

土 木 環 境 委 員 会 記 録
< 第 3 号 >

平成28年第3回沖縄県議会（6月定例会）

平成28年7月13日（水曜日）

沖 縄 県 議 会

土木環境委員会記録<第3号>

開会の日時

年月日 平成28年7月13日 水曜日
開 会 午前10時1分
散 会 午後3時49分

場 所

第3委員会室

議 題

- 1 乙第5号議案 工事請負契約についての議決内容の一部変更について
- 2 乙第6号議案 工事請負契約についての議決内容の一部変更について
- 3 陳情第31号、第32号、第41号、第44号、第45号の4、第46号、第56号、第57号、第59号、第64号から第66号、第75号及び第76号
- 4 本委員会の所管事務調査事項について（追加議題）
- 5 閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

委 員 長	新 垣 清 涼 君
副 委 員 長	照 屋 大 河 君
委 員	座 波 一 君
委 員	具 志 堅 透 君
委 員	座 喜 味 一 幸 君
委 員	翁 長 政 俊 君
委 員	仲 村 未 央 さん

委員 崎山嗣幸君
 委員 上原正次君
 委員 赤嶺昇君
 委員 嘉陽宗儀君
 委員 糸洲朝則君

委員外議員 なし

欠席委員

なし

説明のため出席した者の職・氏名

環	境	部	長	大	浜	浩	志	君
環	境	整	備	長	松	田	了	君
自	然	保	護	長	金	城	賢	君
土	木	建	築	部	長	宮	城	理
土	木	整	備	統	括	監	上	原
技	術	・	建	設	業	課	長	津
道	路	街	路	課	長	古	堅	孝
道	路	管	理	課	長	小	橋	川
河	川	課	長	照	屋	寛	志	君
海	岸	防	災	課	長	永	山	正
港	湾	課	長	我	那	霸	生	雄
空	港	課	長	與	那	霸	聰	君
下	水	道	課	長	金	城	光	祐

○新垣清涼委員長 ただいまから、土木環境委員会を開会いたします。

乙第5号議案及び乙第6号議案、陳情第31号外13件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として環境部長、土木建築部長の出席を求めています。
休憩いたします。

(休憩中に、土木建築部長から就任挨拶があった。)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

まず初めに、乙第5号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更について審査を行います。

ただいまの議案について、土木建築部長の説明を求めます。

宮城理土木建築部長。

○宮城理土木建築部長 お手元の配付資料2議案説明資料「土木環境委員会」の1ページをごらんください。

乙第5号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更について御説明申し上げます。

本議案は、平成26年第5回沖縄県議会乙第16号議案をもって議決された工事請負契約に係る議決内容の一部を変更するため、議会の議決を求めるものであります。

国道449号新本部大橋橋梁整備工事（上部工P3からA2）の契約金額10億7784万円を1791万7200円増額し、10億9575万7200円に変更するものであります。

当該工事は、新本部大橋における橋脚P3、橋脚P4、橋台A2区間の上部工となる延長136メートルの鋼床版箱桁を製作し、架設する工事であります。

変更内容は、契約書第25条第6項に基づく建設労働者の労務単価の増加について、同条第7項に基づき労務費用を増額するものであります。

詳細につきましては、担当課長から説明させていただきます。

○古堅孝道路街路課長 お手元に配付しております、資料3の1で、乙第5号議案の国道449号新本部大橋橋梁整備工事（上部工P3からA2）の工事請負契約についての議決内容の一部変更について、御説明いたします。

今回の変更は、労務費用の増額に伴い請負代金を増額しようとするものであります。

1ページをごらんください。

上段の図は、新本部大橋の計画概要図で側面から見た図です。下段左側には全体事業概要、下段右側には整備工程と、ことし6月時点の状況写真を表示しております。

今回、変更対象の工事箇所を赤色で示しております。すでに完成した箇所は灰色で示しております。別途施工中の箇所は黄色で示しております。

現在、下部工は全て完成し、上部工はA 1 から P 2 が完成しております。当該工事と上部工 P 2 から P 3 が施工中となっております。

当該工事で行う箱桁架設は P 3 橋脚から A 2 橋台までの 2 径間であり、現在、架設作業を行っております。

2 ページをごらんください。

上部工 P 3 から A 2 の変更内容は、建設労働者の労務単価が増加したことについて、契約書第25条第 6 項に基づく請求が請負者からあり、その内容を確認したところ適切と認められることから、同条第 7 項に基づき労務費用を増額するものであります。

今回の労務費用の増額による請負代金の増額は、1791万7200円となっております。

以上で、提出議案の概要説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○新垣清涼委員長 土木建築部長及び道路街路課長の説明は終わりました。

これより、乙第 5 号議案に対する質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

嘉陽宗儀委員。

○嘉陽宗儀委員 この議案はこれまで何回か出されてきたと思いますが、変更は今回で何回目ですか。

○古堅孝道路街路課長 今回が初めてでございます。

○嘉陽宗儀委員 これまでも本部大橋の工事については、橋梁上部工の問題で県議会でもいろいろ審議してきたと思いますが、そういったことはなかったですか。伊良部大橋の問題もあったし、本部大橋の問題もあったと思いますが、初めてですか。

○古堅孝道路街路課長 先ほどの答弁を訂正させていただきます。本部大橋につきましては、今回の工事では初めてですが、さきに発注して既に終わっている工事がございます、それについても同様な増額を行っております。

○嘉陽宗儀委員 非常に理解しにくいのですが、橋梁を工事する場合には、最初から厳密に設計し、施工まで積算して工事請負をしたら、きちんと仕上がると思っていたら、伊良部大橋も10回ぐらい変更しましたか。同じような手口を使おうとしているのかと疑問を持っているので、これは何回目かと聞いているのです。

○古堅孝道路街路課長 今回の変更につきましては、設計変更と呼んでいますが、内容としましては労務単価が急激に増加したことによる増額変更でございます、工事内容の変更はございません。

○嘉陽宗儀委員 私の理解不足かもしれませんが、橋をかける場合には、下部工も上部工もきちんと設計ができ上がってから工事を発注すると思っておりますが、この部分については初めてだという答弁なので、これは少し臭いのではないかと聞いています。何回もこういう変更が出てくる可能性があるかと。

○古堅孝道路街路課長 工事につきましては、設計して現場に入ったところで実際の現場状況が違ってくるか一例えば、杭を打ったら支持層が深かったとか、そういった現場の状況変化に応じて変更しているところでございます。

○嘉陽宗儀委員 伊良部大橋についても、わざわざ神戸市から大きいクレーンを持ってきて、それもやむを得ないだろうと認めてきたのですが、やはり我々は議員ですから、議会の前には県民の税金がどのように使われるかということについて納得できるように、皆さん方がきちんと整理すべきだと思います。変更を出して、また次も出すだろうという疑いを持たれるような提案の仕方はまずいと思いますが、いかがですか。

○古堅孝道路街路課長 我々も設計積算の段階では、できるだけ変更が出ないように慎重に対応しているのですが、どうしても現場では変更せざるを得ないところが出てきまして、その辺は御理解いただければと思っています。

○嘉陽宗儀委員 少し踏み込んでいきますが、上部工の工事はどこの業者に発注していますか。

○古堅孝道路街路課長 株式会社横河ブリッジ、宇部興産機械株式会社、有限会社福地組の3社のJVとなっております。

○嘉陽宗儀委員 県内業者は何社ですか。

○古堅孝道路街路課長 3社のうち、有限会社福地組が県内業者でございます。

○嘉陽宗儀委員 従来、大型公共工事のトンネルと橋については、上部工の工事は県内業者ではできないということで、沖縄総合事務局も含めて県内業者を排除する状況がありました。それで、我々土木環境委員会は執念を燃やして、県内業者に優先発注できるような仕組みをつくらせようとやってきましたが、今後もこのような上部工が伴う工事については、困難だから本土業者に発注するという流れにならないようにするべきだと思いますが、どうですか。

○古堅孝道路街路課長 上部工でも、県内業者でできる工事とできない工事がございます。今回の工事につきましては、県内業者でもできる業者があったものですから、当初の契約のときに総合評価を行いまして、県内業者でも代表者になれるような発注をしております。

○嘉陽宗儀委員 同じような答弁なのでこれ以上粘らないことにしますが、県内資材を使い、県内業者の技術力を使う。要するに、沖縄県内の建設業関係の力をどのようにつけさせるかということが、皆さん方の仕事の大きな役目だと思うのです。ですから、可能な限り精査をして、県内業者が請け負って工事ができるように、発注、入札の段階から努力をしていくべきだと思いますが、いかがですか。

○古堅孝道路街路課長 ごもっともございまして、今回、橋梁につきましても県内業者を入れておりました。次に御説明しますが、トンネル工事につきましては全て県内業者でできるようにしてございまして、実際に県内のJVでやっております。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 変更の大前提として、予期せぬ条件の変更があつて、基本的には請負者から要望があつたから変更増するというのですが、当初、どういう単価を前提にして契約し、どういう条件の変更があつたから、新たに労務費の増をしようとしているのか。その辺を教えてください。

○古堅孝道路街路課長 労務費の単価は、通常、年1回の改定がございます。今回、急激なインフレーションがあつたということで、国から1月に単価改定がございました。それに伴って、今回、労務費用を増額するものでございます。

○座喜味一幸委員 これは何月の契約ですか。

○古堅孝道路街路課長 平成26年10月でございます。

○座喜味一幸委員 単価の大幅な増があつたということは、この工事において業者から変更願いがあつたからではなくして、全県における土木工事の単価が上がったことによって、ほかの工事も全部変更の要因が出ているはずなのですが、それに関してはどう取り扱っていますか。

○上原国定土木整備統括監 通常、小さな工事だと単年度契約で単年度で終わりますが、今回の工事につきましては平成26年10月に契約しておりまして、年度をまたぎながら単価の変化があります。その変化の度合いの非常に大きなものが工事の途中に発生し、工事の請負金額に対する労務費用の増額分が大きいということで変更が発生しております。ですから、単年度で終わるような工事には、労務単価を原因とする変更契約は余り発生しないという状況でございます。

○座喜味一幸委員 そうではなく、全県で翌債工事はこれしかないのですか。翌債工事はほかにもあるはずですし、土木建築部だけではなく、農林水産部等々も含めて横並びで統一された単価アップができていますのかということです。

○上原国定土木整備統括監 当然、同じような条件で契約しておりますので、その他の工事においても同様な事態が発生すれば変更が出てくるということ

ございます。

○座喜味一幸委員 今、ちまたでは公共バブルと言われているぐらい工事がなかなか1回の入札で契約ができないという状況があって、これは労務・資材単価等の高騰—特に、離島においてはなかなか公共事業が落札しない。しかも差があるという実態があるので、労務単価プラス資材単価に対して総点検しないと、公共事業の発注が滞るのではないかという思いがありますが、その辺の労務単価のアップ率や資材単価のアップ等について、年1回や2回では済まないぐらい現場では混乱しているのではないかと。この現状はどう認識していますか。

○津嘉山司技術・建設業課長 労務単価につきましては年1回の改定でございます。国と県が、業者が労働者に幾ら払っているかという実態の調査をして、それを翌年度の単価に反映させているところでございます。資材につきましては、平成27年度までは年2回の変更をしておりましたが、委員の言われるようにタイムラグがあるのではないかとということで、平成28年度からは年4回の変更になり、より直近の単価を見られるようにしております。

○座喜味一幸委員 土木建築部の中で、入札1回での落札率はどれぐらいですか。

○津嘉山司技術・建設業課長 現在、手元に資料がありませんので、調べて後ほど差し上げたいと思います。

○座喜味一幸委員 施工業者や建設業団体等々から労務・資材等に対する陳情・要望が出ていると思うのですが、その状況はどうなっていますか。

○津嘉山司技術・建設業課長 建設業協会等からも回数をふやすようにという要望がございまして、資材につきましては平成28年度から年4回にしております。

○座喜味一幸委員 いずれにしても、離島等においてはもっと厳しい。沖縄本島でもなかなか厳しいという状況をよく踏まえて、経済調査会で全国一律と言わずに、沖縄地域の物価調査をもう少し綿密にしながら一仕事をすることによって利益が出ないという状況もどうかと思いますし、現実的な対応をしないと

いけないと思います。その辺は、現場をよく把握しながら単価等をフレキシブルに取り扱ってほしいと思いますが、どうですか。

○宮城理土木建築部長 これまでも、土木建築部として建設業界との意見交換を通じて、実勢価格との乖離があるのではないかという御指摘は受けてきております。それに対して、先ほど技術・建設業課長からも答弁がありましたように、できる限り実勢価格に近づける方法として、国との調整ももちろんありますが、資材単価については極力、期間を短くするとか、労務単価については前倒しで採用するなどの努力は行ってきております。また、現場でも見積もり単価を採用し、できる限り実勢価格に近づける方法をとったり、労務等についてはなかなか確保するのが難しい地域もありますので、そういった地域については、宿泊費や交通費も精算して対応できるような状況はつくってきております。引き続き、このあたりをしっかりと検討しながら、できる限り実勢価格で積算できるように努めていきたいと考えております。

○座喜味一幸委員 今、離島等に対して宿泊費等のオプションを行っているのですか。行っていくのですか。

○宮城理土木建築部長 できる状況はとっています。

○座喜味一幸委員 やっているのか、いないのか。

○宮城理土木建築部長 4月から協会にも周知しております。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○座波一委員 先ほどの答弁では、平成26年度の契約なので年度をまたいでいるということでしたが、この時期に契約したほかの工事もありますよね。継続事業もあると思うのですが、同様にこの単価が導入されるということですから、ほかの継続事業も変更が出てくるということはあるわけですね。

○古堅孝道路街路課長 同様な条件であれば、申請が出てくることはあると思われま

○座波一委員 当然、予測できる事業もあるわけですから、想定はしていますか。

○古堅孝道路街路課長 同じく、本部大橋で工事をしている隣の箇所については出てくるのが予想されます。

○座波一委員 この工事の予定価格は幾らで、落札額は幾らですか。

○古堅孝道路街路課長 予定価格が11億9772万円でございます。契約額が10億7784万円で、落札率は89.99%でございます。

○座波一委員 それから言うと、その当時は見込んでいなかったということになると思いますが、当時からの業界の人手不足は相当顕著にあらわれています。この単価の改定があったのはいつですか。

○津嘉山司技術・建設業課長 平成27年も平成28年も改定しておりまして、平成28年は1月30日に公表されております。

○座波一委員 平成27年、平成28年と改定があったわけですが、その都度、契約変更してきているのですか。

○津嘉山司技術・建設業課長 2回の単価の変更があったのですが、この工事は今年度まで工場製作を行っておりまして、労務単価の変更があったのは現場に入ってから単価になっておりますので、今回が初めての変更となっております。

○座波一委員 業界の人手不足はかなり深刻で、県も十分認識していると思うのですが、労務単価が上がったということは人手不足が影響しているものと思いますか。これは国が行ったことではありますが、単価が上がる理由はその辺にあるのでしょうか。

○津嘉山司技術・建設業課長 もちろん、物価は需要と供給のバランスでなっていると思いますので、人手不足が一つの要因だとは思いますが。

○座波一委員 県の発注工事でも人手不足で大変だと思いますが、県は建設業

界の人手不足対策はどのようにとっていますか。

○津嘉山司技術・建設業課長 労働者の技術向上のために補助を出して、なるべく技術者をふやすような事業を平成26年、平成27年で1回行っております。

○座波一委員 効果はあらわれてきていますか。

○津嘉山司技術・建設業課長 業界と意見交換をした中で、よくなっているという話は聞いております。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。

翁長政俊委員。

○翁長政俊委員 労務費の内訳について、どのような推移で、何がどう上がっているのか教えてください。

○古堅孝道路街路課長 例えば、橋梁特殊工が契約時2万4500円から今回2万8300円で、約15.5%の増加率となっております。橋梁塗装工につきましては、1万9700円から2万2900円で16.2%の増額となっております。

○翁長政俊委員 資材が何%ぐらい上がって、人件費がどれぐらい上がったのか。

○古堅孝道路街路課長 今回の増額は全て人件費でございます。

○翁長政俊委員 人件費のみということになると、問題の起因は人手不足にあって、労務者、技術者が集まらない。それによって単価を上げざるを得ない。単価を上げることによって人を確保するということに尽きるのではないですか。

○津嘉山司技術・建設業課長 労務単価につきましては、県が上げるという話ではなく、実態の調査を国と県が行いまして、それを国が最終的に決定する単価となっております。

○翁長政俊委員 結局は、現場と皆さん方の乖離が何かということ、現場での人

員不足も含めて、技術、技能を有する人の不足は顕著なのです。それが一つの大きな問題になっていまして、後手後手なのです。そうなることはもっと事前に予想できたことだし、何も平成26年から始まったわけではないのです。この問題はもっと以前から指摘されていて、業界団体からも人材の育成を含めてきちんと確保できるようなことをやるべきであるという要請は上がっていたはずですが。結局、人件費の改定を行わないことにはインセンティブがないので人が集まらないのです。ですから、よく言われているように、いわゆる何とか組で社会保障もきちんとできていないようなところが労働者を集めようとしてもなかなか集まらない。社会保障もきちんとすべきです。さらには、土木建築現場で働く人たちの人材の確保という意味においては、社会が確保しようと思うと学校教育からしないといけないわけです。工業高校の今の実態がどうなっているかと言えば、そこの教育や募集自体もうまくいっていない。ですから、ボトルネックで物事が社会全体としてこういう方向に進んでいくということが顕著にあらわれている中で、この部分をしっかり育てていくという県のきちんとした方針がない限り、この問題はなかなか解決できないのです。そこを県の土木建築業を預かっている皆さん方がしっかりやっていく方針のようなものを見せていかないと、この問題は今後も続いていくと思います。これは、ひとつきちんとやってもらいたいので、コメントをお聞かせください。

○宮城理土木建築部長 委員の御指摘のように、建設業界は非常に厳しい状況にあるということは我々ももちろん認識しております。この背景にあるのが、技術者の高齢化に伴って、退職後、若年者の入職がなかなか進まない。これは建設業界自体の魅力がだんだん減少しているといえますか、若者にとって選択肢としての幅が狭まってきているということもあって、その魅力向上は長期的な視点に立って頑張っていないといけないことだと思っておりますので、何ができるのかということは現時点で具体的に持っているものではありませんが、業界との意見交換を引き続き行って、とれる対策をしっかり講じていきたいと考えております。

○翁長政俊委員 工法的に、現場施工はできなかったのですか。

○古堅孝道路街路課長 これはメタル—鋼鉄の箱桁になっておりまして、工場で作成し現場に持ってきて組み立てるという工程になっております。

○翁長政俊委員 PCをつくって運ぶものと、現場で組み立てるものがありま

すよね。何工法というかはわかりませんが、実際の工場単価と現場単価では違うものなのですか。

○古堅孝道路街路課長　メタルになるか、PCになるかどうかは、経済性で比較するのが基本でございます。メタルにすると橋脚と橋脚の間を広くできます。それによってコストを低減できます。そういう経済比較をして、現場に合わせてメタルにするのか、PCにするのかを決めております。

○翁長政俊委員　先ほど、労務費は国との協議の中で決めていくということでしたが、沖縄の加算分のようなものはとることはできないのですか。沖縄県は特に離島を抱えていて、労務費の単価についても都市地区とは随分違うはずなのです。沖縄県が離島を抱えているという特殊事情を加味した加算分のようなものを県がきちんとできるというシステムにはなっていないのですか。この単価は全て国の基準を導入しないといけないのですか。

○津嘉山司技術・建設業課長　労務単価につきましては、沖縄本島と離島で一律でございます。それは沖縄県全体で調査しまして国に報告します。ですから、沖縄県に特別な上乘せということはありません。これは業者が労務者に実際に払った額を、1件1件の工事で調査し台帳をつくり国に報告します。その結果をもって、国が最終的に沖縄県については幾らという表を報告するようになっております。

○翁長政俊委員　ですから、報告する段階で一要するに離島の問題というのは、横持ち料も含むので、資材の搬入についても2割、3割高くなるわけでしょう。資材が問題になって、向こうで調達するよりも県内から全て持っていったほうがいいと。地元の資材は使わないという業者も現実にはいるのです。そういう離島が抱えている特殊事情があるので、労務費についても当然、沖縄本島から連れて行くという話になると、先ほど言った宿泊費も加味するといった特殊事情を沖縄県が積算して国に上げていかないと、うまくいかないのではないかという話をしているのです。こういったかさ上げ分をきちんと要求しているのですか。

○宮城理土木建築部長　技術・建設業課長から説明しましたように、実態としては沖縄県の統一単価となっているのはそのとおりでございます。委員の御指摘のように、離島分について実際にそれが変わっているのか、変わっていない

のかというのは、現状で我々が把握している限りでは、実際に支払われた単価を離島も含めて調査した上で統一単価を決めていますので、ある程度は反映されているものだと思いますが、引き続き、どれくらい乖離があるのかということとは確認させていただきたいと思います。

○**翁長政俊委員** いずれにしろ、労務単価の引き上げが必要になると、この工事のみではなく、皆さん方が発注する全ての工事の労務単価を見直さざるを得ないという形になります。結果的に、要求する業者にはそれなりの対応をするが、要求しない業者については泣き寝入りということになると話になりませんので、労務単価というきちんとした基準があるのであれば、それに見合うような発注の仕方、公平性はしっかり確保しないといけないと思います。声が大きいほうにのみ措置されるという話ではないだろうと思いますので、しっかり精査して均等がとれるようにしてください。

○**宮城理土木建築部長** 労務単価については、スライド条項を適用する際に業界にも急激なアップがあるということは周知を図っているところです。引き続き、知っているところだけの請求にならないよう周知を行っていきたいと思います。

○**新垣清涼委員長** ほかに質疑はありませんか。
仲村未央委員。

○**仲村未央委員** 傾向がわかれば教えていただきたいのですが、先ほど十五、六%ぐらいの労務単価のアップということで、これは沖縄県のような地方と東京都のような都市部では一地方に行けば行くほどアップ分の影響が大きくなっているのか。人手不足とのかかわりなど、その辺の比較はありますか。

○**津嘉山司技術・建設業課長** 今は手元にございませんで、後ほど御報告させていただきます。

○**仲村未央委員** 細かい数字というよりは、傾向として強く出ているのかというところが知りたいのです。

○**宮城理土木建築部長** 今、手元に詳細な資料はありませんが、例えば、オリンピック特需ということで東京都近郊でも人手不足があります。東日本大震災

の際にも、人手が足りないという状況があったのは事実なので、先ほど申し上げましたように需要と供給のバランスがありますので、当然ながら足りないところの単価はどんどん上がっていくという状況で、沖縄県も現在、建設産業については旺盛な状況になりつつあるということは認識しておりますので、全国比較ということではなく、若干上がり気味ではあるだろうと考えているところです。詳細なデータについては提出させていただきたいと思います。

○津嘉山司技術・建設業課長 平成24年から比較しますと、全国平均で4.9%上昇しております。

○宮城理土木建築部長 年度ごとの上昇なので平成24年度から4.9%ということではなく、例えば全国平均で申しますと、平成24年度から平成25年度にかけては15.1%上がっております。それに対して沖縄県は12.3%です。これ以降、対前年度比として、平成26年度は全国平均が7.1%、沖縄県は6.0%。平成27年度は全国平均が4.2%、沖縄県が4.9%。平成28年度は全国平均が4.9%、沖縄県が5.1%です。突出して沖縄県が上がっているというわけでもなく、先ほど申しましたように東京都や福島県あるいは宮城県、岩手県のような地域では変動がありますが、全体でならしますと沖縄県は全国平均に近い状況にあるということでございます。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
上原正次委員。

○上原正次委員 労務単価についてですが、今、人手不足の中で外国人労働者が日本全国に入っていると思います。その外国人労働者も、労務単価の引き上げは一緒ですか。

○津嘉山司技術・建設業課長 実態は把握していないのですが、例えば、ベトナムなど外国から来られていることは情報として聞いておりますが、3年間研修をして帰るというレベルでございますので、そういう方の単価は反映していないところでございます。

○上原正次委員 これは調査をするべきだと思いますが、どうでしょうか。

○宮城理土木建築部長 労務単価というのは職種で定めていて、外国人である

のか、日本人の労働者なのかという違いで定めているわけではありません。また、労務単価自体は、先ほど来申し上げておりますが、実態をもとに設定しておりますので、外国人労働者が多いところの賃金は、当然、低いかもしれませんが、日本人が高いというような差があるのであれば、その調査の段階で出てきて、結果としてはならされるという状況にあると思います。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 質疑なしと認めます。

よって、乙第5号議案に対する質疑を終結いたします。

次に、乙第6号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更について審査を行います。

ただいまの議案について、土木建築部長の説明を求めます。

宮城理土木建築部長。

○宮城理土木建築部長 資料2の2ページをごらんください。

乙第6号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更について御説明申し上げます。

本議案は、平成27年第8回沖縄県議会乙第9号議案をもって議決された工事請負契約に係る議決内容の一部を変更するため、議会の議決を求めるものであります。

宜野湾北中城線トンネル本体工事(その1)の契約金額6億8904万円を2484万円増額し、7億1388万円に変更するものであります。

当該工事は、宜野湾北中城線における延長263メートルのトンネル本体工事であります。

変更内容は、トンネル坑口手前の土工及び法面工等の追加による設計変更による増額及び、契約書第25条第6項に基づく建設労働者の労務単価の増加について、同条第7項に基づき労務費用を増額するものであります。

詳細につきましては、担当課長から説明させていただきます。

○古堅孝道路街路課長 お手元に配付しております資料3の2で、乙第6号議案の宜野湾北中城線トンネル本体工事(その1)の工事請負契約についての議決内容の一部変更について、御説明いたします。

今回の変更は、設計の一部変更及び労務費用の増額に伴い、請負代金を増額しようとするものであります。

1 ページをごらんください。

本工事は、宜野湾北中城線における下り車線、渡口向けのみの延長263メートルのトンネル本体工事であります。

上段の図は、宜野湾北中城線トンネルの計画平面図です。中段には側面から見た縦断図、下段左側には全体事業概要、右側にはトンネル坑口終点側の断面図、工程表を表示しております。

上段の計画平面図において、本工事対象箇所を赤色で着色しております。今年度発注予定の宜野湾北中城線トンネル本体工事（その2）の施工予定箇所を青色で着色しております。また、計画平面図、縦断図の右側において、設計変更を行う工事箇所を緑色枠で示しております。

設計変更の概要については、次ページにて説明いたします。

2 ページをごらんください。

変更対象の工事箇所は、別件の道路改良工事での施工を予定しておりましたが、県、道路改良工事請負者及びトンネル本体工事請負者の3者で協議したところ、当該箇所はトンネル坑口に近接しており、トンネル本体工事で施工するほうが施工管理及び品質管理上、適切であると判断し、本工事で実施するものとなりました。

設計変更の主な内容は、下段左側の平面図において、灰色で表示している別件の道路改良工事の境界から、緑色で表示しているトンネル坑口までの約20メートルの区間の掘削工事及び法面工事であります。

下段右側には現況写真を示しております。

3 ページをごらんください。

次に、労務費用の増額について御説明いたします。

建設労働者の労務単価が増加したことについて、契約書第25条第6項に基づく請求が請負者からあり、その内容を確認したところ適切と認められることから、同条第7項に基づき労務費用を増額するものであります。

今回の設計変更及び労務費用の増額による請負代金の増額は、2484万円となっております。

以上で、提出議案の概要説明を終わります。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○新垣清涼委員長 土木建築部長及び道路街路課長の説明は終わりました。

これより、乙第6号議案に対する質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 この工事は県の管理ですよね。これも同様に単価率はスライドしていくということですか。

○古堅孝道路街路課長 はい。

○座波一委員 それから、下請業者は県内、県外があるかと思いますが、その占める割合は把握していますか。

○古堅孝道路街路課長 トンネル本体工事の下請は、特殊技術ということで県外業者になっております。

○座波一委員 この工事は県外業者が下請しているということですか。

○古堅孝道路街路課長 元請が県内の南海建設株式会社と屋部土建株式会社のJVでございます。下請は5社入っております。そのうち1社が県外業者でトンネル本体の工事になります。残り4社については県内業者でございます。県外業者の割合につきましては調べてから御報告いたします。

○座波一委員 人手不足ということがあって県外業者が下請に入ることが最近が多いのです。県外業者が入るところが単価の見直しを要求してきているという傾向はないですか。

○津嘉山司技術・建設業課長 特に県外業者、県内業者という話ではなく、沖縄県の単価が一律で決まっておりますので、実勢価格に比較して1%以上など、ある程度の上昇がある場合には、どの業者でも請求することができるようになっております。

○座波一委員 それはわかっていますが、今、聞いているのは、下請に県外業者が多いためにそういうところから契約内容を変更してほしいという要求が出てくるのではないかとということです。

○津嘉山司技術・建設業課長 詳細については把握しておりません。

○座波一委員 これは沖縄県の企業育成には大変重要なのです。沖縄県が自立経済を確固たるものにするために一公共工事というのはリーディング産業ですから、そういう業界がしっかりやっこそ雇用の安定もあるし、沖縄県の方針に沿った体制で発注にも臨まないと、県外業者が多くなって、その業者からの影響で単価も高くなるとか、県内業者は黙ってそのままやっていると、その辺を把握しておかないといけないと思います。今、県内業者は泣いています。そういう実態をつかんでこそ、沖縄県の自立経済を支えるということがありますので、そういうことについての考えは持っていませんか。

○津嘉山司技術・建設業課長 土木建築部発注の工事におきましては、できる限り下請は地元業者ということで業者をお願いをしているところでございます。実際に、沖縄県土木建築部発注の下請業者で県内業者の比率は、1次から4次まで全て入れますと97%が県内業者でございます。1次下請のみでございますと98%が県内業者という状況でございます。

○座波一委員 下請も含めて陳情にも上がっているようなので、とにかく県内業者育成ということは県の大きな役目ですから、ぜひその辺に配慮してほしいと思います。

○古堅孝道路街路課長 先ほどの県外業者の割合ですが、この工事につきましては契約額が6億8904万円でございまして、そのうち本体工事の掘削工は県外業者で36%、2億4602万4000円となっております。

○座波一委員 これは金額ベースですね。

○古堅孝道路街路課長 はい。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
赤嶺昇委員。

○赤嶺昇委員 元請が南海建設株式会社と屋部土建株式会社ということですが、下請は把握していますか。

○古堅孝道路街路課長 県外業者が村田建設株式会社です。あとは県内業者ですが、コスモ・プラン有限会社、丸三建設株式会社、ライト工業株式会社、株式会社沖縄中央エンジニアリングとなっております。

○赤嶺昇委員 村田建設株式会社が県外ということで、先ほどの座波委員への答弁については、その県外業者が下請した金額ということで理解していいですか。

○古堅孝道路街路課長 そのとおりでございます。

○赤嶺昇委員 元請の南海建設株式会社と屋部土建株式会社がわざわざ県外業者を使った理由は何ですか。

○古堅孝道路街路課長 トンネル工事は非常に特殊なものですから、トンネルを専門としている県外の会社と下請契約をしたと。県内でトンネルを専門としている企業はないかと思えます。

○赤嶺昇委員 これは間違いないですか。本当に県内業者ではできないから、この業者なのですか。

○古堅孝道路街路課長 県内業者でできるところはないということです。

○赤嶺昇委員 下請については、特記仕様書にも載っています。どうしようもなく県外業者を使うことがあるのは理解するのですが、他の工事においても、座波委員の言うように地元企業を育成する観点から一もっと言うと、こういった技術を上げていくための皆さんの努力は必要だと思います。いつまでも県外業者に頼っているという話ではなく、部長、その視点はありますか。

○宮城理土木建築部長 以前はトンネル工事等についても県外企業が元請として入ってくるという状況がありました。それに対して、県内企業が元請して、下請を県内でできないものについては一部県外企業という形ではありますが、技術の蓄積あるいは経験等としてこういうことを続けていって、できる限り県内でできるものは県内でということを考えて取り組んでいるところでございます。

○赤嶺昇委員 増額した労務単価についてお聞きしたいのですが、国が決定するというので、その分の予算措置は国から出るのですか。

○古堅孝道路街路課長 この事業は交付金事業で、既決予算の中で対応しております。新たに増額分が国から来るというわけではなく、今ある予算の中で対応したということです。

○赤嶺昇委員 ということは、今より予算はふえますよね。その分は県の予算ということですか。

○古堅孝道路街路課長 これは交付金事業で行っておりまして、補助率が9割となっております。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
翁長政俊委員。

○翁長政俊委員 皆さん方の今の説明は、見積予算の範囲で予算をとったもので消化していると理解していいですか。落札価格と見積予算に差額があって、前のものでは89%ぐらいで落札したということですが、その差額の範囲であれば一いわゆる入札残の分でやっているかと理解していいですか。

○古堅孝道路街路課長 この予算は工種ごとにつくものではなく、宜野湾北中城線全体で予算がつきます。その中から改良部分もありますし、トンネル部分もあると。そういった全体の予算の中でやりくりしているということでございます。

○翁長政俊委員 結局、36%のトンネル工事を、技術を持っている本土系の業者が引き受けるということになると、トンネル工事においては、ほぼ下請が主体だと私には見えるのですが、実態はどうですか。

○古堅孝道路街路課長 実際に現場で作業をするのは下請なのですが、その施工管理や品質管理は地元で行っているということです。

○翁長政俊委員 積算力や企業自体の力があるところは労務単価、資材単価を

含めて県に増額請求ができますが、それ以外の技術力や積算力の弱いところはなかなかそういった請求ができない。どうもそのように私どもには映ってしょうがないのですが、実態として、今、増額要請が出ている物件はどれぐらいありますか。

○津嘉山司技術・建設業課長 スライド条項適用の実績として、平成26年度は35件ございます。平成27年度は18件、平成28年度は既に1件、協議済みの箇所がございます。

○翁長政俊委員 本土系の業者が入っているところと、そうではないところは分析できますか。

○津嘉山司技術・建設業課長 今、手持ちの資料ではトータルになっていますので、後ほど計算すれば出てくるものでございます。

○翁長政俊委員 計算するのではなく、受注形態がわかればわかる話です。このトンネル工事は下請でしょう。私がなぜそういうことを聞くかということ、技術力によって増額要請ができる企業とできない企業があると、余りにも差があり過ぎるものですから、県内企業が泣き寝入りしているのではないかと心配しているのです。ですから、そこをきちんと生かす方法を考えないと、積算単価を含めて赤字が出て泣き寝入りするのでは話にならないのです。ですから、ここの部分に皆さん方が手当てできる体制がしっかりとできていればいいのですが、言ってくる者にしか対応しなくて、言わなかった者に対して一技術力や積算力の劣るところにしてみれば、請求しないから泣き寝入りということでは話にならないので、傾向として本土系が行うところがこうなのかということも含めて精査する必要があるかと思うので聞いているわけです。

○上原国定土木整備統括監 スライド条項を適用するのは、2年国債や3年国債で行う大型の工事になりますので、県外企業が参加している場合が多数あります。ただ、全ての工事は積算力があって初めて受注することになりますので、全ての業者に積算能力があり、スライド条項を適用する状態になっていれば適正に請求するというところで、適切に対応しているものだと考えております。

○翁長政俊委員 本土系の企業が参入しているところにこういう傾向が多く見られるということであれば、それはスライド条項をしっかり認識し、そこを活

用できる企業力のある企業がそれを行えて、そこが弱いところは厳しいのに要請ができないということであれば問題が残るだろうと思いますので、その部分をもう少しきちんと整理して、皆さんのところで数字的に精査して、私どもがもっと理解できるように資料を提出できませんか。これは今後とも沖縄県の土木建築関係の企業をしっかりと育成していくという意味においても、これを適正価格でやってもらうのは当然のことですし、そこで働いている社員の皆さん方の労働条件を守るという意味においても、この部分は企業がある一定の収益を上げていくシステムをつくっていかないと、いわゆる再配分という問題にまで波及すると大きな問題になりますので、そういったものも加味してきちんと精査してください。ですから、それは資料として数字をつくって提出願います。

○宮城理土木建築部長 インフレスライドにつきましては、通常は4月に単価見直しをしていますが、平成25年は2月に前倒ししたということがスタートになります。その時点で国からも通知がありましたように、業界団体に対してスライド条項が適用になるということは、我々からも情報提供をさせていただいて周知には努めてきました。その結果、平成26年度は35件となっていますし、昨年度も18件という数字が上がっています。引き続き、我々は周知に努めていきます。あわせて、翁長委員からもありましたように、57件全体の元請にどれだけ県外業者が入っているのか、下請にどれぐらいいるのかということは、今、手元に詳細な資料がありませんので、持ち帰って分析をさせていただいた上で改めて提出させていただきたいと思います。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 質疑なしと認めます。

よって、乙第6号議案に対する質疑を終結いたします。

次に、土木建築部関係の陳情第31号外12件の審査を行います。

ただいまの陳情について、土木建築部長の説明を求めます。

宮城理土木建築部長。

○宮城理土木建築部長 土木建築部所管に係る陳情につきまして、県の処理概要を御説明いたします。

お手元に配付してあります資料4、請願・陳情に関する説明資料をごらんください。

目次をごらんください。

土木建築部所管の陳情は13件ございます。

1 ページをごらんください。

陳情第31号渡名喜村議会からの県内各離島の港湾整備及び港湾環境の整備に関する陳情につきまして、多くの離島を抱える本県の港湾整備は、地域の生活、産業を支える拠点として、これまで海上交通の安全性、安定性の向上を主目標として進めてきております。

また、近年は観光振興の面からも、ますます重要な役割を担っており、旅客待合所、浮き桟橋、屋根つき歩道等の環境整備も行っております。

さらに、平成28年度から離島住民の生活の利便性向上に資する屋根つき荷さばき地の整備にも着手したところであります。

なお、離島港湾の一部においては、港内静穏度に課題があることから、現地調査の上、必要な対策工に取り組んでいきたいと考えております。

2 ページをごらんください。

陳情第32号伊江村議会からの県内各離島の港湾整備及び港湾環境の整備に関する陳情につきましては、陳情第31号と同じ処理概要となります。

3 ページをごらんください。

陳情第41号北大東村議会からの県内各離島の港湾整備及び港湾環境の整備に関する陳情につきましては、陳情第31号と同じ処理概要となります。

4 ページをごらんください。

陳情第44号座間味村議会からの県内各離島の港湾整備及び港湾環境の整備に関する陳情につきましては、陳情第31号と同じ処理概要となります。

5 ページをごらんください。

陳情第45号の4平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情についての処理概要となります。

記の3、宮古地区の重要港湾である平良港においては、現在、国直轄事業で、カーフェリーなど大型化する船舶の航行安全の確保及び防災機能を強化するため、耐震強化岸壁の整備を進めていると聞いております。

八重山地区の重要港湾である石垣港においても、国直轄事業で日本最南端の国際交流機能充実を図るため、大型クルーズ船に対応するターミナル機能の拡充を行っていると聞いております。

また、多くの離島を抱える本県の地方港湾の整備は、地域の生活、産業を支える拠点として、これまで海上交通の安全性、安定性の向上を目指して進めて

きております。

近年は観光振興の面からも、ますます重要な役割を担っており、旅客待合所、浮き桟橋、屋根つき歩道等の環境整備も行っております。

さらに、平成28年度から離島住民の生活の利便性向上に資する屋根つき荷さばき地の整備にも着手したところであります。

記の4、県では、これまで大宜味村沿岸域の大宜味海岸及び根路銘海岸、津波海岸において、離岸堤、養浜等の高潮対策事業を行い、越波被害に対し対策を講じてきたところであります。

今後とも、集落等への越波被害がある場合には、村と連携を図り事業化を検討していきたいと考えております。

6ページをごらんください。

記の5、普通河川については、市町村が管理し必要な整備を行うこととなっております。大宜味村内の普通河川についても村が主体となって整備等に取り組む必要があります。

県としては、村への技術的な支援や協力を行っていききたいと考えております。

記の6、河川の転落防止柵の設置については、危険性及び緊急性の高い箇所から順次実施しております。

田嘉里川については、現地の状況を確認し、地元大宜味村と調整の上、対応していきたいと考えております。

記の7、塩屋港は、昭和62年に開催された海邦国体において、漕艇競技の会場であったため競技艇用の斜路と艇庫を整備した経緯があります。

塩屋港の海側には、塩屋漁港も整備され、漁船等に有効利用されております。

塩屋港の港湾整備については、大宜味村からの要望もあることから、船舶の需要、利用形態等の調査を行い、港湾整備の必要性について検討したいと考えております。

記の9、地域高規格道路、名護東道路は、国において整備が進められ、平成24年3月に名護市大北から世富慶の区間が暫定2車線で供用し、名護市街地の幹線道路の渋滞緩和に大きく寄与しております。

名護市大北から本部半島への延伸道路については、その必要性を認識しているところであり、今後の交通需要の動向や土地利用の状況等を踏まえ、国と連携しつつ可能性を検討しているところでもあります。

記の10、水納港については、港湾に隣接してビーチがあり、港湾施設の整備により養浜の移動が生じる恐れがあります。

このため、本部町と連携し、環境への影響に配慮した整備についての検討を行っているところであります。

記の11、伊江港から本部港の定期航路における平成26年度の運航率は約96%ですが、台風等荒天時の影響以外にも、港湾内のうねりの影響による欠航があることを認識しております。

海上交通の安全性・安定性の向上を図るためには、その対策を講じる必要があると考えており、現在、伊江村と調整を図りながら、対策工の検討を行っているところであります。

7ページをごらんください。

記の12、本部・伊江間の架橋については、これまで実施してきた離島架橋に比べ、距離が長く大規模であり、技術上及び環境上等の課題、膨大な予算の確保など、解決すべき課題が多いことから、今後の検討課題と考えております。

記の13、伊是名・伊平屋架橋については、平成23年度に、整備の可能性について調査を実施しております。

調査結果から、将来交通量や技術上及び環境上の課題、また、これまで実施してきた離島架橋に比べ、距離が長く大規模であり、費用対効果や膨大な予算の確保など、解決すべき課題が多いことが明らかとなっております。

このため、伊是名村、伊平屋村と連携しながら、課題克服の可能性について、調査、研究を行っているところであります。

記の14、伊平屋空港の整備については、伊平屋・伊是名地域における住民生活の安定と地域振興の観点から、その必要性を十分認識しております。

県は、平成17年に伊平屋空港協議会を設置し、空港建設に向け、伊平屋村及び伊是名村と協働で課題解決に取り組んできたところであります。

平成20年度からは、環境影響評価の手續に着手し、平成23年5月には環境影響評価書に対する知事意見の中で、「埋立回避」の意見が出されたことから、滑走路長を800メートルとして基本計画を見直し、現在、環境影響評価書の補正を行っているところであります。

なお、新規事業化に当たっては、航空会社の就航意向取り付けや需要喚起策が重要なことから、関係機関と協議し、早期に事業着手できるよう取り組んでいるところであります。

記の15の(1)、前泊港の定期船バースの天端高さはD Lプラス2.85メートルと他港の定期船バースに比べ低く、定期船の接岸や乗客の乗降時に支障があることから、対策として防舷材と乗降タラップ位置のエプロンかさ上げを行っております。

今後は、全体的なかさ上げについて検討していきたいと考えております。

(2)、前泊港は定期フェリーの欠航や避難が生じていたことから、港内静穏度を高めるため北防波堤の整備を進め、平成27年度に完了しております。南

防波堤または波除堤の設置については、北防波堤の効果の検証を踏まえて検討していきたいと考えております。

8ページをごらんください。

記の16、船舶利用客の荷受け及び荷渡しを行う屋根つき施設の必要性は認識しており、平成28年度から事業に着手することとしております。

旅客待合所の雨漏り被害につきましては、平成28年3月に工事着手し、6月末に完了しております。

記の17、津堅架橋については、平成23年度に整備の可能性について調査を実施しております。

調査結果から、将来交通量や技術上及び環境上の課題、また、これまで実施してきた離島架橋に比べ、距離が長く大規模であり、費用対効果や膨大な予算の確保など、解決すべき課題が多いことから、今後の検討課題と考えております。

記の19の(1)、ボーディングブリッジの設置について、那覇港管理組合は、現状においても岸壁背後の施設用地が狭いことから、とまりんからのボーディングブリッジを設置するとさらに手狭になるため、ボーディングブリッジは設置せず、ふ頭内道路の利用方法等を検討し、関係者と協議を進めていくとのことであります。

(2)、可動橋の設置について、那覇港管理組合は、陸域・水域が狭隘なため、当面、可動橋は設置せず、将来的な施設の更新時期に整備を検討することとあります。

(3)、屋根つきポンツーンについて、那覇港管理組合は、現在の渡嘉敷・座間味高速船乗り場の箇所では、水域が狭く浮き棧橋の設置は困難とのこととあります。

安里川の河口に位置する2号物揚場の箇所については、スペース的には浮き棧橋の設置が可能とのことですが、現在利用している観光船との係留場所の調整や荒天時の対策、さらに河川管理者との協議等の課題があり、那覇港管理組合は関係者や利用者との調整を進めていくとのこととあります。

(4)、陸上電力供給施設の整備について、那覇港管理組合は、平成28年度に整備する予定とのこととあります。

(5)、屋根つき歩道の整備について、那覇港管理組合は、とまりんから泊埠頭北岸の渡嘉敷・座間味の高速船乗り場にいたる区間を、平成26年度から事業に着手しており、早期の完成を目指しているとのこととあります。

9ページをごらんください。

(6)、現在、那覇港管理組合においては、那覇港港湾計画の改訂に向け、

那覇港長期構想検討委員会を設置し、将来の那覇港のあり方を議論しているところでもあります。

泊埠頭を拠点とする周辺離島フェリーを那覇埠頭に集約する既定の計画について、那覇港管理組合は、泊埠頭を利用する7町村の意向を踏まえ、周辺離島航路は引き続き泊埠頭を利用する方針に見直し、平成27年3月26日に開催した第3回の委員会に提案したとのことであります。

今後は、同委員会における議論を踏まえ、那覇港港湾計画改訂の中で、周辺離島拠点ゾーンを含め、港湾空間の利用計画を決定していくとのことであります。

記の20、南・北大東空港における夜間照明については、夜間急患搬送の安全性を高め、離島住民の安全・安心を確保する目的で、平成27年度から整備に着手し、平成28年度末の工事完成に向け、整備を推進しているところでもあります。

記の21、南・北大東空港については、待合室の拡張工事に向け、平成28年度は実施設計を行うこととしております。

記の22、給油施設については、一義的には、民間事業者が整備・運営するものと認識しております。

県としては、空港敷地内への整備要請があれば、関係者と調整の上、敷地の提供について協力していきたいと考えております。

記の23、兼城港のターミナル施設は、建築後30年以上が経過しており、老朽化のため建てかえが必要と認識しております。

新しいターミナル施設は、平成28年度完成予定の岸壁直背後に建設することから、その完成を待って整備することにしております。

このため、ターミナル施設の整備については、平成28年度に概略設計を行い、平成29年度に実施設計に着手し、平成30年度の完成を目指して取り組むこととしております。

記の24の(1)、慶留間港は、港内静穏度の向上について必要性があると認識しております。波除堤の設置については、平成29年度からの事業化を目指したいと考えております。

10ページをごらんください。

(2)、船揚場上部の舗装整備の必要性については、県として認識しており、早期に対応していきたいと考えております。

なお、船揚場の補修については、平成25年度に完了しております。

記の25、現在、南大東村では南大東漁港（南大東地区）、北大東村では南大東漁港（北大東地区）の整備が進められております。

亀池港の小型船だまりの整備については、現在、整備が進められている漁港

の利用状況を踏まえ検討していきたいと考えております。

記の26、現在、北大東村では南大東漁港（北大東地区）の整備が進められております。

このような状況を踏まえ、北地区の小型船だまりのさらなる整備については、その必要性について検討していきたいと考えております。

記の27、北大東村の生活物資の大部分は定期船で搬入されており、貨物の積みおろしは県の所有する大型クレーン車で行われているところであります。

現在、主に平成20年度に配備したクレーン車が利用されており、また、平成10年度に配備したクレーン車は予備として利用されております。

予備のクレーン車は故障が多く、修理費用も高額となることから、新たなクレーンの整備について検討していきたいと考えております。

記の28、施設用地の舗装整備については、利用状況等、現地調査を踏まえ検討していきたいと考えております。

また、転落防止柵の補修については、早期に対応していきたいと考えております。

記の29、県は、平良港における大型化するコンテナ船とクルーズ船に対応した漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業の推進について、沖縄県港湾協会が毎年行っている要請活動の中で宮古島市と一体となって国に働きかけていくことにしております。

記の31、県としましては、石垣港クルーズ船ターミナルビルは、港湾管理者である石垣市が整備するものと考えております。

平成28年5月20日に港湾法の一部が改正され、民間事業者による旅客ターミナル施設等の建設に対して、国及び港湾管理者から資金の無利子貸し付けによる支援制度が創設されたところであります。

今後、民間事業者の参入等も検討し、港湾管理者においてターミナルビルの整備に取り組んでいただきたいと考えております。

11ページをごらんください。

記の32、八重山地域においては、近年、大型台風の直撃により、電柱の倒壊があり、緊急輸送道路の寸断を防ぐことや電力の安定供給の観点から、県は電線類の地中化の必要性を認識しております。

これまでに白浜南風見線、新川白保線で一部電線類地中化を完了しております。

現在、国道390号、同バイパス及び石垣空港線での整備に取り組んでいるところであり、引き続き、八重山地域の電線類地中化を推進していきたいと考えております。

記の33、旧石垣空港跡地は、敷地面積が約47ヘクタールと広大で、中心市街地に近いことから、石垣市において旧空港の跡地利用計画を早期に策定することが必要と考えています。

県としては、市が開催する石垣空港跡地利用連絡協議会等において跡地利用計画の策定に協力していきたいと考えております。

記の34、道路管理者が設置する歩道橋は、日常の道路利用で車道を横断する歩行者の安全確保を目的として設置しております。

当該箇所においては、歩行者数が少ないことや広幅員の交差点でないことなどから、歩道橋の設置基準を満たさないため、設置は困難と考えております。

なお、津波避難施設については、市の地域防災計画で位置づけられるものであり、市が道路上に施設設置を行う際は、道路管理者としても協力していきたいと考えております。

記の35、白浜南風見線は、西表島西部の白浜を起点とし、東部の豊原に至る延長約53キロメートルの道路であります。

終点の豊原から南風見田海岸まで延長整備することについては、将来の土地利用や地域開発等を踏まえる必要があることから、今後の検討課題と考えております。

記の36、波照間空港から集落を経由し波照間漁港までの道路については、竹富町と連携しながら、平成28年度から概略ルートの検討などを行うこととしております。

12ページをごらんください。

記の37、仲間港では、特に女子トイレが不足していることから、平成28年度にトイレ増設の実施設計を行うこととしております。

また、仲間港が冬場に多くの観光客利用があること等は認識しており、旅客ターミナル周辺の駐車場に不足が生じたことから、平成13年度には仲間港南側野積み場付近にも駐車場を増設したところであります。

今後は、その利用状況を踏まえて駐車場整備の必要性を検討したいと考えております。

臨港道路については、現地の交通状況等を確認し検討したいと考えております。

記の38、与那国空港旅客ターミナルの新たな整備については、現在実施している県管理空港のターミナル耐震調査の結果を踏まえ、安全性・緊急性等の面から優先順位を決めて対応することとしております。

なお、ターミナル施設については、平成28年度に合併浄化槽、防水及び空調等の修繕工事を行うことにしております。

以上が、離島・過疎地域振興に関する要望事項に対する処理概要でした。

続きまして、13ページをごらんください。

陳情第46号栗国村議会からの県内各離島の港湾整備及び港湾環境の整備に関する陳情につきましては、陳情第31号と同じ処理概要となります。

14ページをごらんください。

陳情第56号本部町議会からの本部港立体駐車場の早期整備に関する陳情につきまして、本部港では駐車場が不足しており、駐車場用地にも限りがあることから、立体駐車場の必要性は認識しております。

これまで、伊江村長及び本部町長から建設の要請を受け、駐車場利用者に対するアンケート調査、駐車場規模や管理運営手法等の検討を行い、基礎調査をとりまとめており、早期の事業化を目指して取り組んでいるところであります。

15ページをごらんください。

陳情第57号伊江村議会からの本部港立体駐車場の早期整備に関する陳情につきましては、陳情第56号と同じ処理概要となります。

16ページをごらんください。

陳情第64号玉城那覇自転車道の早期整備及び市道整備が重複する路線の早期整備を求める陳情につきまして、記の1、大里地区における市道との併設区間においては、一部で用地・物件補償の取得が難航し、事業進捗が遅れておりますが、南城市と連携し用地交渉に取り組み、早期整備に努めてまいります。

記の2、玉城地域における未整備区間においては、門中墓等の交渉難航箇所がありますが、今後とも南城市と連携し早期整備に努めてまいります。

17ページをごらんください。

陳情第65号南部東道路整備に関する陳情につきまして、記の1、南部東道路の起点の南風原南インターチェンジから南城市つきしろ交差点までの区間8.3キロメートルについては、平成23年度から事業に着手し、平成30年代前半の暫定2車線供用に向け整備を推進しているところであります。

記の2、南部東道路から那覇空港自動車道への乗り入れは、近接している南風原南インターチェンジから乗り入れる計画としております。

南部東道路の那覇空港自動車道への直接乗り入れについては、合流部の交通安全や費用対効果、多大な予算の確保など、さまざまな課題があることから、これら課題の克服に向け調査検討を行っているところであります。

18ページをごらんください。

陳情第66号南城市大里地区の中城湾南部流域下水道への編入を求める陳情につきまして、県では、下水道等整備構想である沖縄汚水再生ちゅら水プランの見直しを行い、大里地区を流域下水道へ編入する内容で素案の取りまとめを行

いました。

現在、当該素案について7月末までの日程でパブリックコメントを実施しており、その結果を踏まえ、本年8月末を目途に策定する予定であります。

19ページをごらんください。

陳情第75号県内下請業者優先活用の周知徹底に関する陳情につきまして、記の1、県では、平成23年5月から、工事発注の際の特記事項として、請負業者は下請契約の相手方を県内企業から選定するように努めなければならないと記載し、県内企業の優先活用に取り組んでいるところであります。

あわせて、建設関係団体に対しても、下請発注する場合は可能な限り県内企業を優先的に活用するよう要請しております。

記の2、工事成績評定での評価については、事業者の自由な事業活動の制限と見なされ、公正取引委員会から指摘を受けるおそれがあることから、評定項目への反映は困難であると考えております。

総合評価については、現在、県内企業下請優先活用を評価項目としておりませんが、評価項目とするかについては、今後、沖縄総合事務局や他県の事例を研究し、検討していきたいと考えております。

記の3、報告書（理由書）については、土木建築部においても、下請契約の相手方に県内企業を選定しない理由について把握する必要があると考えていることから、理由書の提出について、平成28年6月15日付け各課・所長宛てに通知したところであります。

20ページをごらんください。

陳情第76号公共工事の施工による損害賠償を求める陳情につきまして、本陳情に関連する道路工事は、平成7年から平成8年にかけて施工した県道36号線の改築工事と理解しております。

当該住宅地前の工事においては、道路の切り下げ工事を行った事実はありません。

中部土木事務所において現場調査を実施しておりますが、県として、工事による地盤沈下を認めた事実はありません。

本陳情に係る住宅地付近の地形は、当該住宅地と県道36号線との間に数メートル幅の土地が存在し、その土地と当該住宅地は、工事着手前から現状と変わらない高低差がありました。

このようなことから、県道36号線の工事による当該住宅等への影響はないものと考えております。

以上で、陳情案件についての説明を終わります。

○新垣清涼委員長 休憩いたします。

午前11時53分休憩

午後 1 時20分再開

○新垣清涼委員長 再開いたします。

これより陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから重複することがないように簡潔にお願いいたします。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

照屋大河委員。

○照屋大河委員 陳情第76号、公共工事の施工による損害賠償を求める陳情が上がっているのですが、中部土木事務所において現場調査を実施したということでもあります。少し意見が食い違っているようなのですが、現場調査に至るまでの経緯と現場調査をした日はわかりますか。

○小橋川透道路管理課長 現場調査は、中部土木事務所と道路管理課の双方で行っております。1回目は陳情が出された時点なので、ことし3月ごろ、2回目は、ことし、また陳情が出されたものですから、7月8日に現場調査を行っております。

○照屋大河委員 経緯がわからないのですが、前の議会でもあったということですか。

○小橋川透道路管理課長 はい。

○照屋大河委員 うるま市の担当者も一緒だったということですか。

○小橋川透道路管理課長 平成27年8月6日にも調査を行っておりまして、そ

のときはうるま市の維持管理課、中部土木事務所の維持管理班、嘉陽県議が現場確認を行っております。

○照屋大河委員 陳情者は、県は地盤沈下を認めたと言っているのですが、これについてはいかがですか。

○小橋川透道路管理課長 中部土木事務所が地盤沈下を認めたという経緯はございません。

○照屋大河委員 場所はどの辺ですか。

○小橋川透道路管理課長 うるま市の県道36号線から8メートルほど離れた土地の住宅です。

○新垣清涼委員長 休憩いたします。

(休憩中に、道路管理課長から当該住宅の位置について説明があった。)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 陳情第64号、玉城那覇自転車道の件ですが、これは事業認定を受けていますか。

○小橋川透道路管理課長 この自転車道は平成2年度に事業を開始しておりますが、大規模自転車道ということで、国に申請し認められて行っている事業です。

○座波一委員 平成2年度から遅々として進まなくて、その障害として用地の取得が難航しているということですが、土地の収用も含めて検討しないのですか。

○小橋川透道路管理課長 確かに、一部に用地難航箇所もありまして、当初の計画は平成2年度から平成11年度までの予定でしたが、何回か変更を重ねまし

て、現在は平成32年度に完成予定となっております。その理由が用地交渉の難航ということでございます。用地交渉につきましては、南城市とも連携して用地取得をさらに促進する予定でありまして、市道との並走する区間で用地交渉の難航がありますが、そこについても連携しながら進めていきます。それから、別区間でも門中墓などの用地難航箇所がありますが、そこについても関係者や南城市と連携しながら進めております。早期開通に向け、一部ルート変更を行い工期を早めるということもあるかもしれませんが、土地収用につきましては、できないという見解であります。

○座波一委員 なぜ、できないのですか。

○小橋川透道路管理課長 自転車道につきましては、収用の要件に当てはまらない事業です。

○座波一委員 市と連携して行うとは言っていますが、全く動きがなくて、用地交渉が進んでいないということがずっと続いています。今、まさに自転車ブームになってきていまして、南城市では国道沿いをどんどん走っています。サイクリングの選手ならいいのですが、素人のような人たちが休みのたびに走っていて大変危険なときがあるのです。ですから、自転車道の整備は非常に必要ですから、ぜひ取り組んでほしいということを要望します。

続けて、陳情第65号の南部東道路の件です。一般質問でも取り上げたのですが、那覇空港自動車道への直接乗り入れについて、記の2に処理概要があります。これを見ると非常に消極的だと思います。平成26年9月に南城市から要請が上がって、平成27年11月にも2度目が上がっていると思います。特に、平成26年度に要請書を上げたときは、当時の知事は非常に前向きで、統括監の説明に対して道路の混みぐあいの状況を見て今後は検討するというのを言ったものですから一当初、平成15年につくられた計画がありまして、第4回南部東道路調査検討委員会の中で、将来、混雑があったときには直接乗り入れにするということになっています。既にあれから11年もたっているし、現在は間違いなく混んでいます。さらに、ここに直接乗り入れができずに一旦、南部東道路からおりるとなると大混雑が予想されます。職員が写真を撮って私に持っているのですが、朝から大変なのです。ですから、当初から行く行くはつなげるという話なので、既にこの時期にきています。合流部の交通安全や、費用対効果は明らかにあります。これは多大な予算がかかろうが、やらなければいけません。こういったことは理由にはなりません。南部東道路の当初の目的に、空

港自動車道まで20分でつなぐということが入っているのです。ですから、これでは絶対に地元南城市側は納得できないということで、9月に市民決起大会を持つという動きになっていきますし、このままの状態ですと一旦おけるといいうやり方はだめだと思っています。これについて、どう考えていますか。

○古堅孝道路街路課長 直接乗り入れの件ですが、平成14年から平成15年の検討委員会の中で、将来の交通需要を踏まえて検討するという方針になっております。その当時、新南風原交差点から南風原南交差点までロングランプでもっていくという計画でございました。なぜロングランプかということ、その当時は空港自動車道は日本道路公団が管理する予定になっておりました、日本道路公団の規定では、インターチェンジとインターチェンジの距離が3キロメートル以上ないといけないということで、間につくることができませんでした。それで、ロングランプで有料の料金所でもっていくという計画がありました。ところが、事業化の段階でコスト縮減によって厳しく査定されて、知念側の4キロメートルを省くとか、今回のインターチェンジを除くということが行われて、今の形になっています。その当時は、将来の交通需要を見ながらということになっておりましたが、現在、1工区のインターチェンジの近くは、高速道路の側道を一現在は2車線ですが、これを4車線にして乗り入れる計画になっているところがございます。県としては、8.3キロメートルを暫定2車線でつなぐと事業費が180億円ぐらにかかります。そこに新たにインターチェンジをもってくるという計画ですと、さらに100億円近くかかってくる。事業化する段階でコスト縮減に努めて180億円にしましたので、それを今、また100億円ふやすということは非常に厳しいと考えております。ですから、暫定2車線でつないだ後に側道も4車線にして、そのときの交通需要がどうなっているのかということ踏まえて事業化するかどうかを検討すべきではないかと思っています。

○座波一委員 それでは遅いという結論は見えているのです。既に混んでいます。現場に行ったことはありますか。混んでいるところに、さらにこのようなつなぎ方をすると本当にパニックです。南風原町側もこれは懸念しているはずです。ですから、金額の問題はありますが、その辺はこれから何とかできるものであって、今、皆さんが予算の問題でできないという考えを持つのは早いのではないですか。

○古堅孝道路街路課長 今、何もしていないというわけではなく、去年から調

査を始めております。当時はロングランプでしかできなかったのですが、今は日本道路公団ではなく南部国道事務所が管理する道路になっています。その中で、3キロメートル以上というインターチェンジの間隔などが緩和されていると聞いておまして、ロングランプではなく、新南風原交差点の右側に単独でつくる案を検討して、南部国道事務所と調整しているところでございます。

○座波一委員 これは円状ですか。

○古堅孝道路街路課長 はい。

○座波一委員 これは技術的には可能と聞いています。その線で検討しているということであれば、その線でもいいという意見は出ていますので、ぜひ前向きにお願いしたいと思います。予算の問題は我々も必死になって一緒に交渉しますので、その決意のほどをお願いします。

○宮城理土木建築部長 今、道路街路課長がお答えしましたように、経済性を含めた課題については並行して検討しているところでございますので、実現に向けてさまざまな知恵もおかりしながら進めていきたいと考えております。

○座波一委員 ぜひお願いします。

続きまして、陳情第66号、広域下水道の件です。南城市が新しく単独の都市計画に移行した後、大里地域には住宅や企業等が非常にふえまして、今の農業集落排水型の公共下水道ではもう耐えられないということが予想できています。このあたりには未整備の地域もあるのですが、これを今、検討しているということでは何か問題はありますか。

○金城光祐下水道課長 処理概要にありますように、今、パブリックコメントを諮ってまして、それが上がり次第、県の下水道課としては素案どおりに流域下水道に編入できると考えています。

○座波一委員 この広域下水道は、南城市の場合は2つに分かれていまして、佐敷地域が中城湾の広域に入って、あとが単独の処理なのですが、もともと入っていない大里地区が入るのかどうかという問題がありました。今、この問題はなくなって同じ南城市ということですね。

○金城光祐下水道課長 そのとおりでございます。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。

崎山嗣幸委員。

○崎山嗣幸委員 陳情第31号ほか、各離島の港湾の整備について、7つの離島共通しておりますが、栗国村の港湾内の静穏度が悪く、港内の潮の流れが出て行かないということがあってフェリーが入らないということらしいのですが、現状はどうなっていますか。

○我那覇生雄港湾課長 栗国港につきましては港内静穏度が悪く、周辺離島に比べて運航率が平成26年で82%と、低いという状況があります。県としましては、平成23年度から現地で波浪調査を行い、平成25年度からはどういった対策をとればどのぐらい改善するのかシミュレーションをして検討を進めてまいりました。平成27年度には対策工ということで設計が終わりまして、平成28年度から工事に入る予定になっております。

○崎山嗣幸委員 調査が終わって、工事はいつから始まるのですか。

○我那覇生雄港湾課長 改めて事業の内容ですが、平成27年度に実施設計を終えております。その結果をもとに平成28年度から対策工に入っております、平成28年度の事業予算は6000万円、内容としましては、埋立願書の作成や、それに伴う環境調査を実施する一方、工事としましてはブロック製作工事ということで、一部、工事にも着手しております。

○崎山嗣幸委員 工事の内容について、私は専門ではないのでよくわかりませんが、港湾内の静穏度が悪くなっているところを直すために、港湾内の工事に入っているということを知ったのですが、港内に入ってくる潮の流れの出口をつくるのではなく一港湾内の工事では解決しないのではないかと聞いたのですが、皆さんが考えている工事の中身は、港に入ってくる流れを出すのではなく、港内で静める工法なのか、そこを少し教えてもらえますか。

○我那覇生雄港湾課長 概略的に申しますと、現在、港口の正面に岸壁がございまして、これは産業用バースなのですが、港内に入ってきた波がこれに反射して、中で繰り返して港内の静穏度が悪くなるという状況がございましたので、

まず、正面にある産業用バースを撤去しまして、そこに傾斜式の護岸ということで波をそこで減衰させるような取り組みを行います。その次に、一番問題となるフェリーがつく岸壁でございますが、これについては、直立消波タイプの護岸一中に穴があって、その穴に波が入って相殺して波高を抑えるタイプの護岸に改良するという工法で対策を考えております。これによりまして、かなりの静穏度の向上が図られるものと考えております。

○**崎山嗣幸委員** 正面の岸壁を撤去したということですが、そもそもこの港湾をつくるときからいわくつきで、これでは問題が出ないかということがあり、予想どおりフェリーが入らなくなったりすることが起こったと聞いているのです。今、言われた何点かによれば静穏度も向上するのではないかと。これは専門的な立場からいろいろな調査やシミュレーションをして、問題解決ができる自信を持って言えることですか。前回、つくる段階で問題になっていたことが起こっているという意味で、同じようなことが起こったら、またこれだけのお金を投資して解決しないといけない状態になるので、この辺のところはいかがですか。

○**我那覇生雄港湾課長** 今回の対策工法を検討するに当たりまして、専門家である国の港湾空港研究所の港湾波浪リーダーをメンバーとする技術検討会を開催しまして、その中で最新の波浪分析手法を用いてシミュレーションを実施し、今までより詳細な技術的な検討を行っております。この件につきましましては、先行して与那国島の祖納港でも同様に複数年にわたって波浪観測を行いまして、それに基づいて、波浪分析手法によりシミュレーションを行って対策を行っております。粟国港は港内静穏度が2番目の港になりますが、我々としましては最新の手法で検討した結果でありまして、必ずや成果が得られるものと考えております。

○**崎山嗣幸委員** 自信があるようなので、それを信じて早急にやってもらいたいと思います。ただ、向こうは飛行機事故があってまだ飛行機が飛んでいない状況で、フェリーが頼みの綱なので、皆さんが言われている平成28年度からの工事は早急にやらないといけないと思います。飛行機と船の関係もあるので、その辺も含めて、工事の進捗ぐあいによっては平成28年度内で終わる工事ですか。

○**我那覇生雄港湾課長** 一連の改良工事は平成27年度から平成31年度まで、5

年間の事業期間を考えております。

○**崎山嗣幸委員** 5年かかるということですが、今、フェリーが天候によって入れない状態を解消するには数年かかるということですか。運航率が極めて悪い状況も含めて解消されるという意味では、全面解消までは至らないにしても、平成28年度内でどの程度解消されるのですか。

○**我那覇生雄港湾課長** 平成28年度は、環境調査や埋立願書の作成、ブロック製作の事業を行いますので、平成28年度のうちに劇的に港内静穏度が改善されることはないと思います。しかし、平成29年度からは、港口の正面にある直立式の産業用バースを取り壊し、傾斜式護岸を設置します。これによって、まず確実に成果は上がるものと思います。その後、平成30年度あたりからフェリー岸壁の改良に取り組みますので、平成29年度、平成30年度と年度が進むごとに改良の成果は上がってくるものと考えております。

○**崎山嗣幸委員** ぜひ早目にやってもらいたいと思いますし、飛行機は飛行機で早く飛べるように所管課に要望を申し上げたいと思います。

もう一点、同じく陳情第31号に関連して、台風の影響で渡嘉敷港の防波堤が決壊し、修復している工事なのですが、一向に進んでいないということを聞いています。もう半年以上になるのですが、なぜ渡嘉敷港はまだ修復されていないのですか。

○**永山正海岸防災課長** 渡嘉敷港の防波堤については、平成27年度に台風によって被災し、そのときに査定を受けて、今、復旧事業に取りかかっているのですが、発注した後に調査段階では見つからなかったケーソンの破損部分が見つかりまして、変更申請をして、現在、1工区については防波堤が挙動した部分の修復工事をしており、防波堤のケーソンについては、全部取り壊しをしまして、再度ケーソンのつくり直しをするための工事を発注し、もうすぐ契約をする予定になっております。

○**崎山嗣幸委員** 皆さんの計画からすると、この工事はおくれているのですか。

○**永山正海岸防災課長** 当初、発注した工事のスケジュールからすると多少おくれているのですが、早期に見直しをして、追加で2工区を発注していますので、そのおくれは取り返せるものと思っております。

○**崎山嗣幸委員** 台風時にそういうことが起こって、1週間ほど船が入らなくて生活物資が絶たれ、生活に支障を来したということで、住民の皆さんから大きな悲鳴があったと思います。ことしは台風が少ないのですが、これから台風が来る可能性もあるし、ここが直らないとフェリーの入りぐあいも一港内が荒いらしく、なかなかフェリーも入れない状況があると聞いているので、工事がおくれると、今年度、来年度も含めて支障を来すと思いますが、当面の対応策はないのですか。

○**永山正海岸防災課長** 被災を受けたときに、防波堤のケーソンがずれて、港口の航路幅に影響するということでフェリーのおくれ等も生じたのですが、その辺は修復作業が終了しまして、通常どおりフェリーは運航できている状況です。今年度、予想される台風についても、2次被災を受けないよう発注している工事の中で対策工を進めています。

○**崎山嗣幸委員** 実際、渡嘉敷港内の防波堤の決壊による影響については、防舷材が壊れている部分を見たのですが、船が接岸できない状態が主な原因なのですか。何が支障になっているのですか。

○**永山正海岸防災課長** 船が接岸する際の支障はないのですが、防波堤が破損したことによって港内の静穏度が悪くなることなどが予想され、運航率にも影響してくるので、早目の復旧作業が必要と考えています。

○**崎山嗣幸委員** 私も現地を見たのですが、防波堤がなくなって港内の静穏度が悪く、岸壁側の防舷材も破損しているので、直してくれと要請しても直してくれないと言っていたのですが、これも含めて、やはり波が荒いと船がつけないでしょう。先ほど、この問題はないと言っていたのですが、あると聞いているので、この辺はどうなのですか。

○**我那覇生雄港湾課長** 渡嘉敷港のフェリー岸壁の防舷材の改修についてですが、港湾課がこの事業を担当しておりまして、既に実施設計も終わっております。ただ、工事の実施時期について、渡嘉敷村から観光シーズンの7月、8月は避けてほしいという要請がございましたので、9月から工事に着手する計画で進めております。

○**崎山嗣幸委員** どちらにしても、各離島の港湾整備については、渡嘉敷村、粟国村だけではなく、座間味村も港の整備がおくれると船が入れないという事情が起こるので、予算もかかると思いますが、ぜひ優先をして住民生活を守るために頑張ってもらいたいということで、要望して終わります。

○**新垣清涼委員長** ほかに質疑はありませんか。
具志堅透委員。

○**具志堅透委員** 5ページの陳情第45号の4について、私は前にも一般質問をしたりしているのですが、処理概要はいつも同じなのです。これまでも越波被害に対し対策を講じてきたところであります。今後とも、集落等への越波被害がある場合には、村と連携を図り、事業化を検討していきたいと考えております。同じことで対策を講じてきているにもかかわらず、毎回、こういう陳情が出てきますが、どういうことですか。この陳情が出た段階で、村に確認はとっていますか。

○**永山正海岸防災課長** 大宜味村から、高潮対策事業として人工リーフの設置や養浜等を導入してもらいたいという要望になっているのですが、実際に県が取り組む高潮対策事業というのは、人家等に越波がある場合というのが実施要件になっておりまして、その件について村役場の職員と村民にヒアリングをしたところ、人家等への越波被害はないと確認しております。では、実際に越波があるのはどこかという、道路敷きに越波があるという話をされていまして、そうすると、道路と護岸を一体として築造した北部国道事務所に対策を検討してもらおうほうがいいのではないかと我々は考えています。

○**具志堅透委員** それでは、そのことは村に任せきりで、北部国道事務所と村とで調整しなさいということで、県が中に入って国へどうのこうのという話にはいかないのですか。

○**永山正海岸防災課長** 北部国道事務所を通じて、対策の方向性をどうしたらいいかという話をしたことがあるのですが、まだ、その辺の意思統一が図られていない状況です。我々は民家、集落に対して越波被害がなければ、高潮対策工事ができないということは北部国道事務所伝えております。

○**具志堅透委員** 村が勘違いしているのか、それをわかっていて県にやってほ

しいということなのか、その辺のところがあるので、ぜひ県としては仲介するような形でやっていただきたいと思います。

次に、記の6、これも大宜味村から出ている転落防止柵の陳情ですが、処理概要を見ると危険性及び緊急性の高い場所から実施していくということになっているのですが、この中身はどういう状況ですか。危険性、緊急性が高いから陳情が上がっていると思うので、その辺はどう解釈していますか。

○照屋寛志河川課長 田嘉里川につきましては、平成10年度までに改修事業が完了しております、そのうち下流側の半分程度には転落防止柵—ガードレールなどが設置されております。上流側の部分に関しては、転落防止柵などが設置されていない状況がありまして、地元役場から要望が出ております。我々としましては、地元の役場と現地調査した上で、まずは一番危険なところから整備をしていきたいという調整をこれから行っていこうと考えております。

○具志堅透委員 ここでいう危険性及び緊急性の高い箇所というのは、田嘉里川に関して緊急性の高いところから行っていくということですか。私は、別のところからも幾つか要請があって、そのうち危険性の高いところから実施していくと解釈をしたのですが、どうですか。

○照屋寛志河川課長 確かにいろいろな河川から要望はございまして、田嘉里川についても今年度でやるべき箇所があると我々は認識していますので、土木事務所と地元役場で、まずは一番危険なところからやっていきたいと思いますという事で調整していただこうと考えております。

○具志堅透委員 このことに関しては予算的規模でもそんなにかからないだろうと思いますが、人命にかかわるような危険性をはらんでいるので早急に対処していただきたいと思います。

次に、記の9、名護東道路の本部方面への延伸なのですが、その必要性を認識していると。国と連携しつつ、可能性を検討しているところということで、これも何年にもなりますが、今の進捗はどうですか。

○古堅孝道路街路課長 名護東道路の延伸につきましては、平成25年に県が調査をしまして、複数のルート案を県案として持っております。これについては、国、県で策定する広域道路整備計画の中に反映していくつもりなのですが、その会議が平成25年からまだ開かれていない状況でございます。

○具志堅透委員 平成25年から開かれていない理由は何ですか。

○古堅孝道路街路課長 この会議は全国的に行われておりまして、全国でも同じような状況と聞いております。県としては、具体的になぜ開かれていないかという理由は把握しておりません。

○具志堅透委員 少しわかりづらいのですが、例えば名護東道路だけをとってみると、その必要性を認識して調査を入れ、国とも協議をして計画に入れようとするときには、県から国に働きかけを行うべきではないですか。国が開かないから放っておきましょうという話にはならないでしょう。かなりの交通渋滞があることは私も知っているのですが、国頭方面に抜ける車は、今のトンネルが完成している部分だけでもかなり助かっています。しかし、名護東道路の渋滞、手前の国道58号の渋滞というのは、海洋博記念公園までを結ばないと完結しないだろうと。国道58号、あるいは国道449号の渋滞を含めて、その必要性を認識しているのであれば、県から積極的に国に働きかけを行うべきではないですか。

○古堅孝道路街路課長 おっしゃるとおり、県からも積極的に働きかけていきたいと考えております。

○具志堅透委員 ぜひ前へ進めていただきたいと思います。座波委員と同じく、今後も取り上げていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

次に、記の10、水納港の浮き栈橋ですが進捗はどうですか。私も少しだけ情報をとっているのですが、やる方向で進めているのですか。

○我那覇生雄港湾課長 水納港につきましては、観光地ということで渡久地港からピーク時には12便、年間6万人の乗客に利用されている港でございます。水納港においては、現在、浮き栈橋が整備されていないということで、観光客の利便性を図る観点からも整備が求められているところでした。港湾課としては、浮き栈橋の設置ということで検討を進めてきておりますが、同時に、非常にきれいな砂浜の海岸を有しておりますので、その砂浜の移動などといった懸念があり、検討に時間を要しておりましたが、昨年度までに水納港計画案をとりまとめることができまして、今年度はその計画案について地元の同意を取りつけ、平成29年度に新規事業として取り組みを目指していきたいと考えており

ます。

○**具志堅透委員** 皆さんが言っていると通りの水納港でありますので、しっかり頑張っていたいただきたいと思います。今、船も一括交付金で新しくなり、多くのところから船が来たりして、接岸に非常に困っている状況なので、早急な対策を講じてください。ぜひ確実なものにしていただきたいと思います。

次に、記の11、伊江港内のうねり対策ですが、これは例の静穏度調査を終えて、陳情第32号とは別の要請ですか。

○**我那覇生雄港湾課長** 伊江港の港内静穏度の改善対策については、先ほど説明しました粟国港に続いて第3番目に検討している港でございます。進捗状況としては、平成25年度から波浪観測調査を行いまして、平成26年度はビデオカメラを用いた船体の動揺観測も実施しております。それらのデータをもとに、平成27年度に静穏度検討委員会を開催して、現在、観測データの分析や対策工についての検討を進めているところであります。

○**具志堅透委員** 後退している感じがするのですが、これまでの議会では平成28年度に事業着手と聞いていたのですが、それとは別ですか。

○**我那覇生雄港湾課長** 現在、最新の波浪分析手法や各種対策工があるのですが、そのあたりに時間を要しているところでございます。ただ、それほどおくれることもなく、この対策がまとまれば、引き続き実施に向けて取り組んでいきたいと考えております。

○**具志堅透委員** 次に、記の14、伊平屋空港の早期建設ですが、処理概要を見ると後退しているような感じが否めないと言いますか、航空会社の就航意向取りつけ—これは第一航空株式会社に決まっていたような気がするのですが。

○**我那覇聡空港課長** 伊平屋空港の事業化につきましては、現在、国と調整を行っているところでございます。その事業化の前提として、就航する航空会社の件が最大の課題となっておりまして、平成26年12月に第一航空株式会社が就航するということが一定の方向が見えたのですが、去年8月に粟国空港で滑走路逸脱事故を起こしておりまして、その後、現段階においても再開のめどが立っていない状況でございます。今後、伊平屋空港に就航予定の航空会社の動向については見きわめる必要があるということで、その部分で少し後退してい

る状況がございます。

○具志堅透委員　そこも承知しております。その後、第一航空株式会社の再開のめどはどうか。

○與那覇聰空港課長　けさの新聞報道にもあったのですが、13名のパイロットのうち6名が退職したということで、我々も4月に第一航空株式会社に確認し、その時点で就航のめどは立っていないということをお伺いしたのですが、その後の状況は確認中でございます。現在のところ、就航時期について明確に示されている状況ではございません。

○具志堅透委員　ということは、伊平屋空港への乗り入れ云々に関する航空会社は白紙の状態に戻ったということですか。

○與那覇聰空港課長　先方から明確に困難だということは聞いておりませんが、今後の動向を見ながら、どうなるかというところは我々としても注視していきたいと考えております。

○具志堅透委員　その部分が進まないと言との交渉もなかなか難しいと思うので、それ待ちですね。

次に、記の15、全体的なかさ上げに関して、処理概要では検討していきたいということですが、具体的な検討内容といえますか、事業化は可能ですか。今、新しい船が就航してかさ上げされていますが、それ以外の部分は非常に危なくて、港湾として機能を果たしていないのではないかという思いもあるのですが、どうですか。

○我那覇生雄港湾課長　伊平屋村前泊港の定期船バースーフェリーバースですが、岸壁の高さがD Lプラス2.85メートルと、ほかの離島港湾に比べて低いという状況があります。このため、台風で潮が上がったときに岸壁を越えて波が入ってくる状況がございまして、それに対して村から岸壁の全体的なかさ上げということで要請が届いております。前泊港においては、順次、いろいろな施設を整備しております。昨年までは防波堤北を整備し、今年度からは浮き栈橋の整備を計画しております。全体的なかさ上げについては、浮き栈橋の整備が終わった平成31年ごろという予定になっております。

○具志堅透委員 やることが決定しているのであればいいことなのですが、そのままの状態平成31年まで放置するということは、これから観光客もふえてきて、民泊事業にも力を入れていろいろなことをやっている中で、今の港湾のかさ上げされた部分の面積で大丈夫なのか。高低差がかなりあるので、心配なところがあります。そこをできるだけ早める方法—あれを終えてからと言わずに、並行して行うような状況はないですか。

○我那覇生雄港湾課長 伊平屋村のフェリーについては、平成26年4月に760トンの新造船が就航いたしまして、それに合わせて乗りおりの部分のかさ上げや、防舷材の改修については整備を終えています。これで当面の観光客の受け入れ、島民の方の乗り入れについては必要最低限の整備は行ったという認識でございます。一方、浮き栈橋は以前から要望のある事業でございますので、港湾課としましては、整備の優先度的には浮き栈橋を先にさせていただいて、続けて全体的なかさ上げに取り組みたいという考えでございます。

○具志堅透委員 それは先ほども聞いてわかっていることです。同時に並行してできないかということを知っているのですが、それは難しいですね。

次に、記の16、運天港ターミナルの屋根つき荷さばき場については、平成28年度から事業着手するというので、非常にいいことだと思っております。その後の計画として、伊江村からの要請で本部港の計画もぜひ視野に入れていただきたいと思っておりますが、どうですか。

○我那覇生雄港湾課長 本部港における屋根つき荷さばき地については、伊江村から要望があったと聞いております。平成28年から平成33年にかけて、6年間で15港の屋根つき荷さばき地の整備を予定しているのですが、本部港については予定に入っておりませんので、次期の計画にのせることを検討していきたいと思っております。

○新垣清涼委員長 休憩いたします。

(休憩中に、具志堅委員から今回の計画に本部港を組み込む可能性について確認があった。)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

宮城理土木建築部長。

○宮城理土木建築部長 今回の計画の中で15港と整理させていただいているものに追加できる方法がないのか、引き続き検討させていただきたいと思います。

○具志堅透委員 しっかり検討させていただきたいと思います。

次に、陳情第56号、陳情第57号の立体駐車場について、これも非常に難渋しておりますが、県はこれまでに本部町、あるいは伊江村からの要請を受けて、伊江村民のアンケート調査を行って、手法等々も検討し、基礎調査をとりまとめている現状の中で、今後の考え方としてはどうですか。

○宮城理土木建築部長 年度当初に要請等があつて、その段階では当初予算で計上することがなかなかできなかったということはお話をした上で、補正予算等でもしっかりトライさせていただきたいという気持ちは今でも変わっておりませんので、関係部局としっかり調整をして、一日も早い着手に向けて整理を続けさせていただきたいと思います。

○具志堅透委員 これは本部町議会の全会一致、伊江村議会の全会一致の議決を経た陳情になっていきますので、ぜひそのことも理解をしていただいて、本部港の駐車場は、伊江村が村づくりをする中でイベントを打ったときにも絶対的に足りないもので、伊江村の振興を考えた上でも、どうしても必要な事業なので、ぜひ9月補正にのせるような努力をしていただきたいと思います。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。

嘉陽宗儀委員。

○嘉陽宗儀委員 陳情第76号、前の議会でも聞きましたが、陳情者は土木建設会社の社長なのです。出稼ぎから帰ってきたら自分の家が沈没していて、どの工事で沈没したのかわからないということで私に相談があつて、一緒に調べた結果、うるま市の道路工事と、そばの県道工事があつたということまでわかりました。中部土木事務所とうるま市役所の皆さん方も含めて現地でも調査しましたが、本来、公共の道路工事であれば、設計図面や施工図面、地質調査も含めて、全て資料として残っているべきだと思うのですが、全く資料がなくゼロからの出発でした。道路はつくられたが、誰がつくったかわからないのでは困ると言つて、隣近所の人々に問い合わせをしたり、公民館に行って聞いて、そしてここまで来ています。私はどちらが悪いということではなくて、少なくとも、

公共工事であれば工事に関する予算の見積もりや施工図面、地質調査など、いろいろな資料があつてしかるべきだと思うのです。これは全くないのですか。

○小橋川透道路管理課長 工事の設計書につきましては、保存期間が10年と定められております。それから、工事の現地での図面や測量したデータなどの資料につきましても5年保存ということになっております。その工事が行われたのが平成7年から平成8年にかけてということで、それから10年以上経過しておりますので、中部土木事務所でも探してみたのですが既に保存されていないという結論になっております。

○嘉陽宗儀委員 これについての資料は保存期間の時効になって破棄しているということで、全ての証拠書類はなくなってしまいました。それで、南風原町の沖縄県公文書館に行って、当時の状況を調べているのですが、少なくとも県民に迷惑をかけているのに、全く資料がありません、時効でございますだけでは、やはり問題があるのではないかと思います。当時、皆さん方はこの場所ではなくても、その地域の工事に関する図面や地質調査を行っているはずです。特に、高台のところから工事をしたので地下水がかなり流出して、そのことによる地盤沈下ではないかと思われるので、その関係資料があれば下さい。

○小橋川透道路管理課長 先ほどは工事関係資料が全てないということでしたが、竣工図面はまだ残されているということです。地下水に関するボーリング等の資料はないと聞いておりますので、今ある資料につきましては、後ほど確認していただきたいと思います。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 何点か伺います。陳情第45号の4、多良間村の水納港は地方港湾ですよね。その管理の実態について教えてください。

○我那覇生雄港湾課長 多良間水納港の管理でございますが、県から多良間村に管理を委託している状況でございます。

○座喜味一幸委員 委託費はあるのですか。

○我那覇生雄港湾課長 県の港湾課から多良間村に交付金という形で費用が交付されております。

○座喜味一幸委員 何点かお願いがあるのですが、管理がよくわからないのでどうなっているか確認できなかつたのですが、ある立標が去年の台風で壊れています。観光客や島の人がレジャーボートなどをたくさん使っているのですが、どこまで話が来ているかということは県は把握されていますか。

○我那覇生雄港湾課長 水納港の港口の立標については、県が設置したのではなく、立標は一般的に海上保安庁が設置するものでございます。県にはそれが被災したといった情報は入っておりません。

○座喜味一幸委員 そう冷たく言わないで、地元の生活安定のための立標なので、災害の調査でもしっかりと把握して、国の分であれば国に仕分けするぐらいの行政サービスをしてください。夕方になると見えないということで、船の出入りが多くなった場合には危険です。海上保安庁はたくさんお金はありますし、数百万円でできる立標ですから、速やかにサポートして、その辺は一つ調整の上、実現できるようにしてくれませんか。

○我那覇生雄港湾課長 立標の件も含めまして、多良間村の管理している港湾施設の状況については、毎年、夏の時期に要望ヒアリングを実施しておりますが、その中で実態等を確認し、対応について話し合っていきたいと思っております。

○座喜味一幸委員 立標は、海上保安庁に話をすれば緊急事業ですぐにやってくれますから、話をすれば済むかと思っております。

もう1点、ぜひやってもらいたいのが、護岸が大きくて、牛を運んだり、小さなボート等は大変だということで、浮き栈橋がほしいという要望があります。先ほどの事業の中でありました離島の浮き栈橋の配慮についても地元から要望を受けておりますので、多良間村と調整をしていただけませんか。

○我那覇生雄港湾課長 ことしの要望ヒアリングにおいて、水納港の浮き栈橋についても確認してまいりたいと思っております。

○座喜味一幸委員 もう1点は、屋根つき歩道について、工事ができているかと思っていなかったのですが、先ほどの十何地区の中に、多良間

港の屋根つき歩道の整備は入っているか確認できますか。

○我那覇生雄港湾課長 屋根つき荷さばき地の話でございますが、多良間村においては、多良間港前泊地区の定期フェリーが接岸するところで、ソフト交付金を活用した施設整備を計画しているという情報が入ってきております。

○座喜味一幸委員 普天間港は入っていませんか。

○我那覇生雄港湾課長 普天間港は古い施設ではあるのですが、旅客待合所と上屋的な機能が一体化したターミナル施設がございます。

○座喜味一幸委員 そこも屋根つき歩道をつくってほしいという要望があったので、そこも確認してください。

次に、平良港の整備なのですが、バースの整備を国が行っていて、国は調整をして仕事を進めています。県がどのように関与しているかということがよくわかりません。観光振興という意味において、ことしは120回にわたって大型クルーズ船が入るということで大きく伸びようとしているのですが、その割に、複合ターミナルを含めて大変状況が厳しい。そういう現実について、県はどの程度把握されていますか。

○我那覇生雄港湾課長 平良港では、現在、漲水地区において水深マイナス7.5メートルの耐震岸壁の整備を、平成24年度から平成29年度の事業期間で進めているということで、これについては順調に進捗しているという話を聞いております。座喜味委員がおっしゃったクルーズバースについては、水深マイナス9メートルの旅客船バース—これは貨物と併用でございますが、計画としてはあるというところまでは聞いております。

○座喜味一幸委員 聞いておりますという答弁ですが、県全体の観光振興を含めて貨物の取り扱いがふえようとしているのに、県が余りにも関与していない。審議会がつくるいろいろな港湾計画があると思いますが、県はどのような関与をしていますか。

○我那覇生雄港湾課長 平良港の整備に対する県の関与については、県を構成団体とする沖縄県港湾協会という団体がございます。毎年、10月下旬ごろ、ちょうど国の次年度予算編成作業が始まる11月の直前に、港湾局長を初めとする

港湾局幹部や県選出の国会議員に対して、沖縄県港湾協会が要請活動を行っております。昨年も10月22日に要請を行いました。要請項目の第1番目に平良港における大型クルーズ船を対応とした岸壁の整備を上げて要請したところがあります。

○座喜味一幸委員 要望ですが、観光客1000万人—クルーズ船が相当入ってきます。那覇市の受け入れも不十分、それに中城湾港や本部町、石垣市、宮古島市を含めて、クルーズ船が相当ふえようとしている中で、トータルとして受け口のターミナルをどうするのか。その他、文化観光スポーツ部を含めて、Wi-Fiや両替所など、いろいろな対応をしていかないといけないと思っておりますが、港湾を整備する側として、その辺をどうハード事業に生かしていくかという大事な時期に、それぞれが縦割り行政し過ぎている。海のターミナルとして、国内外のクルーズ船にどう対応していくべきかという取り組みが、ソフトとハードで離れて動いているような気がするのであえてしつこい質疑をしているのです。その辺の連絡協議会ないし、横の連携はとっていかないと全然追いつかないと思っておりますが、その辺はどうでしょうか。

○宮城理土木建築部長 座喜味委員が御指摘されたことは我々も懸念している部分でございます。クルーズ船の増に応じて、後追いの整備を進めるというのはどうなのだろうと。もう一つは、全体のクルーズ船の受け入れの中で、実際にどの港湾に行くのかというのは相手次第になっていて、我々のキャパシティに余り影響していないという状況もあって、港湾管理者同士の連携をいかに図っていくのかということも課題としてあるのではないかと考えていて、これを関係部局とも意見交換をしながら、どの程度まで受け入れられるのか、その中で港湾としていかに対応していくのかということも、少し勉強させていただきたいと考えております。

○座喜味一幸委員 受け入れのキャパシティについては、全県をトータルとした全体計画の中でクルーズ船の受け方をマネジメントしていかないと、今のままではあいている港からどんどん入れ込んでいて、那覇港では1日に3隻入ることもあるわけでしょう。そういう意味では、那覇港だけではなく、中城湾港、本部港、平良港、石垣港等でしっかり条件整備をしながら効率よく回していくというようなことを、今やらないと遅いと思っておりますので、その辺はぜひ努力してもらいたいと思っております。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
上原正次委員。

○上原正次委員 11ページの陳情第45号の4、記の32、国道・県道における電線類の地中化について、処理概要に八重山地域における大型台風とありますが、これは八重山地域限定ではないですよ。

○小橋川透道路管理課長 電線類の地中化につきましては、沖縄県内ほぼ全域で地中化の事業は進めております。この目的は、台風など災害時の防災のための緊急輸送道路の確保や、快適な交通の確保、景観向上、連絡通信の安定供給という観点から整備を進めておりまして、八重山地域だけではなく、宮古地域や沖縄本島でも推進している事業です。

○上原正次委員 本島南部地域になりますが、台風時に糸満市米須地域では停電が頻繁にあるのです。糸満市から要望はまだ上がっていないと思いますが、糸満ロータリー周辺のラウンドアバウト工事の関係で、いろいろな祭りがあるということで電線類地中化の話は出ています。台風対策としての電線類地中化について、糸満市がどういった考えを持っているのかまだ確認をとっていませんが、防災等を目的としてこういった事業があるので、糸満市から要望があれば、南部地域を含めて電線類地中化は前向きに取り組んでいくということによろしいですか。

○小橋川透道路管理課長 電線類地中化の事業は、防災や緊急輸送道路確保の観点から優先順位を定めて、順次整備していきます。沖縄ブロック無電柱化推進協議会の中で、電線管理者との合意に至った路線から優先順位に従って整備していきますので、要望がある路線につきましては、協議会の中で検討し、事業化されていくものと考えております。

○上原正次委員 要請があれば優先順位が高くなると理解してよろしいですか。

○小橋川透道路管理課長 要請のみではなく、先ほど申しました台風時の防災の観点などいろいろな条件で、総合的な優先順位に従って整備していくということでございます。

○上原正次委員 米須地域は観光地域なのですが、レストランなどでは毎年、台風のたびに長いこと停電状態になるということなので……。

○小橋川透道路管理課長 沖縄ブロック無電柱化推進協議会では、電線管理者と道路管理者と一緒に協議を進めていくのですが、電線管理者として費用負担や維持管理に係る経費が発生するということで、電線管理者も慎重に検討して合意していくと思いますので、要請があれば全て合意に至るということは難しいところもあります。そのあたりは御了解いただきたいと思います。

○新垣清涼議員 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 質疑なしと認めます。

以上で、土木建築部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。
説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。
休憩いたします。

(休憩中に、説明員の入れかえ。その後、環境部長から就任挨拶があった。)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

次に、環境部関係の陳情第45号の4外1件の審査を行います。
ただいまの陳情について、環境部長の説明を求めます。
大浜浩志環境部長。

○大浜浩志環境部長 環境部所管の陳情について、お手元の土木環境委員会陳情案件資料により御説明いたします。

環境部所管の陳情は、目次にあるとおり新規2件となっております。
それでは、処理方針を御説明いたします。
1ページをごらんください。

陳情第45号の4平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情につきまして、処理方針を御説明いたします。

記の1、自動車リサイクル法におけるリサイクル料金の剰余金を活用し、離島対策支援事業の出捐の割合を10割とすることについては、使用済自動車の再

資源化等に関する法律に基づく指定法人である、公益財団法人自動車リサイクル促進センターでは、離島における使用済自動車の再資源化等を促進するため、県内離島から沖縄本島への海上輸送の際に要する費用の8割を支援しております。

同センターによると、当該支援の原資は、全国の自動車ユーザーが預託したリサイクル料金の一部から出捐されたものであり、支援を受ける受益者にも一定の負担をいただくことが適正であること。また、市町村においても業務の効率化を促すことになることから、出捐率の上限を8割としたものであると説明しております。

県としては、各市町村の状況を踏まえ、海上輸送費の低減化が図られ同事業が円滑に促進されるよう、離島市町村に対して必要な助言等を行ってまいります。

資料の2ページをごらんください。

記の2、海洋漂着ごみの防止策及び処理対策を継続的に講じることにつきましては、県では、平成21年度に施行された海岸漂着物処理推進法に基づく国の補助金を活用し、全県的な漂着物実態調査、回収処理事業を継続して実施しております。

今後とも国の補助金を活用し、海岸管理者や市町村、ボランティア団体等と連携して海岸漂着物対策に取り組んでまいります。

記の8、塩屋湾に遊歩道を整備することについては、大宜味村の塩屋湾周辺は、自然公園法に基づき指定された沖縄海岸国定公園の区域内にあります。

今般、環境省は国頭村、大宜味村、東村及びその周辺海域について、やんばる国立公園（仮称）として、新たな国立公園の指定に向けた手続を進めており、9月以降、正式に同地域を含め国立公園に指定される予定であります。

自然公園制度は、風致景観の保護と利用の調和を図るため区域を指定するとともに、個々の公園の特性に応じた公園計画を策定し、開発行為等の規制や施設整備を行っております。国立公園内での公園計画に基づく公園事業は、国が実施することとなっていることから、県としては、遊歩道等の施設整備について、環境省及び大宜味村と調整を図ってまいります。

資料の3ページをごらんください。

記の18、離島町村における処理困難物の回収ルートの広域化（離島間の回収等）及び輸送費の補助制度（行政や回収業者への助成等）による処理困難物の広域処理回収ルートを構築するとともに、離島町村内で処理できない産業廃棄物についても広域回収システムを構築することについて、離島地域における一般廃棄物の処理については、廃棄物処理施設の規模が小さくスケールメリット

を得られにくいこと、また、処理できない廃棄物を沖縄本島や他県まで海上輸送し処理せざるを得ないことなどから、廃棄物の処理コストが割高となる状況があります。

そのため、県では、平成25年度から平成27年度にかけて、複数の離島市町村が連携して一般廃棄物を処理するとともに、海上輸送費の低減化を図る、ごみ処理広域化の調査及び検討を行ったところです。

今後は、調査結果を離島市町村に説明、周知するとともに、産業廃棄物も含めた処理困難物について、処理の効率化、合理化、費用の低減化について検討してまいります。

記の30、離島における産業廃棄物の処理を支援することについて、離島地域における産業廃棄物の処理については、処理業者の経営基盤が弱く、産業廃棄物処理施設の数や規模が十分でないことから、スケールメリットを得られにくいこと、また、処理できない廃棄物を他の市町村や沖縄本島などへ海上輸送し処理せざるを得ず、廃棄物の処理コストが割高となるなど、適正処理の確保が課題となっております。

そのため、県では、輸送方法の効率化の検討や、事業者の組合設立による廃棄物の一括搬出などについて取り組んできたところです。

引き続き、各離島の状況を踏まえた改善策について検討するとともに、沖縄県産業廃棄物排出抑制・リサイクル等推進事業費補助金を活用した施設整備についても周知を行ってまいります。

資料の4ページをごらんください。

陳情第59号名護市一般廃棄物最終処分場の不適正なる維持管理に関する陳情につきまして、処理方針を御説明いたします。

県では、平成28年3月9日に名護市が実施した同市の一般廃棄物最終処分場の掘り起こし検査に同行し、廃家電、冷蔵庫、廃乾電池、廃タイヤなどの埋め立てや、遮水シートの破損を確認しております。

同処分場は名護市から委託を受けた民間事業者が管理を行っており、名護市は、受託業者に廃棄物の掘り起こし回収と処理を命じて実施させるとともに、以下の改善措置を行うとしております。1、定期的に処分場の調査を行い、施設の状態、受託業者の管理状況等を把握し、適正な指導管理に努める。2、廃家電、廃タイヤ等は、市の環境センターで保管処理し、最終処分場での保管は行わない。3、遮水シートの補修のための予算を措置し修繕を行う。

県としては、これらの改善措置の実施状況の確認や立ち入り調査などを実施し、同処分場の適正な維持管理が図られるよう、指導、助言を行っていきたいと考えております。

また、平成15年度から、民間事業者が設置する最終処分場を対象に、構造・維持管理基準の適合状況に関する総点検を行い、不適正処理の防止に努めてきたところですが、今後は、市町村が設置する最終処分場の管理状況についても把握に努め、適正な維持管理の推進を図ってまいります。

以上、環境部に係る陳情処理方針について、御説明いたしました。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○新垣清涼委員長 環境部長の説明は終わりました。

これより陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから重複することがないように簡潔にお願いいたします。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 2ページの陳情第45号の4、漂着ごみの問題について、継続して使える予算があるということですが、これはどれぐらいの予算規模で補助率は何%ですか。

○大浜浩志環境部長 予算額につきましては課長から説明させますが、平成21年度から取り組んでおりまして、当初はグリーンニューディール基金で補助率は10分の10でやってきております。昨年度から一部10分の9.5、今年度からは10分の9となっております。その10分の9で継続していくということではあります。今後とも継続してやっていきたいと思っております。

細かい数字につきましては、課長から説明させていただきます。

○松田了環境整備課長 海岸漂着ごみの事業は、平成21年度から実施しております。平成21年度から4年間はグリーンニューディール基金ということで、国の基金を活用しておりますが、平成21年度の実績が約3000万円、平成22年度が約7000万円で、平成21年度、平成22年度については調査、検討委員会が主になっております。平成23年度以降は本格的に回収を始めまして、平成23年度は約3

億5000万円、平成24年度は約2億9000万円となっております。平成25年度は国が別の基金を造成し、平成25年度、平成26年度の2年間の事業としまして、平成25年度の実績額が1億6100万円、平成26年度が約2億9400万円となっております。平成27年度は単年度として国からの補助がございまして、総事業費が1億円となっております。平成28年度は平成27年度中の補正予算と平成28年度の当初予算の部分がございまして、約1億円となっております。

○座喜味一幸委員 今後も1億円レベルで継続するという理解でいいかと思うのですが、現場に行くと農林水産部が所管する海岸や土木建築部が所管する海岸などの仕分けがありますが、これは全海岸線が対象ですか。

○松田了環境整備課長 法律上、海岸漂着ごみを重点的に回収する区域を各都道府県で定めることになっておりまして、先ほど沖縄県では平成21年度から事業を始めたとお答えしましたが、平成21年度、平成22年度、平成23年度にどの海岸を重点的に回収するかということを検討いたしまして、沖縄県内については、ほぼ全海域、有人離島を中心とした全離島の海域を91区域に分けまして、その区域を回収するというので決めております。

○座喜味一幸委員 頑張ってもらいますが、離島に行きますと、ボランティアも含めて漂着ごみの収集はするけれども、その仕分けと処理に相当御苦労されているかと思えます。これはどうするのですか。現状と対処法を教えてください。

○松田了環境整備課長 先ほど予算額を御説明申し上げましたが、これにつきましては、県または市町村において実施する際に必要になる経費でございます。そのうち、実際に回収に当たる経費や焼却に要する経費、あるいは焼却するための機械をリースする経費も対象となっております。御質疑のありましたボランティアで回収した際の仕分けや処理等についても、この費用の中で対処できることになっておりますが、市町村によっては漂着ごみの量が多く、小さな処理炉しかないので処理しにくいといった状況にあるということは聞いておりますので、今後、どのような対策で解決を図っていけばいいのか、市町村の意向も踏まえて検討してまいりたいと思っております。

○座喜味一幸委員 今、ボランティアの子供たちも来て、手で拾って袋を山積みにして処理しているのですが、やはり観光振興という意味ではビーチの環境

整備は大事なので、いよいよ機械化の導入が必要ではないか。ビーチクリーナーという大型のストーンピッカーや、細かいものまで集めるような機械等々があって、外国では一部施行しています。そういうものを導入することによって、効率を上げていく。そういう機械等に対する手当てをしながら、NPO等に清掃してもらおうというようなことまで含めて、合理化を図っていかないと、台風で北風が吹くたびに海岸は汚れますので、徹底した管理をしていくためには機械化も含めて考えてはどうですか。補助対象としていくべきではないか、伺います。

○松田了環境整備課長 御指摘のありましたビーチクリーナーにつきましては、基本的にリースする費用は補助の対象になっておりますが、購入についてはなかなか難しいと聞いております。そういう状況がございますので、市町村から実施したいという要望がございましたら、どういう機械がリースできるかも含めて、検討してまいりたいと思います。

○座喜味一幸委員 次に、離島の廃棄物処理の問題ですが、今、調査をして処理困難なものとか、各離島の抱える問題等、何をどうしてもらいたいのか。それから、お金の充当はどうしているのか、どうしていこうとしているのか、その辺を教えてください。

○松田了環境整備課長 離島においては、海上輸送費がかかるという点が一番大きな課題となっております。例えば、久米島町に聞き取りをして確認をしたのですが、久米島町では、廃乾電池や廃蛍光管などをリサイクルに回したくても、沖縄本島までの輸送費等のコストがかかるので、そういったものについて県が何らかの補助をする制度、あるいは回収するような制度を構築していただけないかという話がございます。今の法律上では廃乾電池や廃蛍光管も市町村の最終処分場に埋めていいことになっておりますが、今後、法律が改正され、水銀が入っているような蛍光管についてはリサイクルのルートを確立するよう市町村に求められているところがございますし、県としてもリサイクルの推進を図っていききたいという考えがございますので、そういった廃棄物のリサイクル率をより上げるための方策も含めて、市町村と意見交換をしながら対策を検討してまいりたいと思っております。

○座喜味一幸委員 それはいいのですが、離島において産業廃棄物、一般ごみ等を厳密にわけていったときに、大変な問題が起きる。要するに、一般焼却炉

をつくったとしても、事業主から出るごみは基本的には燃やしてはいけませんよね。野焼きもだめですし、事業者が剪定した樹木等もだめでしょう。それから、農業で使った肥料袋やちょっとしたごみについても、現場では混在していて、その比率を考えながら燃やせば一般焼却炉でも十分に処理できるようなごみが、皆さんが基準を示してしゃくし定規で指導してしまうと、全部産業廃棄物として山積みになってしまう。その辺もあって、離島における一般ごみ、産業廃棄物については、緩やかな種別で整理をして、ある意味で弾力的に運用していかないと、お金が幾らあっても足りない。厳密にやってしまうと、全部運び出さないといけないというような現場の矛盾があると思うのですが、その辺の課題についてはどうされますか。

○松田了環境整備課長 今、御指摘のありましたような、いわゆる農業用の廃プラスチックは、法律上は産業廃棄物に分類されておりまして、処理基準に従って処理しなければならないと定められております。一方、市町村の一般廃棄物の焼却施設で産業廃棄物を燃やすことは、法律上、手続をとれば行えることになっております。ただ、市町村の焼却施設は一般のごみの量が少ないということもありまして、規模的に小規模ですから、そういうところに農業用の廃プラスチック等を入れますと非常に熱量が高くなります。あるいは、ビニールは燃えるときに溶けますので、一般的にはストーカ炉を設置しておりますが、そういう炉の構造上、支障を来すといったところがございまして、なかなか進んでいない状況にございます。しかしながら、入れる量をコントロールしたり、事前に破砕するといったことでクリアできるところもあると思いますので、そういった合わせ処理についても、今後、市町村と連携して受け入れることが可能かどうか、あるいは受け入れる際の技術的な留意点がどういったところにあるのかということの研究してまいりたいと思います。

○座喜味一幸委員 まさに、私はこのことを言っているわけです。16時間可動のストーカ式焼却炉があったとします。新規の場合は、ちょっとした産業廃棄物の焼却率は10%から15%と最初に管理規定をつくれればいいような一制度が緩んでいますよね。そういう既存の焼却炉でも、今の16時間の焼却炉稼働率を18時間にして、カロリーの調整をして、それを燃やしてくださいというような、ある意味で弾力的な指導ルールをつくっていかないと一肥料袋の5枚を丁寧に束ねて持っていくと、これが産業廃棄物に仕分けされて置いてある。これはトータルのボリュームの中で、かえってビニールは軽い調整にも使えるわけであって、その辺も弾力的にやらないと離島のごみ問題はけりがつかないと思って

います。今、おっしゃるような焼却炉の機能性や稼働時間、カロリー等を含めた離島における弾力的なルールを専門的な立場からつくっていかないと、輸送費がどんどんふえて、島で産業廃棄物の山ができてしまうということが現実なのです。ましてや、観光振興でお客さん等がどんどんふえてきたときに、本当にそういう状況でいいのか。私はその辺を弾力的に運用しないとごみ問題は解決しないと思っておりますので、ぜひこれはやってもらいたい。

○大浜浩志環境部長 座喜味委員のおっしゃるとおり、離島では処理施設等が小さいということもございますので、離島の市町村と協力しながら、その地域で処理できるものはやっていかないと滞るところもあると思います。そういった市町村との連携をいろいろな会議等を通じて行っておりますが、もっと強化して、離島は離島の処理方法、各離島で事情が違うと思いますので、それぞれ離島を回って聞いていきますが、1つの制度として合わせ処理がございまして、ぜひこれも推進していきながら、離島市町村がどのようにしたらやりやすいのか、どこが問題なのかというところをもう少し研究していきたいと思っております。

○座喜味一幸委員 現場では、合わせ処理や可動もしゃくし定規で決まった管理規定の中で硬直して、県から怒られるということで一制度が緩んでいるわけですから、今、言ったように合わせ処理できる方向にぜひとも誘導してください。そうしないと離島は大変です。よろしくお願いします。

○大浜浩志環境部長 先ほど申しましたとおり、そういう離島の事情もございまして、廃棄物処理法は、いろいろな不適正処理があつて、法律自体が非常に厳しく縦割りのようになっております。これはいたし方がない法律の枠組みであります。これを離島や小さな市町村も含めて、我々も協力しながらしっかりとやっていきたいと思っておりますので、御理解のほどよろしくお願いします。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
具志堅透委員。

○具志堅透委員 陳情第45号の4、記の8、塩屋湾に遊歩道を整備することについてです。処理方針の中身に関してはよく理解できますが、整備の可能性についてはどう考えていますか。

○金城賢自然保護課長 処理方針にも書いてありますが、9月にやんばる国立公園の指定が予定されております。現在、塩屋湾区域は海岸国定公園ということで、施設の整備につきましては都道府県が行うことになっておりますが、国立公園は、自然公園法の規定で国が行うこととなります。ただし、法律の規定では都道府県や市町村等も国と協議ができますので、まず国立公園の指定があった後—いずれにしても基本的には国が事業を行うのですが、都道府県が行う場合には国と協議をしなければいけませんので、国立公園の指定があった後に、どのように事業をするかということで調整をしていきたいと思っております。

○具志堅透委員 説明は書いてあるのでわかるのですが、可能性はどのようなのですか。

○金城賢自然保護課長 可能性につきましては、国立公園の指定を受けてから正式に国と協議をしますので、国の直轄でできるのか、直轄事業でなければ協議をして事業として認可できるのか、そういったことも含めて調整をしなければいけませんので、今の段階では調整後ということになるかと思っております。

○具志堅透委員 国が直轄でやるのか云々の話になっておりますが、さまざまな規制がありますよね。そういった規制はクリアできるのかということですか。

○金城賢自然保護課長 御承知のとおり、自然公園制度には風致景観の保護と、利用を推進することがあります。国立公園に指定した後、公園計画の中には保護の規制計画と利用計画がありますが、利用計画を立てるときに、自然公園法上、園地や歩道の整備といった施設計画を打つことになっております。現在、やんばる国立公園の計画案については、園地の計画ということで歩道やあずまやなどの整備ができるような計画になっております。ただ、これはあくまで計画なので、計画が正式に決まった後—公園を利用するときには国立公園として事業の決定があります。この決定につきましては、国立公園内は環境省が中央環境審議会に諮りますが、まず計画の中に現段階で園地が入っておりますので、事業の可能性としては十分あると思っております。

○具志堅透委員 次に、4ページの陳情第59号、名護市一般廃棄物最終処分場の不適正なる維持管理に関する陳情です。処理方針に書かれている3点を名護市が行い、県としてはそれをしっかりとさせるというような話になっていると思うのですが、3の遮水シートの補修については、露出している部分で破損を

しているところを補修するということですが、ごみで埋まっている部分には破損はないのか。そこは確認する必要があるのか。その辺は、県としてどう認識していますか。

○松田了環境整備課長 3月9日に名護市が現場で検査をした際に、北部保健所の職員も同行し、現状について確認しております。その際、廃棄物が埋まっていない上部一いわゆる露出している部分はめくれている状態でございました。通常の遮水シートは黒色のゴム状のものなので、そのまま露出している状態ですと、太陽の日差しを受けて接合部分が剥がれる、あるいは台風では剥がれてしまう状況でございまして、これは露出している部分には起こり得るような状況かと思っております。したがって、埋まっている部分につきましては、通常、直射日光の影響、あるいは台風による風の影響は考えられませんので、その部分についてはそういう可能性は低いのではないかとと思っております。なお、名護市から周辺の地下水の測定データを提出していただきまして、我々も確認しましたが、地下水に有害物質が含まれているといったようなことは今のところ確認されておられません。

○具志堅透委員 浸透水として地下水の確認まで必要ではないかと言おうと思ったのですが、確認されているわけですね。これまで民間事業者が点検等々を行っているものを行政もやらないといけないのは大変なことですが、管理を指導する立場の県としては、そういうことのないようにしっかりと管理を徹底していただきたいと思えます。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
仲村未央委員。

○仲村未央委員 同じく陳情第59号、名護市一般廃棄物最終処分場の不適正なる維持管理に関する陳情です。処理方針の最後に、今後は市町村が設置する最終処分場の管理状況についても把握に努めるとありますが、従来、市町村の設置するものについて、県は、特段把握していなかったのか。つまり、法的な把握の義務はないということですか。

○松田了環境整備課長 民間の方々が設置する最終処分場については、設置許可となっております。それに対しまして、市町村の最終処分場につきましては、届け出という違いがございます。それから、市町村は廃棄物処理法第6条で、

みずからの管内で出る一般廃棄物を適正に処理しなければいけないという自治事務になっていますので、基本的には市町村がみずから適正に維持管理をすることが前提になっていると思います。私どもは、平成15年度から民間の設置する一般廃棄物、あるいは産業廃棄物の最終処分場につきまして、例えば、遮水シートの剥がれがないかということも含めて、細かい調査を毎年1回行い、改善させるということを継続してやっておりました。それに対しまして、市町村の設置する最終処分場については、みずから適切に管理する義務があるということから、我々の総点検には入っていなかったという状況がございます。しかしながら、このような状況を把握しまして、市町村の部分についても技術的な助言をする立場にもございますし、施設基準に適合していない場合は、県から何らかの改善をさせるような立場にもございますので、今後、現地調査をするのか、あるいは書面による調査をするのかも含めて検討したいと思っておりますが、市町村のそういう施設の維持管理状況についても把握したいと考えております。

○仲村未央委員　つまり、廃棄物処理法上の自治事務としての責務は市町村に帰するが、総点検方式として、民間と同等に県が入って市町村管理のものも点検するということなのか。それとも、一義的に市町村が行ったものの状況を間接的に把握していくという体制なのか。そこをはっきり答えていただけますか。

○松田了環境整備課長　民間のものについては、実際に保健所の職員が複数で立ち入りまして、周辺や処分場の中の状況、場合によっては掘り起こしをさせて埋めてはいけなものが入っていないかというところまでやっておりますが、市町村については、立ち入りをするまでは検討しておりませんで、例えば遮水シートの剥がれがないかというようなチェック項目を市町村に送付しまして、状況を我々に報告していただくということをまず行おうと考えております。

○仲村未央委員　陳情にもあるように、市町村管理といえども、実際に住民にとっては管理が行き届いていないというところから来ているのでしょうか、体制強化されるということは非常に歓迎されることではあるのでしょうか、ケース・バイ・ケースだろうと思いますし、実際のところをどこまで追えるかということは、なお、課題だと感じます。民間の設置に関して総点検を平成15年度以来行ってきて、報告として実際にこれぐらいの違反件数があったなどというものは、今、おっしゃられる分はありますか。

○松田了環境整備課長 これは保健所が行っておりますので、不適正な処理、あるいは施設基準違反があれば、その都度、保健所から改善命令や指導票を出すことで改善はさせておりますが、例えば平成何年にどのようなことをしたということはとりまとめておりませんので、すぐに御説明はできない状況です。

○仲村未央委員 もう一つ、1ページに戻っていただいて、陳情第45号の4、記の1です。離島の自動車のリサイクルの状況として、基本的なスキームがわからないので説明いただければと思うのですが、ここでいう8割の助成を受ける受益者は誰ですか。

○松田了環境整備課長 ここでいう受益者は、自動車を最終的に所有されていた方です。その方は、自動車を処分する際に引き取り業者に持っていかなくてははいけません。ただ、離島では引き取り業者がない場合もございますので、沖縄本島の引き取り業者まで運ぶのですが、その船代が非常に高いということで、船代の8割を補助するという制度でございます。

○仲村未央委員 離島で処分をしようとする方は、通常のリサイクル料に加えて、輸送費の2割も自己負担しているということですか。

○松田了環境整備課長 はい、そうです。

○仲村未央委員 その負担額は大体どれぐらいになるのですか。

○松田了環境整備課長 海上輸送費でございますが、宮古島市から与那国町まで、約十五、六市町村の1台当たりの処理単価は、平成27年度の実績で3511円となっております。そのうち、個人の負担額が2割で約702円となっております。

○仲村未央委員 それでも負担は負担なのかなということで、もちろん簡単なことではないでしょうが、処理方針にある、海上輸送費の低減化が図られというのは、皆さんは何か低減化を図る事業を持っているのですか。

○松田了環境整備課長 正確な年度はわかりませんが、宮古島では、県が法律にのっとり自動車の引き取りを行いまして、フロンをとったり、エアバッグを除去して、その後、車をプレスし小型にして海上輸送するという実証事業を

行いまして、今、その事業が宮古島では根づいております。そういう輸送費を低減するために、例えば、プレスをするといった方策が他の地方でもできるのかどうか、そういったことも含めて検討してまいりたいと考えております。

○仲村未央委員 これはあくまでも実証事業という形で、もう終わったのですか。

○松田了環境整備課長 実証事業の後、この事業に協力した企業から、プレス機械の貸与を受けたいということがありましたので、貸与を行い、引き続き事業を行っていただいています。その後、減価償却期間が過ぎましたので、払い下げという手続をして、まだ宮古島では動いているかと思えます。

○仲村未央委員 宮古島以外の離島については、なお、モデル事業もなされない中でこういった負担が継続的にあるということですか。

○松田了環境整備課長 離島の海上輸送に対する出捐金につきましては、市町村が窓口になり、住民の方にどこに車を集めてくださいという形で音頭をとりまして、市町村が一括して送付するというやり方をしております。これも、単品で運ぶと非常に高くつきますが、ある程度集めて運ぶことで輸送費を低減化する一つの方策かと思っております。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○座波一委員 陳情第59号、名護市一般廃棄物最終処分場の不適正なる維持管理に関する陳情に関連して、自治体で最終処分場を持っていないところもあるわけですが、そこから出る焼却灰などの処理を民間委託しているところがあります。先ほど、民間業者が設置する最終処分場を総点検して、不適正な処理があったところもあったということでした。その場合は、市町村が民間に処理を委託したわけですから、不適正処理がされていたということになると、その責任は市町村になるかと思えます。そこは、県はどう考えていますか。

○松田了環境整備課長 先ほど、総点検を行っているという御説明申し上げましたが、その際に、例えば施設基準では施設の中に簡単に立ち入れないようにフェンスをすることという基準がございます。その一部が破損していたり、遮水シ

一トの一部が破損しているなどの場合には、県が指示をして修繕させるといったことを毎年行っております。御質疑の不適正な処理が行われている場合の処理責任ということですが、これは一般廃棄物に限らず産業廃棄物もそうですが、排出事業者に処理の責任がございまして、それが例えば処理業者に委託した場合でも適切に処理されているかどうかを確認する義務はございます。そういう観点から、例えば民間の事業者に委託して、その事業者が不適正な処理をした場合、一義的にはその業者が不適正な行為として処理責任はございますが、それが十分に改善されない場合は、排出事業者に処理をお願いするといったこともございます。

○座波一委員 一義的ということですが、排出者の責任という点からいえば一緒です。一義的にも排出者側に責任があるはずです。ですから、そこはさかのぼって市町村に指導することもあるのですか。

○松田了環境整備課長 排出処理責任は法律事項ですので、仮に委託先が不適正な処理を行えば、さかのぼって、場合によっては排出事業者に処理を命じることもあり得ます。ただ、過去に一般廃棄物の処理事業者が不適正処理をした事例があるかどうか、今、御説明できるような資料を持ち合わせておりません。

○大浜浩志環境部長 今、おっしゃったとおりなのですが、やはり市町村には市町村の処理責任があって、それを委託した場合にはそこまできちんと見なさいということは、一般廃棄物も産業廃棄物も同じなのですが、処分した先が民間の産業廃棄物最終処分場で、そこに問題があって、そこでまた対策をとるといことになりますと、市町村においても大分の負担をしなさいという通知が出ておりまして、そういうことで我々も市町村に周知しております。現在のところはそういう案件はないのですが、場合によってはそういうところまでいくという法律上の規定があります。

○座波一委員 現在のところは無いということですね。

○大浜浩志環境部長 はい。

○新垣清涼委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 質疑なしと認めます。

以上で、環境部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。

休憩いたします。

(休憩中に、執行部退室)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

議案及び陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

休憩いたします。

(休憩中に、議案、陳情の採決の順序等について協議)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

乙第5号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更について及び乙第6号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更についての議決議案2件を一括して採決いたします。

お諮りいたします。

ただいまの議案2件は、可決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 御異議なしと認めます。

よって、乙第5号議案及び乙第6号議案の議決議案2件は可決されました。

次に、陳情の採決を行います。

陳情の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、陳情の取り扱いについて議案等採決区分表により協議)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情については、休憩中に御協議いたしました議案等採決区分表のとおり決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

休憩いたします。

(休憩中に、本委員会の所管事務調査についてに係る議題の追加について協議した結果、議題に追加することで意見の一致を見た。)

○新垣清涼委員長 再開いたします。

本委員会の所管事務の調査については、休憩中に御協議いたしましたとおり、議題に追加し、直ちに審査を行いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

所管事務の調査についてお諮りいたします。

本委員会の所管事務調査事項は、お手元に配付のとおり決定したいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申し出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情14件とお手元に配付してあります本委員会所管事務調査事項を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、お諮りいたします。

ただいま議決しました議案等に対する委員会審査報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○新垣清涼委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された議案等の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 新垣清涼