現に向けて、バランスのとれた道路整備を進めていく必要があるため、今後も、「活力と美しさに満ちた郷土」の実現のため、道路整備を積極的に推進していく。

◇公共工事の品質確保の促進に関する法律に係る取組

公共工事の発注に際し、価格と品質で総合的に優れたものに転換して良質な道路や橋を残し、また、優良な建設業者の健全な育成を図る観点からも、早急に取り組むべきだが、今後どのような取組を進めていくのか。また、市町村への支援について、どのような取組を考えているのか。

- ◆部長 県としても、入札契約制度の改善が必要と認識しており、価格だけでなく、技術力なども評価して落札者を決定する総合評価落札方式の導入や、工事成績評定の充実などに取り組む。市町村に対する支援については、情報交換の促進や技術支援策を検討し、発注関係事務の充実が図られるよう取り組んでいく。

◇いろは坂の整備

第一いろは坂（下り）については、カーブがきつく、まわりにくい状況であり、特に、県外の観光バスの運転手泣かせの道路である。鬼怒川温泉等の客の観光経路としても重要であることも踏まえ、観光振興のため、早急に整備すべきと考えるがどうか。

- ◆部長 いろは坂については、これまでも、防災対策工事や通行に支障のあるカーブの改善工事などに取り組んできた。

本道路は、本県観光の振興にも欠くことのできない重要な道路であることから、安全で円滑な通行を確保するため、早急に整備に取り組んでいく。

第283回定例会 H17年12月

◇公共事業に対する批判

公共事業悪論に対し、公共事業に関する事実を世に問い、情報を正しく開示し、啓発するとともに、必要な公共事業は積極的に推進していく必要があるが、どうか。

- ◆知事 安全で安心な県民生活を確保するために、社会資本の整備を今後も着実に推進する必要がある。

公共事業に対する批判に対しては、必要な改革に取り組み、県民の理解と信頼を得て、事業が推進できるよう努めていく。

また、世代間の負担の公平性を確保するために、「選択と集中」を図り、これまで以上に重点的・効果的な事業の推進に努め、今、実施すべき社会資本の整備を着実に推進していく。

◇屋外広告物の規制緩和

近年、大型ビジョンを使用して、地域情報や災害時の緊急放送などが行われている。この大型ビジョンを使用した屋外広告物について、商業地城のような街中においては、地域活性化やまちづくりの観点から、必要な規制緩和を行うべきと考えるが、県の考えを聞きたい。

- ◆部長 大型広告物の掲出要望の増加や屋外広告物への関心の高まりなど、状況の変化に対応するため、地域の特性に応じた規制誘導の見直しが必要であり、壁面広告物を含め、許可基準について早急に見直しを行う。

具体的には、年度内に屋外広告物審議会の意見を聞き、平成18年4月からスタートできるようにしたいと考えている。

◇耐震強度偽装事件への対応

今回の耐震強度偽装事件は、公権力の信頼と品質、権威と秩序を粉々に破壊したと言っても過言ではないと思う。

本県では、今回問題となっている設計業者の案件は、今のところないようであるが、県は、この件についてどのような対応をしているのか聞きたい。

- ◆部長 県内を業務区域とする指定確認検査機関は、国指定 15 機関、県指定 1 機関である。国では、指定機関の審査業務について緊急に点検を行うため、緊急建築確認事務点検本部を設置し、国指定の機関を対象として平成 17 年中の終了を目途に立入検査に着手した。県としても、県指定の機関である（財）栃木県建設総合技術センターの立入検査を実施していく。

第 284 回定例会 H18 年 2 月

◇宇都宮市における新交通システム導入問題

県と宇都宮市が共同設置した「新交通システム導入課題検討委員会」では、全体計画区間 15km について、一日の利用者数 4 万 200 人が採算ラインとしたが、知事は、最低利用者数 4 万人の達成可能性についてどのように受け止めているのか。また、宇都宮駅東地区の渋滞解消にどの程度つながるとみているのか。さらに、今後、県民の声をどのように把握し、どう反映させていく考えなのか。また、決定権者としての責任について、どのように考えているのか聞きたい。

- ◆知事 利用者数の達成可能性については、4 万 200 人は 1 つの試算値であり、初期投資の負担軽減策や経費節減、収入増加策などにより採算ラインが更に下回ることも考えられる。平成 13・14 年度調査では、全体区間で 4 万 4900 人の需要予測となっており、平成 18 年度、検討委員会の中で、平成 13・14 年度調査における採算ラインの前提条件の再整理を行うこととしている。交通渋滞緩和など新交通システム導入の効果は、道路網の整備や公共交通ネットワークの再構築、まちづくり施策の実施、企業や市民との連携等の施策をどのように展開するかによって大きく左右

されるので、今後の検討委員会の議論を踏まえ、必要な検討を行っていく。

県民の声の把握や反映については、LRT は、都市交通インフラとして、市民・県民の生活を支える重要な社会資本の一つであることから、検討委員会が作成する分かりやすい説明資料の効果的な活用を図るとともに、県民と双方向で議論ができるような機会を設けるなど、県民の一層の理解促進に努めていく。

◇耐震改修促進法改正に伴う取組

近年の地震頻発や東海地震、首都直下型地震の切迫性等から、緊急かつ効果的に建築物の耐震化を図るため、耐震改修促進法が改正され、本年 1 月 26 日に施行された。県は、法施行を踏まえ、建築物の耐震化にどのように取り組んでいくのか。

- ◆知事 法改正により、県による耐震化促進計画の策定、対象建築物の拡大、指示に従わない場合の公表等が制度化された。また、耐震改修の補助制度の拡充や税制の創設も図られた。県では、市町村等の関係機関と協議しながら、本年 12 月を目途に実効性の高い「耐震改修計画」を策定し、これに基づき建築物の耐震化を促進していく。

第 285 回定例会 H18 年 6 月

◇中心市街地と LRT

LRT（次世代型路面電車）は市街地中心部の活性化にも密接に関係すると考えている。いわゆるトランジットモールとは、どのようなもので、都市にどう影響を与えると想定しているのか。

- ◆知事 トランジットモールは中心市街地の目抜き通りなどで一般車両を制限し、歩行者・自転車と公共交通に開放することによって、安全で快適な歩行空間を提供し、街の賑わいを創出するものである。一方、交通規制のあり方や周辺道路網の整備など、数多くの課題もある。今後とも新交通システム導入課題検討委員会での議論を踏まえ宇都宮市

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

や国とも密接に連携を図りながら、LRT導入に当たっての課題の早期解決に向け取り組んでいく。

◇渡良瀬遊水地第二調節池の整備

渡良瀬遊水地の最優先の機能である治水容量を確保するためには、自然との調和を図りながらも、第二調節池の掘削等による整備を促進する必要がある。県民の生命や財産を守るという観点から、県も努力しなければならないと考える。

県は、この整備について、どのように考え、今後どのように対応しようとしているのか。

- ◆部長 渡良瀬遊水地は、国が整備し、管理している重要な治水施設であり、第二調節池の整備により治水容量を確保することは、極めて重要である。

地元を含めた県民の意向も踏まえながら、自然環境と調和しつつ、遊水地本来の治水機能が十分確保されるよう、国に協力していく。

◇那須高原 SA スマート IC

那須高原 SA のスマート IC は、渋滞緩和や那須地域の活性化に欠くことのできない施設である。

利用を促進するための方策と、実験後の恒久化に向けて、県はどのように取り組んでいくのか。

- ◆部長 那須地域の観光支援に大きく貢献しているものと考え、恒久化のためには、更なる利用促進が必要である。

引き続き各種情報誌への掲載やポスター、チラシの配布等、PR を積極的に展開するとともに、ラジオ放送や町広報誌への掲載及び観光施設の割引を行うなど、町や関係団体と協力し、利用促進に努めていく。

今後とも、県・町が一丸となり、恒久化に向けて国等の関係機関に強く働きかけていく。

第 286 回定例会 H18 年 9 月

◇地域ごとの公共交通の確保・充実

本県は人口千人当たりの保有自動車数が全国第 4 位と自動車依存度が高いが、高齢化の進展により、自家用自動車から公共交通機関への移行が進むと予想される。県が今年 3 月にまとめた「新た

な県土 60 分構想」では、「地域の実情に応じた移動手段の確保・充実」を掲げているが、どのように取り組むのか。

- ◆部長 今年 7 月にとちぎ公共交通確保対策協議会を設置し、県内の公共交通の確保・充実に向けた検討を進めている。

今年 10 月には公共交通に関する県民ニーズ把握のため一万人アンケートを実施する。その結果を協議会での議論に活用し、それらを踏まえ、地域の実情に応じた移動手段の確保・充実に向けて市町村とともに取り組んでいく。

◇一級河川名草川の整備

名草川の整備について、これまで県道飛駒足利線の下宿橋の上流については、砂防事業を導入し、整備が進んでいるが、下流についても、早急に整備を進めるべきである。整備の進捗状況と今後の見通しを聞きたい。

- ◆部長 名草川の整備については、下宿橋上流の整備は完了した。本年度からは、新たに下流の大坂橋までについても地元関係者の協力を得ながら用地取得のための調査に着手した。

この区間には、市道橋梁等の構造物も多いことから、足利市と十分な連携を図りながら、自然環境に配慮した護岸工や橋梁改築などの整備を進め、地域住民の安全・安心を確保するため、事業を推進していく。

◇交通安全施設等の整備

県は通学路の歩道整備と踏切対策にどのように取り組んでいくのか。

- ◆部長 現在、421 校の小学校を対象に、小学校付近の直径 2 km 範囲の通学路を優先的整備箇所と位置付け、自動車交通量や児童生徒の通行数、危険性などを勘案しながら、計画的、重点的に歩道整備を進めている。

国土交通省では、本県の県管理道路で 13 か所が踏切拡幅など緊急対策が必要な踏切とした。県管理道路の踏切については、現在 5 か所で事業を実施しており、残る箇所についても、今後 5 か年で

事業化できるよう、鉄道事業者等関係機関と調整しているところである。

第 287 回定例会 H18 年 12 月

◇LRT 導入問題

県都である宇都宮市のまちづくりに当たっては、LRT をも含めた幅広い視点からの検討が必要であるが、非常に厳しい財政状況にあるこの時期に、100 億円を超える公的負担を伴う LRT は必要ないと考える。

LRT 導入問題をどう捉え、今後どのような方向で検討するのか知事の考えを聞きたい。

- ◆部長 LRT は、高齢者等の移動手段の確保を始め、中心市街地活性化や渋滞緩和など多くの効果が期待できる都市交通インフラとして、将来にわたって市民・県民の生活を支える重要な社会資本の一つと考える。
今後とも、検討委員会の議論も踏まえ、導入に当たっての課題解決に取り組むとともに、宇都宮市と連携し、市民・県民の理解促進に努めていく。

◇県道宇都宮船生藤原線観音橋の整備

県道宇都宮船生藤原線は、宇都宮市と塩谷町船生地区を結び、沿道地区の住民にとって重要な道路であるが、鬼怒川に架かる観音橋は狭隘で車両のすれ違いもできず、安全で円滑な交通に支障を生じている。架け替え工事に関する見通しを聞きたい。

- ◆知事 観音橋は、老朽化し、幅員も狭いことから取付道路も含めた整備が必要と考えている。
橋梁部分は予備設計が終了し、現在は、取付道路の詳細設計を実施しており、平成 19 年 2 月までには道路計画の地元説明会を開催する予定である。
取付道路は一部が公団混乱地域にかかるが、関係者の協力を得て、早期に用地調査を実施し、事業着手できるよう努めていく。

第 288 回定例会 H19 年 2 月

◇日光地域の一体感の醸成

県土の約 4 分の 1 を占める日光市の一体感の醸成を図るため、道路網の整備と、わたらせ渓谷鐵道への DMV（デュアルモードビークル）の導入が必要と思うが、県の考えを聞きたい。

- ◆知事 各地域間の連携、一体化や観光の振興を図る上で、道路などの交通基盤の整備は極めて重要であり、新たな県土 60 分構想に基づき、国道 121 号板橋バイパスや県道川俣温泉川治線など、道路網の整備を推進していく。
また、DMV は、わたらせ渓谷鐵道にとって再生の鍵となる可能性をもった新しい輸送システムであり、JR 北海道の取組状況や国の動向などを注視しながら、DMV の特性を活かした地域交通ネットワークのあり方などについて、日光市などとともに検討していく。
LRT を導入することにより、宇都宮の大通りは基本的に片側 1 車線となるため、路線バスの運行は困難となる。
また、大通りからバスが締め出された場合、不採算路線の維持も困難となり、県内全体のバス網の維持に影響を及ぼすことになるが、その対応について聞きたい。
- ◆知事 宇都宮の大通りでは、時間帯によって多くのバスが連なって走るなど、運行効率を改善する余地がある。
LRT とバスがそれぞれの役割を担って相互に連携し、利便性の向上を図ることが重要であるが、今後は、宇都宮市が中心になり、バス事業者と協議しながら、具体的なバス網の再編計画について検討することとしており、県も県全体のバス路線の維持に配慮しながら調整に当たっていく。

第2章 平成19年度から平成27年度まで

第290回定例会 H19年6月

◇国庫補助事業導入と県財政の健全化の関係

国庫補助を国に要望し、採択された場合、新たな財政出動が必要な場合も考えられるが、財政収支、県債残高との関係を考慮する必要がある。

そこで、県単独事業を減らしてでも国庫補助事業を導入するのか、県単独事業に代えて国庫補助事業が導入可能な場合のみ選択するかなどが焦点となるが、知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 本県の財政状況は極めて厳しく、国庫補助の採択状況によっては、県単独事業の一部振り替えなどが必要な場合もあるが、予定した県単独事業部分は、国庫補助事業でカバーするなど工夫していく。

今後とも、事業の目的や効果と財源の状況などを十分見極め、国庫補助事業と県単独事業を効果的、効率的に組み合わせ、計画的な社会資本の整備に努めていく。

◇県道安塚雀宮線の整備

国道4号から西側の区間では、幅員が狭く、歩道もないことから、児童や生徒の通学や地域住民の日常生活に支障を来している。

また、国道4号との交差点では、国県道に右折レーンがなく、交通渋滞が日常化しており、この交差点部分を含めた当区間を早急に整備する必要があるのではないか。

- ◆部長 本線は、沿道開発により交通量が増大したため、順次拡幅整備を進めてきたが、国道4号交差点を含む西側800mは幅員が狭く、歩道も未整備であることから、拡幅整備が必要であると考えている。今年度から、国などの関係機関と調整を図りながら、国道4号交差点を含む西側区間の整備計画の策定に着手する。

◇市・町との連携事業

小山市栗の宮地内の都市計画道路間々田東通りと県道小山環状線について、県と市の分担同時施工での事業を考えているようだが、どうか。

また、思川に架かる石ノ上橋の歩道橋の整備を求めているが、県が応分の負担をしてくれることを前提とする架橋を、市が決意したようだが、市と連携してみてもどうか。

- ◆部長 小山市街地と間々田地区を結ぶ都市計画道路の整備は、地域住民の利便性の向上に寄与するものと認識しており、整備方針や役割分担などについて、小山市と連携を密にしながら調整を図っていく。

また、小山市道40号線の石ノ上橋は、通勤や小山総合公園、県南体育館などへのアクセス道路として利用されているが、整備の緊急性や優先度、整備手法などについて、小山市と協議していく。

◇LRT（リスク管理と説明責任）

公設民営方式を導入し、民間の参入が得られない場合、事業の白紙撤回も含め、事業手法の見直しを行うのか。

また、仮に運営主体が破綻した場合の県のリスク管理などについて、どのように説明責任を果たしていくのか、知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 今年度、宇都宮市が主体となって、交通事業者の参画もいただきながら、運営組織や整備手法のあり方、さらには、安定的かつ効率的な経営を確保するためのリスク分析や対応策についても検討を深め、LRT導入の可能性・成立性を見極めていくので、引き続き支援していく。

また、検討の経過については、宇都宮市と連携を図りながら、積極的に市民・県民に示すとともに、様々な声にも真摯に耳を傾けつつ、理解促進に努めていく。

第 291 回定例会 H19 年 9 月

◇東北自動車道佐野 SA におけるスマート IC の設置

慢性的な交通渋滞が起きている佐野藤岡 IC～国道 50 号を中心とした周辺の渋滞を緩和するとともに、観光振興などの地域活性化を図るためには、昨年度に 1,063 万台もの自動車を利用した佐野藤岡 IC の利用分散が効果的である。先般、佐野市ではスマート IC 設置に向けて準備を開始したが、これに対する県の支援について聞きたい。

- ◆部長 佐野 SA へのスマート IC 設置は、渋滞回避や地域活性化に有効と考えており、関係機関との勉強会ではアクセス道路の取り付け位置を含めたレイアウトの検討を始めた。今後、佐野市などと社会実験協議会を設立し、必要な調査、広報、データ解析、関係機関との調整などに積極的に取り組んでいく。

◇北関東自動車道の整備促進

北関東自動車道の開通により、沿線地域の経済発展や各方面での様々な波及効果が期待されるが、事業の進捗が遅れている感がある。我々議員も早期開通のため全力を挙げるが、知事の考え、決意を聞きたい。

- ◆知事 一日も早い全線開通に向けて用地取得をはじめ、関連道路の整備などを積極的に進めていくほか、北関東自動車道建設促進期成同盟会長として毎年、東日本高速道路（株）の社長に早期全線開通を要望している。今後も、自ら先頭に立ち、国などの関係機関に対し、早期全線開通を要望していく。

第 292 回定例会 H19 年 12 月

◇元競馬場跡地を含む総合スポーツゾーンの整備

元競馬場跡地と隣接する県総合運動公園も合わせた総合スポーツゾーン全体のあり方も含めて、県体育館及び陸上競技場兼サッカースタジアムの整備にどのように取り組むのか。また、施設整備に当たっての、民間活力の導入も含めた整備手法の検討状況について、知事に聞きたい。

- ◆知事 来年度、体育館及び陸上競技場兼サッカースタジアムを含めた総合スポーツゾーンの基本構想を策定していきたいと考えている。早急な整備が望まれている体育館などの整備手法については、施設の利便性や整備にかかる期間、整備や運営にかかる費用等、様々な観点から検討を行い、適切な手法を選択したいと考えている。スポーツ施設整備に関しては、PFI 等も含めて、民間活力の導入などの検討を行っている。

◇国道 119 号の整備

車の排気ガスや振動により、毎年多くの杉が枯死している。このため県では、県道大桑大沢線のミニバイパス整備を進めているが、区間が短いため、バイパスを使用した車は、また国道 119 号に戻ってしまう。

効果ある整備のため、多少時間がかかっても、水無・森友区間のバイパス整備が最善の方策であると思うが、県の考えを伺う。

- ◆知事 並木内を通過する自動車交通や舗装による並木への影響を軽減するため、バイパス整備をしているが、水無・森友区間についても、将来的にはバイパスの整備により交通を排除することが必要であると考え、望ましいルートを検討を行っており、バイパスの整備が実現できるよう、努めていく。

第 293 回定例会 H20 年 2 月

◇産業団地に隣接する基幹道路

小山東部産業団地の西側を通る県道結城石橋線については、幅員が狭い等の理由から交通の安全が確保できず、地域の円滑な経済活動にも支障を来している現状からすると、一日も早い整備が必要であると考え、県の考えを聞きたい。

- ◆部長 小山市道 11 号線との交差点から小山東工業団地（仮称）までの約 600m 区間から優先的に整備を行うこととし、現在、道路設計を進めており、新年度には用地取得に着手し、工業団地への立地企業の操業開始までには、拡幅整備を完了できるよう努めていく。また、残る南側の約 1,100

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

m区間についても、順次、拡幅整備ができるよう努めていく。

◇交通手段の確保

賛否両論が交錯するLRTの実現見通しについて、単独事業としての採算の問題にとどまらず、県政全般、県の将来像を見通した総合的見地から、知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 LRTには、中心市街地の活性化等、様々な効果が期待できるほか、将来的にはバスや鉄道と結節しながら、本県全体の公共交通ネットワーク強化を実現するための重要な社会資本の一つと捉え、これまで宇都宮市とともに検討を進めてきた。平成19年度、宇都宮市が主体となり、交通ネットワークの将来像とその実現方策やLRTの運行導入の実現性の検討などを行うための三つの委員会を設置し、相互に連携させながら、総合的な観点から検討を行うこととしており、これら宇都宮市の取組を積極的に支援していく。

第294回定例会 H20年6月

◇総合スポーツゾーン整備のあり方

〈*議事録をもとに編集〉

総合スポーツゾーン整備を考えると大切なのは、何のためにというコンセプトを考えることと思う。

論点として、基本理念、求められる機能、まちづくりとの関係、整備の優先順位、整備手法、初期投資とランニングコストなどがある。

そこで、このゾーンについて、本県の象徴的総合スポーツ施設として整備をするかどうか、また、民間活力を積極的に導入するのか、整備に当たっての優先順位はどうか、このゾーンの整備とグリーンスタジアム整備の時間的・資金的整合性はどうあるべきか聞きたい。

- ◆知事 総合スポーツゾーンについては、昨年9月、元競馬場の利活用を検討する中で、隣接する県総合運動公園とあわせ一体的に整備することとし、県体育館を移転整備するとともに、陸上競技

場兼サッカースタジアムを整備する方向で検討することとした。

県としては、将来の国体の開催も見据えながら、本県スポーツの象徴として公共スポーツ施設の充実を図り、競技レベルの向上とともに県民だれもが集い、さまざまなスポーツに親しむなど、県民総スポーツを推進する拠点として整備していく考えである。

今年度は、施設全体の配置や整備、改修のあり方などについての全体構想を策定するほか、体育館や兼用スタジアムの規模・機能等についての基本構想等を策定する。

また、その整備手法については、施設の利便性、整備に要する期間及び整備・運営に要する費用等さまざまな観点から、国庫補助やPFIを含めた民間活力の導入についても引き続き、具体的に検討していく。

なお、総合スポーツゾーンにおける各種施設の整備の優先順位については、老朽化の程度、とちぎ元気プランにおける位置付け、陸上競技場の第一種公認の継続及び栃木SCのJ2昇格の条件などを考えれば、体育館と兼用スタジアムの整備を優先すべきものと考えている。

また、これらの施設を含む大規模県有施設の整備については、極めて厳しい財政状況の中、将来の財政負担も十分考慮の上、政策経営会議における全庁的な観点からの議論を踏まえ、その優先順位について判断していく。

第295回定例会 H20年9月

◇自転車にやさしい県土づくり

〈*議事録をもとに編集〉

環境意識の高まりや原油高の中で、自転車に関するいろいろな新しい取組が各地で始まっている。本県では三路線が県の管理の自転車道であり、今年、国の自転車・通行環境・整備モデル地区に宇都宮市内2か所が指定され、歩道内における自転車走行レーンを整備するなどの事業を行っている。

しかし、自転車については、駅前の放置自転車問題や歩行者と自転車の事故、自転車と車の事故が増えている傾向にあって、解決しなければならない問題がたくさんあり、都市部では、自転車は邪魔者扱いされている感じが強い。

本県には数々の観光地、名所旧跡、道の駅があり、また、市や町が管理するサイクリングロードもあるので、これらを結びつけることや今ある道の駅にサイクリングターミナルを整備するといったアイデアがたくさんあり、県として自転車に関する明確な方針というのを打ち出す時期ではないかと思う。

健康づくりや環境保全、交通、観光、地域活性化など、様々な分野にわたる検討を行って、自転車にやさしい県土づくりを総合的に推進してはどうかと考えるが、この点について聞きたい。

◆知事 自転車の利用促進は、地球環境にやさしく、市街地の渋滞緩和や県民の健康づくりなどの観点からも効果的な手段であると考えている。

一方、本県では、自転車放置の問題や自転車に関連する交通事故が人身事故全体の約 16%を占めるなど、自転車の利用を促進し、市街地内を安全で安心して通行できる環境を確保していくためには、多くの課題がある。

このため、昨年度、宇都宮市の駅東地区及び駅西地区を自転車通行環境整備モデル地区として、国、県、市が連携し自転車道や自転車レーンを整備して、安全で利用しやすい自転車通行空間のネットワーク化を図ることとした。

今後は、このモデル事業の実績を踏まえ、県内各市町においても、市街地内を安全で安心して通行できる自転車通行空間の確保や地域の特性に応じた利用しやすい自転車道ネットワークの構築についても、地元市町とともに検討していきたい。

また、利用需要等を考慮した上で、道の駅と既存サイクリングロードとの接続や道の駅内での観光案内などについて、地元市町と協議していく。

今後、自転車にやさしい県土づくりについては、道路網の整備や公共交通のあり方などの交通政策

全般やまちづくりの観点などもあわせて、市町と一体となって検討していく。

◇小山市南部地域と野木町を連結する道路の整備

小山市と野木町の交流を促進し、両市町の連携強化を図るため、「間々田東通り」と「野木中央通り」の都市計画道路の接続を、都市計画に位置付けるべきと考えるが、県の考えを聞きたい。

◆部長 小山栃木都市圏都市交通マスタープランに、国道 4 号を補完し JR 宇都宮線東側を南北に結ぶ幹線道路として「間々田東通り」と「野木中央通り」とを結ぶ道路を位置付けた。

この区間の都市計画決定に当たっては、ルートを選定、道路の構造及び都市計画の決定主体等の検討が必要であり、今後、県は、当該区間の都市計画決定に向けて小山市・野木町と協議・検討していく。

第 296 回定例会 H20 年 12 月

◇総合スポーツゾーンの整備

総合スポーツゾーンの整備を今後どう進めるのか、今までの検討状況と併せて知事に聞きたい。

◆知事 今年度は、全体構想策定の前提となる総合スポーツゾーン周辺の交通量調査や、体育館及び陸上競技場兼サッカースタジアムの規模・機能を盛り込んだ基本構想の策定を進めている。

今後は、これらの調査結果や構想の内容等を基に、総合スポーツゾーンの全体構想を策定する中で、施設配置や交通体系のあり方等の検討を進めるとともに、県議会で検討中の民間活力を活用した整備手法も参考にしながら、厳しい財政状況における効果的・効率的な整備を十分検討していく。

◇国道 119 号水無バイパスの整備

本県の宝・シンボルである杉並木を確実に次の世代に引き継ぐために、国道 119 号水無バイパスの整備について中長期的なビジョンを提示すべきと思うが、県の考えを聞きたい。

◆部長 日光杉並木を将来にわたり保護し、活用していくためには、杉並木内の通過車両を排除した

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

上で、舗装を撤去し、往時の姿の街道に復元していくことが最も有効と考えている。日光市水無から森友間のバイパス整備については、今後、地元関係者や文化庁等、専門的な見地からの意見等を聴きながら絞り込みを行い、最も望ましいルートを決し、提示していく考えである。

第297回定例会 H21年2月

◇公共事業による内需拡大

〈*議事録をもとに編集〉

社会資本の整備については、快適な暮らしということを考えれば、とても重要であると思う。

公共事業のもう一方の役割は、経済的波及効果であり、起債が活用できる事業として、非常に大きな役割を担っている。また、もう一方に安全性という考え方があって、品質が確保でき、しっかりと利益の出る事業の発注についても、全庁的に取り組んでいく必要がある。

こうした点を踏まえて、経済対策として公共事業の内需拡大を図っていくべきであり、この数年間、特に具体的な数字が必要と思っているが、考えを聞きたい。

- ◆知事 道路などの社会資本の整備は、快適で活力ある暮らしの基礎を築くものであり、また、こうした社会資本の整備のための公共事業は、需要を生み出し、雇用効果ももたらすという点から、景気後退局面における景気刺激策として効果が期待される場所である。

このため、平成20年度2月補正予算、平成21年度当初予算により、できる限り公共事業等を前倒しして実施することとし、景気の下支えを図っていく。

また、社会資本は、県民が長年にわたり利用していくことから、しっかりと品質を確保することが重要である。このため、県は価格と品質にすぐれた公共調達を推進するため、総合評価方式による発注の拡大に努めてきたところであり、また、適正な価格での受注を促進するための入札契

約制度改革等に取り組んでおり、今後とも、これらの制度の適切な運用に努めていく。

一方、本県の財政状況は危機的な状況にあり、平成21年度末の県債残高は1兆円を超える見込みであり、毎年の公債償還費は1,000億円規模の高水準で推移している。このため、更なる経済対策としての公共事業の実施については、財源として県債を発行する場合の公債償還費の後年度の増加にも十分留意し、財政健全化とのバランスに配慮しながら事業の優先順位を見極め、徹底した選択と集中を図りながら、国庫補助金や交付金などを最大限活用して対応していく。

◇アンダーパス箇所の安全対策

アンダーパス箇所の安全対策には、冠水状況の監視と併せ「水が溜まらない」アンダーパスの整備が求められる。そのためには、県と市町の連携強化が重要と考えるが、今後の取組を聞きたい。

- ◆部長 これまで市町と合同の現地調査を行い、適切な維持管理に対して指導・助言を行ってきた。今後、点検や維持管理に関するマニュアルを作成し、市町村に配布するとともに、維持管理の充実・強化ができるよう市町の支援に努める。さらに、調整池の整備等が必要な場合、計画段階から県も参画し、適切な技術支援等に努めるとともに、国庫補助事業の導入を国に要望・申請するなど支援していく。

第298回定例会 H21年6月

◇那須地域の道路網の整備

〈*議事録をもとに編集〉

本県への観光入り込み客数は、前年比で5%近く、347万人増加し、8千万人を突破したという。関東甲信越で最も来県者の多い県、こういう状況をつくった根底には歴史もあり、風光明媚な土地柄、首都圏に近い有利な条件、そして、何よりも営々として本県の交通ネットワーク整備に動いていた旧土木、現在の県土整備部の力というのは、見過ごすわけにはいかない。

例えば、那須塩原市と那須町については、1 千万人弱の入り込みがあるが、特に、交通ネットワークの整備が果たした役割は非常に大きいと感じる。

そういう状況の中で、旧国道 4 号、那須町と旧黒磯市の間、那珂川に架かる晩翠橋がしょっちゅう詰まっていて、すれ違うとがくがくと揺れ、いつまでもつのかなと地元では懸念材料になっている。

県北地域の交通ネットワークの総仕上げをしていくためには、あと一踏ん張りだと言いたいが、この代替橋についてどうなっていくのか聞きたい。

- ◆部長 道路整備については、とちぎ未来開拓プログラム（試案）で示した選択と集中の観点から、県民の生命、財産を守るために必要な通学路の歩道整備や交通事故対策などを優先するほか、事業の進捗状況や緊急性を考慮しながら整備を進めていくこととしている。

那須地域の道路ネットワークの強化による地域の円滑な交流・連携は、観光や産業の一体的な発展を図る上で重要と考えている。

このため、ネットワークの強化に向けて、現在、継続中の事業については優先的に整備を進めていくとともに、新たな事業については、地元の市や町とも協議し、事業効果や優先度などを見極めながら、今後とも、必要な調査を着実に進めていきたい。

第 299 回定例会 H21 年 9 月

◇総合スポーツゾーンの整備

総合スポーツゾーンの整備については、民間活力導入可能性調査を行い、こうした調査を踏まえ、民間活力を導入した形で基本計画、実施計画を行っていくことが良いかと思うが、民間活力の導入についての知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 総合スポーツゾーンについては、県民の皆様にも夢と希望を持っていただける事業として取り組んでいきたい。

今後は、県のスポーツ施設の配置や現状を踏まえながら、ゾーンの全体構想を策定する中で、施設配置や整備・運営手法、及び交通アクセスなどについて検討を進めていく。全体構想を策定していくに当たり、財政負担の最少化を図るため、国庫補助の導入はもちろんのこと、民間活力の活用などについてできるだけ具体的な形で幅広く検討していく。

◇今後の社会資本の整備

最近では、公共事業はすべて悪であるかのような風潮があるが、決してそうではない。土砂災害や河川の氾濫などの自然災害から県民の生命、財産を守り、通勤・通学時の安全確保や産業振興等のために社会資本の整備はまだ必要である。特に中山間部においては、費用対効果が優先され、整備が遅れている。

県土の均衡ある発展のためにも、公共投資はまだ必要と考えるが、今後の社会資本の整備をどう考えているのか知事に聞きたい。

- ◆知事 これまで、厳しい財政状況下にあっても着実に社会資本の整備を図り、県民生活向上や地域経済活性化に努めてきた。

今後とも、県民の安全・安心や災害の未然防止、産業振興に配慮しながら、事業の投資効果や緊急性、優先順位等を見極めて、真に必要な社会資本の整備に努めていく。

第 300 回定例会 H21 年 12 月

◇今後の道路整備

〈*議事録をもとに編集〉

次年度の国土交通省概算要求における道路予算は、今年度当初予算に比べて実質 2 割減となっており、新規着工は原則行わず、整備中のものについても、優先度が低いものは凍結される可能性があるとのことである。高速道路建設に充てた有利子借入金にかかわる 30 兆円を超える債務残高に対する償還と、年間 6,000 億円とも言われている維持管理費を国費で賄うことになれば、一部の建設をやめておさまるところの話ではない。安全な

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

通行を確保するための日々の補修にも事欠き、冬期の除雪も満足にできず、今後一挙に老朽化が進む橋梁などのメンテナンスも滞るといったことなど、シビルミニマムさえ確保できなくなるのではないかと大変心配している。そこで、今後、本県における道路整備はどういう状況になってしまうのか、特に、日々の維持管理は可能なか聞きたい。

- ◆部長 道路整備については、県民の安全・安心を確保するため、通学路の歩道整備や交通事故対策、また、開通時期が近い事業などを優先的に実施することとしている。

事業実施に当たっては、地域の実情を考慮し、道路の構造や施工方法の再検討を行うなど、より一層のコスト縮減に努めるとともに、事業完了時期の見直しなどにより、真に必要な道路整備について着実に整備を推進していく。

また、維持管理については、効率的な日常のパトロールや道路補修作業に努めるとともに、昨年度策定した橋梁長寿命化修繕計画などに基づいた既存ストックの有効活用や、道路愛護会などボランティア活動の積極的な活用によって、県民の安全・安心な通行を確保していきたい。

第301回定例会 H22年2月

◇ダム問題と鬼怒工水問題

今年11月以降、鬼怒工水の計画給水量に占める未利用水の割合は約83%に達する。水需要減の中、利根川水系全体の水需要の再検証を国に働きかけ、湯西川ダム、南摩ダムの見直し・中止を求めるべきと考えるが、知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 現在国では、ダム事業の抜本的見直しのため有識者会議による議論が進められ、来年夏頃に提言が取りまとめられると聞いている。

この作業によっては今後の水需給計画に影響を及ぼすことが予想されるが、その際は個別ダムのみならず流域全体で水需給を見直すべきと考える。今後とも、国の動向も見極めながら、本県発展と

県民の安全安心確保の視点に立ち取り組んでいく。

第302回定例会 H22年6月

◇総合スポーツゾーン構想

〈*議事録をもとに編集〉

総合スポーツゾーン内の総合運動公園は、かつて昭和55年栃の葉国体開催時の主会場であり、水泳、陸上、高校野球などが開催された。栃木県が二巡目となる次期国体開催を目指すとした場合、そろそろ誘致活動の取組が必要な時期と考える。しかし、ここで現在のスポーツ施設の状況を見た場合、県体育館は老朽化が著しく、また、総合運動公園内の陸上競技場も、全国的な大会を開催することが難しい状態であり、とても次期国体の開催に手を挙げられる状況ではない。

県では、来年度にかけて、総合スポーツゾーンの施設の整備・運営手法を検討する計画だが、次期国体の誘致に向けて、早急に構想を策定し、施設整備に取りかかるべきと考える。

そこで、総合スポーツゾーン構想の現在までの進捗状況及び今後の計画について聞きたい。

- ◆知事 総合スポーツゾーンについては、将来の国体などの開催も見据えながら、本県スポーツの象徴として、県民誰もがふれあい、楽しみ、誇れる県民総スポーツの推進拠点として整備するものである。

このような総合スポーツゾーンが果たすべき役割や整備に当たってのコンセプト、基本的な方向性などを明らかにし、総合スポーツゾーン全体構想として県民の皆様にお示しすることが重要である。

優先的に整備する必要がある、かつ多額の経費を要する体育館及び陸上競技場等について、最善の整備形態や整備手法を探り、早急に確定する必要がある。

こうしたことから、今年度から平成23年度上半期までのおおむね1年をかけ、整備・運営手法を幅広く検討するとともに、専門的かつ客観的な見

地からの評価・検証を行い、より実現可能性の高い手法への絞り込みを行っていく。総合スポーツゾーン全体構想については、それらの結果を踏まえ、速やかに策定していく。

第 303 回定例会 H22 年 9 月

◇スマート IC の設置

本県のすべての高速道路の SA や PA に、従来の IC に比較し、低コストで導入できる「スマート IC」の導入を促進していくべきと考えるが、県の考えを聞きたい。また、佐野 SA のスマート IC は、いつ供用開始となるか、聞きたい。

- ◆部長 スマート IC は、地域の活性化や生活の利便性などを図る上で重要な施設であることから、これまで県内の 3 か所で整備を進めてきた。佐野スマート IC については、平成 23 年 3 月末完成の見込みである。今後の導入に当たっては、整備効果や沿線の生活環境などを見極めながら、国や東日本高速道路株式会社に働きかけていく。

第 304 回定例会 H22 年 12 月

◇東部幹線道路の整備

東部幹線道路は佐野市内の各地区を結ぶ幹線道路となるとともに、国道 293 号のバイパスとしても、地域の交流促進や発展を支える重要な道路であるが、今後の整備の見通しを聞きたい。また、整備に当たっては、葛生南小周辺の歩道整備を優先することが地元の理解と協力を得やすいと思うが、県の考えを聞きたい。

- ◆部長 新佐野市の一体化及び将来の発展を図るには、広域的な道路ネットワークの整備などが必要なため、県としては、佐野市東部幹線道路の整備を検討している。整備に先立ち都市計画決定が必要なため、早期にルートを確認し、都市計画決定に向けた地元説明会を開催する。また、整備に当たっては、葛生南小の周辺に歩道がないことなどを勘案しながら優先区間を設定し、整備に入りたい。

第 305 回定例会 H23 年 2 月

◇人にやさしい県土 60 分構想と道路整備

〈*議事録をもとに編集〉

県は、来年度から「人にやさしい県土 60 分構想」という新しいバージョンを打ち出し、道路整備だけでなく、公共交通手段の充実などに県土 60 分構想をシフトさせることとしている。

しかし、県道といいながら全くすれ違いができない、雪が降ったら通行できない道路が依然としてたくさんあり、これをどうにかしてくれという要望は大変多い。

来年度の予算は、県単独事業はわずか 84 億円、その中の 60 億円以上は、河川と道路の補修、修繕に充てなくてはならないわけであり、今までの大規模な改良方式を発想転換して、早期に効果が発揮できる局所的な改良方式にシフトしていかない限り、本来の県土 60 分構想は達成できない。今現在、人口割合でいくと 2 割の人たちは、60 分では県庁へ行けない状況があるが、道路整備について、今後どのように対応していくのか聞きたい。

- ◆部長 現在策定を進めている「人にやさしい県土 60 分構想」は、少子高齢化の進行、あるいは環境問題の深刻化等という社会情勢の変化に的確に対応するため、これまでの 60 分構想を継承するとともに、公共交通の充実強化、環境にやさしい自転車の活用等も加えるなど、人の移動の安全性、快適性、定時性の向上を図ろうとするものである。県庁まで 60 分以内の到達が未達成の地域も依然としてあることから、この構想の基本施策の中に地域の生活を支える道路の充実を掲げ、取り組むこととしている。今後とも、厳しい財政状況の中ではあるが、地域の生活道路として重要な路線については、局所的な改良や待避所の設置など、地域の実情に応じた新たな整備手法を積極的に取り入れ、早期に整備効果が発揮できるよう努めていく。

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

第307回定例会 H23年6月

◇総合スポーツゾーンの整備

総合スポーツゾーンの整備については、現在、整備運営手法の検討が進められている。今後、宇都宮市の意見の反映も含め、総合スポーツゾーンの整備をどのように進めていくのか聞きたい。

- ◆部長 今年度末までに、実現性の高い複数の整備運営手法案をとりまとめることとしている。来年度には、全体構想の策定に着手したいと考えているが、構想においては、整備運営手法の選定や、適正な施設配置、既存施設の段階的な整備などとともに、総合スポーツゾーンが多く集客が見込まれる施設であることから、交通対策や周辺環境対策、まちづくりの観点などについても十分に検討を行う必要がある。そのためにも、地元宇都宮市との連携、協力は不可欠であり、宇都宮市と十分に協議しながら検討を進めていく。

第308回定例会 H23年9月

◇震災を踏まえた社会資本整備

〈*議事録をもとに編集〉

県では、とちぎ未来開拓プログラムに取り組んでいるところであるが、減災という観点から、県民の生命と財産を守るための社会資本整備を優先的かつ計画的に進めていくことは、初期投資以上の効果が得られ、極めて有効であると考え。また、低迷している県内経済に対し、今後、震災の影響が及ぶことが懸念される中で、公共事業を推進していくことは景気回復や雇用創出にもつながる。

そこで、震災を踏まえた今後の社会資本整備の進め方と必要な予算の確保について知事の考えを聞きたい。

- ◆知事 県では、本年度から新とちぎ元気プランをスタートしたところであり、その中で暮らしの安全・安心の確保は県政推進の基本となることから、人にやさしい県土60分構想や県民の命を守る河川砂防構想など、県土整備の分野別計画においても、基本的な方針として位置付け、県民の安

全と安心を守るための社会資本整備を重点的に推進していくこととしている。また、必要な予算については、国庫補助金や交付金を積極的に導入し、継続的に確保していく。

今後とも、限られた財源の中で優先順位等にも意を用いながら、計画的に社会資本整備を進めるとともに、市町村と連携し、県民の防災意識の向上やハザードマップを活用した危機管理体制の強化など、ソフト対策の充実にも努め、県民が安心して暮らせる災害に強い県土づくりに取り組んでいく。

第309回定例会 H23年12月

◇土砂災害警戒区域の指定

本県における土砂災害警戒区域の指定状況と今後の取組について、併せて、どのように住民の防災意識を高めていくのかについて聞きたい。また、避難所として指定されている中には、避難所自体に崖等が迫っている場所があると聞かすが、危険区域内にある避難所について、どのように対処していくのか聞きたい。

- ◆部長 土砂災害警戒区域については、来年度中には指定を完了する予定である。併せて、市町と共同で、危険箇所や避難場所等の周知を図り、避難訓練の実施により、住民の防災意識の向上にも取り組んでいく。

なお、警戒区域内の避難所については、市町に見直しを要請したが、27箇所残った。優先的にハード対策を実施し、危険解消に努めていく。

◇井頭公園一万人プールの復旧

一万人プールは、3月11日の東日本大震災により被災したが、いつまでに復旧できるのか、具体的な復旧のスケジュールについて聞きたい。また、公園の南側には、井頭温泉や新鮮野菜の直売所等の集客力を持つ施設も立地しており、相乗効果を生み出せるような整備をすべきと強く思うが、どう考えるのか聞きたい。

- ◆部長 来シーズン、一部の施設がオープンできるように、プールの仮復旧工事費用について、今議

会に補正予算案を提出した。「井頭公園活性化委員会」からの助言などを伺いながら、平成 25 年夏の全面オープンを目指していく。また、周辺施設との連携なども考慮しながら、さらに地域の活性化につながるよう全力で復旧に取り組んでいく。

第 310 回定例会 H24 年 2 月

◇総合スポーツゾーン構想

総合スポーツゾーンには 1 億円余の予算が投入されたが、予定地の交通処理問題をはじめ、多くの課題等が明らかになったので、候補地の選定などを含め原点に立ち返って検討すべきである。そこで、県全体の既存関係施設との役割分担を整理し整備すべきと考えるが、今後どう進めるのか、検討委員会のあり方をどう考えているのか知事に聞きたい。

- ◆知事 県全体のスポーツ施設のあり方を考慮しつつ、本県に最も望ましい整備運営手法や施設の配置等を決定するとともに、交通計画の基本的な考え方等を整理することとし、さらに生活環境への影響評価等も実施していく。また、県議会や学識経験者などで構成する検討委員会を設置し、広く意見を伺いながら、全体構想の策定を進める。

第 314 回定例会 H24 年 9 月

◇インフラの耐震化・長寿命化対策

〈*議事録をもとに編集〉

南海トラフを震源とする巨大地震により、最大死者数 32 万人という衝撃的な政府の新たな予測が発表されたが、早期避難と耐震化対策を講じれば、被害は約 5 分の 1 に抑えられるとも言われている。

我が国の社会インフラ整備は高度経済成長期の昭和 30 年代以降急速に進んだが、50 年経過し、多くのインフラが急速に寿命を迎えようとしている。構造物は、メンテナンスにより強度や寿命を延ばすことができ、壊れてからつくり直す予算に比べ 3 分の 1 と 4 分の 1 とも言われている。予

算を効率よく使いながら安全・安心を確保できる、まさに命を守るコンクリート、効果的な公共事業と言える。そこで、本県内の社会インフラを総点検し、耐震化・長寿命化対策を優先課題として計画的に行うべきだと思いがどうか。

- ◆知事 社会資本は、常に手入れが必要であり、適正な維持管理のための投資を怠れば、道路の陥没や落橋など重大な事故を引き起こす事態となり、人命を脅かすとともに大きな社会混乱を引き起こすおそれもある。

本県は、東日本大震災を経験したが、緊急輸送道路上にある重大な橋梁は致命的な損傷を受けずに済んだ。これは、県内橋梁の耐震化工事を計画的に進めてきたことの成果であると考えている。このようなことから、将来にわたり絶え間なく社会資本を適正に維持管理していくことが重要であると強く認識している。

このため、県管理の橋梁については、速やかに耐震化を完了させるとともに、平成 20 年度に策定した県橋梁長寿命化修繕計画に基づき、橋梁の長寿命化を計画的かつ効率的に推進していく。

今後とも、社会資本全般について、適時適切な点検や計画的な防災対策等に取り組むことで、県民の安全・安心を確保していく。

第 315 回定例会 H24 年 12 月

◇公共施設の長寿命化

〈*議事録をもとに編集〉

橋の長寿命化については、平成 20 年度に栃木県橋梁長寿命化修繕計画を策定し、橋の長寿命化を計画的に行うという方針を打ち出しているが、県内には 50 歳を過ぎた橋が 800 箇所を超えており、30 年後には 2,000 箇所になるという。さらに、今回、中央自動車道笹子トンネルでの天井板の落下事故により 9 名の尊い命が失われたが、県内のトンネルでも同じように 30 年を超えるものが多数ある。

老朽化が激しくなってから対症療法的に修繕するよりも、予防的に長寿命化しておくことは、財政

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

面でも当然大きな意味がある。公共施設の長寿命化をどう推進していくのか。

◆知事 橋梁やトンネル等の公共施設は、私たちの日々の暮らしや経済活動を支える最も重要な社会基盤である。

しかし、これらの多くは高度経済成長期に集中して整備されたことから、今後、高齢化した施設が急速に増加してくる。先日、中央自動車道笹子トンネルで発生した事故については、施設の高齢化による損傷や機能の低下が原因の一つではないかと報道されている。

こうしたことから、橋梁やトンネル等の既存の公共施設を、日常も災害時も安全に安心して通行できるよう長期にわたり維持していくことが重要であると考えている。

このため、橋梁については、平成20年度に県橋梁長寿命化修繕計画を策定し、優先度を考慮しながら長寿命化に取り組んでいるところである。

また、トンネルや立体交差、擁壁などの重要構造物についても、来年度以降、長寿命化修繕計画の策定を進め、施設の長寿命化を図っていく。

今後とも、公共施設の長寿命化による効率的・効果的な維持管理に努め、県民の安全・安心が確保できるよう全力で取り組んでいく。

第317回定例会 H25年2月

◇県土の強靱化

〈*議事録をもとに編集〉

国では、大規模災害に対する防災・減災や地域社会の活性化などを目指し、強靱な社会基盤の整備等を行う国土強靱化計画を進めることとしている。このような国の動きを的確にとらえ、本県でも県土の強靱化を進めていく必要がある。

県土の強靱化には、道路・河川を中心とした災害に強い県土づくり、長寿命化をはじめとする社会資本の適切な維持管理に加え、広域的な道路ネットワークの構築など、幅広い分野での取組が必要である。

そこで、今回の予算も含め、県土の強靱化についてどのように取り組んでいくのか。

◆知事 災害から県民の生命や財産を守り、すべての県民が安全で安心して暮らせる災害に強いとちぎを実現することが、知事としての重要な使命であると考えている。

そのため、これまでも緊急輸送道路の強化や河川改修、砂防ダム、防災拠点施設などの基盤整備に取り組むとともに、総合防災訓練や住民参加の避難訓練を実施するなど、ハード・ソフト両面から総合的かつ計画的に対策を進めてきた。

このような中、東日本大震災を経験し、防災・減災対策を最重要課題として取り組んでいく必要があると強く認識をしている。

このため、本会議に提出した予算案には、防災・減災の視点から、河川の堤防強化や堆積土砂の掘削、道路の落石対策、橋梁等の耐震化・長寿命化などに要する事業費を、また、これらを一層推進するための調査費をあわせて計上し、計画的かつ継続的に災害に強いとちぎづくりに取り組んでいくこととしている。

さらに、災害発生時の情報収集や応急対策について、迅速に対応できる体制を充実させるため、市町村や自衛隊、建設関係団体などと連携し、官民挙げての体制強化に取り組んでいく。

今後とも、県民の安全で安心な暮らしを守るとともに、地域の活性化や県内経済の発展にも資するよう、チームとちぎの先頭に立って、災害に強い強靱な県土づくりに全力で取り組んでいく。

第319回定例会 H25年6月

◇公共事業の執行

〈*議事録をもとに編集〉

本県は、昨年度末、国の経済対策に呼応して150億円を超える公共事業費の大型補正を行ったところであり、今年度の当初予算と合わせて、本県経済の活性化や震災復興の総仕上げに向けて、今後公共事業を加速しながら、切れ目なく執行していくことが重要である。

そこで、現在までの補正予算の執行状況、そして、補正予算と当初予算をどのように計画的かつ効果的に執行していくのか聞きたい。

また、大型補正の執行に伴い、用地ストックの不足が懸念されるが、用地のストックの状況と、今後、用地の円滑な取得を図るためどのような対策を講じようとしているのか聞きたい。

◆部長 補正予算については、入札手続の簡素化や技術者配置要件の緩和などを実施した結果、執行率は3月末で30%の目標を上回る36%、4月末には46%となり、順調に執行しているものと考えている。

また、国の当初予算については、交付決定までにはおおむね1か月を要するため、一日も早く執行ができるよう、鋭意準備を進めている。

次に、用地ストックについては、本年4月時点での確保面積は5年前の約半分にまで減少している。

そこで、補正予算を十分活用して、通常、年間数か所のところを、現在は22か所で用地測量、物件調査等を実施している。今後、その成果をもとに、関係地権者の理解を得ながら起業用地の確保に努めていく。

第 320 回定例会 H25 年 9 月

◇防災・減災対策

〈*議事録をもとに編集〉

全国的に各地で記録的な豪雨が頻発しており、こうした事態を考えると、大規模災害の発生に備えて、道路や河川などで災害への対応力を強めていく必要がある。

そこで、災害を未然に防ぐための道路の落石防止対策や河川の堤防整備など、社会資本の防災対策を一段と強化すること、さらには、災害発生時にも被害をできるだけ小さくするための減災対策を加速する必要がある。

今年度の当初予算では、防災・減災対策に力点を置いた予算を計上しており、これまでも平成 24

年度予算で減災対策推進のための調査も実施され、事業を進める準備が整っていると思う。

今後の防災・減災対策をどのように進めるのか聞きたい。

◆部長 災害に強い県土づくりを推進していくためには、従来からの防災対策とともに、災害が発生した場合においても被害を最小限に抑え、被害の拡大を防ぐ減災対策を加えていくことが肝要であるため、防災・減災のための具体的な対策を検討してきた。

まず、道路については、高速道路や国道4号などと防災拠点となる県庁・市町村舎・病院などを結ぶ減災ネットワーク道路や、災害時に孤立のおそれがある山間部の集落と避難所等を結ぶ道路等について、防災・減災対策を進めていくこととしている。

また、河川についても、土砂の堆積により流下能力が低下している箇所や、想定を超える豪雨により大きな被害が発生しやすい箇所などについて、防災・減災対策を進めていくこととしている。

これらの防災・減災対策が必要な道路、河川について、優先順位を見極めながら、一步一步着実に対策を進めていく。

第 321 回定例会 H25 年 11 月

◇LRTの整備

〈*議事録をもとに編集〉

今年3月、宇都宮市は東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針を策定したが、この基本方針では、LRTを東西基幹公共交通に導入し、宇都宮市桜通り十文字から宇都宮テクノポリスセンター地区までの約15kmを計画区間として、このうちJR宇都宮駅東側の区間を優先的に取り組むこととしている。

さらに、10月には、芳賀町からの要望を受け、芳賀町までのLRTの延伸、そして町と連携を図りながら一体的に検討を行っていくことを表明した。このLRTについては、県央地域の東西を結ぶ交通幹線軸となるので、既存のバスや鉄道などと連携

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

して広域的なネットワークを形成することが必要不可欠であると考えている。特に、富山市での成功事例を見ると、東武宇都宮線など既存鉄道への乗り入れは、LRTのメリットを最大限に生かすこととなり、県央地域の発展に大いに寄与するものとする。

宇都宮市長は、JR宇都宮駅東側区間について平成28年度にも着工したいと表明したところであり、宇都宮市や芳賀町の取組に対し、県も積極的に支援していくべきと思うが、知事の考えを聞きたい。

◆知事 我が国では、これまで経験したことがない超高齢社会を迎え、地球環境問題など、多くの課題が顕在化する中、これらの課題に対応し、県民が生涯現役として活躍するためには、だれもが安全でスムーズに移動できる公共交通ネットワークの充実を図っていくことが極めて重要である。

特に、本県の社会経済活動の中心的役割を果たしている県央地域においては、現在検討されているLRTが東西基幹公共交通として導入され、バスや鉄道など、既存の公共交通との連携が図られることは、地域活性化や産業振興の観点からも意義のあるものと考えている。

宇都宮市は、東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針に基づき具体的な検討を行うため、芳賀町とともに芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会を設置したところであり、並行して、バス事業者や関係機関とも協議や調整を進めていくこととしている。

県としては、今後とも検討委員会などを通じ、宇都宮市や芳賀町の取組について積極的に支援していく。

◇スマートICの整備

〈*議事録をもとに編集〉

新たなスマートICの整備は、県民にとって非常に関心が高い事業であるが、全国的にも整備を進める自治体が多いと聞いている。本県でも、4市町が勉強会を立ち上げ、それぞれ実現に向けた検

討をしており、県としても支援をしていると聞いている。

一方、高速道路利便増進事業は、平成21年に全国でおおむね200か所の整備目標を掲げスタートしたが、整備財源のひっ迫により、全国でおおむね100か所と、当初の整備目標から半減している。計画中も含めた全国のスマートICの箇所数は、整備目標をはるかに超えているとのことで、このままでは県内の4市町が検討しているスマートICの整備は困難な状況にある。

そこで県は、地域が必要とするスマートICの整備推進に向け、今後どのように支援していくのか。

◆部長 4地区の各市町において、スマートICの整備に向けた勉強会を設立しており、県も、これに参加し検討を進めている。

今後、新たなスマートICを整備するためには、その財源の確保が必要不可欠であるが、高速道路会社のスマートIC整備目標の箇所数が縮小されたことが、整備上の大きな支障となってくる。このため、国や関係機関に対して制度の維持・拡充を強く働きかけるため、県と高速道路沿線の市町が一体となり、県スマートIC・追加IC整備促進協議会を設立し、今年21日に知事を先頭に国や関係機関等に対する要望活動を行ったところである。

今後とも、県内のスマートIC整備が順調に進むよう、協議会を通じて国等に働きかけるとともに、これまで蓄積したノウハウを生かして、スマートICの設置に向け取り組む市町を支援していく。

第322回定例会 H26年2月

◇公共事業の円滑な執行

〈*議事録をもとに編集〉

東北三県の復興事業が本格的に動き出したところであり、平成32年の東京オリンピック・パラリンピックの開催、また、本県では、平成34年の

国体の開催など、大きなプロジェクトが一気に動き出すことになる。

一方、建設業界では、これまで公共投資が削減されてきた影響で倒産、廃業、転業が相次ぎ、その結果、要となる人材の流出が止まらないという厳しい現状にあり、現在、全国的に大型公共建築工事を中心に入札の不調・不落が相次いで発生している。

こうした状況を改善するため、国では、予定価格を見直し、労務単価も、昨年 4 月と今年 2 月、合わせて 26%に近い大幅な引き上げを行った。

幸い本県では、まだ入札の不調・不落は目立っていないとのことだが、今後、大型の公共建築工事が控えていることから、工事発注に当たって環境が厳しくなっていくことを懸念している。

そこで県は、国の対策を踏まえどのように対応していくのか聞きたい。

- ◆部長 技能労働者への適切な賃金水準を確保するため、国は今日 1 日に労務単価を引き上げ、本県においても、今日 10 日付で全国水準を上回る平均 7.8%の引き上げを行った。

これに合わせ、入札手続中の案件にも新単価を適用する特例措置を設けるとともに、契約済みの工事についても、いわゆるインフレスライド条項を適用することとした。

また、公共建築工事においては、最新単価による予定価格の設定を徹底し、入札手続に時間がかかる案件は、契約日直前の単価で契約変更を行える特例措置をあわせて導入することとした。

今後とも、市場の動向等を注視しながら適切な単価設定を行うなど、公共工事の円滑な執行に努めていく。

第 324 回定例会 H26 年 6 月

◇道路の植栽のあり方

整備して 2、3 年はすばらしい街路樹も、大きくなり過ぎて通行の妨げとなっている箇所がある。また、付随する花壇等についても、管理が行き届いていない箇所が見受けられる。

そこで、維持管理費用を抑制するためにも、街路樹あるいは花壇等の諸事業のあり方を検討すべきと考えるが、どうか。

- ◆部長 植栽帯の管理については、沿道環境や緊急性を考慮しながら専門業者に管理を委託するとともに、道路愛護会や愛ロード事業を通じて、地域の方々の協力もいただきながら、良好な維持に努めているところであるが、常に適切な管理水準を維持するのは困難な状況にある。

今後、植栽帯の新設については、沿道の土地利用状況や地元の意向等を十分に踏まえ、必要箇所を厳選するとともに、将来の維持管理も考慮した植栽形式を採用していく。

第 325 回定例会 H26 年 9 月

◇社会資本の適切な維持管理

〈*議事録をもとに編集〉

今般の補正予算では、緊急防災・減災対策事業費あるいは保全費を計上しているが、県民生活の安全・安心の確保に向け、身近な道路、河川等の施設について、今後どのように長寿命化を図っていくのか、また、日ごろから維持管理にどのように取り組んでいこうとしているのか、緊急防災・減災対策事業など、今回の補正予算の執行方針も含めて聞きたい。

- ◆部長 今後、社会資本の高齢化により修繕や更新費用の増加が見込まれることから、県では、事業費の平準化やトータルコストの縮減を図るため、橋梁やトンネル、河川構造物など、主要な施設ごとに順次長寿命化修繕計画を策定し、国の交付金等を活用しながら、予防保全に取り組んでいくこととしている。

また、近年の異常気象等を踏まえ、県民の安全で安心な生活を確保するためには、防災対策・減災対策の推進とともに、道路、河川における一定水準の維持管理は不可欠なものと考えている。

このため、今回の補正予算を最大限に活用して、落石防止対策、冠水対策、堆積土の除去等を進めるとともに、道路の舗装修繕や河川・砂防施設の

第17編 県議会の動き（質疑・質問）

補修工事などを速やかに執行し、適切な維持管理に努めていく。

第325回定例会 H26年12月

◇これからの社会資本整備

〈*議事録をもとに編集〉

本県は、県内のいずれの地域にあっても安全で豊かな生活を送ることができる県土づくりを目指し、交通ネットワーク基盤整備等に取り組んできた。しかし、いまだに県内には歩道がない通学路が多く残り、都市部や産業団地周辺では依然として渋滞に悩まされているところも多い。さらには、急速な施設の老朽化といった問題もクローズアップされてきている。

そこで、すべての県民が安心して豊かに暮らし、ひいては地域の活力を維持増進していくためには、今後とも、社会資本整備をより一層推進していく必要があると思うが、知事の所感を聞きたい。

◆知事 道路や河川などの社会資本は、自然災害から人々を守り、地域経済の発展を支えるためになくってはならない基盤であることから、これまでも積極的に整備を進めてきた。

人口減少社会においても、高齢者を初め、すべての地域の県民が生きがいを持って快適に安心して暮らし続けられるよう、生活の基盤となる社会資本の整備を着実かつ効率的に進めていくことが重要である。

このため、県民ニーズを的確に捉えながら、子供たちを交通事故から守る通学路の歩道整備や、災害から県民の命を守る防災・減災対策事業、さらには、本県の成長を支える地域高規格道路等の基盤整備について、引き続き重点的に取り組まなければならない。

また、橋梁やトンネルが今後一斉に高齢化することから、中長期的な視点に立ち、それらの長寿命化を図ることも必要不可欠である。

今後とも、すべての県民が安心して豊かに暮らせるよう、効率的かつ効果的に社会資本の整備を進めていく。

第327回定例会 H27年2月

◇社会資本整備

〈*議事録をもとに編集〉

昨年は、首都圏を襲った45年ぶりの大雪に始まり、過去最強クラスの台風の上陸、竜巻の発生、局所的に降雨をもたらすゲリラ豪雨など、今までに経験したことのない暴風や豪雨により、洪水や浸水、そして土砂災害が全国各地で発生した。

これらの自然の猛威から県民の生命・財産を守るには、災害に強い強靱な県土づくりを一層推し進める必要がある。

そこで、すべての県民が安心して豊かに暮らし、地域の活力を維持増進していくため、一層のスピード感を持って、着実に社会資本整備を推進していくべきと考えるが、知事の所感を聞きたい。

◆知事 これまでも、災害に強い県土づくりをはじめ、必要な基盤整備に取り組んできたが、近年の記録的豪雨等を踏まえた防災・減災対策や、発生が懸念されている首都直下地震等への備え、さらには、老朽化する社会資本の長寿命化対策など、今後とも着実に取り組んでいかなければならないと考えている。

このため、平成27年度当初予算においては、公共事業費に加え、災害を未然に防ぎ被害を低減するための緊急防災・減災対策事業費や道路・河川等の適切な維持管理を行うための保全費を前年度当初予算に比べ増額するとともに、国の交付金の導入等に向けた調査費を計上するなど、必要な事業を推進できるよう編成した。

さらに、本県が地域間競争に勝ち抜き、人と企業を呼び込み、産業・経済を成長させていくためにも、幹線道路ネットワークをはじめ、本県の利便性と魅力を高める基盤整備に取り組んでいくことも重要である。

今後とも、すべての県民が安心して豊かに暮らし、とちぎの活力を維持増進できるよう、限られた財源を効率的・効果的に活用し、スピード感を持って社会資本整備を推進していく。

第 330 回定例会 H27 年 6 月

◇担い手 3 法を踏まえた建設産業の育成

〈*議事録をもとに編集〉

建設産業は、就労者数が年々減少しているが、本県では約六万人の雇用を依然として抱えている重要な産業である。また、近年、頻繁に発生している異常気象のときには、住民のライフラインを守るためにはなくてはならない産業である。

国は、品確法を初めとする担い手三法を見直して、その担い手の中長期的な育成・確保など、建設業への支援が必要であることを明確に打ち出した。

しかし、本県における社会資本整備の予算はこれまでになく厳しい状況にあり、業界の自助努力も必要であるが、県ができ得る建設産業の育成支援も求められている。

県として、発注の平準化や若手技術者の育成、民間事業に参入しようとする場合の支援など、取り組むべきことが幾つかあるかと思うが、今後どのように建設産業を育成しようとしているのか聞きたい。

◆部長 県では、担い手 3 法の改正趣旨を踏まえ、適時適切な単価改定や、国の改定に呼応した間接工事費の見直しなどにより、適正価格での発注に努めるとともに、4 月・5 月の閑散期に前倒し発注するなど、発注の平準化にも鋭意取り組んでいる。

また、地域人づくり事業などにより、若年者等の入職促進や人材育成の取組を支援するほか、経営アドバイザー派遣事業を通して、新たな事業展開をはじめとする経営相談にも応じている。

今後とも、これらの事業を推進して、技術と経営に優れた建設産業の育成に積極的に取り組んでいく。

第 331 回定例会 H27 年 9 月

◇災害に強い県土づくりの推進について

〈*議事録をもとに編集〉

今回の線状降水帯に限らず、近年は予測困難な異常気象が頻発していて、今後、より大規模化し、頻度も増加していくことが懸念される。今回の大災害は、減災・防災対策の必要性を大きな衝撃をもって極めて強く示したものと考える。

また、地方創生においても、災害に強い強靱な県土づくりの一層の推進は、本県が多くの人々や企業を引きつけ、長く住み続けてもらうために不可欠な取り組みである。

今回の補正予算では、緊急防災・減災対策事業費が計上されているが、これにどのような方針で取り組もうとしているのか。

◆部長 異常気象に伴う災害の発生頻度は年々高まってきていて、災害に強い県土づくりは緊急に取り組むべき重要課題となってきた。国においても、ことし 8 月に閣議決定された国土形成計画において、防災・減災や国土の強靱化を重要な施策として取り組んでいくこととしている。

このようなことから、今回の補正予算において、落石防止対策や冠水対策など災害を未然に防ぐ防災対策、河川の堆積土砂除去や災害時の避難・復旧活動を迅速に行うことができるような道路整備などの減災対策を、さらに加速させるための事業費を計上した。今後とも、すべての県民の安全で安心な暮らしを守り、ひいては栃木の活力を維持増進できるよう、スピード感を持ってこれらの防災・減災対策に取り組んでいく。

第 332 回定例会 H27 年 12 月

◇河川の機能強化について

〈*議事録をもとに編集〉

本年 9 月の関東・東北豪雨では、県央や県南の多くの河川で警戒水位を越え、堤防決壊や護岸崩落など、県管理河川だけでも 391 か所が被災し、その周辺地域では水田や家屋に大規模な浸水被害が

第 17 編 県議会の動き（質疑・質問）

生じた。来春以降の降雨シーズンを控える中、被災箇所について早期復旧を図ることは当然であるが、原形復旧にあわせて、河川堤防等の弱点となり得る箇所について機能強化を図っていくことも重要であると考えている。

そこで、今回の豪雨災害を受け、河川の堤防等の機能強化に向けどのように取り組んでいこうとしているのか。

◆部長 河川の機能強化については、平成 24 年度に主要河川の現状調査を実施し、周辺土地利用や被災履歴等を考慮して、対策が必要な箇所の抽出と優先度のランク設定を行い、その後、これをもとに堆積土の除去や堤防の補強等の減災対策を進めてきた。

しかし、本年 9 月の豪雨により、土砂堆積の場所もその量も大きく変化し、また、前回未調査であった小規模河川等でも被害が発生するなど、調査時と比べて状況が大きく変動した。

このため、今回の豪雨での被災状況等を踏まえ、まずは被災箇所において、原形復旧に加え、洗掘防止や護岸設置など必要な再度災害防止の対策を講じていく。さらに、その他の箇所についても、流下能力等の再検討を行い、重要度や優先度の高いものから順次、堤防補強など河川の機能強化を図っていく。

◇LRT 事業に対する支援について

〈*議事録をもとに編集〉

先日、LRT の運行を担う宇都宮ライトレール株式会社が新たに設立されたが、この会社に対しては、宇都宮市と芳賀町のほか、地元交通事業者からは関東自動車株式会社と東武鉄道株式会社及び東野交通株式会社、さらに、地元経済界からは足利銀行、栃木銀行に加え、民間企業 26 社で構成するとちぎライトレール支援持株会による出資が行われたと聞いている。このように公益性の高い LRT の運営に官民が連携して取り組んでいくことは、宇都宮市民・芳賀町民だけではなく、広く県民の利益向上につながるものであると考えている。

このようなことから、LRT 事業に対しては、県として財政的な支援や出資など、積極的に支援していくべきと考えるが、知事の見解を聞きたい。

◆知事 宇都宮市と芳賀町が事業化を目指している LRT は、県央地域における東西の基幹公共交通として、既存の鉄道・バスなどと連携した利便性の高い公共交通ネットワークの構築に重要な役割を果たすものと考えている。

このため、県としては、LRT の導入に必要な交通円滑化対策の検討や交通事業者との調整に協力するなど、両市町の取組を支援してきたところであり、これまでに施設計画の概要や地域公共交通網形成計画が取りまとめられたところである。

さらに、今年 11 月には、LRT の運行を担う新会社が設立され、これらを受けて、今後、軌道整備等の実施計画の認定申請や都市計画決定に関する説明会の開催など、事業化に向けた具体的な手続が進められることになっている。

このようなことから、LRT 事業に対する県としての支援のあり方については、より詳細な事業計画や地元説明会の状況等を聞いた上で、県民や県議会の理解を得ながら判断していく。

第 333 回定例会 H28 年 2 月

◇超高齢社会を支える公共交通ネットワークの構築について

〈*議事録をもとに編集〉

県内では、デマンド交通の導入などが各市町で進められ、ネットワークの拡大が図られてきたが、いまだに中山間地域等では、マイカーに頼らざるを得ない地域が見受けられる。

また、デマンド交通等が導入された地域でも、各市町単位で運営されていることから、隣町の病院等へ行くのが難しいといった声も聞かれる。

今後はこうした中山間地域等での移動手段の確保や、広域的なバス路線等の充実などにより、超高齢社会に対応した公共交通ネットワークの構築を図るべきと考えるが、知事の所見を聞きたい。