

令和8年2月定例会 まちづくり・魅力向上対策特別委員会（付託）

令和8年3月3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	東条	恭子
委員	竹内	義了
委員	扶川	敦

委員外議員

議員	仁木	啓人
----	----	----

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

【説明事項】

- 提出案件について（説明資料（その4））

【報告事項】

- 「あすたむらんどリニューアル基本構想（素案）」について（資料1-1、資料1-2）
- 「徳島県観光振興基本計画（第4期）」の改定について（資料2-1、資料2-2）
- アリーナ基本計画策定支援業務の進捗について（資料3）
- 藍場浜公園西エリアにおける新ホール整備について（資料4）

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34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、説明資料（その4）により今定例会に追加提出いたしました案件について、御説明申し上げます。

今回、御審議いただきます案件は、令和7年度一般会計補正予算案となっております。私からは、歳入歳出予算の総額及び観光スポーツ文化部関係について御説明を申し上げ、引き続き、各所管部から御説明させていただきます。

はじめに3ページを御覧ください。一般会計につきまして、関係する4部局の補正総額としまして、一番下の合計欄、左から3列目に記載のとおり、2億2,204万4,000円の減額をお願いしております。補正後の予算総額は、その右の欄のとおり、96億6,645万5,000円となっております。

補正額の財源内訳につきましては、括弧内に記載のとおりでございます。

次に、観光スポーツ文化部関係につきましては、上から2段目の欄、左から3列目に記載のとおり、5億2,114万3,000円の減額をお願いしております。補正後の予算総額は、31億7,421万5,000円となっております。

4ページを御覧ください。部別主要事項につきまして、御説明申し上げます。

はじめに、にぎわい政策課でございます。観光費におきまして、観光施設魅力アップ事業の執行見込みに伴う補正など、4,110万6,000円の減額をお願いしております。

にぎわい政策課合計で、5,746万6,000円の減額、補正後の予算総額は、1億5,683万4,000円となっております。

続いて、観光企画課でございます。観光費におきまして、国外からのロケーション誘致に係る費用の増などにより、705万円の増額をお願いしております。

観光企画課合計で、1,339万1,000円の増額、補正後の予算総額は、2億3,343万4,000円となっております。

5ページを御覧ください。観光誘客課でございます。計画調査費におきまして、旅行会社、航空会社が行う販売プロモーションへの助成の実績見込みなどにより、1億978万円の減額をお願いしております。

観光誘客課合計で、1億2,026万円の減額、補正後の予算総額は、17億8,501万円となっております。

万博推進課でございます。計画調査費におきまして、大阪・関西万博の終了に伴い、県ゾーンの運営をはじめ、万博関連事業について、各事業の執行状況を踏まえた所要額の精査を行った結果、万博推進課合計で、1,985万6,000円の減額、補正後の予算総額は、5億5,297万5,000円となっております。

スポーツ振興課でございます。体育振興費におきまして、スポーツ・イン・ライフ創造事業の執行見込みに伴う補正など、686万5,000円の減額をお願いしております。

スポーツ振興課合計で、1,207万1,000円の減額、補正後の予算総額は2億1,613万2,000円となっております。

文化振興課でございます。文化及び文化財費におきまして、新ホール整備事業で計上した設計費等について、年度内の執行が見込めないことなどにより、文化振興課合計で、3億1,417万5,000円の減額、補正後の予算総額は、6,486万2,000円となっております。

6ページを御覧ください。文化資源活用課でございます。文化及び文化財費における、出土品の保存修理に係る執行見込みに伴う補正など、文化資源活用課合計で384万9,000円

の減額、補正後の予算総額は、6,237万2,000円となっております。

文化の森振興センターでございます。文化の森総合公園文化施設費におきまして、ユニバーサルミュージアム推進事業の財源振替などにより、1,307万6,000円の減額をお願いしております。

文化の森振興センター合計で、685万7,000円の減額、補正後の予算総額は、1億259万6,000円となっております。

9ページを御覧ください。繰越明許費追加分についてでございます。

観光企画課では、相撲と阿波おどりのコラボ商品開発に係る経費について、スポーツ振興課では、新コースでの開催を予定しているとくしまマラソン2027大会の実施計画策定に係る経費について、文化資源活用課では、伝統的建造物の保存に係る修繕への補助に係る経費について、それぞれ繰越明許費の設定をお願いするものでございます。

繰越明許費の変更分についてでございます。観光誘客課の航空対策費では、徳島阿波おどり空港国際線ターミナルの改修に係る経費について、繰越予定額として追加し、変更をお願いするものでございます。

11ページを御覧ください。債務負担行為の変更分についてでございます。

文化振興課の藍場浜公園西エリア新ホール整備事業に係る設計委託契約及びコンストラクションマネジメント支援業務委託契約について、年度内の契約が見込めないことから、減額補正を行うものでございます。

以上が、今定例会に追加提出している案件でございます。

続きまして、この際、4点、御報告をさせていただきます。

はじめに、資料1-1を御覧ください。あすたむらんどリニューアル基本構想（素案）についてということで、開園から25年を迎える中、施設の老朽化や社会情勢の変化を踏まえ、施設の価値最大化を図る抜本的な見直しを行うこととし、その基本的な方向性を示す基本構想を策定するものでございます。

県民アンケートや民間事業者へのサウンディング調査に加え、あり方検討会を実施しまして、頂いた御意見を踏まえ、基本構想（素案）を取りまとめました。

目指すべき将来像として、徳島にしかないテーマパーク、年間60万人のにぎわい創出、持続可能な収益循環の創出を掲げ、基本方針としましては、エンターテインメントと学びを融合させたエデュテインメント拠点として、あらゆる世代が楽しめる施設を目指してまいります。

今後の予定としましては、パブリックコメントを経て、4月中に基本構想を策定する予定でございます。

詳細につきましては、資料1-2の基本構想（素案）を御参照ください。

資料2-1を御覧ください。徳島県観光振興基本計画（第4期）の改定についてでございます。

令和6年3月に策定しました第4期計画について、現在、改善見直しが進められております、徳島新未来創生総合計画との整合を図るため、改定案を取りまとめました。

主な改定内容としましては、目標とすべき消費額の指標について、国の計画で採用されており、他都道府県との比較が可能な国内年間旅行消費額へと変更することとしております。

その他、現状を踏まえ、文言の追加及び整理を行うものであります。

令和7年度内に改定を行い、公表を行う予定でございます。

詳細につきましては、資料2-2を御参照いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、資料3を御覧ください。アリーナ基本計画策定支援業務の進捗についてでございます。

去る県議会11月定例会にて、本業務に係る関連予算をお認めいただき、基本計画策定の支援を委託する事業者の募集手続を開始いたしました。

その後、4者から提案を頂き、選定委員会による審査の結果、記載の契約予定者を選定したところであり、近日中にも委託契約を締結し、基本計画の策定を進める予定としております。

資料4を御覧ください。藍場浜公園西エリアにおける新ホール整備についてでございます。

まず、整備手法についてですが、确实性を重視するため、設計・施工分離発注方式を採用し、E C I方式につきましては、設計業務着手の時点では見送る考えであります。

次に、工事費につきましては、設計・施工分離発注方式の場合、発注時に具体的な上限額を示すことはなく、設計業務の中で積算することとなりますが、仮に、他県落札事例の平米単価を当てはめ、現時点で想定される金額を単純計算した場合、200億円にまで及ぶ状況となっております。

最後に、設計スケジュールでございますが、関連予算をお認めいただければ、令和7年度末に、設計事業者の公募を開始したいと考えております。

5月には参加表明を締切り、8月に設計事業者の選定結果を公表、その後、設計に着手し、令和8年度後半には具体的なパース図を公表、令和10年度初頭に設計を完了する予定としております。

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。

佐藤生活環境部交通・生活安全担当部長

続きまして、生活環境部関係の案件について、御説明申し上げます。

説明資料（その4）の3ページを御覧ください。一般会計の歳入歳出予算でございます。

下から3行目、生活環境部につきましては、予算総額に変更はございませんが、財源内訳欄に記載のとおり、繰入金から一般財源に財源の振替をお願いしております。

以上が、今定例会に追加提出いたしました案件でございます。

なお、報告事項はございません。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

神原県土整備部プロジェクト担当部長

続きまして、県土整備部関係の案件につきまして、御説明申し上げます。

委員会説明資料（その4）の3ページを御覧ください。一般会計の歳入歳出予算総括表でございます。

表の下から2段目、左から3列目の補正額の欄に記載しておりますとおり、県土整備部におきましては、2億9,909万9,000円の増額をお願いしております。

その右隣の計の欄には、補正後の額を記載してございます。

また、補正額の財源につきましては、右の財源内訳の欄に、括弧書きで記載してございます。

7ページを御覧ください。補正予算に係る部局別の主要事項説明でございます。

都市計画課でございます。公園整備事業費の決定に伴う補正など、合計2億9,909万9,000円の増額となっております。

8ページを御覧ください。既に御承認を頂き、事業を実施しております、一般会計における継続費の変更についてでございます。鳴門総合運動公園野球場改築事業につきましては、令和7年度の進捗状況に伴い、財源を変更しようとするものでございます。

10ページを御覧ください。繰越明許費でございます。

一般会計の変更分といたしまして、既に御承認を頂いている事業につきまして、翌年度繰越予定額の変更を記載してございます。

変更分を反映した補正後の合計は、最下段、右から2列目の欄に記載のとおり、20億4,570万7,000円となっております。

これらの事業につきましては、年度内の完了が見込めなくなり、翌年度に繰越しとなるものでございます。

事業効果の早期発現が図られますよう、今後とも、事業進捗に努めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

以上で、提出案件の説明を終わらせていただきます。

なお、報告事項はございません。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

以上で説明等は終わりました。これより質疑に入ります。

それでは質疑をどうぞ。

竹内義了委員

私から、まず地域公共交通のことについてお伺いいたします。

新年度予算の地域公共交通計画アップデート推進事業で、令和8年度が現計画の最終年度で、新しい計画作りに入るのだらうと思っておりますけれども、その概要について、まずお聞かせいただきたいと思っております。

橋本交通政策課長

ただいま、竹内委員より、令和8年度当初予算をお願いしております地域公共交通計画アップデート推進事業について御質問を頂いてございます。

公共交通の利用者の減少や担い手不足が深刻化する中、法定計画であります県の地域公共交通計画の改定期を捉えまして、持続可能な公共交通の維持、確保に向けて、ライドシェアの活用、自動運転の推進など、先を見据えた計画へとアップデートを図る取組内容となっております。

本事業で改定します県の地域公共交通計画は、複数市町村にまたがり運行する幹線系統バスの運行を支える国の補助金の交付要件として策定が義務化されておりますとともに、域内交通を担います市町村、交通事業者に対しても、幹線系統バスだけでなく県全体の公共交通をどうやって維持していくのかという全体としての指針であり、方向性を示すものとなっております。

この計画の改定に当たり、法に基づき、県、市町村、交通事業者等で構成します県の地域公共交通協議会におきまして計画の策定、それから施策の展開に必要な協議を行うこととなっております、改定に必要な経費をこの協議会に補助するものとなっております。

公共交通を取り巻く環境は非常に厳しさを増しておりますが、この計画により将来にわたって、公共交通を維持、確保していけるような新たな指針となることから、市町村、交通事業者としっかりと議論を行ってまいりたいと考えてございます。

竹内義了委員

分かりました。

現計画の背景といいますか、地域公共交通はバスもJRも含めて、計画の当初段階とは随分変わり果てたと思いますので、バスが軸になるという今のお話でしたけれども、現計画のPDCAとか、そういったところも新計画の中にきちんと反映ができるように取組を進めていただきたいと思っておりますし、それぞれの地域公共交通を抱えている市町村も課題がばらばらだろうと思っております。

市町村ごとの計画も、年度で言えば、ずれも生じていると思っておりますので、しっかりと市町村の意見を聞いて計画作りを進めていただきたいと思っております。

これについては終わりますけれども、ホールとアリーナについて、これまでも伝えてまいりましたけれども、財政計画をきちんと示してほしいという思いの中で少し意見を述べさせていただきます。一般質問で川真田議員が少し触れましたけれども、金利がある社会に変わりつつあるということで、2024年3月に8年ぶりにマイナス金利が解除されて、一昨年の7月に政策金利が0.25%に変わりました。

結果、長期金利が上がっているということで、日本銀行の話によりますと、これからも金利の上昇傾向は変わらないということが、先日報道されていましてけれども、利上げを続ける方針であるということです。

これまで自治体は、起債も含めて利率がほとんどゼロに近い状況の中で財政運営をされていた。今のいろんな建設事業も含めて、そういう中で進められてきたと思っておりますけれども、かなり状況が変わるのではないかと懸念がございまして。

喫緊では、兵庫県の財政状況が非常に悪化しており、夏には起債許可団体へ転落するのではないかと状況も示しておりますので、自治体を取り巻く財政の状況というのは、これまでと随分変わってくるのではないかと。

そういう中でしっかりした計画を立てずに、これまで進めてきたからということで大型の公共事業を建設するということに簡単に進んでしまうことには懸念を持っています。

数字は若干、間違いがあるかも知れませんが、私の知る範囲でホールが藍場浜の計画に移った当初の段階で、規模を縮小して142億円だったと思っております。それが162億円、186億円へと変わって、2026年2月の代表質問での答えが、実勢価格は188億円。今日も示

されましたけれども、物価高を踏まえると200億円まで上がったということです。

当初の藍場浜案の1.4倍ということで、これまで物価高は止まる傾向がないので、今後とも拡大といいますか、上昇傾向は恐らく続くんだろうと思います。

今も設計の入札までの大体のスケジュールが示されましたけれども、その段階で、相当事業費自体が膨らむのではないかとということです。

先ほども申しましたけれども、これまでの金利がほぼゼロという状況で進めてきた計画と、金利が増えてくる状況で進める200億円を超える事業というのは、なかなか簡単に分かりましたと言える状況ではないのだろうなと思います。

恐らく、ホール、アリーナだけではなくて、道路の整備や建設事業に係るいろんな事業費にも金利が付いてくる。その金利が、恐らく一般会計を含めて徳島県の財政をじわじわと真綿で絞めてくるような状況になってくるのではないかと懸念しています。

一方で、金利が付くということで、基金の利率の利回りが改善するというものですから、もちろんメリット、デメリットがありますけれども、これまでと同じような財政運営とは変わってくるということは肝に据えていただきたいと、まず思います。

私が今述べたような懸念について、現段階でどのように捉えられているのか、お考えを示していただきたいと思います。

伊澤観光スポーツ文化部長（文化振興課長事務取扱）

竹内委員から、施設整備の財源等の考え方についてお尋ねいただきました。

竹内委員からは、金利上昇が懸念される状況での考え方ということでございましたが、新ホール整備を進めるに当たりましては、様々な財源を活用して県負担の軽減を図りたいと考えております。

この中で、例えば起債ですとか、あと国庫補助金等には様々なメニューがございます。それぞれ要件が異なってまいりますので、施設整備に当たってどのようなメニューを使ったら最も負担が減るのかというあたりもしっかりと踏まえて、検討を進めているところでございます。

新ホール関連の令和8年度当初予算の中におきましても、起債対象となる部分については一部、既に有利な起債の活用を見込む形で予算案を提出させていただいております。

現状におきましては、このような起債を活用することで年度ごとの財政負担の平準化、また、地方交付税措置によりまして実質的な県負担が低減できるものと考えております。

また、金利上昇傾向であることを受けました県としての財政運営ですとか資金調達につきましては当課の所管外となることから、具体的なお答えということは難しい状況でございますが、新ホール整備に当たりましては、これまでどおり有利な起債、また国の補助金を活用する方針に変わりなく、提案中の予算にも見込んでいるところでありますので、引き続き、財政当局との調整をしっかりと行いながら、可能な限り県負担の低減に努めてまいりたいと考えております。

竹内義了委員

財政当局がない中で、将来的な財政の在り方を議論するというのは難しいのだろうなと思いますけれども、それが明確にならない中で、それに踏み切ることが、簡単に

納得はできないという懸念は示しておきたいと思います。

そもそもこれまで行政がよくおっしゃっていましたが、有利な起債というのは、言葉としては理解ができるのですが、利率が上昇していく中で、考え方そのものが、これまでとは随分変わってくるのではないかと懸念がありますので、しっかり財政当局と議論をしてほしいと思います。利率が増えてくるとことは借換債とかいろんなところに影響してきますから、いろんな事業でこれまで積み重ねてきたことが、これから先に金利となって首を絞めてくるという状況なのだろうと思います。

兵庫県の状況も、起債の利率も影響を与えていると思いますが、随分、お金の使い方の考え方そのものが変わってくると思いますので、200億円に膨らむ、それ以上に膨らむということは、今の段階で素直に受け止めることができないと多くの方が思っていることだろうと思いますので、そのことについても触れておきたいと思います。

設計を今から進めるという段階ですから、青天井にお金があるということではないので、途中でまた同じように形が変わっていくのか、しっかりと将来的な財政運営の方法を模索しながら、今の段階でこれぐらいまでというところを、一旦本当に決めておくべきだろうと思いますので、その辺はあえて申しておきたいと思います。

ホールについてはそれなのですが、同じようなことでアリーナについても懸念がございます。

アリーナについては、今の段階で事業費の上限額も十分な把握ができていないということで、ホール以上に綿密な財政計画を立てるべきだろうと思います。そのことについて、考え方をお伺いしたいと思います。

久次米スポーツ振興課長

ただいま、竹内委員より、アリーナについての考え方をということで御質問を頂きました。

アリーナにつきましても、公費負担の抑制は非常に重要であると認識しております。今後、基本計画を策定する過程で、例えば、これまで整備されてきた新たな官民連携モデルや交付税措置率が有利な緊急防災・減災事業債などの起債、その他、企業版ふるさと納税をはじめとした寄付金の御協力の呼び掛けなどの先進事例や物価上昇予測などを十分に研究し、財政負担の抑制、平準化について財政課ともしっかり調整を行ってまいりたいと考えております。

今後、有利な補助金、交付金や起債の活用など、アリーナに係る持続可能な財源確保策についてしっかり検討してまいりたいと思っております。

竹内義了委員

新しい内閣が積極的な財政ということで、恐らくいろんな補助金とかがこれから出てくるのかも分かりませんが、懸念としては、先ほどホールのところで述べたような状況と同じだろうと思いますので、繰り返しになりますけれども、しっかり財政計画を立てていただきたいと思います。

アリーナの場合は、今も官民連携のお話がありましたし、全国の状況を見ていると、例えば岡山県のアリーナの例なんかでは、民間にお金を募ってというようなことが計画段

階では記されていますけれども、現実的には十分集まっていないというような状況も明らかになっています。どこまで官がしっかりと責任を持って進めていくのか、民間にどのように頼っていくのか、それとも民間主導でやっていくのか、今の段階では、官民連携で官が中心になって進めていくというスタンスでいいのかどうか、お伺いさせていただきたいと思います。

久次米スポーツ振興課長

竹内委員より、整備手法についての御質問を頂きました。

現在、アリーナについてはこれから基本計画を策定していく段階でございまして、整備や管理運営手法についても、計画の中で決めていくという形になっております。

現時点で官が幾ら、民間が全部やるとか、決まっているものではございません。

竹内義了委員

場合によっては、しっかりと民間に任せるという手法も検討の課題としてあるべきだろうと思いますし、何度も言いますが、徳島県の財政状況が、そんなにいい状況ではないという前提ですので、手を挙げていただけたところがあるのであれば、民間主導に任せて進めていただく、これも一つの手であろうと思います。

恐らくアリーナも200億円を超えるのだと思いますけれど、200億円を超える事業を二つ同時並行で抱えるということは、県が進めるあらゆる事業に影響を与えることは間違いございません。何度も言いますが、財政計画、それから資金調達の考え方、これを早い段階で状況を見ながら整理していただいて、方向付けをしっかりと行ってほしい。要望ばかりになりますけれども、お金のことを心配している県民、とりわけ徳島市以外の所にお住まいの方には、声としては実際あります。

そんなにたくさんお金を使って大丈夫なのかというのを聞いていますので、そういう声があるということも重々理解をしていただいて、これからの事業を進めていくことに取り組んでほしいなと思います。

また機会があれば、そうした懸念についてお伝えしていくことを申し述べて、終わります。

東条恭子委員

私もまちづくりのことについて質問させていただきます。

まちづくりデザインですけれども、県として、ホール、アリーナ、鉄道高架というようなそれぞれの部門を分担して、担当者が進めていらっしゃるというのが、今日の報告の中にも出てきましたけれども、今の状況では、まちづくりの全体が私には見えてこないのです。

まちづくりの全体が徳島駅周辺となったら、徳島市になるかも分からないのですけれども、これまで徳島市と色々なお話をされてきたと思います。その協議とか確認事項について再度、教えていただきたいのです。

高木知事戦略局政策推進室長

ただいま、東条委員から、これまでの県市間での協議の状況ということで御質問を頂きました。

県としましても、県都の魅力度アップが、本県の魅力の向上に重要であると考えていたところでごさいます、令和5年7月に当時の徳島市長が知事の元に訪問されまして、未来志向で県都のまちづくりを進めたいと協力要請を頂きました。そうした市からの要請にお応えするような形で、同年の8月に県都魅力度アップ推進ワーキンググループを設置するとともに、11月には徳島市において検討がなされてきた各計画の考え方も踏まえつつ、県都のグランドデザインをお示ししたところでごさいます。

このグランドデザインにつきまして、その内容を今の遠藤市長にも面会して、御説明し、県市協調でまちづくりを進めるという方針について相互に確認したという経緯がごさいます。

そうした中で、先ほど申しました県都魅力度アップ推進ワーキンググループにつきましては、これまで4回の会合を開催しておりまして、各事業のお話もありましたけれども、新ホールやアリーナの候補地に関する協議、それぞれの事業の方向性に関する議論、また、各事業における調査結果の県市での共有、あとウォークアブルなまちづくりに向けた協議、そういったものにつきまして県市間で様々な議論を行いながら、連携を図って検討を進めてきたところでごさいます。

現在は、先ほど東条委員からもお話がありましたけれども、新ホール、アリーナなどの実現に向けた具体的な協議を進めるということで、それぞれの担当部局において実務レベルでの必要な協議を重ねているというところでごさいます。鉄道高架につきましては、県市に関係者であるJR四国を加えまして、3者協議という形で具体的な検討を進めている状況でごさいます。

引き続き、様々なチャンネルで連携を密にしながら、県市協調の下で魅力ある県都の実現に向け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

一般的にまちづくりの主体というのは市町村と言われて、いつも市がということと言われるのですが、まちづくりに関する専門性を持った方というのは市町村にいらっしゃるのか。そしてまた、県としては現在、どのようなサポートをされているのか。専門的な方がいらっしゃるのであれば、その方にどのような支援をされ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、東条委員より、まちづくりについて御質問を頂いております。

東条委員からもありまして、まちづくりにつきましては、基礎自治体である市町村が中心的主体となりまして、地域の課題に応じて様々な取組が行われているところでごさいます。

例えば、鳴門市におきましては、鳴門駅から中心市街地エリアにおける未来ビジョンを策定するため、建築家の内藤廣氏を座長としまして、交通、観光、商業、不動産など、各専門分野で活躍するメンバーで構成します、鳴門市まちづくりデザイン会議を設置し、専

門的な見地から検討が行われているところでございます。

また、美波町におきましては、独立行政法人都市再生機構と津波まちづくり・地方都市再生の推進に向けた協定を締結しておりまして、専門的な知見や技術的な助言を頂きながら、事前復興まちづくりや高台整備などの検討を進めるなど、津波まちづくり・地方都市再生の推進に取り組まれているところでございます。

県としましても、県都の魅力度アップが重要であると考えており、こういったまちづくりの取組につきまして、都市計画法でございますとか、都市計画を進めるに当たっての国、事業、スキームの観点など、技術的な助言等を行っております。

今後とも活力や魅力の向上、持続可能なまちづくりを徳島市と共に進めてまいりたいと考えております。

東条恭子委員

私もこの間、ホールをできるだけ早くしていただきたいということで質問をずっとしてきたのですが、ホールもどうなるのかというのが未知数で、金額が出された200億円で本当にできるのかすごく疑問に思います。

先ほど竹内委員も言われましたけれど、財源の問題とか人材不足や物価上昇のことをいろいろ考えますと、どうなのだろうと。私の周りにも最初は早くしてという意見だった方も、私が生きている間にはできないのではと諦める方も出てきているのです。

でも今、再度グランドデザインを練り直すというのはいかがかなと提案をしたいと思います。

アリーナも進んでいますけれど、昨年6月に我が会派の仁木会長が、パネルを使って駅前にホールやアリーナを持ってきて、地下からいろんな徳島の文化が集まった場所にして、公共交通の発着点など徳島駅前再開発計画というのを提案したのですが、それを再度、皆さんで練り直してみるというのも一つの今の時間だと思うのです。

徳島県にもまちづくりの専門家の方々がいらっしゃると思います。これまでもやってこられた方がいらっしゃる。徳島市にも専門家の方々がいらっしゃると思いますので、徳島市のまちづくりについて、徳島駅前開発について、徳島市を主導にしながらまちづくりの全体を今、見直す必要があるのではないのかと思うのですが、そういう検討というのはできるのでしょうか。

高木知事戦略局政策推進室長

ただいま、東条委員から、グランドデザインについて御質問を頂きました。

グランドデザインにつきましては、駅前を中心として人が行き交う回遊性を高めて、街のにぎわいづくりを実現するというので、新ホール整備のほかアリーナ整備、また回遊性の高いまちづくりを実現するようなウォークアブルなまちづくり、鉄道高架事業の推進、万代ふ頭の活性化、そういった様々な施策から構成されているところでございます。

新ホール整備につきましては、担当部局も徳島市との縣市協定に基づいて、徳島市からも今の藍場浜公園西エリアでの早期整備が求められているところでございます。

また、アリーナにつきましても、この度、基本計画の策定という予算で、できるだけ早期に進められるように協議を進めており、担当部局において取組が進められておりますの

で、引き続き徳島市とも連携しながら、一つ一つの事業を進めてまいりたいと考えております。

東条恭子委員

今も竹内委員も言われたのですが、この徳島は消滅都市になってしまうのではないかとこの危惧もするのです。

再検討できるのであれば、ホールが200億円、アリーナは幾らになるのか分かりませんが、それを一括した駅前開発で、状況によったら博物館とかも持ってくるというような、駅前に何か、より魅力を作っていくということも必要なのではないかなと。

聞いたところによると、鉄道高架よりも今、鉄道オタクというか、マニアの方だったら、自動車というのが余り走っていないので、徳島に見に来る人も中にはいらっしゃる。だから、その地域、地域に良さというのが残っているのを、もっと鮮明に前に出しながら、徳島の良さをみんなで知恵を絞って進めていく。

だから、県外から来た人には徳島の良さというのがよく分かるかもしれませんが、再発見も含めて、徳島市と徳島県の関係者全ての方々が英知を絞って、消滅都市にならないような状況を是非作っていただきたい。

そして、少しでも夢が持てる街にしていくのが行政や政治の役割だと思いますので、その辺、是非、再検討も含めて協議をし直していただきたいと提案をしておきますので、よろしく願いいたします。

扶川敦委員

消極論がどんどん出ましたので、高市さんではないですけど積極論でいきたいと思えます。高市さんは支持していないのですけれど。

先ほどから利率の話とか、それから増額の話が出て、いかにも徳島県の財政が傾くようなことをやっているのではないかみたいな議論がされているので、私はそうではないと思うのでお尋ねします。財政が傾くか、傾かないかという話と、その投資が、その地域に効果をどれだけ上げるかという話はまた別の話です。

私は財政が傾くか、傾かないかを議論しても仕方がないと思いますが、先ほど伊澤観光スポーツ文化部長からも説明がありましたけれども、例えば200億円のホールにしても、850億円の鉄道高架にしても、必ず補助金があるのです。

例えば鉄道高架だったら850億円といいますけど、何十億円かはJRが持って、残りの55%は国が持つのです。

更にその残りの地方負担分の半分は県と市が持つのです。県にとったら180億円ぐらいです。その180億円の中の90%は、恐らく起債が利くのです。起債が利くということは25年ぐらいの償還なのです。実際にすぐ用意しなければいけないのは10%ぐらいですよね。だから、いわゆる真水というのが県にとったら18億円ぐらいです。それは県の財政を傾けるような大問題かという、私はそうでないと言い切ります。

これに対して、例えば鉄道高架事業をやった場合の経済波及効果はどのくらいあるんだろうかということと比較すると、効果はずっと続くのです。50年、60年、70年と続いていくのです。だから起債が利いて将来の世代にも負担してもらわなければならないのです。

しかも、財政課に聞きましたが、償還部分に対して2割ぐらいは、恐らく国から地方交付税の措置があるのです。その分も軽減されるのです。

私は具体的にそれを前の委員会で、間違っているかも分かりませんが大体のところで計算しました。徳島市の負担こそ減らしてあげなければいけないという立場で計算してみましたら、起債ができるのが162億円、うち交付税措置がされるのは0.2だから32億4,000万円、180億円から32億4,000万円を引いたら147億6,000万円。これが返済しなければいけないお金ですが、これを1対1ではなくて75%と25%に持ち分を変えてあげて、市の負担を軽減してあげると半分になります。73億5,000万円。さらに、私はずっと規模の話をしていますが、850億円全部をやる必要はないのです。効果のある所、北部をやればいいのです。

そういう意味で、徳島市としても財政が大変だから6項目の中で事業範囲と負担割合を何とかしてくれと言っているのです。そういう具体的な声に応えなければいけない。

そうするとどうなるか。73億5,000万円の事業の負担を850分の500、事業の縮小にしてやったら、真水は43億2,000万円です。始めこそ、1割ですから5億円少々用意しなければいけません、あとは1億5,000万円ぐらいを毎年返していけばいいという計算になるように私は思います。

こういう議論が出てくるから、きちんと計算してください。私は今、素人なりに計算しましたがけれども、そういうことをきちんと計算するのが財政計画。事業課でもちゃんと把握してこういう時に説明していただくべきです。でないとならば宙に浮いた議論になってしまうと私は思います。

鉄道高架のことについて、お金の話を先にしましたが、お尋ねします。放送でもやっていました。私も前から議論していることですが、従来案は800億円で、北側の完成が17年掛かる。現在の場所での高架化を求めている徳島市の案では、移転を伴うため800億円で済みませんので移転費が掛かる。50億円以上掛かるのではないのでしょうか。しかもこれは、持って行って、持って帰りますから、完成がさらに延びてしまいます。

これに対して、旧文化センター跡地の車両基地案というのは850億円。確かに最初の現案の800億円よりは多いですが、完成は13年になります。17年が13年に短くなる。

それから、単にお金が増えるわけではないです。旧文化センター跡地を高架でやる案で850億円。50億円増えるわけですから、土地が二重になる。使える所が増えるのです。2階が高架で下が空くのです。ここを活用するメリットもある。

そういうことを私は総合的に考えた場合、従来案ではそもそも私が提案するような事業の分割はできません。南も一緒にやってしまう案で、車両基地が地蔵橋へ行ってしまうからできません。それは論外です。範囲を見直しできない。徳島市の意向に合わないと思います。

それから、現在の場所で車両基地を高架化する案は完成も遅い上に費用もたくさん掛かる。例えば事業分割してもそういうことになる。

そうすると徳島市の財政負担軽減のためにも、今、県が提案している旧文化センター跡地に移転して、高架で車両基地を作って、そしてそれと併せて事業範囲を半分にして、事業費を減らして、もっと節約する。それと県と市で分担割合が1対1になっているものを、例えば東京のように7対3に変えるとか。75対25という所もあるのですから、そういうふ

うに変えて負担軽減をしてあげる。

ただ、今それをなぜ私が言うかということ、徳島市の負担を軽減してあげないと大変な状況になっているという認識があるから申し上げています。それは後で触れさせてもらいますけれども、県としては県案が一番優れていると私は思うのですが、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、鉄道高架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、去る2月18日、徳島市議会におきまして徳島市担当部局から、知事と市長の6項目の合意事項の見直しも含めて、あらゆる観点から鉄道高架事業について検討したいと報告したことに對しまして、委員から鉄道高架事業について中止を含めて検討するのかと問われ、徳島市都市建設部長から、中止も含めてあらゆる観点から鉄道高架事業について検討したいと答弁されたものでございます。

また、別の委員から、中止を含めて検討することについて県に申し入れるべきという意見がございましたことから、去る2月25日に徳島市から正式に説明がございました。

徳島市からは、厳しい財政状況の中、重要施策を抱えており費用負担が厳しいことや、市議会の議論を踏まえ、平成16年の知事市長合意事項をはじめ、あらゆる観点から鉄道高架事業の在り方について検討を進めるため、合意事項である6項目の基本方針にある役割分担、事業施行範囲、都市計画決定、費用負担などについて見直しする協議を行っていただきたいとの申出がございました。

また、徳島市から鉄道高架事業の在り方についての検討は、中止ありきというものではなく、あらゆる観点から検討を行うものであり、6項目の基本方針を見直し、徳島市として進められる形で合意できるかどうかを見極めたいとのこととございました。

それに対して県からは、鉄道高架事業は県都のまちづくりに有効な手段であることから、これまでの徳島市のまちづくり計画にも位置付けられていること、県都の魅力度アップ推進にはまちづくりというのは重要で、県市協調で取組を進める必要があること、6項目の合意事項の中には、鉄道高架と関連するまちづくり事業について、費用負担として県と市が共に1対1で負担することとなっており、見直し議論を進めるためにも徳島市が考える県都のまちづくりを示してほしいこととお伝えしたところでございます。

今後、徳島市が検討を進めるに当たり、当然、県としても協力できるところは協力したいと考えておきまして、これまで同様に県都の魅力度アップに向けて県市連携し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

その答弁も私は了としますけれども、当然これはにぎわいづくりに、まちづくり事業に必要な鉄道高架、断固として推進をしていただきたいと思います。

先ほども言いましたけれど、これは本当に将来、残っていくものなのです。ところが今、参考で申し上げておきたいのですけれど、徳島市が苦しんでいるのは将来に残らないマイナスの遺産なのです。アミコですよ。アミコににぎわいが戻ってこない、中心市街地の活性化にはならないと私は思うのです。そごうの撤退後、内藤市長時代に徳島市から徳島都市開発株式会社に20億円貸し付けたものの、アミコを運営する徳島都市開発株式会社の

経営状況は悪化の一途で、お金が全く返済されていない。銀行から借りているお金もその4倍ぐらいある。今の新しい社長が頑張っておりますが、EBITDAというのですか、この指標で黒字化はしたのですけれども、徳島市へ20億円を返済していくというところまで、今、めどが立っていないのです。

この20億円というのは、令和2年と令和3年に10億円ずつ、飯泉県政の下で県から市町村に貸し付けた市町村振興資金が原資です。県が関わっているのです。利子分は、これまで徳島市から県に返済されてきました。これは返済されているのですが、令和8年度からいよいよ元本の返済が始まる。これは1億円以上の大きな負担です。それなのに徳島都市開発株式会社から貸付金が徳島市に返済されなければ、毎年1億円余りのお金を一般財源から持ち出さざるを得ないのです。

先ほどの鉄道高架は、私が提案したように事業を半減すれば、毎年、最初に5億円少々払っていても、1億5,000万円ぐらい償還していけば、立派なインフラが残るわけですが、これは鉄道高架とは違って、インフラは残りません。これでアミコが経営改善されなければどうなるのかという状況は変わらないです。

この問題は徳島市だけの問題ではないと思います。駅前あるいは鉄道高架実現後は、駅北から眉山に人が歩いて、ウォークブルに街を楽しめる事業というのを県は今、推進しておりますが、この事業の成功の要素は、道路の両側に歩いて巡ることができる魅力的なコンテンツが連続していることです。その動線上にあるアミコは、藍場浜西エリアに予定されている新県立ホール共々、一番大きな要素になると思うのです。

それから、この問題については県も一緒に考えてあげなければいけない。そもそも、前県政時代に貸し付けたお金が滞っているのですから。徳島市から徳島都市開発株式会社に渡したお金が。アミコの問題については、非常に大事な中心市街地活性化の要素になると県としても認識しておられるのかどうか、まちづくりの部局として認識をお尋ねしたいと思いますが、いかがですか。

桂野都市計画課まちづくり室長

県土整備部としましては、ウォークブルな空間づくりということで整備を進めているところでございます。

県都とくしまウォークブル推進会議を去年8月に立ち上げまして、そこで議論する中で、去年は11月16日から2週間掛けて社会実験を行ったところでございます。

社会実験を行ったところ、地域の方々から、もっと進めてほしいという肯定的な意見も多く頂いたところでございます。

そういった観点から、駅前周辺のまちづくりというのは重要であると認識しているところでございます。

扶川敦委員

時間的にも費用的にも、いろんな提案があるのは分かります。夢を描くのは大切で、こどもまんなか未来にアクセスしようということで、とくしまこどもステーションを見ました。具体的に徳島市に直接当てはめられるようなものではないのですけれども、近いです。こういう夢のあるイメージを若い人たちに持っていただける開発というのは是非必要だと

私も思いますが、かといって今までちゃんと積み重ねてきたことをがらがらぼんして一からやるなんていうのは、非現実的もこの上ないと私は思います。

よく私はひょうたん島クルーズのことを言いますが、今、進めつつある鉄道高架、新ホール、アリーナ、それから水辺空間整備、ウォークアブルなまちづくりをやっていけば、ひょうたん島全体を魅力的なスペースにする可能性が開けてくると思うのです。早くやりましょう。先ほど申し上げたように、具体的に数字を出していただいて財政的な検討を進めていくべきだと私は思います。

話は戻りますが、徳島市の状況が大変だからこそ、県としても徳島市に対して一番財政負担が小さくて効果発現も早い鉄道高架事業の旧文化センター跡への車両基地案を進めながら、なおかつ、県と徳島市の1対1の費用負担を見直すべきだと私は思うのです。

ただ、先ほどもおっしゃったように、まちづくりも費用負担が1対1ということになっています。これがあるから、鉄道高架も1対1になっているのです。

最初のまちづくりはどんなまちづくりだったかということ、区画整理の事業を二軒屋の東側の所に減歩しながら街を作り直していくやり方を進めようとしていたのではないですか。それと鉄道高架が組み合わさっていたのですけれど、今もそうだと思いますが、それについてはものすごい反対運動がありまして、いつまでもこれが続くかどうか分かりませんが、これにこだわっていたら進みません。

取りあえず、これはまた次の段階の議論として、北部だけでも鉄道高架はやれるのだということを、私はせつかく国土交通省まで行って担当者から直接確認してきたのですから是非とも進めていただきたい。

6項目の中にある事業範囲の見直しとか、それから県と徳島市の責任の分担とか、費用の分担ということは、私が今、申し上げたような具体的な議論をこれから進めていくチャンスだと思うのです。

そのように受け止めて徳島市としっかり議論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、鉄道高架の進め方について御質問を頂いております。

先ほど、扶川委員から御説明がありました二軒屋の区画整理につきましては、鉄道高架とはまた別のご話でございます。鉄道高架については駅周辺まちづくり計画という計画がございます。徳島市が徳島駅周辺と二軒屋駅周辺のまちづくり計画を立てております。

当時の事業費につきましては250億円、当時の鉄道高架事業が500億円だったと。その500億円と250億円を足して750億円というのが、総額の額であったと認識しております。

それについての6項目の基本方針に合意しておりまして、その中には役割分担、費用負担等々ございます。

先ほど御説明させていただきましたとおり、徳島市もあらゆる観点から検証していきたいというところでございます。県としても、できるところは協力していきたいと考えております。

扶川敦委員

なるほどね。飽くまで土地区画整備事業とは別の概念で、徳島駅と二軒屋駅の周辺のま

ちづくりの事業として250億円。それと500億円の高架事業を合わせて750億円だったということですね。

今の850億円というのはどういう内訳なのですか。それには、その250億円は入っていないのですか。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、鉄道高架事業の事業費について御質問を頂いております。

850億円というのは、鉄道高架事業に要する経費を算出しております。まちづくりの費用は含めておりません。

扶川敦委員

その250億円のまちづくり事業の概要はどういうものであったか、簡単に説明していただけますか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、徳島市のまちづくり計画の概要について御質問を頂いております。

鉄道高架に関連する徳島市のまちづくり計画につきましては、駅前広場でありますとか街路整備などを含めまして徳島駅周辺のまちづくり計画を作っております。

二軒屋駅につきましても、街路計画などを計上して計画しております。

扶川敦委員

分かりました。徳島駅の場合だったら、今バスターミナルがあるような所も含めてまちづくりをする。二軒屋駅でしたら、少し駅前がありますけれど、あの辺りの整備をする。それを含めて250億円掛かるということだったのですね。

それについては、徳島市は現行、推進しようとしているのですか。今の徳島市の動きをどう把握されていますか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員より、徳島市の体制についての御質問を頂いております。

徳島市につきましては、先ほども御説明させていただきましたとおり、鉄道高架事業を進められるかどうか見極めたいということで、あらゆる観点から検証したいというところがございます。6項目の合意事項も含めての検討でございます。

県としては、6項目の検討をするということで、前向きな議論ができるのではないかと考えております。

扶川敦委員

そうです。前向きな議論ができるチャンスなのです。是非前向きに議論していただきたい。

先ほどのアミコの問題も、アミコがあってこそその駅前です。だからアミコがどうなっていくかということのめどが立たない中で、徳島市としても恐らく徳島駅前の具体的なまち

づくりというのはイメージできないのだろうと思います。無理ないと思います。

でも鉄道高架はできます。できる所から進めていく、そのためにも費用負担の問題は、まずは今の徳島市の財政の窮状を理解した上で、是非助けてあげていただきたい。

まちづくりの駅前のやり直しの部分について費用負担をどうするかは、後で議論すればいいと思うのですが、取りあえずは負担軽減してあげないと、アミコの20億円というのは大きいです。純損ですからね。20億円の真水が消えていきますからね。

本当だったら補助事業ができるような100億円単位のお金が消えていくのです。それは大きいですから、そこはしっかり理解した上で、徳島市に対しても手を差し伸べてあげたいと思います。

ついでに鉄道高架のことは始まってしまったので、視察してきた結果を報告します。事前の県土整備委員会では説明させていただいたのですが、私がお願いをしたこともあって、県も私も岡田晋県議と一緒にJR四国の高松の車両基地を見てきました。高松の車両基地を見てきて、実際、同じように街中にあっても騒音の苦情は住民からはほぼないということを確認してきました。

列車が走る予讃線に防音壁が最初からちゃんと備えられているということも大きいのですが、90%の車両が連結器は機械式ではなくて電気式になっておりまして、ほとんど音が出ないのだそうです。古い車両は新しい車両に変更の都度、エンジン音も小さくなってきているのだそうです。

実際に、今の最新のハイブリッド車はエンジン音自体が小さくなってきて、停車時はアイドリングする必要がないのです。アイドリングしているのはなぜかということ、車内の照明も何もかも消えてしまいますから回しているのだそうですが、電池で蓄えておくからアイドリングしなくていいのです。構内を移動する時に電気で移動し、ある程度離れてからエンジンを掛けて走っていくという使い方ができます。

回生ブレーキというのはモーターの抵抗でブレーキを掛けるので、ギギギギということはずまりません。スムーズに停車する。摩擦音も少なくなるわけです。

いろんな改善はこれから可能で、騒音の問題はこれでそう心配することないと私も確信を持ちましたので、徳島市長さんにもお伝えしたら、心配していた市長さんもそれは分かりましたとおっしゃっていました。

もう一つ、旧文化センター跡地に車両基地を持つのに反対する意見の理由として、一等地だからもったいないということも言われます。例えばオペラハウスなんかあそこで作ってもらったらどうかという意見もある。あるいは蜂須賀さんの遺構を車両基地で潰すのはどうかという意見もある。

しかし、前から何度も言っていますけれど、市役所も、警察も、裁判所も、庶民から見ると権力機関なのです。県庁もそうですけれど、余り落ち着ける場所ではないのです。それらの官庁に挟まれた場所で無心に文化を楽しむんだらうかと私は思っています。景色もよろしくありません。

オペラハウスはどうか、例えば、ろう学校や動物園の跡地でもいいと思うし、駅北が高架で使えるようになったら、内町小学校の移転後に設置するのもいいのではないかと、将来的にそういう案も出るではないですか。

城の遺構を生かすのであれば、ホールやオペラハウスなどよりも、先ほども言いました

が、高架というのは柱が立つわけですから、空間ができるわけです。その空間に遺構の現物を見える形で保存したり、展示をしたり、あるいは旧城下町のパノラマをお見せするとか、夢のある使い方は幾らでもできると思います。

南は中洲市場と隣接するのですから、ここに県下の海産物を買ったり食べたりできるようなスペースを整備すれば、県民にも観光客にも喜ばれると思うのです。

さらにその南は新町川がありますから、そこに船着き場でも作って、ボートの発着ができるようにすれば、ひょうたん島クルーズの一つの停留場所になるではないですか。そういう具体的な夢も描けると私は思うのです。

だから、先ほど申し上げた一等地だからうんぬんというのは、私から言うと余り説得力がありません。一等地だというのはなら鉄道高架をした後の駅北は、埋蔵文化財の問題もありますけれども、歴史文化ゾーンとしていろんな開発が、時間を掛ければできる本当に魅力的な場所になると思います。

そういう考え方もあるのではないかと意見を申し上げておきますが、何か感想がありましたら教えてください。

桂野都市計画課まちづくり室長

鉄道高架について御質問を頂いております。

鉄道高架事業につきましては、まちづくりの手段の一つでございます。県都の魅力度アップの推進といいますのは、先ほど来、お話がありますように、いろんな面からのまちづくりというのが重要でございます。県市協調で取り組んでいく必要があると考えております。

6項目合意の見直し議論を進めるためにも、徳島市が考えるそういった県都のまちビジョンというのを早く示してほしいと伝えたところでもございます。今後も県市協調で進めてまいりたいと考えております。

扶川敦委員

ちょっとだけ時間を残しておきたいので、意見だけ言っておきますが、先ほど東条委員もおっしゃったのですけれど、賛同できる場所がありまして、専門家の意見、知恵を借りて夢のあるデザインをしてほしいというのは、そのとおりだと思います。どういう人たちをターゲットにして駅前を周遊してもらうのかということが非常に重要だと思います。

私は、いろんな人があっていいと思うのですが、ただそのために、その周辺に、例えば若い人に子供連れで歩いてもらおうと思ったら、若い人がそこに気軽にやって来られるような住居がなければいけないと思います。空き家を使うのもいいし、新しいマンションを作るのもいいですが、そういうことも含めてまちづくりは必要になってくるのではないかと思います。

繁華街もやたら広げればいいのかという問題ではなくて、あれ以上は広げる必要がないので、今ある繁華街をどうにぎわいを作っていくかという観点で、例えば、地方から普段は農業を営んでおられる、GXなんかをやっている青年が週末には高速道路を使ってやって来て、それで県都で遊んで帰る、交流して帰る、文化を楽しんで帰る。何度も申し上げますが、そういうイメージの、誰をターゲットにするか、誰に来てもらうかということをお考えたま

ちづくりを進めなければいけない。

それについては専門家に知恵を借りてもいいのではないかと私は思いますので、意見として申し上げております。少し時間を残して終わります。

大塚明廣委員

そんなに長い時間ではないのですが、扶川委員の御意見に私は賛同しているのですが、もう一つ大事なことがあるのです。いつも思うのですが、徳島市内は、特に、中四国のほかの都市に比べて、歩いている人が少ないのです。

その原因は何かといいますと、公共交通機関としてバスはあるのですが、便数が少ない。今は車を使って行っているわけですが、市内を見ていると駐車場を持っているお店というのは、そんなにないです。

バスを使って停留所で降りて、それで駐車場がない店にも入っていただくということが非常に大事なのです。

バスはありますけれど、とにかく便数が少ないです。便数をとにかく増やせるように県としても経済的なことも含めて是非応援してほしいし、実際に便数が増えると利用者は必ず増えます。必ず増えますので、そういうところをやっていけば、経営も改善していけると思います。それについて県の考えをお聞きしたいと思います。

橋本交通政策課長

ただいま、大塚委員より、まちづくりと公共交通の関連性という観点での御質問を頂いたかと思えます。

大塚委員がおっしゃるように、まちづくりと公共交通というのは密接に関わるものでございまして、公共交通の利便性が良くないと確かに人の交流、移動というのを生み出せないというところがございます。

その一方で、公共交通は、基本的には自治体の財政負担によって賄っているというところもございまして、当然便数を増やせば利用者も増える、利便性が高まるのですが、その一方で財政負担も大きくなるという反面もございます。先ほど申しました県の地域公共交通計画というのは、県だけではなくて市町村、事業者と共に、どうやって交通ネットワークを作っていくか、まちづくりを踏まえて考えていくかという計画でございまして、来年度、計画の議論を通じまして、そういった構想を練り上げていきたいと考えてございます。

大塚明廣委員

繰り返しになりますが、ほかの都市を見ていただけたらと思います。四国の高松にしても、松山にしても、高知にしても、公共交通機関がよく動いています。駅に降りて人が歩いています。中国地方も私はずっと回ったのですが、停留所に人がたくさんおいでるのです。そこを經由して歩いて街は活性化します。この根本的なところを、公共交通機関を便利にする必要があります。

今は車社会で、ガソリンなんか今度の大きな事件がありましたけれども、値上がりしたり、一人一人が車を使うと費用が掛かります。公共交通機関が便利になれば必ず使います。

例えばバスが、極端に言ったら10分ごととか15分ごとに来て回っていただいたら、停留所はある程度の間隔でありますので、そういう便利さなら必ず使うと思います。交通費がほとんど要らなくなります。

そういう面で、公共交通機関を十分に活用できるような状況、便数をどんどん増やしていただけるように、市も県も、特に県で是非応援していただけるようお願いしまして、私の質問を終わります。

岸本淳志委員長

午餐のため休憩いたします。（11時57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3分）

それでは質疑をどうぞ。

東条恭子委員

今が徳島市のまちづくりの正念場と私は思います。それで是非、前回、仁木議員が質問した分なのですけれども、駅前にホールとアリーナを連結させてやることによって、その財源も集約化事業債というのを利用できる。そうしたら両方をまとめて半分ぐらいの、2分の1の予算が財源的にも組める。グランドデザインも当初からしたらいろいろ変わってきていますけれども、こういうふういろいろなものをつないでいくということも再度検討していただくことはできるのかどうかというのを、お伺いしておきたいです。

それぞれホールも場所が変わり、アリーナの場所も決まっているという方向も踏まえてなのですけれども、今の物価高や先ほどの金利の状況も踏まえると、徳島県にとって今は見極める時期だと思うのです。

それで、これが絶対にいいとは言いませんけれども、専門家の方が県にもいらっしゃいますし、市にもいらっしゃる。まちづくりは市が中心になるならば、市を先導に県が下支えをしながら、徳島県をちょっとでも夢が持てるような街にしていくために、今が決め所だと思いますので、グランドデザインの再検討というのを是非やっていただきたいのですけれども、これをやれる可能性というのを聞かせていただいてよろしいですか。

伊澤観光スポーツ文化部次長（文化振興課長事務取扱）

ただいま、東条委員から、新ホールの整備場所を含めたグランドデザインについてお尋ねいただきました。

私からは新ホールメインでのお答えになりますが、今、新ホールは、東条委員も御存じのとおり、藍場浜公園西エリアでの整備で進めております。

今年度におきましても、2度の公募が中止になっております。これを踏まえた上で、この度、令和8年度当初予算として提出させていただいておりますが、3度目の公募予算をお認めいただければ、設計施工の分離発注で、設計業務のみを先に進めるというやり方で取り組んでいきたいという考えでおります。

場所につきましても、令和7年4月2日だったと思いますが、早期整備プランの策定と

同時に、藍場浜公園西エリアで県立ホールとして進める形で、徳島市との縣市基本協定を締結しております。

その上で協定に基づいて、徳島市からも早期整備に関する要請も頂いているところです。

また今回、設計施工分離発注方式ということで、これまでのデザインビルド、設計施工一括発注方式ですとかPFI的手法と比べますと、手続が増えて時間を要しかねないやり方にはなっておりますが、今、施工業者を選定することが非常に難しくなっております。

建設費の上昇傾向が今後も続くおそれがある中で、この方法で少しでも着実に前に進めることで、結果として少しでもコストを抑えることになるのではないかという点もございます。

そのあたりを踏まえまして、県として、新ホール整備は、引き続き藍場浜公園西エリアでの整備を進めてまいりたいと考えているところであります。

高木知事戦略局政策推進室長

ただいま、グランドデザインについて東条委員から御質問を頂いたところです。

先ほど伊澤観光スポーツ文化部長からも、新ホールにつきまして御説明をさせていただいたところかと思えます。

午前中もお話をさせていただいたところではございますけれども、県都のグランドデザインにつきましては、駅前を中心として回遊性を高めてにぎわいを実現するといった大きな方向性を目指しているものでございまして、それについては現在も重要ということで変わっていないところでございます。

またアリーナ整備につきましては、現在、徳島市もできる限り協力していただけるということで、グランドデザイン当初より市立体育館跡地と東工業跡地の2か所を候補地として検討を進めていく中で、東工業跡地で検討を進めるということで、担当部局でも基本計画の策定という手続を進めているところでございます。

また鉄道高架につきましても、3者協議の中で議論をされているというところでして、グランドデザインの一つ一つ事業の推進に努めていきたいと考えております。

東条恭子委員

それぞれ部門、部門で進めていかれているというのはよく分かるのですが、徳島県をどんな街にして、どんな魅力があるものに引き寄せていくかというような、グランドデザインの前提に掲げるものがすごく分かりにくいです。

子供がたくさん集まってくる街にするのだとか、専門家の方が徳島の良さをフルに生かして、まずはこんな街にしようという、掲げるものがないと、ホールにしても、アリーナにしても、生きたものにはなかなかかなりにくいのではないかなということがすごくあります。

それで私が思うのは、まちづくりは徳島市がイニシアチブを取らなければとおっしゃっているのですが、徳島市の専門家の方々を中心に、徳島県も専門家の方もいらっしゃいますので、その方々と英知を絞って、どんな街にするのかをみんなで検討していただかなければだめです。徳島県がこの先、生きていくか、いかないかぐらいの正念場だと思うのです。

先ほど大塚委員が言っていましたけれど、駅前とかに作ると、みんなバスとか汽車とか公共交通を利用して来ます。それで歩く所は歩いて行ったり、少しぐらい遅れても次のダイヤで行こうとか、ダイヤの数も増える。

歩く街にするのであれば、余計そこにバスで行こう、汽車で行こうと思えるような状況を作り出すことも必要だと思うのです。

だから、あらゆるところで、公共交通とか、いろんな専門家の方々が集まって、今の徳島県をどうしていくのかというのを真剣に考えていただきたいということをお願いして、私からの質問を終わります。

岡佑樹副委員長

何点かお伺いしたいのですが、まず今、東条委員からグランドデザインのお話がありました。元々の話に戻ってしまうのですが、確認を再度させていただきたいと思います。

元々は2023年8月に徳島市長さんから協力してまちづくりやにぎわいづくりをやりたいという申入れがあって、8月にワーキンググループを作ったと。今は4回ぐらいやっていらっしゃるのですね。それを受けて11月に県がグランドデザインを公表して、徳島市長に説明されたというような話だと思うのですが、今まで何回も、本会議でもこの委員会でも聞いているのですが、知事がグランドデザインを発表した時に、徳島市とも関係者も含めて協議をしてきたと、それで作ったのだとおっしゃっていたと思うのです。どういう流れでグランドデザインの作成に至ったのか、もうちょっと細かく、どんな話合いがあってグランドデザインを県が作って、公表することになったのか、再度お伺いしたいと思います。

高木知事戦略局政策推進室長

グランドデザインの作成の経緯ということで御質問を頂いております。

先ほどと重複するところもございますけれども、令和5年11月にグランドデザインをイメージとして、人が行き交う回遊性を高めてにぎわいづくりを実現するという大きな方向性としてお示ししたところでございます。

取りまとめに至った経緯といたしましては、長年にわたる官民投資の停滞、そういったところで、県としても大変危機感を持っていたところ、先ほどもお話がありましたとおり令和5年7月、当時の徳島市長が後藤田知事を訪問されまして、未来志向で県都のまちづくりを進めたいということで県に対して協力の要請がございました。それに応える形でワーキンググループを8月に設置したという流れだったかと思えます。

その後、先ほどもお話ししました11月にグランドデザインをお示しいたしまして、新ホール整備場所の変更という大きな方針転換を伴う内容であったことから、まずは県議会の皆様に御説明をした上で、議会終了後の令和6年1月、前徳島市長と後藤田知事が面会いたしましたして、グランドデザインについて御説明を申し上げたという経緯だったかと思えます。

その中で、県市協調でまちづくりを進めるという方針を相互に確認したということだったかと思えます。

また、同年の4月に、就任間もない遠藤市長も後藤田知事の元を訪れまして、県市協調

で県都のまちづくりに取り組むといったお互いの認識の一致を確認したというような流れだったかと思います。

岡佑樹副委員長

今まで聞いてきたのですけれど、私が言っているのはグランドデザインというようなものを出してくれという話があったのか、県としてこういう案を出してくださいという話があって、こういう形になったのか。

グランドデザインというものを発表する前に、徳島市とはそれまで何の話もしていなかったのか。

今話を聞いていたら協調してやりましょう、協力しましょうと言っているだけなので。誰も案を作ってくれと言っていないわけです。

だから、どういう経緯で、どこでそういう発想になって、グランドデザインを発表して、その後に説明に行く形になったのかというのが分からないのです。

いつから作り出したのですか。7月の時点では依頼に来たわけでしょう。8月にワーキンググループができたわけでしょう。11月の間までにはワーキンググループは恐らく顔合わせぐらいしかしていないですよ。その中で話し合いをして、協議をして、作りましたとおっしゃっていたわけです。

今は違うことを言っています。依頼があったので作って差し上げたとか言っていますけれど、初めの話と違うのですよね。

どういう経緯でというのは、そういうところなのです。8月から11月の発表までにどんな話があって、県がグランドデザインを作るといった話になったのかを、もうちょっと詳しく分かるように御説明を頂けますか。

高木知事戦略局政策推進室長

もう少し詳しく経緯をとるところで、繰り返しになりますけれども……

（「繰り返しだったらもういい」と言う者あり）

県といたしましては、そういったまちづくりの危機感というものがございまして、グランドデザインをお示ししたというのが経緯でございます。

岡佑樹副委員長

答えが返ってこないというのは分かっているのですけれども。危機感を持つのは勝手ですけれど、先ほどから何度かお声も上がっていましたが、まちづくりというのは基本的に市町村が担う部分なのです。自分たちの街をどうしていくかということは。

危機感があるのは大いに結構ですが、勝手に図面を作って、合意していたホール場所まで変えて。鉄道高架もやると言っていて、車両基地の場所もここにしますと勝手に発表して、誰がそんなことをしてくれと言ったのですか。答えられないでしょうね。

去年11月の徳島市議会のまちづくり対策特別委員会の質疑の中で、グランドデザインを発表した前の日に県から徳島市に送っているという答弁をされているのです。

この答弁を見ると、多分、勝手に作って、取りあえず明日発表するからと前の日に送ったということですよ。何が県市協調なのでしょう。危機感があるのはいいことです。

だけれど、別にそれは徳島市だけではないですよ。阿南市だって、鳴門市だって、ほかの町村にしたって、みんな危機感を持って頑張っています。

それを協力してやろうと言ったら、分かった、危機感があるから図面を引いて、このとおりにやらないかという話をするとというのが、どうも分からないのです。なぜそういう発想に至ったのか。

多分、繰り返しになると思うので聞きませんが、その時点からずれが生じていたことなのだろうと思います。

引き続いて鉄道高架の話なのですけれども、徳島市議会のまちづくり対策特別委員会の中で、車両基地の位置は徳島市南部の牟岐線沿いということだけを合意しているのに、いきなりランドデザインでぽんと県が出してきたのは、なぜということですよという答弁をされています。

これもJRとも、徳島市とも話をしている話をされていましたよね。当時、何回も発言されています。今は変わったのかもしれないけれど。

これは、どういうやり取りがあったのでしょうか。それか、やり取りがなかったのか。こちら側が一方的に鉄道高架事業については距離を短くして、車両基地をあそこに持って行ってということを発表して、やりますと言ったということでしょうか。

岸本淳志委員長

小休します。（13時21分）

岸本淳志委員長

再開します。（13時22分）

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、ランドデザインにおける鉄道高架の構想について御質問を頂いております。

この計画につきましては、鉄道高架とまちづくりを同時に進められる発想の下、鉄道高架の施工手順の制約はなくなり、事業区間全体を一体的に整備することができ、事業期間の短縮が図れること、回送列車による回送コストや踏切遮断の影響が軽減できること、徳島市が望む全区間一括の都市計画決定が可能となることなど、これまでの課題解消を図ることができるものとなり、ランドデザインで公表させていただいたものとなっております。

岡佑樹副委員長

要するに、ランドデザイン自体が徳島市に別に相談はしていないけれど、こうやっての方がいいのではと言って県が出した案だということですね。恐らく鉄道高架の部分も含めて、ホールもそうでしょうけれど。駅北の開発もそうなのでしょう。

県としては、こうやったほうがいいのではという案だという認識でよろしいですね。そうしたら、最初に言っていたことと違うのです。協議してきたと言っていましたから。

ワーキンググループができた時にも、当時の担当の人に言いましたけれど。ちゃんとこ

のワーキンググループで話合いをしてきてと言ったのです。何の話合いもなしにこういうものがぼんと出てきました。現実を見てみましょう。鉄道高架は、今進んで行っていますか。

元々は、だから鉄道高架をする、車両基地が結構大きい、ネックになる問題でしたけれど、それは徳島市南部の牟岐線沿いということで位置を合意して、その手続をどうしているかと。前の知事の時代には、南側を先行して都市計画決定、先行施工して、駅前はおいておきますという話があったこともあります。だけれど、今を見てください。車両基地の位置から徳島市と違うことになりましたよね。

いよいよ議会の中でも、中止も含めてもう1回考え直したほうがいいのではという声が上がってきています。

これに対して、県は、鉄道高架事業についてどのように考えて、これからどのように進めていく考えなのか、お聞かせください。

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、鉄道高架についての御質問を頂いております。

徳島市からは費用負担が難しい、厳しいといったお話も確かにございました。ただ、徳島市としても事業の有効性は認識しておられるところで、知事市長合意事項を見直す中で、徳島市として事業を進める形で合意できないかと考えられているところでございます。

県としましても、鉄道高架事業はまちづくりの手段の一つとして徳島市と連携しながら、鉄道高架と関連するまちづくりを一体的に取り組むことで、県都の魅力度アップに向けて大きな効果があるものと考えております。

ただし、鉄道高架事業は県のみで進められる事業ではないということは認識しております。まちづくりの主体である徳島市と一体で進める事業だと考えております。

岡佑樹副委員長

だから徳島市が、徳島市議会で中止を含めた見直しということをおっしゃっているわけです。将来的な地域の公共交通とも関わってくる問題だと思うのですけれども、鉄道高架をやるということは、多分、事業をするだけで数十年掛かりますね。架かって出来上がるまで20年掛かったとしましょう。そこから50年ぐらいは当然、耐用年数としてあると思うのです。

徳島県は、JRの路線を70年近くは維持していくという方向性でよろしいですか。地域の公共交通として、JRを中心にこれから数十年先のことを考えてということは、地域の公共交通の在り方の結論として持たれているのでしょうか。

橋本交通政策課長

ただいま、岡副委員長より、鉄道高架との関係で、鉄道の在り方ということで御質問を頂いております。

一般論になりますけれども、鉄道というのは公共交通の幹になってくるものでございます。当然今、県内にある鉄道路線というのは公共交通の幹を成すものでございまして、そこから枝線として路線バスだったり、コミュニティバスだったり、あるいはデマンドタク

シーという形で、木の幹と枝という形で非常に重要なものとなっております。

県で定めます次世代地域公共交通ビジョンの中でも、鉄道というネットワークを何としても残していかないといけないというところで、利用環境の改善、利便性向上、それから利用促進という、自治体として取り組めるところは精一杯取り組んで、当然、運転士確保にも取り組んでいるところでございます。現時点では何年というのはございませんけれども、公共交通の将来を見渡した上でも、鉄道の重要性というのは変わらないのではないかなと考えてございます。

岡佑樹副委員長

今までもいろんな利用促進策とか、当然、利便性の向上ということで言ってきました。先ほどバスの話も出ていましたけれど、同じような形だと思うのですけれど、できていたらもうやっています。成功していますよ。

知事もよくおっしゃっています。これから人口は3割減っていくのでしょうか。使うこと自体がどんどん減っていくわけです。今でも赤字なのでしょう。四国の中で何とか維持できているのは瀬戸大橋線だけですよ。

将来的には行政からお金を持ち出して維持管理をしていくということ、多分近い将来に考えなければならない。

そのコストを掛けてでも、それでも何としても鉄道を残していくということは、違う公共交通の体系を今から考えていくということは、余り発想にはないということですか。取りあえずJRは残しますと。

今も聞いていたら、利用促進策とかを考えていきますと言っているだけではないですか。前も言いましたけれど、最終的にはどうしても残してほしいとなったら、沿線自治体がお金を出し合って、それこそ上下分割方式にしていくということを考えないと、赤字なのですからどう考えても無理なわけです。

公共交通といっても飽くまで今は民間会社ですからね。そこに対して、ほかで儲けたものを鉄道事業に入れてこいというのは、それは乱暴に過ぎる。行政が言えることではないです。ということを考えても、鉄道高架をやって、恐らく850億円という話も出ていましたけれど、あれは計算した時でしょう。今は物価も上がっています。人件費も上がっている。ホールと違うわけではないと思うので、恐らく850億円からまた上がっているはずなのです。となると、ずっとこれから鉄道高架の橋脚なり、線路が使える限りはJRを残していくという方向性で考えていらっしゃるということによろしいですか。

橋本交通政策課長

ただいま、鉄道の将来の在り方という御質問を頂いているかと思えます。

当然、岡副委員長がおっしゃるように未来永劫、鉄道は絶対だというものではなくて、利用実態に応じて適切に交通モードを切り替えていくというところは、公共交通を残していく、維持していくという観点で、非常に重要な視点だと思っております。

徳島県内の公共交通機関といいますのは、徳島駅を中心として、それぞれ周辺部に伸びていくという特色がございまして、現在、計画されている鉄道高架の区間というのは、公共交通においても非常に中心部となっております。そういう地域の特色というのはござ

いますけれども、公共交通の観点からいきますと、利用実態に応じて適切に交通モードを切り替えるという視点は重要と考えておりまして、そういう視点を持ちながらネットワークについて考えていきたいと考えてございます。

岡佑樹副委員長

おっしゃるとおりだと思います。利用実態とか将来の推計に応じて交通体系を考えていく。

ですから、ちょうど中止も含めて検討しましょうという話が出てきましたので、よく考えたほうがいいと思います。本当に維持するのをやめたという話になったら、1,000億円近く掛けた訳の分からない、高い橋みたいな物がずっと残ることになりますよ。そういうことですよね。だって使えないでしょう。相当上げなければいけないはずなのです。車両基地にしてもそうです。

そういうことも含めて、トータルで物事を考えていくということをおっしゃっていたはずなのですけれどね。木を見て森を見ずではいけないと言っていましたけれど、なぜそこに相当にこだわるのかが分からないのです。

代替案は出てきています。高架にしなくても、鉄道で遮断している所の何箇所かは限度額立体交差で抜けないとか、そういう話は以前からありました。下を抜く方法だってあるし。それこそ、JRをずっと残していくというのであったら、どういうやり方がいいのか、高架がいいのか、交通渋滞の場所もちょっとずつ変わってきているのではないですか、そういうことも含めてしっかりと考えていく。徳島市と状況を共有しながらやっていかなければならないのに、先ほどの話を聞いたら、危機感を持って勝手に発表してしまったわけです。

だからこんなことになるのです。話がいつまでたっても煮詰まっていけない。それはそうですよ。初めからちゃんとした話合いはしていないのですから。

こんなやり方をしてきたから、あらゆる事業が止まっているような状態です。止まっているだけだったらまだましです。ホールに関しては前に向いて進んでいきますと言っていますけれど、ランドデザインができてホールの位置を変えとなった時、何と言っていましたか。こっちの方が早いと言っていたのです。安くて、早くて、より良いものになると言っていたのです。

安くて、早くて、より良いものを作ると言っていたのが、より良いものというのがいつの間にか抜けて、安くて早いという話になって、ついには安くもないし、早くもない。良くなるかどうか分かりません。前の所のどこが悪かったか分からない。そんな話がありますか。

前回の事前委員会でも言いましたけれど、E C I方式だの、P F I的手法だの、デザインビルドだの。デザインビルドが出てきた時は、これが一般的に使われていますみたいことをおっしゃっていたと思います。P F I的手法というのは今の主流ですと。これでいろんな方に参画していただける機会を広げてと。来なかったら、状況が今厳しいので取りあえず設計だけ出しておきますと。一体何の勉強してきたのですか。教えてください。

最初にデザインビルドをやるとなった時に、E C Iだったりとか、P F Iだったりとかという事業のやり方は検討されていなかったのですか。

あと、物価の高騰であったりとか、人件費の高騰であったりとか、人材不足というのはその時には分からなかったのでしょうか。把握していなかったのか、それを改めて教えてください。

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、新ホールの整備手法と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は、岡副委員長のお話にもありましたが、令和7年度5月に開始しました1回目の公募の際にはデザインビルド、設計施工一括発注方式、10月に開始しました2度目の公募につきましてはPFI的手法、今回の3回目に向けては設計施工分離発注による設計業務の優先という形で考えております。

これら整備手法の検討につきまして、例えば1回目のデザインビルド、設計施工一括発注方式を選んだ理由としましては、設計業者と共に施工業者を選ぶことによって全体のスピードアップが図られること、また法定に基づく一般的なPFIと比べましたら、事前可能性調査を要しないことから、事業者選定までのアプローチが短いということで早期整備につながるという利点がございました。

そのあたりを踏まえまして1回目はデザインビルドで実施しましたが、事業者の参加がなく、2回目となっております。

2度目のPFI的手法の際には、デザインビルドの際の結果を踏まえたヒアリング等によりまして、事業者に求める要件等の間口を広げること、また管理運営も含めた提案とすることで、民間の知見をより生かすことができるのではないかとということで行いましたが、この2回目に関しても参加表明なく中止となっております。

また、現在、建設費の高騰もございしますが、大手建設業者の手持ち仕事の多さと、都市部または大型半導体工場等の稼働を見据えた大規模な発注が大変多い状況でございします。

2回の中止、またあわせて、全国の大型施設、公共施設の発注状況を見て、今後、当面の間は施工業者の選定が困難であるという判断に至って、今回は分離発注としております。

その都度、方法は変わっておりますが、時点、時点の状況を踏まえて、この方法がよいという形で、県としては整備手法を選んできたところでありまして。

また、建設費の高騰につきまして、遡りましたらウッドショックと言われるものや、ロシア、ウクライナの紛争のあたりから世界的に資材の高騰が始まっております。

急激な上昇は、一旦落ち着きつつありますが、上昇傾向というのはまだ変わりません。予想を超える上昇、また継続ということではありますが、コスト高が訪れるということは事業当初から分かっていたこととございします。

そのあたりを認識した上で、より安くできる方法がないかということで、DB、PFI的手法とやってきましたが、2回の公募中止ということで、この度の分離発注、設計業務を進めながら最終的な工事費の確定という方法を選んだという状況でございします。

岡佑樹副委員長

1回目の公募を失敗してから2回目までは数箇月なのです。発注の当初から、事業の実施当初から分かっていたわけでしょう。想定外に上がったというのは仕方がないです。当然外部要因もありますからね。金額が上がったことをどうこう言うつもりはないのです。

どうしてもやらなければいけないものだったら仕方がない。

ただ、知事がこんなことはあってはならないと言ったのです。だから私は言っているのです。やり方を見直したらいける、民間の活力を使ったらいける。駄目ではないですか、来ないではないですか。

ずっと言っていますけれど、やり方の問題ですか。設計だけはできるかもしれませんよ。次の施工の時、来てくれるのですか。手が空いたら、いの一番に来てくれるとでもお思いですか。

今まで何をやってきましたか。人の信頼を裏切るようなことばかりやってきたでしょう。担当課だけではないです。トップをはじめ全体としてそういうイメージを持たれているわけです。徳島県の今後にとってこれは大変な問題なのです。

恐らくやり方がまずかったと気付いていないと思います。だったら1回目の失敗した時に、なぜ全国状況を調べなかったのですか。調べていたのでしょうか。調べた上で違う選択をしたのでしょうか。なぜそんなことをするのですか。早くするのでしょうか。なぜあんなやり方をしたのか、理解ができないです。

今でもよくチャレンジするとか言っていますけれど、チャレンジなんかしないでいいです。する必要がない場所です。ちゃんと手続を踏んで、できるだけ安くするためにはどういものが利用できるかと、しっかり部内で考えてやったら、それで別にいいではないですか。

最初、半額でできると言っていたのが200億円になったから言っているわけではないです。外部要因に影響されるのは仕方がないです。それを鬼の首を取ったようにわあわあ言って、幾らになるかも分からない。

今、現時点でやったら200億円でしょう。これがずれ込むわけでしょう。1年、2年後に設計ができて、その1年で上がっている可能性があります。そこからまだ価格高騰したら、1,500席の単体のホールが幾らでできるか分かりませんよ。これが問題だと言っていたではないですか。そんなことになるということぐらい気付いていたでしょう。我々を含めて、県民の皆さん方も騙したのですか。ちょっと考えれば分かることです。できると言ったではないですか。

そこら辺の認識はどうだったのですか。162億円と出た時に、162億円で最後までできると思っていたのですか。

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、新ホール整備のコストに関してお尋ねいただいております。

藍場浜公園西エリアにおけます新ホール整備につきましては、令和6年の春に事前調査を行いまして、調査モデルをお示ししております。

その際には地下関連工事を含めまして154億円ということで、調査モデルベースのコストを御報告しております。

その154億円という金額に対して、今年度5月に公募スタートする際には、調査モデルプランによる算定からの時間経過を踏まえて、上昇した建設費指数を加え162億円という形で公募をスタートしております。

これが1回目の公募でございまして、2回目のPFI的手法に関しましては、金額等に

については維持したまま手法を変えることで、事業者選定につなげたいというような考えで、2回目の公募を実施しております。

コスト高の継続等は認識しておりますが、藍場浜公園の整備に当っては、スタート時点で調査モデルプランによる算定という、通常の事業よりは精緻な数字でスタートしておりますので、その部分をベースにこれまで進めてまいりました。

ただ、この度2月定例会の知事答弁にもございました、現時点で他県の落札の数字をベースに単純計算すれば200億円にまで及ぶ状況で、発表されています指数等を超えた形が、今、実際の落札の状況には見えてまいります。

本会議の知事答弁でも、そのあたりをより実勢に近い数値としてお伝えするために、そういうお答えになったのかと考えますが、今後の新ホール整備におきましても現時点で200億円ということですので、これを維持して整備を進めていくということが大変困難であることは我々も承知しております。

ただ、その中でもできるだけコストを抑えるとともに、先ほど午前中の竹内委員へのお答えにもありましたが、県負担の軽減に努めて整備に取り組んでまいりたいというところ です。

岡佑樹副委員長

実勢価格も分かっていたのに、民間に任せたら安くなると言っていたでしょう。なりません。実態を把握しているのですから。

実態を反映したら160何億円が180何億円になると言っていたではないですか。そんなものを無視して、安くできると言ったから、恐らく金額を出せなかったのでしょうか。困ったと思います。何回も公の場所で言っていましたからね。

今になって、状況が非常に最悪な状態ですと。数箇月ですよ。やりますと最初に言った時から1年もたっていないではないですか。

1年で激変したのですか。もっと前から状況は変わっていたでしょう。散々批判しておいて、自分の時になったら、いや、状況が最悪で仕方がないですというのは通らないでしょう。そのことを言っているのです。

それを分かった状況で、県民に対して、我々に対してもそうですけれども、強い言い方をすれば虚偽の答弁をしたのではないかと。

なぜ20億円も実勢価格と違うもので入札を掛けてくるのですか。どこが20億円持ってくるのですか。事業費の1割以上です、大きい金額ですよ。分かった上で、それも承知で出したのであれば、初めからやる気がなかったと思われると思います。

前の計画は実施設計までできて、業者も決まっていたのです。明らかに前の計画を壊したのは今の知事ですから、そこに対する責任というのは追及していきたい。

ホールのことに関しては最後に聞きますけれども、徳島県は時代遅れと言われるようなホールに200億円を掛けて、まだこれから作っていくつもりなのか、お聞かせいただきたいと思います。

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、新ホール整備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は、この2月定例会に令和8年度当初予算を提出させていただいております。

これをお認めいただきましたら、3回目の公募として藍場浜公園西エリアへの新ホール整備の設計業務の事業者選定を開始したいと考えております。

今後、設計が進んでまいりますので、どのような形、ホールの中身になっていくかというのは設計進捗に合わせて具体化されてくると思いますが、当然、今後数十年を見据えて現在の基準において求めるべき、県民の皆様の期待に応えられる新ホールとして整備に取り組んでまいりたいと考えております。

岡佑樹副委員長

誤解なきように言っておきますけれども、今の最後の発言は2021年9月に今の知事がSNSで言っていることです。

四年半前に、某野球場は90億円でできたのに、徳島は今から時代遅れのホールに200億円って。それをSNSに上げている方がいらっしゃいましたので、それを引用させていただきました。

どこでどうお考えが変わられたのか知りませんが、自分の発言との整合性をどう取っていくのかということは、県全体としてもしっかりと考えていくべき問題だと思いますので、そのことについてはちゃんと納得がいく答えをください。質問が当たった時に、本会議でもいいかもしれない。そういうことです。

こんなことが余りにも多い。最初に言ってきたことと内容が変わってきている。信用できますか。次はがんばります、次はやりますって、こんなことを何回も重ねて、誰が信用してくれるのですか。

アリーナにしてもそうですけれど、アリーナは大規模事業だからPFI的な手法、PFI事業で進めていきたいと、確か本会議でおっしゃってました。県にとっての大規模事業の基準というのは、どこにあるのですか。ホールは大規模事業ではないのですか。アリーナは大規模事業だけれども、ホールは大規模事業ではないのですか。最初にPFI的な手法とおっしゃってましたので、なぜアリーナに関してはPFI的な手法を取り入れると表明されて、ホールに関しては大規模事業だからと言っていましたからね。その辺のここからが大規模事業で、これは大規模事業ではありませんという何か線引きがあるのであれば、教えてください。

明確な基準もないのに同じような、200億円、300億円ぐらい掛かるのでしょうか。アリーナに関しては周辺整備もするのでしょうか。ホールも周辺整備すると言っていましたよね。だったら民間の知見も借りて、PFI的手法ですればいいのではないですか。アリーナだって一緒です。基本計画だけができて何にも事が進まない。お金だけ掛かって、労力だけ掛かって。

ということで、まだ続けることには反対です。1回立ち止まってください。先ほど東条委員がおっしゃってましたけれど、立ち止まって考えてください。するのであったら、もう1回、ちゃんと徳島市と話をしてください。グランドデザイン自体が破綻しています。無理です。ずっと知事は言っていますけれど、ここ10年が勝負なのでしょう。10年で何もできませんよ。10年たったら古臭いものになってしまうとおっしゃっていた民間の方がい

らっしゃいましたけれど、出来上がったときに、なぜこんな所にこんなことをしたのかという話になりますよ。立ち止まって考えるべきだろうと思います。はっきり言って何のビジョンも見えない。

何か、知事のアイデアとか発想はすばらしいとおっしゃる方がいらっしゃるのです。たまに聞くのです。申し訳ないけれども、説明してくれないから、1回も思ったことがないのです。ああ、なるほどという説明をしてくれたら、これはいいかもしれないと思うかもしれませんが、そういう説明を受けたことが1回もないのです。

よく考えてください。設計だけでできてもできませんよ。アリーナにしてもそうです。鉄道高架もそうです。鉄道高架は元に戻りました。やると言っていたのに中止も含めて検討ですか。

この3年間で起こったことは、全部、停滞か後退です。ラスト1年でどんな責任を取ってくれるのか知りませんが、責任を取れる政策をやっていくと言っていましたからね。その辺もまた新年度に入ってから、どんな答弁をされていくのか、どういうことをおっしゃるのかというのをしっかりとチェックしていきたいと思います。

最後に1点だけなのですが、香港便の件です。先日の経済委員会でも議論があったみたいなのですが、赤字補填ではないかというような意見が出ていた中で、担当課から、公益性を持った運航支援だったと答弁されたということです。

よく分からないから教えてほしいのですが、香港便の航空会社に対して、いわゆる款項目節の節の部分に、置いていたものを除けてまで運航支援をすることのどのあたりに公益性があるのかというのを教えてください。

高木観光誘客課長

香港便に係る運航支援に関する御質問でございます。

一般的に地方の空港におきましては、地域経済の活性化や住民の利便性向上のため、運航収入だけでは採算が厳しい路線に支援を行うことで、路線を誘致し維持しているものと認識をしております。

本県におきましても、経済の活性化でありますとか、県民の利便性向上のために、路線の定着、発展に必要な運航支援を予算として計上しているということでございます。

岡佑樹副委員長

時間がないので終わりますけれども、このことについては、もうちょっと詳しく深掘りしていきたいと思います。元々補助基準があったにもかかわらず、無くして、それを運航支援という名目で実質赤字補填をするというのは、どう考えてもおかしい。

韓国便も増額して同じことになるのではないですか。また予算が通ってから、いや、関係ない、一緒ですからと、同じことをするのではという懸念が拭えません。

そのようなことは許されるべきではないと思うので、このことに関してはしっかりと注視していきたい、ということをお伝えして終わります。

扶川敦委員

もうちょっとしかないのですが、一言二言しか言えませんが、とにかく車両基地のこと

に関して言うならば、事前の同意なしに勝手に知事が意見を徳島市に押し付けたみたいな議論があったので、私はそうではないと思うのです。

アイデアを思いついたらすぐ出せばいいので、タイミングの早い遅いは関係ない。それから協議すればいい。それだけでございます。

ホールについて言うならば、確かに見通しを誤った知事は本会議でしっかり謝罪をした。見通しを誤ったのだから当然だと思います。それで、私はこれ以上、後ろ向きの議論をするべきではないという立場であります。

車両基地をそこに持っていったことによって大きなメリットがあった。これはすばらしいアイデアだと今も思っていますし、どうしてそれを理解していただけないのかということが、私は理解できない。

200億円の費用についてですが、200億円も掛けてホールを作るくらいならというのは、時間軸が違う話ですから、御意見には賛同できない。

今だったら300億円は掛かります。300億円を掛けて作るくらいなら場所を変えてと言うようだったら、今のは成り立ちませんね。時間軸の話がずれている議論はしても仕方がないなと私は思います。

とにもかくにも、鉄道高架に関してもう1回言いますと、チャンスです。先ほども、この機会に徳島市としっかり議論できるのではないかという答弁をされておりましたが、見直しのチャンスです。

私は見直すことで総額を減らして、徳島市の負担を減らして、それは今、前を向いて進めるチャンスが来ていると思いますので、そのことだけもう一度確認したいと思いますが、そのような認識ではありませんか。

桂野都市計画課まちづくり室長

ただいま、扶川委員より、鉄道高架事業について御質問を頂いております。

先ほども御説明させていただいておりますとおり、今、徳島市から、鉄道高架事業をあらゆる観点から見直したいとお聞きしております。

県としても、県市協調でやっていくべきだと考えております。

扶川敦委員

県としても、その徳島市の声を受けて、前向きに受け止めて取り組んでいくという答弁だったと思うのですけれど。今までは膠着状態だったのです。車両基地が地蔵橋になったときはね。今は、事業を見直して事業費を減らす、そのことによって徳島市の負担が減る、そうすると財政負担が軽くなる、徳島市が受け止めてもらいやすくなるチャンスなのです。ここをしっかりと受け止め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、鉄道高架事業の御質問を頂いております。

県としても今後、協議にはできる限り協力し、県都の魅力度アップに向けて県市連携しながら取り組んでいきたいと考えております。

扶川敦委員

同じ答弁なので、これで終わります。

岸本淳志委員長

最後の委員会なので、質問をさせていただきたいと思います。

経済委員会でもいろいろ質問してきた内容になるのですが、インバウンド需要が拡大していく中で、本県においてもクルーズ船の寄港が増えているというところで、クルーズ船が寄港すれば、一度に多くの観光客が訪れることになり、周辺地域に及ぼす効果も非常に大きいと思っております。

その上で、今後の効果の拡大とか活性化に向けて何点かお伺いしたいのですが、クルーズ船が寄港した際に実施されるツアーが現在どういう状況なのか、まず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、岸本委員長から、クルーズ船が寄港した時に実施されるツアーがどのような状況かという御質問がございました。

クルーズ船の寄港につきましては、県内観光や特産品の販売をはじめとする観光消費拡大のほか、輸送業やサービス業などの関連産業への経済波及効果などが期待できまして、港を通じた地域振興に大きな効果があるものと考えております。

今年度、本県へのクルーズ船寄港回数につきましては、これまで最多の昨年度と同数19回を予定しておりまして、このうち2,000人を超える大型クルーズ船につきましては、過去最高の6回を見込んでおります。

クルーズ船寄港時のツアーにつきましては、滞在時間により内容は異なりますけれども、県北部においては大塚国際美術館と渦の道、県東部では阿波おどり会館と徳島城博物館、県南部におきましては、太龍寺と立江寺などの組合せが多いといった状況でございます。

また、今年度からは係留が日をまたぐオーバーナイトの寄港も複数回ございまして、ナイト・コンテンツを組み込んだ周遊プランなども始まっているという状況でございます。

岸本淳志委員長

クルーズ船の寄港は観光だけではなく、様々な分野にも経済効果をもたらすものでありまして、更には徳島の魅力を国内外の方々に知ってもらう絶好の機会だと思っております。

このため今後、船会社とか旅行会社に対して新しい観光コンテンツのみならず、徳島の強みである食事とか、そういったものを強く打ち出して行って、より効果の高いツアーを造成していただきたいと思っております。

今議会に提案されております予算においては、クルーズ船を活用した地域活性化事業として食に特化したツアーの造成などが示されております。そこで効果拡大、活性化につながる取組についてお伺いしたいのですが、来年度の予算に示されている食に特化したツアーなど、県産食材を活用した取組にはどのようなものがあるのか、教えていただきたいと思っております。

村上港湾政策課長

ただいま、来年度予算に関する食に特化したツアーなどの県産食材を活用した取組の状況についての御質問がございました。

これまでもクルーズ船につきましては、寄港回数増加に向けまして船会社や旅行会社などに対し、徳島の魅力を伝えるポートセールスを積極的に実施してきたところでございます。

当事業におきましては、これまでの取組を強化、充実するため観光部局と連携し、今までクルーズ船のツアーでは見受けられなかった酒蔵や醤油蔵への見学、鳴門金時の収穫体験など、徳島の独自性をアピールできる県産食材を、食事も含め観光ツアーに組み込むことで、船会社などへの提案力を高めております。

加えまして、新たに農林部局とも連携しまして、船会社などのキーマンに対して現地飲食店による県産食材の実食、乗客や乗組員への試食の提供などの場を設けまして、船内での県産食材活用を強く働き掛けております。

去る2月19日におきましても、クルーズ船の料理長や仕入れ担当者が来県していただいた時に、農林担当者の同席の下、実際に県産食材を食してもらうとともに、市場の関係者にも御紹介し、好評を頂いたところでございます。

今後も関係部局と連携しながらこれらの取組を進め寄港回数の増加、県産食材の消費拡大を図っていくことで、周辺地域における経済の活性化、にぎわいの創出につなげてまいりたいと考えております。

岸本淳志委員長

観光地を見るだけではなくて、食事というのは思い出にも残ると思いますし、せっかく徳島に来ていただいているので、是非徳島のおいしい物を食べて帰っていただいて、いい思い出を作っていただきたいなと思っております。

クルーズ船とか国際定期便で来られて徳島を滞在中にタクシーで回ったりするときに、キャッシュレスの対応をもっと進めるべきだと思っているのですけれども、こうした中、交通政策課のインバウンド等対応タクシーサービス導入推進事業が計上されておりますが、この事業について教えていただけたらと思っております。

橋本交通政策課長

ただいま、岸本委員長より、2月補正、先議予算でお願いしておりますインバウンド等対応タクシーサービス導入推進事業について御質問を頂いてございます。

インバウンドをはじめ本県来訪者の利便性向上、稼働中のタクシーのより多くの配車機会の確保を図るために今年度キャッシュレス機能を併せ持つ配車アプリの導入支援に取り組んでございます。

積極的にタクシー事業者に営業活動もしまして呼び掛けを行った結果、年度内には約170台の車両へのアプリ導入が予定されてございます。

来年度におきましては、この支援制度を拡充する形で、今回のインバウンド等対応タクシーサービス導入推進事業をお願いしてございます。今年度からの拡充点としましては、現在は配車アプリのみの補助対象となっておりますけれども、来年度はキャッシュレス決

済機器や多言語翻訳機単体での導入、それから大きい荷物を持たれる旅行者の方も快適に利用できる乗降ドアや車内スペースが広いユニバーサルデザイン車両、具体的には、例えばトヨタのシエンタでありましたり、ホンダのステップワゴンといったワンボックスカータイプの車両導入も補助対象に加えることとしてございます。

補助額につきましては、いずれも2分の1でございまして、キャッシュレス決済機器等については1社当たり100万円を上限、ユニバーサルデザインタクシーについては1台当たり150万円を上限としまして、こうした支援を通じて移動手段に不可欠なタクシーサービスの充実を図ってまいりたいと考えてございます。

岸本淳志委員長

あと、観光誘客課の受入環境整備促進事業においても、キャッシュレス対応とかパンフレットの多言語化を支援するとお伺いいたしまして、タクシーの事業者も対象ということだったのですけれども、タクシー事業者が受入環境整備促進事業を活用するに当たり、具体的な支援の内容を教えていただけたらと思います。

高木観光誘客課長

タクシー事業者へのキャッシュレス対応など、具体的な支援内容についての御質問でございます。

本事業は旅行者の方々がストレスフリーに滞在、周遊できるよう、観光関連事業者が実施するキャッシュレス決済導入のほか、多言語対応や無料Wi-Fi導入などインバウンド等の受入環境整備を目的としており、対象事業者はタクシー事業者を含む交通事業者のほか、飲食店、宿泊施設、観光施設等となっております。

具体的な補助内容としましては、1事業所当たりの補助上限額を50万円とし、キャッシュレス決済導入は補助率を2分の1、更にインバウンドが増加している状況を踏まえまして多言語対応につきましては、補助率を3分の2に設定しております。

また、今年度の受入環境整備促進事業におけるタクシー事業者の利用実績としましては、キャッシュレス決済導入が2業者、計28台、多言語対応が3事業者、計14台となっております。

岸本淳志委員長

支援事業の違いとかもあると思うのですが、インバウンド対応ということにおいては同じ目的で実施されていると思っております。

こういったことをタクシーの事業者により分かりやすく伝えていく必要があると思いますし、インバウンドの拡大に向けて二つの事業を推進するためには、連携が非常に大事だと思うのですが、現時点でどのような連携を検討されているのか、教えていただけたらと思います。

高木観光誘客課長

ただいま、岸本委員長より、タクシー事業者への支援制度における部局間連携についての御質問を頂きました。

岸本委員長が御指摘のとおり、各事業者が効果的に制度をご利用いただけるよう、部局間連携による十分な周知が重要であると考えております。

例えば、受入環境整備促進事業につきましては、多言語対応の補助率を高く設定しており、インバウンド対応に有利な制度となっておりますので、交通部局とも連携し、来る3月6日に開催するタクシー事業者向け説明会におきまして、各制度のメリットなどを分かりやすく説明させていただく予定としております。

県としましては引き続き、これらの支援制度を通じて増加するインバウンド対応に係る受入環境を充実させ、国内外からお越しいただく皆様に快適に観光いただけるよう取り組んでまいります。

岸本淳志委員長

これで質問は終わりなのですが、先週末に観光庁が公表した宿泊旅行統計調査では実測数ですが、本県の外国人延べ宿泊者数が実績値、前年からプラス32.6%増えて23万300泊ということですが、こうしてかなり増えていっていることを考えますと、キャッシュレスとか多言語化の表記、私は非常に大事なことだと思っておりますので、これからも関係課含め、いろいろと連携を密にして取り組んでいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。これで終わります。

岸本淳志委員長

この際、申し上げます。仁木議員から発言の申し出がありました。委員外議員の発言につきましては、議員一人当たり1日につき、趣旨説明、答弁を含めおおむね15分とするという申合せがなされております。まず仁木議員から趣旨の説明をお願いいたします。

仁木啓人議員

新ホールについて、また国際定期便について、そして先ほど岸本委員長からありましたインバウンドに対する交通の関係について、質疑をさせていただければと思います。

岸本淳志委員長

委員各位にお諮りいたします。仁木議員の発言を許可したいと思いますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは仁木議員の発言を許可いたします。質疑をどうぞ。

仁木啓人議員

岸本委員長の先ほどの質疑の関連で、お伺いさせていただきたいと思います。インバウンド対応に向けた部分で言えば、本県については公共交通機関がダイヤも含めて充実が懸念される状況の中で、ライドシェアとか、そういった部分については、現状はどんな感じで、どんな見通しなのか、お教え願えればと思います。

橋本交通政策課長

ただいま、仁木議員より、ライドシェアをはじめとする新しい交通サービスの活用状況と方針というところで御質問を頂いてございます。

仁木議員がおっしゃるように、従来でありますと路線バスであったりコミュニティバス、鉄道といったもので人の移動手段を確保するというのがオーソドックスな手法ではあったのですが、人口減少に伴う利用者の減少でありましたり、いわゆる2種免許を持っている運転手が不足するというところもございまして、それによって路線の廃止、減便といったことが全国で起こっています。

そこで国におきましては、それを解決する一つの手法としてライドシェア制度というのを打ち上げて推進しています。

ライドシェア制度は大きく二つございまして、一つは一般ドライバーをタクシー会社が雇用しまして、タクシー会社の管理の下で運行するというのが日本版ライドシェア。市町村が運行しているコミュニティバスなど、市町村主体となるものが公共ライドシェア。この二つがございまして、日本版ライドシェアにつきましては県内でも国の許可ベースでは10件程度ありまして、実際にサービスを展開しておりますが、民間でいうと実際のサービスは鳴門方面の1社と承知してございます。

公共ライドシェアにつきましては、路線バスがどうしても利用者の減少の中で路線が減っていく中で、市町村としても自ら取り組まないといけないということで従来から取り組んでございまして、件数は20近くあったと承知しております。

県におきましては、ライドシェアを支援するという事で、初期投資に関して支援制度を構えてございまして、事業者、市町村に対して周知を図って、そういう新しい制度を取り入れて、交通ネットワークを維持していきたいと考えてございます。

仁木啓人議員

県内においてはタクシーの乗務員、運転手さんについてもどんどん高齢化してきて、なかなかタクシー自体も維持できないような状況もありますから、ライドシェアは、減っていく中でも、交通のいわゆるインバウンドとか必要な時にお互いをマッチングできるような、一つの仕組みだと思えます。海外に行っても、都会に行っても、最近では路上で手を上げてタクシーを呼ぶような状況でないですね。

だからそこら辺のいろんな部分を考えたとしても、総じて地方はライドシェアが必要になってくるのではないかなと思いますから、その点、十分にインバウンドも見据えながらしっかりと推進していただきたいということを申し上げておきたいと思えます。

ホールの部分で申し上げますが、ホールについては今回、陳情が議会に上がってきています。

これは、これまでの議会の議論等を踏まえられた、まとめていただいているような中身で、非常に求められるものがあります。この陳情については、徳島県の魅力向上と活性化を願う有志の会、80名から出ていますから、県民の皆さんの意見であろうかと思えますので、代弁して、その部分について御答弁いただければと思うのです。内容としては、新ホールの計画については知事が交代して、十分な根拠や説明が県民に示されないまま建設予定地を藍場浜公園へ移して、収容人数を1,500席に縮小して、小ホールを設けない計画へと根本的な変更が行われたと。

この部分について、これまでのいろんな経緯を基に答えを六つ求められています。

一つ目が、文化センター跡地案を変更し、藍場浜公園を建設地とする判断に至った理由及びその判断が、どのような県民意見、民意を踏まえたものだったのか、当該の判断の根拠を教えてください。

二つ目が、旧協定の第17条に定める特別な事由に該当すると判断した理由及びその解釈の合理性の根拠について教えてください。

旧協定の第17条に定める本協定の内容を変更しようとするときに、該当すると判断した理由、その解釈の合理性の根拠及び協定上の中核要件である協議の状況を教えてください。

多くの県民が大規模ホールを望んでいたにもかかわらず収容人数を縮小する判断に至った理由、これを教えてください。

これまで示されてきた県民の意見を、現行計画においてどのように反映したといえるのか、とりわけ建設地を藍場浜公園へ変更する判断において、民意と整合性をどのように考えるのかということをお願いします。

最後が、これまで積み重ねられてきた検討経緯等を踏まえた上で、なお現行計画が従前の計画より合理的であると判断した理由について、分かりやすく教えてくださいという陳情が上がっていますから、この件について六つ、御答弁いただければと思います。

伊澤観光スポーツ文化部長（文化振興課長事務取扱）

仁木議員より、先日、県議会に提出がありました陳情に関してお尋ねいただきました。

この度、提出がありました陳情につきましては、提出された皆様の新ホール整備に対する思い、考えとして受け止めております。

新ホール整備につきましては、藍場浜公園西エリアで整備するという事で、県民の皆様へのパブリックコメントを経て策定した早期整備プラン、また令和7年4月に締結しました徳島市との県市基本協定に基づいて整備するものでございます。

また、新たな県市基本協定の締結に併せて旧文化センター跡地の土地、元々、市有地であった部分も既に返還を終えております。

これまで長きにわたる県議会での御議論を経て関連予算をお認めいただきながら、県として行うべき行政手続、また先ほどのパブリックコメント等、県民参画の過程を実施してきております。

その上で検討経緯となります関連資料や議論の内容につきましては、令和2年の旧文化センター跡地での計画当初よりこれまで、現時点でも県及び県議会ホームページにどなたでも見える形で公開しているところであります。

今後とも事業の進捗や検討過程につきましては、議会や県民の皆様にご説明させていただきながら、新ホール整備に取り組んでまいりたいと考えております。

また、個別具体の事項としまして、一つ陳情の内容の中で協定の変更ですとか巻き直しに関しまして、旧協定の第17条第1項の特別な事情という部分がございます。

今回、この4月に巻き直しました県市基本協定と、さきの令和7年の2月定例会において、その協定の文案等、県議会にもお示したところではありますが、その中では旧協定の第17条第1項で定める特別な事情を根拠として協定を巻き直すのではなく、第17条第2項、本協定書に定めのない事項及び本協定書に疑義が生じたときは、県市が協議を行い決定す

る、これを基に県市で協議を行いまして、新たな協定の締結に至った部分でございます。

また、規模の変更、また建設地の変更等につきましても、規模1,500席につきましては令和6年6月議会でも御報告しております。藍場浜公園西エリアでの調査に当たって、どのようなホールができるのか、その規模が1,500席程度ということでありましたので、1,500席程度で魅力的な興行、公演等ができるのかという部分もヒアリングを行いましてお示した上で、早期整備プランの中でパブリックコメントを経て作成しております。

建設地等についても、そのメリット等をこれまで御説明して、早期整備プランの中でお示したところでございます。

これまでも、できるだけオープンな形で検討経緯というものをお示してきたところであります。今後、新ホール整備は継続してまいります、これからにつきましても議会、県民の皆様には御報告、御説明をしっかりと行って、取組を進めてまいりたいと考えております。

仁木啓人議員

それぞれ御答弁を頂きました。

私がここで申し上げたいのは、県民の皆さんもこうやって疑問を持っている点があるわけですが、早くしてくれただけでなしに、これまでの流れと持っていく方も含めて、疑問を呈さざるを得ないようになってきている県民の皆さんもいらっしゃるから、こういう陳情が上がってくるのだというように、私には見受けられるわけです。

だから、私は出された方がどんな人かも知りませんが、しっかりと的を射ているのですよね。そういった内容ですから、これは陳情で請願ではないから、ここで協議するとかではなくて、その声をここでしっかりと聞くべきだと思って出させてもらいました。

そういったことも踏まえて、県民の皆さんもそう思っている方もいらっしゃるよということも踏まえた上で、しっかりと行政運営を、事業もしていただきたいということを申し上げておきたいと思えます。

最後に、国際定期便の関係なのですが、扶川委員はこの質問をされているのですか。していないのですか。では、扶川委員が、私と立場は違いますけれど、一つだけ疑問を呈さざるを得なかったのは、いわゆる赤字補填と呼ばれる運用の仕方に変更したことなのです。

これは前回の経済委員会で、こればかり指摘をさせていただきましたけれど、その中で扶川委員と話が合ったのは、地方自治法違反に抵触する恐れはないのかということ、扶川委員は調べてくれと言っていましたね。

私はそうでないのかという疑問を呈したわけなのですが、その点を調べていただいたのかどうか、また状況はどうだったのかということ、高木観光誘客課長、前回の経済委員会はお休みされていましたが、教えていただければと思います。

高木観光誘客課長

ただいま、香港便に関する御質問を頂いております。運航支援の香港便に係る昨年の4月以降の運航支援の内容変更に基づく補助金の改正に関する御質問と考えております。

まず補助金の交付要綱につきましては制度上、議会の承認を必要とするものではないこと、また、要綱改正後も運航支援という補助金の目的に変更はないこと、さらには議会に

お認めいただいた予算の範囲内での支出を前提としたということから、担当課としましては、地方自治法の各条項に照らしても適正な手続により行われており、問題はないと認識しております。

仁木啓人議員

県行政としてはそういう御判断だということが分かりましたので結構ですけれども、あとは、県民の意識がどうなっていくのかということでしょうし、その部分がしっかりと判断されるのは議会ではないと思います。

ですから、いずれにしても、私は経済委員会でも申し上げましたけれども、法的には違法性がなかったとしても倫理的、また客観的に疑問を呈さざるを得ないような運用状況があったかもしれないということについては、次回どうしていくかということについて、しっかりと襟を正していただきたいなと思いますので、その点を申し上げまして、私からの発言を閉じさせていただきたいと思います。

岸本淳志委員長

以上で質疑を終わります。

この際、お諮りいたします。

常任委員の任期は、本定例会の閉会の日までとなっておりますが、我々、特別委員会の委員におきましても、慣例により常任委員の任期に合わせて、閉会の日辞任することになっております。

そこで、辞任の手続につきましては、委員長において取り計らいたいと思いますが、よろしゅうございますか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは、そのようにさせていただきます。

本年度最後の委員会でございますので、一言御挨拶を申し上げます。

委員各位におかれましては、この一年間、終始熱心に御審議を賜り、また、議事運営に格段の御協力を頂きましたことに、厚く御礼申し上げます。

おかげをもちまして、大過なく委員長の重責を全うすることができました。これもひとえに、委員各位の御協力の賜物であると、心から感謝申し上げます。

また、勝川観光スポーツ文化部長をはじめ、理事者各位におかれましては、常に真摯な態度をもって審議に御協力を頂きましたことに、深く感謝の意を表する次第でございます。

審議の過程で表明されました委員の意見や要望を十分尊重され、今後の施策に反映されますよう、お願い申し上げます。

最後に、報道関係者各位の御協力に対しましても、深く感謝申し上げます。

時節柄、皆様方には、ますます御自愛いただきまして、それぞれの場で、今後とも県勢発展のため御活躍されますよう祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。

勝川観光スポーツ文化部長

理事者を代表いたしまして、一言、お礼を申し上げます。ただいま、岸本委員長から、丁寧な御挨拶を頂きまして、大変恐縮いたしております。岸本委員長、岡副委員長をはじめ

め、委員の皆様方におかれましては、この一年間、まちづくり・魅力向上対策に係る様々な案件につきまして御審議・御指導を賜り、深く感謝申し上げます。

委員の皆様方から頂きました貴重な御意見、御指導をしっかりと受け止め、今後の施策の推進、ひいては県勢の発展に活かしてまいりたいと考えておりますので、なお一層の御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりましたが、皆様方の今後、益々の御活躍をお祈り申し上げ、簡単ではございますが、お礼の言葉とさせていただきます。一年間どうもありがとうございました。

岸本淳志委員長

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29分）