

2020年03月10日：令和2年第1回定例会（第7号） 本文

○18番外塚潔議員 外塚潔でございます。

このたび、8回目の一般質問の機会を与えてくださいました先輩議員、そして、同僚議員の皆様に、心から感謝申し上げます。

さて、現在、全世界で新型コロナウイルス感染症が猛威を振るっています。感染者の数は、100を超える国と地域で10万人を超えました。

厚生労働省の発表によりますと、国内でも、昨日正午時点で488人の感染者が確認され、7人がお亡くなりになりました。収束の気配が全く見えません。

先月末には、全国の学校に対し、臨時休業の要請がなされるなど、国内の社会経済にも大きな影響を及ぼしています。

亡くなられた方の御冥福をお祈りし、感染された方に心からお見舞いを申し上げるとともに、本日午前には特別措置法の改正案が閣議決定されたところではありますが、県におかれましても、感染症の拡大を防止し、社会経済への影響を最小限にとどめるため、十分な対策を講じるよう要望いたします。

それでは、通告に基づき、順次、質問を進めてまいります。

知事初め執行部の皆様には、明快なる御答弁をお願いいたします。

初めに、ナショナルサイクルルートの指定を契機とした地域振興についてお伺いいたします。

まず、県全体へ波及させるための取り組みであります。

私は、これまで、一般質問で、霞ヶ浦を生かした地域振興策としてのサイクリング環境の整備について、たびたびお伺いいたしてまいりました。

県内のサイクリング環境は着実に整備が進み、平成28年につくば霞ヶ浦りんりんロードが開通し、平成30年にりんりんスクエア土浦がオープンし、昨年4月にはタンDEM自転車の公道走行が可能となりました。

そして、昨年11月、つくば霞ヶ浦りんりんロードが、琵琶湖を一周するビワイチ、瀬戸内海を横断するしまなみ海道サイクリングロードと並んで第一次ナショナルサイクルルートに指定されました。

ナショナルサイクルルートは、日本を代表し、世界に誇り得るサイクリングルートとして国が指定するものであります。指定に向けて御尽力された知事初め関係者の皆様に心より敬意と感謝を申し上げます。

ナショナルサイクルルートの指定により、つくば霞ヶ浦りんりんロードが日本のトップブランドとなった今、サイクリング環境の整備について、これからのあり方を考えますと、私は、この指定の効果を県全体に波及させていく取り組みが必要だと考えます。

昨年、知事が発表されたいばらきサイクルツーリズム構想においても、つくば霞ヶ浦りんりんロードを核としたルートに加え、奥久慈里山ヒルクライムルート、大洗・ひたち海浜シーサイドルート、鬼怒・小貝リバーサイドルートがモデルルートとして設定され、ハード・ソフト両面から取り組んでいくとされました。

地域振興の取り組みは、市町村初め、その地域をよく知る方々が主体的に進めてい

くことが重要であります。私は、こうした市町村の枠を超えたプロジェクトについては、県が積極的に関与し、多くの関係者を巻き込みながら、全県的に進めていくことが必要だと考えます。

近年、人々の消費スタイルが、モノ消費からコト消費へ変化していると言われます。ナショナルサイクルルートの創設に代表されるように、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現は国を挙げての目標でもあります。

加えて、つくば霞ヶ浦りんりんロードには、東京からのアクセスがよい、空港にも直結と言ってもよい、湖だけでなく、海にも山にも近いといった、ビワイチやしまなみにはない特色があります。

知事のリーダーシップのもと、本県ならではの特色を最大限に生かし、時代に合った取り組みを進めていくことが、サイクリング王国いばらきの実現、さらには、県内の地域格差の解消、地域の活性化にもつながっていくのではないのでしょうか。

そこで、ナショナルサイクルルートの指定を機に、サイクリングを生かした本県の地域振興にどのように取り組んでいくのか、知事にお伺いいたします。

次に、筑波山地域ジオパークとの連携についてお伺いいたします。

ジオパークは、地球や大地を意味するジオと公園を意味するパークを組み合わせた言葉で、現在、国内では44のジオパークが日本ジオパーク委員会により認定されています。

そのうちの一つ、平成28年9月に認定を受けた筑波山地域ジオパークは、私の地元かすみがうら市など6市のエリアで構成されており、ことし、4年に一度の再認定審査を迎えます。

私は、筑波山地域ジオパークがことしの再認定審査を無事に通過し、この地域のジオパークの取り組みが継続的に進んでいくことを期待するものであります。

そして、そのための有効な方策の一つが、つくば霞ヶ浦りんりんロードとの連携だと考えます。例えば、ジオサイトを活用したサイクリングツアーであります。ジオパークの見どころとなる場所がジオサイトであります。筑波山地域ジオパークでは26のジオサイトが挙げられています。ジオサイトの中には、かすみがうら市内の歩崎ジオサイトや崎浜・川尻ジオサイトのように、つくば霞ヶ浦りんりんロードにごく近いところも少なくありません。

ナショナルサイクルルートでのツアーの立ち寄り先にジオサイトを含め、サイクリストに、地球や大地、自然について考えていただく、そうしたツアーに、国内からの客のみならず、インバウンド客をも呼び込む、全国の都道府県の中で唯一我が県のみで可能な取り組みであります。

4年前、筑波山地域ジオパークの認定時の審査では、県と各市の連携も課題の一つとされました。つくば霞ヶ浦りんりんロードと筑波山地域ジオパークという本県の誇る地域資源を組み合わせた取り組みに県みずからが力を入れていく。こうしたことが筑波山地域ジオパークの再認定はもちろん、地域全体の、本県全体の魅力の向上にも寄与するものと考えます。

そこで、つくば霞ヶ浦りんりんロードと筑波山地域ジオパークの連携について今後

どのように取り組んでいくのか、政策企画部長にお伺いいたします。

次に、県公用車へのドライブレコーダーの設置についてお伺いいたします。

平成 28 年第 1 回定例会において、私は、公用車を運転中の県職員が当事者となる多数の交通事故が発生していることを踏まえ、職員の交通安全意識の向上について質問し、その一つの方策として、県公用車へのドライブレコーダー設置を提案いたしました。

当時の総務部長の御答弁では、カーナビの設置を優先的に進めており、ドライブレコーダーは、他の自治体における導入効果を研究した上で検討していくとのことでありました。

その後も、依然として毎定例会のように交通事故の和解案件が報告されることに鑑み、私は、平成 30 年第 2 回定例会において改めて公用車へのドライブレコーダー設置を提案いたしました。

その際の総務部長の御答弁は、試験的に公用車の一部に設置し、具体的な効果の有無について検証していくとのことでありました。

現在、あおり運転が大きな社会問題となっております。映像記録を残すことは、事件・事故の際、スムーズな解決の一助になります。今やドライブレコーダーの設置は、商用車の事業者のみならず、一般のドライバーにとっても常識化したと言っても過言ではありません。

私は、公用車を運転する職員を守るためにも、県の所有する全公用車への早期設置を要望いたします。

一方、ドライブレコーダーの映像記録には、事件・事故の記録だけではなく、運転中のさまざまな情報が含まれます。県では、平成 29 年に公用車の管理及び運行に関する規定を定めたとのことですが、ドライブレコーダーについても、管理や運用に関する基準が必要ではないでしょうか。

1,000 台を超える県の公用車へのドライブレコーダーの設置にあわせて、映像記録をどのように管理し、活用していくのか、基準を定め、その内容を運転する職員一人一人が認識していくことが、職員の交通安全意識を高めると同時に、県民のプライバシーを保護するためには欠かせないと考えます。

そこで、県の公用車におけるドライブレコーダーの設置の状況をお伺いするとともに、ドライブレコーダーの管理・運用に関する基準の策定について、総務部長の御所見をお伺いいたします。

次に、急性期を脱した患者の円滑な受け入れについてお伺いいたします。

先月 29 日までの 1 カ月間、茨城県医師確保計画に関するパブリックコメントが行われました。

医師確保計画は、医師の偏在指数に基づき、都道府県が主体的・実効的な医師確保対策を図るためのものであり、医師偏在指数は、全国ベースで医師の多寡を統一的・客観的に評価するため、国が算定する指数であります。

この指数では、かすみがうら市を含む土浦二次医療圏は、医師多数でも医師少数でもない中位の医療圏に位置づけられています。

また、県が平成28年に策定した茨城県地域医療構想によれば、土浦二次医療圏は、救急搬送に要する時間が県内二次医療圏の中で一番短く、救急搬送体制は充実しているとされています。

死ぬか生きるかというような重い病は、第三次救急医療機関である土浦協同病院に行けば何とかしてくれるというのがこの地域の住民の共通の感覚でもあります。

こうした点だけ捉えれば、土浦二次医療圏は、県内の他の医療圏と比較して、恵まれていると映るかもしれません。

一方、救急車で搬送された患者が、医師たちの懸命な努力により、高度な医療が必要な状況を脱したといたします。そうすると、途端に次の行き先に困るというのがこの地域の実情でもあります。まだまだ自宅に戻れるような状況ではない、できれば自宅近くの病院で引き続き入院して医療を受けたい、でも、近所の病院にベッドの空きはない、そうした話をよく伺います。

実際、土浦二次医療圏では、高度急性期と急性期の病床に対して、回復期の病床が少なく、バランスのとれた病床機能の構築が求められている状況にあります。

また、各病院には、通常、社会福祉士など、退院の支援に当たる職員が置かれています。しかし、現在、各病院では、こうした医療ソーシャルワーカーによる転院の調整がうまく機能していると言えるのでしょうか。

急性期から在宅に至るまで、患者や家族にはさまざまな職種の専門人材がかかわります。私は、患者や家族を支え、その心に寄り添う専門人材の充実を図っていくことも重要だと考えます。

国の病床機能報告によれば、本県の病床機能は、急性期が全国よりも高い一方、回復期の占める割合が低くなっております。また、本県において、2025年に必要と考えられる回復期の病床数約7,000床に対して、現在の病床数は2,800床程度であり、4,000床以上不足しております。

急性期を脱した患者の受入先の確保と円滑な受け入れは、土浦二次医療圏のみならず、全県的に解決が必要な課題だと考えられます。

そこで、急性期を脱した患者の受け皿をどのように確保し、円滑な受け入れをどのように進めていくのか、保健福祉部長にお伺いいたします。

次に、放課後の子どもたちの居場所の充実についてお伺いいたします。

平成27年、放課後居場所づくりに関する制度が大きく変わりました。子ども・子育て支援新制度が開始され、放課後児童クラブについて、対象の児童の範囲が小学校3年生までから6年生まで拡大されました。

また、クラブには、知事が行う研修を修了した放課後児童支援員を配置することとされました。

放課後児童クラブの利用者数は年々増加傾向にあり、昨年5月1日現在、クラブを利用できなかったいわゆる待機児童が県内全体で463人おり、つくば市や水戸市など4つの市では50人以上となっているとのことです。

放課後児童クラブは、小学生の子どもを持つ共働き家庭にとって命綱にも等しい存在であります。今後とも共働き家庭の増加が見込まれる中、待機児童を解消するため

の整備を進めていくことは重要であります。国も、放課後児童クラブの施設の整備に係る補助について、待機児童が生じている場合には、県と市町村の負担割合よりも国の負担割合を多くするなど、整備を後押ししています。

一方、子どもたちにとって、放課後児童クラブは、異なる学年、異なるクラスの子どもたちと交流を通じた生活の場であり、遊びの場、学びの場でもあります。

また、今後は、障害のある子どもや日本語能力の十分でない子どもなど、特別な配慮を必要とする子どもの受け入れも進んでいくと考えられます。

私は、放課後の居場所づくりに当たっては、量的な整備を行うことはもちろん、同時に、スタッフの処遇の改善やレベルアップなどにより、質の向上を図っていくことも欠かせないと考えます。放課後の居場所を必要とする全ての子どもとその保護者にとって、安全で安心して過ごせる場所であることは何よりも大事であります。

先月末、新型コロナウイルス感染症対策として、全国全ての小学校について臨時休業が求められたのに対して、放課後児童クラブについては、感染防止に留意した上で、原則として開所することが要請されました。人的体制確保の観点から、学校の先生がクラブの業務に携わることも可能とされました。

現場では、利用を希望する子どもたちがどれだけいるのか、また、全員をどのように受け入れるのか、その掌握と対応など課題が山積しています。

こうした中、今まさにこの時間、県内でも多くの子どもたちが放課後児童クラブで過ごしています。

放課後児童支援員の研修が県の責務とされ、そして、県内の小学校が休業し、放課後児童クラブが子どもたちの居場所となっている今、その確保と質の向上に県が果たす役割、県に期待される役割はこれまでになく大きいと考えます。

そこで、今後、放課後における子どもたちの居場所づくりをどのように進め、また、質の向上をどのように図っていくのか、福祉担当部長にお伺いいたします。

次に、レンコンの黒皮症対策についてお伺いいたします。

本県産のレンコンは、日本一の生産量を誇る本県を代表する農産物であります。味はもちろん、美しい乳白色の外見も消費者から高く評価されております。

出荷量、品質、外見の全てを兼ね備えていることが本県産レンコンの大きな特徴ですが、県内の産地では、10年ほど前から、表面に不規則な黒い点や凹凸を生じさせるレンコン黒皮症の発生が大きな問題となっております。

県では、黒皮症対策として、総合防除法を考案し、平成28年に生産現場に示しております。残念ながら、それから3年がたつ現在でも黒皮症の発生はやむことがなく、むしろ拡大しているとの声を現場から伺っております。

総合防除法は、黒皮症の被害をふやさないための予防対策と、被害が出た場合の防除対策を組み合わせたものであります。予防対策としては、除草の徹底や作業器具の洗浄などが示されています。一方、防除対策としては、収穫後のレンコンの茎や根などの残渣をできるだけ集めてほ場の外に出すことが示されています。

しかし、田んぼの泥の中から茎や根を全て掘り出し、舟に乗せて外へ出すという作業には大変な労力がかかります。それを毎年行ったとして、果たしてどれだけの防除

効果があるのか、作業に二の足を踏む農業者がいても不思議ではありません。さらに、取り除いた茎や根をどう処理するのかという課題もあります。

加えて、防除対策として、石灰窒素の施用も示されております。しかし、夏場の施用は1年間の休作を余儀なくされます。その年の収入の低下に直結するため、なかなか実行に踏み出せない農業者もいるのではないのでしょうか。

黒皮症の原因でもあるセンチュウは防除が難しく、一つの対策のみでの解決は難しいと理解はしておりますが、だからこそ、県には、例えば、休作した場合、経済的な支援や新しい農薬の登録、ほ場の外に残渣を運び出すロボットの開発など、現在の総合防除法を超えるハイブリッド防除法と言うべき、一歩進んだ、農業者がより取り組みやすい対策の手を打っていただきたいと考えます。

そこで、レンコンの黒皮症対策について、県は今後どのように進めていくのか、農林水産部長にお伺いいたします。

次に、国道354号の整備についてお伺いいたします。

まず、舗装の修繕の必要性と見通しであります。

国道354号は、群馬県高崎市を起点に、銚田市に至る一般国道です。このうち、かすみがうら市を通る約14キロメートルの区間は、霞ヶ浦大橋を経て、鹿行地域と県南・県西地域を結ぶルートとして、近年、交通量が増大しております。

私は、土浦バイパスの完成、東関東東水戸線の全線開通に伴う需要増加も見据え、将来的には、かすみがうら市内の区間を4車線化し、輸送力強化を図っていくことが必要だと考えます。

一方、この区間は、もともと県道土浦大洋線として整備され、国道に昇格された経緯があるところに、鹿島港から飼料などの荷物を積んだ大型車が大量に行き交い、それに伴う道路損傷が激しい状況です。

県が平成28年に策定した茨城県舗装維持修繕計画では、路面のひび割れなどから、路面の健全度をあらわす維持管理指数MC Iを算定して劣化状況を掌握し、最適な工法を決定し、工事を実施していくとされています。

かすみがうら市内の国道354号についても、調査の結果、早急な補修を必要とするMC Iが3以下の箇所があったとのことであります。このうち、約4キロメートルについては、舗装だけでなく、その下の砕石部分までを改良する抜本的な修繕工事を実施することとし、昨年度末時点で約2.8キロメートルの修繕を行ったとお伺いしております。

舗装の劣化は、大型車交通量の影響が非常に大きいこと、そして、MC Iは経年変化により低下していくことが知られています。MC Iの値がよく、今回、抜本的な修繕工事の対象とされなかった区間についても、いずれは早急な補修を必要とする状態となります。

私は、路面の状況を定期的に調査し、掌握しながら、補修が必要な部分については、砕石部分まで改良する抜本的な修繕工事を実施してほしいと考えます。

そこで、国道354号のかすみがうら市内の区間における舗装の修繕工事の進捗状況と今後の見通しについて、修繕工事の対象区間の拡大の可能性も含め、土木部長に

お伺いいたします。

次に、戸崎地区の急カーブ区間の緩和見通しについてお伺いいたします。

昨年8月、かすみがうら市戸崎地区の国道354号のカーブ区間で、少年の運転する乗用車が反対車線に飛び出し、軽乗用車と正面衝突し、軽乗用車に乗っていた70代の夫婦が亡くなるという事故が発生いたしました。

この事故については、消防本部の隊員が現場で軽乗用車の救助を行った際、助手席にいた妻の存在に気づかず、病院への搬送が5時間余りおくれたとのことで、全国的にも大きく報じられました。

車両が大破した事故とはいえ、消防本部の隊員が、救助対象者を見落とすということとはあってはならないことではありますが、私が道路管理者である県に求めたいのは、現場の道路そのものを事故の起きにくいものにするにすることです。

このカーブ区間では、平成26年にも、無免許運転の車が反対車線に飛び出し、対向車と正面衝突をするという事故が発生しています。このとき、はみ出した側の車に乗っていた3人が亡くなりました。現場は、片側1車線の押しボタン式の信号があるカーブ区間であり、土浦方面から走行していく場合、見通しの悪いカーブとなります。地元では魔のカーブとも言われています。

昨年8月の事故後、かすみがうら市では、私も同行して、土浦土木事務所と土浦警察署に対し、現場の直線化など道路環境の改善を要望いたしました。

私は、既存の道路の危険な箇所をなくし、安全・安心な道路にしていくことは、新しい道路の整備に劣らぬぐらい重要なことだと考えます。

そこで、国道354号の戸崎地区の急カーブ区間の直線化について、これまでの県の対応と今後の見通しを土木部長にお伺いいたします。

最後に、高齢者が運転免許を返納しやすい環境づくりについてお伺いいたします。

昨年4月、東京・東池袋交差点で、当時、87歳の男性が運転する乗用車が暴走し、母親と3歳の子が亡くなるという悲惨な事故が発生いたしました。

その後、本県でも、運転免許を自主返納する人が増加傾向にあると伺っております。

現在、運転免許証を自主返納する場合、平日の日中に管轄の警察署まで行き、返納の申請と同時に、運転経歴証明書の申請を行うのが一般的であります。

そして、警察署では、自主返納と運転経歴証明書の申請窓口は免許更新の窓口と同じであることが通常であり、運転免許証を持つ方なら誰でも御存じのとおり、警察署の窓口はいつも混んでおります。

東池袋の事故以前の数値ではありますが、平成30年の1年間、県内の運転免許更新者43万人に対し、自主返納者は8,000人弱であります。警察署の窓口には50人以上の免許更新者の中に自主返納者が1人いるという計算になります。

運転免許の更新のために警察署に行く場合には、自分の運転する車で行き、更新が終わった帰りも自分で運転して帰ることができます。

一方、運転免許を返納する場合は、帰りは家族に迎えに来てもらうか、公共交通機関を使うか、いずれにしても自分で車を運転するわけにはいきません。1本のバスを逃したら、次のバスは数時間後かもしれません。

私は、自主返納のために警察署に来た人について、例えば、専用の窓口、あるいは専用の案内表示を設置するなどして、免許更新の人より優先的に取り扱うような仕組みがあつていいのではないかと考えます。

これからも車に乗り続けるため警察に来た若者は、隣に座っている高齢者が自主返納に来た人だということさえわかれば、その人が窓口で先に取り扱われたとしても、納得するのではないのでしょうか。少なくとも、意を決して自主返納に来た人が、警察署で戸惑いや不安を感じずに済むような環境づくりが必要であると考えます。

また、県内の交番や駐在所でも自主返納の申請書を受け付けており、警察署だけではなく、身近な交番や駐在所で申請できるということを広くPRしていくことも大事であります。

そこで、高齢者が運転免許を返納しやすい環境づくりをどのように進めていくのか、警察本部長にお伺いいたします。

以上で、質問を終わります。

御清聴ありがとうございました。(拍手)

○大井川和彦知事 外塚潔議員の御質問にお答えいたします。

ナショナルサイクルートの指定を契機とした地域振興についてお尋ねをいただきました。

まず、県全体へ波及させる取り組みについてでございます。

今般、つくば霞ヶ浦りんりんロードが、琵琶湖一周のビワイチ、しまなみ海道サイクリングロードと並んで第一次ナショナルサイクルートに指定を受けましたことは、これまでのソフト・ハード両面からの取り組みが結実したものであり、御支援をいただきてまいりました県議会を初め関係各位に、この場をおかりしまして改めて感謝申し上げる次第であります。

ナショナルサイクルートの指定は、世界に誇り得るサイクリングルートとして、国がお墨つきを与えるものであり、県といたしましては、本ルートだけでなく、沿線地域全体の魅力をPRしていく絶好の機会であると考えております。

このため、国はもとより、指定を受けた他の2つのルートの自治体などともこれまで以上に連携を図りながら、インバウンド誘客の視点に立って、情報発信や誘客の取り組みを一層進めてまいります。

同時に、この流れを一段と加速させ、地域全体の盛り上げにつなげていくためには、沿線市町村や企業・団体の主体的な取り組みをさらに促進するとともに、つくば霞ヶ浦りんりんロードから街中へサイクリストを誘導するための観光案内や周遊コースづくり、JR土浦駅に今月開業する星野リゾートBEB5土浦などとも連動させたサイクリングツアーの造成などを通じ、官民が連携して沿線全体で稼げる地域づくりを進めていく必要があると考えております。

また、議員御指摘のように、全国的にサイクルツーリズムの動きが活発化しておりますが、本県では、つくば霞ヶ浦りんりんロード以外の地域においても、昨年2月に策定いたしましたいばらきサイクルツーリズム構想に基づき、ハード・ソフト両面か



らこの取り組みを加速させており、国や市町村を中心とした推進体制を整備した鬼怒・小貝リバーサイドルートのほか、去る1月には、県北沿線の市町、企業・団体などの参画を得て、奥久慈里山ヒルクライムルート利活用推進協議会を立ち上げたところであり、一層の誘客に向けた取り組みなどを推進してまいります。

来年度は、大洗・ひたち海浜シーサイドルート周辺地域においても利活用の推進を図るべく、関係者の合意形成を重ねながら、その推進体制の構築を進めるなど、つくば霞ヶ浦りんりんロードのナショナルルート指定効果を全县に波及させる取り組みも着実に進めてまいります。

今後とも、本県サイクリングのポテンシャルを存分に生かしつつ、市町村、企業・団体など、多様な主体の巻き込みを着実に図りながら、サイクリング王国いばらきの実現を目指して、地域の活性化に全力で取り組んでまいります。

○玉川政策企画部長 筑波山地域ジオパークとの連携についてお答えいたします。

筑波山地域ジオパークは、つくば市や議員地元のかすみがうら市など6市の連携のもと、平成24年に設立された筑波山地域ジオパーク推進協議会において構想を磨き上げ、平成28年に日本ジオパークとして認定を受けております。

認定から4年目となる本年の再認定審査に際し、認定機関である日本ジオパーク委員会からは、協議会の事務局体制の強化や、県と各市の連携強化などの課題が指摘されているところです。

こうした中、議員御提案のように、筑波山地域ジオパークの活動に、ナショナルサイクルルートとして国の指定を受けたつくば霞ヶ浦りんりんロードを活用していくことは、双方の取り組みの活性化につながるものと考えております。

現在、筑波山地域ジオパーク推進協議会におきましては、JR土浦駅にあるりんりんスクエア土浦を起点とし、ハス田の広がる田村・沖宿ジオサイト、県道沿いの崖にカキの化石の密集層がある崎浜・川尻ジオサイト、歩崎観音参道の階段沿いに約12万年前の地層を見ることができる歩崎ジオサイトなど、つくば霞ヶ浦りんりんロード周辺のジオサイトをレンタサイクルでめぐるコースをモデルコースの一つとしてパンフレットに紹介しております。

さらには、土浦市など地元市においては、街中周遊に合わせ、地形や歴史を説明するジオガイドと一緒にサイクリングするジオツアーなどの開催にも取り組んでいるところでございます。

また、県では、これまでに、筑波山地域ジオパークの活動を支援するため、自然博物館職員によるジオガイドの育成や、ジオサイト案内板設置に必要な手続の調整などのほか、筑波山地域ジオパーク推進協議会事務局と県の関係部署が一堂に会する庁内連絡会議を毎年開催し、情報交換や意見交換を行ってまいりました。

今後は、このような取り組みに加えまして、つくば霞ヶ浦りんりんロード周辺だけでなく、広範なエリアのジオサイトを自転車でめぐるサイクリングルート設計などについて、関係市町村に働きかけてまいります。

県といたしましては、ナショナルサイクルルートの指定を契機に、ジオサイトを初

めとした地域資源の磨き上げや掘り起こしを一層行いながら、つくば霞ヶ浦りんりんロードの魅力づくりを推進してまいりますとともに、筑波山地域ジオパーク推進協議会との連携を強化し、ジオサイトなどの地域資源の活用に努め、地域の振興や本県のさらなる魅力向上を図ってまいります。

○村上総務部長 県公用車へのドライブレコーダー設置についてお答えいたします。

大きな社会問題となったあおり運転など危険な運転行為の事件を契機といたしまして、事故や交通トラブルの際に、ドライブレコーダーにより撮影された映像が、円滑な解決の手段として有効であると考えられることから、現在、知事部局及び各行政委員会等で使用する全ての公用車への設置を進めているところでございます。

現在、平成30年度から令和2年度までの3カ年で、使用している1,046台全ての公用車に設置することとして計画的に取り組んでいるところであり、平成30年度末では143台、今年度末時点では全体の約8割に相当する832台に設置が終了する予定であり、来年度中には、残り2割、214台も完了する見込みとなっております。

また、議員御指摘の県の公用車に搭載されたドライブレコーダーが撮影した映像や音声などのデータの取り扱いにつきましては、県の情報公開条例の対象となるとともに、これらのデータに含まれる個人情報については、個人情報保護条例にのっとり適正に取り扱われるものと考えております。

国や他県においては、これらの既存法令にのっとりた情報の取り扱いに関し、わかりやすく職員に示す観点から、外部にデータを提供する場合や、記録媒体データの消去の方法などの遵守事項について、ガイドブックや要綱を作成し、職員に周知している例も見受けられます。

本県におきましても、今年度末に全体の約8割の公用車にドライブレコーダーが設置される状況に鑑み、こうした例を参考にしつつ、撮影された画像情報等の適切な取り扱い等について定めるドライブレコーダーの管理・運用に関する要綱を策定し、年度内に庁内に周知してまいりたいと考えております。

あわせて、職員に対しては、公用車を運転する際の安全運転の励行、交通法規の遵守等についても改めて周知・徹底してまいりたいと考えております。

○木庭保健福祉部長 急性期を脱した患者の円滑な受け入れについてお答えいたします。

県では、保健医療計画や地域医療構想に基づき、地域の医療需要に適切に対応した医療提供体制の構築に取り組んでいるところですが、急性期を脱した患者の転院を円滑に進めることは、地域の医療資源が最大限効率的に活用されるためのみならず、患者の病態に合った良質な医療が切れ目なく適切に提供されるためにも重要であると考えております。

しかしながら、急性期を脱した患者の受け皿となる回復期病床は、2025年における必要病床数約7,200床に対して、2014年時点では県全体で約5,500床が不足するなど、さらなる確保が課題となっております。

このため、過剰とされる急性期病床から回復期病床への転換に必要な施設整備費用を補助するとともに、地域医療構想調整会議等において病床転換を積極的に促進してきたことにより、これまでに約 1,200 床の転換が整うなど、全国平均よりも早いペースで転換が進んでまいりました。

なお、医療機関が機能を自主的に選択したデータをもとにしている国の病床機能報告によると、さらに約 4,300 床の回復期病床の確保が必要とされておりますが、平均在院日数や提供された診療密度など、診療実績を勘案した実質的な不足数といたしましては、約 1,400 床にとどまるものと認識しているところです。

いずれにいたしましても、2025 年における必要病床数とはいまだに乖離がありますことから、今後、さらに急性期を脱した患者の円滑な受け入れ体制のハード・ソフト両面からの支援が必要と考えております。

まず、ハード面につきましては、急性期病床から回復期病床へのさらなる転換を促進するため、県内医療機関からの要望を踏まえ、来年度から補助事業の予算を増額するなど、支援を拡充してまいります。

次に、ソフト面についてでございます。急性期から回復期・慢性期へと病状の変化に伴う転院に際しましては、患者の病態を的確に把握し、適切な受け入れ施設を特定し、マッチング・紹介を担う医療ソーシャルワーカーの果たす役割が大変大きいものと理解しております。

県内の多くの急性期医療機関においても、転院調整には医療ソーシャルワーカーの活躍が欠かせないものでありますが、患者の病態や家庭環境等により、転院先の決定に時間を要してしまうケースがあるなどといった課題を聞き及んでいるところです。

こうした調整を円滑に進めるためには、多様なニーズに対応できるよう、回復期病床をさらに確保することに加え、地域の医療機関や福祉施設等が相互の特性と機能を理解・尊重し、有機的で良好な関係が構築されていること、また、多職種による連携したサポートが必要となってまいります。

このため、市町村が開催する地域ケア会議に多くの専門職の参画を働きかけるなどの取り組みを強化することにより、医療ソーシャルワーカーを含む多職種連携を一層推進してまいります。

県といたしましては、急性期を脱した患者の円滑な受け入れ体制の整備を促進することで、急性期から回復期、さらには在宅へとつながる一連のケアが切れ目なく提供され、県民誰もが安心して暮らすことができる社会の実現を目指してまいります。

○関保健福祉部福祉担当部長 放課後の子どもたちの居場所の充実についてお答えいたします。

共働き世帯や核家族の増加等により、子どもたちが放課後を安全・安心に過ごすための放課後児童クラブの役割は非常に重要であると認識をしております。

このような中、今回の新型コロナウイルス感染症の拡大防止対策の一環として実施された小学校等の臨時休校に伴う対応につきましては、県といたしましても、教育委員会との連携を密にし、市町村に対し、クラブの開所時間の延長や学校で預かる等の

対応を要請した上で、市町村の実施状況をしっかりと把握しながら、子どもたちの居場所の確保に努めているところでございます。

さて、平成 27 年度から始まりました子ども・子育て支援新制度以降、放課後児童クラブの数は大幅に増加しているところでありますが、対象児童の範囲が小学校 3 年生から 6 年生まで拡大され、利用希望者が増加したことなどにより、クラブに登録できない、いわゆる待機児童が発生している市町村がございいます。

このため、実施主体である市町村が、住民のニーズに合わせた計画的な整備を進められるよう、県といたしましても、整備計画のヒアリングや整備状況の進捗管理を行うとともに、必要な予算の確保に努め、施設整備の推進に向けて積極的に働きかけているところでございます。

あわせて、施設の増加に伴い必要となる放課後児童支援員の確保のため、認定資格研修を実施するとともに、支援員の質の向上を図るため、経験年数等に応じたスキルアップ研修を実施することなどにより、処遇の改善につなげてまいります。

また、議員御指摘のとおり、特別な配慮を必要とする児童・家庭への対応も増加しておりますことから、こうした課題を抱えるクラブに対し、継続的に専門家を派遣し、支援員にアドバイスを行うことで課題解決につなげるなど、クラブ全体の質の向上にも取り組んでまいります。

さらに、活動内容の充実につきましては、希望する全ての児童に対し、多様な体験活動や学習支援等を実施する放課後子供教室との連携を促進することで、クラブに参加する児童の学習機会の拡大を図ってまいります。

県といたしましては、子どもたちに充実した遊びや学びの機会を提供する放課後の居場所づくりを積極的に進め、児童の健全育成を図るとともに、安心して子どもを育てられる社会づくりを目指してまいります。

○今野農林水産部長 レンコンの黒皮症対策についてお答えします。

県では、防除対策試験の成果に基づき、農機具の洗浄や健全な種バスの使用、農薬としての石灰窒素の施用、収穫後の残渣の除去など、被害の程度に応じて複数の対策を組み合わせる総合防除法をまとめ、平成 29 年以降、講習会や資料配布などにより生産者の指導に活用してまいりました。

しかしながら、被害の程度は地域やほ場ごとに大きな差があると考えられるものの、その現状を県や関係者が正確に把握しきれておらず、仮に被害程度が大きく、地域全体としての取り組みが必要な場合であっても、対策の選択と実施の判断を生産者個々の対応に任せている。

また、総合防除法の効果を高めるには、被害の程度に応じて複数の対策を組み合わせ、それを継続して実施する必要があるが、そうした正しい防除の方法がいまだ生産者に十分理解されているとは言えないといった課題も明らかになってまいりました。

このため、まず、レンコン産地における黒皮症被害の発生状況をできるだけ正確に把握するため、生産面積の大きい土浦市や、議員の御地元であるかすみがうら市を皮切りに、市や生産者団体と協力して調査を開始したところであり、今後 3 年以内を目

途に、レンコン産地を要する他の市町村にも、順次、拡大してまいります。

その上で、その結果を地図に落とし込むなどして可視化することにより、生産者と行政が共有し、被害程度が大きい地区があれば、まずはその地区の生産者を対象に重点的に指導を行ってまいりたいと考えております。

また、その際、生産者への指導に当たっては、これまでの講習会や資料配布に加え、直接個別指導を行い、生産者がみずからの判断で実施している現在の対策の内容やその効果を確認するとともに、効果が見られない場合には、対策の内容の見直しを提案することで、正しい総合防除法の普及と実践を図ってまいります。

なお、議員から御提案のありました新しい農薬につきましては、昨年3月、メーカーから国に対し登録申請がされたところでございます。現在、国が審査を行っていることと承知しておりますが、この農薬が登録された場合には、総合防除法に掲げられた他の対策と一体的に行うことで、より高い効果を見込むことのできる使用法を研究し、生産者に指導してまいります。

さらに、残渣の処理につきましては、例えば、簡易な運搬機械の開発のメーカーへの働きかけや、集团的・組織的な堆肥化の取り組みなどについて、市町村や生産者と協議を行い、生産者が収穫後できるだけ早くほ場から残渣を持ち出し、堆肥化するなど、適切な処理ができるよう努めてまいります。

県といたしましては、こうした取り組みにより、黒皮症の被害を軽減し、日本一のレンコン産地の維持・発展に努めてまいります。

○伊藤土木部長 国道354号の整備についてお答えいたします。

まず、舗装の修繕の必要性と見通しについてでございます。

県管理道路の延長は約4,200キロメートルあり、日常のパトロールや補修などを行って適切な維持管理に努めております。

そうした中、近年は、大型車の交通量が増加傾向にあることから、舗装の老朽化と損傷の進行が早まってきております。

このようなことから、県では、より効率的・効果的に舗装を維持管理するため、平成28年3月に策定した茨城県舗装維持修繕計画に基づいて計画的に修繕を実施しているところです。

計画的な修繕を進めるための手法といたしましては、定量的な指標を用いて優先性を判断することとしており、日常点検により把握した舗装の損傷程度や損傷の進行の早さ、事故の履歴などにより、優先性の高い箇所から修繕を実施することとしております。

また、修繕を実施した後は、工法の妥当性などの検証を行って、次回の修繕方法に反映させるようなメンテナンスサイクルを構築することで、ライフサイクルコストの縮減にも取り組んでいるところです。

かすみがうら市内の国道354号につきましても、近年は大型車交通量が増加し、劣化や損傷が進んでいる箇所がございます。

劣化ぐあいをあらわす指数、いわゆるMC Iが3未満で、特に損傷が著しい約4キ

ロメートル区間につきましては、詳細な現地調査の結果に基づき、舗装の表面だけでなく、その下の砕石部分までを改良する抜本的な修繕工事を行ってきております。

これまでに約 3.6 キロメートルの修繕を終えており、来年度も、残る区間について同様の工事を実施してまいります。

また、修繕の対象区間の拡大の可能性についてでございますが、定期点検の結果や県管理道路全体における優先性を踏まえながら、新たな区間の修繕の必要性やその時期を検討してまいります。

県といたしましては、引き続き、舗装維持修繕計画に基づいて、優先性の高い箇所から計画的に修繕を進め、メンテナンスサイクルの構築を図りながら、効率的・効果的に道路の維持管理を行い、安全性の確保や快適性の向上に努めてまいります。

次に、戸崎地区の急カーブ区間の緩和の見通しについてでございます。

国道 354 号は、県内では、鹿行、県南、県西地域を横断する広域的な幹線道路でありますとともに、鹿島港から県西地域、さらには栃木県、群馬県方面への主要な貨物輸送ルートとしても重要な役割を果たしております。

また、近年では、土浦協同病院の土浦おおつ野ヒルズへの移転や、鹿島港からの飼料貨物の増大などに伴い、かすみがうら市内の国道 354 号につきましても交通量が増加している傾向でございます。

こうした状況のもと、かすみがうら市戸崎地区におきましては、土浦市境から約 300 メートル東側に見通しの悪い急なカーブ区間があることから、スピードに乗った車両が、カーブを曲がりきれず、対向車線にはみ出し、正面衝突する事故が多発している状況でございます。

議員御指摘のとおり、平成 26 年 10 月、また、昨年 8 月にも重大な死亡事故が発生しております。

このため、地元かすみがうら市からも、カーブ区間の環境改善や安全対策に係る要望が挙げられております。

県は、これまでに、応急対策として、前後の直線区間を含めた約 600 メートル区間について、ドライバーへの注意喚起や走行速度の制御を促すため、区画線を工夫したり、「カーブ注意」や「速度注意」といった路面標示を設置するなど、事故防止のための即効的な対策を講じてまいりました。

さらに、抜本的な対策としては、急カーブ区間の緩和などが考えられますが、事業費が大きくなることが想定されることから、今後の調査や設計などを踏まえて、適切な対策を検討し、国の補助事業の活用も考慮しながら、交通安全対策に取り組んでまいります。

○河合警察本部長 高齢者が運転免許を返納しやすい環境づくりについてお答えします。

現在、運転免許の自主返納申請をされる高齢者の多くが、自主返納者に対する公的支援を受けるための運転経歴証明書が必要という理由から、警察署に来署し、自主返納申請と同時に運転経歴証明書の交付申請をされております。

一方、運転経歴証明書につきましては、設備等の関係から、交番や駐在所では作成できないため、申請者が運転免許センターや警察署に来ていただく必要がありますが、受け付けから交付までには、手続のため、一定の時間が必要となるところであります。

さらに、警察署においては、自主返納や運転経歴証明書の申請窓口が表記されていないため、申請窓口がわからず戸惑いを感じている方がいるほか、窓口の混雑等により、申請者に負担をおかけしているところであります。

県警察では、自主返納や運転経歴証明書の申請をされる方の手続の円滑化に向け、警察署に申請に来られた方が、自主返納や運転経歴証明書の申請窓口であることがわかるような案内板を設置したり、窓口での高齢の方に対する声かけ等を実施するとともに、混雑時には、係員の柔軟な運用により、迅速に手続が行われるよう努めてまいります。

さらに、昨年12月に施行された改正道路交通法により、平成28年4月1日以降に運転免許証を失効した方についても、失効してから5年以内であれば、運転経歴証明書の申請が可能となったところであり、また、運転経歴証明書の交付を希望されない方については、交番、駐在所での自主返納申請や代理申請等による手続が可能であります。

こうした情報の一層の周知を図るために、各自治体と連携し、広報活動等を推進して、申請者の立場に立った運転免許証を返納しやすい環境づくりに努めてまいります。