

令和7年9月定例会 県土整備委員会（付託）

令和7年9月29日（月）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

出席委員

委員長	木下	賢功
副委員長	嘉見	博之
委員	原	徹臣
委員	平山	尚道
委員	井下	泰憲
委員	長池	文武
委員	扶川	敦
委員	川真田	琢巳

議会事務局

議事課長	郡	公美
議事課係長	若松	章予
議事課主任	広田	亮祐

説明者職氏名

〔県土整備部〕

部長	新濱	光夫
プロジェクト担当部長	神原	聡
副部長	以西	芳隆
副部長	小津	慶久
県土整備政策課長	脇谷	浩一
建設管理課長	谷川	健治
用地対策課長	武市	元治
高規格道路課長	西岡	治彦
道路整備課長	披田	毅
道路整備課強靱化・安全対策担当課長	宮島	崇
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
住宅課長	藤本	裕幸
住宅課建築指導担当課長	濱	佳孝
営繕課長	鳳崎	竜一
営繕課プロジェクト室長	齋藤	実
河川政策課長	山本	英史
河川整備課長	香川	忠司
砂防防災課長	姫氏原	健司

水環境整備課長
港湾政策課長
港湾政策課港湾経営担当課長

細岡 卓也
村上 宗用
中本 雅清

【報告事項】

- 橘港港湾脱炭素化推進計画（案）について（資料 1、資料 2）
-

木下賢功委員長

ただいまから県土整備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。

これより県土整備部関係の審査を行います。

県土整備部関係の付託議案については、さきの委員会において説明を聴取したところですが、この際、理事者側から報告事項があればこれを受けることにいたします。

新濱県土整備部長

1 点御報告させていただきます。

資料（その 1）を御覧ください。

橘港港湾脱炭素化推進計画（案）についてでございます。

さきの 6 月定例会で御報告させていただいた計画素案について、去る 7 月 9 日から 8 月 7 日にかけて実施したパブリックコメントにおいて様々な御意見を頂き、この度、計画案として取りまとめました。

今後におきましては、橘港港湾脱炭素化推進協議会を開催し、11 月の計画の策定・公表に向け、進めてまいります。

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。

木下賢功委員長

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。

原徹臣委員

私からは、特定利用港湾についてお伺いしたいと思います。

先般、徳島小松島港について、特定利用港湾の追加に向けた意見交換会が開催されたとの報道がありました。

まずは、特定利用港湾とはどのようなものなのかお伺いしたいと思います。

村上港湾政策課長

ただいま原委員から、特定利用港湾についての御質問がございました。

まず、特定利用港湾についてですけれども、令和 4 年 12 月に閣議決定された国家安全保

障戦略に基づき、有事の際の対応も見据えた港湾の平素からの利用に関するルールづくり
といたしまして、自衛隊や海上保安庁の船舶が平素において訓練などで円滑に利用できる
ように、国とインフラ管理者との間であらかじめ確認事項を定める港湾でございます。

この確認事項の内容につきましては三つございまして、一つ目ですけれども、訓練等によ
る港湾施設の円滑な利用について関係法令等を踏まえ適切に対応すること、二つ目とし
まして、国民の生命・財産を守る上で合理的な理由があると認められるときには、民生利
用に配慮しつつ、緊密に連携しながら柔軟かつ迅速に施設利用できるよう努めること、三
つ目につきましては、国と県との連絡体制を構築し、円滑な利用に関する意見交換を行う
こと、以上、三つの事項となっております。

国の資料によりますと、災害時の緊急物資や国民保護時の輸送などの利用が想定されて
おりまして、自衛隊におきましては部隊の迅速な機動展開、災害派遣、訓練等が、海上保
安庁におきましてはテロ等の警戒、搜索救難、人命救助、訓練等での港湾利用が事例とし
て示されているところでございます。

令和 6 年 4 月以降、全国各地で追加が進められておりまして、令和 7 年 8 月末時点では
26 港湾が特定利用港湾となっており、四国内では高松港、高知港、須崎港、宿毛湾港の 4
港湾が位置付けられているところでございます。

原徹臣委員

特定利用港湾について、もう少しお伺いしたいと思います。

特定利用港湾になることで、例えば自衛隊の船舶が利用する頻度はどのくらいになるの
かと、有事の利用にはつながらないのか教えてほしいです。

今後、国はどのような港利用を想定しているのかお伺いしたいと思います。

村上港湾政策課長

ただいま、特定利用港湾の詳細について御質問がございました。

まず、自衛隊の船舶の利用頻度につきましてでございますけれども、国の資料によりま
すと、従来から自衛隊、海上保安庁による訓練は港を利用されておりまして、平素の利用
に大きな変化はなく、これまでと同様、年数回程度の訓練が想定されていること、また武
力攻撃のような有事の利用を対象とするものではないこと、また新たに自衛隊の基地や駐
屯地を設置する目的ではないことなどが示されております。

次に、有事の利用についての懸念についてでございますけれども、国に確認したところ、
武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態、いわゆる有事における武力攻撃事態等における特定
公共施設等の利用に関する法律、特定公共施設利用法というものが平成 16 年に制定されて
おりますけれども、港湾の利用調整については法律等に基づき行われ、その際、どの港湾
を利用するかにつきましては、特定利用港湾であるか否かにかかわらず、その時々状況
に応じまして、必要な港湾が利用されることとなっております。

この特定利用港湾に関する本枠組みについてでございますけれども、飽くまで平素にお
ける港湾の利用を対象とするものであり、国家安全保障戦略に基づき、総合的な防衛体制
の強化の一環といたしまして、自衛隊、海上保安庁のニーズに基づく港湾等の公共インフ
ラの整備や機能強化、それに併せまして、有事の際の対応を見据えた平素からの自衛隊、

海上保安庁の訓練などの利活用に関するルールづくりを行うものでございます。

以上の内容につきましては、先日25日の意見交換会におきまして、港湾利用者等に対し説明をしたところでございます。

原徹臣委員

新たに自衛隊の基地や駐屯地を設置する目的ではなく、平素において自衛隊や海上保安庁が訓練するなど、国が想定している状況は分かりました。

平素における取組ということなので、日頃から港湾を利用している方の意見が気になるところであります。

今回、県が開催した意見交換会ではどのような意見があったのか、お伺いしたいと思います。

村上港湾政策課長

ただいま、意見交換会についての御質問がございました。

この意見交換会につきましては、9月19日付けで国から県に対し、徳島小松島港における港湾施設の円滑な利用に関する確認事項につきまして、関係省庁と徳島県とで確認することを依頼する旨の文書の送付があったことから、先日25日に港湾利用者及び基礎自治体である徳島市、小松島市に対し開催いたしました。

今回の意見交換会におきましては、まず円滑な利用に関する枠組みとなる三つの確認事項の依頼が、国から届いた旨を報告しました。

その上で、必要なハード整備及び現地訓練の実施により、大型船舶の出入港がスムーズとなり大規模災害時の輸送能力が向上し、災害時における物資輸送や部隊展開の迅速化が図られること、また基本的には訓練や休息での一時的な係留など年数回程度の利用が想定されていることなどを、県から説明したところでございます。

これに対しまして、港湾利用者や地元自治体からは、特定利用港湾への追加を進めるに当たりまして、訓練等で港を使用する場合には日程等を事前に調整してほしいとか、利用している港湾施設の整備が進むことを期待するなど、こういった意見を頂いたところでございます。

原徹臣委員

港の役割としては、大規模災害発生時の緊急物資輸送は重要な視点だと思います。訓練の実施が港湾利用者の利用の妨げとならないよう、港湾管理者として利用者の意見を取りまとめていただいて、地元自治体と調整しながら対応していただきたいと思います。

今回の意見交換会で出された意見の今後の対応について、教えていただきたいと思います。

村上港湾政策課長

ただいま、今後の対応についての御質問がございました。

今回の意見交換会で港湾利用者等から頂いた意見を踏まえまして、県としましては、南海トラフ巨大地震など大規模災害時には迅速な支援を受けることができるといったメリッ

トを勘案しまして、国、地元自治体、それから港湾利用者と丁寧な意見交換を行い、国との確認を進めてまいりたいと考えております。

原徹臣委員

引き続き、港湾利用者等の意見を十分に聞きながら進めていただきたいと思います。

平時の民間利用はもちろん、自衛隊や海上保安庁の訓練時、ひいては災害発生時においても港湾施設が適正に利用できるよう、港湾管理者としての役割を備えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

次に、私の地元ではありますが、鳴門市の中心部を流れる撫養川の城見橋下流左岸側の老朽化した浮棧橋についてお伺いしたいと思います。

城見橋下流にある浮棧橋は、現在使用できない状況になっております。かつては、小さい子供たちの遊び場として、また中高生の休憩場所としてよく利用されていた施設であります。現地を見ますと、もっと活用できるのではないかと考えております。

まずは、浮棧橋の現状についてお伺いしたいと思います。

香川河川整備課長

ただいま原委員より、撫養川の浮棧橋の現状について御質問を頂きました。

撫養川におきましては、昭和63年から平成11年にかけて、ふるさとの川モデル事業により、うずしお橋の上流の立岩四枚樋門から下流の文明橋の区間において、修景護岸をはじめとする親水広場などを整備しております。

このうち浮棧橋につきましては、鳴門駅前から鳴門・大塚スポーツパークまでのアクセスルートに当たる城見橋直下流に設けられた、潮の干満にて上下する構造となっているということで、委員お話しのとおり、子供たちに人気があった施設でございます。

また、この浮棧橋は環境に優しい素材として木製で設置されたものであり、約30年が経過した現在、強度不足が心配され機能を失いつつあったことから、令和5年2月より使用を取りやめている状況でございます。

原徹臣委員

現状は分かりました。

木製で、整備されてから約30年が経過しているとのことで、強度不足が心配され機能を失いつつあったことから、令和5年2月から使用を取りやめているとのことですが、地元の皆様からは、利用の再開を求める声がたくさんあります。

私もその一人ですが、この現状を踏まえて、県としてどのような方針で対応していくのかお伺いしたいと思います。

香川河川整備課長

ただいま原委員より、浮棧橋の対応状況について御質問を頂きました。

鳴門市では、令和6年8月より撫養川親水公園付近で定期的なマルシェが開催されているような中、これまでも施設の将来的な使い方や方向性について、市と協議を重ねてきたところであります。

県におきましても、撫養川の景観整備の一翼を担っている施設であることから、今月 8 日には、現在の浮棧橋を取り除いた上で新しい棧橋を整備するための設計業務を委託したところであり、本年度末をめどに整備を進めてまいりたいと考えております。

原徹臣委員

鳴門市では、まちづくりデザイン会議が設置され、持続可能なまちづくりについて議論がなされております。

施設を再整備するなら、しっかり鳴門市と連携して進めていくべきと考えますが、今後、どのように進めていくのか教えていただきたいと思います。

香川河川整備課長

ただいま原委員より、新しい棧橋の今後の進め方について御質問を頂きました。

委員のお話にありました、まちづくりデザイン会議では、撫養川沿いのウォーターフロントを活用したまちづくりも議論されております。

これを受ける形で、今後は河川管理者である県といたしましても、市の意見をお聞きしながら方向性を定めて、将来的なメンテナンスコストを考慮した施設整備を進めてまいりたいと考えております。

原徹臣委員

是非、皆様が利用しやすい施設として整備していただきたいと思います。鳴門市と、しっかり連携して進めていただくよう要望しておきます。

次に、以前から要望しております鳴門市瀬戸町を流れる明神川と、北灘町櫛木を流れる櫛木川は、以前からいろいろと地域の声を反映していただいて整備されている状況かと思いますが、今後どのような整備をしていくのか教えていただきたいと思います。

香川河川整備課長

ただいま原委員より、櫛木川と明神川の今後の整備の方針について御質問を頂きました。

本会議でも御答弁させていただいたと思うのですが、明神川につきましては、樹木伐採と河道掘削、それから櫛木川につきましても、現在進めております下流部の河道掘削、上流部に向けての河道掘削、樹木伐採を進めて、洪水を安全に流す対策を進めてまいりたいと考えております。

原徹臣委員

地域の声をしっかり拾っていただきまして、これからも安全・安心を確保していただくよう、よろしくお願いします。

平山尚道委員

私からは、インフラの整備や維持修繕に向けた取組についてお伺いいたします。

さきの本会議における代表・一般質問で、県民の方々の安心・安全を支える公共事業予算の全体的な話や、河川の浚渫予算について議論がなされたところでございます。

私としても、しっかりと予算を確保していただき、ハード面からの安全確保をお願いしたい立場からお尋ねいたします。

まず来年度も見据えて、ハード整備や維持修繕を含めどのような方針の下、取り組んでいくのか教えていただきたいと思います。

脇谷県土整備政策課長

ただいま平山委員より、来年度を見据えた県土整備の方針に対する質問でございます。

今月12日に、県から新たな津波浸水想定を公表いたしました南海トラフ巨大地震や、近年、激甚化、頻発化しております水災害、また多発する陥没事故に代表されるようなインフラの老朽化など、大規模自然災害をはじめ、リスクの高まりに対しまして、あらかじめ備える事前防災対策を加速することが求められていると認識しております。

そのため、県では、地震津波対策や緊急輸送道路の整備、またハード、ソフトが一体となった流域治水、それからインフラの老朽化対策、また住民目線で地域により密着した維持修繕などを柱といたしまして、今年度も重点的に取り組んでいるところでございます。

来年度の予算の編成に向けましても、県民のニーズや社会の経済情勢などを十分に加えまして、必要な見直しを行いながら取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

平山尚道委員

現時点での方向性については、理解いたしました。

道路、河川、港湾などのインフラは整備し、その後の日々の適切な維持管理を通じて、県民の安心・安全の確保や利便性の向上、さらには産業の振興にも寄与するものであります。

そのため、地震津波対策などハード整備だけではなく、河川浚渫や舗装修繕といった地域の方々に寄り添った、きめ細やかな維持修繕も併せて行うことが大変重要だと思います。

こうしたハード整備や維持修繕を着実に進めるために、今後、どのように取り組んでいくのか教えてください。

脇谷県土整備政策課長

今後、ハード整備や維持修繕を含めてどのように取り組んでいくのかという御質問でございます。

今、委員からもお話がありました地震津波対策、またインフラ老朽化対策などを計画的に進めるためには、安定的な予算の確保が必要と考えております。

そのためにも、委員はじめ県議会議員の皆様、また市町村、それから関係団体と共に、昨年来から要望活動をしてきた結果、今年の6月には第1次国土強靱化実施中期計画の閣議決定につながったものと認識しているところでございまして、今後は早期の予算確保に向けまして、国に対して機会あるごとに求めてまいりたいと考えております。

また、お話のございました維持修繕につきまして、インフラ施設の機能維持は災害の未然防止や重大事故の抑制など、備えとして重要な役割を果たすと認識しているところでございます。

県下に多くございます道路、河川、港湾などの各施設におきまして、整備から維持管理まで幅広く対応を行っていくためには、限りある財源を工夫していく必要があると考えていることから、国の補助事業や県単独事業を効果的に使いながら、県民の皆様の安心度アップに向けて、引き続き、取り組んでまいりたいと考えております。

平山尚道委員

丁寧な説明、ありがとうございました。前向きな御答弁だったと感じております。

県の取組については、よく理解しました。近年の災害リスクの高まりに備えるハード整備として新設も必要であります。また、その機能を発揮するための維持修繕を幅広く対応していただくためにも予算の確保は不可欠であります。

我々県議会も汗をかき協力していきますので、県も予算確保に向け、しっかりと取り組んでいただけますよう要望いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

井下泰憲委員

私から、何点か質問させていただきます。

代表質問で浄化槽のことを言わせていただいたのですが、先日、令和 6 年度の汚水処理人口普及率が発表されて、全国平均が 93.7% で、徳島が 69.6% ということで最下位だったということでございます。

私は、代表質問の中のコメントで、汚水処理率と水洗化率を間違えておまして、全国平均になってきたと勘違いしてコメントさせてもらったのですが、改めて今回最下位ということだったのです。

重ねてになりますが、どのように受け止めていらっしゃるのかと、その原因について改めて御説明していただけたらと思います。

細岡水環境整備課長

ただいま井下委員から、汚水処理人口普及率につきまして御質問がございました。

令和 6 年度の汚水処理人口普及率は 69.6% で、そのうち合併浄化槽につきましては 46.8% ということで、これについては全国 1 位という数字になっております。県では令和 4 年度に生活排水処理構想を見直しておまして、合併浄化槽が約 7 割、下水を含める集合処理が約 3 割ということで進めているところでございます。

今後も、こういった汚水処理施設のそれぞれの役割がございますので、地域の特性に応じて進めていきたいと考えております。

井下泰憲委員

浄化槽の率がこれだけ高いとなると、全国的にも珍しいと思うのです。

これも質問の中で言わせていただいたのですが、それだけ高い中で、できれば中山間地域だけではなくて全体的に合併浄化槽を中心に普及させていただけたらと思っております。そんな中、10 月から法定検査料が値上げされるということです。

これも改めて伺いたいのですが、現在、法定検査を受けている世帯は全体の約 6 割という状況は把握しているのですが、全体数を教えていただけたらと思います。

また、その全体数のうち、休止、廃止に含まれるであろう数がもし分かっていたら、大体で構いませんので教えてください。

細岡水環境整備課長

合併浄化槽の法定検査についての御質問でございますけれども、現在、県内に使用が認められる合併浄化槽が約15万基ございまして、そのうち約6万基が法定検査を受けていない状況になってございます。

休止、廃止につきましては、その6万基のうちに幾つかあるということでございますが、これにつきましては、それぞれ公益社団法人徳島県環境技術センターを通じて文書を送り、廃止、休止の状況や、所有者の移転の状況などの確認も行っております。

県といたしましても、戸別訪問を行い、空き家となっている場合や、使われていない状況があれば、そういった方につきまして、休止届や廃止届とかを出していただくような要請も行っているところでございまして、今後も、そういった取組にて確認を行っていきたいと考えております。

井下泰憲委員

御説明いただいたのですが、15万基のうち6万基が受けていないということですが、そのうち休廃止に関しては、現在でいうと全然状況が分からないということでございます。

実際、6万世帯になると思うのですが、先ほど答弁いただいたのですが、改めて伺います。現在、6万世帯に関してどのようにアプローチを掛けているのか教えてください。

しかも、未検査の状態を改善するというのは、先ほど言った公益社団法人徳島県環境技術センターがやるべきことなのか、それとも行政、例えば県が責任を持ってやることなのかも含めて教えてください。

細岡水環境整備課長

6万基の対応につきましてですけれども、法定検査の未受検者に対しましては、公益社団法人徳島県環境技術センターからはがきにより依頼しておりまして、依頼して受検していただけない場合は、県からも受検指導の文書を発出しているところでございます。

また、公益社団法人徳島県環境技術センターが未受検者を訪問する一斉検査や、県職員の戸別訪問により、法定検査の必要性を県民の方に直接説明する受検指導を行っているところです。

井下泰憲委員

公益社団法人徳島県環境技術センターも行政も、両方一緒にアプローチを掛けている状況だと思うのですが、ちなみに法定検査を受けていない状況というのは、法定検査なので例えば罰則があつたりするものなのではないでしょうか。

細岡水環境整備課長

ただいま、浄化槽法の罰則についての御質問を頂いたところでございます。

浄化槽を設置している場合は点検を受けることになりまして、もし受検をされない場合は、浄化槽法の規定により、県から指導、勧告、命令があり、違反した場合は30万円以下の過料という規定がございます。

井下泰憲委員

水道代とか電気代とかだったら、電気を止められたりとか、いろいろあると思うのですが、取りあえずは過料ということですが、ちなみに受けていない方は、そういった状況を知っているのでしょうか。

例えば、先ほど言った、受けてくださいというアプローチを掛けているのは分かったのですが、こういった罰則等については、そこに何らか明記されていらっしゃるのでしょうか。

細岡水環境整備課長

罰則規定の周知についての御質問でございますけれども、先ほどもありましたが、まずははがきによる案内などを公益社団法人徳島県環境技術センターから送っておりまして、県からも文書で発送しているところでございます。さらに公益社団法人徳島県環境技術センターが未受検者を訪問する一斉検査や県の戸別訪問により法定検査の必要性を説明するとともに、罰則規定につきましても周知を行っておりまして、こうした取組を通じて法定検査率の向上に努めているところでございます。

こういう指導啓発は、これからもしっかりとやっていきたいと考えております。

井下泰憲委員

当然、知らない方もいらっしゃると思います。公益社団法人徳島県環境技術センターの中で、物価高騰やいろんなことの対応の中で今回法定検査料が上がるとお伺いはしているのですが、現在の状況は、言い換えれば払っている6割の人が損をしている状態にも見えるのです。払っていないほうが得をしていると言ったらおかしいかもしれないですけど。

だから、まずしっかり100%に持っていってもらわないと、値上げされるのも余りしっくりこないというのが正直あります。

とはいえ、そういった状況の中で運営していかないといけないですが、先ほど言ったみたいに、もしそういった罰則があるのであれば、しっかり明記してもらって、皆さんにこういうことになるのだと言っていて、できるだけ入っていただくような、それはもらうと余りうれしくないかもしれないですけど、払っている側からすると、きちんと入ってくださいというのは当然のことなので、そういうふうにしっかり文章として入れていただきたいと思います。

あともう1点は、せっかく送るのであれば、多分、休廃止の状況についてもいまひとつ分かっていないというか、昔からの家とかだと浄化槽イコール自分の家のものだという認識がかなり強いと思うのです。

だから、それをなぜ休止、廃止しなければいけないのかと当然思ってくると思うのですが、例えば用紙と一緒に送るのかどうか分かりませんが、その部分を分かりやすく説明して届出をしてもらう、そういった取組もやってもらうほうがより良いのかなと。

極端なことを言うと、仮に入っていない 6 万基、受けていない側の 6 万基の方が全員休廃止だったりすると、当然分母は 100% になるわけですから、できるだけしっかり状況把握をやっていただきたいと思います。

今、事業者さんも結構頑張って、QR コードで一生懸命把握を、台帳づくりも含めてやってくださってはいるのですが、なかなか思ったように進まないところが出てきているように聞いております。これは法律に関わることで、行政がしっかり責任を持ってやっていただきたいと思います。是非よろしくお願いします。

それと、先ほど冒頭に言いました、污水处理人口普及率が全国最下位ということで、今後、浄化槽が多い県という中で污水处理率を上げるに当たって、合併浄化槽は、より進めていく必要があると私は認識しております。実際、三好市等では、そこまで飛び抜けて高いわけではないのですが処理率が高いような状況だと思うのですが、改めて県の方向性を教えていただきたいとか意気込みを聞いておきたいのですが、県内で污水处理率を上げていくに当たって、合併浄化槽も含めてどのようにやっていくのか、改めてお伺いしておきます。

細岡水環境整備課長

ただいま、污水处理人口普及率の向上のための取組ということで御質問を頂きました。

合併浄化槽につきましては、これまで県でも市町村への助成ということで、全体の 4 割の 3 分の 1 ということで補助を行ってきたところでございまして、6 月議会におきましても額の増額をお願いしました。

今後、まずはそれを着実にやっていきたいと思っておりますし、また下水道につきましては接続率の向上が重要になってまいりますので、そういったところについても 6 月議会で補助を行うようにしているところでございます。こういう取組を通じまして、污水处理人口普及率向上に取り組んでいきたいと思っております。

井下泰憲委員

今、答弁いただいたみたいに接続というのはすごく大事なのですが、今、インフラの老朽化も大変な中で、新しく造っていくこともなかなか難しいとは認識しております。

とはいえ、率を上げていていただきたいところでございますが、合併浄化槽の一つの良い取組として、災害に強いだけでなく水をきれいにするという、そもそものところもあります。

接続先がない、地下浸透しているような状況の所でも、合併浄化槽で水をきれいにして地下浸透にしていくというのも、皆さん結構理解をしていない方がいらっしゃるというところがあるので、改めて皆さんに合併浄化槽のメリットもしっかりアプローチしていただきたいというのと、県民の皆様に、下水に関して上水ぐらい大事な問題なのだというのを、しっかりアピールする機会というか、そういったことも必要なかなと思っておりますので、是非頑張ってやっていただけたらと思っております。

それと最後にもう 1 点なのですが、これも質問の中で言わせてもらったのですが、今、合併浄化槽を進めていくに当たって、空き家活用であるとかいろんな、地元で頑張ってゲストハウスをしようかなとか、飲食店にしようかなとかいう中で、合併浄化槽、人槽

算定というものですけど、建築確認がなかなか取れないというか合わないところがあります。

ここに関して、一定の基準がなかなかないというのが私の認識ではあるのですが、実際に現場で建築確認というか人槽算定をしていくに当たって、基準はあるのですが、現場となかなか乖離しているというか、細かく合わせていくのがなかなか難しいというか、そこで問題が起こっているような状況があるのです。

この辺は県として、そういう地域で頑張っていっちゃって、空き家を活用していくのだということに対して応援していただきたいと思っておりますので、質問しても答えがなかなかないと思いますので答弁は要りませんが、そういった人たちにできるだけ活用を促していけるような方向でいてほしいと思います。

当然、元の人槽算定の基準が余りにも大雑把というところがあるので、是非、国にもそういうところを要望しながら、中身をしっかり詰めていけるような形にしていきたいとお願ひしておきますので、よろしくお願いします。

扶川敦委員

今、合併浄化槽の話が出て、ついでなので、予定はしていなかったのですが追加でお聞きます。

私の相談者の中で、家族が減って大きな家を建てただけど、ほとんど浄化槽を使っていないところも、年に 1 回は決まりどおり抜き取りに来るのです。

先ほども井下委員がおっしゃったように、本来の合併浄化槽の目的は水をきれいにすることですから、きれいな水が出るのが分かっているのに、わざわざそこにくみ取りに行くのはCO₂削減とか本人の負担感からしてもおかしいと思います。

今、ルールとしてどうにもならないという話は前から聞いているのですけれども、国に対して実態に合った方法はないのか、くみ取りの回数とか、そこら辺を改善して住民の負担感を無くしていくことと、法定検査率が上がっていくことは連動すると思います。

そういうところまで根本的な改善ができないから、全国では法定検査の費用を減免したりしているところがあると思います。

それも方法でしょうけど、今の時代、無駄を無くすことは環境保全をする意味でも非常に大事なことです。国に対してしっかり、実態に合わせたくみ取り回数であるとかを設定できないか要望していただきたいと思います。

そもそも汚泥を抜き取りに行った時、検査に行った時に量は分かるのですか、分からないのですか、教えてください。

細岡水環境整備課長

ただいま、清掃と検査頻度の緩和についての御質問であったと思います。

浄化槽法では、清掃は年に 1 回実施することが定められているところでございまして、清掃の内容につきましては、浄化槽に溜まった余分な汚泥をバキュームカー等で吸い出し、付属装置や機械類を洗浄したりする作業でございまして。これを怠ると浄化槽の機能低下や汚物の流出、悪臭の原因になることから、浄化槽法では年 1 回とされているところでございまして、このため、現時点におきましては、この法律にのっとり適切に実施する必要が

あると考えております。

今後、浄化槽の技術革新などによりまして、国において検査頻度の緩和が図られるようなことがあれば可能であるかもしれませんが、現時点では、年に1回というのを守っていく必要があるのかなと思っております。

扶川敦委員

お答えを頂いていませんけど、くみ取りや法定検査の時に汚泥の量は分かるのですか。

細岡水環境整備課長

汚泥の量についての御質問でございますけれども、清掃業者でそれを引き抜いてし尿処理場に持って行くことになっておりますので、その量についてはその時点で確認されていると思っております。

扶川敦委員

明らかに利用者からしたら分かっているのです。うちはほとんど家にいないから、しょっちゅう空き家になっている、二人で働きに行って寝るために帰るだけだ、トイレも使用頻度は非常に低いという家から苦情を受けました。

そんなことで無駄なお金を払わされている人が、法定検査で罰金があっても罰せられた人がいないのは知っていますから、積極的に受けてやろうという気にならない人も出てきます。これでは駄目です。

だから、先ほど国が技術開発うんぬんおっしゃいましたけど、是非、汚泥の量がきちんと分かる仕組み、その汚泥に応じて検査に来て、汚泥が少なければまだ大丈夫、機械の点検だけして帰るという仕組みにすれば良いのです。負担軽減ができると思います。それを強く要望しておきたいと思います。

それでは、今日本来やるはずだった鉄道高架事業について伺います。

昨年11月のワーキンググループに出されております、幾つかの施策の展開図を見ました。具体的にいろんな図が描かれています。

しかし、どれも連続立体交差事業によって、駅北から駅の高架下をくぐって駅前広場と施設配置をするというような駅前の見直しがあって、新町橋通りから眉山に至る動線を含めて、一番町もモール化を図るとか、ウォーカブルな中心市街地をつくっていくという夢のあるイメージが描かれております。

これはつまり鉄道高架事業というのは、知事にとっても市にとっても県にとっても、県都のまちづくりの肝になる事業なのだという認識で私はずっときておりますが、県もそのような認識ですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、鉄道高架事業について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、街を分断する線路や踏切を除去します事業でございまして、そういったことで街の回遊性が高まって、にぎわいを創出できる事業だと認識しております。

扶川敦委員

街の回遊性が高まる、にぎわいづくりに役立つと、正にそうだと思います。

そういう肝になる事業を進めるのであれば、ホールを旧文化センター跡地に戻すなんてことは、私に言わせれば絶対あり得ない。

そんなことをしたら、徳島市のまちづくり、駅北の開発は、はなからもうやめようという話になってしまいます。魅力あるまちづくりの効果を半減以下にしてしまうと私は思っています。そのぐらい重要な問題だと思います。

そういうトータルな森を見た議論が求められているのに、何かばらばらにホールはホール、高架は高架、アリーナはアリーナ、そんな議論がされているように思われてなりません。

徳島市も鉄道高架事業に関係しているのですから、ワーキンググループの中で、県と市の調整がついていない部分を何とか早く解消して前を向いて進めていくことが重要だと思います。

その調整がついていないポイントとして、関係者から聞いた理由として、まずは今の市の財政負担からして大きな事業費の問題がある、もう一つは、車両基地の場所に関して最終的な合意が得られていないこと、私はそのように思っていますが、県の認識はいかがですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、鉄道高架事業の課題についての御質問を頂いております。

現在、鉄道高架事業につきましては、昨年11月に鉄道高架事業の実現性があるとお示しさせていただきまして、その後12月に徳島市、J R 四国、徳島県の3者で協議をしています。

3者協議では、車両基地の場所や、まちづくり、また事業の進め方について協議しているところございまして、今まで県議会の中で御議論いただいたことも、この協議の中で共有させていただいて、それを踏まえて、今議論を深めているところでございます。

扶川敦委員

私は、県議会で一貫して積極的に賛成してまいりましたが、中にはもう要らないと、そのうち牟岐線なんか廃線になる可能性があるではないかみたいなことを言う方もいますが、牟岐線の利用者を増やすための事業ではないです。波及効果として、駅前がにぎわえばJ Rの利用者も増えますから、そういうこともあり得るかも分かりませんが、基本的にはまちづくりの効果を狙ったものです。

そのために、今おっしゃったように、車両基地の場所にして合意ができていないことと併せて県議会でもよく出る議論として、金が大き過ぎるではないか、もうそんなお金はこれから使えないのではないかという議論も散々出ています。私は、それは一定考慮に入れなくてはいけないと思っています。

そこで、事業そのものの縮小、見直しをすることで、市も県も財政負担を軽減できないものかと考えて、国土交通省に委員派遣していただいて、調査をしてまいりました。あり

がとうございました。

その結論を先に申し上げますと、鉄道高架事業を認可する条件として、費用便益比つまり B/C を 1 以上とすることが絶対条件なのではなくて、飽くまで総合的判断で行われるのだということが分かりました。

これも当たり前といえば当たり前でありまして、そもそも鉄道高架事業すなわち連続立体交差事業は、鉄道を高架又は地下化することによって、複数の踏切を除却することで、交通の円滑化と都市の活性化を図る事業、都市の活性化というのが入っているのです。

徳島市のように沈滞している地方都市が活性化すれば鉄道利用者も増えますが、本来それが目的ではないことは、先ほども申し上げました。

高架によって交通渋滞の解消、踏切事故の解消、そういうことが図られますから、これは計算できます。ところが、市街地と地域の、分断されている市街地の一体化による活性化というのは、これは費用対効果を計算すれば出てくるかも分かりませんが、これは数字として簡単に出てくる問題ではない。

したがって、そういったことをしっかり主張する、あるいは防災上の観点やCO₂削減の観点も入ってくるのだと、国土交通省では聞きました。

そういったこともしっかり主張することによって、鉄道高架事業の縮小、見直しは可能だと、私は私なりに聞いて確認してまいりました。

県としてはどのようにお考えか、教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、鉄道高架事業について御質問を頂いております。

先ほども申しましたとおり、県としましても、この鉄道高架を進めるための課題について3者で議論を深めているところでございまして、課題等の整理が一定程度できましたら議会にもお示ししたいと考えております。今後の県議会の議論を踏まえ、今後どのように取り組んでいくのか、3者で合意形成を図ってまいりたいと考えております。

扶川敦委員

課題の整理のためにお聞きしているわけです。

これも、別のところでは県もそう考えていることを聞きましたけど、要するに計画を見直して縮小しろと私は前から言っていますから、そのことを市の担当者にも伝えていただいていることは聞きました。

つまり、国土交通省も言っているし、県もそうすることもあり得ると思っているのだから、早く本格的な事業の見直しをしていただきたいと、私は思います。

もちろん、鉄道高架事業には最低限クリアするような基準があります。ここのところを少し踏み込んで聞いておきますけど、標準型とされるものは、幹線道路である国道あるいは県道に2か所以上交差していて、その幹線道路同士の間隔が350m以上あって、かつ一般の道路、そういうのを含めて3か所以上で交差していたりとか、2か所以上の踏切を除却するのが条件になっています。

2か所以上の踏切、幹線道路、これはどことどの道路と交差していると見られるか、具体的に教えていただけますか。

花畑は間違いなく県道です。旧文化センター跡地の北側は国道です。そういうところからいうと、2か所という括りをクリアするために必要な道路は、現状何箇所ぐらいあるのですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、鉄道高架事業の採択要件であります幹線道路2か所以上というところの認識について御質問を頂いております。

扶川委員がおっしゃいますように、花畑踏切が県道でございまして、また国道192号や、その北側にあります宮倉徳島線という県道がございます。そういったところが幹線道路と2か所以上交差すると考えております。

扶川敦委員

幹線道路だったら国道192号までで2か所あるわけです。それで踏切は出来島と花畑があります。これを除却する、2か所クリアしているのです。道路と3か所以上交差しているということで、条件は既にクリアしている。

そうすると、私の意見としてはもう少し延ばして、当然新しい車両基地から南まで少し延ばさないと、新しい車両基地を造るのですから、せっかく上げるのですから、県庁の西に出た所も、狭い踏切がある中にアンダーパスがあって下をくぐれますけれども、狭いです。

それから、かちどき橋の南側の交差点を西に行った所はアンダーパスになっています。あれも旧文化センター跡地前と一緒に、アンダーパスを解消することは、防災上非常に役立つことです。

今、阿波富田駅も少し上がっています。

だから例えば、せいぜいその辺りまで高架してやれば、あとは要らないと思います。そのぐらいの事業計画の見直しをしないと、話は進まない。お金が掛かりますから。

これについては、まだまだ物価も高騰している中で避けられないので、是非そういう見直しを思い切ってやっていただく。それを県として試算して市に提示するべきではありませんか。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、鉄道高架の進め方についての御質問を頂いております。

鉄道高架につきましては、繰り返しになりますけれども、令和6年に実現可能性をお示ししまして、県案としまして、徳島駅西から文化の森駅付近まで約4.2kmの鉄道高架が実現可能であることと、あと車両基地は旧文化センター跡地が最適だということでお示しさせていただいております。

まずは、3者協議の中で、事業をどのように進めていくのかという議論を深めまして、またある程度まとまれば議会にもお示しして、御論議いただきたいと考えております。

扶川敦委員

私は、はっきり言いますけど、二軒屋まで延ばすのでしたら反対です。鉄道高架事業に

正面から反対させていただきます。南のほうは要りません。

都市計画をやるのだったら、別の手法があります。事業費が大きいです。850億円は大変な額です。これを半減させたらどうなりますか。全然議論の方向が変わってきます。反対意見のほうも考えていただくようになると思います。

それから、総額だけではなくて市の負担割合についても、事業費負担の軽減を提案すべきだと私は思います。そういう声は、市から聞いていませんか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、費用負担割合について御質問を頂いております。

これまでに、徳島市内の鉄道高架事業につきましては、鉄道高架事業は県が、鉄道高架に関連するまちづくりを徳島市との役割分担の下、鉄道高架事業と関連するまちづくり事業のそれぞれにつきまして、県と市が1対1で負担し、鉄道高架とまちづくりを一体的に取り組むこととしております。

昨年度、徳島市からも、厳しい財政状況というところで費用負担の見直しというお話も頂いておりますことから、これまでの経費や他県事例なども整理して、現在、徳島市と共有し協議をしているところでございます。

また、徳島市からは、まちづくり事業の費用を見積もった上で協議を行いたい意向を市議会の中でも示されておりました、引き続き、3者協議の議論と併せ、県、市の負担割合についても徳島市と協議を行ってまいりたいと考えております。

扶川敦委員

市からも負担が大きいという意見が出ていると、負担割合についても意見が出ているのです。

その費用を見積もった上で、今、協議を行いたいということですから、早く見積もってください。

見積りに当たって、私が先ほど申し上げたように、思い切って大胆に計画自体を見直すとうどうなるかというシミュレーションをしてお金も出して、話し合いをしてください。市は反対しないと思います。少なくとも今の市長は反対しないと思います。

今の負担割合は、既設線路の高架化を除く費用のうちJRが10%、残りが行政側の負担で、国がそのうちの55%、45%が県と市の負担です。これを今50%、50%、1対1だとおっしゃった。松山駅だったら幾らですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、松山駅の鉄道高架の負担割合の御質問を頂いております。

松山駅の高架に関しましては、愛媛県が75%、松山市が25%とお聞きしております。

扶川敦委員

東京も、東京都と国の負担割合は70%と30%だと、国土交通省に教えていただきました。

全国的な状況を国土交通省でまとめていたわけではないですけど、1対1のところが多いけれども、全国的にその割合を変えてというか、これはそもそも決まっていらないのです

から、県の負担を大きくしているところも相当ある。私はそうすべきだと思います。

それから、県と市が出す負担に対して起債が求められる起債充当率と、これに対する地方交付税の措置も頭に入れて、真水で県、市が出さなければいけないのは幾らかも、きちんと算定すべきです。このあたりは分かっていますか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、鉄道高架の事業の制度について御質問を頂いております。

鉄道高架、また公共事業に関しましては、公共事業推進ということで総務省からもそういった起債制度が設けられておりまして、県としましては、事業を進める際には、有利な制度を活用して事業を進めたいと考えております。

扶川敦委員

担当が違うと思いますので、また調べて教えてください。相当出るはずですが、事業縮小で事業費を減らして、さらに県と市の負担割合を見直す。それで、最終裏負担についても、地方交付税が措置される割合の中で出てくる。そういう試算を明らかにした上で、実際に県、市がどのくらいの負担を真水でしなければいけないのかをきちんと示すべきです。

県民、市民にも知らせて、議会にも教えていただいて、先ほどから申し上げているように、 B/C が1は絶対でないと私は思います。それは国土交通省からの説明でそう解釈していますので、ほかの非常に大事な効用があることを踏まえれば、見直しが可能だという認識の下、試算を付けて思い切った提案を、これも市やJRに対してしていただきたいと思います。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、鉄道高架事業の進め方について御質問を頂いております。

先ほども申しましたとおり、鉄道高架につきましては県だけではできない、また市だけでもできないという事業でございます。

県、市、またJR四国の3者で協議をして議論を深めて進めたいと考えております。

扶川敦委員

明確な御答弁を頂けないともどかしいですけど、方向性としては、そうしていただけるものところらで解釈します。

官僚の方とお話をするたびに解釈を加えないと、正確なところは分からないので、国土交通省でもここでも一緒に辛いものがありますが、もう少し分かりやすく県民に情報発信していただけたらと。

次に、車両基地の移転場所については、市の関係者から1回、仮に車両基地を旧文化センター跡地に移転した後、現在の位置で車両基地を高架上に造って、またそこに戻す案もあるのだと聞いたことがあります。過去に議論されたこともあります。県はもちろん最初から、仮移転はせず、旧文化センター跡地に移設する案です。

この両方についても改めて、それを仮設でやる場合と旧徳島市文化センター跡地に決めてやる場合とで、費用の違いをきちんと計算して話合いの中で出していくべきです。これ

はやっていただけますよね。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、車両基地の移設場所について御質問を頂いております。

先ほども申しましたとおり、3者協議の中では、車両基地の移設候補地につきましても協議しておりまして、その中には、委員が言われる候補地も含めて協議しているところでございます。

扶川敦委員

だから、確認しますが、仮移転という案も出ているということですね。

でも、古い資料で大体30億円ぐらい余分に掛かるみたいな話が載っていたと思いますが、私はもっと大きな費用、倍以上の費用が掛かるのではないかと思います。

ほかの方法があるのに、そういう費用まで国がきちんと自分の割合を負担してくれるかどうか分かりません。そんなことをしなくても、そこへ移転するのでしたら本移転すればいいのではないかという話をされたら、そちらのほうの説得力がありますから、そういうことも含めて、しっかり議論していただきたいと思います。

それから、騒音の問題については、前から市として、騒音対策があるから旧文化センター跡地は問題だということを言っているのですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま扶川委員より、車両基地の移設候補地であります旧文化センター跡地の騒音について、今まで市から言われたのかという問いでございますけれども、鉄道高架事業につきましても、過去に地元説明会が入ってしまして、旧文化センター跡地の周辺につきましては、徳島市役所、中央警察署、官公庁のほか、家屋やマンションなどの住宅もでございます。

騒音や煙害に対しての懸念も、説明会の中でお話を頂いております。

扶川敦委員

それは知っていますけど、ですから前から言っているように、今の車両基地はどれくらい騒音が出ているのかを調べてください。そのデータに基づいて、これも国で言っていましたけど、国の基準を上回るような騒音に対しては、騒音対策に補助金を出すと言っていました。

そうではない、それ以上きっちりと音を防いで、住民が嫌がらない、もっとレベルが下がる分は出せないと、単独になるという説明でした。そうだろうと思います。

そういう費用がどのくらい掛かるのか、対策はそもそも必要かどうかも確定しなければ話は前に進みません。これについても早く調査をしていただきたいのですが、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、騒音調査の御質問を頂いております。

車両基地の移設に際しましては、騒音、振動、大気といいまして、環境項目について調査し、予測評価を行い結果に応じて対策を行うなどの対応が必要であると考えているところでございます。

現在、3 者協議におきまして、車両基地の移設場所について議論しているところでございます。

今後、車両基地移設に関する取組方針について合意形成を図り、その方針に基づき取組を進めてまいりたいと考えております。

扶川敦委員

今後の取組を進めるということですから、測定して結果を出してください。

先ほど議論もありましたが、河川の土砂撤去について、私の地元の犬伏谷川でも河道の断面が狭くなっている、その橋の手前に土砂が堆積したが、なかなか撤去してくれないという陳情があって、住民の方がどうしても連れて行ってくれと言うから、わざわざ一緒に鳴門土木まで行って陳情をいたしました。

予算的なことについては、しっかり頑張って国にこれから要望していくと。我々も応援する立場は当然ですけれども、それはそうなのですが、今、予算的に足りているか足りていないか。河川の維持管理をお尋ねしますが、どういう認識ですか。

香川河川整備課長

ただいま扶川委員より、河川の維持修繕に関する予算は足りているのかという御質問を頂きました。

河川管理施設の維持修繕につきましては、これまで維持管理の基本となる河川巡視、それから地元のニーズの高い樹木伐採や土砂浚渫、それから草刈り、洪水の逆流を防ぐ樋門や堤防等の浸食を防ぐ護岸整備などに取り組んでおります。

こうした維持修繕は、現地でのリスクを勘案しながら、有利な起債を活用するなど工夫しながら順次進めております。

また、河川と身近な関係にある地域の皆様と協働で行う、官民協働型「維持管理システム」推進事業も導入して、河川愛護の啓発と併せて除草に取り組んでいるところでございます。

今後とも、ハード整備としての新設に加え、インフラの機能を発揮するための維持・修繕への対応などを想定し、限りある財源を工夫して、県民の皆様の多様なニーズを踏まえながら、国の補助事業や県単独事業を効果的に使い分け、しっかりと河川の維持管理に努めてまいります。

扶川敦委員

先ほどの話のように、起債して償還していくのは、そのぐらい負担が要るわけです。だからその財源が足りているのですかということなのです。

要望に対して受け入れていない、県も要望を受けてここは心配ないというところはいいいけれども、一定の対策をとらなければいけないところは、手持ちで持っているのに、それに対して裏負担の分が足りないこともあって、対策がとれないところはないのでしょうか

と。あるのではないですか。なければいいですけど、あるのならあるで、きちんと知事に対して予算要求しなければいけないだろうし、当然、国に対して要求しなければいけない。現状はどうなのですか。

香川河川整備課長

繰り返しになりますけれども、河川維持、それから修繕につきましては、現地でのリスクを勘案しながら、有利な起債などを活用して工夫しながら、順次進めているということで、当然、治水機能の効果的なところからやっていくことを現在も進めております。

扶川敦委員

答弁において皆さんにお願いしておきますけど、余り危機管理をしないでください。しゃべり過ぎたとか、言い過ぎて後で困ったなんてことをやっている、率直な答弁はできないです。議論できないです。ウォークアブルのことについては、まちづくり・魅力向上対策特別委員会でやろうと思います。時間がないので。

その中では、委員の皆さんの率直な議論が、そのまま議事録で載っています。ものすごく参考になります。本音が載って、中には違うのではないかという意見も含めて、そのまま載っています。

きちんとそういう情報を出して、そこで聞かれた本音の議論があって初めて、前を向いていくわけでしょう。議会のこの委員会というのは、なかなか本音の議論ができないのがもどかしい、言い過ぎないように危機管理を徹底しているのを感じます。防災のほうは徹底してほしいですけど、そういう答弁においては、もう少し本音でやっていただけたらとお願いしておきたいと思います。

一つ提案ですけど、土砂の撤去については、危ない所だけすぐに手当をするという小回りの利くやり方、ずっと上から下まで川があります。今までの土砂の撤去の仕方は、地元ですから見ていますけど、犬伏谷川で区間を決めて、ここからここまで、ここからここまでということをやりました。そこから少し外れると、住民から強い要望が出ているし、何とかしてほしい所も後回しになるのです。これは何とかならないかと思います。

大きなユンボで小さなユンボを降ろして、土砂をかき出すというような作業で、そのぐらいであれば少々な努力をすれば小回りは利くと思うのです。そういうような小回りが利く方法はないのか。

それからもう一つは、三面張りしているのだけど、土砂はどこから来るのだろうと思うのです。うちの辺りなんかずっとかなり奥まで、農道までは三面張りなのです。そこから土砂が提供されるとなると、その上です。その上のほうで土砂が入り込んでくる所はどこなのかをきちんと調べて、そこに優先的に手当てしておけば、流れ出したものを事後に対策するよりも合理的に対策できるのではないのでしょうか。

この2点をどのようにお考えか、教えてください。

香川河川整備課長

ただいま扶川委員より、土砂の掘削に関する御質問を頂きました。

河川内の土砂、堆積土砂につきましては、流下能力を低下させて、浸水被害を助長する

おそれがあるので、普段からの河川巡視による調査、それから地元からの要望を踏まえた上で堆積状況を把握して、本来の流水断面を阻害する割合、それから河川の上下流や左右岸のバランス、背後地の利用状況や氾濫時の危険度に応じて治水効果が高い所から堆積土砂の撤去を実施しているところです。

委員から、上流からの堆積土砂の提供の話もありましたが、普段から県管理河川につきましては上流から河川にかけて巡視等を行って堆積状況を把握した上で、治水効果の高い所から堆積土砂を撤去していく状況で、現在も進めております。

木下賢功委員長

扶川委員、まとめてください。

扶川敦委員

今の犬伏谷川の件については、そこは特に河道に対して堤防よりも下に町道が出ていて、このぐらいかな、それが断面を狭くしている。しかも、橋の付け根がはみ出している。そういうような所は小回りの利く対応をしていただいて、危険度が高いと判断して。上より明らかに高いです。上はのけているのに、そこはのけられていないのはおかしい。だから、そういう対応をしていただきたいとお願いして、終わります。

長池文武委員

今日の議論を聞いておりまして、合併浄化槽の話がありました。

これは質問ではなくて議論で思い付いたのですが、以前、私も議員になりたての頃は、下水道がメインの考え方でした。いつから方向転換したとかは、覚えていないので詳しくは言いませんが、ある時をきっかけに、下水道はお金も掛かりすぎるし、整備するのも時間が掛かるし、方向転換したような記憶があります。

合併浄化槽を各地でしたほうが災害の時とかにも強いのではないかという話で、それこそ費用対効果というのですか、下水道、小松島は雨水はありますけど生活排水はないので、それをするとずっと何十年も言ってきたのだけど、結局無くなりました。小松島の水道関係の工事の方が残念がっていたのを覚えています。

時代も変わってきて、そういうふうになるのかな。扶川委員もおっしゃっていた法定検査とかは、量で料金を決めるのは難しい。車検でいうと、私は走っていないから車検は要らないのではみたいな議論でして、少しまた違うのかなと思います。使っていなくても、浄化槽というのは劣化はするのです。

私はどっちかというと上水のほうなので、貯水槽のほうを専門でやっていた時期がありました。使っていない貯水槽というのが一番危ないです。苔が生えたりして劣化が早くなる。いっそ使っているほうが長持ちしたりするものでして。

そんな、いろんな技術的な面とかいろいろあって、ただ言えるのは、どうしても負担感があって協力してもらえないところもある中で、不平等感もあるのは一つの大きな課題だろうと思います。

車検でいうと、車検が切れたら走れませんから、命に関わりますから、そこまで浄化槽を厳しくするのがいいのかどうかも議論になるのだらうと思います。

だから、鉄道高架も文化の森駅まで行くのだったら反対であると、扶川委員がおっしゃっていましたが、私もそうですね、あんな所までやっていたら、何十年、何百億円掛かるか分からないような事業をなかなか前へ進めにくいのだろうと思って、細切れで進めていければ一番良いのかなと思います。

ただそこにも、先ほどの下水道の話ではないのですが、本当に必要ですかという議論も出てくるのだろうと思います。

だから、時代に合わせて、さらには将来を見据えて、今、必要なことは何であるかという議論が必要なのだろうと思います。

そういった意味で、私は、以前から防災対策の一つとして、いわゆる電線の埋設、電柱を撤去する無電柱化をずっと訴えております。これも非常にお金が掛かるのです。

土の中に埋めるだけだから早いかなと思ったら、結構お金が掛かりまして、それでもこつこつと県も進めていただいているようでございますが、まず最初に、今やっているところでいうと田宮街道ですか、県道30号になるのですか、田宮街道の一部をずっと工事しております。

何年か掛かっているようにも見えるのですが、田宮街道の無電柱化について、経緯と現状と今後のスケジュール的なことをお答えいただけますでしょうか。

宮島道路整備課強靱化・安全対策担当課長

ただいま長池委員から、田宮街道での道路の無電柱化について御質問を頂きました。

徳島鴨島線の吉野本町から南田宮、いわゆる田宮街道で実施している無電柱化工事につきましては、道路の北側と南側を合わせて整備延長1,340mの区間について、既設の歩道内に電線を収納するための管を埋設し、道路上の電柱を撤去するものでございます。令和5年9月から工事に着手しているところでございます。

現地は片側2車線の4車線道路で、沿道には商業施設が立ち並んでおりまして、交通量が非常に多い中で、工事中においても片側2車線を確保できるよう、北側、南側の順に施工する計画としております。

現在は、道路北側におきまして、令和7年度の完了を目指して、先行する歩道内の埋設工事を進めておりまして、その後、車線の切替え、それから南側での埋設工事といった流れで電柱の撤去という形で順次工事を行う予定でございます。

引き続き、電線管理者と連携しつつ、現道交通への影響が最小限となるよう配慮しながら工事の進捗を図ってまいります。

長池文武委員

令和5年9月からということで、ちょうど2年たっているということです。

あの通りは、割と車の交通量だけでなく、高校生を中心とした通学とかでもよく使う道でして、歩道が、そういった工事で通学にも支障を来しているということです。でも、最近は大分北側の工事のほうが終わってきていて、次は南側に取り掛かるということで、最終的に南側も2年ぐらい掛かるとしたら、今工事しているところの電柱が2年後ぐらいに無くなると考えていいのでしょうか。

そのあたり、もう一度スケジュールというか、お答えいただけますでしょうか。

宮島道路整備課強靱化・安全対策担当課長

今、長池委員から、完了の具体的なスケジュール感についての御質問を頂きました。

今、北側の車線を切り替えた所から、また埋設工事というような流れでございますので、南側についても、南側をする際に一旦今の車線を切り替えて埋設工事に掛かるということで。現時点で具体的にいつというところまではお示しができませんので、感覚で申し訳ございませんけれども、そういったところで工事は進んでいくものというところでございます。

長池文武委員

どのぐらいお金が掛かってというのは分かるのかな。分からなかったら、また後で教えてほしいのですが、言えますか。

宮島道路整備課強靱化・安全対策担当課長

ただいま長池委員から、田宮街道で行っている無電柱化の工事の事業費について御質問を頂きました。

申し訳ございません、今、手元に詳細なデータがございませんので、また後ほどお示しさせていただきます。

長池文武委員

また教えてください。何せ高いというイメージしかございませんが、また教えていただきたい。

徳島県の無電柱化は、ほかにもやっているのか、どういう状況なのか、今後の全体的なプランみたいなのをどういうふうに進めていっているのかお聞きしたいのですが、よろしくをお願いします。

宮島道路整備課強靱化・安全対策担当課長

ただいま長池委員から、県内の無電柱化の取組について御質問を頂きました。

本県の道路の無電柱化につきましては、国や県、市町村、電線管理者の役割分担の下、5年間での事業着手を目標とした無電柱化推進計画を策定して取り組んでいるところでございます。

推進計画は昭和61年の第1期計画から開始しまして、現在8期目を迎えております。

これまでに国道192号、それから小松島佐那河内線など、約34kmの無電柱化が完了しております。

現在、県管理道路につきましては、市街地の緊急輸送道路を中心に徳島鴨島線、先ほどの田宮街道の部分ですとか、沖ノ洲徳島本町線の沖洲から安宅工区など3路線6工区約7.4kmについて事業着手し、詳細設計や事前調査などを実施しているところでございます。

近年、能登半島地震をはじめ災害での教訓から、防災、強靱化の観点での道路の無電柱化の重要性が再認識されているところでございますので、現在、実施している整備区間を進捗させるとともに、引き続き、国や電線管理者らと連携を密に行いながら、市街地の緊

急輸送道路を中心とした道路の無電柱化にしっかり取り組んでまいります。

長池文武委員

34km完了しているということで。小松島の徳島赤十字病院の前も無電柱化しているのです。300mぐらいだったと思います。今の徳島赤十字病院ができる時に地域の方が集まって、まちづくりの計画ということで、歩道はどういう色が良いとか、電柱は青色にしています。小松島の港に合うような感じで、電柱というか街灯の柱を青にしています。その辺りは茶色だったりしますが、徳島赤十字病院の前は青です。電柱は無いほうがいいだろうということで、あれにしました。徳島赤十字病院ができて20年近くになると思うのですが、その時のまちづくりで話をしてやったそうです。

電柱が無いほうがきれいだろうというぐらいだったのかもしれませんが、今から思えば、徳島赤十字病院、そういった災害時には拠点となるような場所の前の道に電柱が無いというのは、一つの安心材料というか、ただ少し離れると、また電柱がずらっと並ぶのです。だから、55号線につながる徳島赤十字病院前の通りは、ほんの150mから200mぐらいしか無電柱化はできていません。

本来は、そのまま55号、国道につながる道まで無電柱化できれば、災害時とかの、特に緊急輸送、さらにはその一つ前の緊急避難できます。多くの方が避難するという意味でも、電柱が無いほうが良いに決まっています。

この前、県からも津波浸水想定が新しく公表されました。緊急輸送道路が中心になると思うのですが、そこにそういった津波の浸水域や被害予想も含めて、都市部がメインにはなるとは思いますけれども、今度は第8期になるのですかね、県南を中心にした沿岸部の無電柱化も今後の一つのテーマとして、しっかり取り入れていただくことを要望して終わりたいと思います。

木下賢功委員長

ほかに質問はありませんか。

（「なし」と言う者あり）

それでは、これをもって質疑を終わります。

これより採決に入ります。

お諮りいたします。

県土整備部関係の付託議案は、これを原案のとおり可決すべきものと決定することに御異議ありませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よって、県土整備部関係の付託議案は、原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

【議案の審査結果】

原案のとおり可決すべきもの（簡易採決）

議案第1号、議案第2号、議案第7号、議案第12号、議案第13号、議案第14号、

議案第15号、議案第16号、議案第17号、議案第19号

以上で県土整備部関係の審査を終わります。

次に、お諮りいたします。

委員長報告の文案はいかがいたしましょうか。

（「正副委員長一任」と言う者あり）

それでは、そのようにいたします。

次に、当委員会の閉会中継続調査事件についてお諮りいたします。

お手元の議事次第に記載の事件については閉会中に調査することとし、その旨議長に申し出いたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（12時06分）