

令和7年9月定例会 まちづくり・魅力向上対策特別委員会（付託）

令和7年9月30日（火）

〔委員会の概要〕

出席委員

委員長	岸本	淳志
副委員長	岡	佑樹
委員	原	徹臣
委員	大塚	明廣
委員	山西	国朗
委員	眞貝	浩司
委員	北島	一人
委員	東条	恭子
委員	竹内	義了
委員	扶川	敦

議会事務局

政策調査課長	戸川	拓司
政策調査課係長	吉田	寛子
政策調査課主任	山田有希子	

説明者職氏名

〔観光スポーツ文化部〕

部長	勝川	雅史
副部長	長谷川	尚洋
副部長	永戸	彰人
次長（連携担当）	喜羽	宏明
次長（文化振興課長事務取扱）	伊澤	弘雄
にぎわい政策課長	原田	敬弘
にぎわい政策課交流拠点室長	小溝	良子
観光企画課長	原	裕二
観光誘客課長	高木	真郷
万博推進課長	渡部	芳枝
スポーツ振興課長	久次米	和成
スポーツ振興課交流拡大室長	松本	美和
文化振興課文化創造室長	漆原	学
文化資源活用課長	溝杭	功祐
文化の森振興センター所長	藤井	博
文化の森振興センター副所長	石炉	久美子

〔知事戦略局〕

局長	吉岡 健次
プロジェクト統括監	木野内 敦
秘書室長	一ノ宮哲也
政策推進室長	高木 和久

〔生活環境部〕

交通・生活安全担当部長	佐藤美奈子
交通政策課長	橋本 貴弘

〔県土整備部〕

プロジェクト担当部長	神原 聡
副部長	以西 芳隆
県土整備政策課長	脇谷 浩一
都市計画課長	山下 賢志
都市計画課まちづくり室長	桂野 孝
営繕課プロジェクト室長	齋藤 実
港湾政策課長	村上 宗用

【報告事項】

- 新ホール整備に向けた事業者の再公募について（資料1）
 - 令和6年度観光振興施策の実施状況について（資料2-1、資料2-2）
 - 「徳島おどりフェスタ2025」について（資料3-1、資料3-2）
-

岸本淳志委員長

ただいまから、まちづくり・魅力向上対策特別委員会を開会いたします。（10時32分）
直ちに、議事に入ります。本日の議題は、お手元の議事次第のとおりであります。
まず、理事者において説明又は報告すべき事項があれば、これを受けたいと思います。

勝川観光スポーツ文化部長

それではこの際、3点御報告をさせていただきます。

資料1を御覧ください。はじめに、新ホール整備に向けた事業者の再公募についてでございます。

まず、1、事業方式については、PFI的手法により民間の知見を生かした提案を募集することとし、国が示す民間提案制度の一手法を活用し、事業者との対話によるスケジュール効率化と提案の質的向上を図り、施設整備後は、県に所有権を移転した上で、事業者が管理運営を行うといった方向で考えております。

2、主な業務内容は、設計、施工等業務と管理運営業務の2業務とし、3、事業期間のとおりに、設計、施工は、これまでの工期を維持することとし、管理運営は、中長期的な期間を想定しております。

また、4、事業費については、設計費、工事費、工事監理費等は維持し、管理運営費等は、トータルコストの低減につながる提案を求めてまいりたいと考えております。

5、参加資格要件としましては、設計、施工、工事監理事業者の実績要件の緩和や、関連事業者の参入も可能とし、管理運営を含むことから、中長期的な計画を踏まえ、確実な事業遂行が担保される体制を求めてまいりたいと考えております。

6、今後の主なスケジュールにつきましては、10月上旬に再公告を開始した後、12月上旬を参加表明の締切り、翌年3月上旬を技術提案書の締切りとして、3月中に第三者による審査会を経て、優先交渉権者を決定したいと考えております。

資料2-1を御覧ください。徳島県観光振興基本計画に係る令和6年度観光振興施策の実施状況について、もてなしの阿波とくしま観光基本条例に基づき、御報告をさせていただきます。

概要版として資料2-1、全体版として資料2-2をお配りしており、このうち資料2-1により、御説明をさせていただきます。

1、国内外との動線確保につきましては、香港・韓国との国際定期便を誘致するとともに、この効果を県内に波及させるため、旅行会社に対する商品造成支援や国際定期便利用者に対するパスポート取得支援などの利用促進事業を実施いたしました。

2、高付加価値なコンテンツの充実につきましては、歴史・文化や自然・釣りなど観光コンテンツの充実のほか、東京ディズニーリゾートスペシャルパレードの参加など、秋の阿波おどりをリニューアルして開催いたしました。

3、持続可能な観光地づくりにつきましては、宿泊施設のキャパシティ拡大や観光施設の改修に対する支援に加え、旅行者のストレスフリーな観光につなげるため、受入環境の満足度調査などを実施いたしました。

4、国内外への情報発信強化と本県の認知度向上につきましては、旅行会社向けとして、商談会の開催や、インバウンド誘客促進に向けた助成、ファムツアーを実施するほか、個人旅行者向けとして、旅行博への出展や観光大使の活用など、戦略的なプロモーションを実施いたしました。

その他、5、県産品の振興による魅力発信、6、大阪・関西万博を契機とする誘客促進として、資料に記載の取組を実施いたしました。

主な数値目標の達成状況につきましては、延べ宿泊者数が、令和10年の目標300万人泊に対し、253.8万人泊、延べ外国人宿泊者数が、目標18万人泊に対し、17.4万人泊となっております。

引き続き、関係団体と連携を図りながら、本県観光業の成長産業化に向けた取組を進めてまいります。なお、詳細につきましては、資料2-2の全体版を御参照ください。

次に、資料3-1を御覧ください。徳島おどりフェスタ2025についてでございます。

今年度は、11月1日、2日の2日間にわたって、JR徳島駅南側の新町橋通り周辺において開催することといたしました。

有名連や学生連、県外の連などによる流し踊りや舞台踊りといった阿波おどりのほか、ハローキティやポムポムプリンなど、人気キャラクターを擁する株式会社サンリオエンターテイメントや、社会現象にもなった人気アニメ、推しの子のキャラクターによるパレードやグリーティング、さらには、眉山上空におけるドローンショーなどを実施いた

します。

また、ふるさとカーニバル阿波の狸まつりをはじめとする周辺の様々なイベントと連携することで、更に魅力を高めてまいりたいと考えております。

なお、11月2日は、阿波おどりやパレードにより、元町交差点から新町橋二丁目交差点までの区間を交通規制をさせていただく予定としており、周辺住民の皆様には御不便をお掛けすることとなりますが、安全・安心なイベント運営に向けて、周知・広報に努めてまいります。

プログラム等詳細につきましては、現在、調整を行っており、決定次第、県のホームページやSNSを通じて、県民の皆様にお知らせをしてまいります。

報告事項は以上でございます。御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

岸本淳志委員長

以上で報告は終わりました。

これより質疑に入ります。それでは質疑をどうぞ。

大塚明廣委員

以前からも触れているのですが、ウォーカブルなまちづくりについてお伺いしたいと思っております。

実は私は9年間、県の医師会の副会長として中国、四国の県都に何度も訪れました。ほとんどの都市が、街中に結構人があふれているのです。多くの人が歩いています。

例えば、徳島もそうなのですが、バスの停留所がある所は人がたくさんおられまして、街の中心部とかそのあたりの店の多くが駐車場を持っていないのです。

私が行った所は、バスの運行が頻繁で、電車も走っているのですが、停留所で降りて歩くわけです。歩くから、そのあたりの駐車場を持たないお店にたくさんの方が入っている。お買物もするし、いろいろなものを食べたりするわけです。非常に歩いているのです。

ところが、振り返ってうちの県都を見た場合に、歩いている方が少ない。県都として見てもそうなのですが、徳島市に歩いている人があふれて、そして駐車場のない店にもたくさんの方が入っていて、にぎわいづくりをするというのが非常に大事なことだと思います。

私は医師で、歩くということを長いこと推奨していますけれども、もちろん健康上においても、歩くこと自体が健康増進にもつながりますし、脱炭素社会を目指すにしても、歩くことが非常に大事なのです。

これからの県都としましては、皆で歩いてもらわないといけない。だからそういう面で歩く都市づくりが非常に大事になってくると思うのです。

ウォーカブルなまちづくりについてお伺いしたいと思いますが、御所見をお話ししていただけたらと思います。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、大塚委員から、ウォーカブルなまちづくりの取組状況について御質問を頂いております。

県におきましては、徳島駅から眉山を結ぶ新町橋通り、水都徳島のシンボルであります新町川の水辺空間、水際の新たな街、万代中央ふ頭につきまして、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちづくりに取り組むこととしております。

去る8月5日には、道路、河川、港湾など各分野との連携を図るとともに、構想、整備イメージなど、ウォーカブルなまちづくりの方向性を示すため、徳島県と徳島市を事務局としまして、学識経験者や子育て、建築、観光、経済、商業などの各分野の団体に加え、新町川を守る会をはじめとします、まちづくり団体で組織する県都とくしまウォーカブル推進会議を設立し、議論を交わしたところでございます。

続きまして、8月28日には第1回新町橋通りにぎわいづくりワークショップを開催しまして、新町川を守る会のほか、東新町や西新町で活動される地元関係者の皆様、各団体や学生の皆様など約30名に御参加いただき、県から新町橋通りや新町川の取組について説明し、活発に議論していただいたところでございます。

また、新町橋通りにつきましては、新町橋から阿波おどり会館前の交差点までの区間におきまして、11月15日土曜日から30日日曜日までの16日間、車道の一部を規制しまして、歩道幅を一時的に拡幅する社会実験を予定しております。

現在、交通管理者及び道路管理者との協議と並行して、地元の皆様などに道路空間の活用について意見を伺っているところでございます。

大塚明廣委員

今、新町川というお話が出たのですけれども、徳島市は、街に川が縦横無尽に走っています。

こういう都市は意外とないのです。高松市は違うでしょう、松山市も違うでしょう。高知市は少し川もありますけれど、ほかの九州、中国地方にもそんなにはないです。川を利用することが非常に大事になってきます。

川というのは、人がウォーカブルに歩くことも言ったのですけれども、その川べりを夕方歩いて、歩いている時に、人々がいろんな店に入り、それから所々ではギターを弾いたり、ヴァイオリンを弾いたりとか音楽ができて、そういう魅力的なまちづくりには、川は非常にいいのです。

川を利用したそういう例が北海道にあるのです。小樽運河は御存じだと思いますけれども、実は私の親友に岳人の森を作った山田勲さんという方がおりまして、よく話をします。

その方は、岳人の森など何もない所に素晴らしい植物園とか、いろんな魅力ある場所を作って、たくさんの方がおいでしています。その山田さんもおっしゃるのですけれども、徳島市のまちづくりは絶対に川だと、川を上手に利用するべきだと。

私は行ってはいないけれど、山田さんは行かれていて、小樽運河の話もしてくれました。

小樽運河というのは、もともと輸送のために作った運河です。だから、運河の働きが薄れてきたときに、もう潰そうということになったのですけれども、市民の方々が反対して、残してもらったそうです。

その残してもらった小樽運河が、今、北海道だけではなく全国的に非常に魅力的な場所になっております。運河を船で回ったりとか、古い建物もあります。その魅力ある川、運河を利用して、本当に素晴らしい場所を作っています。

山田さんは、本当にアイデアがすごい方なのですから、徳島市もああいうふうにしたらとおっしゃってくれています。

新ホールなのですから、ちょうど川沿いにあります。私は、新ホールもそういったまちづくりの一環の大きな拠点となると思うのです。

そこで、特に音楽、いわゆる交響楽とか、それから歌舞伎とか、いろんな魅力ある公演をしたり、客席数でも、私の友達に有名な作曲家がいるんですけれども、大体じっくり聞く音楽というのは1,000席とか、1,200席が絶対だと言ってくれています。

音楽を楽しんだ後に出て、川沿いに街中を下って行くと。そういうイメージが湧いてくるわけです。私もそうなのですから、山田さんも、新ホールの位置について、良い位置に計画していると言われています。

そちらのほうで計画をいろいろされているわけですから、これからウォーカブルなまちづくりと川の活用をどのように考えられているかをお聞きしたいと思います。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、新町川を活用したウォーカブルなまちづくりを進めていくべきとの御質問を頂いております。

新町川におきましては、これまでひょうたん島を巡る周遊船の乗り場、親水公園、ボードウォークなど、多くの県民が集う憩いの場が整備されてきたところでございます。

また、NPO法人新町川を守る会では、日常の清掃やひょうたん島クルーズの運航に加え、花植えボランティアの実施など、活発に取り組まれているとともに、民間事業が中心となりまして、とくしまマルシェをはじめとします多様なイベントが開催されているところでございます。

この度、新町西地区の市街地再開発事業が進む中、新町橋に隣接して川の駅が整備される予定でございまして、新町川と新町橋を結ぶ新たな結節点が生まれることから、あらゆる人々が集い、にぎわいある水辺空間を創出するため、連携して取り組むこととしております。

今後とも徳島市と共に、多様な皆様との連携を図りながら、ウォーカブルなまちづくりの推進に取り組んでまいりたいと考えております。

大塚明廣委員

魅力のあるまちづくりというのが大事なのです。人は、基本はまず歩くことなのです。

それと景観です。もう一つは、どういうイベント、催し物が行われているか。歩いている所に、駐車場を持たないお店が、例えば、椅子とか机を前に置いて、食べ物とか、飲物を提供する。歩いている人といろいろ会話をする。そういうじっくりした雰囲気が非常に大事なのです。

川というのは、本当にそういうものを作り出せる、感じさせる、すばらしいものなのです。それを利用しない手はないです。そういう中で、新ホールの場所は非常に良い場所なのです。

だから、私は、そういうことを生かせるようなまちづくりというものを是非作る必要があると思うわけです。

とにかく、業者のこととかあると思うのですけれども、作る側の熱意を業者の方にも御説明したり、こういうことでほかの県に負けない県都にするという熱意を持ってしたら、事業を受けてくれる方が絶対出てくると思います。そういうことが非常に大事なことです。

だから、どうのこうの争うよりも、良いまちづくりをしよう、将来にわたって、徳島市は素晴らしい街だなと思えるものを、後の世代の人に残さないといけないと思います。

私はそういう考えですので、いろいろやっていっていただけたらと思います。

山西国朗委員

私からは、公共交通について一点だけお尋ねをしたいと思います。

先般、国土交通省が公共交通機関の空白地域を調査して、公表したところであります。

その中で、国は2027年度までに空白解消を目指すということですが、この調査の内容、あるいは県内の状況についてどのようになっているのか、御答弁をお願いいたします。

橋本交通政策課長

ただいま山西委員より、国において実施されました交通空白のリストアップ調査について御質問を頂いてございます。

公共交通は地域の移動手段、また県民の暮らし、産業を支える重要な社会インフラでございますが、コロナ禍以降のライフスタイルの変化でありましたり、利用者の減少、運転士不足等を背景に、バス路線の廃止、それからタクシー業者の廃業といったものが増加してございまして、公共交通を利用できない、いわゆる交通空白というのが全国的な社会問題となっております。

こうした状況を受けまして、国土交通省におきましては令和7年2月から3月に掛けまして、全国における交通空白の実態把握を目的に、全国の市町村を対象に交通空白のリストアップ調査を行ったところでございます。

この調査におきましては、各自治体で何らかの対応が必要と考える地区を交通空白地区と定義しておりまして、何をもって交通空白とするかというのは各自治体の判断に委ねられている調査となっております。

この調査の結果、全国では717自治体、2,057地区、本県におきましては5自治体、18地区におきまして、交通空白があるという取りまとめ結果となったものでございます。

国におきましては、令和7年から9年度までの3年間を集中対策期間と位置付けまして、この期間中に全ての交通空白地域におきまして、市町村においてライドシェア導入など、解消に向けた何らかの取組が実施、又は準備が行われている状態へと進めることを目標としている状況でございます。

山西国朗委員

県内でも5自治体18地区が今回の調査リストアップにおいて交通空白と発表されております。

もちろん実施主体というか、対応していくのは市町村になろうかと思いますけれども、

県としても、しっかりとバックアップをしていかなければならないと思いますが、県の立場として、交通空白の解消に向けてどのように取り組んでいくのか、お伺いいたします。

橋本交通政策課長

ただいま、交通空白の解消に向けてどのように取り組んでいくのかという御質問を頂いてございます。

国におきましては交通空白の解消に向けて、一般ドライバーを活用して交通サービスを提供するライドシェアを積極的に活用する方針を示してございまして、自治体などがライドシェアをはじめ様々な交通サービスを実施するための調査や、実証運行を支援する「交通空白」解消緊急対策事業などが創設されたところでございます。

県におきましては、令和5年度よりライドシェア導入などの国の動きを見据えまして、交通事業者、市町村を交えた勉強会を開催しており、国の制度改正、それから先進的な取組事例について意見交換を行い、そういった意見を踏まえまして、昨年度よりスタートしたバス、タクシー会社への就職説明会の開催や2種免許取得への支援などの運転手の確保・育成に向けた施策に加えまして、今年度は公共ライドシェアを導入する市町村に対しまして、車両購入や運行管理システムの導入など、初期投資に掛かる費用を支援する公共ライドシェア等導入推進事業を創設して、今、市町村に積極的に働き掛けを行っているところでございます。

こうした取組を通じまして今年度、阿南市岩脇地区の予約型乗合タクシーでありましたり、鳴門市瀬戸町島田地区のNPO法人による移動支援事業の本格運行など、市町村において新たな取組が始められているというような状況もございます。

今後とも、国、県、市町村、交通事業者と連携しまして、交通空白の解消に向けて、地域の実情に応じた移動手段の確保に取り組んでまいりたいと考えてございます。

山西国朗委員

様々な取組をしっかりと支援していただきたいとは思っておりますけれども、これだけの人口減少下ですので、交通空白の地域というのは、これからますます増えてくると思います。もちろん、いろんな対処をしていっても、当然ながら増えていくと思います。

先ほど橋本交通政策課長からも御答弁いただいたように、短期的にはライドシェアであつたりとか、そういうことはしっかりやっていくことが重要でありますけれども、長期的に見た時には、私は、もはや行政で解決できる状況ではなくなっているのだろうと思っています。

これまでは行政と交通事業者がいろいろやり繰りをしてやってきたけれど、恐らくそれは限界が来て、そこに民間の事業者にも加わっていただいて、むしろ民間の交通事業者というのではなくて、県内でも教習所の事例もありますけれど、そういった交通事業者以外の民間の事業者が主体になってやっていただくことに対して、行政がバックアップしていくという発想の転換というか、方向性を変えていくということも、これから重要になってくるかと思っています。

もちろん法律の制約だとか、そういった意味では規制緩和も含めて、いろいろとやっていかなければならないと思いますが、これも中長期的に見たときには、大きな方向性を、

ダイナミックに変えていくということを念頭に置きながら、担当課としては市町村あるいは国と連携を図っていただきたいということをお願いして、質問を終わります。

原徹臣委員

私からは観光関連で、阿波おどりの海外派遣についてお伺いしたいと思います。

本会議の代表質問で、我が会派の福山議員が阿波おどりの海外派遣の強化について質問をしました。

2026年6月にフランスのパリにおいて、公益財団法人日本相撲協会の設立100周年記念とする大相撲パリ公演をはじめ、日本の食や伝統文化を紹介するイベント、JAPAN VILLAGEが開催される予定で、主催者からはイベントの参加に加えて阿波おどりの派遣をしてほしいとの強い要請を頂いているとのことで、本会議では今回の要請を受入れ、ブース出展や阿波おどりの派遣を考えているとの御答弁でした。

現段階でどのように検討しているのか、お伺いいたします。

原観光企画課長

原委員から、JAPAN VILLAGEへの阿波おどりの海外派遣に関しまして御質問を頂きました。

原委員がお話しのJAPAN VILLAGEにつきましては、正式名称はJAPAN VILLAGE in 大相撲パリ公演2026となっているところでございます。

概要としましては、開催日は現地時間で来年、2026年6月11日木曜日から14日日曜日の4日間となっておりまして、開催場所はフランス、パリのベルシー公園内特設会場ほかとなっております。

主催者は公益財団法人国際親善協会、株式会社日本旅行、一般社団法人サトヤマカイギとなっておりまして、イベント内容としましては、能楽や全国のお祭り、地域の観光や食のPRなどが予定されているところでございます。

隣接のアコーアリーナで開催される大相撲パリ公演は、1995年以来31年ぶりのパリでの公演でありまして、国際的にも注目度が非常に高く、阿波おどりをはじめ徳島の文化や観光物産を世界に発信する絶好の機会だと考えているところでございます。

現在、ブース出展や阿波おどりの派遣につきまして、主催者をはじめ関係部局や阿波おどり団体などの関係者と協議を進めておりまして、検討を進めてまいりたいと考えているところです。

原徹臣委員

阿波おどりといえば、阿波徳島と世界中の人々に認知される絶好の機会であると思います。是非、阿波おどりを派遣していただき、本県へのインバウンド誘客につなげていただきたいと思います。

また、相撲といえばちゃんこ鍋です。味噌、塩、ワカメ、柑橘類など、ちゃんこ鍋つながりで、徳島県が誇る農林水産物や物産品をフランスでPRするのも面白いでしょうし、この機会を有効に活用していただいて、ヨーロッパでの農林水産物や物産品の販売拡大にもつなげていっていただきたいと思います。要望しておきます。しっかり頑張ってください。よ

ろしくお願いします。

東条恭子委員

今日、新ホールの整備に向けた再公募ということで資料が出されています。確認したいのですが、事業費は、工事費を含め、設計費も別に要すると思うのですが、トータルでそれぞれどのぐらいの金額かというのをもう一回確認をしたいので、お願いしたいと思います。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

ただいま、東条委員より、新ホール整備のコストに関して御質問を頂いております。

新ホール整備につきまして、これまでお示ししてきた工期、金額、仕様は変えない方針の下で、この度の再公募に掛かりたいと考えているところでございます。

コストにつきましては、設計や施工に係るものとして、地下関連の解体工事も含めて本体工事費162億円となっております。そのほか設計費が7億5,000万円という形でお示しております。

そのほか工事監理費ですとか、設計意図伝達費等を含めると、関連するコストとしては172億8,000万円になるかと思っております。

そのほかにも、今回の再公募に当たりましては、管理運営に係る提案も求めているという考えでおります。

この管理運営に掛かるコストにつきましては、事業者からの提案を受けまして、その後、県との対話、協議、交渉、優先交渉権者が決定した後も、詳細、具体的な話し合いを進めまして、議会にも詳細を報告、また必要であれば予算等もお諮りした上で、最終的な契約までいくものと考えております。

ですので、現時点において管理運営に掛かるコストの詳細というのは具体的にお示しすることはできませんが、今後、透明性を持って取り組んでまいりたいと考えております。

東条恭子委員

明日から10月ですが、10月1日から、物価がどんどん、いろんな意味で上がっていく、人件費も最低賃金が上がりますので、そういった意味でも大変かなと思うのです。

いいホールを建てていただきたいという思いがありますので、それは状況に合わせて、是非議会にも言っていただいて、連携をしながらやっていきたいと思っていますので、お願いしたい。

今回、主なスケジュールということで、予定を出していただいているのですが、3月中に審査会をして契約を結ぶという、このスケジュールでいけばこうですね。

最終的にこのぐらいにはできるというのが欲しいので、このスケジュールでいけたら、着工されて、スムーズにいったらどのぐらいでホールが完成する予定とされているか教えてください。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

東条委員より、新ホールのスケジュール感に関してお尋ねいただきました。

まず一つ目としまして、今日御報告させていただきましたスケジュールで、3月中に審査会を経て優先交渉権者の決定とお示しして、そのあとに契約という形で記載させていただいております。

この契約につきましては、今回の優先交渉権者と設計施工等につきましても契約に向けた詳細が詰まり次第、契約。また予算等が必要になりましたら議会にお諮りする、契約の規模に応じては契約の議案としてお諮りして、お認めいただく必要も出てまいります。

ですので、そのあたりを考えますと、3月中の優先交渉権者の決定に併せて、その月内の契約締結というのは難しいと考えるところでございます。

完成時期等のスケジュールにつきましては、最終的に事業者からの提案や全体の工事スケジュール等にもよりますが、今回の再公募に当たりましては、県として工期、金額、仕様は維持してスタートするということでございます。

その場合、令和12年2月の竣工というのが、前回の公募の際の竣工期限としてお示したタイミングになってまいります。ですので、次回、提案を求めるに当たりましても、まずは令和12年2月の竣工、更に早期整備の提案を求めていくという考えでおります。

東条恭子委員

以前のホールのままだったら、令和9年に完成をするということだったのですが、それから3年遅れるという状況です。これもスムーズにいったということですね。

ですから、設計の契約もきちんと結べてということも含めてなのですが、県民はいいものをできるだけ早く望んでいるという状況ですので、是非すばらしいホールを早めに建てていただきたい。それを一つの要望とさせていただきます。

あと新ホールの建設予定地が藍場浜に移りましたので、車両基地の移行というのは、現在どういう進捗状況なのかということも教えていただきたいのですけれども。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、東条委員から、鉄道高架事業の進捗状況について御質問を頂いております。

車両基地につきましては現在、徳島市とJR四国、徳島県と三者で協議をしております。車両基地の移設候補地をどこにすべきかということも含めて協議しているところでございます。

東条恭子委員

新ホールが藍場浜に移るということで、当初は埋蔵物があるということでございましたので、今は何も手を付けていないということです。せっかくなので埋蔵物の調査はできないのかということをお聞きしたら、車両基地とか、何か次の予定が立たないと、調べる予算が立てられないとおっしゃったのですけれども、まだ時間が大分ありますので、その間に県独自でも埋蔵物、文化財があるのであれば、それを調べることはできないのかを教えてくださいたいのですけれども。

溝杭文化資源活用課長

旧文化センター跡地の発掘調査について御質問を頂いております。

旧文化センター跡地につきましては、これまで新ホール整備に伴う発掘調査によりまして、徳島城に関連する遺構が発掘され、考古学価値が高い遺構が出土されております。

旧文化センター跡地におきましては、敷地を横断しますNTTケーブルであったり、下水道管のインフラ工事が実施されていたことから、一部未調査地が残っております。

開発事業によります発掘調査は、事業者からの依頼により実施するものでありまして、その経費につきましても事業者負担により実施をしております。

当該地につきましても、事業者からの依頼や経費負担により、これまで発掘調査をしてきたところでございます。

現在、当該地につきましては、新ホールは藍場浜となりまして、事業者がいない状態となっております。車両基地の候補地ではございますが、具体的な開発計画については、これからの状況となっているところでございます。

開発事業に伴う発掘調査につきましては、事業による掘削等で影響がある所、つまり遺構が破壊されるおそれがあると思われる所を実施するものでございます。

しかしながら、車両基地の具体化はこれからでございますので、旧文化センター跡地の新ホール事業における未調査地が、新たな事業であります車両基地事業においても影響がある場所かどうか、すなわち調査対象地になるかどうかは、現状では分からないところでございます。

このため、そういう状況が不明確な状態で発掘調査するということは適當ではないと考えているところでございます。

今後の発掘調査などの対応につきましては、開発事業の内容が具体化し、事業者から依頼があれば速やかに協議を行いまして、準備を進めて埋蔵文化財の適切な保護を図っていきたいと考えております。

東条恭子委員

何かを設置するような状況でないと、そこを調べられない。埋蔵物があつたとしても、そこに予算を掛けられないということなのですね。

せっかく埋蔵物、文化財があると分かっているのなら、徳島県としても観光源ともなる可能性がある埋蔵物であれば、独自ででも発掘をするということは、今の答弁では考えられないということなのではないでしょうか。

溝杭文化資源活用課長

独自でということにつきましては、通常は埋蔵文化財を史跡にする場合がありますとか、そういった遺跡整備のためにするという場合が一般的でございます。

今回の場合につきましては、どうなるか分かりませんが、記録保存という形で壊してしまうおそれもあるということでございます。

埋蔵文化財というのは、現地保存というのが基本的な考えでございますが、仮に状況が不明確なまま発掘調査をすれば、あとで開発計画が明らかになって、そこが掘削しなくてもいい所、また地下に影響を与えない場所だった場合に、本来は現地保存できたところができなくなってしまったというようなことも可能性として出てまいります。

こういうことは避けるべきと考えておりますので、現状では難しいと考えております。

東条恭子委員

分かりました。

でも、何かを建てるときに、またそこを調査しないといけないということであれば、その時間がすごくもったいないという思いがあったので、できるのであれば先に調べておいたら、次に何を建てるにしても、何をするにしても、そこを触らずに設置できるのかなとも考えたので質問させていただいたのです。

この前も通ったら、今は柵がずっと張ってあって、徳島市の一等地なのですけれども、あそこの空き地をずっとあのままにしておくのかなと思いました。

景観も余り良くないと思うのですが、あのままの状況にしておくのかどうか、教えていただきたいです。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

東条委員より、新ホールの前計画地であります旧文化センター跡地周辺の利用に関して御質問を頂いております。

新ホールの前計画におきましては、旧文化センターから旧中央署跡地までを一帯で利用する計画でございました。

今、お話もありましたが、中央公園の一番近いエリアについては一部、徳島市に返還した後、県と市が所有する形になっております。

さきの8月の徳島市の阿波おどりの期間中におきましても、市から申し出がございましたので、臨時的な観光バスの駐車場として活用いただいた経緯もございます。

また次の、2mほどの白いフェンスで周囲を囲った場所がございます。あそこは旧青少年センターですとか、徳島市の中央公民館の跡地になりまして、現在、従前施設の地下構造物が残っておりますので、安全管理上、我々でフェンスを設置して、定期的にフェンスの維持状態等も見回りをしております。

ですので、景観上、あれが好ましいかどうかという部分はあるのですが、やはり安全というのを優先しまして、フェンスを設置して維持しているという状況でございます。

またその次に、寺島公園でございまして、次には旧中央署跡地で、更地が残っております。その広い更地につきましても、例えば公共性の高い大型イベント、とくしまマラソンなどもそうなりますが、その際には主催者の準備用地としてお貸ししたり、公共性の高い目的によって一時的な利用のような形で今、短期的に使っていただいている状況でございます。

先ほど県土整備部からの話もありましたが、車両基地の検討ということがございますので、今後の土地の活用状況等も見据えながら、その間、適切な管理ということで、特に安全面を念頭に置いて維持していきたいと考えているところでございます。

東条恭子委員

御答弁いただいたように、阿波おどりのバスの駐車場にしたりとか、公共性が高いものということで、県庁も近いですし、徳島市役所も近いですので、県庁や徳島市役所を利用される方が利用できるということや、景観も含めて、一等地でございますので、そのま

まにしておくのはもったいないと思いますので、是非駐車場とか県民や市民が憩える公園にしておくとか、いろんな活用を是非していただくように御検討をお願いして終わります。

竹内義了委員

何点かお伺いする前に、ずっと違和感を覚えていたものですから、教えてほしいのですが、資料1に、鍵括弧付きでPFI的手法と。鍵括弧を付けるのは何か意図があるということなので、そのPFI的手法という、あまり聞き慣れない言葉の意図をお願いします。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

竹内委員より、PFI的手法という言葉の意味合いに関して御質問を頂いております。

今回の再公募に当たりましては、民間の知見を生かした提案を頂いて整備事業を進めていくという考えの下で、その手法を検討してまいりました。

その際、一般的にPFIと呼ばれる県内においても複数の実績のある整備手法がございます。一般的なPFIと申しますのは、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）に基づいて手続きを進めていながら施設を整備して管理運営まで行っていく。募集の際には、それらを一括して事業者を固めて、一体的な契約で進むというものでございます。

ただ、その反面、事前の可能性調査ですとか、あと、事前に仕様を全て固めてしまいますので、事業者が仕事を始めたら、発注者的には意見が申し上げにくいというような点、メリット、デメリットがある状況になります。

今回のPFI的手法という形につきましては、そのPFIの要素、施設整備と管理運営の提案をまとめて頂いて、事業者も固めてしまうという点は共通です。

ただ、そのスキームとしまして、通常1年から1年半ほど掛かる事前可能性調査等を行わず、これを応募期間中の事業者との対話、また優先交渉権者決定後の事業者との詳細協議等に代えて形を詰めていくという形を考えております。

そのあたりからしますと、完全なPFIではなく、分かりにくいですが、いわゆるDBOといわれる手法にも似たところがございます。

県の考え方としましては、様々なPPP/PFIの手法のいいところ取りをした上で、最も近い形と思われるPFI的な手法としたところでございます。

この点、非常に分かりにくい中身になっております。

我々が参考にしております内閣府のPPP事業の推進マニュアル等におきましても、実はがちっと固まった名称というのがございません。

文言の中にも様々なPPPの手法をアレンジして、発注者となる自治体が対象事業に適したものとしてくださいという言葉もございます。

ですので、我々としては、一番近い、イメージしやすい形としてPFI的手法というふうに、あえて鍵括弧で挟んで書かせていただいております。

竹内義了委員

当局側のロジックは何か理解できるようで、もう一つまだ理解ができないのですが、全国事例とか他の事例で、こういった手法があるのですか。端的にそれをお答えいた

できれば。

伊澤観光スポーツ文化部長（文化振興課長事務取扱）

竹内委員より、全国的な事例についてお尋ねいただいております。

先ほどの内閣府のマニュアルでも、発注者側でアレンジをということがございました。

ですので、全く同じスキームはなかなかございませんが、類似の事例としましては、全国的に見受けられるところです。京都府のアリーナの整備運営ですとか、大分市の複合文化交流施設の整備ですとか、PPPに基づく民間提案で整備を進めるという事例はございます。

我々もそのあたりの実績を踏まえて、本県のスキームを固めていった形でございます。

竹内義了委員

私も勉強不足ですので、今からいろいろ調べたり、調査をしたりしたいと思います。

もう一点ですけれども、アリーナのことにも係りますが、県の受け止めとして教えていただきたいのですが、いわゆる資材が高騰しているという、これは随分、この委員会の中でも経済委員会の中でも議論をされたと思いますが、資材の高騰がまだ上昇中なのか、高止まりをしているのか、下落傾向に入ったのか、それはどういう受け止めにされていきますか。

伊澤観光スポーツ文化部長（文化振興課長事務取扱）

竹内委員より、現在の建設資材の高騰に関する県の所見ということでお尋ねいただきました。

建設資材を含め、建設業界を取り巻く状況としましては、労務費等の上昇もあって非常に厳しい状況でございます。

お尋ねいただきました資材の高騰につきまして、例えば我々、建築指数の公表値等も参考にしているわけなのですが、基本的には長期間にわたって上昇傾向です。

これを月当たりで見ますと、その上昇率にはばらつきがございます。鉄はばらつきがありますが、コンクリートに関しては一定の上昇が続いている状況と我々は受け止めております。

また資材、簡単な材料ではございませんが、特に今般、問題になっておりますのが設備系の価格高騰と納入までの期間の長さというのがございます。これは、指数ですとか個別資材の状況ではなかなかつかみきれない部分もございます。

対策としては、早め早めに取り掛かって、事業者を決めて動くということしかございませんので、今回の再公募に当たっても、できるだけ早い公募開始、できるだけ早い事業者選定ということで対応してまいりたいと考えております。

竹内義了委員

上昇傾向にあるというところが、お互いの共通認識だと思います。

前回のこの委員会の中でも議論されましたけれども、いわゆる今、早め早めとおっしゃいましたが、早めに契約が行われて物価スライドにどう対応するのかというのも、業者に

負担を強いるわけですから、極端なことをいえば、高止まり、下落傾向、そこら辺まで見据えた対応に取り組むべきだろうと思います。

恐ろしくて、業者さんはなかなか乗り切れないのではないかなと思います。

それとアリーナですけれども、今相当、全国でアリーナラッシュになっていまして、どこも物価の高騰というのがバックボーンにあるわけですから、なかなか踏み切れていない自治体がたくさんあります。

せめて、高止まりが見えた、高止まりが落ち着いた、下落傾向にあるというところでない、なかなか前に行けないというのが、率直な声として、今出されています。

今、いろんな計画をされていると思いますが、早め早めではなくて、こういう本当に大変な時期ですし、最近では労務単価の話もございましたが、これから間違いなく人件費が上がっていきますので、そういった意味では、相当いろんなことを考えなければいけない時期だろうなと思います。

ホールのことについては、こちら側も何かいろいろ調べたいと思いますので、今言ったようなことを今後の検討課題にさせていただきたいと思います。

先ほど、山西委員から、公共交通の空白地域のお話がございます、私も公共交通の話をしますけれども、もちろん行政、民間、いろんな御努力を頂いて空白地域を埋めていく。そう言いながら、エリアとエリアを結んでいくのに、大事なのはＪＲ四国であったり、長距離を走るバスであったり、そういうものだろうと思っています。

ＪＲ四国のことなのですが、これまでも高架の話とか、いろんなことが議会の中で議論されておりますが、そもそもＪＲ四国の経営が非常に危ういという状況が一方ではあって、2017年8月に四国における鉄道ネットワークの在り方に関する懇談会Ⅱというのが執り行われまして、2018年9月に懇談会として中間取りまとめを行いました。

ちょうど私はその時に、市議会議員だったので、公共交通の話も含めてＪＲの厳しい状況、土讃線、徳島線が無くなるということに非常に危惧を持っていましたので、非常に敏感に話を聞いておりましたけれども、県別の中間取りまとめがあって、四国の知事会が今年の6月に、四国における鉄道ネットワークの維持活性化と四国の新幹線の早期実現に向けた緊急提言をしています。

新幹線を核として持続可能な鉄道ネットワークの構築の実現ということで提言をしているのですが、そもそも、四国における鉄道ネットワークの在り方に関する懇談会Ⅱの議論の中身としては、先ほども申し上げたとおりＪＲ四国の経営が非常に厳しいと。その厳しい中でＪＲ四国の自助努力だけで路線維持するのは難しいというのが前提だったと思っています。

その懇談会の中では、自治体へ支援をお願いするということも議論されていましたが、上下分離方式も議論の俎上に上がっていたと思っています。

御承知のとおり、ＪＲ四国はほぼ全線で赤字。唯一の黒字路線が瀬戸大橋線、岡山から児島、坂出、このルートだけが黒字で、あとは全部赤字です。

この間、新聞に少し黒字の状況が載っていましたが、それはホテル事業とか、不動産事業とか、本来ＪＲ四国が当たるべき事業以外で収益が出ていることが影響して黒字になっていますけれども、本当に路線の維持というのは、非常に今、難しい状況だろうと思っています。

徳島線を見ても、例えば駅舎は、ＪＲ四国では駅はほとんど建て直さないと。どうぞ近

隣の自治体で対応をお願いしますという状況です。

徳島線で見れば、ほとんどプレハブに近いバス停のような駅舎に変わっている。既に変った所はたくさんある。ＪＲでは駅舎もできないという、駅が要るから何とかこれをとという自治体があれば、引田だったかな、きれいな駅舎ができたり、例えば三好市でいったら、辻高校の横にある辻駅の駅舎を残してくれという地元の要望をどう三好市が受け止めるのかどうかということも含めて、今議論をしているところで、単純に言えば、ＪＲは、余計なことに首を突っ込めない状況です。

そこで、四国の知事会が提言をした、新幹線を骨格として、その将来像の中で、路線の維持をしていくというのは、全く現実的に思えないのです。

私は正直に言って、四国新幹線に現実味があるかといえば、個人的には全くないです。

例えば今、鉄入れができて、さあ掛かりましょうとなって、四国新幹線がいつできるのか。何十年先にできた時に、四国の路線が廃れていたら何の意味もないと思っています。

それで当時、議論をされていたＪＲの上下分離方式とか、自治体がどこまでＪＲ四国の経営の中にかみ込んでいけるのかとか、逆に徳島でいえば、高架事業を県が主導で議論しているわけですから、ある意味、上下分離方式以上のことが議論されつつあるわけです。

そのことでＪＲ四国は、これだけ国から補助金を得て、財源が入って、しかもホテル事業や不動産事業でしかもうけられない会社になって、それをどう残していくかというのは本当に大変な作業だと思うのです。

県としても、四国でそこをしっかりと、もう一度考え直さなければいけないと思っていますので、そういうことを含めてお考えを聞かせたいです。

そもそもこれまで、先ほど申し上げた懇談会がずっと開催をされて、結果として新幹線を骨格としてＪＲの鉄道ネットワークが実現をするという提言が出されていますが、その懇談会Ⅱの議論の主題というのは、これまで新幹線だったのかどうか、これをまずお伺いをしたいと思います。

橋本交通政策課長

ただいま竹内委員より、四国における鉄道ネットワークの在り方に関する懇談会Ⅱ、いわゆる懇談会Ⅱについての御質問を頂いてございます。

ＪＲ四国におきましては、昭和62年の国鉄分割民営化以降、人口減少による利用者の減少や、国鉄民営化の際に国が制度設計を行った経営安定基金の運用益が、低金利の長期化によりまして減少していることなど厳しい状況に置かれる中、路線維持に向けた議論を行う場として、平成29年に四国4県や学識経験者等で構成する懇談会Ⅱが設置されまして、約2年間にわたる議論の後、令和元年10月に、それまでの議論の取りまとめとして中間整理がまとめられたところでございます。

中間整理におきましては、四国の経済活性化のために広域的な交流拡大が必要であり、災害に強い鉄道づくりを進める面からも新幹線が必要であることから、四国の公共交通が目指す将来像としまして、新幹線を骨格として各交通機関がそれぞれの特性を発揮できる公共交通ネットワークの再構築を図るために新幹線を骨格とした持続可能な公共交通ネットワークの構築を掲げているものでございます。

その実現に向けましては四国の新幹線の早期実現を目指すことはもとよりでございます

けれども、中間整理の取りまとめ以降、ＪＲ四国においては更なる収支改善策に取り組んでいくこと、四国４県の各地域におきましては各地域の実情に応じた利便性向上や利用促進に取り組んでいくこととなっていることから、工夫を凝らした利用促進等に取り組んでいるという状況でございます。

竹内義了委員

利便性向上で新幹線へというのは、なかなかしっくりこないのです。

先ほども言いましたけれども、スムーズにいつて新幹線の経路が決まって、今線入れができて、それで何十年先に新幹線ができるというところが再構築の主題にされると、本当に現状としても、路線は減便をする、駅の状況も悪くなる、どんどん利用者も悪くなるというところが改善されるとは、とても思えないのです。

どう残していくかというより、地域の公共交通として今の路線を維持していくために、何が必要なのかというのを議論すべきだと。それで高架が必要なのだったら、高架のことをやるべきだし、お金をそこに掛けてＪＲ路線の維持ができるという判断になったら、僕は賛成をするべきだろうと思いますけれど、そうではないなという思いもありますので、しっかりと議論を構築してほしいと思います。

何度も言いますが、かなり踏み込んだ議論が必要だと思っています。私は、今となつては上下分離方式もやるべき課題の一つだろうと受け止めています。

懇談会Ⅱの中で、上下分離方式もというのを、ＪＲ四国側から提案まではいかないかな、そういう議論材料もありますねということを示されて、上下分離方式というのは、懇談会の中、あるいは４県の中で議論をされたのかどうか、また、今続いているのかどうか、そのことについてお示しをいただきたいと思います。

橋本交通政策課長

ただいま、竹内委員より、上下分離方式に関するどういった議論があったのかという御質問を頂いてございます。

懇談会Ⅱにおきましては、持続可能な四国の公共交通ネットワークの在り方やＪＲ四国の経営についての議論がなされまして、ＪＲ四国の経営面に関しましては、国鉄民営化の際に国が制度設計を行いました経営安定基金による財政支援スキームが今の低金利が長期化といった現状に沿っていないといえますか、路線維持に十分な支援でなくなっていることから、ここは国の責務として持続可能な制度構築に取り組むべきとして中間整理がまとめられたところでございます。

竹内委員がお話しの鉄道の上下分離方式につきましては、鉄道事業者の施設、車両の維持管理コストの負担は非常に大きいものがございます。その負担軽減の観点から、一般的には鉄道の上部であります列車そのものは鉄道事業者が運行管理しまして、下部となる線路、駅舎などの施設の保有、維持管理は自治体が担うということを想定したものでございます。導入した場合には、自治体の非常に大きな財政負担を伴うものでございまして、懇談会Ⅱにおきましては、ほかの地域の運営方式の一例として事例が紹介されたものでございます。

竹内義了委員

確かに財政負担が生じますから一概に、さあ上下分離方式をやろうということにはなかなかならないというのは承知をしています、それぞれの自治体、県に、J Rの路線が要るという判断があるのであれば、そこも然るべき対応をするべきだろうと思っています。

現実的には高速道路以外でJ Rが主要な交通機関ですから、それが無くなるということには、どうなるのだろうかという思いも非常にしています。

上下分離方式に対する県の見解も、今の財政的なところが要るということで承りますけれども、主要課題が、路線維持をしていくのに国の責務だろうというところが前提で、それは理屈として分かるのですけれども、これだけ先ほどもおっしゃられたように、多分、J R北海道を超えるお金が、国からJ R四国に流れていますから、これ以上の予算を確保するというのは、本当に難しいのではないかと逆に思っています。

四国新幹線を作りたいという部分もあるのかも分かりませんが、これは想像ですけど、国から言わせたら、これだけお金を入れているのに、今頃何を言っているのですかと、まだ新幹線と言っているのですかと。というところも、もしかしたらあるのではないかなという、勘繰りですけど、そういうことも思ったりするわけです。

個人的には、四国新幹線がそんなに地域の公共交通を活性化するとは、余り思えない。

今の路線の維持をすることにつながるということには、余り整合性を感じていないものですから、四国新幹線という先のことを見つめるより、今できる議論や、できる予算の手立てというのを考えてほしいと思います。

四国4県がそれぞれ、四国のネットワークの維持・活性化に向けて何ができるのか、取組事例などを見ますと、少々の利便性向上やいろんな取組が、各県それぞれで議論をされ、対応もされているようですけれども、抜本的な対策が必要なのではないかと思っています。

お金の話ばかりで恐縮ですけども、例えばアリーナの話がありますけれども、そこに何十億円、何百億円という予算を掛けるということになるのであれば、私は、例えばもっと駅近くに作るとか、逆に、中四国最大規模のアリーナが香川県にできた中で、そこと張り合って作るとかはやめていただきたいと思っている一人です。

四国でいうと愛媛県にもアリーナの話がある、高知県も高知市立アリーナの開設の話が出てきた。先ほども言いましたけれども、今も全国でアリーナの建設ラッシュというのが、国の施策もあるのでしょうけれども、各県がこぞってアリーナの建設に向かっている。

香川県の隣、J Rや車で1時間の距離の中で、あれだけの規模のアリーナができる。私はそこは任せてもいいと思っている一人で、どれだけ高松に向いての交通利便性を県民に担保していくか、確保していくかというのは選択肢の一つだろうと思っています。

もう一つは、そうはいっても、代表質問にもあったように、Bリーグのこととか、徳島市内の体育施設の老朽化の話とかがあって、アリーナをとということになるのであれば、最大限、収益性やコスト、いろんなことを鑑みて、これだったら納得できるという施設を作っていくべきだろうと思います。

公共施設はそんなに収益性が高いものではないという前提で言いますが、収益性でいうと、徳島のアリーナはBリーグが中心になってくるだろうと思います。例えば、5,000席で、VIP席を作って、そこでアリーナをとということになっても、それは県民相対として首を傾げる人も多くいるということもあります。

Bリーグの試合が、多分、年間20試合もないですよ。そこで収益性が確保できるのかどうかというところもあるだろうし。

せめて、もっと駅近くの、徳島駅の北側の開発や、県民、市民の利便性を向上するようないろんな取組と併せてやっていくべきだろうと思います。

藍場浜の話もございますし、先ほど大塚委員も言われたように、県都で駅を中心に、近いエリアの中で、いろんな施設があるというのが私はいいと思っていますので、今更、場所の云々ということにはならないのかも分かりませんが、そうしたことも議論いただきたいと思います。

通告していませんが、アリーナの話で、今言った収益性といいますか、どの程度を見込んでいらっしゃるのか、分かる資料がございましたら、お教えいただきたいと思います。

久次米スポーツ振興課長

ただいま、竹内委員より、アリーナの収益性について御質問を頂きました。

竹内委員がおっしゃるとおり、一部報道では、今、アリーナの建設が非常にたくさん各地で行われておりまして、今後の運営面においても厳しい状況も懸念されるという指摘もございます。

こうしたことから、今後、基本計画を策定する際には、今既にできている全国のアリーナの経営面の状況や、プロスポーツやコンサート、MICEなどのイベント場をしっかりと把握した上で検討していかないとはいえないと考えております。

現時点で、収益性についてはまだ検討できておりませんが、今後、徳島市から土地を使っていいという回答がございましたら、基本計画というものを作ってまいります。

その中で、音楽関係者であったり、MICEの関係者であったり、運営面に詳しい様々な方にも参加いただきまして、収益性についても検討した上で、実際の施設について考えていくという形になっております。

竹内義了委員

基本計画が今からという段階で、収益性とかお答えするのは難しいというのは理解しますが、大きな施設になればなるほど、普段使いが難しくなるという、相反性といいますか、使用が限られてくる。

いろんな音楽イベントやBリーグのこととかが中心になってくると思います。何度も言いますが、高松市にあれだけの規模のアリーナがある中で、県内にはアスティとくしまもあるわけですから、例えば、音楽イベントは、難しいのではないかなという思いはずっと持っていて、それは高松市に任せたらいいのではというところなんです。

全国にアリーナが乱立する、その中で音楽イベントやBリーグを中心としたスタジアム機能を発揮させる、相当難しいハードルを理事者側としては選んでいるわけですから、しっかりした計画を立てていただきたいと思います。いわゆる収支判断とか、その中で県としてどの程度のことを、それでもやるのだというのか、これだったら少し一歩下がろうみたいな判断も含めて、議論ができる材料となる基本計画の在り方を求めたいと思います。

元に戻りますけれど、これだけ建設価格が見通せない中で、今、改めて前に突き進んでいくよりは、ホールもアリーナも一歩、少し待って。物価が下がっていくのは、もしか

たら有り難いことかも知れませんが、恐らくそうはならないと思いますので、物価、人件費、いろんなことが判断できる、そういうことを見通せるような議論材料を、是非今後、提示を頂きたいと思います。何よりも主題でいうと徳島県の公共交通を、JR四国を、どう維持をしていくかという議論も併せてお願いをして終わります。

扶川敦委員

あとお昼まで少ししかないので、さわり程度のことだけやらせてもらいますが、まちづくりの委員会ですから、最初にお話だけさせていただいておきます。

にぎわいのあるまちづくりを議論する上で、それぞれの施設が個別的に見て、どれだけ費用対効果が見込めるか。今も話がありましたが、それも重要ですが、それらの投資が連携して影響し合うことによって街ににぎわいが生まれる。このにぎわいが生まれたら地域経済に与える効果が大きい。それを比較しなければいけない。

東京都や大阪府の大都市、東京に行くと、本当にとんでもないような投資がされています。それでも採算が合うのは、人が集まるからです。人が集まる仕組みをどう作るかというのが重要なのだと思います。

個々の施設だけ見ていたのでは、それはアリーナだって徳島には身の丈に合わないというのが最初から出てくるかも知れませんが、5,000人ぐらいの中途半端なものを作ったら競合してしまうから、本格的なコンサートみたいなものは呼べないという声もあるし、実際そうだと思います。そういう観点もしっかり考えていくべきだと思います。

先ほど、にぎわいをどうやって作るのかということで、大塚委員さんも先ほど議論されました。正に同じことだと思うのですが、AIに聞いてみました。

一つは、空間環境デザインの要素が必要である。例えば、広い所やオープンスペース、正にウォーカブルなまちづくりの事業でやっているようなものですね。

それから商業サービスの多様な商店、イベント、マルシェ、これもボードウォークでもやっています。もう一つは文化交流の要素、例えば文化施設やアート、歴史的建造物や景観、交流拠点としてのコミュニティスペース、多国籍、多世代の共存、それから4番目が人の動きや活動の良さということで、ここに交通アクセスとか駐車場ということが入ってきます。

こういうことが全て連携して、影響し合ってにぎわいのまちづくりというのが実現するものだと思いますが、そういう目で徳島駅の周辺を見ますと、駅北と南をつないで、更に新町橋から眉山へ、ここに徳島市の中心市街地の活性化の図がありますけれど、県都魅力度アップ推進ワーキンググループで出された物です。正に助任橋が抜けているのです。車両基地の移転ができれば、こういうことが可能になります。

徳島市の中心市街地の活性化、空間環境デザインの要素からいえば、鉄道高架事業やウォーカブルなまちづくり事業というのは必須だと思います。これをしっかりやらないようなしょぼい環境整備で、どのまちづくりができるというのか。それこそちっぽけなものしかできないと私は思っています。

また既にその周辺に連携して東新町、アミコのような商業施設がありますが、これの活性化にもいろいろ取り組もうとしていますよね。それから、県立の新ホールというのは正に文化施設ですよ。

既存のあわぎんホールとともに文化交流の流れを作って、駅北の歴史的な空間と接続して、にぎわいの要素の中心になって。絶対に文化センターは、城山から眉山の動線に近いほうがいいに決まっています。駅ビルやアミコビルには、図書館や青少年センターがあり、国際交流協会もあります。そして交通の面ではＪＲがあり、バス停があり、県立、市立、民間の駐車場が散在しております。正に、既にそれなりの要素が徳島駅前には一定あるわけです。

このおかげで一定の人が集まっているわけですが、それを更に磨き上げて魅力的な場所にするということが大事なのだと思うのです。

ですから、鉄道高架、ウォークアブルな街路整備、新町川の整備、その川辺に整備される県立の新ホール、どれも中心市街地活性化、地域の活性化につながるものですから。ばらばらに捉えて、あれが高い、これが安いみたいな議論は、私に言わせれば枝葉の問題。

トータルとして、どういう街をつくって、どれだけにぎわいをつくるかということで、知恵を絞らなければいけない。人を分散させてはにぎわいは生まれませんので、つなぎとめる、連携させる必要がある。そのために、アリーナの議論の時にシャトルバスのお話をしましたが、これはやるということで結構。

万代ふ頭エリアのにぎわいと新町橋通りをつなぐ船便もあっていいと思うのです。今度は西新町の北側へと、それでつないでいくわけです。

岡田議員さんは、アリーナを作ったらそこにもつなげれば、利用が増えるではないかという話をおっしゃっていましたが、正にそのとおりだと私は思います。

あるいは、藍場浜に文化センターを持っていくことの大きな意味の一つは、にぎわいの動線に近いということがありますが、それより何より、将来、仮にしろ、本格的にしろ、旧文化センター跡地を車両基地の移転先とすることで、鉄道高架事業が動き出す。そのことは実は、ＪＲの採算にも関係するのです。

先ほど議論がありましたけれど、潰れかけているような路線をいっぱい抱えているＪＲに、鉄道高架事業の大きな負担を負わせるのかという話ですが、元々10%です。90%は国と地方自治体が持つ、その90%の55%は国が持ってくれるのです。

残りの45%、今は1対1で県と市が持ちますが、県土整備委員会で申し上げましたが、これは、思い切って75対25ぐらいで県が持って、徳島市の負担を軽減してあげるべきだ。そうすることで徳島市も乗ってこられるようになるわけです。

そのためには、どうしても車両基地を旧文化センター跡に置かなくてはならないのだから、こういう県の全ての施策が全部連携しあって、県都のにぎわいづくりをするという非常にいいプランが今、作られようとしていると思う。県都魅力度アップ推進ワーキンググループで、実際、こういう図が資料として提示されていますけれども、正に、徳島市が進めたい都市計画に沿ったまちづくりの案を、県が助けて一緒にやろうと進めているということでしょう。

そういう認識で全部連携しているのだということについて、間違っているかどうか。間違っていると思いませんけれども、県の感想を一言だけ頂いて、もうお昼ですので、これぐらいにしたいと思います。

ただいま扶川委員から、徳島市におけるまちづくりと、徳島県が、一昨年度、提示いたしましたグランドデザインの関係性についての御質問かと思います。

県がお示しさせていただきましたグランドデザインにつきましては、扶川委員がおっしゃるとおり、徳島市のまちづくり計画とも整合性を取りながらやっていくものと認識しております。

岸本淳志委員長

午食のため、委員会を休憩いたします。（12時01分）

岸本淳志委員長

休憩前に引き続き委員会を再開いたします。（13時02分）

それでは質疑をどうぞ。

扶川敦委員

ここからは個々の施策について伺います。

まず、鉄道高架事業ですが、昨日の県土整備委員会でも議論しました。国土交通省に派遣いただいて、費用便益比（B/C）が1以上だというのは絶対条件ではなくて、まちづくりや防災上の意味も含めて総合的な判断をするものだという説明を頂きました。そうすると、現在の計画を縮小して建設費を縮減することが可能だということになります。

私も、850億円も掛かる事業というのは確かにリスクが大きいと思うので、是非見直すべきだと前から申し上げています。

それでもどうしてもクリアしない課題というのが踏切2か所の除却、これは出来島と花畑が除却できるからOK。

それから、幹線道路。市の都市計画道路とか県道、国道ですね。2か所で交差というのは花畑踏切の所とか、旧文化センター跡北側の国道とか、それから県庁南側の紺屋町に向かう県道とか、そういった所がありますので、これでここら辺まで入れたらクリアと。

こんな理解をしておりますが、それでよろしいですね。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員から、鉄道高架事業について御質問いただいております。

本事業につきましては、徳島駅西から文化の森駅付近までにつきまして、平成18年度の新規着工準備箇所国から補助採択され、これまで検討を進めてきたところでございます。

令和6年11月には、これまでの課題解消を図ることのできる旧文化センター跡地へ車両基地移設を含む新しい鉄道高架計画案をお示したところでございます。

現在、まちづくり事業の主体となる徳島市や、鉄道事業者でございますJR四国と車両基地の移設場所やまちづくりに加え、事業の進め方についても三者で協議を行っているところでございます。

扶川敦委員

これで2か所の踏切除却ができるだけではなくて、2か所のアンダーパスも解消できる。

これは防災上、非常に大きな意味があると思いますし、この際、縮小案と県と市の負担割合の変更についても、県市、それにJRを加えた三者協議の場にちゃんと載せていただきたい。

もう一度きちんと確認をしたいんですが。いかがですか。

今、申し上げた提案についてです。これまで議論してきたことではないですよ。今、申し上げた点について、議論の俎上に載せていただきたいということです。いかがですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員から、三者協議についての御質問を頂いております。

これまでも県議会で頂いております意見、御論議につきましては、協議の場で共有させていただいているところでございます。

本日の御論議につきましても、三者協議の場で共有させていただき、進めてまいりたいと考えております。

扶川敦委員

では、その時に、ある程度費用がどうなるかと、それぞれの負担の額であるとか、それから県や徳島市でいえば、起債の充当率とか交付税措置なんかも含めて、しっかり整理して行って、それもその都度、提案をしていただきたいのです。

単なる漠然としたイメージだけではなくて、実際に負担が大きく軽減されるということをイメージとして持って議論しないと、前に向いて行かない。それはお願いできますか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員より、鉄道高架事業の費用負担割合についての御質問を頂いているかと思えます。

費用負担割合につきましては、徳島市議会でも議論されているところでございまして、これまで徳島市からも相談もございます。

鉄道高架事業の費用負担割合なども、他県事例とかも整理しまして徳島市と共有しているところでございます。

今後とも徳島市と、そういったところで協議を積み重ねて議論してまいりたいと考えております。

扶川敦委員

この度、B/Cが1未満でも事業の見直しはできるということを確認してきたことは、私なりに大きな意味があると思って申し上げているんです。

これまでB/Cが1を超えるのはなかなか難しいだろうと思って、大して縮小できないのではないかというイメージを持っていましたけれど、そうではないようなので、どこまでだったら許せるという話ではないんです。

そのほかのまちづくりの効果、防災上の効果、そういったものをしっかり説明することで、事業として認めるということを国からおっしゃっていただいているわけです。そこを踏まえて本気で数値化をするとか、議論していただきたい。

連動している施策というのは、一つずつ潰していくよりも、同時並行で進めていくほうが効果の発現が早くなります。

先ほど、東条委員さんも意見をおっしゃっていましたが、旧文化センター跡も早く活用できるほうがいいに決まっていますよね。そういう意味でも鉄道高架事業の早期推進にうんと力を入れていただきたい。それがほかのまちづくり施策にも連動して効果を及ぼすものであるのは間違いないです。そういうことでお願いしたいと思います。

そういう考え方で、今まで以上に力を入れるんだというお気持ちがあるかどうか、お尋ねします。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員より、まちづくりには鉄道高架事業が不可欠との御質問を頂いております。

鉄道高架事業につきましては、ＪＲ高徳線徳島駅の西からＪＲ牟岐線文化の森駅付近に至る区間につきまして、花畑踏切をはじめ12か所の踏切除却、徳島駅をはじめ鉄道による地域分断を解消し、人が行き交う回遊性の向上など、都市交通の円滑化と県都のまちづくりに効果が期待できる事業と認識しております。

現在、まちづくり事業の主体となる徳島市やＪＲ四国と、先ほども申したとおり協議、議論を深めているところでございます。

今後は着実に事業化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

扶川敦委員

分かりました。

次に、新町橋通りのウォーカブルなまちづくりで、資料を見ますと、南のほうから西新町再開発事業が進んでいて、その街路を含む部分をフェーズ１として、向かいの東新町の側と北のほうの西側アミコビル前をフェーズ２とする。藍場浜公園の東側はフェーズ３としていますが、そういうふうに分けている理由はどうしてですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員より、ウォーカブルなまちづくりにおいて御質問を頂いております。

新町橋通りにつきましては、新町橋の南詰から阿波おどり会館前の交差点に向けて、今後ウォーカブルな人の歩きやすくなる、滞在できるような空間に、道路空間を再編したいと考えております。

その区間におきまして、現在、新町西再開発で、再開発事業が進んでございます。

まずはそこをフェーズ１としまして、新町西再開発の事業期間と連携して道路空間の再編に着手しまして、次は元町とか、東新町に展開していけるよう考えております。

扶川敦委員

後で文化交流のことと関係するので先に言っておきますけれど、商業施設との連携ということに関連しますけれど、アミコビルが今、経営が大変な状況で、あのいい場所にあるアミコビルが活性化していかないと、にぎわいづくりというのはうまくいかないと思いま

す。この点については、早くアミコビルの前辺りも取り組んでいただきたいと思います。

その辺に至っては今、南波さんですか、新しい経営者、リーダーが入っていますけれど、そういう人たちの意見をしっかり聞いて進めていただきたいと思います。要望しておきます。

ただ、最初に申し上げたように、文化施設についてですけれども、これも整備がにぎわいづくりに役立つという話を、午前中にしました。ホールの再公募の手法についても議論があったので繰り返しません。説明もありました。

私もPFIの一種であるBTO方式に近いPFI的手法だということは最初から考えておりました。それによって着工までの時間短縮をする。県民にも情報公開しながら進める。いいことだと思います。いずれにしても、これが成功したら、画期的な成果が生まれるという理解が進みました。

その鍵は、何といても、複数の業者としっかり対話をして、それで相手の要望がどこにあるか聞き取りをして、着地点を見つけていく努力だと思います。

そこが鍵だと思いますので、しっかりやっていただきたいと思います。その点は確認することもないと思いますが。念のためお聞きしておきます。

伊澤観光スポーツ文化部長（文化振興課長事務取扱）

扶川委員より、新ホール整備の再公募に関して御質問を頂いております。

今回、民間提案を募るPFI的手法ということで、再公募に掛かりたいと考えているところでございます。

扶川委員のお話にもありましたとおり、今回の公募プロセスの中で、事業者との対話というのが非常に重要な意味合いを持ってくることと認識しております。

この対話の中で、事業者と県側の認識のずれを小さくして、事業者にとってみれば提案提出までの効率化、また県にとってみたら提案の質向上が期待できるということで、まずはいい提案を頂いて、その後、その実現に向けて、また優先交渉権者と協議、交渉を重ねていくという、このあたりはしっかりと、いいホールができるように、その実現を目指して取り組んでまいりたいと考えております。

扶川敦委員

結構です。頑張ってください。

ただ、ここで最初に申し上げたように、駅周辺に文化交流の要素というのを配置する上では、ホールが全てではないのは言うまでもなくて、先ほどのアミコビルの一角に、私は映画資料館を提案しているんです。現状、どのような検討をいただいているか教えてください。

漆原文化振興課文化創造室長

ただいま、扶川委員より、映画資料館について御質問を頂きました。

文化庁などが2020年に調査いたしました全国映画資料館録によりますと、全国では60館余りの映画資料館がございまして、そこでは映画ポスター、パンフレット、雑誌、関連書籍など、映画に関する資料等が多く展示されております。

また、近県におきましても、神戸映画資料館ですとか京都文化博物館、また小豆島です

けれども二十四の瞳映画村など、多数の映画資料館が存在しております。

このように全国で60館余りの映画資料館があり、映画に関する資料も多数存在する中で、そういった他の映画資料館とどう差別化を図っていくか、どう徳島ならではの表現していくかなど、映画資料館を考える上におきましては様々な課題があると思っております。

まず全国の事例を収集するなど、映画資料をどのように活用していくか研究してまいりたいと考えております。

扶川敦委員

県都のにぎわいづくりの施策は全部連携しているもので、どれか一つだけとって成功させようと考えたら、人口が全体に減っていますから、無理はあるんです。にぎわいが先なのか、それともそういう施策の展開が先なのか、相互に影響すると思います。

逆にいうと、映画資料館も単体で人集めを考えるだけではなくて、全体の流れを作るための一つの魅力あるスポットとしたときに、初めて成果が上がってくる。

徳島県下には、徳島県を題材にした、県内のいろんなことを題材にした映画はたくさんあるし、そういうロケもやられております。阿波おどりなんかでも、今では見られないような古い阿波おどりの映像なんかも残っています。そうしたものを生かして徳島らしい映画資料館を作る。

その際に、どうしても費用の問題が出てくると思うんです。鳴門市に賀川豊彦記念館があります。この施設は指定管理者とNPO法人が連携して管理をしているんですが、非常に安く管理できていると聞きます。

映画資料館を作る運動に関わっている人の中には、御自身で私設の映画資料館を設置している方もいるし、御自身で自治会の人を集めてミニ映写会をやっている方もいる。

それから、映画に詳しい、本当に希少な国立の映画の博物館に寄付するような写真をお持ちの文化人もおいでになります。組合で熱心に映画上映運動をやってこられた方もおります。

そうした民間の方々の熱を生かして、話し合っただけでボランティアの皆さんと連携する取組をやっていただきたい。今後、そういうしっかりした連携をお願いしたいので、どうでしょうか。

漆原文化振興課文化創造室長

ただいま、扶川委員がおっしゃられましたとおり、個人で映画に関する資料を多く持っていていらっしゃる方もいると聞いておりますので、まずはこういった資料があるのか、そしてまたその資料がどのように活用できるかというのを、研究してまいりたいと考えております。

扶川敦委員

次に交通です。これにもにぎわいづくりの要素。

8月5日に開かれた第1回県都とくしまウォーカーブル推進会議の議事録を全部読ませていただきましたが、駐車場問題がかなり議論されております。それは当然だと思います。

JRにしても、バスにしても、徳島市外の人を使うには便数が少ない。それから、徳島

市内の人は、近い所なら自転車に来て、離れた所だと市バスが使えます。これもあるんですが、それでもやはり徳島では自家用車という人が多い。都会のように地下鉄が張り巡らされたり、路面電車が走っているようなところとは違います。

私は、新ホールで駐車場が減りますが、それよりも何よりも今後、県都の中心部のにぎわいづくりを進めるといふ大きな目的のためにも、中心市街地に歩いてアクセスできるぐらいの距離に一定の駐車場を確保して、郡部の大型店の無料駐車場プラス品揃えのセットに対抗するような、魅力のある中心部の安くて便利な駐車場というものが欲しいと思います。

県都とくしまウォーカブル推進会議でも、アミコの市立図書館に30分以上いたら1時間無料の駐車券をくれるので、アミコ内の施設に残りの30分滞在してくれるようになったという声もありました。民間でも一日停め放題の安い駐車場があちこちに増えています。

中心市街地活性化は、中心市街地界限で駐車場を経営する全ての関係者の利益になるわけですから、県市官民の垣根を越えて連携しながら駐車場問題を考える協議体があってもいいのではないかと思うぐらいです。

例えば県土整備委員会で、県営駐車場を経営する企業局に提案したことなんですが、藍場浜の駐車場が一杯だという情報が、その真ん前まで行かないと知ることができない。

携帯で検索したら、うちは一杯だけれども、近くのこの駐車場ならまだ空きがあるよというような連携のサービスがあれば非常に助かります。そこを予約していける仕組みがあれば、間違いなく停められる。

何も特別大きなイベントの時だけではなくて、駅周辺での日常的な買い物や文化イベントをするときのアクセスが非常に楽になります。

これを民間任せにしてばらばらにやっていたのでは、かえって私は整備が遅れてしまう可能性があると思うので、官民挙げて設計していくということも大事なのではないかと思いますが、いかがですか。

山下都市計画課長

ただいま、扶川委員より、駅周辺の駐車場の環境整備について御質問を頂きました。

徳島駅は県内外から鉄道、バスなど、様々な交通手段が接続し、本県最大の交通結節点となっており、多くの人が行き交う中、駅から眉山までの通りをにぎわい交流軸と位置付け、ウォーカブルなまちづくりを推進しているところであります。

また、ウォーカブルなまちづくりを進めている新町橋通り周辺、駅周辺の駐車場の状況としましては、市営では新町地下駐車場、徳島駅前西地下駐車場、また県営では藍場町地下駐車場が運営されており、そのほかにも民営では駅前の大規模な駐車場を含め、多数の駐車場が整備されている状況にあります。

このような中、扶川委員がお話しの満空情報の提供などの環境整備については今後、公共交通や周辺駐車場の在り方も含めて、まちづくりを進める議論の中で検討されていくものと考えています。

扶川敦委員

まだこれからだということですが、しっかり検討してください。

市内から来る人には駐輪場の整備も必要だと思いますし、市外から公共交通機関で来る人を増やすという取組にはパーク・アンド・ライドを増やしていくということも効果的だと思います。

私はよくJR板野駅から徳島駅まで来て、そこから秋田町ぐらいまで懇親会に出掛けたりしておりますが、さすがに歩いて回遊するというほどのパワーはないです。

徳島駅前地下駐車場でのレンタサイクル業者が1つありますが、ネットで検索しても、ほかにほとんどないようです。

速度を落としたら歩道でも使える電動キックボードなども含めて、安全に走ることができる動線を作って、そこに行った先で酒を飲んでしまったら乗り捨てできるようなネットワークというのがあったら、回遊しながら食を楽しみ、移動もスムーズにできるという、観光客には非常に便利だし、若い人も使いたいと思いますので、研究してほしいと思います。時間がないので、これは要望だけにしておきます。

最後にビジュアルです。ここに昔の徳島城の絵があります。徳島城は、小さな天守閣もどきみたいなのがありますが、天守閣はなかったのですね。

どこのエリアもそうですが、駅の北側の開発も駅南も、デザイン上の統一とか、街の雰囲気づくりというのは非常に大事です。こういうものを参考に、徳島城は、鷲の門だけではなくて、もっと魅力的な文化ゾーン、観光ゾーンにしていく取組をしていただきたいと思います。

そのためにも、ちょっとバックしますが、鉄道高架をやってほしいのです。

駅北に手をつけるのはまだまだ先のことになりそうですが、もし本当に貴重な物が使えるのであれば、古民家の取り壊しのタイミングで樹木や庭石を提供したいという人があるんです。私も実際にそういう話を聞きました。

そういうことも早くから整備に先立って公募して、情報発信しておいて、寄付していただければ、これは安上がりでできるのではないかと思います。

逆に駅の南側は、若い人も行ける現代的なスマートなデザインがいいかもしれないと思います。ゾーンごとに街路のデザインを統一して、適所にアートを展示する。これでSNS映えする街になる。SNSで映えるということは非常に今の時代、大事なことです。

どこが絵になるのか、このことについても十分研究を尽くすことが街の魅力につながると思いますので、既に1回、ワークショップをやりましたが、そういう観点でのワークショップの議論も1回やっていただきたいが、いかがですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員より、ウォーカブルなまちづくりに対する御質問を頂いております。

ウォーカブルなまちづくりにおけますゾーンとかデザインとかにつきましては、徳島市が作成しています徳島駅周辺まちづくり計画にも示されている方向性との整合を図る必要がございます。

今後、そういったワークショップを開催する際には、多様な皆様の意見を踏まえながら取り組んでまいりたいと考えております。

扶川敦委員

ちょっと時間を残して一旦終わりますけれど、とにかく、いろんな施策が全部連携して、相互に影響し合って相乗して、施策は成功するわけで、あれが駄目、これが駄目という議論は、私はしたくない。

費用の問題は厳しくチェックするけれども、全ての施策を前向きに取り組んでいただきたいと思います。一旦これでやめます。

北島一人委員

お昼からの質問は、私は初めてかなと思います。いつも午前中で、勢い余って手を挙げている状況です。

今日は、まちづくり・魅力向上対策特別委員会で委員の皆さん先輩方の話を聞いていると、まちづくりというのは様々な観点から語っていかねばならないなと改めて勉強させていただきました。

いわゆる魚の目、鳥の目、虫の目、様々な視点で見ながら作り上げていかねばいけないなと改めて思った次第でございます。

今、国で自民党総裁選をしておりますけれども、国政のメンバーで様々な議論がされている一つは税金の問題かと思います。

これはすぐに、県の問題ではないんですけれども、県民の皆様、国民の皆様に納めていただき、それを預かっている行政として、こういったお金の使い方については、きっちりと透明性を確保していくべきだろうと思っております。

これは、今から質問しますホールだけではなくて、様々な事業についても同じであります。

公共工事につきましては入札制度がきちんとある。そこで透明性が図られている。適正な税金というか、業務が執行されているというのが分かる。そういう制度がある中でやられている。

ですから、今回のホールに関しても、そういった透明性を確保すべきだろうということで、この前の経済委員会でも議論させていただきました。

まず、改めて金額を確認させていただくと、先ほど東条委員の御質問の中で答弁がありました費用につきましては、172億8,000万円が上限です。

あと、すみません、もう一度、私も勉強不足で申し訳ないですが、ステージにある照明の機材であるとか、そういった費用はこの中に入っているのか入っていないのか、まず教えてください。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

北島委員より、新ホール整備のコストに関して御質問を頂きました。

午前中に御説明しました約173億円に対する機材等の考え方ということでございます。

ホール施設ということで、一般的な庁舎等の公共施設に比べましたら、中には様々な機材が大小、入っております。備え付けの舞台機構等もあれば、後から入れて設置するというものもございます。この172億8,000万円の中には一般的な舞台機構等は含まれております。

早期整備プランの中にも考え方としてお示ししておるんですが、これら一般的な機材の

ほかに、例えば椅子であるとか、一般的な備品類もございます。この備品類というのは、この173億円の外にあります。

この備品類といいますのは、通常ホール施設の場合、全体整備費の5%程度が大体の目安と過去の事例等では考えられております。我々としても、中の機材等を含めた設計が具体化した段階で、備品としてどの程度の物が要るのか、最低限必要なのかというところは事業者と、このあたり、備品の計画も立てまして、余分なコストが掛からない形で中身を御説明したいと考えています。

これに関しては、前回の公募や旧文化センター跡地でのプロポーザル、施設整備においても同様の考えでございます。

備品と機材の棲み分けというのは難しいですが、冗談のような聞こえ方もありますが、施設をひっくり返して落ちてくる物は備品ではないかとか、そんなふうにも言われます。備品においても過剰な物がないよう、これも今回、管理運営を含める提案ということで考えておりますので、早期にそういう視点を入れることで、余分な物がないような形状にしていきたいと考えているところです。

北島一人委員

ということは、172億8,000万円の中には入っていないのですね。この5%というような形で余分にこれから要するということですね。

今回の説明のあった、経済委員会でも言いましたけれども、要は、SPCを作っていたいて応募してと。対応しながら、いいですねということで設計施工については先に契約をする。あとの管理運営費につきましては、対話なり協議を継続しながら、後から契約していくということで。経済委員会で私が申し上げたのは、設計施工が決まってしまったら、後ろの部分の管理運営についての競争性が担保できるのかという話をさせていただきました。

決まってしまったら、あとは言い値ではないかと。その中にお金を忍び込ませても分からないではないかとか、そういう言い方もしましたけれども、そういう、透明性を図れない部分があるという話をさせていただきました。

よくよく考えてみますと、先ほど冒頭で申し上げましたが、ずっと虫の目でこういうふうに見てしまっているなと気付いたのが、藍場浜西の新ホールにつきましては、隣のあわぎんホールを小ホールとして一体的に考えていくというのが大前提でしたよね。

あわぎんホールは今、指定管理を募集しているところです。まず今、募集しているあわぎんホールの今の段階での指定管理の金額というのは、幾らに設定されていますか。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

北島委員より、郷土文化会館あわぎんホールの指定管理に関して御質問を頂いております。

あわぎんホールにつきましては、近年ベースで申し上げましたら、年間の事業費が約3億円で、ここに対して貸館の収入ですとか事業収入、また補助金の獲得等によって約半分、収入を充てることができておりますので、指定管理料約1億5,000万円という状況が続いております。

今現在、正に指定管理の更新に当たりまして作業を進めているところではありますが、今回の指定管理料についてもおおむね同様の額というところでございます。

今回の指定管理は、通常と違う部分もございまして、新ホール整備ですとか、新ホールの将来的な開館を見据えて、通常5年で更新するところ、今回の更新期間については、令和8年4月1日からの2年間という形にしております。

新ホール整備の状況に応じては、1年程度延長する可能性というのも募集の中で示した上で進めておりますので、単純に2年間で、先ほどの5年間で1億5,000万円というわけにはいきませんが、考え方としては以上のとおりとなります。

北島一人委員

という段階で今、藍場浜西に新たなホールを作る、その再公募をしている、その中に管理運営費も提案してもらおうとなれば、実際、あわぎんホールというのは耐用年数もぎりぎりですよね。あと何年、10年あるかないかぐらい、11、12年ですよね。

では今度、あわぎんホールの建て替えであるとか、また更なる長寿命化、できるかどうか分かりませんが、そういった議論も出てくるし、そこで当然、お金も掛かってきます。

今回、提案いただく管理運営費の中に、将来的なあわぎんホールの取り扱いをどういうふうに考えていくのか、そういったところまでの提案をいただくのかどうか、教えてください。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

北島委員より、新ホール整備の公募に当たっての、あわぎんホールに関する考え方に関してお尋ねいただきました。

今回、新ホール整備の再公募においては、管理運営を含む提案を求めるということで考えております。

この中であわぎんホールについてですが、従来から県としては隣接する藍場浜公園西エリアで新ホールを整備するに当たって、隣接するあわぎんホールを一体活用することによって、より良い文化芸術の拠点になるという考えをお伝えしてまいりました。

これは今後も変わらず、藍場浜公園西エリアに新ホールを整備する以上、一つの大きなメリットでございますので、考えとしては続いています。

今回の再公募におきましては、北島委員のお話にありましたとおり、あわぎんホールの長寿命化の部分と、管理運営に関しては中長期的な提案を求める、これが例えば15年となったとしても、あわぎんホールの長寿命化計画に照らした場合に、年数としては合致しない部分が出てまいります。

これを含めた提案全てを事業者に求めていくということは、コストの見通しですとか、将来的な維持管理の増額の点においても、事業者にとって、大変大きなリスクになると考えております。

ですので、今回の再公募においては、新ホールを軸とした管理運営の提案を頂くんですが、県が示しておりますあわぎんホールとの一体的活用に関する事業者としての考え、提案も頂く、二本柱ではないですが、そういうことを考えております。

あと、再公募によって選定されました優先交渉権者が、例えば県の考えに基づいて、自動的にあわぎんホールを含めた管理運営者になってしまうのかどうかという部分も、実は我々は、内部で議論しております。

これにつきましては、県立施設で既設のものになりますと、それぞれ施設管理条例が決まっておりますが、現在、郷土文化会館あわぎんホールの条例の中においては公募において指定管理者を決めるとなっておりますので、今回のプロポーザルで自動的に事業者が全て決まってしまうということは、流れとして不可能ではないかと認識しているところです。

ですので、再公募においても、まずは新ホール部分を軸にして考える、併せてあわぎんホールと一体化した場合、連携する面に関しても考えをしっかりと示していただく、その上で事業者からの提案、また優先交渉権者との最終的な協議交渉で、最後に県が持っています最終的な文化芸術拠点としての一体的な管理運営、この実現に向けて取り組んでいくものだと考えています。

北島一人委員

非常に難しい提案の条件になるのかなと思います。

先ほども伊澤観光スポーツ文化部次長がおっしゃったように、一体化する機能を持って徳島県の文化芸術というお話もありましたけれど、本来、あわぎんホールの取扱いというか、今後どうしていくかという、県としての主体的な方針とか方向性は、きちんと示しておくべきではないかと。

県の所有物です。しかもあれだけの大きな建物ですので、今後の取扱いについて、どんなアイデアが出てくるかも分かりませんが、言い方は悪いですけど、民間に丸投げするような提案を頂くという。言葉はいいですけど、それだけではなくて、県の方針は先に決めておくべきではないのかなと。

それによって進み方も全然スピードが違うと思いますし、無条件で何でも言ってくださいというのは、なかなか難しい。ある程度は県の中で、工期、金額、仕様の条件は決まっていますが、そのほかは何もないのですね。

ですので、そこのあたりはきちんと決めないと、再公募への事業者の意欲というか、技術提案を書くのも大分手間が掛かる、労力が要ると、前の公募の時におっしゃいましたが、更に掛かるような気がします。

ですので、スピードも大事ですけど、これまでこのホール問題に関して言っていたのは、コスト、スピード、機能と言っていましたよね。今、機能がすごくあやふやです。

小ホールについて、あわぎんホールを一体としてみなすというところが非常に不明確、不明瞭になっていきますので、ここは何かどうしろとは、私もどうしていいか分からない。自分自身分かりませんが、冒頭に言いましたが透明性を確保するには、そういった話を明確にしておくべきだと思います。

もう再公募が始まるということです。今から遅いかも分かりませんが、その中でも県の方向性というのを定めていく必要があると思いますので、要望しておきます。

そして透明性、また税金、お金の話の流れで、これも前の経済委員会で出ました香港便の、今回9月から運休になった部分で、これまで香港から徳島に来ていただいた方の数、徳島から香港へ行った人の数というのを、搭乗率という形で、率では公表されていますけ

れども、人数が実際どうだったかという議論があります。

そこで、これは先方の民間企業との契約の中で守秘義務が発生しているので、それは答えられませんという話でした。

さらに、いわゆる秘密会を開催しても、それは公表できないという答弁がありました。

守秘義務とは、一体この契約の中身は誰まで知っているのですか。課長までなのか、部長も知っているのか、知っている方、誰々が知っているのかその範囲を教えてくださいませんか。

高木観光誘客課長

ただいま、北島委員より、航空会社との契約に関する御質問でございます。

航空会社との契約につきましては、契約自体につきましては存在いたしますが、契約の内容につきましては、相手方との守秘義務により公表できないという形になってございます。

北島一人委員

どれだけの費用を掛けて、どれだけの経済効果なのか。先般、韓国、香港便で10億円という報告があったと思いますけれど、では実際はどうかというところを議会としてチェックできないというのが、非常に問題ではないかなと思います。

来年度につきましては、この問題については監査の対象になりますよね。監査の場合は、この契約の内容というのはどういう取扱いになるのでしょうか。

高木観光誘客課長

監査の場合の対応についての御質問でございますが、その監査の状況によりまして、適切に対応してまいりたいと考えております。

北島一人委員

ということは、当然、監査なので監査委員の方も守秘義務が発生してきます。それから、漏らしては駄目というのがあります。だけれども、適切にということは、見ることもできるし、見えないかも分らないという今の状況なのかなと思います。

9月から運休になりました。この契約書の契約の期間、この契約自体は生きているのでしょうか。

高木観光誘客課長

契約書の有効期限の御質問かと思えます。

繰り返しの答弁で恐縮でございますが、契約内容につきましては航空会社との守秘義務がございまして、お示しすることが難しい状況でございますので、御理解賜ればと考えております。

北島一人委員

先ほど、冒頭の搭乗者数なんですけれど、具体的にこの便で何人というのは出ていませ

んけれど、これは、いわゆる入管、出入国在留管理庁がネットで統計としてデータを出しております。

タベ急きょ作ったので正確かどうか、あれなんですけれど、大体のところで、要は、徳島空港に来られた方、これは国籍です。国籍別なので、例えば韓国の方が香港便に乗って来たとしても、韓国籍としてカウントされるようなものなんですけれど、単純に言いますと、中国・香港という項目があります。ここで、11月から7月まではトータルしますと、香港籍というかな、香港の地域から来た人は6,700人というデータがあります。なかなか、はっきり言えないと思いますけれど、大体これぐらいになるのでしょうか。

高木観光誘客課長

ただいま、北島委員より、出入国在留管理庁の統計データに基づく御質問でございます。

こちらの公表資料につきましては、出入国在留管理庁におきまして港別の出国、入国の外国人の国籍や地域の情報を公開しているものと認識しております。

こちらの公表資料につきまして、私どもで、それについてどうこうという話ではございませんが、繰り返しになりますが、外国人と日本人の路線ごとの情報につきましては、航空会社が公表しておりませんので、航空会社との守秘義務があるため、お示しすることができない状況でございます。

北島一人委員

これは担当課というか、委員会で言うべきことではないのかと思いますが、私の感想です。

守秘義務の巻かれた契約書を、全く議会で審議ができないという契約の巻き方、行政としてこれはいいのかどうかというのを、これから議論していかないといけないのかなと思います。

議会では、政策条例の議決条例がありますよね。そういった契約を巻くときに、たとえ守秘義務があっても、秘密会というような体を成した所で、ちゃんと契約書が県民にとって、徳島県にとって不利なものではないというのを確認できるような、そういった議会の制度というか、仕組みも要るのかなと思います。

そこで、どうなのでしょう、聞いても分りますかね。こういった守秘義務がある、県と民間企業との契約というのは、今回のインバウンドに関する契約書以外に何かありますか。答えられるところがあれば答えていただいて、なければなしで構いません。

ないですか。分かりました。

また、この委員会ではあれなので、今後そういった考えの下で取り組んでいきたいと思っております。

ホールとこの契約書、香港便の航空会社との契約書について質問させていただきましたけれど、透明性というのが非常にぼやけているというか、確保できていない事案が、ここになってどんどん出てきているように私は感じているところです。

冒頭、申し上げましたとおり、県民の皆様から預かった大切なお金を使うということで、使うからには、こういったことに使って、こういった効果が出ました、こういった効果を期待していますというような、ちゃんとした説明はしないといけないし、我々議

会もそれが本当に問題ないとチェックするのが我々の責任でありますので、ここ、私は説明責任を果たせないんですよ。チェックができないから。そういった事業が、契約が存在していていいのかと非常に疑問に思います。

今後、またこれについて、どこが関係部署か分りませんが、きちんと勉強させていただいて、県民の皆様にちゃんと説明できる、そういった行政の流れを作っていきたいと思います。

今日はいろいろ確認させていただいて、今後、また議論をしたいなということで質問させていただきました。

岡佑樹副委員長

何点かお聞きをさせていただきたいと思います。

まずは鉄道高架が朝、議論になりましたのでお聞きしたいんですけれども、扶川委員さんから、鉄道高架事業自体を縮小すべきでないかという質問がありましたよね。

今の計画も車両基地の位置を移したことで距離が少し短くなっています。私の認識では、恐らく車両基地が南になるので、そこまでの線も高架下に持ってくる。その基地をこっちの旧文化センター跡に持ってくるので、その分を短くしてこっちに持ってくるという変更だと思っているんですけれども、座ったままでいいので、その認識でよろしいですか。違うのですか。教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、岡副委員長より、鉄道高架計画について御質問を頂いております。

延長が短くなりましたのは、車両基地の移設により、前計画で設けていた文化の森駅付近の行き違い線が不要となったためです。

岡佑樹副委員長

私の認識でいいんですね。

桂野都市計画課まちづくり室長

そうです。

岡佑樹副委員長

分かりました。

それだったら、まだ分かるんです。車両基地を別の所にしたいので、行き違い線の分の500mぐらいを削る。それは計画変更でも話は分かる気がするんですけれども、先ほどおっしゃっていたような、何橋というんですが、あそこは。勝浦川橋というんですか。鉄道高架の区間をその所まで短くしろということでしょう。

（「新町川付近まで」と言う者あり）

新町川付近までね。そうしたら大幅な計画変更になるわけです。今までの、前に言った4.2kmにしますというのと、全然話が変わってくるんです。

そうしたら、恐らくですけれども、これを計画変更みたいな形で前のように持っていけ

ないと思うんです。となると、もう一回、B/Cなり、何なり、いろんな理由を付けて、新しい計画を出し直して、着工準備採択は今もらっている、それも平成18年ですけども、その時点より大分戻った状態で、また一から、この鉄道高架が必要なので着工準備採択までいかせてくださいというような手続きを踏まなければならないと思うんですけども、その辺の御見解はどうですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

本件につきましては、今、県案としまして4.2kmの鉄道高架計画で、去年B/Cのほうも算出させていただいて、事業の実現可能性があることを確認し、説明提案しております。

岡副委員長の御指摘のとおり、事業計画を変更する際には、そういった事業の実現可能性を計測する必要があるがございます。

岡佑樹副委員長

だから、今だったら着工準備採択までいっている状態で、計画変更できたでしょう。できていますよね。できていないと言うんだったら、鉄道高架の計画が今、言っている着工準備採択のところまで行っていないということになるんですよ。一から計画したことになる、そうではないですよ。

それを大幅に短くするとなったら、全部やり直しではないですか、そういう可能性はないですかと聞いています。

4.2kmで計画しているのは分かっています。その辺に関する御見解をお伺いします。

桂野都市計画課まちづくり室長

鉄道高架事業につきましては、国の補助事業採択、先ほども着工準備採択を受けているというところがございます。

国に事業計画を説明して事業採択、またそういった協議を進めていく必要があると考えております。

岡佑樹副委員長

だから、最初からやり直しか、これの継続でいけるのか、どっちなのかと分かりやすく聞いているでしょう。あなたの御見解を教えてくださいと言っているんです。教えてください。簡単でしょう。

岸本淳志委員長

小休します。（13時59分）

岸本淳志委員長

再開します。（14時00分）

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、岡副委員長から御指摘がありました件につきましては、現在、そういった内

容で検討しておりませんので、今後、国の協議とかが必要になってくると考えております。どういった協議が必要になるのかを確認する必要があるかと思います。

岡佑樹副委員長

前から多分出ていた意見ですけれども、現時点ではまだ検討もされていないということですね。将来的にはどうなるか分からないけれど、恐らく全部やり直しでしょうね。全然、計画が違いますから、一から出し直しになると思います。

確かにこの辺は渋滞を言われますけれど、私は沿線で住んでいるんです。ものすごい渋滞は多いです。近年も何回か事故も起こっていますし。

そういう所を放ったらかしにして鉄道高架事業というのをやるというのは、余り意味がないと思いますし、当初の計画で、今で短くしてB/Cが1.2、それも1.3の時にはなかったようなものを詰め込んで言っているんですよ。それだけが理由ではないとは言っていましたけれども。

では、どういう理屈を付けていくかというのは非常に難航するでしょうし。今は別にそれを考えていないと、相談もしていないということでもよろしいですね。

はい、分かりました。

そうしたら、先ほど車両基地の移転場所を、J R 四国と徳島市と県とで協議をしていますとおっしゃっていました。具体的にどういう話が出ているのか教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、岡副委員長より、車両基地の検討状況について御質問を頂いております。

車両基地につきましては、これまでの技術的な検討を踏まえたメリット、デメリットの整理を行い協議しているところでございまして、当然、今までの徳島南部案をはじめとして、県が示しています旧文化センター跡地への移設案と、徳島市が提案しています、今の現位置で車両基地を高架して上げる案という、この三つの案で今、車両基地の検討をしています。

岡佑樹副委員長

グランドデザインの話になるのですが、2年ぐらい前ですかね、出てきた時に発表されましたよね、車両基地の位置はここで考えていますと、早くできるみたいな。北側からできる、駅の北の開発も早くできると。その時に徳島市と連携も取って話を進めていると言っているんですよ。今の市長さんとも連携を取ってやっています、前に進めていきますと。

何で、この期に及んで、南部案までまだ言われているんですか。それはJ R 四国ですか。南部では北側からできないので、駅北の開発ができないから、車両基地を移しますと。話合いをして、これは決まったんですと言っていました。

なぜ今になって南部案が残っているんですか。だって、短くして出したんでしょう。車両基地への行き違い線でしょう。南部案にしようかとなったら、削っているのをまた延ばすんですか。

なぜ徳島市が合意したはずのものを、いやいや、駅の所で高架にしてくれという話にな

るんでしょうか。どういう話をされていたのか、できるだけコンパクトに教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、岡副委員長より、車両基地の移設候補地につきましての御質問を頂いております。

県としましたら、今、旧文化センター跡地が県案として最適であると提案しているところでございます。

南部案につきましては、今まである案として、比較する案として、計上しているところでございます。

岡佑樹副委員長

いやいや、比較をしてこちらがいいからこちらでいきますと、グランドデザインに載せたのではないのですか。比較もせずに載せたのですか。簡単に比較できるでしょう、今までのものだから。

どういう検討をされていたんですか、教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、車両基地移設候補地の検討案についての御質問を頂いております。南部案については、県案と比較させていただいて、南部案も否定するものでないと考えておりまして、比較の中で入れております。

岡佑樹副委員長

否定するものでないとはどういうことですか。やっぱり南部案がいいなとなったら、駅北の開発はいつまで経ってもできませんよ。

そこを早くするために、ここに移してくると言ったんでしょう。これがベストなんだと言ったではないですか。

なぜ残しているんですか、行き違い線を500m切ったんでしょう。今了解をもらっているのでしょう。やっぱり南部案にしますから500m延ばしますと、また言いに行くのですか。教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、岡副委員長より、車両基地の移設候補地について御質問を頂いております。

県案としましては、旧文化センター跡地が最適と考えております。

岡佑樹副委員長

木を見て森を見ずではいけないからと言って、いろんなものを出してきたわけですね。

玉突きではないとか、玉突きだとかいう話もありましたけれど、それはどうでもいいんですけれど。

ここですと言っていたではないですか。合意も得て、話し合いもしていますと。それで発表したんでしょう。なぜ三つもあるんですか。一つは前からあったものです。徳島市

と話をして作ってきたんでしょう、なぜ今の所で車両基地を、もう一回あそこで高架できませんかという話になるんですか。

それはもう検討して計算されているんですか。当然していますよね。なぜしないんですか。自分らの意見に合わないからですか。

知事もまちづくりは徳島市がやるべきことだと言っていましたよね。現状の基地の所で高架化する案について、鉄道高架事業がいくらになるのか、計算しているかどうかだけ教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、岡副委員長より、車両基地の検討状況について御質問を頂いております。

検討状況につきましては、まだ未確定なところもございまして、詳しく御説明できませんが、計算しているかしていないかというところでございます。

今の県案のレベルでは計算しておりません。

岡佑樹副委員長

県案のレベルで計算していないのであったら、ある程度は計算が出ているんですか。概算で出ているんだったら教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、徳島市、ＪＲ四国と協議中ございまして、その計算につきましては、概算でも算出していないというところでございます。

岡佑樹副委員長

する予定はあるんですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

車両基地も含めて、鉄道高架につきましては、ＪＲ四国と徳島市と協議の上で合意形成を図ってまいりたいと考えております。

岡佑樹副委員長

多分、答えられないのだから、これ以上は聞きませんが、計算する気がないのでしょうか。

本当に協議しながらするのだったら、３案を突き合わせて、どれが一番いいかと考えなければいけないのではないですか。そう思います。だって向こうから意見が出ているんですから。

対等な立場で、まちづくりに対して話し合いをするためのワーキンググループでしょう。

自分らの案だけは計算しているのに、なぜそれはしないのでしょうか。せっかく案を出してくださっているんですから、計算するべきだと思います。幾ら掛かるのか知りませんが。

協議しているんでしょう。協議中も計算しません、私らの案がベストなんですという態

度なんですか。答えてくれと言っても、そんなことはないですとしか言いようがないだろうから聞かないけれど。

意見が出てきているわけです。それに対しては真摯に対応しないといけないのではないですか、と思いますので、そのことは強く要望しておきます。意見が出ていることに対してちゃんと真摯に対応してください。

次です。ホールのことについて伺いをします。

朝から、いろんな意見が出ていましたけれども、今回はPFIというか、DBOの少しPFIに近いような形で募集を掛けるということで、SPCの言葉が出ましたけれど、SPCに限っているんですか。JVでもいいんですか。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

岡副委員長より、今回の再公募に当たっての事業者の体制に関して御質問を頂きました。

今回の、今日の御報告にもありましたが、継続的な事業の実施体制ということで、確実性を求めるために、事業者側にはそれなりの体制を組んでいただきたいと考えております。

通常こういう事業を実施する場合、JVを組んでいただくことが通常であります。JVというのは、あくまでも個々の企業が一つの仕事をするために一時的に集まったという形であります。

これに対してSPCといいますのは、一つの事業目的に対して各企業が集まった上で、一つの法人格を持ってやっていくと。

中長期ということを念頭に管理運営計画、管理運営の提案を求めるに当たりましては、我々として、その継続性、確実な事業実施を担保できるSPCがふさわしいものと考えております。

岡佑樹副委員長

分かりました。

SPCを組んでいただくと。メリットとしていろいろおっしゃっていたのは、何か関連事業者の参画が可能であるというような話で、そこからいろんな意見を頂いてということなんですけれども、DBOにしても、PFIにしても、DB、デザインビルドにしても、本体価格は変わらないわけですね。

全部仕上がるまで173億円ぐらい。何か、説明を聞いていると、こういう形のDBの変形であったり、PFIにしたら、全体の価格がそれで収まるかのような印象を受けるような説明をされているように個人的に思うんですけれど。

そこについてはどのようにお考えなのか、確かに維持管理費まで含めて、将来のコストまで含めて考えたとしても、あくまでSPCを組んだところで、入ってきている会社は別会社ですから。管理は管理の会社が入ってくるし、運営は運営の会社が入ってくるし、設計施工は結局、同じところがするし、設計施工の元々のデザインビルドの部分というのは、金額が変わらないというのであれば、余り意味がないような気がするんです。安くもならない。

こういう動線を取ってくれたほうが管理がしやすいとか、意見は頂けると思います。例えば運営でこういう所、こういう建物にするんだったら、ここに売店を置くよりはこっち

のほうがいいとか、そのほうが売上が上がりやすいですよとか、意見をもらえたとしても、それは直接的に建設費の削減だったりとか、最終的な金額の削減というものにはつながる要素が全くないと思うのですけれど、その辺について、どのような御見解なのか、お伺いできますか。

伊澤観光スポーツ文化部長（文化振興課長事務取扱）

岡副委員長より、再公募に関するコストの考え方についてお尋ねいただいております。

岡副委員長がおっしゃるとおり、施設整備に関しては工事費162億円、その他、設計関連を合わせて約173億円と先ほど御説明いたしました。

ここに管理運営の提案を含めたPFI的手法となるわけですが、設計施工につきましては手法を変えた、また提案を求めた、というところで、そのやり方だけでコストダウンが図られるものではないと考えています。

今回、工期や金額や仕様は維持するという方針でございますので、物を作るという部分においては、この金額内で提案を求めていくという形になります。

昨今の建設業界を取り巻く状況を踏まえまして、決して容易なことではないということとは重々認識の上、今回のやり方で民間提案を募って、少しでも可能性を高めたいというところでございます。

あと、岡副委員長のお話でも管理運営視点で施設の機能の面の助言を頂けるのではないかというお話もございました。

我々も同様に考えておりまして、施設の機能強化や効率化、そこは管理運営の視点を含むことで質を上げていきたいということで、またそうすることによって、我々が想像する以上に何らかのコスト削減につながる如果能够あれば、それは実現していきたいと考えているところです。

岡佑樹副委員長

多分、これは僕の見解ですけど、そんな神頼みみたいなことをしても建物のコストは間違いなく下がりません。

私らが想定できないような何らかのコストカットが実現できるかもと。ほぼ無理だろうけれどチャレンジしてみようかとやってみたら、ひょっとしたら違う効果が出てくるかも知れない、万が一つもないとは言いませんけれどもですよ。

行政がきちんと事業として出す仕事ですよ。出してきてもらったものに全部おすがりしますとは、余りにもいい加減ではないですか。どうやって判断するんですか。先ほど北島委員がおっしゃっていましたが、幅が広がれば広がるほど考えることが増えるわけですね。

まだ単体の建物だったら分かりますけれど、それに対して60年近く経っているような建物と連動させるとなっているわけです。

駅とかからのアクセスのこともあるんでしょう。それに多分スケジュール的には前の計画のスケジュールと時間の取り方が余り変わっていないと思うんですが。

はっきり言って、考えることは山ほど増えているわけです。1回、参加表明すらなかったのです。私は参加表明ぐらいはあると思っていました。最終的には不調になるかも知れ

ないし、辞退されるかも知れないけれど、それすらなかったのです。

前のスケジュールだったら今の時点で、優先交渉権者が恐らく決まっていますよね。

お聞きしますけれど、前のスケジュールで順調に進んでいった場合、今回出している工期に確実に間に合うのか。令和12年の2月の竣工に間に合うようなスケジュールだったのか、余裕を見ていたのか。順調にいったらで結構ですので、お答えください。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

岡副委員長より、新ホール整備のスケジュールについてお尋ねいただいております。

例えば前回の公募で、今回も維持するのと同じことにはなりますが、令和12年2月竣工という形で事業者提案を求めています。

令和12年2月竣工につきましては、一般的な工事期間等を踏まえた上で、無理ではないという判断の下、設定した形で、今回は一度、前回の公募が流れて再公募、この期間も経っております。

ですので、今回、工期を維持するという方針の下、事業者には更なる早期整備に向けた提案を求めることになります。

ただ、今回は設計施工の一括発注方式の設計交渉タイプということで、設計の交渉途中、設計協議の途中段階であっても、発注側が交渉にどんどん入っていけるという構えでございました。

今回はPFI的ということで設計交渉タイプではないため、随時、県が口を出せるという形にはなりませんが、公募中の事業者との対話、優先交渉権者決定後の契約までの協議、交渉の中で県の意思はしっかり伝えて、その後、事業実施となれば、そこはスピード感を持って当たっていただきたいと考えております。

岡佑樹副委員長

今のお答えだったら、できないではないんですけど、無理ではないのですよ。余裕があるわけではないですよ。たっぷりと時間があって、ひょっとしたら半年ぐらい早くなるかもしれないということは全くない。

今回、スケジュールが出ていますけれど、来年の3月中に最終交渉権者を決定する、そこから最終の詰めがあり、それで契約を巻いて、そこから概算設計が始まる、ですよ。

そして実施設計に入って、やっと着工ができるという形です。

これも調べたんですけど、大体1万㎡以上の大型の特殊建築物というのが平均して、うまくいったスケジュールの中で、その設計と実施設計も終わるまでに13か月は掛かると言われています。順調にいったですよ。

今は働き方改革もあるし、人も不足して、ほかの事業も抱えている。いろんな状況を考えたら、恐らく13か月プラスアルファ、2年掛かるとはいわずとも、大体1年半前後ぐらい設計に掛かるということが予測をされます。

そうしたら来年の3月に決まって、3月中にはとてもではないけれど契約までいけませんと先ほどおっしゃいました。早くいっても4月です。4月中か4月末なのか、5月に入るのか分かりませんけれど。

2か月とったとしましょう。そこから13か月、翌年の6月です。任期満了なんです。普

通に考えたら、任期中の着工というのはできませんよね。その辺の御見解はどうですか。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

岡副委員長より、新ホール整備のスケジュールに関してお尋ねいただいております。

一般的な工事期間に関して岡副委員長からお話がありました期間というのは、考え方として大きく間違えてはないと受け止めております。

その上で、我々は3月中の優先交渉権者の決定、その後、協議等を踏まえての契約締結、その後の設計作業となっていくます。

この設計作業自体、実際に提案を頂いたとしたら、事業者がどの程度の期間を見込むのか、またどのタイミングで事業着手、どういう形になるのかみたいなものも含めて早期整備、工期短縮に向けた提案というのを、我々は求めていると考えております。

具体的な工事着手のタイミング、先ほど任期中の着工というお話もありましたが、その点に関しても、一般的な期間を置いた場合は困難となりますが、県としましては事業者からの提案を受けて、具体的にそのあたりをお示ししていきたいと考えているところです。

岡佑樹副委員長

一般的な考えでいえば、とてもではないけれど着工できないのだけれど、提案者から意見をもらって何とか着工できるとはどういう意味ですか。着工すると言っているんですけど、これが本体工事なのか、違う所なのか。

藍場浜公園西エリアの木を1本切っただけで着工というのか、取りあえず設計も何も、まだまだできていない状態で地鎮祭さえしたら、これは着工になるんだとか、いろいろ言おうと思ったら言えると思いますけれど、その辺に関しては何かかちっと決まったものはあるんですか。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

岡副委員長より、工事着工の考え方に関して御質問を頂いております。

一般的に工事着手といいますのは、実際に現場が動き出すタイミングになってくるかと思えます。

これが、例えば何もない更地であれば、実際に事業者が入って鍬入れをしたりとか、安全管理のためのフェンスを立てたりとか、契約事業者が動き出したというところが工事着手、工事着工になってくると思えます。

藍場浜公園西エリアにおけます新ホール整備については、岡副委員長が先ほどお話がありましたけれど、上に公園もあります、それで木も生えています。地下には駐車場がございます。実際に現場を動かそうとしたら、まずは公園ですとか地下の関連の解体等からスタートせざるを得ません。

このあたりも提案や契約を踏まえて、いつ始まるかによるとは思いますが、例えば、まず本体といいますか、工事着工はまだだけれど、木だけ切っておこうとか、上物だけ動かしておこうとかになりましたら、逆にそのほうが個別の事業者に発注として不自然な形で、我々としても手間と時間を掛けますので、そこは事業者の提案を待って、しっかりと全体スケジュールの中で作業を進めていきたいと考えているところです。

岡佑樹副委員長

その辺が何か曖昧になっているので、県民の皆さん方は本体工事に着工することなんだろうと、みんな思っています。

それをあとで、いやいや、地下の工事をちょっとだけしたんですよとかでは、恐らく納得が得られないだろうし、とてもではないけれどそれでは間に合わないですね。

これは別に我々が、自分の任期中に着工するようにと言ったわけでは決してないですから。そのことだけは、ちゃんとはっきりとしていただきたい。どの時点なのか。

私は、解体工事が終わって本体工事に着手したところだろうと思います。そうではないと、時間が掛かりますものね。そのことは、はっきりとさせていただきたい。

いろいろ言いましたけれども、本体価格が厳しいと言われているわけです。条件も厳しかったので緩めるとは言っていますが、コスト面で厳しい、技術者の確保が困難、繰り返される整備計画変更にリスクを感じる、これが何か、どうも巷では徳島リスクという言い方をされているみたいなんですけれど、お聞きになったことはありますか。

伊澤観光スポーツ文化部長（文化振興課長事務取扱）

岡副委員長より、ヒアリングの結果等を踏まえた業界の声に関する事だと思えます。

岡副委員長の表現がございましたが、今回、前回の公募中止を踏まえたヒアリングを実施した上での、繰り返される計画変更への心配の声というのは聞かれました。

言葉の表現は様々ありますが、これまで数十年続いてきた徳島のホールの経緯を踏まえ、事業者は気持ちの大小は様々あれど、何らかの心配をしているのは間違いないかと考えております。

その上で、県としましては今回の再公募に当たりまして、前回の内容、工期や金額や仕様は維持していくという方針の下、少しでも可能性を高めるために間口を広げて民間提案を募る再公募ということで開始しております。

もちろん、先ほど北島委員からのお話もありましたが、そういうリスクを少しでも小さくするために、今後の公募に当たりまして透明性であるとか公平性が非常に重要になってくると思えます。

その辺をしっかりと頭に置きながら今回、進めてまいりたいと考えているところです。

岡佑樹副委員長

そういうことです。きちんと整理をつけてやっていきなさいと最初から言っていたでしょう。

鉄道高架も一緒です。あれは変更しているんです。元々は全体一括凍結するものを、突然、地震が起こったからと、南側から先に凍結して、駅から第二工期かな、新町橋ぐらいから放つときますと。取りあえずそのままです。それでも揉めたのです。こういうことを続けているから、こんなことになるんです。ずっと最初から言ってきました。

現場主義なんでしょう、現場の人たちはヒアリングに行ったことはないのですか。なぜ出てきた意見を無視するようなことをするんですか。よく分かりません。

現場で働いている方々です。実際に見積もりして、設計して、施工している方々が金額

的にも工期的にもちょっと無理と言っていたものを、なんで募集の方式を変えたら、いけるかどうかチャレンジしてみるとなるのでしょうか。時間の無駄です。

これは僕の想定ですけれど、一体何をしているのかが分からない。何をしにヒアリングに行ったのか。

参加資格要件がなかったから、事の具体的な検討まで至らなかったと、それはそうでしょう。参加資格要件に入っていないところに聞きに行ったら、そうやって言われますよ。

そんなことは当たり前ではないですか。中身も見えていないはずなんです。ああ、要件に合っていないわと。そこへ何の話を聞きに行くんですか。

ちゃんと説明ができることをしてください。皆さん方も忙しいでしょう。わざわざヒアリングに行ったんでしょう。それを生かさずに、取りあえずこれでチャレンジしますと、だめだったら、金額のことですねと。工期は間に合いませんと。だって当初の計画から7か月も遅れるのでしょうか。順調にいつて7か月ですよ。なぜ間に合いますか。別に遅れたからといって罰則もないのでしょうか。

言っていることがおかしくないですか。頑張れと、根性でやれと、できるものならするだろうけれど、これはそんな問題ではないですから。

現実的に無理なスケジュールで、次に出したときに、いや、そんなのは無理だろうとなる可能性が非常に大きいと思います。

だから本会議でも言いましたけれど、今で進めると言っていますけれど、前の計画はいろいろ、まだJVの方々は残っているわけです。まだ協定も破棄できていないでしょう。

もう一回考えてください。実施設計もできているんですよ。190億円では無理ですよ。時間が経っていますから。再計算もしなければいけないだろうけれど。

どちらが早いか、どちらがより県民に望まれるものができるのか、僕は考える必要があると思います。せつかく時間をもらったのですから。そのことはちゃんと言っておいください。これは強く要請しておきます。

あと最後に1点だけ、竹内委員の質問で、上下分離方式のことについてお聞きされていきましたよね。その時の答弁、もう1回だけ聞かせてもらえますか。

橋本交通政策課長

ただいま、岡副委員長より、懇談会Ⅱでの上下分離方式に関する議論の状況という御答弁を午前中にさせていただきまして、その御答弁につきましては、懇談会Ⅱにおきましては、持続可能な四国の公共交通ネットワークの在り方、それからJR四国の経営について議論がなされました。

JR四国の経営面に関しましては、国鉄民営化の際に国が制度設計を行いました経営安定基金による財政支援スキームが、人口減少による利用者の減少でありましたり、低金利環境の長期化、これによりまして路線維持に十分な支援でなくなっていることから、国の責務として持続可能な制度構築に取り組むべきとして、中間整理が取りまとめられたところでございます。

上下分離方式につきましては、鉄道事業者の施設、車両の維持管理コストの負担が大きいものでございまして、その負担軽減の観点から、一般的には上部であります列車そのものは鉄道事業者が運行管理しまして、下部となる線路や駅舎などの施設の保有、維持管理

は、自治体が担うことを想定したものでございます。導入した場合には自治体の非常に大きな財政負担を伴うものでございまして、懇談会Ⅱにおきましては、運営方式の一例として事例紹介がなされたものでございます。

岡佑樹副委員長

今、答弁されたように、ものすごい大きな財政負担を伴うんです。今はそれをＪＲ四国が持って、国がみるべきだろう、自治体で持ってくれと、押し付け合っている状態なんです。これは、どこかが持たなければいけないのです。

だから、ＪＲ四国を将来にわたってずっと使っていくのか、それとも違う代替案を考えるのか、多分そういうところに来ているんだろうと思います。

ＪＲ四国を絶対に残さなければいけないというのであったら、沿線自治体が話し合いをして、多額のお金になるかもしれないけれど、負担してでも維持していかなければという覚悟を持たないと、今のままだったら便数を減らされて無くなっていきます。

本当に将来、５年、１０年、２０年先のことを考えて、本当に今の時代に残していくのか、鉄道高架にもつながっていきます。南だけ残すのかもしれないですけど。

どういう形で、本当にこれから将来の公共交通を担っていくのかということを議論できる場所にしてください。

それはＪＲ四国には言えないと思いますけれど。バスにするのか、また違う方法があるのか、いろんなことを研究していただきたい。真剣に議論してください。

お金を出すとなったら、沿線自治体で、県が幾ら持って、どれぐらいの金を出していかないといけないか計算して、きちんと突き合わせていかないと間に合わなくなります。

いざ、どうしようもないときになって、さあ、今から考えようかでは遅いので、今からでも検討を始めてください。そのことを要請して終わります。

岸本淳志委員長

ほかに質疑はございませんか。

（「なし」と言う者あり）

以上で質疑を終わります。

これをもって、まちづくり・魅力向上対策特別委員会を閉会いたします。（１４時３６分）