

土木委員会会議記録（第4号）

令和8年 3月12日

福島県議会

1 日時

令和8年 3月12日（木曜）

午前 10時57分 開議

午前 11時59分 散会

2 場所

土木委員会室

3 会議に付した事件

別添「議案付託表」（第1号に添付）のとおり

4 出席委員

委員長	山口 信雄	副委員長	木村 謙一郎
委員	佐藤 憲保	委員	満山 喜一
委員	宮川 えみ子	委員	佐久間 俊男
委員	安部 泰男	委員	佐々木 彰
委員	安田 成一		

5 議事の経過概要

（午前 10時57分 開議）

山口信雄委員長

ただいま出席委員が定足数に達しているので、これより土木委員会を開く。

これより一般的事項に対する質問に入る。

質問のある方は発言願う。

佐久間俊男委員

2点聞く。まず、土木部長より説明があった防災・減災・国土強靱化における、特定都市河川に指定された逢瀬川流域等の治水対策について、特定都市河川とほどのような河川か、改めて説明願う。

土木企画課長

特定都市河川は、流域治水の実効性をさらに高める取組として、制度化されたものである。具体的には、民間事業者に対する規制として、流域内で実施する1,000㎡以上の開発行為に対し、雨水貯留施設の設置を義務づけている。また、流域水害対策計画として、河川や下水道の改修など公共機関が実施する治水対策の約30年間の計画を策定する。なお、貯留機能を有する農地等を貯留機能保全区域として指定することができる。

佐久間俊男委員

2019年10月、台風第19号による大きな水害が本県を襲ったが、私が住む郡山市では逢瀬川の河川改修工事が完成間近であり、この間における本県の尽力には常々感謝している。郡山市民が田んぼダムを含めた逢瀬川流域等における治水対策にこぞって協力しようと逢瀬川流域水害対策協議会が設置され、既に協議が進められていると聞くが、当該協議会においてどのような検討がされているのか。

土木企画課長

逢瀬川に加え、谷田川についても令和6年10月に流域水害対策協議会を立ち上げてから1年余りが経過した。協議会では、まず治水対策の条件となる計画降雨を昨年10月に決定し、気候変動を考慮した治水対策の充実に向けて取り組んでいる。計画降雨とは、治水対策を検討する上で基準となる雨量を指す。直近の災害で最も被害が大きかった令和元年東日本台風の実績降雨、両河川の河川整備計画における計画降雨、その計画降雨の1.1倍の降雨量の3パターンを比較したところ、3つ目のパターンが最も浸水被害を起こしやすいケースであることから、それに対する治水対策を現在検討している。

佐久間俊男委員

これまでの計画降雨の1.1倍の降雨量を計画降雨とし、現在治水対策が検討されていると理解した。1,000㎡以上の開発行為に対する雨水貯留施設の設置や田んぼダム等により、逢瀬川あるいは阿武隈川への流入を抑制するのが流域治水だと思っている。

1.1倍という数値にした背景について説明願う。

土木企画課長

改めて、計画降雨の決定の要因について説明する。3つのパターンで最も浸水被

害が深刻になるケースと述べたが、これは全国で実施されている特定都市河川の計画降雨の考え方に基づいたものである。なお、1.1倍という倍数については、パリ協定で決定した将来の気候変動のシナリオに基づき、国土交通省が今後の降水量は1.1倍、河川への流出量は1.2倍になる可能性が高いと試算したことに伴い、結果的に逢瀬川及び谷田川流域の計画降雨は、従来の河川整備計画の1.1倍が採用された。

佐久間俊男委員

昨今の自然災害は、いつどこで発生するか分からないほど頻繁に発生しており、そのような気候変動を考慮したものであると理解した。

逢瀬川に限って聞くが、流域水害計画の完成時期や着工時期について説明願う。

土木企画課長

逢瀬川及び谷田川流域水害対策計画については、県が事務局になり同時に進めており、それぞれの流域の治水計画を今夏までにまとめたいと考えている。策定した段階で計画は開始される。

佐久間俊男委員

今夏に計画を策定し、その後着工されると理解した。よろしく願う。

先ほども述べたが、流域対策は逢瀬川に限らず、その地区全体で協力しながら取り組まなければならないと思っている。今後の計画に期待したい。

次に、来月25日に開園する、国営追悼・祈念施設と一体的に整備を進めてきた復興祈念公園について聞く。まず、国営施設と県管理の公園について、管理の主体を説明願う。

まちづくり推進課長

復興祈念公園は全体で約50haあるが、その中核施設として、国が国営追悼・祈念施設を整備した。当該施設約10haは国土交通省が、その他の部分は県がそれぞれ管理する予定である。

佐久間俊男委員

これからは県が軸となり管理してほしい。国と県で管理を分けたとしても、その施設は本県にあるため、広域自治体である県が中心になり、様々な問題や課題に対応願う。

整備についてはほぼ完了とのことであるが、公園周辺の道路はどのような状況か。

道路整備課長

復興祈念公園付近には県道広野小高線が通っており、公園周辺の整備は終了している。残りは中間貯蔵施設区域内の部分であり、それ以外の箇所は整備中もしくは整備完了という状況である。

佐久間俊男委員

本県が推進するホープツーリズムにおいて、復興祈念公園は重要な施設になると考えている。先日、調査に訪れたが、東日本大震災・原子力災害伝承館と道路で接続されると聞いている。道路の接続については、安全対策も含め、来月25日までに完了するとの理解でよいか。

まちづくり推進課長

県が管理する部分については年度内に完了予定である。また、周辺施設との連携については、観光部局としっかり連携を図り、ホープツーリズムのモデルコースへの組み入れを考えている。広報活動をしっかり行い、多くの人に来園してもらえるようにしたい。

佐久間俊男委員

最後になるが、土木部や観光交流局、そして県全体で見守りながら、後世に伝わるすばらしい施設にしてもらいたい。

満山喜一委員

国道289号八十里越について、具体的な開通時期を聞く。

道路整備課長

令和8年秋から9年夏の暫定開通を5年12月に公表したが、国土交通省及び新潟県と連携して工事を進めているため、残りの工程を精査している。見通しが立った時点で供用時期を周知したい。

満山喜一委員

私も事業説明会に出席し情報を把握しているが、南会津地区においては、新潟県との交流や福祉関係車両あるいは緊急車両の通行が可能となることから、1日も早い開通をよろしく願う。

次に、国道289号沿いの白河警察署甲子高原駐在所から陸上自衛隊白河布引山演習場までの約2.5kmの区間はかなり狭隘であるが、当該区間の改良についての考えを聞く。

道路整備課長

道路としては往復2車線に改良済みであるものの、山があつて枝が張り出したり幅員が元々狭かったりすることから狭隘と感じていると思う。国道289号は基幹的な道路として県が重点的に整備しており、通行時に支障がある箇所については、現地を見て対応していきたい。

満山喜一委員

狭隘で冬場はかなり危険だとの声を聞くので、現地を見ながら、危険箇所について改良願う。

同じく国道289号に関して、白河市南湖地区の4車線化の計画を進めていると思うが、具体的な現状について説明願う。

道路整備課長

国道289号の南湖公園前の4車線化については、無電柱化工事を実施する予定であり、現在は計画の調査、設計を進めており、計画的に事業を進めていきたい。

満山喜一委員

着工時期については先の話になると思うが、現在、土日を含め朝夕はかなり交通量が多く、通勤にも支障を来しているため、1日も早い改良を願う。

区間は国道294号線から八竜神地区に入る交差点までとの話も聞くが、白河実業高校前の交差点まで改良しなければあまり意味がない。白河市に入ってくる車の台数はかなり多く、学校側も苦情の対応に苦勞している。白河実業高校の入口交差点まで改良する考えはあるか。

道路整備課長

立石工区については、都市計画では白河実業高校前まで延びている。委員指摘のとおり、県としても朝夕の渋滞は認識しており、まずは立石工区をしっかりと上げることが渋滞緩和につながるため、その後の利用状況を見ながら考えていきたい。

満山喜一委員

大型トラック等物流関係の車両が多く、多くの車が国道289号を避けて南側の改良された市道を通るのが現状である。1日も早い4車線化に加え、白河実業高校前まで整備し、交通に支障を来さないよう改良願う。

次に、国道294号について、栃木県境までの区間に対する考えを聞く。

道路整備課長

国道294号の白河バイパスから栃木県に向けての整備についての質問かと思うが、

まずは白河バイパスの利用状況をしっかり把握し、今後検討していきたい。

満山喜一委員

国道294号の栃木県側は約40年前に既に改良されている一方、本県側は要所は改良しているものの、全体的な改良には至っていない。南湖トンネルを含めたバイパス完成時点で改良が止まっているのが現状であるため、1日も早く栃木県側との整合性を図ってほしい。よろしく願う。

安部泰男委員

部長から説明があった防災・減災・国土強靱化について聞く。県管理道路はかなりの延長があり管理が大変だと思うが、特に緊急輸送道路の整備や道路法面の落石対策に対して、新年度もしっかり取り組んでいくとのことであった。緊急輸送道路の延長やその整備率、整備完了までの見通しを具体的に説明願う。あわせて、落石対策について、危険箇所数や着工状況、今後の見通しを説明願う。

道路計画課長

緊急輸送道路の延長は全体で1,964.9km、このうち改良延長は1,850.7kmであり、改良率は94.2%である。

道路管理課長

緊急輸送道路における落石対策が必要な箇所は380か所あり、現在はこれらを優先的に整備している。今年度末で366か所の対策が完了する予定であるが、経年変化あるいは災害等により新たに対策が必要な箇所が生じる場合もあるため、定期的な点検を計画的に推進していく。

安部泰男委員

今年1月から病院船の運用が開始され、災害時に陸上からだけでなく、海上からの医療提供が可能になったが、耐震性の岸壁がないと接岸できないと思う。県内では小名浜港と相馬港の2か所が重要港湾であり、おそらく耐震岸壁は完成していると思うが、その状況について確認したい。また、万が一その2か所で接岸できない場合、他の港湾で対応できるのか。

港湾課長

重要港湾である2港の耐震岸壁については、相馬港の3号埠頭、小名浜港の5号埠頭を整備済みである。これらが被災した場合、他の岸壁も含め調査の上、接岸可能な箇所を使用し、併せて東北各港との連携を図りながら状況に応じて対応する。

安部泰男委員

重要港湾で整備が完了している点については安心したが、想定外の状況も考慮しなければならない。県内の重要港湾が使用できない場合の対応についても検討願う。

安田成一委員

部長から説明があった、地方創生の推進におけるインフラツーリズムについて聞く。これまでの成果を踏まえ、令和8年度における特徴的な取組があれば説明願う。

まちづくり推進課長

来年度は社会基盤施設等探訪事業と題し、県政150周年の記念の年に、県内の歴史的な土木施設や建築施設を巡り、建設当時の時代背景を学ぶモニターツアーを中通り、浜通り、会津の3地方で実施する予定である。

安田成一委員

モデルコースは増えていくのか。

まちづくり推進課長

これまでホームページやSNSで情報発信に取り組んできたが、来年度以降もしっかりと情報発信して、数を増やしていきたい。

安田成一委員

国土交通省ではモデルコースを全国で10か所選定しているようだが、モデルコースに選定されると予算が割り当てられるのか。またはモデルコースの候補に挙がるなど、国土交通省との関連性はあるのか。

まちづくり推進課長

モデルコース等については国土交通省としっかり情報交換しながら事業を進めているが、国土交通省でインフラツーリズムに関する補助金や交付金等は設けていない。これからも県の単独事業で進めていきたいと考えている。

安田成一委員

先ほどの佐久間委員への答弁において、復興祈念公園をホープツーリズムのモデルコースに組み込んでもらうことも考えているとあったが、それとインフラツーリズムの融合については、何か考えがあるか。

まちづくり推進課長

これまでも観光部局と連携しながら東京での観光商談会にインフラツーリズムのブースを設置し、合同で広報活動を行っている。今後も観光部局と連携しながら情

報発信していきたい。

宮川えみ子委員

佐久間委員の質問に関連して、来年度の復興祈念公園の維持管理費及び翌年度以降の維持管理費について聞く。

まちづくり推進課長

来年度の復興祈念公園に関する維持管理費については、先日答弁したロボット草刈り機購入費の1,000万円、指定管理者への委託料の約2億7,500万円、その他に維持補修事業として630万円を予定している。ロボット草刈り機は一過性のものであることから、2億8,000万円程度が今後も継続的にかかると考えている。

宮川えみ子委員

来年度の維持管理費は合計幾らか。

まちづくり推進課長

来年度は合計2億9,000万円程度になる。

宮川えみ子委員

それ以降は幾らか。

まちづくり推進課長

指定管理者への委託料である2億7,500万円は5か年債務であり、毎年同額を計上する。また、公園の維持補修事業としての630万円も毎年予定しているため、2億8,000万円程度を毎年計上する予定である。

宮川えみ子委員

確認だが、来年度は2億9,000万円で、それ以降は毎年度2億8,000万円という理解でよいか。

まちづくり推進課長

そのとおりである。

宮川えみ子委員

了解した。

次に、港湾の機能強化について部長から説明があったが、具体的に説明願う。

港湾課長

港湾の機能強化については、安全で円滑な荷役を可能とするために、国と連携しながら、引き続き防波堤の整備、改良等を進めるものである。

山口信雄委員長

宮川委員に述べる。議案に関する質疑は既に終了しているので、それ以外の一般的事項について質問願う。

宮川えみ子委員

港湾の機能強化は、要するに安全に維持管理するための整備との理解でよいか。

港湾課長

具体的な内容として、相馬港では港内の波を静かにするための防波堤の整備、小名浜港ではより大きな船舶が安全に係留できるよう岸壁の附属施設の整備を予定している。

宮川えみ子委員

強化というのは、相馬港は波消し、小名浜港は維持管理としての整備との理解でよいか。

港湾課長

相馬港においては波消しの対策、小名浜港においてはより大きな船舶でも安全に係留可能とする改良である。

宮川えみ子委員

機能強化には、港そのものを改良する内容が含まれるのか。

港湾課長

港そのものという表現がふさわしいか判断が難しいが、港湾の施設を整備するものである。

宮川えみ子委員

下水道管の事故が全国的に大きな問題として報道されているが、決算審査特別委員会の審査では、要望と予算に乖離があるように見えた。下水道管事故防止の対応は非常に大事だと思うが、安全対策の考え方を聞く。

下水道課長

下水道ストックマネジメント計画を定めており、その中では日々の点検が最重要としている。よく報道される硫化水素については法定点検を実施しており、腐食のおそれがある箇所は5年に1回、それ以外の箇所は10年に1回、その箇所の状況に応じ定期的に点検している。現在、県の流域下水道においては大規模な陥没事故は起きていないが、日々の点検をしっかりと行い、安全を確保していきたい。

宮川えみ子委員

国道399号に設けられる浪江―飯館工区の約13kmのバイパスについて、事業費がかなり大きな金額になると報道されていたが、整備理由を聞く。

道路整備課長

浪江町と飯館村を結ぶ唯一の幹線道路であるが、原発事故以降は規制が続き、令和5年によりやく自由通行が認められた区間である。住民の帰還やなりわいの再生など復興に欠かせない道路であると認識しているが、現道は乗用車の擦れ違いも困難であるほど幅員が狭小で、急カーブ、急勾配が連続している。加えて、復興事業として木質バイオマス発電が行われているが、大型車の通行にも支障を来していること、飯館村では復興のための産業団地の計画があることなどから、それらを支援するために道路を整備する。

宮川えみ子委員

参考までに、利用見込台数を聞く。

道路整備課長

1日当たり4,000台を見込んでいる。

宮川えみ子委員

総事業費は455億円と聞いており、1km当たり35億円である。片側1車線とのことであり、ほかの道路より事業費は相当高いと思うが、その理由を聞く。

また、答弁は難しいかもしれないが、片側1車線の道路の費用は通常どの程度か。

道路整備課長

現在、復興事業として当該工区周辺の道路を整備しており、その実績から事業費を算出しているが、事業化後に詳細な設計や地質調査等を行うため、今後事業費は精査していきたい。あわせて、新技術等の積極的な活用によるコスト縮減に努めていきたい。

通常の道路事業の費用については、道路の課題によって対策が変わるため、回答できない。現道が狭く、拡幅のみであれば安く済むが、峠部分の改良であればトンネルによる整備となることから、その都度事業費を精査し、コスト縮減に努めながら実施している。

宮川えみ子委員

事業費455億円は縮減する場合もあると理解した。

また、当該工区は放射線量が高い箇所と聞かすが、それも影響して費用が高くなっているのか。

道路整備課長

浪江町津島地区はいまだ帰還困難区域であるので、今回の事業実施に当たっては作業員の被ばく管理等を徹底し、それに関する経費も計上する予定である。

宮川えみ子委員

完成時期はいつ頃を見込んでいるのか。

道路整備課長

復興を支援するための道路であり、早期に完成させたいと思っている。現時点では令和12年度を目標としている。

宮川えみ子委員

事業の負担割合はどうか。

道路整備課長

現在、国と調整中である。可能な限り負担がないよう要望していきたい。

宮川えみ子委員

調整中ということは、現時点では不明なのか。

道路整備課長

現在、国の予算が国会で審議されている。予算が成立次第、周知できる。

佐藤憲保委員

河川関係について、県の管理道路及び河川の総延長は、どちらもおよそ5,000km前後だと記憶している。インフラの老朽化にも関連するが、河川台帳や橋梁台帳にも記載されていない、架設時期が不明の橋梁が県内に相当あると思う。昭和29年及び41年に多くの市町村合併があったが、これらは恐らく県ではなく、29年以前の旧町村で架けられたものである。現在も河川に厳然と架かるものの、老朽化により通行不能となっているが、管理者が不明のためどの機関で取り壊すのか分からないというケースが全県的にも多いはずである。それに関する調査は行っているのか。

河川計画課長

委員指摘のとおり、令和5年にいわき市の新川及び宮川で、管理者不明の橋梁が一因で浸水被害が発生した事例があった。その後調査を進めたところ、許可されている橋と管理者不明の橋を合わせると県内全体で約7,000橋あり、そのうち管理者

不明の橋は約1,000橋である。それらについては、各建設事務所等において地域住民等から情報を得て、管理者を確認または特定した上で、撤去させたい。

佐藤憲保委員

最後にどこが責任を持つかという話になると思う。県で架けた橋でもなく、市町村でもないとなると、幾らやっても押し問答である。今の説明は、結論を出した上で対応するとの趣旨に受け止めたが、結論は出るのか。

河川計画課長

河川に架かる管理者不明の橋の処分等については、最終的には河川管理者に委ねられる。撤去時は河川管理者が費用を負担し簡易代執行を行うが、そこに至るまでに確認行為や情報収集などの手続が必要になるため、まずは管理者を確認した上で、撤去可能な橋について執行する考えでいる。しかし、管理者不明の橋は約1,000橋あることから、河川改修等に併せて橋梁ごとに撤去できるか等を検討したい。

佐藤憲保委員

ただいま説明のあった考え方で対応するのが一番よいが、生活道路として現在も利用されている橋もあり、老朽化に伴い架け替えてほしいと要望があっても、町村ではなかなか予算もなく対応が難しい。昔架けた橋は、人や軽トラックがぎりぎり通れる程度のものが大多数だと思う。管理者不明の橋は、恐らく昭和の市町村合併の前後に、生活道路の確保という意味も含め地域の要望で架けられた。そのような橋が約1,000橋あるとのことなので、しっかりと調査を行い、最終的には河川管理者として判断願う。地元に必要なだから残してほしいとの要望があれば、地元住民と協議し、台帳整備など今後の対応も含め整理願う。この話を市町村にもしっかりと伝え、早急に対応願いたい。要望とする。

まちづくり推進課長

先ほどの安田委員へのインフラツーリズムに関する答弁について訂正がある。先ほど、県費で事業を進めると回答したが、来年度については経済産業省の交付金の充当が認められており、それを活用するため訂正する。

山口信雄委員長

ほかにないか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

山口信雄委員長

なければ、以上で一般的事項に対する質問を終結する。

本日は、以上で委員会を終わる。

明3月13日は現地調査を行うので、委員は作業服を着用の上、午前8時30分までに本庁舎東玄関に参集願う。

3月18日は総括審査会終了後に委員会を開く。

審査日程は、議案の採決である。

これをもって散会する。

(午前 11時59分 散会)