

★平成28年12月8日 発言無し

★12月9日

【大久保委員】 第156号議案のご説明をいただきましたけれども、1つ確認をさせていただきたいと思います。

一般県道諫早外環状線の道路改良工事、諫早市の川床町から小川町にかけてですね。地質の相違に伴う補助工法の追加ということでありましてけれども、ちょうど長崎刑務所のあるあたりだということでありましてけれども、盛土がされておいて、どういうことでクラックが入ったのか、もう一回説明していただけますか。

【大塚道路建設課長】 ひび割れのメカニズムについてでございますが、もう少し詳しく説明をさせていただきます。今年の5月31日に、長崎刑務所のグラウンドに長さ22メートル、幅3センチメートル程度のひび割れが発生いたしております。当時、ひび割れの北側約50メートル付近の直下40メートル付近でトンネルの掘削が行われておりましたので、因果関係も含めた原因、対策の検討を行っております。

そこで調べました結果、刑務所の当該グラウンドの付近が地山の上に盛土をして造成されているということがわかりまして、トンネルの掘削をすることによって地下水の流れが微妙に変化を起こして、それが悪さしたのではないかと、断定はできませんけれども、トンネルが原因だとすれば、そういうことが原因じゃないかということで、トンネルの上面に補助工法、要は、斜め上方に鉄筋を打ち込んで、その周りを樹脂で固めて水がトンネルの中に落ちてこないような状況にして、トンネルを強化して掘り進めるというやり方をして、施工を進めております。

当該区間は、先ほども申しましたとおり、地表面からトンネルまで40メートルぐらいあるものですから、地質的にも、岩質の土地ですので、例えば、それが崩落するとか、そういった危険性というのは恐らくないだろう、皆無に等しいだろうということで、補強しながらトンネルを掘削していると、そういう状況でございます。

【大久保委員】 トンネルにクラックじゃなくて、刑務所のグラウンドにクラックが発生したということですね。

それで、今、道路建設課長から、地下水に影響があったかもしれない、地下水脈に触れるようなことがあったのか、あるいはその周辺で、例えば、地下水位が著しく低下したとか、そういう状況がありましたか。

【大塚道路建設課長】 委員は、地下水脈に当たって水が大量に流れ出したと、そういうふうなイメージを持っておられるのかもしれませんが、そういうことではなくて、地山の中には、ある程度の地下水位というものがありまして、当然、トンネルを掘削すれば、微妙に水みちが変わったりということがございます。今回、トンネルを掘削するに当たって、水文調査等も行って、地下水位の変化なども観察しておりますが、急激に地下水位が落ちたり、あるいはトンネルの中に大量の水が発生したりと、そういうことはございません。

【大久保委員】 わかりました。

【大久保委員】 部長説明の所管事項の一番最後、海砂採取量確認方法の見直しということで、裁判があったみたいですが、第2審の被告が最高裁に上告しましたけれども、最高裁は上

告棄却をしたので、県の勝訴が確定したと。今後このようなことを招くことがないようにということでありますけれども、何でこのようなことを招いたのか、そこらあたりをご説明いただけますでしょうか。

【天野監理課長】今回の裁判でございますが、もともと県内の個人の方から知事宛てに訴訟が提起されました。それは平成23年12月でございますが、特定の2業者を指定しまして、海砂を不法に多く採取していることに伴いまして、県が損害を受けているということで、損害賠償、または不当利得返還請求を行えといった請求が県に行われたものでございます。

1 審一部敗訴で、その後、県が福岡高裁へ控訴しまして、控訴審で逆転勝訴、それが最高裁でそのまま確定したというものでございますが、この原因としまして、採取時の採取量の確認方法がどうだったのかということでございまして、昨年度までは、原則、各採取船の最大積載量の大体8割相当を登録積載量といたしております。ただ、年1回の立入検査等で、販売台帳、請求書とか、そういった帳簿とか書類の確認はしておりますが、一回一回の採取につきましては、基本的には登録積載量を採取したものだというふうな判断をしていたというところがございまして、そういったところが私たちの知らないところで超過採取があったんじゃないかといったところから、今回の裁判につながったものかと考えております。

その点に関しまして、今年の4月から試行としてやっておりましたが、新たな確認方法ということで、各採取時に写真を添付する、それから実際に採取船の上端から採取をした砂面までの下がりの高さを計測して、計算上の採取した量を積算すると、そういった方法を導入して

きたところでございます。

【大久保委員】その業者が違法に海砂を採取しているかもしれないということで、しっかり県はチェックを下さい、大体そういう内容かなと思いますけれども、今回始まった話じゃなくて、思えば私が初当選した時の平成16年の土木委員会あたりでも、たしかそういう話があって、環境の観点から、とにかく瀬戸内海があれだけ総量規制かけて減らしているのだから、我が長崎県も減らしていこうじゃないかということで、たしか視察に行ったりもしましたよね。

そういう中で、あれからもう随分時間がたつわけでありまして、そして疑われないように、やっぱりきちっと県もチェック体制をしなければいけないと思うんです。年に1回の立ち入りで、これは当然、業者さんいろいろあるでしょうから、自己申告だったら、ちゃんと守っていますよという申告をするかもしれないですよ。だから、そこはきちっとチェック体制をしていただきたいと思います。

それから、もう既に瀬戸内海近県は全廃していると聞きます。そこらあたりは今、長崎県はどうですか。総量規制の問題、あるいは全廃に向けた動きになっているのかどうかです。

【天野監理課長】本県におきましても、砂利の許可採取量につきましては、県内需要に見合った適正な採取量を確保するというのが基本的な考え方としてございまして、許可採取量自体はだんだん減ってきているという状況でございます。

一番多い時期は、平成11年が県内で600万立方メートルが許可数量でございました。現在は、平成28年、270万立方メートルということで、半分以下になっております。限度量検討委員会というものを平成25年に有識者の方々

に入っていて決定しております、今年の270万立方メートルは、平成29年度、平成30年度には250万立方メートルまで減らすと、いったところまで来ております。そういうことで、一番多かった時期の平成11年からは、段階的に削減してきているという状況でございます。

それから、他県におきましても、熊本県は、確かに今は海砂の採取を全廃しているといった状況がございます。そういった県ごとのそれぞれの事情はございますが、九州の中では、福岡県が一番多くて、本県はそれに次いで2番目に多いという状況でございます。

それから、基本的には、県外搬出もだんだん減らしていこうというところがございます、まだ半分程度は県外、九州管内への陸揚げというのもございます。

そういった中で、まだまだこの後、段階的に、今後も需要動向を見ながら、それから限度量検討委員会の委員にお諮りをしながら、具体的な総量規制というものを進めていきたいと考えております。

【大久保委員】何か時間が止まっておったのかというような感じを受けたものですから、ぜひ進めていただきたいと思います。

そうはいつでも、じゃ、骨材はどうするのかとなった時に、いろんな議論があらうかと思いますが、10年前ぐらいのほうが、よっぽど活発な議論、代替骨材をどうするかとか、いろいろ出ていたような感じがしますが、そこらあたりは、海砂を減らして行って、必要な骨材の代替の議論というのは進んでいるのですか。

【佐々建設企画課長】海砂にかわる方策についてのお尋ねなのですが、砕砂の研究というのを

進めていまして、現在、コンクリートに使う細骨材が砂ということになりますが、採石を砕いたものをそれに使えないかということで、いろんな実証実験を行っているところであります。これは全て置きかわるということは無理なのですが、海砂を使う量を減らすことにつなげていきたいということで、今年度も追加の試験をするようにしております。来年度以降も、パイロット工事ということで、県で発注する工事の中で使ってみたいと考えております。

【大久保委員】3.11東日本大震災の時には、随分必要な砕石があったというんですけれども、県内でも、まだ砕石の余剰分があるという話も聞きまして、そういったところで、ぜひ代替骨材の議論も一緒に加速化していただきたいと思います。

それから、話を戻しますけれども、海砂の採取に関して、量の問題はわかりました。これから、ちゃんとチェックをしていくということですね。

それ以上掘ってはいけないという3メートルルールというものがあるんですか。そこらあたりはチェックされていますか。

【天野監理課長】土木部としましても、海砂採取に伴います水産資源の保護の問題であるとか、海区環境の保全の問題といったところは当然、許可をする立場として、しっかり見ていかなければいけないということで、有識者会議を平成22年に設置いたしました。これは土木部それから水産部、環境部、それぞれの部から有識者を2名ずつ推薦していただきまして、合計6名で構成しております。

平成23年、平成24年にも会議を開催しておりますが、最近の動きとしましても、昨年度から今年にかけて、特に、壱岐の海域等につ

きまして、業者に委託しましてモニタリング調査をいたしました。現在、その結果の検証のための有識者会議を開催しているところでございます。今年度、年度末までに3回開催する計画でございまして、現在はまだ1回だけというところでございますが、今年の年末、それから来年、2月頃にでも1回ということで、最終的に検証結果の報告を有識者からいただくということも考えております。前回、1回目の時には、採取をした跡が平坦化してきているんじゃないとか、あるいは水産資源的にもそんな大きな影響が見られないのではないかとといった意見もございましたが、一方では、例えば、砂利をとっていない区域での水産資源の状況がどうかとか、そういったところとの比較も必要ではないか、そういった議論もございました。

そういったところを含めて、土木部としましても、水産資源の問題、海域環境の問題につきましては、常にずっと関心を持ってチェックを続けてまいりたいと考えております。

【大久保委員】私も専門家じゃないので、よくはわかりませんが、10年ぐらい前に壱岐の漁師さんたちと話をした時に、若い後継者の漁師が、俺たちの年代は年々漁獲量も減って、海砂をとらせることに対する手数料でなれてしまっていると。でも、それは将来にわたって海の環境を壊すことになる。だから、若い人たちは、それはやめて、環境をよくして水産資源を増やしていくというような話を聞いた時に、おっしゃるとおりだなと思ったわけでありまして。だから、その辺も第三者を入れてチェックをして、検証してということでもありますから、環境を守るという意味でも、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

それから、とった砂が、どれくらい県外に持

ち出されているのか、そのデータはありますか。

【天野監理課長】直近の平成27年度のデータでございますが、許可をした採取限量270万立方メートルでございます。それに対しまして、採取の実績が237万5,000立方メートル、うち県外搬出、これは採取の報告の時に、どこに陸揚げしましたかというものの報告もいただいております。それを見ますと、139万4,000立方メートルということで、6割近くいっていると思います。ただ、県外搬出の実績自体はだんだん減ってきているというところで、基本的には、今後も限量検討委員会でも議論がなされると思いますが、いずれは県内需要に見合う分だけの採取というところの方向になっていくのではないかと考えております。

【大久保委員】監理課長の話では、6割近くが県外に行っているというのも、私も、えっと思ったんです。長崎県の海域でとった砂ですね。自然環境を侵しているかもしれないその砂が半分以上、6割県外に行って使われておいて、それは1割2割が県外に行っているというならわかりますけれども、6割県外ということですね。そこらあたりは何かならないのですか。監理課長、そこらあたりの厳しい管理体制です。

【天野監理課長】県外搬出量につきましては、先ほど申し上げました平成25年度に設置いたしました海砂採取の限量に関する検討委員会というものがございます。この検討委員会のメンバーは、弁護士、大学教授、水産環境等の教授、それから壱岐市、新上五島町の自治体の首長さん方にも入っていただいて、海砂採取の限量検討委員会ということでやっております。

その中でも、県外搬出の問題等はございませ

たけれども、どうしても県内の業者に対する経営的な影響も非常に大きいというところもございまして、そこも一定配慮する必要はあるのではないかということで、長期的には採取限度量というのは削減する方向にはあるのですが、一定期間の激変緩和措置も講じることが適当といったところが海砂採取の限度量検討委員会の提言としても出ております。そういった中で、現在は、だんだん県外の率は落ちてきつつあるというところでございます。

それから、県内の需要につきましては、今後、特に、平成29年度、平成30年度に向けて、許可数量は270万平方メートルから250万平方メートルに落とすのですが、県内の需要的には、大型の工事等もいろいろあるといった影響もございまして、そこは逆に、県内の将来需要が増加するといった予測もございます。具体的には、平成26年度が162万立方メートルが、平成30年度は195万立方メートルということで増加すると見込んでおまして、今後平成29年度、平成30年度に向けて、許可の数量が減少する中で県内需要が増えるとなってくると、結果的には、県外への陸揚げは減ってくるということになるのではなかろうかと思っております。

【大久保委員】先ほどありましたように、お隣の熊本でさえも全廃をしていると。ぜひそういう方向で進めていただきたいと思っておりますし、それは業者も食べていかなければいけないでしょうけれども、その犠牲に県民の皆さんの貴重な資源が失われていると思えば、その論法は私はおかしいと思っておりますよ。そして、我が県の貴重な資源でありますから、県外に6割も持っていくような、そんなあべこべな政策は直ちにやめて、本当に必要な分だけでやるというようなこ

とを徹底していただきたいと思いますが、最後にいかがですか。

【天野監理課長】海砂採取の限度量検討委員会が平成24年から平成25年にかけて開かれておりますが、これが平成30年度までの限度量を決めております。平成29年度になりましたら、また新しい平成31年度以降の限度量につきましの検討を進めていかなければいけないとなってくるので、その段階で、今、委員からいただきましたご意見を踏まえまして、また将来的な限度量の検討を適正に進めてまいりたいと考えております。

★12月12日 発言無し

★12月13日

【大久保委員】私は、犯罪のない安全・安心まちづくりの推進ということで、2点ほどお尋ねしたいと思います。

最近では、よく新聞報道でも目にするんですけど、特殊詐欺、昔はオレオレ詐欺といっていましたけど、非常に巧妙になってきているということで、しかもそれが非常に遠いところの話ではなくて身近なところで、県内でよく発生している報道を目にするわけです。

県内の特殊詐欺の被害状況をざっとお知らせいただけたら幸いですけど、いかがですか。

【宮下交通・地域安全課長】委員のお尋ねの長崎県における特殊詐欺の認知、被害状況につきましては、平成27年の県警統計で、認知件数が150件、被害額が約4億5,000万円ということでございます。特に65歳以上の高齢者は96件、被

害額が3億3,800万円に上っております。特殊詐欺被害全体の64%という状況でございます。

そして今年、平成28年10月末現在における被害状況につきましては、認知件数が74件、昨年同期と比較しましてマイナス40件、被害額は約1億320万円、前年同期比で約2億8,900万円の減少になっております。65歳以上の高齢者の被害につきましては、認知件数が55件、昨年同期比でマイナス15件、高齢者の占める割合は74.3%です。被害額が8,095万円と、これは昨年と比べて2億3,100万円の減少となっております。これは全被害額の78%ということで、高齢者の被害が目立っております。

【大久保委員】高齢者が多いということですね。そして、非常に件数、被害総額が大きいということがわかりました。

昨年に比べて今年の件数、被害総額がかなり減っているということは、県の取組が県民の皆さんにも大分、啓蒙といいますか、いろんな情報が周知をされたのかなという気がいたします。

昨年は、たしか各地区で警察の方が、老人会あたりを対象に、いろんな講話をされていたと思うんです。やはりそういう効果があったのかなと思いますが、そこらあたりはどういうふうに分かれていますか。

【宮下交通・地域安全課長】昨年と比較しまして相当、件数、被害額とも減っているということで、主に県警の取組において、劇団をつくったり、いろんなところで講習をしたり、老人会の会合等に行ってお話を、交番の方とか駐在所の方でも広くやっていると、そういうふうな日ごろの活動が被害の減少につながっているものと思います。

当課といたしましては、長崎県安全・安心まちづくり条例の第6条で推進体制がありますけ

ど、犯罪のない安全・安心まちづくり推進会議の事務局をもっております。55の機関、団体がいるわけですが、この会議におきましても重点課題ということで取り上げて、皆さんと一緒に取り組んでいくということで申し合わせもしているところでございます。

今後も、様々な広報媒体等を活用して、この特殊詐欺の撲滅を図りたいと思っているところでございます。

【大久保委員】ぜひ継続して活動していただきたいと思います。

昨年は、たまたまかもしれませんが、私は諫早市内で3回、同じ講演を聞きまして、今年はあまり聞く機会がなかったのが、回数が減ったのかなという気がします。

高齢者の方は、一度そういうのを周知しても、時間がたつと忘れて、特殊詐欺というのは突発的にきますから、即座にわからずに騙されるというケースもあるでしょうから、しっかりと継続してやっていただきたいと思います。

それから、昨年の講話の時に、特殊詐欺と一緒に高齢者ドライバー、交通事故の關係の講話も多かったですね。これもやっぱり今は大きな問題なのかなと思います。

昨日は、県交通局の論議の中で、免許返納者に対する社会実験ということで報告がありました。高齢者のドライバーの事故が非常に多くなっている。今後、事故の加害者にも被害者にもさせないという意味でも、どういうスタンスでおられるのか、そこらあたりをご説明いただきたいと思います。

【宮下交通・地域安全課長】委員からご指摘がありました高齢者の交通事故問題は、県でも社会問題化していると、国を挙げての課題となっている状況でございます。

まず、統計的な話でございますが、10月末における高齢者の事故発生件数が1,408件ということで、去年と比べればマイナス158件です。負傷者が945人、これも67人減っている状況でございます。

残念ながら死者数は26人で、10月末でいけばプラス3人と。この26人につきましては、全死者数が34人で76.5%と。一時は8割近くなった時もあります。最近、ここ5年間ぐらい、高齢者の占める割合が高くなっており、昨年は68.9%でございました。

状態別の内訳、つまりどういう形で亡くなっているかという死亡事故の内訳でございますが、運転中が13人、これは去年と比べて9人多くなっております。歩行中が8人、去年から比べればマイナス7人。同乗して亡くなった方が3人で、自転車が2人ということで、今年の特徴といたしましては、運転中の事故が多くなっております。去年は歩行中、道路を横断中にはねられる人が19人いましたけど、今年は運転中の死亡事故が多いです。

こういうふうなことを受けまして、県といたしましては、県警も力を入れて高齢者対策に取り組んでいるわけでございます。

私どもの取組としては、「なくそう！高齢者の交通事故」総合対策事業ということで、高齢者に特化した事業を行っております。

まず1つ目は、高齢の運転者対策といたしまして、高齢者の参加体験型講習会と。昨年に交通死亡事故が多かった4地区を選定しまして、離島地区は五島、江迎、雲仙、西海市で、高齢者を集めて40～50人の体験型、自動車学校において乗車させて認知行動力の低下を自覚させるとか、横断歩道の渡り方とか、そういうことを体験講習させて、それを地域に持ち帰って高齢

者の事故防止に努めていただきたいということでやっております。

それと、委員からお話がありました運転免許の自主返納を勧めております。平成26年が2,000人ほど運転免許の返納があり、去年が3,000人、今年もそれを上回るような勢いです。

しかし、その反面、買い物とか病院に行く公共交通機関、移動手段を確保するということが、現在一番問題になっているところなんです。この手当をどうするかということも課題になっている状況でございます。

あとは歩行者対策です。反射材の普及ということで、手広く反射材をいろんな研修、会合等で配布している状況でございます。

あとは県民への広報、啓発ということで、今年は川柳と標語を募集しまして、1,200点を超える応募がありました。これを間もなくNBCラジオで、来年3月末までCMを放送して注意喚起を促そうということです。

その他、交通安全母の会、8万3,000人の組織があるんですけど、その皆さんの知恵をいただいて、連携して、この前は交通安全キャラバンとか、3世代交流、高齢者、子ども、お孫さんを百数十名集めてフェスティバルを長崎市の稲佐小学校でやっている状況であり、様々な取組をやっている状況です。委員がおっしゃいましたように、加害者とか被害者にさせないためにということで、高齢者の運転事故防止に当課は積極的に取り組んでいる状況でございます。

【大久保委員】前年度に比べて減っているということは、さまざまな取組の成果が出ているんだろうと思いますけれども、ゼロではないので、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

私の個人的には、ある程度の高齢になれば免許を返納していただきたいと。しかし、それは

強制できませんので、自主返納を勧めるという形で、同時に何がしかのインセンティブを与えないといかんのかなというふうに思っております。ちなみに私は父には、免許の更新の時期に、もうやめたらということで返納を勧めまして、そうになりました。

交通・地域安全課長の説明の中で、運転中の事故が増えているというのは、何ですかね、やっぱりブレーキ、アクセルの踏み間違いですかね。

【宮下交通・地域安全課長】高齢者の運転中の事故の原因というところは、わき見、ぼんやりが一番原因だと思いますけど、やはり高齢者、65歳以上になれば認知行動力が低下しますので、アクセル、ブレーキの踏み間違いもあろうし、左右を確認しなかったというふうな状況もあります。また、死亡事故に若干絡んでいるんじゃないかなというのが認知症ですね。認知症のちょっと進んでいる方も、影響していると思うんですけど。

高齢者の運転免許保有者数、65歳以上が18万7,000人位です。70歳以上が10万1,000人位います。今後ずっと右肩上がりに伸びますので、まだまだ高齢者の事故は増えるのではないかと考えている次第でございます。

【大久保委員】技術的な話でして、所管は恐らく県警本部になるかなと思うんですけど、よくブレーキとアクセルの踏み間違いというのを見るんですよね、事故者のコメントでですね。

今現在、私たちも運転する時に、右足でアクセル、ブレーキも右足ですよ。それは、恐らく昔、変速ミッションの時代に、左足でクラッチを踏む流れなのかなと思ひましてね。

もう今、オートマチックの車がほとんどですよ。私の知る限りでは、外国人はみんな、右

足でアクセル、左足でブレーキを踏んでいるんですよ。そうすると踏み間違いがないんだ、なんて言っていました。ゼロじゃないんでしょうけどね。

交通・地域安全課長は警察のご出身でありますので、そこは、警察に戻られてからでも一つの検討課題にさせていただきたいと思ひますけれども、いかがですか。

【宮下交通・地域安全課長】右足と左足のその辺のところ、車両のシステムはよくわかりませんが、いずれにしても、高齢者については間違いが多くなることは確実にございますので、その辺のところもしっかり手当てをしていきたいと思ひしております。