

# 建設委員会記録

- 1 期 日 平成20年7月18日（金）
- 2 場 所 第6委員会室
- 3 出席委員 委員長 松岡宏道  
副委員長 内田 務  
委 員 下森宏昭、井原 修、吉井清介、杉西加代子、高山博州、  
中原好治、浅野洋二、砂原克規、山田利明

4 欠席委員 なし

## 5 出席説明員

[土木局]

土木局長、技監、総務管理部長、土木総務課長、建設産業課長、用地課長、技術企画課長、土木整備部長、土木整備管理課長、道路企画課長、道路整備課長、河川課長、砂防課長、空港港湾部長、港湾技術総括監、空港振興課長、港湾管理課長、港湾企画整備課長

[都市局]

都市局長、都市技術総括監、都市事業管理課長、都市企画課長、都市整備課長、建築課長、住宅課長

[企業局]

企業局長、事務部長、技術部長、企業総務課長、土地整備課長、水道課長

## 6 報告事項

- (1) 平成20年度土木建築行政の概要
- (2) 平成20年度公営企業の概要
- (3) 広島・釜山間の国際定期フェリー運航再開の動向について

## 7 会議の概要

（開会に先立ち、委員長があいさつを行い、委員の自己紹介並びに土木局長のあいさつの後、各局長が自己紹介と説明員の紹介を行った。）

- (1) 開会 午前10時34分
- (2) 記録署名委員の指名
- (3) 質疑・応答

○意見・質疑（下森委員） 月日がたつのは非常に早いもので、今年の4月にこの県議会に来させていただきまして、県全体がどういった政策、どういった夢を持っているのかという思いを持って、まず総務委員会に入らせていただきました。1年間いろいろと議論する中で、今、長期総合計画、元気挑戦プランの話もありましたが、この広島県がいかに元気を出そうかと思ったら、やはり結局は土木局であり、この建設委員会でしっかり議論しないと将来の広島県は元気にならないという思いがありまして、今回は建設委員会の方に入らせていただきました。そういった思いであ

りますので、ぜひとも皆さん方には今後、御無理な点を言うと思いますが、県民の代表である県議会議員でありますので、できるだけ御理解、御協力をしていただきますことを心からお願いを申し上げます。

さて、先輩議員等も多分話をされておまして、重複する面があると思いますが、今、広島県におきます社会情勢あるいは経済情勢は非常に厳しい状況にあります。とりわけ建設業界を取り巻く環境は、非常に厳しいものがあります。特に私は三次市の出身でありまして、中山間地域に住む私たちにとって公共事業の役割というのは重要不可欠でございまして、私たちは常に言っておりますが、基幹産業であると思っております。そういった中で今、原油の高騰などの諸問題により非常に厳しい状況にありますし、また、昨今建設業界を取り巻く入札制度の改革、いわゆるゼネコン等の談合問題によりまして、広島県もいち早く指名競争入札から一般競争入札に変わったという中で、今どんどん入札をするのでありますが、なぜか業者が予定価格の75%の最低落札限度額でとるということが当たり前の風潮になっているのです。先般もある関係部の方にお話をしたら、それは業者がとることですから私たちが言うことではないですというような話もあったのですが、なぜ75%でもとるかという業者の思いをちょっとお話しさせていただきたいと思っております。

日本では、戦後間もなく高度成長期を迎えて当たり前のように内需拡大をしていく中で、公共事業にどんどん投資をして基盤整備を進めてきました。それがここ最近になって借金をしないと公共工事も展開ができないということで、広島県も厳しい財政状況の中で財政健全化計画を打ち出して公共事業も見直しをしていこう、今後は優先順序をしっかりとつけながら工事をしていこうということで、この3年間で35%ぐらい公共事業予算を縮減している状況にあるわけです。そういった中で建設業者からすると、今まで100あったものが75とか、あるいはもっと工事が少なくなるということになりますと、今まで当たり前のように工事がとれていたものがとれなくなる現実になるわけでありまして、最低価格でもとらないと従業員の方々に給料が払えないといった厳しい現状があり、やむを得ず75%でとっておられるのが本当のところではなかろうかと思っております。

私は、現実に75%という根拠が一体何なのか、これはだれが決めたのかと尋ねたら、国の方でそういった法律のもとで決まっているのだということですが、私は75%で工事をしても業者はもうけられないし、それだけ安心して安全な道路とか建物は今の状況の中ではできないと思っております。だから75%でとった業者というのは、言ってみれば悪いのですが、その中でいかに利益を上げるかしっかりとごまかすといった状況があるのではないだろうか。安全管理、施工管理に見落とししたところがあるのではないかと非常に危機感を感じております。そういった県北におきましても建設業界というものは、特に私の方は農地が多くありますが、兼業農家の方々は建設業にお勤めの方が多いのです。建設業の仕事がどんどんなくなるということは、農業だけで生計を立てていこうと思うと農家自体、農業自体も守られないような状況に

陥っている現状でございます。そういったことで私は、あえて言うならば今、広島県の建設業界には非常緊急事態を発令してもいいほど危機的状況にあると思います。特に最近、経営難ということで夜逃げをした業者、あるいは経営者の方が首つり自殺をされたという痛ましい事件が頻発しております。このようなことはまだまだ出てくると思います。どうか皆さん方をお願いをしたいのは、確かに財源がない、財政が厳しいというのはよくわかるのですが、皆様方の卓越した能力、知恵でこの厳しい状況をしっかりと乗り切っていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げたいと思います。

さて、県は、最近の急激な物価変動に対応するために、国が6月13日に定めました単品スライド条項の運用基準を速やかに適用することを決定されました。これは機動的かつきめ細かい対応で極めて重要でありまして、私自身高く評価いたしているところでございます。

ところで、本年2月の予算特別委員会におきまして我が会派議員からの質問を受け、広島県発注の公共工事についてダンピング受注の実態を把握することを目的として、公共事業のコスト調査を実施することとされております。この調査の進捗状況が今どのようなになっているのか、まずお伺いをしたいと思います。

また、先ほどからお話をしましたように、今そういった公共事業を取り巻く環境は非常に厳しくなっております。地域の優良な建設業者の育成、また活性化に向け県は今後どのような取り組みをしていくつもりか、お伺いしたいと思います。

○答弁（技術企画課長） 御質問の広島県発注の公共工事のコスト調査につきましては、6月中旬の単品スライド条項の適用などかなり状況の変化がございまして、鋼材類、燃料油などの資材高騰の影響もあわせて調査することとして、現在、調査対象、方法、項目等につきまして調整をしているところでございます。調査内容につきましては、企業の今後の経営状況にもかかわる情報も含まれるなど社会的に及ぼす影響の大きさも考慮する必要があるため、調査に当たりましては慎重な対応が必要であると考えておりますが、建設業者の皆様のお理解と御協力をいただきながら調査を進めたいと考えております。

それから、今後とも地域の優良な建設業者の育成、活性化を図るため、こういった調査結果も踏まえまして適切な対応をしてまいりたいと考えております。

○要望（下森委員） 答弁の中では建設業者等の協力を得ながら調査を行っていくということですが、何度もそういった調査を行うということは大変難しいと思います。今資材が高騰しておりますので、ぜひともこの際そういった影響などについても一緒に調査をしていただきたいと思います。

また、調査基準価格の見直しにつきましては、御存じだと思いますが、国土交通省におきましては既に4月に実施されていると聞いております。また、先般の全国知事会の答申の中で、全国で既に17の道県で最低制限価格の見直しを行っているとお伺いしております。調査項目の整理が済み次第、早急に調査を実施し、その結果

を踏まえて最低制限価格の見直し等の是非をぜひ積極的に進めていただきますことを強く要望いたします。

また、できるだけ早い時期にと言われましたが、公共工事は不思議なもので前期、後期という発注状況がありまして、前期でほとんど入札が完了するということがあります。端的に言うと来年の4月からすればいいではないかというような思いもあるとは思いますが、一日も早く調査、そして結果を出していただいて、建設業界あるいは公共事業を取り巻く環境を皆様に安心していただけるようにしていただきたいと思っております。そういったことも強く要望いたしておきますので、よろしくお願いいたいたします。

○質疑（杉西委員） 私も6年かかりまして、やっと念願の建設委員会に入ることができました。いろいろな委員会を経験しましたが、ここに来まして、今各委員会に女性の方がちらほらいらっしゃいますが、この委員会には女性がいないとお話をしていたところでございます。優しく見守って御指導いただきますようお願いいたします。

今、下森委員の方から出ました話と重複する部分もありますが、その追加ということで少し聞いていただきたいと思います。今回初めての委員会ということでございますので、私がこの1年間この建設委員会の委員としてこういうことをぜひやっていきたいと思っていること、重要課題だと思っていること、きょうは入札制度の改革について質問してまいりたいと思っております。

現在、非常に緊迫したというか、悲鳴のような声が建設業者から上がってきております。その原因は、皆さん御存じのように、まず第1に公共事業が非常に削減されております。そしてその上に昨年6月、ちょうどこの時期ぐらいから始まりましてでしょうか、建築基準法の改正がございまして、あの法改正にはいろいろ視点もございまして、我々はこれは明らかに、まだ条件が整っていない間の国土交通省の見切り発車であったと思っております。そのために非常にあのような混乱が起きまして、そうした意味では官製不況という言葉も今言われておりますが、そういった本当に官が起こした不況であるのではないかと感じております。さらに、それに追い打ちをかけるように現在の原油高によりまして建築資材の高騰ということがありまして、本当にもう悲鳴が聞こえてきております。

さらに、先ほど下森委員から出ました、一般競争入札が、昨年の10月からでしたか、広島県におきましても拡大されておまして、現状を見ますと非常に行き過ぎた競争の結果、それは業者の勝手というところもあるのですが、赤字覚悟でも受注しなければいけないというような現状あること、それに伴って工事の品質の確保という意味では非常に危惧をされる声も出ております。そういった非常に大変で厳しい何とかしなければいけない状況なのが今の建設業界でございます。ある調査会社によりまして、皆さんも御存じだと思いますけれども、昨年の倒産件数でございますが、全国で負債額1,000万円以上の倒産件数は建設業が4,000件以上で一番多いわけ

でございます。広島県でも同様の負債を抱えた建設業の倒産が66社も出ているわけ  
でございます。このようなことが続きますと、本当に地元の建設業はもう壊滅的な  
状態になるのではないかと。本当にオーバーではございません、そういう状態ではな  
いかと思っております。このままいきますと、本当に地域に貢献されたり、地道な  
経営努力を重ねて優良で頑張っている業者までもが経営破綻に追い込まれるのでは  
ないかと思っております。

そういう点も含めまして、広い意味での入札制度、いろいろなことがあると思う  
のですが、入札制度の改革を早急に何とか考えていかなければいけないと思ってい  
るのですが、この入札制度改革について御意見をお伺いします。

○答弁（建設産業課長） 入札・契約制度の改正につきましては、昨年の10月から一般  
競争入札を拡大してまいりました。その際には、各建設局・支局を単位といたしま  
した地域要件というものを定めて実施しております。また、今年度からは総合評価  
方式、価格だけではなくて技術力もあわせて評価できる入札方式でございますけれ  
ども、この総合評価方式というものの対象案件を増加する、あるいは地域に貢献し  
ている、例えば路線管理業務を受託しているというような業者の実績につきまして  
は、総合評価方式の中で改めて評価をさせていただくというようなことに取り組ん  
でおります。また、従来から下請あるいは資材につきましては地元県内業者への優  
先発注ということを元請業者の方に要請いたしております。こういうことで、これ  
らの地域の建設業者の受注機会の確保ということに努めているところでございます。  
大もとの透明性あるいは適正な施工の確保などを図りつつ、技術と経営にすぐれた  
地域の建設業者の育成が図られますよう適切に取り組んでまいりたいと考えており  
ます。

○質疑（杉西委員） いろいろな観点からいろいろな努力をさせていただいているのはよ  
くわかりましたが、その一つ一つのことを細部まで、それが真にどのような格好で  
生きているのかということもぜひ検証していただきたいですし、また社会情勢は  
日々動いておりますので、社会情勢にマッチした改革をぜひ考えていただきたいと  
思っております。

今いろいろ本当に大変な業界でございますので、私なりに少し勉強したことの中  
で、まず今回は2点ほど質問させていただきたいと思えます。

先ほども、地元の業者を育成するためという答弁もございましたが、今、新潟県  
におきましては入札制度改革を行っている中で、地域産業の活性化策として災害復  
旧工事や維持補修工事などを地域保全型工事と位置づけられまして、地域貢献をし  
ている地元建設業者に受注機会をふやして確保させるという仕組みについて、下請  
も含めましていろいろなことを考えられております。そうすることによりまして、  
地域産業の育成であるとか、逆に建設業者が地域貢献をしていれば何とかそういう  
方策もあるという地域貢献の取り組みを促すことにもなると思えますし、これが大  
きくなりまして、ひいては地域コミュニティーを確保することにもなるのではない

かと思っております。

2点目は、先ほど最低制限価格のことも出ましたけれども、予定価格の公表の時期のことでございます。広島県では、予定価格を入札前に公表されております。これもいろいろ二転三転する中で透明性を高めるといってこのようになったとお聞きしているのですが、他県ではそういうことを乗り越えて、また事後に戻すなどの動きも少し出ております。業者とかちまたの話をいろいろ聞きますと、予定価格が出ますとどうしても最低制限価格あたりも読めてまいります。そうしますと同額入札が並びますので、時には、言葉は悪いかもかもしれませんが、じゃんけんであったりくじであったり、そういったことが結構あるそうでございます。そういうことが続きますと、図面を見て積算をしていくという、そういった企業の積算能力であったり技術力であったり、もう一つ言えば経営力であったりといったことに関係なく決まるようであれば、どんどん技術力が失われていくのではないかと、本当にこれでいいのかという気持ちが非常にしているのをごさいます、今申しましたこの2点に関して御答弁をお願いいたします。

○答弁（建設産業課長） まず予定価格の公表につきましては、入札・契約に関する情報をできるだけ公表し、透明性を向上させ、予定価格を探ろうというような不正な行為を防止するという目的で平成16年6月に全面導入したところでございます。

一方、委員御指摘のとおり、予定価格の事前公表の弊害については意見がございます。そのため、事前公表に当たりましては、入札時に工事内訳書の提出を求め、入札参加者の見積もり努力の確認を行うなどの対応を行っているところでございます。本県の入札・契約制度に対する県民の信頼性を確保するという観点から、透明性の向上は非常に重要な課題だと考えております。今後とも地域保全型の工事も含めまして、入札・契約あるいは施工の状況あるいは国、他県の状況を踏まえまして、透明性の高い適正な施工が確保できるよう研究してまいりたいと考えております。

○要望（杉西委員） 先ほど申しましたように新潟県あたりでは非常に大きな入札制度の改革をされておりますし、先日見ましたら山形県でも、非常にきめ細かい設計単価の見直しと同時に入札制度を改革して、最低制限価格とも連動するのですが、詳細な失格基準をつくったり、要するにダンピング対策や総合評価方式をきちんとした形で進んでいくように見直すなど、地元建設業者への配慮ということに取り組んでいこうとする県もどんどんふえております。先ほど基幹産業という話も出ましたが、建設業は非常にすそ野も広く、広島県にとりましてはこの元気がなくなればやはり元気が出ない、元気な広島県づくりが非常に遠いことになってくると思えます。皆さん御承知のように、本当に価格競争一辺倒に照準が当てられていますので、執行部としてもいろいろな施策を考えてくださっていますが、その施策の一つ一つを取り上げて本当に今の時世に合っているのか。このことは公明・公正が一番大事でございますが、それとまた談合というのですか、不公平というのですか、そういったことは背中合わせでございますので、なかなか難しい問題ではあると思えます

が、この現状をしっかりと見ていただきまして、施策をいろいろ並べてくださっていますが、一つのことを公明性、例えば最低制限価格のことを取り上げてこのように打ち出したけれども、そのことがどのように波及しているのだとか、こうしたらいののだとかというようなことを1年間いろいろ皆さんと一緒に勉強して検証することで、結局は一生懸命地道に頑張っている業者さんが、きちんと成果が出せるように、そういう業者さんに仕事をしてもらって、地域も広島県も元気になって技術力も伝えていかれるような制度を、私も勉強して、皆さんと一緒に考えていきたいと思えます。これは要望でございます。

○質疑（中原委員） 広島高速道路について何点かお尋ねしたいと思います。

平成15年に広島高速道路にかかる広島高速道路整備プログラムという、要は道路をどうつくっていくのかという計画の見直しが行われました。理由は、当初計画から通行量が約3割の減少が見込まれる、13万台から9万6,000台に見通しが下がったということなのです。それに従い、この道路の建設にかかる投資可能額が4,600億円から3,600億円へ変更になった。こういうことで平成15年に見直しが行われて、本線2車線整備あるいはランプの段階整備ということが打ち出されて、今行われているのですが、それから5年たち、先ほど来ありましたように諸物価の高騰あるいはガソリン価格の上昇など経済情勢もかなり変わってきているということで、この整備プログラムに関して現時点で今後見直しをする計画はあるのか、まずこの点を確認したいと思います。

○答弁（道路企画課長） 広島高速道路の整備計画につきましては、平成18年2月に改定を行いまして、現在はその計画に沿って整備を行っているところでございます。委員がおっしゃいましたように、部分的には2車線暫定供用、あるいはランプの一時先送りを含めまして現在の有料道路事業での全体事業費は3,780億円という設定でございます。この設定で1号線から5号線までの全体延長29キロメートルを平成25年度末までに完成を図るという予定で整備を行っております。

御質問の現時点でのその計画の変更予定ということでございますけれども、現時点では特に予定しておりませんが、ことしの秋に予定されております国の将来交通量の見直し等の中では、こうした地方の事業を含めまして、そうした見直しは今後必要になってくるだろうと考えております。現在では具体的な見直し予定はございません。

○質疑（中原委員） 広島高速道路は利用料金も問題だと思っているのですが、一律500円で、要は高速道路を使ったら1区間であろうが広島一周するぐらいの区間であろうが、一律500円を取るという見込みで料金収入を計算している。ここは非常に問題だと思っているのですが、先ほどあったように、今の名前は違いますが、日本道路公団が、日本全体の計画交通量を下方修正したからこの平成15年度の計画も見直しをするようになった。また、将来的には見直しをする可能性があるという見方ですが、そうすると要は投資可能額が変わってくるので、この1号から5号までの全体

の整備について、今平成25年度末を目標に完成させるとおっしゃいましたが、この期限の平成25年度末に全線供用開始が達成可能なのか、その点をもう一度確認したいと思います。

○答弁（道路企画課長） 結論から申しますと、現時点では、平成25年度末の完成を目指して事業進捗を図っているという状況です。整備状況で申しますと、全体計画3,780億円のうち約75%を昨年度までに執行しておりまして、1号線、3号線の一部、それから4号線を既に供用いたしておりまして、平成21年度末には2号線、それから3号線の一部を供用する予定であり、残りの区間につきましても25年度末の完成を目指して事業進捗を図っている状況でございます。

○質疑（中原委員） もう一つ大事なことがありまして、5号線、東部線ですが、この路線をめぐって住民団体からいろいろ要望が出ていまして、きのうも二葉山トンネルの建設について、地盤沈下や土石流災害が起こるとして建設に反対する地元住民が広島市に対して公開質問状を出しています。

その前は、知事あてに、土砂災害危険箇所図に不備があるため、このトンネル工事は非常に危険だということを住民団体の方が言われています。それに対して県側は、トンネル建設に関してはこれまで土砂災害などの安全性の検討は行っていないと答えられています。この辺のやりとりが一体どのようなことになっているのかよくわからないのですが、住民側の要望に対して県としてどういう対応をしているのか、まずこの点をお聞きしたいと思います。

○答弁（道路企画課長） 広島高速5号線のトンネル事業につきましては、トンネル直上の住宅団地においてトンネル工事による災害の危険があるという地元の指摘があることは、県といたしましてもそういう申し入れを受けておりますし、承知をいたしております。

先ほどの質問の中で土砂災害危険箇所図が違っているというような指摘もいただいておりますけれども、これにつきましては現地調査に基づく図面ではございませんので、多少現実とのそごがあるという説明をしております。今後は、トンネルの安全な施工、それからトンネル施工による周辺地域への影響につきまして学識者から成る技術検討委員会を設置いたしまして、その安全性を確認する予定にしております。その委員会の運営の中で改めて現地調査を行いまして、調査を踏まえて安全性の確認していく予定でございます。

○質疑（中原委員） ということは現地調査をやられるということですか。

○答弁（道路企画課長） その委員会の運営の中で現地調査を行います。

○質疑（中原委員） その委員会のスケジュールですが、いつぐらいに立ち上げて、初会合を行い、今言われた現地調査は大体いつぐらいになるのか。完成予定を25年末とされているのですから、その辺のスケジュールについてアバウトで持っていれば教えていただきたい。

○答弁（道路企画課長） 委員会の構成あるいは運営の方法につきましては広島市、高

速道路公社と調整しておりまして、なるべく早い時期に立ち上げたいと考えております。

○質疑（中原委員） 今、広島市の話が出ましたが、どうもこの5号線をめぐっては広島市長の発言と計画の本体と知事の対応が微妙にずれてきているような感じがしています。市長は、この住民団体の要請を受けて路線を変更することも検討すると言われております。現実問題として今からそのようなことが可能なのかということもあるのですが、広島市と高速道路公社と広島県、要はこの3つの組織の中で一つの意思決定を行っていかないといけないという非常に大事な段階に来ていると思います。それでその辺は広島市とも打ち合わせをしていると言われますが、今の交渉の状況はどうなっているのか、どれくらいの頻度で会議をして、広島市の考え方と高速道路公社の考え方と県当局の考え方のすり合わせをして、今の検討委員会もつくらなければいけないし、そういったことをどのような形で行われているのか、その辺の詳細を教えてください。

○答弁（道路企画課長） 広島市と高速道路公社との調整会議でございますけれども、6月の議会中には多少中断いたしましたけれども、月2～3回程度は事務レベルでの調整作業をずっと行っております。

県と市の見解の相違という御質問がございましたけれども、高速5号線の計画あるいは現在のルートにつきましては計画の原案を作成したのは市でありますし、計画決定したのは県ということであります。したがって、現在の計画が一番妥当であるという認識は県、市とも持っているわけでありまして、今後、施工に当たっての安全性につきましては当委員会での検討を待つということになりますけれども、計画そのものについては現計画が妥当であるというように認識いたしております。

○質疑（中原委員） 広島市長がルート変更も辞さないと言われております。これはやはり非常に大きい発言ですが、今、課長がおっしゃるのは、いや、これは市長が勝手に言っているだけで広島市と広島県の間では要するにルートの問題も含めて二葉山トンネルは当初の予定どおりやるのだというようにも聞こえますが、そのようなことが言えるのかどうか。

○答弁（道路企画課長） ルートの変更が全くあり得ないという話に関しましては、これから工事を実施していくための安全性を確認していく過程でどうしても安全性が確保できない、トンネルの施工の安全性あるいは周辺地域への影響を含めまして、その安全性が確保できないという場合が万一ありましたら、そういった検討も必要になるであろうというように広島市長の発言を認識しておりまして、あくまで現在の計画においては、まずは安全性を確認するということが先決であろうと考えております。

○質疑（中原委員） 意思決定についてどこが中心になって、そういうことを決めるのかが非常にわかりにくいのです。これは住民団体の方もおっしゃっていますが、広島市に行けばいいのか、広島県に行けばいいのか、高速道路公社に行けばいいのか、

わからない。

それではこの投資可能額とルートが決まっています。工期が決まっているわけですから、淡々と仕事を進めていかれるわけですが、大きな意思決定については、公社の定款といいますか、公社の概要を見てみると、広島高速道路公社運営会議が公社の運営に関する重要事項を協議し、公社の事業の適正かつ能率的な推進を図るという目的で設置されています。この会議の構成員は、会長が知事、そのほかに広島市長、中国地方整備局長、商工会議所会頭、高速道路公社理事長、この5名でつくっている合議体があります。こういう会議できちんとそれぞれの意思を確認しながら、あるいは合意点を探しながらやはりオープンに意思決定の流れをしていくべきだと私は思いますが、この運営会議は直近でいつ開かれましたか。

○答弁（道路企画課長） 日時まではちょっと記憶しておりませんが、近いうちに開かれる予定でございます。先般幹事会が済みしましたので、委員会は早急に開かれる予定となっております。

○質疑（中原委員） 過去、直近では年に何回ぐらい開いていたのですか。

○答弁（道路企画課長） 基本的に年に1回開きます。

○質疑（中原委員） この運営会議が近々開かれるということであれば、その場で今の5号線の問題あるいは完成時期の問題、こうしたことをやはり議題にして市や県がどのように考えているのかということも含めてきちんと議題にしていただきたいと思うのですが、これは議題になるのですか。

○答弁（土木整備部長） 広島高速道路の問題、とりわけ5号線の問題について中原委員の方から御指摘がありました。我々としては、このプロジェクト自体は県と市の合意した整備計画の中で、議会にも御承認いただいて整備しているものです。これについて先ほど申しましたように平成18年に全体事業費3,708億円の見直しがありました。これは太田川渡河部については市の公共事業としての支援があつて、この中で路線全体を整備しようということでコンセンサスとして得られています。

果たして、それを変更するタイミングがいつあるのか、あるいは平成25年までそれが必要なか必要でないのかという議論も多少あるかとも思いますけれども、現時点においては平成18年の計画で進んでいます。先ほど市長の、あるいは副市長も市議会の委員会で御答弁されたと思いますけれども、万が一そういう可能性があればという条件付きの発言であると我々は認識しております。その可能性いかにということについて我々はきちんと勉強していく、あるいは住民の方々にも御理解を求めていくというようなことが必要です。先ほどそれについて道路企画課長が答弁いたしましたけれども、技術検討委員会なるものをつくって、住民の皆様が御心配されていることをさまざまな視点から、土砂災害の問題も含めて検証していく必要があります。その検証結果の中で今後どうしていくのかというトップレベルでの議論になっていくのだらうと思っています。したがって、近々運営会議が開かれるという予定になっていきますけれども、そのときにおける具体的な議題として上げるかど

うかということは現在のところ決まっておりませんが、先ほど私が申しましたレベルから言いますと5号線の問題点の認識というものは共有していただく必要があろうかと思いますが、それをもって直ちに変更するとか、そういう段階にはまだないと考えております。

○意見（中原委員）　やはり我々も会派として住民の方からいろいろな陳情を受けるわけですが、皆さんがかなり心配されているのです。それは技術的な部分もあるので、皆さんの方がプロですから、心配ないのだということをきちんと伝えないといけないし、それで納得をしていただく努力を県としてやらなければいけないと思います。だからある意味計画ありきで用地買収ももう済んでいるからということで強行するというだけでは避けていただきたいのと、やはりきちんとそういう意思決定の場にしっかりとのせていただいて、みんなに見える形でこの問題について検討の経緯あるいは結果を明らかにしていただきたいと思います。

○質疑（高山委員）　企業局長、今、広島県は空梅雨で水がないが大丈夫なのか。

○答弁（企業局長）　ダム管理は土木局の所管でございます。今、土木局からお聞きしているのは、雨は少なかったわけでございますけれども、通常のベースに比べて今たくさんためていただいているということで、当面のところは心配ないと伺っています。今後このまま続くと、雨の状況がどうなるのかといった心配はありますけれども、現状では不足している状況にはないと伺っております。

○質疑（高山委員）　尾道では15年ほど前に大水飢饉になりましたが、近ごろ話を聞くと農業の水がもうないのです。企業局は関係ないのですが、農業の水がなくなると今度は飲み水がなくなるので、できれば各市町をきちんと調査していただいて、節水が必要になるのなら早く使わせないようにしないと一遍になくなると大変になるので、ひとつ御指導、市町の調査をしていただきたいと思います。もし、やる気があるような答弁があればお願いします。

○答弁（企業局長）　渇水の問題が想定されるようであれば、もちろん農林水産局も含めて全庁的に対策を行うということになりますので、委員の御指摘については関係局に伝えて、体制に不備がないようにしてまいります。

#### (4) 県内調査・県外調査についての協議

県内調査は年2回、1泊2日及び1日を各1回とし、第1回目の県内調査を9月2日（火）～3日（水）の1泊2日で調査を実施することに決定し、また、県外調査は年1回、2泊3日で実施することが決定され、詳細な日程は次回以降の委員会で協議することとした。

#### (5) 閉会　午前11時42分