

建設委員会記録

- 1 期 日 平成21年4月17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21年度土木局・都市局及び関係地方機関組織図
- (2) 平成21年度企業局組織図
- (3) 平成21年度の建設工事等に係る入札・契約制度の改正等について
- (4) 平成21年度大型工事の発注計画
- (5) 測量・建設コンサルタント業務の委託契約の状況について
- (6) 「広島県道路整備計画2008」について
- (7) 高速道路料金引下げに伴う交通状況等の変化について
- (8) 平成20年度末における土砂災害防止法に基づく指定状況について
- (9) 広島空港及び広島西飛行場の利用状況等について
- (10) 「広島西飛行場のあり方検討会」の開催状況について
- (11) 広島港及び福山港の外貿コンテナ取扱状況について

7 会議の概要

(開会に先立ち、土木局長及び企業局長が新任説明員の紹介を行い、都市局長が自己紹介及び新任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

○質疑（杉西委員） 年度初めですから、余りたくさんの質問をしてはいけないと思いますので、手短に3つほど質問させていただきたいと思います。

まず1つ目でございますが、おととい、自民党議員会から知事に対し、追加経済対策を緊急にお願いしたいという要望をしたわけでございますが、今月中にも補正予算が国会に出されようとしております。これはまだ通ったわけではございませんが、公共事業の地方負担分の9割を国が補てんしてくれるという話が出ております。直轄事業負担金を地方も負担しなければいけないということで、もめておりますけれども、9割を負担してくれるという非常にありがたい話でございますが、これが実行されましたら、できるだけ公共事業に使っていただきたいのです。予算がないという理由でおくれているものに全部使っていただきたいと思っているのですが、現段階でどの程度の規模のものを考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

2つ目は、資料番号4の今年度の大型工事の発注計画について質問させていただきたいのですが、この中で10億円以上の大型工事が6件出ております。WTOの協定の適用を受ける26.3億円以上の大型工事ということで6件でございますけれども、なかなか、世の中が不景気なときでございますが、例えば、多少でも分割して、たくさんの業者に工事をしてもらうようなことが考えられないのでしょうか。5番目の広島港の港湾環境整備工事ですが、工事の資料を見ても、工事延長が1,100メートルもあります。それから遮水シートの敷設であるとか、固化処理土の打設であるとか、ケーソンの据えつけとか、複数の工事がたくさん含まれているわけでございます。一括でやる方がいいだろうとは思いますが、そういったものを多少は分離発注というのですか、今、業者がこういう不景気で工事がないという中で、特にWTOの協定でしたら、本当に内外問わずどこからでも入っていいということになりますので、大きな業者が占めてしまうと思うのですが、例えばこの5番目の工事が、どうにかして県内の業者の手に届くような工事の分け方にできないものか、それを一つお聞きしたいと思います。

○答弁（土木総務課長） 私の方から、先ほどの経済対策につきまして御答弁申し上げます。現在、県内の経済状況、雇用状況も厳しい状況が続いております。また、今後もその厳しさが一層変化するのではないかと、私どもも懸念しております。このため、私どもといたしましては、昨年度の最終補正予算で認めていただきました緊急経済対策の早期執行に努めているところでございます。また、国の経済対策につきましても、国交省から情報収集などを行っているところでございます。国の動向を注視しながら、時期を逸することなく必要な対策を実施してまいりたいと考えております。

○答弁（技術企画課長） 大型工事の件について、先ほど杉西委員から10億円以上の工事について、WTOということでお話がありましたけれども、WTO適用対象はこ

の6件のうち3件でございますので、御理解ください。

○答弁（港湾企画整備課長） 5番の出島地区21-1工区についてでございます。これはいわゆる廃棄物護岸の遮水シートの敷設工事でございます。この工事につきましては、既に現場においてケーソン護岸を設置しておりまして、極めて狭い工事区域内での工事になるということでございます。そのため、作業船による施工エリアなどが極めて厳しく制限されるため、1工区以上の分割発注は困難と考えております。

○要望・質疑（杉西委員） まず1点目の経済対策の方は、国でまだ決まっていないのですが、決まり次第、極力、公共工事に回していただき、早急に対応していただきますようお願いしておきます。それから、WTOの適用対象が3件ということは、私の認識不足でした。申し上げたかったことは、10億円以上の大型工事が6件あるということでございまして、今お聞きして、なかなか工法的に難しいでしょうけれども、今こういう時期でございますので、一つの契約で慣れたところに出す方が便利でコストもかからないという説明をいつも受けるのですが、そこをあえて、少しでもたくさんの業者にやってもらえるように考えていただきたいと思っております。

それでは、次に3つ目の質問でございますが、前回お願いしておりましたコンサルタント業務関係の入札率のことについてお伺いしたいと思います。これは、資料番号5でございますが、見てのとおり、平均落札率が93.1%から、3年間で77.7%まで落ちておりますし、それから落札率の分布の方も、50%未満で非常に低い方が4件から始まって、66件とふえてきて、逆に90%以上が、約800件から200件程度に非常に減ってきております。低い落札率で取られているものが非常にふえているということは、数字にはっきり出ておりますが、このような現象が起きている要因と、このような数字がはっきりと出た上で、今どのように思われているかをお聞きいたします。

○答弁（技術企画課長） 落札率が低下してまいりましたこと及び件数がふえてまいりましたことの要因でございますが、広島県の場合、財政再建化に向けた新たな具体化方策といたしまして、平成18年度を基準として平成19年度から3カ年で35%の削減をするという中、効率的・効果的な予算執行のため、選択と集中をしていく過程で、予算が抑制され、県発注件数が減ってきております。落札率が下がっていることにつきましては、件数が減少してきたことに伴う業者間競争もあつてのことではないでしょうか。大きく言えば、そういう認識をしております。また、この状況につきまして、業務委託については、成果品を受け取る段階で検査しておりますので、現在、工事の品質低下につながるようなものは発生していませんが、今後こういう傾向が続くとなると、この点につきましては、課題となってくると考えております。

○質疑（杉西委員） 私が調べたところでは、現在、全国でコンサルタント業務の委託契約において、最低制限価格を導入しているのは、北海道、青森から始まりまして宮崎まで、全部言うとう長くなりますが、20県でございます。この間、最低制限価格の導入を決めていただきました建設工事の方は、材料費高騰の面や、品質が落ちて

はいけないという問題がございますが、コンサルタント業務は、知恵料と言いますか、人件費がメインですから、公費を使ってやる以上、価格が低くてもきちんとやってくればいいということも耳にするのです。けれども、今、工事が非常に少なくなっている中、恐らくどこも背に腹はかえられないという状態でございます。コンサルタントも建設工事と一緒に思うのです。そういう現状が非常に似ておりますので、全国でも、既に20県が最低制限価格の導入に着手していると思うのです。ですから、今ここで御答弁は難しいかもしれませんが、他県の動向も踏まえながら、コスト調査ではないのですけれども、県内の業者の意見もお聞きしながら、何とか前向きに検討していただきたいと思っております。

3年ほど前に、耐震強度偽装問題もありましたが、ある一級建築士が低額で仕事をとって、いい加減なことをしたのかはよくわかりませんが、やはり低い金額で無理なことをやっていると、どこかに何か問題が出てくるのではないかと思うのです。事件の後で、建築基準法が非常に厳しくなりました。ある一級建築士一人が、あのような事件を起こしたために、非常に厳しくなっております。厳しくしておけば、あのような事件は起こらないという施策であることはわかりますが、まじめにコツコツやっている人が、あそこまで厳しいことになる。今、建築確認がなかなか下りないということを世間で言われておりますが、このようなことを、事前にもう少し違う観点、きちんと仕事をしてもらうという観点から見ましたら、表の落札率が非常に下がっていることについても、大きな事件が起こる前に何か考えていかなければいけないと痛切に思っております。改めて、この点についても考えていただきたいと思っております。御答弁は結構ですので、また2～3カ月先にお伺いしたいと思っております。

これで質問を終わろうと思っておりましたが、もう一つよろしいでしょうか。広島西飛行場のことにつきまして、私は予算特別委員会や、定例会の一般質問でテーマとして取り上げておりましたし、きょうは他に質問が多いので、やめておこうと思っておりましたが、先ほどの説明の中で、県が一部譲歩したとの新聞報道は誤解であったということを知りまして、少し安心いたしました。14日に検討会があるということは聞いておりましたので、どうなっただろうかと一番にニュースや新聞を見ましたら、これまでの話と違っておりましたので、ここで早くも押し負けてしまったのだろうか、そのような内容の報道がありましたので、また空港港湾部長にお尋ねしなければならないと思っておりましたところ、先ほどの説明で、多少ニュアンスの違う書き方であったということでございましたので、多少安心をしたのでございます。

ただ、秋葉市長のコメントとしまして、広島県がこれほど西飛行場を問題にするのは、県の予算を削減するためであって、コスト削減なら他のところでまだたくさんできるのではないかと新聞に出ておりましたけれども、私としましては、そのように馬鹿にした言い方があるのかと非常に腹が立ちました。以前、知事とお話した

ときも、今の広島西飛行場にも災害対応などの機能があり、難しいところがあるとはお聞きしたのですが、この検討会の資料に書いてあるように、災害対応機能などは、広島空港への集約がおおむね可能であると、県として精査しておられるのでございますから、コスト削減は他でもできるのではないかという観点は違うと思うのです。ですから、どうぞ毅然とした主張をしていただきたいのです。検討会もあと2回ぐらいでしょうから、やはり結論が出ませんでしたということが、決してないように、議論をしていただきたいと思います。このことについて、部長、御答弁をお願いします。

○答弁（空港港湾部長） 以前から、広島西飛行場につきましてはいろいろと御心配をおかけしておりますが、ようやくこういう形で検討会を開催させていただきました。新聞報道等で秋葉市長のコメントが出ておりますけれども、秋葉市長の真意はどうであったかということは、私は言及する立場ではないと思います。ただ、いろいろと言われております、財政再建の観点というものは、少し違うのではないかと考えております。と言いますのは、私の理解では、財政再建とは、行政コストを下げ、その分行政サービスも下げることが県民の方々に御理解いただくということであろうかと思っておりますけれども、広島西飛行場の問題については、投資をする効果が上がらないところを削るという、いわゆる無駄の排除という観点だと思っております。

また、検討会当日には、航空政策上も、やはり2空港体制よりは1空港体制の方が、より効率的なものができると発言させていただきました。そのような基本方針のもとで進めておりますので、広島市の御理解をいただきながら、今後も検討を進めてまいりたいと思っております。

○意見（杉西委員） どうぞ、本当によろしくお願ひしたいと思います。100%なくすのがよいと言っているのではなくて、無駄なものはきちんと整理しましょうという、まさしく部長がおっしゃった話を、この際きちんと議論してほしいということが真意でございます。どうぞ、県民の皆様が納得できるような、きちんと説明ができる結論を出していただきたいと思ひます。

○質疑（井原委員） 空港の関連で、1点だけお尋ねしたいのですけれども、東京便の利用率がまた下がってきたとのことですが、並行競合路線のJRの状況はいかがでしょうか。それが一つのキーになるということではないでしょうか。

○答弁（空港振興課長） 細かい資料が手元にありませんので、うろ覚えの記憶での答弁となりますけれども、以前は航空機の方が随分シェアを確保しておりましたけれども、昨年からは、のぞみが1時間に3本という形で利便性が向上し、ほぼ半々か、あるいは55対45ぐらいのシェアであろうと思ひます。

○質疑（井原委員） 要するに、全体のパイが減ったのではなく、パイのとり合いの中で、航空路線が負けているということだろうと思ひます。この理由をきちんと整理をしていただきたいのですが、基本的には、アクセスの不良という話だと思ひます。例えば、先ほど説明の、高速道路料金の土日1,000円以下への引き下げの件でござ

ございますが、どんどん車両がふえております。幸いにも、今のところ事故や渋滞はないということがございますけれども、車両台数がふえれば、必ず事故もふえるでしょう。今、山陽自動車道一本しかアクセスがない所で、万が一事故が起きてしまった場合、御存じのように、2～3時間平気で通行どめとなり、飛行機に乗れないのです。このようなものを利用する人が少なくなるのは当然のことなのです。広島西飛行場が、いつまでもこのような形で議論に出てくるのは、近いところに空港があればよいという期待感が、どこかあるのでしょうか。

我々がやらなければならないことは、広島空港に対するしっかりとしたアクセスをつくることでありまして、いまだに、このことに対する提案がなされていないことが、この問題をいつまでも引き伸ばしている要因ではないかと思うのです。今、話題となっております、岩国空港もそうです。海外路線においても、例えば新幹線を使えば確実なのであれば、福岡空港を使う、あるいは関西国際空港を使うことが当たり前になってしまうのです。不確実な道路をいつまでも使うのかということがございますけれども、このアクセスの問題を解決せずに、広島西飛行場との比較論だけで議論していたら、いずれにしても広島空港は負けてしまうと思うのですが、どのようにお考えでしょうか。

○答弁（空港港湾部長） JRから、余り資料を出していただいておりますので、きちんとしたデータを持ち合わせておらず、なかなかわかりにくい部分がございますが、昨今の景気の後退によって、新幹線のほうが、空港利用以上に相当な落ち込みをしているのではないかとされておりまして。一方、広島空港については、もちろん前年割れはしております。けれども、CAT-III a 運用開始の効果であるとの分析はできておりませんが、CAT-III a 運用開始以降、極めて安定的に推移していると思っております。ただ、アクセスの問題につきましても、いろいろな問題があることを多くの方々から御指摘をいただいております、道路整備等を急ピッチで進めているところでございます。

また、岩国飛行場の民間空港再開という方針が出されたこともありまして、これらの状況を踏まえ、今後の広島県の航空政策はどうあるべきか、いろいろと考えてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

○質疑（井原委員） 先ほどのお二人の御答弁が正反対でございますが、認識が違うということなのでしょうか。どの数値をとられたのか、具体的数値は別にしましても、空港振興課長は、JRについて、のぞみの便数がふえてシェアが伸びているという認識をしておられる。空港港湾部長は、JRも相当へこんでいるはずだと言われる。航空便よりも、さらに厳しい状況なのではないかという認識をお持ちのように聞こえるのでございますけれども、ここのベースが違ってきますと、物の考え方が全然違ってまいります。まさに、おっしゃられた岩国飛行場の問題も含めて、広島県西部については、多分、需要が相当数、向こうへ流れるのではないかということすら、予測の中にあるということになりますと、広島空港の利用率はまだまだ下がること

になります。海外便などは、もうほとんどへたばってきております。せっかく路線が復活しても、すぐになくなってしまうのは、航空会社の事情もあるでしょうけれども、そのため、ますます空港が使われなくなっているのです。

今、道路整備はピッチを上げて進めているとおっしゃいましたが、実際、アクセス道として使えるようになるのは、少なくとも5年先の話ということでございます。アクセスをいかに整備していくかという方向性は、市内部分の都市高速の問題だけではなく、周辺地域も含め、明確に年次の計画を出していかないと、皆様の期待にこたえることはできないと思うのです。最初に申し上げました、競合路線に関する認識のところから、御答弁をお願いします。

○答弁（空港港湾部長） 私の説明不足でございまして、誤解を招いてしまいました。

空港振興課長から申し上げましたとおり、のぞみの増発によって新幹線がシェアを伸ばしたことは事実であると認識しております。しかし、私は、この秋以降の景気後退の中、新幹線の利用率の方が、より落ち込みが大きいのではないかとされていると申し上げたのでございまして、時系列的に考えて、2人の認識が違うとは思っておりませんので、誤解のないようにお願いいたします。

○質疑（井原委員） それはそうなのでしょう。直近の四半期、特に半年というのは非常に厳しい状況が示されていることは事実でございまして、これは航空機についても、新幹線についても、同様の状況という話になるでしょう。ただし、燃料代が下がっておりますから、海外便の燃油サーチャージも含め、引き下げが行われ、需要喚起が行われるのではないかと期待感がございます。しかし、まず国内旅客が基本にありまして、それから、物流をある程度確保していかないと採算は取れないでしょう。ただ、旅客だけではだめであるということも含めて申し上げますと、あくまでも周辺の道路事情をきちんと整備していかないといけないと思うのですが、このことについて、年次を示した方針というものは出てこないのですか。アクセスをいつまでにどう整備するかという話です。それまでにできないのであれば、今のシャトルの形態を含め、もっと違う手段があるのではないのでしょうか。これらに関しての検討はなされたのでしょうか。また、検討の結果、難しいとか、現実性がないとか、そのような議論があったのでしょうか。現状は難しいのでできないということで、道路網が整備されるまで仕方なく待つということになるのかどうか、お考えがあれば、示していただきたいと思っております。

○答弁（空港港湾部長） アクセスの問題について、いろいろな形で御指摘をいただいておりますのは、その通りだと思います。今、空港を取り巻く状況がいろいろと変わっている中で、今回、広島西飛行場の議論をさせていただいております。その中で、アクセスがどうなのかという点も、当然検討材料の一つに入っておりますので、その中で検討を進めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○意見（井原委員） いずれにいたしましても、一番心配をしておりますのは、広島西

飛行場の問題をここまで引っ張られた部分ではなくて、競合するのは、もう岩国空港、福岡空港、関西国際空港であるという話ですから、それに対して、機能や周辺のアクセスも含めて、競争に勝てるものをつくらないと、この空港はいずれ、ますます利用度が低くなるだろうと思うのです。ぜひ、このことについて緊急な御検討をお願いします。

- 質疑（高山委員） 今の関連でございますが、井原委員は非常に厳しい御質問をされましたが、今の知事の公約で、空港アクセス、がんセンター、県庁舎建替えの問題と3つありまして、これらは経済的な事情もあり、なかなか実現しておりません。特に、空港アクセス問題は何年もやって、JR在来線の検討をしましたが、それがだめになって、今の山陽自動車道しかないということになりました。事故があると大変ですから、もう新幹線で行こう、これは手段ですから結構なのですけれども、東京には新幹線で行くのが多いのか、飛行機で行くのが多いのか、一回、広島市民の皆様からデータを取ってみてください。中原委員にお聞きしたところでは、飛行機の方が多いのでは、という話でございます。

そこで、お聞きしたいのですが、広島西飛行場のあり方に関してでございます。余り関係のない話ですが、先般、韓国に行きまして、大使館の方に名刺を頂きましたところ、「特命全権大使」となっておりました。これは、総理大臣の全権を持って来ているのだらうと思ったのですが、今回の検討会におきまして、有岡副知事と空港港湾部長のお二人は、知事から全権をもらって出席するのでしょうか。資料には、次年度の予算編成の前ということで、第3回の10月の検討会で最後の結論を出すということになっておりますが、この時期、11月には知事選挙があります。最終的な結論は、藤田知事と秋葉市長が出されるのか、それとも次の知事が出されるのか。これは少しわかりにくい話です。藤田知事は、この広島西飛行場については、もう廃止するのだと言い続けられました。次の知事に変わったとき、西飛行場は存続させます、と言ったらどうなるのか、全然わかりません。いつの時期で答えを出すのでしょうか、その点だけお伺いいたします。

- 答弁（空港振興課長） 時期につきましては、平成22年度当初予算編成時までに合意とありますけれども、これは、いつまでという時期を特定したものではありません。御承知のとおり、広島南道路は道路拡幅工事が平成23年秋に行われます。その前には、西飛行場の滑走路の短縮工事を終えていなければならないという事情がありまして、来年度に向けて、その短縮工事の予算編成をするという形になります。この予算編成に当たっては、西飛行場のあり方について、県と市で合意を得ておくべきだという意味でございまして、時期を特定したものではありませんということで御理解をお願いしたいと思います。

- 質疑（高山委員） それは理解できませんよ。時期を特定しない協議がありますか。広島市の意見、県の思い、現行機能を維持、広島空港への集約など、この資料に書いてありますが、これを時期なしでずっと検討するのですか。今の知事が、広島西

飛行場については、もう広島空港へ集約するべきだと言っておられるのです。次の知事が、もし現行どおり存続するべきだと言われて、秋葉市長と同じ考えならば、また変わるのですか。そこをしっかりといただかないと、いくら議論しても、知事が代わったら、変わってしまうのですか。それはおかしいのではないのでしょうか。

きょう結論が出なければ、次回でもよいですけれども、いつまでに、だれが最終的に結論を出すのでしょうか。秋葉市長と藤田知事、トップ同士が判を押されるのか、または、全権大使で行かれる副知事と副市長が判を押されるのか。部長、どう思われますか。

○答弁（空港港湾部長） 最終的に決定するのは、もちろん知事ということになるろうと思いますけれども、時期の問題について、調整も必要でございますので、詳細にいつまでにと、今の時点で明言ができない点は申し訳ございません。ただ、我々としては、一日も早く結論を出していきたいという気持ちに変わりはないということが、今の時点で申し上げられることでございます。

○質疑（高山委員） 構成員の有岡副知事と空港港湾部長は、今の藤田知事が任命されたことですから、このあり方検討会についても、今の知事がなされた仕事です。ですから、今の知事の任期中で解決しなければ、何をしたのかわからないと思うのです。有岡副知事と空港港湾部長は、今の知事から、代理として任命されたのでしょうか。

○（委員長） 行政の継続性という観点を入れて御答弁願いたいと思います。

○意見・答弁（空港港湾部長） 知事のことにつきましては、私が言及するのは差し控えさせていただきますと思いますけれども、これは、県として進めているものでございますので、そういった意味では、きちんとした県の方針の中で決めていきたいと思っております。先ほども申し上げましたように、いつというのは今の時点で特定できませんけれども、できるだけ早く、一日も早く結論が出るように急ピッチで作業を進めたいと思っております。

○要望・質疑（高山委員） 今、委員長が、行政の継続性と言われました。これはまさに政治ですから、最終的には政治決着なのです。ですから、知事にも秋葉市長にも、しっかりと、いつまでに結論を出しましょうと決めて話を進めてもらいたいと思います。

次に、測量・設計コンサルタント業務の件ですが、杉西委員が話をされましたけれども、私は少し違う観点で話をさせていただきたいと思います。落札率50%未満の件数がどんどんふえてきております。私は、この業務に就いている方たちについて、経済の問題という観点では捉えておりません。経済に関しては、公共事業で余り儲からなくても、民間事業で儲けたらよいという話がございます。このコンサルタント業務というのは、土木建築業者と違って、経済の波及効果というものは少ないのです。コンサルタントや設計者の業務は、コンピューターとドラフター、鉛筆、紙があればできるのです。あとは全部、頭脳の固まりですから。その面で、このよ

うに低い金額、50%未満のような仕事を取った場合、極端な話をすると、紙と鉛筆を安く買うことと、あとは人件費を安くするしかないのです。そうなった時に、人が育たないのではないかという話です。技術屋が育たないと、その工事をする事もできないわけです。一番の基の、設計図を書く人たちをどうやって守っていくかということで、コンサルタント業務の最低制限価格も導入していただきたいという、大きな思いがあるのです。このコンサルタント業務に携わる人は、広島県には余り帰ってきません。やはり大半が、キャパシティーが大きい東京とか大阪に行って働いています。それで、広島県で特殊なよい建物を建てる時には、建築に限れば、大半が県外の設計事務所が来ます。東京の大きな会社、いろいろありますが、日建設計や安藤忠雄さんなどが来て設計をします。広島県の中でよい建物をつくろうと思っても、人がいないのです。ですから、人づくりのためにも、最低制限価格について御検討願いたいと思います。答弁は要りません。その方向で検討をお願いします。

次に、道路企画課長にお聞きします。広島県道路整備計画2008の11ページを見ますと、中国横断自動車道のインターチェンジの名称は、御調、甲山、甲奴、吉舎と、旧町名がついております。今は合併をして、尾道市、世羅町、三次市になりました。東広島・呉自動車道の方も、黒瀬はもう東広島市になっております。このインターチェンジの名称は、県が指導されるのかわかりませんが、私の聞くところでは、国土交通省が直轄で建設していますから、最終的には国土交通省が決定するけれども、地元の町々で、名称を検討されるそうです。その町その町で検討されるのはよいのですが、尾道の御調インターが、例えば尾道北や尾道東という名称になり、甲山は世羅、甲奴は甲奴という名称に決まった時に、三次という名前が全然使われないインターチェンジになりますと、走っている人が非常に戸惑うのではないかと思うのです。このことについて、県が路線の市町を集めて共通の名称をつけるなどの指導をするべきだと思うのですが、考えておられませんか。

○答弁（道路企画課長） インター名につきましては、先ほど高山委員がおっしゃられましたように、現在、国土交通省から、各市町に照会がかけられていると伺っております。前例といたしまして、インター名のつけ方につきましては、各市町名や、大字名、いろいろなケースがございます。これにつきましては、やはり地元の意向が大きく効いてくるのだらうと思います。県が特に指導をするということは、今のところは考えてはおりません。

○意見・質疑（高山委員） その市町、広島県でいえば三次市から尾道市を集めて、一体的な名称をつけた方がよいのではないのでしょうか。一つの路線の中で、その町々によって、旧名をつけている所とつけていない所が出てくるというのは大きな問題ですから、市町の担当の方を集めて、協議をする場をつくってあげたらどうかと思います。そういう気は全くございませんか。

○答弁（道路整備課長） インターチェンジの名称につきましては、道路企画課長が申

しましたように、その場その場でいろいろなつけ方をされております。先ほどありましたように、字名や町名をつけたり、広島のように広島東、広島と、いろいろでございます。これにつきましては、やはり地元の市町で協議をして決めるのが一番よいのではないかと考えておまして、県が市町を集めて議論をしましても、国土交通省から尾道市あるいは世羅町、三次市、庄原市に照会をにかけているということでございますので、最後は各市町で整理をつけられると考えております。

○質疑（中原委員） 手短かに質問させていただきます。まず一つは、先ほど資料番号7で、高速道路料金引き下げに伴う交通状況の変化というお話がありましたが、かねてからこの委員会において、あるいは知事に対していろいろな業界や労働組合等が要望しております、都市間航路に関してお聞きします。新聞記事にも載っておりますが、都市間航路あるいは内航海運の業界が高速道路料金の値下げによって大きなダメージを受けております。高速道路料金の値下げで交通状況がどうなったのかという調査もよいのですが、その都市間の旅客船あるいは内航海運業のダメージについても、やはり調査をしていただきたいと思うのですが、調査をされる予定はございますか。

○答弁（港湾管理課長） 高速道路料金引き下げが実施されました平成21年3月28日から3月31日の間のフェリー等の利用状況について、航路事業者から聞き取り調査を行っております。対象航路は、広島松山の航路でございますが、休日の対前年比較で申しますと、乗用車が対前年同期比67.4%、それから旅客につきましても、対前年同期比67.4%でございます。また、呉の阿賀港から愛媛の堀江港へ行く航路でございますが、同じく休日の対前年同期比で、乗用車につきましては48.7%、旅客につきましては65.8%という数字が出ております。ただし、フェリー等の利用状況につきましては、景気の悪化や、阿賀堀江航路については大幅な減便という要因もございまして、直ちに高速道路の料金の引き下げのみの影響とは即断できない状況でございます。したがって、引き続き利用状況の動向に注視していきたいと考えています。

○要望・質疑（中原委員） 後ほど、その数字をいただきたいと思いますが、対前年同期比3割減と言いますと、経営に大きなダメージでございます。県として対処すべきなのか、国として対処すべきなのかは検討しないといけないのでしょうか、かねてから申し上げておりますとおり、早期に対策を打つように検討をしていただきたいと思っております。

もう一点は、先ほどから出ております、広島西飛行場の問題でございますが、私は、今まで発言された委員の方々と全く逆の意見なのです。先ほど空港港湾部長が御答弁されましたが、現空港に機能を集約したい、あるいは広島西飛行場に対する県の負担を早く減らしたい、すなわち早く手を引きたいというのが見え見えの交渉なのではないかと感じております。先ほど、航空政策の話がございましたが、1県1空港という原則に対して、今、全国的に、特に大都市では1県2空港、神戸、北

九州、静岡などでは、空港は都市機能の重要な器であります。都市の近郊において空港を設置するという事は、その都市にとっての死活問題だという認識が、全国的には非常に強いのです。例えば、航空機の性能が向上して、滑走路が短くても離着陸ができる、あるいは旅客数がふえる、そのようなことが今後起こるかもしれません。最も重大なのは、いったん廃港すると、空港機能を持った施設をまた都市周辺につくることはできないということでございまして、県当局としては大変慎重に対応をしていただきたいと思います。本日の机上配布資料の別紙1では、定期便（通勤用）機能、災害対応機能、都市機能と、3つに巧妙に分けてありますが、都市機能というのはこの3つを全部合わせた機能でありまして、産業航空、つまりマスコミの取材活動、送電線パトロール、航空写真だけではなく、やはり都市間の通勤機能や、災害に機敏に対応するという機能は、まさに都市機能の一部であることは間違いありません。ですから、広島市に管理をしてもらうという発想ではなくて、広島市を今後、中四国あるいは全国に発信できる都市にしていこうというのであれば、都市機能の一つとして、どうしたらこの広島西飛行場を活性化することができるかということを、真剣に県としても考えるべきであると私は思っております。

一点だけ、広島西飛行場に限らず、空港機能というものは、都市において必要な機能として認識しておられるのかどうかお尋ねします。必要であるとすれば、空港を廃港にするという話とはんでもないこととさせていただきますし、逆に、広島市の近郊に空港は必要ないと県が考えておられるのであれば、空港は都市機能とは考えられないという見解を、明確に広島市に説明しないとこの問題は決着しないと思います。先ほど、高山委員が、調査をすべきとおっしゃいましたけれども、おそらく市民の多くは、近くの空港から東京を始め、いろいろな都市に行きたいという期待が非常に大きいでしょう。その中で、空港は都市にとって必要かどうか、この非常に抽象的な課題について、一体県当局はどういう見解を持っておられるのか、お尋ねします。

○答弁（空港振興課長） まず、決して早く手を引きたいと思っているわけではございませんで、まさに中原委員がおっしゃるとおり、都市機能のとらえ方が、県と市では若干異なっているのだらうと思います。広島市の方は、これらの機能を合わせて、大きい都市機能と捉えておりますし、我々としましては、より細かく分けた上で都市機能という形で捉えさせていただいております。一般的に、その都市機能として空港機能が必要かどうかと問われましたら、当然、都市機能としては必要だと思いますけれども、一般的に必要であるから、広島西飛行場も広島地域において必要であると、一概に言うことはできないと思います。さまざまな事情がある中で、広島市と議論し、合意形成を図っていきたく思っております。

○意見（中原委員） これで終わりますが、このことに関しては、大きく掘り下げて議論をしていただきたいと思います。くれぐれも、説得できないのに、この広島西飛

行場について、県が一方的に負担金を引き上げるとか、あるいは管理者としての地位を放棄するとか、そのようなことがないように、あくまでも広島市をしっかり説得して合意を得ることが大前提であるということを申し上げたいと思います。

○質疑（砂原委員） この協議自体、空港機能のことについて、一番基本的なところが抜けていると思うのです。広島市長は、広島西飛行場から東京便を飛ばしたいと言っておられますが、この広島西飛行場から東京に、どの地域の人が何人ぐらい行くかというマーケットリサーチが全くされておられません。例えば、県東部の人は岡山空港を利用します。廿日市から西の人は、岩国便ができたらかほとんどがそっちへ行きます。このようなマーケットリサーチをして、西飛行場から東京便というものを考えた場合、何人の人が乗るのでしょうか。安佐南区辺りの人は、皆広島空港に行くのです。私も、空港機能は必要だと思いますので、すぐになくすというのは反対でございますが、全く乗り手がない飛行場をそのまま残すというのも考えものです。私は将来の道州制の州都をどうしても広島に持ってきてきたいという考えがございますから、例えば州議会をやるときに、通勤機能が残っておれば、例えば出雲の方から来やすいとか、そのような機能が残った方が絶対によいと思います。ですから、空港機能は残すべきですが、西飛行場から東京便を飛ばすという非現実的な議論をするのではなく、マーケットリサーチをして、例えば今の西飛行場の機能を何かに特化してしまって、機能は残すという考え方をしていけない。

結局、最初に井原委員が言われたとおり、アクセスの問題なのです。県東部から広島空港に行きにくいので、岡山空港に行った方が早い。なぜ広島空港より広島西飛行場がいいかという、西区、中区の人たちは、圧倒的に広島西飛行場がよいのです。しかし、呉の人が西飛行場に来るとなったら大変です。つまり、全てアクセスの問題が絡んでいるのですから、マーケットリサーチをきちんとして、この広島西飛行場が今後どういう機能であるべきか、そのような発想で考えていただきたいと思います。この基本部分が欠落して、お互い感情論で議論しているように感じられてならないのです。このことについて、部長、御答弁をお願いします。

○答弁（空港港湾部長） 御指摘ありがとうございます。先ほど都市機能について御説明をさせていただきました。ただ、いろいろな状況を見ましても、広島市において飛行場が必要であるから、広島西飛行場が必要だという、ダイレクトな結論ではないのでしょうか。いろいろな分析をした結果として、何がよいのかというものが出てくるのだらうと思っております。この検討会の中で議論するかどうかは別としましても、広島空港の利便性を上げるにはどうしたらいいかと考えるのは、私どもの日々の業務でございます。いろいろな形で検討をしてみたいと思っておりますし、その検討結果を、一部この検討会の中にも反映させていくというやり方になるかと思っております。

(4) 閉会 午後0時7分