

平成29年9月定例会 県土整備委員会（付託）

平成29年9月29日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

元木委員長

ただいまから、県土整備委員会を開会いたします。（10時33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はありますが、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。

【報告事項】

- 台風第18号に係る県土整備部所管公共土木施設被害状況について（資料①）
- 吉野川取水制限の解除について
- 外部団体への基金等の設置状況について（資料②）
- 指定管理者の応募状況について（資料③）
- 道路事故における裁判について

瀬尾県土整備部長

この際5点御報告させていただきます。

第1点目は、台風第18号に係る県土整備部所管公共土木施設被害状況についてでございます。

お手元の資料その1を御覧ください。

9月17日から18日にかけての台風第18号による、県土整備部所管の公共土木施設の被害につきましては現在のところ、河川、道路で計4か所、被害金額は1億600万円となっております。

これらの被災箇所につきましては現在、国による災害査定を受ける準備を進めているところでありまして、今後とも県民の安全安心を図るため国や市町村と連携を密にしまして早期復旧に努めてまいります。

第2点目は、資料はございませんが、吉野川取水制限の解除についてでございます。

吉野川水系におきましては去る9月8日より、徳島用水の供給量を新規用水35%、未利用水100%削減する第2次取水制限が行われておりましたが、先ほども説明いたしました、台風第18号に伴う降雨により、早明浦ダムの貯水率が回復したことから、吉野川水系水利用連絡協議会においては9月19日15時をもって、取水制限を全面解除いたしました。また、これに伴い、4月4日から設置しておりました徳島県渇水対策本部を9月19日15時に解散いたしましたので、併せて御報告いたします。

第3点目は、外部団体への基金等の設置状況についてでございます。

お手元の資料その2を御覧ください。

県が外部団体に設置している基金及び基金に類するもので、平成28年度末時点で残高が

あるものについて、表のとおり取りまとめを行っております。

このうち、県土整備部において所管する基金につきましては、7ページの一番下、左側の番号で言いますと21番、それと次の8ページの22番の二つとなっております。

まず、7ページの21番、海陽町鉄道経営安定基金につきましては阿佐東地域の公共交通の確保を図るため、阿佐海岸鉄道株式会社が運営する阿佐東線の経常損失補填等を行うための基金であり、徳島県、高知県、海陽町など16自治体が負担し、海陽町鉄道経営安定基金条例に基づき管理がなされている基金でございます。

平成28年度末残高は1億2,697万9,000円となっており、直近の県支出額は平成29年度に今後5年間分の所要額として関係自治体で総額約3億5,000万円を積み立てることとしておりまして、そのうち徳島県負担分としては平成29年度当初予算で1億8,580万円をお認めいただき支出しております。今後5年間分ということでございます。

次に22番、近代化基金につきましては環境対策や安全対策などトラック運送事業の近代化を図るため運輸事業の振興の助成に関する法律の主旨に鑑み、一般社団法人徳島県トラック協会において近代化基金運営要領を定めて設置されているものでございます。

平成28年度末残高につきましては6億6,400万円となっております。協会の会員であるトラック事業者の皆様が環境や安全に配慮したトラックを購入するため金融機関から借入れを行う際に利息の一部を補給しております。

直近の県支出額は、しばらく前ですが平成23年度に280万3,000円となっております。

次に第4点目報告事項、指定管理者の応募状況についてでございます。

資料その3を御覧ください。

県土整備部におきましては、日峯大神子広域公園、文化の森総合公園、新町川公園及び蔵本公園のグループと鳴門ウチノ海総合公園及び鳴門総合運動公園のグループ、それともう一つ、富田浜第一、富田浜第二及び幸町駐車場の3グループの施設についてこの度7月25日から募集を行いまして、8月下旬に現地説明会を開催するなど指定管理者の公募に必要な手続を順次行ってまいりました。

去る9月25日をもちまして申請書類の受付を終了し、3グループの施設それぞれ1団体ずつの申請がございました。

今後、指定管理候補者選定委員会における審査を経て12月定例会において、指定管理者の議案を御審議いただき指定管理者を決定いたしたいと考えております。

第5点目、資料はございませんが、道路事故における裁判についてでございます。

平成25年2月に発生いたしました県道新浜勝浦線、勝浦町高関橋の金属製のつなぎ目部分でのバイク転倒事故に係る裁判につきましては、相手方より約2,000万円の損害賠償を求める訴訟が提起されておりましたが、平成29年9月13日徳島地方裁判所で、県に対して827万円余りの支払等を命ずる判決が言い渡され、平成29年9月28日に判決が確定いたしました。

県といたしましては裁判所の判決を真摯に受け止め、これまで以上に適切な道路管理に努めてまいりたいと考えております。

報告事項は、以上でございます。

よろしくお願ひ申し上げます。

元木委員長

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。

眞貝委員

私のほうから、海陽町鉄道経営安定基金と近代化基金について聞かせていただきたいと思います。阿佐海岸鉄道株式会社の海陽町鉄道経営安定基金につきましては、もともと人口の少ないところで運営をしているということで、赤字になるのはしょうがないと思います。それでも、やはり税金を投入している以上、赤字を少しでも減らす努力というのが必要だと思っております。

そこで阿佐海岸鉄道株式会社の赤字を減らすために、どのような取組をしているのかということとまた、平成29年度県から1億8,000万円余りのお金が出ているようでございますが、その負担額につきましてはどうやって決めているのかをお聞きしたいと思います。

多田新技術鉄道担当室長

眞貝委員から海陽町鉄道経営安定基金について2点ほど御質問いただきました。

まず阿佐海岸鉄道株式会社の赤字を減らすため、どのような取組をしているのかということでございます。阿佐海岸鉄道株式会社におきましては平成28年度に、平成29年度から平成33年度まで今後5年間の経営改善策や出資見通しなど一定の目標を定めました地方創生経営健全化計画を策定いたしまして、この計画に基づき赤字を減らし収支を改善するための取組を現在進めているところでございます。具体的な取組といたしましては、経営改善策としまして、人件費の削減や社員自らが線路の点検作業を行うことによる維持修繕費の削減などに取り組んでいるところでございます。

また、阿佐東線の収益増加策といたしましてはイベント列車の運行や地域イベントと連携いたしましたPR活動、また、あさてつファンクラブの拡大による利用促進を図りますとともに、阿佐東線はもとより県南地域の活性化の起爆剤といたしまして、DMVの本格的な営業運行にも挑戦するなど、利用促進に向けた取組を行っているところでございます。こうした収支改善に向けた経営努力を行った上、海陽町鉄道経営安定化基金から阿佐海岸鉄道株式会社に対しまして補填を行うこととしております。

2点目の質問でございます。1億8,000万円の負担額をどのように決めているのかでございます。経営健全化計画の初年度となります平成29年度におきまして、当計画に基づき今後5年間の阿佐海岸鉄道株式会社の運行などに利用する額といたしまして、海陽町鉄道経営安定基金に徳島県、高知両県の関係16自治体の合計で約3億5,000万円を基金に積み立てることといたしております。そのうち本県の負担額といたしましては路線延長や沿線人口を勘案いたしまして関係自治体と協議の上、約半分の1億8,580万円を負担しているところでございます。

眞貝委員

健全に運営していただくということをお願いしたいと思います。

続きまして、一般社団法人徳島県トラック協会のほうに質問をさせていただきたいと思っておりますが、この一般社団法人徳島県トラック協会につきましては平成23年度に基金を出しているようなんですが、それ以降は出していないんでしょうか。

佐藤次世代交通課長

一般社団法人徳島県トラック協会の近代化基金でございますが、お手元の資料その2の22に書いてございますように、もともと県支出事業としては徳島県の運輸事業振興助成交付金というものがございます。

まず、この交付金制度について説明をさせていただきます。この運輸事業振興助成交付金でございますが、昭和51年の税制改正におきまして軽油引取税の税率に上乘せを行います、いわゆる暫定税率が導入された際に税率の引上げによる影響が大きい軽油を燃料として行う業界の例えば、トラック、バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇抑制などを図るために国において都道府県のトラック協会などが行う環境対策や、安全対策事業を支援する運輸事業振興助成交付金制度が法律に基づき制定されたというところでございます。この交付金制度に基づきまして、毎年国のほうから車両の台数や軽油の使用量などに基づき配分された金額が業界団体等に交付をされておりまして、本県では一般社団法人徳島県トラック協会に毎年約1億円程度を交付されているというものでございます。

一般社団法人徳島県トラック協会はこの交付金の一部を活用しまして事業者が近代化、例えば、トラックの更新による低公害化などを行います際に安定かつ継続した支援を行えるよう、この交付金の一部を積み立てて基金を設置したというものでございます。

この近代化基金の使い道でございますが、運輸事業者がトラックを購入する際、金融機関から融資を受けるものでございますが、その利子の一部を補給するための財源として活用されておるものでございます。御質問のありました平成23年度以降、支出してないのかという点でございますが交付金から近代化基金への積立てにつきましては平成23年度の交付金280万3,000円を最後に積み立ててはおりません。

眞貝委員

それでは近代化基金では、環境適合車などのトラック購入に際しましての融資に対する利子補給に実施しているということなんですが、平成28年度の利用実績はどうなっているんですか。また、交付金で1億円を交付しているらしいんですが、この交付金と基金とが重複していないですか。

佐藤次世代交通課長

平成28年度基金事業におきまして新たに貸付けを決定した実績でございますが、これは事業者数では21件でございますが、今後ローンを大体5年間で組むわけでございますが、5年間にわたる利子補給総額として497万3,000円を決定しているというものでございます。5年分で497万3,000円ということですが毎年払うものはその5分の1ずつということでございます。なお、利子補給利率につきましては0.6%というふうになってございます。今年度、利子補給に係る支出実績でございますが当然5年間ということで負担をいたしますので、この5年間の貸付実績件数としては111件、その利子補給額として834

万4,000円を支払っておるというところでございます。

近代化基金の使い道につきましては各都道府県で運用の差が生じないように、全国トラック協会のほうで融資対象となるトラックの種類でありますとか、運用方針というのが決められておいて、いわゆる全国一律の運用がなされておるといふものでございます。一般社団法人徳島県トラック協会におきましても、近代化基金運営要領というものを定めまして、一般社団法人徳島県トラック協会による主体的かつ適切な運用がなされておるといふものでございます。

委員からの御質問がございました交付金と基金との重複、これがないのかという御質問でございますが、この交付金で実施している事業といたしましては、例えばトラックの安全対策や環境対策に必要となりますドライブレコーダーこうしたものの導入助成、あとはアイドリングストップの支援機器の導入費の助成などの助成制度を実施しております。例えばトラックの新車購入時にドライブレコーダーを付ける場合でございますけれども、そのドライブレコーダー設置に関しては助成制度を使っておるんですが、それ以外の部分につきまして融資を受けるという状況になっておりまして、重複での支給というものはない状況になってございます。

眞貝委員

使用用途につきましては決定するに当たって全部、一般社団法人徳島県トラック協会が運用方針が決まっているということですが、これに県の関与はないということですね。

他の都道府県にも同じような基金があるのか。また財源が交付金である以上、やはりその使途につきましては県民に開かれたものでなければならないと思うんですが、そこはどうなっているんですか。

佐藤次世代交通課長

全国に同様の基金があるのかという御質問でございますが、この基金につきましては運輸事業の振興の助成に関する法律や政令に基づき運用がされておりまして、全ての都道府県のトラック協会に設置されているというところでございます。なお、基金の残高がもう今ゼロになっているという県が1県だけございまして、具体的には熊本県でございますが、やはり災害対応等で需要が多かったため基金がなくなったとお聞きしているところでございます。

あと、県民の皆様への情報開示といった点でございます。交付金や基金の使途などにつきましては一般社団法人及び一般財団法人に関する法律に基づきまして、貸借対照表、損益計算書などを総会の終了後、遅滞なく報告するということになってございましてトラック協会も一般社団法人でございますので、この法律に基づいて決算関係の書類でありますとか、事業計画や実績報告など基金も含めた実績がホームページで公開をされているという状況でございます。こうしたかたちで県民の皆様への情報開示がなされているところでございますが、今後とも県と一般社団法人徳島県トラック協会とが連携しまして、よりわかりやすい情報開示がなされるよう取り組んでまいります。

眞貝委員

この二つの基金につきましては、県が自由な裁量で使えるものではないということによってよろしいですかね。これらの基金につきましては今までも情報開示ができておるようでございますが、公金を財源とするものである以上は基金の内容ははっきりとわかりやすく情報開示していただき県民の皆様方が誤解を受けないことがないよう、しっかりと県からも指導してもらいたいと思います。

また1点、一般社団法人徳島県トラック協会の近代化基金についてですが、安全対策ということなんですが、今、自動運転や衝突防止、居眠り防止といろいろなものが開発されておるようでございますので、今後はそういうことにも使用目途の中に入れていただいて、鳴門で大きな痛ましい事故がありましたので、また徳島県の事業所が県外でもそういう事故が起きないような方策も考えていただきたいと、そのことを要望して終わらせていただきます。

達田委員

まず、今お話がありました阿佐東線の海陽町鉄道経営安定基金ですが、平成28年度末の基金等残高で1億2,697万円あるということなんですが、経常損失補填等を行うということで毎年の経常損失額がどれぐらいあって、それが上向きになってきているのか、いいほうに向かっているのか、毎年の乗客数の推移というものがわかりましたらお願いいたします。

多田新技術鉄道担当室長

阿佐海岸鉄道株式会社の経常損失額と利用者について御質問を頂きました。平成28年度の経常損失額につきましては5,097万4,000円となっております。平成28年度の利用数でございますが約5万1,000人となっております。

達田委員

それ以前から各年度でどういうふうに推移してきているのか、わかりますでしょうか。

多田新技術鉄道担当室長

経常損失額でございますが、平成27年度につきましては6,549万円でございます。平成26年度につきましては5,647万3,000円となっております。

利用者につきましては先ほど平成28年度は約5万1,000人と申し上げましたが、正確には5万1,162人でございます。平成27年度につきましては4万4,377人、平成26年度につきましては4万3,601人でございます。3年間の数字はこうなっております。

達田委員

乗客数に関しましては、少しずつ伸びが出てるということで人口が減ってる地域で乗客数を増やすというのは、本当に大変な努力といろいろな工夫がいると思うんですが、どういう工夫をされてきたんでしょうか。

多田新技術鉄道担当室長

先ほど申し上げましたように、計画の中であさてつファンクラブを設けましたりとか、阿佐海岸鉄道株式会社におけるイベント列車運行などで利用促進に努めておるところでございます。

一方、その削減策といたしましては人件費の削減であったりとか、社員自らが点検等を行うことによりまして経営削減を行っているところでございます。

達田委員

いろいろの工夫をされて利用者を増やすということ、私どもも牟岐から阿佐東ということで、どんどんと発展していただきたいという思いは同じでございます。この議会の知事の説明でも、DMVの導入で2020年東京オリンピック・パラリンピックまでの開業を目指した取組を進めるということで、これが導入されますと非常に阿佐東線が活性化するかのようなお話がございましたけれども、もう少し具体的にどういうふうにして集客をするのか、そういう計画はどうなっているのでしょうか。

多田新技術鉄道担当室長

DMVにつきまして御質問を頂きました。DMVは2020年までに3台を導入するという計画で、現在発注に向けて調整をしておるところでございます。導入されますと阿佐東線はもとよりDMVでございますので、鉄道と併せてバスモードによります観光用途に使うことによりまして、地域の方への足の確保をするとともに県内外から阿佐東地域に集客を図ることによりまして活性化を図っていきたいと考えてございます。阿佐東地域を活性化することによりまして阿佐東線の利用者増、ひいてはJR牟岐線の活性化、利用者増にもつなげていきたいと考えてございます。

達田委員

それはそうなんですが結局、利用者数を増やすと言いましても年間どれぐらい増やすのか。それがDMVによって、どれぐらい増えていくという計画を立てておられるでしょうか。

多田新技術鉄道担当室長

直近は先ほど約5万1,000人と申し上げました。今後の具体的な目標人数につきましては現在ははっきりと定めてはございませんが、ただ、先ほど申し上げました利用者増に向けて今後、様々な取組をしていきたいと考えてございます。さらに観光用途につきまして、どういう用途というかツアー造成が今後考えていけるかというのもございますので、そういうのを地元のニーズも踏まえながら、十分な検討をさせていただき利用者増に向けて図ってまいりたいと思っております。ただ、人口減少もございますので地元の方からその利用者増というのは今後、爆発的に増えていくのは、なかなか難しいかと思っております。ですので、阿佐東線の活性化を図る上で、インバウンド対策でございましてとか県内外からの観光客の誘致に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。

達田委員

もともとが人口が減っているという中で、もっと増やしてくださいよと言うても無理なところもあるというのは承知をしております。私は本当に地域が寂れていくのを心配する県民の皆さんが多いという中で、せっかくDMV導入しますということがもう決まっているわけですから、線路も道路も走れるというのを生かして、高齢者の足の確保というようなことに、是非つなげていっていただきたいと思っております。そして、高齢者から学生も利用していると思うんですが、より便利な使い道を考えていただいて、乗客数をどれぐらいにしようとか、いろいろ計画があんまりできてないのにDMV導入が先走ってしまったような感がぬぐえないわけなんです、それはきちんと利用する、そしてどういふふうに活性化していくのが県民にわかるような計画というのを、きちんと示していただけたらと思います。是非よろしく願いいたします。

それで今、鉄道の活性化ということでイベント列車を6月の付託委員会でも取り上げさせていただいたんですが、このにぎわいづくり音楽列車に関しましては、平成29年度も5月13日に行われたということなんです、今回は列車の中で演奏家の方が演奏するというようなかたちは取っていない、ただ乗っていただいて美波町へコンサートを聴きに行くというようなかたちだったとお伺いしております。汽車の中で演奏がないにもかかわらず、にぎわいづくり音楽列車という名前を付けた事業名になっているんですが、これはどうしてなのでしょう。

佐藤次世代交通課長

今回列車の中で音楽活動を実施していないのになぜ、にぎわいづくり音楽列車事業となっているのかという御質問でございます。

今年度の事業につきましてはJRが実施しました大型観光キャンペーンである、四国 destinations キャンペーンの一環として列車事業を位置付けたということがございました。車両に特急列車を利用したということで、その音楽を演奏するスペースが物理的には取れるような状況ではなかったという点、それとJRもこの事業を平成23年度以降、続けておるといところでJRの企画商品としてやっていくんだという部分があったため、我々としたら列車ではないんですが例えば、徳島駅のホームを活用したり、あとは到着したその音楽会が開催される広場、ホールにおきまして鉄道関連の展示でありますとか、音楽会のときにも鉄道の風景などを映像で流して、鉄道も楽しみながら音楽も楽しんでいただけるといようなスタイルをとったといところでございます。それでにぎわいづくり音楽列車事業ということで、列車の中ではやってないんですけどもコラボレーションしたといようなかたちでの実施と我々としては受け止めております。

達田委員

駅でコンサートもやりましたということで、乗客の方とかその駅を利用する方もお聴きになったんじゃないかと思うんですがやっぱり、そういう取組といのはどちらかといと文化事業ですよね。これが例えば、公園でするとかいろいろな場所が考えられると思うんですが、文化事業でありながら次世代交通課がそのうちの一部ですけどもお金を支出をするといのはおかしいなという思いがするわけなんです。それで平成29年度が終わりました次もやはり何か音楽列車といふことで事業が続いていくのかどうか、その点お尋ね

をいたします。

佐藤次世代交通課長

今後の事業の継続についてどうかという点でございますが、我々としてはこのにぎわいづくり音楽列車事業以外にも前回、達田委員からお話がありましたジャズトレインでありますとか、音楽と列車というものを組み合わせたような事業というのは、これまでも継続して実施してきたという点でございます。今後やはり、鉄道の利用促進に関する取組というのは不可欠であると我々としては考えておりますので、どういったかたちでの実施が一番効果があるのか、こうした点は我々もしっかり検討いたしまして来年度の事業をどうするかといった点について検討してまいりたいと考えております。

達田委員

ということは、とくしま記念オーケストラを使うかどうかというのは、まだ決まっていないということで、これから考えていくというふうに受け止めてよろしいですか。資料を出してくださいとお願いしたら一応、事業計画書というのを頂いたんですが、この内訳を見てみますとこの中にいろいろな経費があるんですが、列車の借上費、つまり貸切列車の代金、平成25年度からありますけれども何人乗って幾ら払っていったるのでしょうか。

佐藤次世代交通課長

列車の借上車両数と乗車した人の数という点でございます。平成29年度につきましてはこれはJRの自主事業ということにはなりますが2両編成でございました。乗車数は約100人、平成28年度につきましては車両数は1両で乗車数は34名、平成27年度は1両で乗車数は約30人、平成26年度は車両数が3両で乗車数が約80人です。平成25年度につきましては車両数が2両で乗車数が約60人でございます。

達田委員

車両の借上費というのはそれぞれ幾らだったのでしょうか。

佐藤次世代交通課長

車両の借上費ですが、手元にあるのが事業計画となっておりますが平成29年度は車両借上費はございませんで、平成28年度につきましては計画上は10万円。

元木委員長

小休いたします。（11時09分）

元木委員長

再開いたします。（11時09分）

佐藤次世代交通課長

平成28年度でございますが車両の借上費が10万円、平成27年度で10万円、平成26年度

が30万円、平成25年度で車両の借上費、舞台設営費等々も含めての数字になるんですが25万円となってございます。

達田委員

1両10万円ということで、これは既に平成27年度、平成28年度はお支払いになってるわけですが次世代交通課から直接払ったんじゃないですね。これはとくしま文化振興課とか公益財団法人徳島県文化振興財団のほうにお願いして払ってもらっているということになるわけですね。だから具体的な金額というのがきっちり10万円だったのか、そうでなかったのかはわからんわけですかね、どうなんですか。

佐藤次世代交通課長

次世代交通課のほうは徳島県文化振興財団が大本となる事業ということで実施しております、我々その一部を負担するというかたちで年度初めに協定をまいて事業を実施しているところでございまして、支払は徳島県文化振興財団のほうから各事業主体に払われておるというところでございます。

達田委員

この列車借上費で3両借りたら30万円、1両で10万円とおっしゃいましたが平成25年度、平成26年度につきましては合唱団の方に行っていましたよね。その合唱団の方に乗っていただくのに貸切りで行ったとお伺いしてるんですけれども、平成27年度、平成28年度につきましては合唱団ではなくて、一般の応募の方に乗っていただいていたいわゆるJRが行なっているツアーで行かれたということなんですが、列車借上費として本当に払われているのかというのがわからないんです。といいますのも平成28年2月20日にクラシック in 四国酒まつりが行われておりますが、JRが2,500円ということで料金を取っているわけですが、この料金の中には音楽列車専用の普通片道の切符料金が含まれており、帰りの切符は自分で買ってくださいと書いてあるわけで、自分でお払いをしているということだと思っんです。それから平成28年度の穴喰へ行きました分につきましても切符の料金が含まれておりますと書いてあるわけなんです。これJRが約10万円ぐらいかかるんですよと募集したらその分は乗客が支払っている分なのか、とくしま文化振興課からの借上費から実際に支払われたのかわからず二重になってしまうわけなんで、これはどう考えたらいいんでしょうか。

桑村県土整備部次長

達田委員のほうから事業計画に基づきまして列車借上費について、御質問がございました。我々といたしましては当初、事業計画それぞれ10万円なり30万円で借り上げるということで徳島県文化振興財団のほうから、その事業の経費内訳につきまして御提示いただいた上で県負担ということで、総額100万円程度をそれぞれの項目に充てたところでございますが、これにつきましては当初計画から事業内容はそれぞれ年度によって多少の変更があるとお聞きしております。その変更に合わせて我々もその部分については、その実績に合わせて主体的に適切ところで負担をして最終的には予算どおりの額をお支払

いしたというところでございます。

達田委員

一つ一つの項目を見ますと、そういうふうに矛盾が出てきます。やっぱり、事業計画に対して実際の支払額がどうだったのかということきちんとしていただかないと最終わからないわけですが、次世代交通課が出してる分というのはほんの一部ですが、この大本の事業費というのは100万円や200万円じゃなく例えば、平成29年度でありましたら事業計画では1,200万円かかりますよ、平成26年度につきましては事業計画では2,600万円ぐらいですよと言っていたのが実際は1,300万円かかりましたということで非常に大きく変わってきてるわけなんです。ですから大本の事業そのものの収支決算書というのをきちんとしていただきたいと、次世代交通課が一生懸命出した分がどう使われたかわかんということでは困りますので、とくしま文化振興課なり徳島県文化振興財団なりにきちんと、全体の事業費どうだったんですかと申入れをして出していただくようにしていただきたいんですがいかがでしょうか。

元木委員長

小休いたします。（11時16分）

元木委員長

再開いたします。（11時17分）

達田委員

一応、事業計画の中では徳島文化振興財団あるいは県が払いますよという分で、そのうちの何割を次世代交通課が出しますよということは、ちゃんと書かれているわけなんです。ですから、徳島県文化振興財団が出したお金について聞いているわけではありませんので、次世代交通課が出した分がどうだったんですかということをお聞きしております。事業計画の中では100%次世代交通課が出すようになっている部分をお聞きしたんです。

元木委員長

小休いたします。（11時17分）

元木委員長

再開いたします。（11時18分）

達田委員

そこがおかしいと言っているわけなんです。ですから事業計画というのはあってないようなもんですよね。どの部分を徳島県文化振興財団が出す、どの部分は次世代交通課に出してもらうということは最初から決まったものがあるんですよ。その中で次世代交通課は借上費は100%出すということになっているんです。その部分だけではないんですけど半額負担をしますよとか、音響設備等は次世代交通課が全部出しますよとかいろいろありま

す。実際は、出してるのか出してないのか、わからんというようなことですので、きちんと調べてもらいたい。せっかく出したお金が事業計画どおりに使われたのかどうかわからんというんでは困りますので是非、調べていただきたいということでお願いしたいと思います。

この、にぎわいづくり音楽列車事業そのものが、やっぱり次世代交通課がお金を出さないかんような事業ではなく、徳島県文化振興財団が取り組む文化事業だと思うんです。それをいろいろな理由をつけて列車だなんだということで、とくしま記念オーケストラをあちこちで活動させる、そのために次世代交通課が仕事をさせられている、名前を使われてるようなそういう感じがしてなりませんので、この点でも改めるべきところは改めていただいて、こんなことしなくてもお客さんと呼べるいろいろな工夫をしてるじゃないですか、そういうところにもっと力を入れていただきたいということを申し上げておきたいと思います。

桑村県土整備部次長

達田委員から今回の音楽列車につきまして御質問を頂いております。次世代交通課といたしましては非常に人口減少や高齢化が進む中で厳しい経営環境にあるJR四国の路線維持、これを図っていくために利用促進こういったものが非常に大事と考えております。そういった意味で今回、音楽列車をはじめとした利用促進策に力を入れてやっていったところでごさいます、その中で今回コンサートを実施したところでごさいます。これにつきまして先ほど佐藤次世代交通課長から答弁がございましたけれども、来年度につきましては実施に当たりまして、にぎわいとといいますか利用促進につながる効果的な手法がないか引き続き検討をしてはまいります、次世代交通課といたしましてはJRの利用促進、このために音楽列車を徳島県文化振興財団と一緒にやってきたというところにつきまして、ここは少し御理解いただきたいと思っております。

それから先ほどの事業費でございますが、これにつきまして次世代交通課といたしましては、基本的に各年度増額していると理解しております、その増額分については鉄道関係以外の部分でしているとお聞きいたしております。それで当初の予算どおりということでお支払しているわけでございますが、委員御指摘の鉄道部分で負担がどうなっているのかということにつきましても、しっかりと関係課に確認したいと考えております。

達田委員

とくしま記念オーケストラにつきましては、余りにもそのお金について何かおかしいぞというところが、9月議会でも指摘をされてきておりますので是非、改めるべきところは改めていただいて、お客さんがどんどん乗っていただけるような工夫を別の方法で考えていただきたいということを申し上げておきたいと思います。

それともう1点、今回の議案の中にも入っていますが道路事故です。道路事故が毎回出てくるわけですが、今回17件の道路事故で賠償金額というのが出てるんですが、その中で17件のうち10件が那賀町なんですよね、いつも那賀町が多いんです。一般国道195号の道路事故が非常に多いということで、これは一体どういうふうな事故だったのか、何が原因なのか、お尋ねしたいと思います。

橋機能再生・強靱化担当室長

道路事故に係ります専決処分についての御質問でございます。那賀町で発生いたしました10件の事故につきましては主に一般国道195号で落石を原因とするボンネットやフロントガラスなどに傷が付いた事故でございます。

達田委員

人がけがしたとか、そんなことがなくて幸いだと思うんですが、一つ間違ったらどんな大事故になるかもわからないというような道路事情なわけですよ。私もこの一般国道195号というのは再々利用しておりますのでバラバラ石が落ちてきているとか危ないなと思いつながら通るわけですが、この整備計画というのはどうなっているのでしょうか。

橋機能再生・強靱化担当室長

落石対策についての状況でございます。本県は山地が多く全面積の約8割を占めておられて急しゅんな山も多く落石の危険性が高い斜面が多いというふうな状況となっております。このため平成8年、平成9年それと平成18年に斜面の緊急点検を実施いたしまして落石の危険度が高い箇所を抽出し対策を進めているところでございます。この結果、平成28年度末までに251か所の対策を実施をいたしております。そして平成29年度は11か所で落石対策を行うことといたしております。落石対策ですが、大きな石を斜面上で固定することや、道路の山側で落石防護柵を設置することによりまして、道路上への落石を防止するため、山林の用地買収そして広範囲の対策工事が生じるということなどで時間がかかっているようなところでもございます。県では救急救命や防災活動などを支援する緊急輸送道路や集落の孤立を防止いたします生命線道路など社会的影響を考慮しながら、優先度の高いところから順次対策を進めているところでございます。今後は、更に落石対策を加速させるよう努めるとともに、道路パトロールの巡視を強化いたしまして落石の危険を事前に把握し、ソフト面についても充実を図り総合的な斜面对策を進めてまいりたいと考えているところでございます。

達田委員

是非、力を入れていただきたいと思います。一般国道195号は那賀町の生命線といえますか、これ1本しかないわけです。阿南市とかにつながっている道が高知県へ行く最短距離でもあるかと思うんです。ここが整備されたらものすごく便利になると思います。それと秋になり紅葉のシーズンになりますとたくさんの方の県外の方も通りますので、非常に危ないところを通っていただくというのは、やはり申し訳ない思いがいたします。ですから観光対策としても重要な道路でありますので、是非とも予算付けをしっかりと行なっていて一般国道195号の安全対策に取り組んでいただけるように、お願いいたしまして終わります。

岸本委員

今日、配られました資料の指定管理の応募状況のことについて、少しお伺いしたいと思

います。まず、それぞれどのような業務になっているのか教えていただけますか。

鍬田都市計画課長

日峯大神子広域公園・文化の森総合公園・新町川公園などにつきましては運動施設以外の所の管理ということになってございます。公園の運動施設につきましては県民環境部のほうで別に指定管理を出しておりますので、それ以外の広場などの管理を任せておるところでございます。

県営駐車場につきましては、駐車場管理そのものを委託しておりますのでございます。

岸本委員

管理状況とは、ゴミを拾ったり清掃業務も入ってるのか、管理人室といったところで何かをしているか、公園のほうはわかりましたらもう少し詳しく。

鍬田都市計画課長

当然、ゴミ拾い等々の管理もございますし、その他施設の清掃とか植栽の管理とかそういったところを含めて通常の管理を委託しているところでございます。

日峯大神子広域公園は、テニスコートの管理も含めて出しているところでございます。

岸本委員

例えば蔵本公園でしたら南側に植物園があるじゃないですか、あの辺は県民環境部になるのでしょうか。

元木委員長

小休いたします。（11時29分）

元木委員長

再開いたします。（11時31分）

岸本委員

それでは、公園の管理全般ということになってますが、どのような団体が公募に来ているのでしょうか。

鍬田都市計画課長

今の段階で一つずつは応募されてますけれども、まだ名前については公表できない状況で団体そのものの可否が決まりましてから、12月定例会で公表というかたちになってございます。ちなみに、今の管理してございますのは、日峯大神子広域公園や文化の森総合公園等々は公益財団法人徳島県建設技術センターに指定管理を出しております。鳴門のウチノ海総合公園や鳴門総合運動公園につきましては鳴門市が指定管理をしております、県営駐車場につきましては株式会社バルというところが指定管理をいたしております。

岸本委員

業務内容も多岐にわたって、公園全体の木のせん定から管理ということになりますと、かなりの仕事かと思えますので、できましたら競争が図られるようお願いできたらというふうに思います。

それともう1点は、一般国道438号上八万バイパスについての今の進捗状況を教えてくださいいただけますか。

寺澤道路整備課長

一般国道438号の上八万バイパスにつきまして進捗状況をという御質問でございますけれども、この上八万バイパスでございますが徳島市八万町大坪から佐那河内村一ノ瀬までの延長5.5キロメートルの工区で事業を実施しております。この上八万バイパスにつきましては昭和63年度に事業に着手いたしまして、これまでに園瀬橋から上八万町花房までの3.1キロメートルについて供用をしているというようなところで、現在は一ノ瀬工区の事業に着手しているという状況でございます。

岸本委員

佐那河内村一ノ瀬工区と徳島市上八万田中・西地工区、そのそれぞれ土地の取得状況はどうですか。

寺澤道路整備課長

用地の取得状況でございますが、まず事業化しております一ノ瀬工区につきましての用地の進捗状況を御説明させていただきます。一ノ瀬工区につきましては平成25年度に事業を着手いたしまして、平成27年度から用地取得を進めております。用地取得の進捗率でございますが面積比で52%というような状況でございます。

岸本委員

残り48%ですが、その方々に打診というか用地の交渉状況、なかなか取得できない所があるのか、残りの部分についての状況はどうですか。

寺澤道路整備課長

残りの用地の取得状況ということでございますけれども、22名ほどおいでになるんですが今のところ順調に用地交渉も進めているというような状況でございます。

岸本委員

順調でしたらできる限り早く用地交渉し、事業化に向けて進んでいただきたいと思うんですが、まずは用地の取得の見通しについて、いつぐらいまでにとというようなところは県土整備部としてはどうですか。

寺澤道路整備課長

用地の状況でございますが、まだ2年ちょっとですのでその中でも半分以上進めている

という良い進捗率とされているところでございますが、あとの用地につきましてもできるだけ早くというようなことになろうかと思っておりますが、特にバイパスでございますので、この区間を集中的に用地取得し一生懸命頑張ってまいりたいというふうに考えております。

岸本委員

予算の要ることですから用地を買ってもそのあと道路やトンネル工事をしなくてはならないということもありますが、用地が順調に買えるんだったら早めを買っていただくように考えていただきたいと思います。

古川委員

私のほうからは鉄道高架の関係について、お伺いをしたいと思っております。この8月に徳島市内鉄道高架・沿線整備促進協議会に初めて参加をさせていただいたんですが、これまで部分的にいろいろ担当から聞いたこともあったんですが、全体的に経緯とか勉強したこともなく、今回は基本的なことを何点か整理の意味も込めて聞かせていただきたいと思います。まず1点目、県はなぜ分割案を提示したのかということを知りやすく。

鉾田都市計画課長

県が分割案を提案した理由というところでございますけれども、徳島駅西から文化の森駅付近までの4.7キロメートルが了承いただいている全体の計画でございます。その中でJR・徳島市・徳島県の3者で協議を進めてまいったところでございます。それで平成22年9月に徳島駅前のまちづくり計画というのを徳島市が出してございます。そこについては都市計画決定をするには公共交通の利用促進につながるまちづくりに少し課題があるという中で、東日本大震災などが起こり、整備が可能な所から早く着手して進捗が県民、市民の皆様に見えかたちで進めるということが何より重要ということで、新町川から冷田川付近までの約2.9キロメートルをI期区間とし先行して都市計画決定をしまして、その中で早期に着手して全区間が最も早く終わるといふ最善の方法として、県から分割案を提案させていただいているところでございます。

古川委員

徳島駅前のまちづくりの計画で、具体的にはどんな課題があるのか。

鉾田都市計画課長

3者で協議している中では、先ほど申しました公共交通機関の利用促進につながるようなものが見えてこないということが1点でございます。あとは徳島駅北側のアクセス道路の計画にございまして、花畑踏切の北側に徳島市立体育館駐車場への進入道路がございまして、そこを入り口としまして東に走って徳島駅の北側を抜けて高架部と交差したら、線路の南側に戻ってまいりまして、一般国道192号のアンダーパスとなっている徳島市役所に向かう橋が架かっている所に平面でタッチするという東西道路がございまして、そこが、な

かなか公安委員会との調整がつかず、あそこに交差点を作りますと徳島本町交差点とすごい近いということでもいろいろ問題が出てきているということが現在の徳島市の計画の問題点というところがございます。今、徳島市がより一層、にぎわいが出る魅力づくりや公共交通機関の利用促進というところで、ちょうど計画の見直しを進めているところがございます。

古川委員

公共交通機関の利用促進につながらない、鉄道の利用者が増えるようなかたちになかなか見えてこないということですか。もう一つ、アクセス道路である東西道路の取り合いなどで厳しい所があるということで、このあたり指摘に対して徳島市はどういう認識なんですか。

鍬田都市計画課長

まだ第1回の検討会を開いたばかりですので、たたき台の案も見えていない状況ですが、現在そこを踏まえて徳島市のほうでしっかりとまちづくり計画を立てていただいていると認識しております。

古川委員

その二つの理由で分割案を提示しましたということですが、その分割案が何で進んでいかないのかという部分はどうか。

鍬田都市計画課長

県の分割案を提示して以降、3者で協議を重ねてまいりました。今、徳島市の御意見ですが徳島駅周辺の高架が遅れるといいますかタイミング的には遅れないんですけども、徳島駅前の協議を進めながら南のほうを先行するというのが、徳島市の合意が得られてないところだろうと、徳島駅周辺の整備の担保をもう少ししっかりとできたらということが徳島市の御意見で、3者の合意に至っていないといった状況でございます。

古川委員

徳島市の懸念されているところは、分割してあとから徳島駅周辺整備の担保ができてないということは平たく言えば、本当にできるのかということですかね。それに対して県は、担保をどう納得してもらえるようにどのような説明をされているんですか。

鍬田都市計画課長

担保といいますと、徳島市は例えば都市計画決定をしてほしいとかそういったことがございます。県といたしましては今、御提示させていただいている分割案の中で、その中間地点で都市計画決定の手続に入るということをお示ししてございますので、そこをしっかりと御理解いただくというところであろうと思っております。

古川委員

徳島市は理解をしていただけてないわけですよ、だから進んでないわけですよ。事業を進めていくためには、それに対してどう理解をしてもらおうと何か工夫とかいろいろしないといけないわけですよ、このあたりはどういう努力をされてるんですか。

徳田都市計画課長

現在は先ほど申しましたように、まずは徳島市に徳島駅前のまちづくり計画を見直していただいております。それをまずはきっちりとお示しいただいた中で、更にそれを踏まえてまちづくり計画を三者合意ができるように、県も協議を進めてまいりたいと考えておりました、それで早期事業化への道筋がつけられるようにしっかりと頑張ったいと思っております。

古川委員

先行で分割して都市計画するのはもうやめて、徳島駅前の都市計画を作り上げたのを見て全体一括でやろうという方針に変えたということですか。

徳田都市計画課長

そうではございませんで、現段階では県が分割案が最良ということで提示させていただいております。それをさらに、Ⅱ期区間を早く進めるべく徳島市がまちづくり計画を見直していただいておりますので、県が分割を白紙に戻して協議をするということではございません。あくまで今の県の最良案である分割案と、徳島市が今見直しているまちづくり計画ができた後の徳島市からの御提案を含めて協議に入るということでございます。

古川委員

それで都市計画が新しくできました、それでいきたいと思います、分割の南側を先行でいきたいと思いますということになると見込んでということではないんですか。

徳田都市計画課長

都市計画決定以外の新町川から南を先にするという施工手順については、既に徳島市とは合意に至っております。施工を南から始めるということに対しては両者合意のもとという認識でございます。

古川委員

逆に、今回見直している徳島駅前のまちづくり計画を待っているのは、どういう理由ですか。もう合意に至っているのですしたら、先に進めていったらいいのかなと思っております。

徳田都市計画課長

徳島市のお考えですけれども、結局進めていけば先ほど言いましたように徳島駅前を含めたⅡ期区間がいつの時点で着手できるのかがわからない。だからまずは先行着手もちょっと合意ができないということで、事業にはⅠ期区間の都市計画決定をするのには合

意が得られないというような状況でございます。

古川委員

ちょっとわかりにくい話ですが、今回徳島駅前のまちづくり計画を新たにつくっているということで、徳島駅前ににぎわいづくり、それから東西道路のアクセスの問題このあたりは今回の計画では解決をする方向で進んでいっていると、県はこのように見ているのですか。

鉾田都市計画課長

今言った懸案事項と申しますか、徳島市には県も伝えてございます。当然JR四国の懸念でもございます。その駅前のまちづくり、にぎわいというのは、そういった中で3者が合意できる案を徳島市がしっかりとつくっていただけるものと認識しております。

古川委員

基本的には、事業として大きいお金をかけて鉄道高架をするだけではなく、やはりまちづくりを一体にしていかなければならないという県の考え方が、僕たちもそっちのほうがいいのかなと思っております。ですから今回まちづくりに対して、いろいろな知恵を結集してつくっていかないと、なかなか難しいことがあると思いますので、そのあたりの手法や期間は何か工夫されておるんですか。

鉾田都市計画課長

今、徳島市がつくられているまちづくり計画につきましては一般公募も含めた有識者会議で議論いただきまして、そういったところでしっかりと意見を整えている状況でございます。それに関しましては徳島市のほうで市議会での御論議やパブリックコメントを予定してございます。そういった中で意見を集約する、また県のほうもその間、徳島市から相談を受ければ鉄道高架の事業者として、しっかりと相談に乗っていくというような体制でまちづくり計画に協力してまいりたいと考えております。

古川委員

基本的には徳島市が主導していくことだと思いますが、やっぱり県も市に放りつけるんじゃないくて、しっかりと一緒になって協議もしながら、サポートできるところはしながら進めていていただきたいなと思いますのでよろしくお願いします。あと具体的に約500億円ということなんですけど、分割した場合は幾らずつというのはあるのですか。

鉾田都市計画課長

全体で500億円でございます。このうちⅠ期区間の2.9キロメートル区間につきましては新町橋周辺の高架化を含めまして210億円と想定しております。Ⅱ期区間はそれ以外という事業計画になってございます。

古川委員

南のほうで210億円で、残り引いた部分が徳島駅前。この概算事業費というのは最近も見直してこの額で大体ということではいけるんですか。まだかなり変わってくるということはないんですね。

徳島都市計画課長

この事業費につきましては平成18年に採択いただいたときの概算事業費でございます。先ほど申しましたように徳島駅前のまちづくり計画も変わってございます。そのまちづくり費用も今後変わってくる可能性もございますので、また改めてその時点でしっかりと事業費の精査を行いまして、それはまた公表できる時期に公表させていただきたいと思っております。

古川委員

平成18年の試算だということですね。これ最後ですけど、南のほうと徳島駅前あたりの工期的にはどんな見込みですか。

徳島都市計画課長

先ほど申しました分割案を提示させていただいたときのスケジュールを申しますと、まず都市計画決定からそのⅠ期区間全部、南のほうが終わるのは約15年間かかろうかということで目標を立てさせていただいております。それでⅡ期区間徳島駅前も含めて、Ⅰ期区間の中間から始めて約10年間かかりまして、全体としては20年間ぐらいを想定した事業計画となっております。

古川委員

なかなかはっきり言いにくいところもあるのかもわかりませんが、何となくわかりにくい話だという感じなんで、もうちょっとわかりやすく言ったほうが逆にいいのかなと思います。県民に見えるかたちで皆にわかるように、しっかりと進めていっていただきたいと思います。鉄道高架に関しては、もう少し私自身も整理するようなかたちで、また質問もしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

あともう1点、最近報道とかで、所有者が不明の土地が増えているということが報じられており、相続されていない土地が増えてきて対策を立てなくてはならないと国のほうもいろいろ検討を進めているようで、県内の人からもそういう仕事に携わっている人からは、何とかしていかないかんといいことを言われているんです。先日、神山町の道路工事でも土地の相続関係で、なかなか事業が進まないという報道もあったと思いますが、そういうような状況というのは、昔よりも増えてきて工事に支障となってきたりとか、このような感触はどうでしょうか。

飯田用地対策課長

古川委員より用地取得の際、所有者不明の土地が以前に比べてどうかという御質問を頂いております。所有者不明の土地とは、主に登記名義人が死亡して相続人が多数いたりとか、相続人が不明であるなど相続が登記できてない土地を言っております。本県の公共工

事での用地取得においては正確な数値は把握しておりません。ただ現場からの報告によりますと近年増加傾向にあると聞いております。

古川委員

もうちょっとどれぐらいの増加傾向みたいな、それによって工事がなかなか難しくなっているところが増えているのか、そのあたりはどうですか。

飯田用地対策課長

我々、用地対策課では、用地対策課と各庁舎の用地担当のリーダーで構成する用地対策戦略会議というのを開催しております。各庁舎の用地の進捗状況とかあい路とかをお聞きして進捗管理をやっております。そこで個別に各工事箇所によって、例えば相続人が多数ある箇所があるとか、この箇所においては境界がまだ確定してないという報告を受けて進捗管理を行っておりますが、個々の土地によって事情が違いまして仮にある土地に10人の多数相続があっても登記簿をたどっていくとすぐわかるケースもありますし、仮に10人のうちお一人が海外に移住しておるといような場合もありまして、そんな場合は海外と連絡を取り合っていくということで、単純に数値化によって用地の困難性を把握するようなことができないので個々に把握しているということでもあります。

古川委員

昔からそういう相続人が多くて、なかなか登記ができないということで時々はあったとは思いますが、その増加傾向というのはどういうかたちで、昔だったら1年間で1件とか2件しか出てなかったのが、結構増えてきているというような状況ということでしょうか。

飯田用地対策課長

個々に申し上げるのは難しいのですが、人口減少によりまして、家族の長男が都会に行って帰って来ずに都会で就職をしたけれども、住んでいる御両親が亡くなってそのまま相続しないというようなケースが一般的に言われてまして、そういうことから増加傾向にあるというわけです。6月に新聞報道であったものは、民間の有識者でつくる研究会が国土交通省の地籍調査を基にサンプリング調査をしたと、これは地籍調査で数は限られているんですがそれに基づきますと、全国の土地面積の2割程度が所有者不明の土地であったとの報道はされております。

古川委員

何か答えがちょっと変わってきたんですけど、一般論としては増えてきているんだろうという増加傾向であって、それが直接工事とかに影響しているのは昔とそんなに変わらないという認識でよろしいですか。

飯田用地対策課長

相続されてない土地がありますと1件1件相続人を探して当たって権利者の了解を得な

ければいけないということになりますので、1件1件時間をかけて解決しているというような状況ですので困難と申しますと時間はかかって増えているのかなというぐらゐの印象は持っております。

古川委員

時間と費用をかければなんとかいけるということで、でも県みたいな組織がないところでは、なかなか難しい事例も一般的には増えてきているのかなと思います。そのあたりしっかりと把握して、また国への提言とかにも挙げて徳島県からこういう課題を解決していくように取り組んで進めていっていただきたいなと思います。今後も状況が詳しくわかかったら、また個別に教えていただいて対策も考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

須見委員

1点お伺いしたいと思います。道路財特法における補助率のかさ上げ措置についてお伺いしたいのですが、現在、道路事業のほうでは国の補助率がかさ上げされてますが、今年度で廃止になると聞いております。廃止になった場合、県内にどのような影響があるのか教えていただけますか。

寺澤道路整備課長

今、須見委員からお話いただきましたけども、大半の県の道路事業というのは国の補助金、あるいは交付金を使って整備を進めているという状況でございますけれども、先ほど委員のほうからも御案内のありました道路財特法、正式には道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律という法律がございますけれども、この規定によって現在、補助率のかさ上げ措置というのがされているところでございます。この道路財特法のかさ上げ措置というのは、実は10年ほど前に道路特定財源制度が廃止されたときに、一般財源化された際に講じられた措置でございまして、今年度末までの時限措置ということになっております。このかさ上げ措置の状況でございますけれども、基本補助率というのが50%程度のところが、本県の場合は補助率が63.8%までかさ上げされているというような状況でございます。この影響がどのようなことかという御質問でございますけれども、今年の道路事業で試算いたしますと、県事業において現在127億円ほどの事業でやっておるところでございますけれども、このうち79億円が国費ということで、これが廃止されますと約15億円のカットになるというようなことになってまいります。また市町村事業でございますけれども、これが現在事業費40億円程度に対しまして国費が24億円ということでございますけれども、このうち4億円がカットされるということになってございまして、今後の道路整備に大きな影響が出るものというふうに考えているところでございます。このようなことから我々も市町村と協力しながら、財務省でありますとか国土交通省のほうへ補助率のかさ上げが継続されるように要望を重ねているというような状況でございます。

須見委員

今の説明では、127億円に対して15億円減と、市町村の事業でも40億円に対しても4億

円と、事業費の1割以上の国費が減らされて道路事業が大変なことになるのではないかと考えているところでございます。そういった中で先月8月30日には知事はじめ関係市町の首長、また県議会の有志などで石井国土交通大臣に対して、高速道路のネットワークの早期整備に関しての要望をしてきましたが、その中においても道路財特法の特別措置を平成30年以降も継続するという項目で併せて要望してきたところでございます。そこで委員長にお諮りいただきたいと思えます。県議会としましても改めて国に訴えるべきと思ひまして、補助率のかさ上げの継続を求める意見書を、県土整備委員会のほうで提出してみてもどうかと思ひますけどいかがでしょうか。

元木委員長

ただいま須見委員から道路財特法における補助率のかさ上げ措置の継続について、徳島県議会会議規則第14条第2項に基づき、国に対し意見書を提出願いたいとの提案がありました。本件についてはいかがいたしましょうか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは委員各位にお諮りいたします。

この際、県土整備委員長名で意見書案を議長宛提出いたしたいと思ひますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。よってさよう決定いたしました。

次にお諮りいたします。

意見書文案はいかがいたしましょうか。

（「正副委員長に一任」と言う者あり）

それでは、正副委員長に御一任願ひます。

ほかに質疑はございませんか。

（「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。

ただいま審査いたしました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することに御異議ございませんか。

（「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6号、議案第7号、議案第14号、議案第15号、議案第16号、
議案第17号、議案第18号、議案第20号

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

最後に、基金についての申入れについてでございます。

外部団体への基金等の設置状況について、理事者からの報告を受け審議を行ったところ、特に問題はありませんでした。

しかしながら、必要に応じて議会へ報告を行うなど適正な執行に努める必要があることから、理事者に対して申入れを行うこととしたいと思います。

申入れに当たっては、各委員会での審議状況を確認し特に問題がないようであれば、各委員会の正副委員長と協議した上で、総務委員長報告のかたちで理事者に申し入れることとしたいと思います。

次に、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。

お手元に御配付しております、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、これに御異議ございませんか。

（「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

次に、当委員会の後期の県内視察についてでございますが、12月18日に県南部において消費者行政に関する意見交換会や南部総合県民局の管内概況に関する調査のため、関係施設を視察いたしたいと考えておりますがいかがでしょうか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは、さよう決定いたします。

これをもって県土整備委員会を閉会いたします。（12時10分）