

（3月7日）

【大久保委員】 契約案件について、道路建設課長から補足説明がありましたけれども、確認の意味も含めて、もう少し補足をしていただきたいと思えます。

第52号議案、第53号議案、いずれも工事する箇所がJRの敷地か何かでしょうか、契約相手はJR九州と、ほかに選択肢がないみたいですが、その辺のところの説明と、そうなると競争入札ではないということで、この金額がどのように出されたのか、説明していただきたいと思えます。

【佐々道路建設課長】 JR委託に関するお尋ねですが、まず、JRにどういったところを委託するかという内容をご説明したいと思えます。

平成5年に旧建設省から文書が出ておりまして、建設工事公共災害防止対策要綱というものがございまして、その中に安全施工技術指針というものがございまして。この中で鉄道に関する項目がありまして、事業者が鉄道敷地内及び鉄道敷に近接して工事を行う場合の取り扱いが定められておりまして、委託する工事の範囲とか、鉄道保全に関して鉄道事業者と経営者と十分協議するとなっております。

それを受けてJR九州と県とで協議した結果、営業線の範囲、ここでいきますと鉄道敷になりますが、鉄道敷の上部も含めて、その幅の上については全部JRに委託するというふうになります。

それから、営業線から左右に用地がありますが、その近接した部分5メートルについては協議をして決めていくことになっておりまして、第52号案件については、上空に橋を架けるところについては全てJR委託。近接する部分については、その範囲でいろんな協議を行いまして、

地下に杭を打つとかという構造もありますので、そういうものは協議の上、JRに委託するという内容になっています。

それと2つ目、金額に対するお尋ねですが、これは基本的に協議をする中でJRから言われた金額になるのが原則になっております。ただし、その金額についてはうちのほうでも、実際に物を造るものについては概算で計算をしておりますして、それとあまり遜色のない額。ただ、鉄道の近くをいじるものですから、その管理費とか、鉄道事業者の施設、設備を変える分については我々は積算できませんので、見積りをいただくしかないという状況であります。

【大久保委員】 今回の場合には、県で積算した金額と先方の言い分と余り乖離がない額での契約だったと、そのような説明と理解していいかなと思えます。

第51号議案は総合評価方式の一般競争入札でされていまして、決して安い金額ではない契約金額でありますけれども、4者が出て最終的には名村造船さんが落札をしております。ここは競争入札であります、率直に県内の業者がないというのが非常に残念な気持ちもしないわけでもないわけであります。これは技術的な問題なのか、技術力というか能力の問題なのか、そこらあたりもご説明いただければと思えます。

【佐々道路建設課長】 第51号議案の入札参加者に県内の業者がないことについてのお尋ねですが、これに関しましては、入札参加資格の規定からいきますと、1者参加が可能という状況でございました。

ただ、今回の案件につきましては、残念ながらその業者が指名停止の期間中であつたことから、本入札に参加できなかったという状況でございます。

指名停止に至った経緯につきましては、11月に平戸大橋で発生した死亡事故に関連して、指名停止が12月末から1カ月間あったと。その間に公告とか入札手続に入ったので今回の案件には参加できなかったという状況でございます。

（3月8日）

【大久保委員】 当初予算の主な事業について、私も2～3質問したいと思います。

諫早湾干拓調整池の環境保全対策について、諫早湾干拓調整池の水質をよくしなければいけないというのは、県民共有の財産でありますから、これに異論はございません。

予算の額が前年度比倍増以上しているというところと、それから国と連携してやるんだということが書いてありますので、もう少しその背景、経緯を説明してください。

【山下環境政策課長】 まず、予算額2,690万5,000円の内訳でございますが、冒頭説明しましたように、新規事業として、「いさかん」水辺の保全推進事業で約1,800万円獲得しています。その関係で、諫干関係の事業がかなり大きくなっているわけでございます。

「いさかん」水辺の保全推進事業の概要を簡単に説明しますと、まず1つは、230ヘクタールの中央干陸地のヨシ原の適正管理ということで、来年、40ヘクタールの大規模な刈り取りを実施しようと思っております。あわせて、諫早の小学校高学年を対象とした環境学習なども実施したいと思っております。230ヘクタールの自然干陸地の適正管理について、どういった形が水質保全に一番適しているかという基礎調査もあわせて実施したいと考えておりまして、それに係る経費がトータルで1,800万円というこ

とで、大きな経費でございます。また一方、経常経費としまして、行動計画をつくっております。行動計画に係る分の所要経費としまして、例えば、水質の調査、あと国からの委託費なりを合わせますと、約900万円程度の額になっております。

また、委員ご指摘の国との連携でございますが、調整池の水質改善については、基本的に、この工事が完了した際に、九州農政局が主体的に責任を持って対応するということになっておりますから、九州農政局と連携する形の中で、役割分担を明確にし、そして水質保全については、基礎調査をもとに、事業化については九州農政局のほうでしっかりやっていただくということでの連携をして、事業を進めていきたいと考えている次第でございます。

【大久保委員】 財源の内訳が549万円というのは国庫支出金ということだった、これは農林水産省の予算ということで間違いはないですね。

九州農政局と連携していくということでありますけれども、ある意味、補助事業みたいな感じですよ。今、国が直轄で調整池に対して何か事業をしているということはあるのですか。

【山下環境政策課長】 環境部だけの予算をここに計上しておりますが、農林部と連携した予算もしくは九州農政局自体が実施している農業対策等もございます。また、水質改善につきましては、水質のための定期的な定点調査がかなり経費がかかりまして、モニタリング調査ということで、かなりの額を九州農政局が実施している状況でございます。

【大久保委員】 いろんな角度から実施をしていくということで、調整池の水質をよくするために、ここは県の環境部ですよ。しかし、国の予算は農林水産省の予算で、例えば、国の環境

省の予算でこれに対して何かやることがないのかとか、環境省の補助金を県の環境部は野心的にとりにいって、何か事業をやれる可能性というのを探る必要もあろうかと思えますし、あるいは県の農林部がやっている事業なんかもあわせて、諫干の水質をよくするために今、県がやっている事業を、後日で構いませんので、資料を集めてお示しただけければ、また総合的な議論をしていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

続いて、これも長崎発東アジアの環境技術発信事業についてということで説明していただいておりますけれども、東アジアというのは、恐らく中国の福建省なのでしょうか、いま一つイメージが湧かないんですけれども、もう一回補足的に説明していただければと思えます。

【山下環境政策課長】長崎発東アジアの環境技術発信事業でございますが、具体的な事業内容としまして、本県につきましては福建省とゆかりが深いということで、平成25年度から、福建省の環境部に該当する環境保護庁と覚書を結びまして、相互の人材交流を実施しています。具体的には、本県から向こうに2名派遣しまして、向こうから2名の技術交流ということで、人材育成も含めまして、福建省の環境の状況なり、本県の状況の調査をしているということでございます。

またあわせまして、来年度が4年目に該当しますので、新たな試みとしまして、福建省の環境保護庁の元幹部の方で、長崎県にも研修で1年間来られた経験があるという非常に長崎とゆかりの深い方がおりまして、この方を本県で招聘しまして、佐世保市、長崎市で企業への意見交換会等も実施したいと思っております。

あわせまして、PM2.5につきまして、本県

でも非常に健康懸念がされているところでございますが、福建省においては、福建省自体は、それほど発生源はないんですけれども、北部の重工業地帯から、かなりPM2.5が移流されているということで、これは本県よりもかなり濃度が高いということでございます。そういうことで、向こうの健康影響の状況、そういった情報交換も、向こうの福建医科大学と当部の研究機関である環境保健研究センターとで意見交換会も実施したいと考えているところでございます。

そういったものに係る経費としまして、ここに計上しているところでございます。

【大久保委員】福建省はもともと長崎県と非常にゆかりがある地域でありますから、そこらあたりはわかりました。今回662万円計上されておりますが、4年目の事業だということもわかりました。

結局、4年5年続いて、そして交流をやっているということでもありますけれども、その先ですよね。目指すところは、長崎県として、どういう実利をとっていくのかということをもうちよっとお示ししていただきたいと思えます。

【山下環境政策課長】今、説明のところでもう一つ欠落しておりましたが、これとあわせまして、韓国とも研究交流事業をやっておりますが、福建省の事業が主な事業ということで説明した次第でございます。

今後はどこを目指すのかということですが、そもそもこの事業というのは、環境部だけでなく、産業労働部と連携して実施する事業でございます。ですから、福建省に行って、福建省のニーズを捉まえて、最終的には、本県の地場産業が持つすぐれた環境技術、例えば、今課題として持ち上がっているのが、福建省において

の排出施設等については、重金属をそのまま土壌に埋め立てているという状況の懸念もございますので、そういったものにつきましては、例えば、薬剤を投下して無毒化する技術とか、汚泥を処理する技術がすぐれた本県の企業もありますので、そういったものとマッチングさせて、できれば最終的な目標としましては、本県の地場企業のビジネス展開につなげたいと考えているところでございます。

【大久保委員】先ほどの諫干のことも環境部での話、当然これはこの委員会ですけれども、しかし、農林部でも実は事業をやっているということが補足的に質問の中で出ましたよね。長崎発東アジアの環境技術発信事業も、環境部の事業でありますけれども、そこなんですよ。産業労働部と連携をして、目指すところは、長崎県の環境対策に対する技術、ノウハウを移転して行って実利をとっていきこう、そしてお互い近隣アジアが環境的にいい状況をつくっていきこうというところに意味があるかと思うんです。それを考えましたら、逆にいうと、ただの交流だけだったらもう要らないのではないかと思う感じなんですけれども、その先に産業労働部とも連携した、見据えた事業をやっていくんだというのであれば、これは新たな戦略の中で、もっと予算を確保してやっていっていいんじゃないかと思います。そういう意味では、ぜひ産業労働部等の関係の資料も一緒に出していただいて、そういう議論をさせていただけたらと思っております。

それで、福建省自体はないけれども、どうも上流のほうにPM2.5の発生源があるらしいという話であります。長崎県も県内各地でモニタリングをしているということで、昔に比べて大気汚染の問題なんかもありますけれども、

そこらあたりは日中韓といいますか、長崎と中国と韓国あたりで、どのような協議をして、何か手を打っているのか、そこらあたり、何かありましたら教えてください。

【山下環境政策課長】まず、福建省につきましては、いろいろな形でのモニタリングについての情報交換もやっておりますので、その中でPM2.5についても、当然その状況についての意見交換をし、両地域の課題でございますから、それに向けての対策をいろいろ協議しているところでございます。

あわせて、先ほど韓国との交流という話をしましたが、韓国との交流につきましては過去から実施しております。日韓海峡沿岸県市道交流知事会議ということで、九州北部3県、具体的には福岡県、佐賀県、長崎県そして山口県と韓国南岸1市3道ということで、釜山広域市、全羅南道そして慶尚南道、済州道、この8自治体の沿岸地域におきまして、いろいろな環境問題について協議をしています。ただ、ここ数年は、越境汚染がかなり大きな問題ということで、共同で研究しておりますので、そういった成果も踏まえて、その情報等については、国に提供し、国のほうでの発生源対策、そして健康影響に対する知見の集積に寄与しているところでございます。

【大久保委員】わかりました。

（3月9日）

【大久保委員】続いて関連ですけれども、高齢者の交通事故が増えているということで、高齢者のドライバーの事故です。私の父も、80歳になったのを機に、もうやめればと言ったんですけれども、そういうわけにもいかないというこ

とで、なかなか法的に規制をかけるということは難しい中で、高齢者のドライバーの事故を防ぐような何か有効な手だてがあるものかどうか、お尋ねしたいと思います。

【久保交通・地域安全課長】 高齢者の事故が増加傾向にあります。これは、というのはなかなか難しいと思います。ただ、我々が今、高齢者の事故防止ということで取り組んでおりますのは、まず高齢運転者に対する対策が必要だろうということと、高齢歩行者に対する対策。それと、一般の運転者の方、要するに、高齢者に対する優しい運転とか、そういうものを含めた対策であります。そして、もっと県民全体に、そういう実態にあるということを知り、周知した上で高齢者の事故防止を図っていききたいと、そういう面から、運転者対策につきましては、我々が実施しておりますのは、自動車学校等をお借りしまして、実際に高齢の運転者の方に運転をしていただきまして、自分の加齢に伴う身体機能の低下等を把握していただき、それに注意した運転をしていただくとか、状況によっては、そこでアンケート等をとって、不安があれば、免許の自主返納などを勧めている状況でございます。また、歩行者対策につきましては、高齢者の夜間等の事故が多いものですから、反射材の着用の推進というようなこと。一般運転者対策としまして、先ほど山田(朋)委員からも、DVDを使った、DVDというのは、高齢者の県内の事故の特徴等をピックアップして事例等で示しております。この辺を周知した上で、高齢者に優しい運転の推進などそういう形の事故防止対策をとっていききたいと思っております。

【大久保委員】 高齢者のドライバー、ちょっと不安があるとか、不適性が見られる場合に、例えば、免許証の返上を促すというようなこと

でありますけれども、そういった時に、高齢者がどのような対応をされるか。強制力がないわけですから、なかなか取り上げるというわけにもいかないでしょうけれども、そこですんなり気持ちよく返上していただけるような、引きかえに公共交通機関の利用のサービスとか、そういったものが県でできることがあれば、そこは進んでいくのかなという気がしますが、そこらあたり、何か検討していることがありますか。

【久保交通・地域安全課長】 自主返納関係で、要するに、免許を返した場合、足がなくなるわけですね。そういう形の補完的な、要は、返しやすい環境の整備という形で県として今、取り組んでいますのは、タクシー協会等のご協力をいただきまして、自主返納者に対して、タクシーの割引制度、そういう取組をしておりますし、各自治体と今後も連携して、まだ具体的なものはございませんけれども、いろいろ地域で補完的な、足がわりになるようなバスの運行とか、そういうことができないか検討していききたいと考えております。

【大久保委員】 そういうタクシー業界の皆さんとの協議とか、あるいは各自治体との協議、またバスは県交通局がありますので、そういったところもぜひ連携をして、何がしか、そういう足に関する環境を整えていただき、返納していただくような状況をつくり出すというのも大きな手だてかなと思っております。よろしくお願いたします。

それから、食品衛生。これから梅雨とか暑い季節を前に、食中毒などがまたはやってくるということが考えられます。食中毒というのは、発生が多い年と、そうでない年と、非常にむらがあったりしますけれども、最近の食生活に関する県

内の動向、今年はまだ始まったばかりですが、そこらあたり、何か把握していることがありましたら、お伝えしたいと思います。

【本多生活衛生課長】食中毒の発生状況でございますけれども、近年は、ノロウイルスの食中毒が冬場によく発生しております。それと、年間を通じて、カンピロバクター食中毒がよく発生しております。今、この2本が大きな発生原因菌になっています。

【大久保委員】発生原因が大体特定をされるということであれば、それに対する対策をきちっとやれば予防も可能なのかなという感じがいたしました。一昨年、長崎でがんばらば国体があった時には、皆さんの努力のかいあって、食中毒が発生しなかったというような報告も受けたりしておりました。今年秋には、ねんりんピックということで、また全国から多くの少し高齢者の方が県内に集まってくるので、そういった時に食中毒とかが出ますと大変なダメージになりますので、そこらあたりを何か対策として取り組むというようなことがありましたら、教えていただきたいと思います。

【本多生活衛生課長】今年、ねんりんピックが10月に開催されます。宿泊施設、それと弁当調製施設がだんだん決定されてきております。こういった決定した施設につきましては、保健所で衛生指導、講習会、また必要に応じて食品の検査も実施しながら、国体同様、ゼロを目指して推進していきたいと考えております。

【大久保委員】 外食産業、飲食業とか、あるいは旅館・ホテル業の皆さんに、ある意味、協力をいただくわけでありまして、そこらあたりをしっかりと管理していただき、ご協力を仰ぎながら、とにかく食中毒を起こさないように、しっかりと努めていただきたいとお願いをしまして、

質問を終わります。

（3月10日）

【大久保委員】今の友田委員の質問に関連して、ターミナル移転についてということで、長崎のほうも昨年11月定例会でそういう説明をされていると思うんですけれども、トランジットモールと、それに接続する道路とか、あるいは国道との接触、そこら辺、もう少し補足して説明していただけますか。

【小川営業部長】もともと路面電車が入る予定で計画をされておった部分で、トランジットモール線という整理になっているのですが、都市計画上は特殊街路という整理になっているんですけれども、それが協議の過程で、路面電車が入らないという状況になりましたので、今後、長崎市においては、一般街路化する方向で都市計画の手続等々を進められていくというお話を聞いております。

そういう中で、その道路の一部を、切り込みを入れた形でバスが発着できるようなスペースを確保するという形になっておりまして、動線といたしましては、右下の図面の中で黄色の部分に止まるようになりますので、発着した便については、トランジットモール線から東口駅前広場のほう、今の国道のほうに向けて出まして、例えば空港線でいけば、出島経由分については右折をしていきますし、昭和町経由分については左折をしていくというような形になるかと思っております。4月にここに付ける時には、下のほうに長崎駅西通り線とか、そういうような新しい街路も整備される予定になっておりますので、そちらを活用しながら、この乗り場にバスが着いてくるというような形になるか

思っております。

【大久保委員】 街路ということですね。そうしたら、路面電車は今までどおり、国道202に沿った形でいく。

そして、このトランジットモール線がどれぐらい幅があるのか、何車線あるのか、わかりましたら教えてください。

【小川営業部長】 幅員は今調べております。

私どもが長崎市と協議をさせていただいているのは、片側1車線ずつで、その外側に切り込みを入れて、バスが着くスペースをつくっていただける、その外側に4メートルから6メートルの歩道が付くというような形態を考えているとお聞きしております。

【大久保委員】 歩道もあるから、ここは人も歩けるということですね。それから、片側1車線ということで、一般車両も通行可能ということですね。

それから、在来線と新幹線が入ってきたところに待合・案内所をつくるということですが、ここは駅舎とは離れていますよね。どれぐらい距離が離れていますか。

【小川営業部長】 大きい図面で見ていただければと思うのですが、駅舎自体は、トランジットモール線の手前まで全体が駅舎になっております。駅舎の中での改札をして出てくる場所とか、高架下の利用形態というのがまだ出されておられませんので、正確にその距離をはかることは難しいのですが、トランジットモール線を挟んで対面は駅舎の機能だと思っていただいて結構かと思っております。

【大久保委員】 比較すると、諫早のほうは、新幹線建設に伴って駅舎を改築する、新しい駅舎の中に待合室が入ることなので非常に便利になるということで、長崎のほうも、ちよっ

とは離れているけれども、目の前に駅舎はあるということで理解をしたいと思います。

それから、現在のターミナル、地下1階地上6階ということで、いろんなテナントあるいは県や市の施設が入っていますけれども、ご承知のように、平成29年には県庁舎が新しくなって、そこに移るとすると、その後の現ターミナルの跡地活用、そこらあたりがどうなっていくのか、大体のものがあれば教えていただきたいと思います。

【小川営業部長】 先ほどのトランジットモール線の幅員でございますが、18メートルという形になっております。

現在の長崎ターミナルの跡地の活用でございますが、私どもとしては、今後、収益等々も得るような施設、また長崎市が進めるまちづくりとマッチングをさせた施設とする必要があると思っております。そういう中で、長崎市もしくは県を含めまして、駅周辺の土地区画整理事業ということで、先ほどの図面でいくと、長崎市の保留地ということで東口駅前交通広場の左側の三角地、こういう部分等々の詳細な利用計画がまだ示されておられませんので、具体的に、この地域全体がどういう配置計画になって、どういう施設が出てくるのかというのを見極めながら、私どもとしても、先ほど言いましたように、まちづくりにマッチングをして、かつ私どもとしても収益を得られるような施設づくりについて、今後検討してまいりたいというところでございます。

【大久保委員】 わかりました。

諫早のほうもターミナルの跡地が今後の検討課題であるでしょうから、またぜひいろいろ情報交換しながら取り組んでいただきたいと思います。

