

2018年06月08日：平成30年第2回定例会（第4号） 本文

○3番外塚潔議員 外塚潔でございます。

このたび6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方に心から感謝申し上げます。

それでは、通告に基づき、順次質問をしてまいりますので、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、世界湖沼会議における新たな霞ヶ浦宣言の発信についてお伺いいたします。

本年10月に世界湖沼会議の開催が迫る中、先月からは会議前プログラムとしてサテライト会場における環境関連行事が順次開催され始め、会議に向けた動きが徐々に活発になってきたところです。

平成7年の第6回会議では、住民、研究者、企業、行政など幅広い分野の方々が参加し、4者パートナーシップの構築や、環境教育の重要性などを踏まえた霞ヶ浦宣言が提言され、国内外に発信されました。

その趣旨をベースに20年余りの間、霞ヶ浦を初めさまざまな地域において、多様な立場の方々が連携した施策や試みが進められ、世界の湖沼や水環境の保全に大きな役割を果たしてきたところです。

しかし現在、4者パートナーシップが生かされているのか、主体性に欠ける県の活動に疑問を感じます。

霞ヶ浦流域では、住民、農林漁業者、レジャー事業者などさまざまな方が生活を営んでおります。全ての方が持続可能な生態系サービスを楽しむためには流域連携が不可欠であり、そのためには県の強いリーダーシップが必要です。

さらに、霞ヶ浦環境科学センターの役割も重要であります。水質浄化だけでなく、流域の文化や自然生態を研究できる体制に整備し、情報の発信基地として機能強化を図る必要があると考えます。

今回の湖沼会議においても、本県がどのようなメッセージを国内外に発信するのか、大変注目されているところであり、持続可能な生態系サービスは何を次世代に継承し、享受の公平性をどのように図るのか、新たな宣言の内容を、今の段階から早急に整理しなくてはなりません。

県が果たすべき役割をしっかりと認識した上でリーダーシップを発揮し、さまざまな意見を取り入れ、よりよい宣言にしていくことが重要であります。それが茨城らしさを示すものとして、2回目の世界湖沼会議を本県で開催する意義であると考えます。

世界湖沼会議は、水環境の改善、再生、湖沼と人との共生による発展など、これまでのさまざまな取り組みの集大成の場であり、また、新たな出発点でもあります。

会議2日目の政策フォーラムでは、知事みずから本県における湖沼環境保全政策などについて発表を行うとともに、パネリストとして議論すると伺っております。

知事の考え、茨城県のスタンスを明確にする場であり、新たな「霞ヶ浦宣言」に向けた知事の思いを表明する場として大いに期待するところであります。

以上を踏まえまして、第17回世界湖沼会議を通じて知事は何を国内外に発信するのか、どのような、新たな「霞ヶ浦宣言」を提言していくのか、知事の御所見をお伺

いたします。

次に、霞ヶ浦の帆引き船を活用した観光誘客についてお伺いいたします。

およそ 140 年前に、折本良平氏によって考案された霞ヶ浦の帆引き船は、風の力で船を横に滑らせ網を引く、帆引網漁を生み出し、明治から昭和にかけて沿岸漁業者の生活安定に大きく貢献してきました。

現在は、かすみがうら市、土浦市、行方市 3 市により観光帆引き船として、夏から冬にかけて操業され、広大な水面に映える白い帆を見に多くの方々が訪れております。

そのような中、本年 3 月に「霞ヶ浦の帆引網漁の技術」が国の無形民俗文化財に選択されたところであります。

将来にわたり国民の財産として保存するため、映像などの記録作成等の措置を講ずべき無形の民俗文化財として、今後 4 年にわたり、帆引網漁の技術などを記録していく予定であるとお聞きしております。

選択を受けるまでの、かすみがうら市など 3 市の保存会の皆様をはじめ、関係各位の御努力、御尽力に改めて敬意を表するところであります。

帆引き船は、霞ヶ浦を象徴するものとして、パンフレットなどさまざまな場面で活用されている一方、これまで、国・県レベルで文化財としての指定を受けてはございませんでした。

今般、保存すべき貴重な文化財として国のお墨つきを受けたことで、観光資源としての注目度や価値も大きく高まります。多くの方が霞ヶ浦を訪れていただくことで、保存に携わる方々の励みにもなります。帆引き船や帆引網漁の技術の将来にわたっての継承につながるものと考えます。

県では、茨城県を国内外に売り込むため、新たな組織体制のもと「PR 戦略指針」を策定し、年間入り込み客数を 2020 年までに現在の約 1.3 倍となる 8,200 万人を目標として掲げたと伺っております。

目標達成には、1 つ 1 つの観光資源の磨き上げと PR が必要であり、そのためにも帆引き船は霞ヶ浦周辺観光の目玉として大いに活用されるべきと考えます。

これを機に、霞ヶ浦の帆引き船を活用した観光誘客に、県としてどのように取り組んでいくのか、営業戦略部長の御所見をお伺いいたします。

次に、冷凍技術を活用した霞ヶ浦水産資源の販路拡大についてお伺いいたします。

霞ヶ浦は、養殖コイを初め、シラウオ、ワカサギなど豊富な水産資源を有しております。中でも養殖コイについては、コイヘルペスによる長期休業の危機を乗り越え、再び生産量全国 1 位に返り咲くなど、本県を代表する水産物の 1 つであります。

しかし、コイは内陸部では貴重な動物性タンパク源として食されてきた歴史があることから、水揚げされた養殖コイの多くは、長野県など古くからの消費地に出荷されている現状にあります。

霞ヶ浦沿岸地域においても、洗いやコイこくなど、大変美味しいコイ料理を食することができますが、活魚流通が一般的で細かい骨をさばく骨切り加工など、調理には一定の技量が求められるため、これまで地元での流通量は限られていたところでした。

このような中、地元でのコイ消費を活性化させようと、地元漁業者や水産加工業者

などの関係者と市、県などが連携して、冷凍技術を使った養殖コイの商品化が進められてきました。

その結果、新たに開発されたコイの冷凍パックは、保存可能でかつ、あらかじめ加工したコイを冷凍することから、解凍後、容易に調理でき、私も地元のホテルでの賀詞交歓会などで食する機会がありましたが、通常の活魚をさばくコイ料理と比較しても味に遜色はなく大変画期的な商品であると感じました。

2年間の開発・製品化までの段階を終え、今後はいかにブランド化を進め、販売ルートを確認し広めていくかが重要であります。

県においても、地元関係者の取り組みをしっかりと後押ししていただきたいと思いますが、今後の販路拡大に向け、どのように支援していくのか、農林水産部長にお伺いいたします。

また、霞ヶ浦でとれるシラウオやワカサギは商品価値の高い魚であります。比較的短期間で鮮度が落ちることから、鮮度をたもって市場に出荷することが難しく、品質にばらつきがあり、漁業関係者の安定した収入につながっていないのが現状です。

そこで、漁業者が漁に出る際、製氷施設で安定的に氷を入手し、漁獲した魚を湖上で適切に保冷できれば、新鮮な状態で消費者に提供することが可能になります。また、品質の確保により、シラウオでは生食用凍結品として付加価値を高めることができ、魚価の維持向上も期待され、漁業関係者の経営安定化につながるものと考えます。

県としても業界が行う鮮度管理や付加価値向上の取り組みへの支援を進めていくべきと考えますが、あわせて農林水産部長の御所見をお伺いいたします。

次に、儲かる農業に向けた取り組みについてお伺いいたします。

本県は全国第2位の農業産出額を誇る農業県として、収穫量日本一のレンコンをはじめ、米や野菜、畜産などさまざまな農産物が市場で高い評価を受けています。

しかし、人口減少などによる国内市場の縮小が見込まれる中、強いブランド力を持った農産物や加工品の開発、さらには海外など新たな販路開拓の取り組みを、より一層進めていかなければなりません。

ふくまるや恵水などのブランド力強化や、霞ヶ浦周辺のレンコンなど、個別の農産物の付加価値を高めることは、市場での優位性を高め、農家の売上高や利益率の向上につながるものであります。

また、ブランド農産物を使った加工品開発も重要です。先般、かすみがうら市内で収穫された、ふくまる厳選米を原料とした大吟醸酒が販売されました。

今後、さらなる高品質化や商品展開を検討しているとのことで、県工業技術センターによる酒づくりへの支援などが期待されます。

このような取り組みは、原料となる県産農産物のブランド力向上にも貢献するものであり、ブランド農産物を使った新たな商品開発を進めるため、県による一層の支援が望まれるところです。

そして、これら県産品をどのように売っていくのが大切であります。

今般の組織改正では、県産農林水産物のブランド強化などを担ってきた販売流通課が、新設された営業戦略部に組み込まれました。営業活動を専属で担い、職員が新し

い発想で積極的に挑戦できる組織体制を構築するためとお聞きしておりますが、職員の意識は組織改正とともにどのように変わったのでしょうか。

従来、まず品質のよい農林水産物をつくり、それからどのように売るかを考えるのが農林水産行政のスタンスでありました。営業部門と生産部門を分けた今回の組織改正を踏まえれば、まず需要を開拓し、販路を確保した上で必要な供給量を生産するという、民間的発想に立った大きな方向転換が必要と考えます。

組織を組みかえただけで、今までの取り組みと何ら変わらないということがないよう、職員の意識改革を期待するところであります。

儲かる農業を実現する上で、県産農林水産物のブランド力強化や商品開発をどのように行い、新たな新体制のもと、販路拡大をどのように進めていくのか、営業戦略部長の御所見をお伺いいたします。

次に、イノシシ等鳥獣被害対策についてお伺いいたします。

県内の野生鳥獣による農作物などへの被害は深刻化しており、霞ヶ浦湖岸においても、レンコンを狙ったカモやバンなど鳥類による大きな食害が確認されております。

平成 28 年度のかすみがうら市、土浦市の両市におけるレンコンの食害被害額は約 2 億 5,000 万円にも上り、農業者の経営環境に重大な影響を及ぼしております。

このため両市は合同で鳥獣被害防止計画を作成し対策に当たっているほか、農業関係者の協力のもと茨城大学と県が連携して、鳥害防止に関する調査研究を行うなど、さまざまな取り組みが進められているところです。

そのような中、近年、イノシシによる被害が拡大しており、平成 28 年度の農作物への被害額は 1 億 1,000 万円で、前年度と比較して 3 割増加しております。

生息域も、県南、鹿行などに拡大しつつあり、かすみがうら市内で捕獲されたイノシシは、平成 24 年度に 22 頭であったものが、平成 28 年度には 134 頭と急激に増加しております。

新たにイノシシが出没するようになった地域では、対策も後手に回るおそれがあり、被害が確認される前の段階から必要な対策を打たなければなりません。

また、筑波山麓ではイノシシの目撃例や農作物への被害、さらには人が襲われる被害も発生しております。早急な対策が必要ですが、1 つの自治体が駆除に力を入れても、隣接する自治体の対応に温度差があれば、結局イノシシは網の緩いほうに避難してしまうだけです。

捕獲の日を設けるとか、集中捕獲週間を設定するなど、かすみがうら市、石岡市、つくば市、桜川市といった周辺自治体による一体的な駆除対策が望まれます。

このような中、県では、新たに「イノシシ等野生鳥獣による被害の対策に関する条例」を制定したほか、今年度の予算を拡充するなど対策強化に乗り出しているところです。

県が主導し、地元自治体、猟友会等関係団体とが連携した対応を図る必要があり、捕獲担い手などの人材育成や、イノシシ捕獲経費への助成など、一層の対策強化が求められているところです。

そこで、さらなる農業被害の拡大を防止するため、どのような対策に取り組んでい

くのか、農林水産部長の御所見をお伺いいたします。

次に、県南地域における重症心身障害児の入所施設についてお伺いいたします。

在宅で医療的ケアを伴う介護を受けている方が、短期入所できる施設については、県内に9カ所しかなく、多くは県北・県央地域に立地しております。

県南地域にも複数箇所ありますが、実際には介護老人保健施設であるため、比較的若い方や小さなお子さんが入所を希望しても断られてしまうケースがあり、県南在住の方が簡単に入所できる状況ではありません。

医療機関による開設が望まれる医療型入所施設については、医師不足や病床をふやせない現状では、増設が困難であることは理解できます。

しかし、在宅療養を中心とした地域移行が進められる中、自宅で介護せざるを得ない重症心身障害の方はふえているものと考えられます。入所できずに困っている方々がいる中、行政としても何らかの手立てを考えなければなりません。

そこで、まず、医療的ケアの可能なショートステイ、レスパイト施設の拡充といった短期入所施設を充実させていくことが望まれます。

子どもの介護をする家族の方は、24時間、365日つきっきりで介護をします。ほかに兄弟姉妹がいる場合、親はその子たちの面倒を十分見ることができず、寂しい思いをさせてしまうとの声もお聞きします。希望するときに近くで利用できる施設を充実させ、介護を行う家族の負担を少しでも軽減する取り組みが求められています。

県では、短期入所施設の開設を医療機関や福祉事業者に働きかけているとのことですが、ふえていないのが現状です。

その理由の1つとして、入院に係る診療報酬のほうが障害福祉サービスの報酬より高い状況にあるなど、事業者の経営判断もあると伺っております。

都道府県によっては、独自に短期入所の際の診療報酬との差額を財政支援しているところもあり、本県においても、開設を働きかけるだけでなく報酬額に県が上乘せするなど、インセンティブを与えて施設拡充を誘導する施策も必要ではないかと考えます。

障害を持つ方や御家族の方々のニーズをしっかりと酌み取り、需要を把握し、思い切った予算措置が望まれるところです。

また、施設の数をつやすだけでなく、質の確保も重要であります。障害者御本人や御家族が安心して入所できるためにも、行政によるきめ細かな施設などへの助言や、利用希望者への情報提供も必要であると考えます。

以上を踏まえ、現状、重症心身障害児を受け入れる施設がない県南地域の方々が、時間、場所を選ばず安心して希望する施設へ入所できるよう、短期入所施設の拡充を進めていくべきと考えますが、福祉担当部長の御所見をお伺いいたします。

次に、保育人材確保に向けた県の役割についてお伺いいたします。

本県の保育所等利用待機児童数は、昨年4月1日時点で516人であり、その数は毎年増加しているところです。

本県全体で見ると、ここ5年間で保育所や認定こども園の定員数は約6,000人以上増加するなど、受け皿自体は確実にふえておりますが、依然、待機児童の解消には

至っておりません。

県では、その主因として、女性の就労意欲の向上などによる「入所希望者の増加」などを挙げておりますが、とりわけ深刻なのは保育士の確保であります。

せつかく保育所を設置しても十分な保育士を配置できず、児童を受け入れることができない事例もあると伺っております。

貴重な保育人材を求めて、市町村では域内保育所に勤めてもらおうと、給与の上乗せ助成などさまざまな独自施策を打ち出しております。

例えば、つくば市では月額3万円の給与助成を実施しており、水戸市では復職時に10万円の就労支援金を実施しているなど、市町村間で人材争奪戦の様相を呈しております。

さらには、県南地域では、東京や千葉などからも給与面などの好待遇を誘因とした求人募集があるとのことであります。

保育士確保競争が過熱する中、財政力が劣り取り組みがおくれる自治体では、ますます保育士確保が難しくなり、本県が日本一子どもを産み育てやすい県を目指す上で、大変憂慮すべき事態であると考えております。

そのような中、資格を持ちながら保育所などで勤務をしていない、いわゆる潜在保育士は全国で約76万人いるとされており、その復職支援等が保育人材の確保に大変有効であると指摘されております。

県でも、新たに保育人材バンクを設置したとのことであり、この仕組みを活用するなど、県が主導して市町村や事業者のニーズに応じた保育人材の確保を進め、保育士確保に係る不要な市町村間競争を抑制し、県全体において均衡ある子育て支援環境が整備されるよう取り組んでいただきたいと思いますと考えますが、福祉担当部長の御所見をお伺いいたします。

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に鑑み、職員の交通安全意識の向上について質問し、その1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。

その際、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。

しかし、依然、毎定例会のように交通事故の和解案件が報告される中、私は、職員の安全意識向上などのためにも、改めて公用車へのドライブレコーダー設置が必要であると考えます。

民間保険会社の調査によると、一般車への普及率は2017年時点で15%程度であります。国土交通省による事業者への調査では、2012年時点でタクシーや乗合バスでは50%を超え、トラックへの設置も25%となっております。

大きな事件・事故を受けて、有効性の認識が広がる中、多数の商用車を運行する事業者においては、設置が既に常識化しつつあります。

国においても、ドライブレコーダーの導入により事故調査・分析の高度化や運転者

の安全意識の向上につながるものとして、運送事業者等へ助成金を出し、普及促進を図っております。このような社会情勢の変化なども影響し、この2年間で公用車に設置する都道府県もふえてきていると伺っております。

映像記録を残すことは、事故の際、スムーズな解決の一助になるとともに、運転者の安全意識向上につながるものであります。

県全体では1,100台以上の公用車を有し、その管理は個々の所属が行っている中、全ての公用車に短期間で設置することは難しいと思います。

そこでまずは、総務部管理の公用車について、試験的にドライブレコーダーを設置し、その有効性について実証するなど、職員の交通安全意識向上に向けた新たな取り組みを進めていく必要があると考えますが、総務部長の御所見をお伺いいたします。

次に、国道354号の整備についてお伺いいたします。

まず、抜本的な道路構造改良の必要性についてです。

国道354号は、群馬県高崎市を起点に鉾田市に至る一般国道です。このうち、かすみがうら市内を通る約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、平成17年に霞ヶ浦大橋が無料開放されてから、その傾向が顕著になっております。

もともとこの区間は、県道として整備され、国道に昇格された経緯があり、幅員が狭く歩道がない箇所が多くあります。

徐々に歩道整備やバイパス整備なども進んできたところですが、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うなど、1日当たり2,000台を超える大型車が通行し、当初見込んでいた交通量を大幅に上回り、それに伴う道路損傷が激しい状況です。

2年前に補修を行った、かすみがうら市一の瀬地内の区間においても、既に道路端がよれ、ひび割れが起きるなど損傷が見られる状況です。

本区間は国の「舗装の構造に関する技術基準」上、1日一方向当たり1,000台未満の大型車交通量を見込んで設計されましたが、それを超す交通量となった状況下において、今後どのように本道路を維持していくのでしょうか。

県では、舗装維持修繕計画を策定し、長期的視点に立った、本県道路の維持修繕を図っていくと伺っておりますが、国道354号を初めとした道路の、傷みが著しい箇所については、対症療法的な表層補修でしのいでいくのか、抜本的に構造を改良する必要があるのか、費用対効果を含めて、より最適な道路の維持管理のあり方を検討すべきと考えますが、土木部長の御所見をお伺いいたします。

最後に、4車線化に向けた取り組みについてであります。

国道354号の霞ヶ浦大橋から土浦北インターチェンジへ向かう区間は、土浦バイパスの一部が4車線化されるなど渋滞対策が進められているところです。

しかし、鹿嶋方面からの大型車の往来が増加する中、将来的な需要を見据え、土浦側からだけではなく、霞ヶ浦大橋側からの4車線化整備による輸送力強化を図ることも必要ではないかと考えます。

また、霞ヶ浦の西浦にかかる唯一の橋である霞ヶ浦大橋は、物流の生命線であると

共に、救急医療の面でも、鹿行地区と医療機関が集積する土浦・つくばをつなぐ、いわゆる「命の道」としても欠かせない橋梁であります。

現時点では、老朽化等の使用上の問題はないとのことではありますが、昭和 62 年の建設から 30 年以上が経過し、およそ 60 年と言われる橋の耐用年数の半分を過ぎております。

近年建設された橋梁の耐用年数は伸びてきておりますが、当時の設計基準を上回る東日本大震災の揺れにより、北浦にかかる築 40 年余りの旧鹿行大橋が崩落した例もあり、大規模自然災害を想定した道路ネットワークの確保が必要であります。

交通量の増大や非常時に備える上でも、霞ヶ浦大橋を含めた国道 354 号の 4 車線化について、中長期的な視点に立った検討を始めてもよいのではないかと考えます。

新たな橋梁の建設には相当な費用を要しますが、現在の霞ヶ浦大橋の延命化とあわせ、4 車線化の見通しを議論し、その方向性を示していくことも、県民や利用者の安全・安心を確保する上で必要ではないでしょうか。

以上を踏まえ、かすみがうら市内の 4 車線化も含めた国道 354 号の今後のあり方について、土木部長に御所見をお伺いいたします。

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。

世界湖沼会議における新たな「霞ヶ浦宣言」の発信についてお尋ねをいただきました。

平成 7 年に本県で開催いたしました世界湖沼会議では、水環境に関する最新の研究成果について学ぶ機会が得られたほか、市民による水環境保全活動への参加を促進する契機ともなりました。また、会議での提唱を受け、水環境の調査研究や市民活動の拠点、環境学習の機会や場の提供などを目的とする霞ヶ浦環境科学センターが設立されたところであります。

23 年ぶりに開催される今回の世界湖沼会議では、水質保全のみならず、湖沼の有する恵みを持続的に享受するためには、どのようなことに取り組むべきかについて、住民、農林漁業者、事業者、研究者、行政など、湖沼にかかわる、より幅広い関係者が一堂に会し、情報の共有、意見交換を行ってまいります。

会議では、国内外のすぐれた取り組みを参考にして、流域内及び流域間連携を推進するための「湖沼セッション」や、霞ヶ浦の未来像をテーマとして具体的な行動につなげるための「霞ヶ浦セッション」を行うこととしております。さらに、「政策フォーラム」では、第 3 期の森林湖沼環境税が始まるに当たり、施策の内容を大きく見直し、抜本的な霞ヶ浦浄化対策として最重点政策といたしました生活排水対策を初め、農地・畜産対策での新たな取り組みや環境学習、調査研究などについて、県としての考えを発信してまいります。

これらセッションやフォーラムなどの成果を「いばらき霞ヶ浦宣言」として取りまとめ、世界の湖沼環境問題の解決に向けた考え方をアピールしてまいります。

この宣言は、会議での議論を踏まえて策定されるものでございますが、サテライト



会場に参画する市民団体等や学生会議の意見も反映した宣言としたいと考えております。

そのため、5月に専門家による「いばらき霞ヶ浦宣言起草委員会」を立ち上げ、意見聴取の方法、スケジュールなどについての検討を開始したところでございます。

また、御提案をいただきました霞ヶ浦環境科学センターの役割につきましても、会議の成果を十分に踏まえながら、自然環境のみならず、歴史や文化、さらには観光も含めた、人が集まる情報発信の拠点として、霞ヶ浦を見て、感じていただくための機能の強化を検討してまいります。

世界湖沼会議の開催まで4カ月余りとなりました。県といたしましては、実りある会議となるよう、準備に万全を期してまいりますとともに、会議の成果をもとに、関係者の連携を強化し、一日も早い「泳げる霞ヶ浦」の実現に向けて、霞ヶ浦の浄化対策に全力で取り組んでまいります。

○堀江営業戦略部長 霞ヶ浦の帆引き船を活用した観光誘客についてお答えいたします。

霞ヶ浦の帆引き船は、筑波山・霞ヶ浦地域の重要な観光資源の一つであり、今般、霞ヶ浦の帆引網漁技術が国の無形民俗文化財に選択され、注目度が高まってきていると認識しております。

そこで、この機会を捉えて、帆引き船の知名度向上を図り、誘客をさらに推進するため、効果的なPRと観光資源としてのさらなる磨き上げを進めてまいりたいと考えております。

まず、帆引き船の知名度向上を図るため、5年ぶりにリニューアルいたしますホームページ「観光いばらき」におきまして、帆引き船の魅力が伝わる写真などを掲載してPRしますとともに、SNSなども有効に活用して戦略的、集中的にPRしてまいります。

また、3年ぶりに操業を予定している3市合同操業による「七色帆引き船」や、今年12月にかすみがうら市で操業を予定している「月夜の帆引き船ライトアップ操業」など、特に誘客力が高いものを効果的に活用し、大手旅行会社とのタイアップによる北関東3県の観光キャンペーンや海外の旅行博等において広くPRし、帆引き船の魅力を積極的に国内外に発信してまいります。

次に、観光資源の磨き上げにつきましては、地元市町村とも連携しながら、帆引き船とパラセーリング、湖畔沿いでのバーベキューなどを組み合わせた魅力的な体験プログラムの提供を働きかけてまいります。

また、筑波山・霞ヶ浦地域は、果物狩りやサイクリングなどの体験型観光が充実していることに加え、ワカサギ、レンコン、ブルーベリーなどの食資源も豊富でありますことから、これらの素材と帆引き船を効果的に組み合わせた旅行商品の造成を旅行会社に働きかけるなど、戦略的に誘客を促進してまいりたいと考えております。

今後とも、地元市町村や関係団体、観光事業者などとの連携をより一層深めながら、情報発信に努め、観光誘客にしっかりと取り組んでまいります。

次に、儲かる農業に向けた取り組みについてでございます。

県では、4月から営業戦略部を新設し、職員みずからが新たな発想で、戦略的な情報発信や販路拡大等の取り組みについて、失敗を恐れずにスピード感を持って積極的に挑戦するとともに、誰もが営業マンとしてコスト意識を持ち、最大の効果を求めていくことを基本に、意識改革の徹底を図っているところであります。

まず、農産物のブランド力強化につきましては、トップブランドという高い山をつくり、そこから裾野を広げていくという考え方に切りかえていくことが重要と考えております。

例えば、メロンにつきましては、県オリジナル品種「イバラキング」を活用し、糖度などを厳選した差別化商品の生産を進めているところであり、先月24日には、三越銀座店において知事によるトップセールスを実施したところであります。

今後も、都内高級百貨店でのフェア開催等を通じて認知度向上に努めますとともに、都内高級レストランでの取り扱いを進め、高級品としてのイメージ定着を図ってまいります。

次に、商品開発につきましては、農業者の所得向上のほか、新たな需要の創出やイメージアップによるブランド力強化につなげるため、6次産業化等による加工品製造の取り組みを進めてまいります。

これを進めるに当たっては、県職員みずからが産地や食品企業を訪問し、両者の意向を確認しながらマッチングを行い、新たな商品づくりを促してまいります。

また、販路の拡大につきましては、新たな需要を開拓するため、積極的に百貨店等への営業活動を行いますとともに、営業活動で得られた消費者がどういったものを望んでいるかといった情報を、産地において今後の作付計画に反映できるように、生産現場へしっかりと伝えてまいります。

さらに、新たな取り組みといたしまして、大手食品宅配企業のオイシックスドット大地株式会社と連携協定を締結し、ウェブサイトを活用した新たなマーケットの創出を進めますとともに、東南アジアや北米に加え、それ以外の地域への輸出等の販路拡大にも挑戦してまいります。

県といたしましては、多様なニーズに応えた高度なものづくりなどの生産対策と新しい発想による販売対策を一体的に進めますとともに、関係機関や産地、民間企業等とも連携しながら、県産農林水産物のブランド力強化や商品開発、販路拡大を進め、儲かる農業に向けて全力で取り組んでまいります。

○関保健福祉部福祉担当部長 県南地域における重症心身障害児の入所施設についてお答えいたします。

議員御指摘のとおり、県内には、重症心身障害児の利用できる医療型短期入所は9カ所ございますが、県南地域にある3カ所は、いずれも介護老人保健施設が運営しているため、必ずしも障害児の受け入れが進んでいない状況でございます。

県では、これまで、医療型短期入所の開設や重症心身障害児の受け入れの促進を図るため、県内の医療機関等に対し、病院事務長会議や連絡会議を通じて、その必要性

について理解を求めてまいりました。

さらに、重症心身障害児者の支援を行ったことのない医療従事者や障害福祉サービス従事者などを対象に、支援技術に関する研修会を開催するほか、県立医療大学においても、看護師や理学療法士などを対象とする基礎知識を習得するための研修会を開催しているところでございます。

一方、昨年度、市町村を通じて、在宅の重症心身障害児の御家族に対し調査を実施したところ、近隣に医療型短期入所がなく利用できないという方や、今後利用したいという方がそれぞれ約4割を占めるという結果となりました。

このため、今年度から、医療型短期入所などの開設に必要な福祉医療機器の整備や施設改修などの準備経費を助成する事業を実施し、新規開設や定員増に努めております。

また、病院や介護老人保健施設に加え、平成30年度の報酬改定により、障害者入所施設などで実施する福祉型短期入所においても、常勤の看護職員を配置することにより、医療的ケアの必要な重症心身障害児などを受け入れられる新たな仕組みが導入されましたので、事業者説明会を開催するなどし、積極的に働きかけを行ってまいります。

さらに、今後、庁内の医療的ケア児に対する保健、医療、福祉などの支援方策などを協議する場に、医療機関や市町村なども加わっていただき、医療型短期入所の開設の支援策についても検討してまいります。

県といたしましては、これらの取り組みを通じて、重症心身障害児や御家族が地域で安心して暮らせるよう、短期入所ができる施設の拡充に努めてまいります。

次に、保育人材の確保に向けた県の役割についてでございます。

本県では、市町村ごとの幼児教育・保育の需要量の見込みとその確保方策を取りまとめた「茨城県子ども・子育て支援事業支援計画」を策定し、平成31年度までに待機児童を解消することを目標として、施策を推進しているところでございます。

具体的には、安心こども基金などを活用し、保育所などの整備を集中的に進め、保育の受け皿拡大を図っておりますが、一方で、施設整備等に伴い拡大いたしました定員枠を有効に機能させるために必要となる保育人材の確保については、年々、困難さを増している状況でございます。

このため、県では、これまで修学資金の貸し付け等による新規卒業生の県内施設への就業促進や保育士等の業務の負担軽減などを積極的に進めてまいりましたが、依然として保育士不足の解消には至っていない状況でございます。

このような中、昨年度本県で実施しました、保育士資格を所持しながら保育士として働いていない、いわゆる潜在保育士を対象とした実態調査では、勤務条件で優先するものとしたしまして、給与面のみならず、勤務時間や休暇の取りやすさといった就業環境に関するものが多く挙げられており、雇用のミスマッチも課題と考えられます。

これらの課題を踏まえ、県では、今年度から、人材派遣や有料職業紹介などに実績を有する民間事業者に委託し、そのノウハウを活用した「いばらき保育人材バンク」を新たに設置したところであり、潜在保育士に対するアプローチや、求人、求職双方

に対するきめ細かいマッチングのほか、復職に当たっての研修を行うなど、潜在保育士の再就職や就業継続の支援を強化してまいりたいと考えております。

また、議員から御指摘のありました保育士の処遇改善につきましては、国が統一して対応すべき課題であると認識しており、地域が独自に財政負担を行う必要のない給与水準となるよう、引き続き国に対し強く働きかけてまいります。

県といたしましては、いばらき保育人材バンクを中心とした保育人材の確保を積極的に進め、県全体において子育て環境が充実されるよう取り組んでまいります。

○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。

県管理の公用車につきましては、平成 29 年 3 月に公用車の管理及び運行に関する規程を定め、適正な管理及び運行に努めておりますが、その中で、各所属長はその管理する公用車を常に良好な状態で管理し、交通事故防止に努めなければならないとしております。

総務部所管の共用自動車におきましては、これまでは、公用車を安全・効率的に運転する際に利用頻度が高いと考えられるカーナビゲーションの設置を優先して進めており、現在までに全ての共用自動車に設置済みですが、議員御提案のドライブレコーダーにつきましては、いまだ設置には至っておりません。

他の都道府県における公用車へのドライブレコーダーの設置状況は、平成 28 年の時点において設置済みが 12 都府県でしたが、現在は 21 都府県において設置され、一部の県からは、事故発生時、相手方との交渉が難航した際の対応に有効であったとの話を伺っているところでございます。

しかしながら、職員の安全運転意識の向上などの設置効果につきましては、十分な検証までに至っていないという回答もいただいているところであります。

そこで、まず、試験的に総務部所管の共用自動車の一部へドライブレコーダーを設置し、録画された情報の適切な管理を行いながら、職員の交通安全意識の向上に向けた具体的な効果の有無について検証を進めるなどの取り組み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、抜本的な道路構造改良の必要性についてでございます。

県では、約 4,200 キロメートルの国道及び県道管理をしておりますが、近年は、大型車の交通量が増加傾向にあり、舗装の劣化が早まっている箇所がふえてきていることから、維持管理費の増加が懸念されているところでございます。

このため、県では、平成 28 年 3 月に「茨城県舗装維持修繕計画」を策定し、計画的に修繕を実施することとしております。

このような中、国道 354 号のうち、かすみがうら市内の区間につきましても、近年、大型車交通量が増加してきており、定期点検により、劣化や損傷がかなり進んでいる箇所があることが判明しております。

このため、詳細に現地を調査した結果に基づき、約 4 キロメートルについて、舗装だけではなく、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うこととして

おります。これまでに約 2.4 キロメートルの修繕を行ってきており、今年度以降も、順次同様の工事を実施することとしております。

また、工事完了後は、日常のパトロールや定期点検などによる経過観察を行い、次回の修繕に向けて検証を行うこととしております。

県といたしましては、引き続き舗装維持修繕計画に基づき点検や調査を行いながら、損傷の程度に応じた最適な工法による修繕を行うことにより、メンテナンスサイクルの構築を図りながら、効率的、効果的に維持管理を行い、道路の安全の確保や走行性の改善を図ってまいります。

次に、4車線化に向けた取り組み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。

このうち、かすみがうら市から土浦市までの区間につきましては、一昨年の土浦協同病院の土浦おおつの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、交通量が増加している傾向にございます。

特に、土浦市内におきましては慢性的な渋滞が発生しておりますことから、延長約 5.8 キロメートルの土浦バイパスの 4 車線化工事を優先的に進めております。

加えて、菅谷町の加茂入口交差点につきましても、右折車両の流れを改善するため、昨年度に交差点改良工事を実施したところであります。

また、かすみがうら市内につきましては、これまでに、延長約 2.7 キロメートルの深谷バイパスや、その東側から市の霞ヶ浦庁舎に至る約 3 キロメートルの大和田バイパスを 2 車線で整備してきたところであり、現在のところ、おおむね円滑な交通が確保されている状況と認識しております。

さらに、霞ヶ浦大橋につきましては、平成 26 年度に実施した定期点検におきまして、構造的には安全性が確保されていることを確認しておりますことから、引き続き適切な維持管理に努めてまいります。

一方、国道 354 号は、今後、東関東自動車道水戸線の全線開通や鹿島港の整備進展による貨物量の増加、さらには沿線地域の土地利用の動向などにより、交通状況が大きく変化することも想定されます。

このようなことから、県といたしましては、本路線が災害時における緊急輸送道路であることも念頭に置きつつ、今後の交通量の推移や、これを踏まえた将来の交通需要を的確に予測しながら、霞ヶ浦大橋や、かすみがうら市内における国道 354 号の 4 車線化の必要性も含めて、将来の広域的な道路ネットワークを検討してまいります。