

平成29年6月定例会 県土整備委員会（付託）

平成29年6月28日（水）

〔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】

なし

瀬尾県土整備部長

報告事項は特にございません。

よろしく願いいたします。

元木委員長

それでは、質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

達田委員

実はお願いしていた資料がまだ頂けてない状態ですので、こちらも十分わからない点がありますので、よろしくお願ひしたいと思ひますが、にぎわいづくり音楽列車に関して、今で言う次世代交通課、以前は交通戦略課と言われていたんですけれども、そちらからこの事業に対してお金が出ているわけですが、徳島県から先日頂きました資料では平成25年度、平成26年度、平成27年度と3年間の分が出てるんですが、それ以外に平成28年度、平成29年度も5月にやられてるんですけれど、それらの支出した金額を教へていただきたいと思ひます。

佐藤次世代交通課長

にぎわいづくり音楽列車事業についての徳島県からの支出額ということでござひます。

委員から御質問のありました平成28年度につきましては、にぎわいづくり音楽列車事業といたしまして、徳島県から公益財団法人徳島県文化振興財団のほうに負担金として100万円支払をしております。平成29年度につきましては、5月13日に美波町のコンサートに併せましてJRのイベント列車という形で走っておるんでござひますけれども、そちらへにぎわいづくり、音楽づくりということではしております。これ事業が終わってから、まだ公益財団法人徳島県文化振興財団から実績報告書というのが徳島県に出てきてないという

状況でございまして、まだ支出はしておりません。

達田委員

この事業ですね、交通戦略課からの平成25年度、平成26年度、平成27年度、そして平成28年度、平成29年度と次世代交通課ということで、支出をしたり、また、これからされるということなんですが、そもそもこの事業の目的ですね、そして交通戦略課、次世代交通課から支出をするその根拠、どこにあるのか教えていただきたいと思います。

佐藤次世代交通課長

にぎわいづくり音楽列車事業ですが、これにつきましては鉄道の利用促進の観点から、平成25年度から公益財団法人徳島県文化振興財団と次世代交通課が連携して実施しているというものでございます。

より多くの方に鉄道を利用いただけますよう、地域で開催されるイベントでありますとか、コンサートなど集客力のあるイベントにイベント列車を運行するというスタイルを基本として実施しているところでございます。

それで平成25年度以降、公益財団法人徳島県文化振興財団と次世代交通課で中身については協議をしながら、工夫を凝らしながら続けているという状況でございます。

達田委員

この支出によって、その鉄道の利用促進ということでどれだけ役立ったのか、どれだけのお客さんがこのイベントによって乗っていただけたんでしょうか。

佐藤次世代交通課長

まず直近の事例で申しますと5月13日のイベント列車でございますが、列車のほうには約100名の方に乗っていただいたとお聞きしておるところでございます。平成28年度につきましては列車1両ということでございまして、こちらのほうには34名の方にお乗りいただいたところでございます。これも貸切列車ということで、そこに乗っている人数ということで今お話ししておりまして、それ以外の普通車両といったものにも当然そのイベント等の関連する方が乗られていると思っておりますので、一定の利用促進ということにはなっていると考えているところでございます。

達田委員

平成25年度から、順次そのイベントの車両に何人乗られたんでしょうか。

佐藤次世代交通課長

平成25年度につきましては列車は約60名、平成26年度につきましては列車約30名、平成27年度につきましても30名というところでございます。

達田委員

次世代交通課がお金を出す、そして徳島県からも出てるわけですね。徳島県からは助

成金という形で出ておまして、例えば平成25年度、平成26年度、平成27年度でしたら交通戦略課という名前で別にお金が出ていると。つまり両方とも徳島県なわけなんですけども、どうしてこういうふうに助成金、負担金というふうに同じ徳島県から出てるのに分ける必要があったんでしょうか。

佐藤次世代交通課長

次世代交通課からは負担金という形で公益財団法人徳島県文化振興財団に負担しておりまして、平成25年度につきましては25万円、平成26年度につきましては127万5,000円、平成27年度につきましては123万7,000円という形での負担をしておるところでございます。

達田委員

そうじゃなくてね、公益財団法人徳島県文化振興財団に負担金として出すわけですけども、助成金と負担金のね、徳島県が助成金という形で出てるんですよ。それで、例えば交通戦略課という名前でお金が出ると、例えば平成26年度だったら127万5,000円出ると。

使い道というかね、お金がそれぞれ使われるところが違うんでしょうか。

佐藤次世代交通課長

当課からは負担金という形で負担しております。その助成金というのが、公益財団法人徳島県文化振興財団全体の中の話でございましょうか。

元木委員長

小休いたします。（10時40分）

元木委員長

再開いたします。（10時41分）

達田委員

一応これですね、公益財団法人徳島県文化振興財団とか、そちらがずっとやってきた事業で、とくしま記念オーケストラ関係の資料について今までどれだけのお金が出てきたのかということで、資料を出してくださいということで内訳を出していただいているんです。私が勝手につくった資料じゃなくて、徳島県から出ておりますので、全て助成金、負担金とか委託金とか、全部内訳で書いてくれるものを頂きましたので、それに基づいて質問をさせていただいているんです。

それで今100万円とおっしゃった、そのとおり全部頂いておりますので、見て言っているんですが、徳島県が助成金を出す、そして次世代交通課が負担金という形で出す、で同じところにいっていると思うんですよ。どうして分ける必要があるのかというのが、ここが疑問なんですけれども。同じ事業なのに、使い道が違うんでしょうかね。

佐藤次世代交通課長

我々は、公益財団法人徳島県文化振興財団と次世代交通課として、負担の割合を取り決めて行ったというところをごさいます、それ以外の部分については承知いたしておりません。

達田委員

こちらからですね、その契約内容がどうであったかということで資料頂きたいとお願いしたんですが、まだ頂いておりませんので、昨日、教育委員会につきましては頂けたということなんですが、是非委員会終了後に出していただきたらと思いますので、それはどうぞよろしくお願ひいたします。

それでお尋ねしたいんですが、鉄道の利用促進ということで文化を取り入れるというのは、それはいいかもわからないんですが、余りにもお金をかけすぎているんじゃないかと思うんですね。例えば平成26年でしたら、美波町コミュニティホールに行きましたよね。これ徳島県が366万6,000円、交通戦略課が127万5,000円出してます。文化立県とくしま推進会議から845万5,696円出しました。コンサートとか中身は良かったかもしれませんが、1,341万2,196円というお金がかかっているわけなんですよ。

毎年毎年、その内容によって金額は違ってきますが、かなりお金をかけて、そういうイベント列車を走らせて、そしてコンサートを地域でやっていると。それだけお金をかけないと集客につながらないのかなという、非常に疑問を感じるわけなんですけれども、一方で、次世代交通課が支援もされてると思うんですが、ほかに音楽のイベント列車をやってますよね。そちらにはお金を出しているんですか。

佐藤次世代交通課長

ほかのイベント列車ということで申し上げますと、例えばジャズトレインということで、先般、美郷のほたるまつりに併せて列車を運行しておるところがございます。そちらにつきましては、我々のほうから県内のジャズ愛好家の方に参加をいただきまして、列車の中で演奏をしていただいて会場まで向かってもらうということをしておるところでございます。こちらにつきましても、今ちょっと金額を手元に持っておりませんが、謝金でありますとか、あと機器の借り上げ料といったものは支払をしておるところでございます。

達田委員

幾ら出されてますか。

佐藤次世代交通課長

すみません、金額につきましては、今ちょっと手元に持ち合わせておりません。後ほど報告させていただきます。

達田委員

例えばね、平成27年度の決算書類を見ますと、鉄道在来線活性化対策事業ということで、ジャズトレインをはじめとする音楽列車の取組を進めるなど、列車と音楽の融合によ

る鉄道の活性化を図ったという報告がされて、そこに125万7,000円と書かれているんですよ。でも、一方で同じ年のこのコンサート列車を見ますと、交通戦略課から123万7,000円となってるわけです。ということは、ジャズトレインには、出してるお金が微々たるものですね。何十万円も出ているわけじゃないでしょう。それで一方、何百万円もかけて走らせている、そして、その車両に乗ってるのが30名、多くて60名、最後100名乗ったんですか。そういう状況でしょう。ですから余りにも差がありすぎると。今のジャズトレインで言いますと、少ない費用でもお客さんが非常に喜んでいただいておりますというのもお聞きしましたけれども、やっぱりお金のかけ方が、すごく賢いかけ方と、そうでないかけ方があるのではないかなと思うんです。少ない費用で最大限の効果を上げていくというのが行政の仕事としては求められると思うんですけれども、そういう点から言いますと、これが本当に適切な支出であると言えるのかどうか。

そしてもう1点は、次世代交通課、交通のいろんな仕事をなさってると思うんですけれども、それがこういう文化イベントに対してお金を出すということが適切なのかどうか。

私はこの2点を問いたいですけど、もう一度御答弁いただきたいと思います。

#### 佐藤次世代交通課長

費用が多いのではないかとこのところでございますけれども、これにつきましても、地域で実施するコンサートや催しと音楽列車の運行を組み合わせた内容となっておりますというところがございます。

今年度につきましても、にぎわいづくり音楽列車のアンケート結果というものがございますけれども、それを見ましても、次回も参加してみたいと答えた方が実に95.7%に上るということで、満足度は非常に高いというところがございます。JRの利用促進に向けたイベントとしても評価は頂いているものと、我々も考えておるとこのところがございます。

今後、より効果的な予算の活用の仕方ということで、そういった利用促進策の効果的な在り方をしっかり考えてまいりたいというふうに考えております。

#### 達田委員

これだけお金かけたら、喜ばれなくては困りますよ。喜んでいただいて当然です。だからお客さんは喜んでおられると思いますけれども、お金のかけ方が余りにも不公平なんじゃないかというようなことが言えるのではないかなと思うんです。

それでですね、実はいろんなイベント列車をされてまして、このとくしま記念オーケストラに関するイベント列車に関しましても、料金を取っているときと無料というときがありますよね。料金を取ってるというのは、この募集のときに多分JRの会費として納めるのかなと思うんですが、例えば平成28年10月9日に行われた分でしたら、これ豪華なね、イセエビとかの市場へ行ったんじゃないかなと思うんですけれども、大人6,000円、子供4,500円というような会費を取って、そして乗っておられるわけですよ。

それから列車で奏でるクラシック四国酒まつり、これが2,500円とか、その行く場所によって違うんですが、こういうチケット代というのを払って行ってるときと、今回5月13日の場合は、これどこにもチケット代が書いてなくてですね、無料とだけ書いてあるんで

すけども、何か乗った方が払わなくてもよかったですでしょうか。

佐藤次世代交通課長

今年度の事業につきましては、チケット代金としてJRのほうが8,000円という形で商品を販売しておるといふものでございます。これは昼食代とか往復の旅行代金を込みという形での料金設定になっておりまして、その無料といったものはコンサートの参加費が無料という位置付けでございます。

達田委員

このイベント列車の場合は、汽車の中で合唱指導や、それからその到着地で、会場でコンサートを聴けるというようなことですね。今、列車の乗客数っていうのをお聞きしたんですが、その会場での観客人数はそちらでわかるんですか。

佐藤次世代交通課長

平成29年度につきましては、今、我々が聞いておる数字としては約200名というふうに聞いております。

達田委員

そのほかの平成25年度からはわかりませんか。

佐藤次世代交通課長

今、我々でお聞きしている数字ということで、平成28年度につきましても約200名、平成27年度につきましては約250名、平成26年度につきましては約100名、平成25年度につきましても約200名。

達田委員

これ会場の入場ですね。公益財団法人徳島県文化振興財団が公表している資料を見ますと、平成25年でしたら450名って書いてあるんですね。ですから今お聞きしたのを入れて、汽車に乗った人を入れましても260名しかいないんですが、平成25年度で450名、平成26年度では550名と書いてます。この人数の違いというのはいったいどこからどうなっているのか、ちょっとわかりませんので、また後で精査して教えていただけたらと思います。

それでですね、こういう次世代交通課でバスとか鉄道とか、住民のためになるように、便利になるようにということで頑張っておられる部署でこういう支出をしているわけですが、これからも負担金という形で出していくのか、その点をお伺いしたいんです。

佐藤次世代交通課長

先ほども少しお答えしたところではありますが、今議会の代表質問におきましても、JR四国の路線維持に向けた御論議を頂いたというところでございます。今後、人口減少や高齢化が進む中、厳しい経営環境にありますJR四国の路線の維持に向けまして、やはり

更なる利用促進につなげていくというためには、音楽列車をはじめとする利用促進策，こういったものがますます重要ではないかというふうに考えておるところでございます。

また，来年度の事業実施につきましても，音楽列車の運行というのも一つの選択肢ではありますが，更に効果的な手法がないか引き続き検討させていただきまして，JRの利用促進，また路線維持といったものに効果的な施策の実施に向けて，我々も知恵を絞ってまいりたいと考えております。

達田委員

それでね，やはりその交通に関するその部署が，こういうお金，負担金という形で，負担してと頼まれないと出さないとと思うんですけども，これ積極的に出したのか，どこから出してくださいと頼まれたんでしょうか。

佐藤次世代交通課長

頼まれたというものではなくて，我々としても，やはり何かのイベントに併せた形での運行でないとなかなか利用促進につながるということも，やりにくいと考えております。我々としても庁内いろいろな所で，どんなイベントがあるかというものを調べまして，列車の中ともコラボレーションできるようなものということで選んだ結果が，こうした音楽列車という形であったというふうに考えておるところでございます。

達田委員

自分たちの部署で発案をして，積極的に出したというふうに受けていいですか。

佐藤次世代交通課長

我々の予算100万円程度ということではあるんですけども，それがより効果的に使える方法ということで，知恵を凝らして主体的に考えた結果というふうに考えております。

達田委員

今，ほかのいろいろな文化団体ありますけれども，行事をしたいから補助してくださいとか支援してくださいとか，いっぱい団体から願いがきても，せいぜい50万円出たらずごいんですよ。大体25万円とか，そういうレベルなんですね。けどもこういう取組に対して，徳島県も出す，交通戦略課も出す，次世代交通課も出す，そして文化立県とくしま推進会議からも出るということで，これほどたくさんのお金をかけて，お客さんは乗ってくれるかもしれないけれども，そんなにこれ毎日毎日こんなことができるわけじゃないので，ほんとにこう継続してお客さんが増えていくようなそういう方策を，やっぱりみんな考えていかないけないと思うんですね。それで今，ほかでは安い費用でお客さんに喜んでいただいて，また行こうかというような，そういう取組をされているところもあるわけですから，幅広く県民の皆さんの御意見を聞いて，いい企画を立てていくべきじゃないか，そういうことを指摘しておきたいと思えます。

それで資料を，私お願いしてるんですが，なかなか出ませんので，委員長のほうからものですね，是非依頼したものが速やかに出るように言っていただきたいんですけども。

元木委員長

小休いたします。（10時57分）

元木委員長

再開いたします。（10時58分）

達田委員

私が持っているその資料というのは、別にどこかから出てきた怪しい資料じゃなくて、すべてインターネットで見られる、そこから引き出して、これはどうなんですかと、一つずつね、お聞きしていったわけなんです。

ですから資料をすぐに出せないということはないんで、ほかのところが出てるので速やかに出していただきたいと思います。それはよろしく願いいたします。

次の問題なんですけども、徳島東部都市計画区域マスタープランについてお尋ねをしたいんですが、平成29年6月19日から平成29年7月18日までパブリックコメントが取り組まれております。それで前回見直しが行われたときも、パブリックコメントとか、県民の皆さんからこの徳島東部都市計画区域マスタープランについてはいろいろな要望が出されたのではないかなと思うんですが、今ある計画が、どういう御意見が取り入れられてマスタープランが作成されてきたのか、そしてまた、今後出される要望がきちんと反映されていくのかどうか、その点をお伺いしておきます。

鍬田都市計画課長

パブリックコメントを受けての徳島東部都市計画区域マスタープランの内容の変更ということでございますけれども、前回のパブリックコメントの意見がどう反映されたか、今現在のマスタープランにどう反映されてきたのかというのは、手元に資料がございません。今後とも、パブリックコメントにつきましては、広く意見を募集してございまして、先ほどおっしゃっていただきましたように、7月18日までパブリックコメントを実施しております。そこで各県民の皆様の御意見というものを十分検討させていただいた上で、素案から案に今後向かうに当たって反映させていきたいと思っております。

達田委員

この都市計画区域につきましてはいろいろな不都合が出てきて、例えば線引き廃止してもらいたいとか、もう自治体そのものがですね、計画から抜いてもらいたいとか、いろいろな意見があるわけですが、そういうふうな声が今度の素案の中に織り込まれているのかどうかということでお尋ねしたんですけれども、その点いかがでしょうか。

鍬田都市計画課長

前回の見直しのときにできました、今回の徳島東部都市計画区域マスタープランでございまして、現在のマスタープランにつきましては、やはり当時から線引き廃止論というのはございました。当時も、各関係市町と意見照会を交わしまして、その場で区域区

分の線引きについては継続と現在もなっております。現在のお示ししております素案につきましても、線引きにつきましては現在も引き続き維持するという事になってございます。それにつきましては、関係市町と意見交換の場である都市計画戦略調整会議というのを設けております。これは平成24年度から随時開催しております。今年度まで13回開催しております。その中で、見直しの手続以外のところでも線引きについてはしっかりと議論しまして、今回はいまだに市街地の拡大の恐れがあるということと、それに伴って優良な農地の喪失するおそれがあるということ、それと後、基盤整備がまだまだ進んでいないので、今後とも効率的に効果的な整備を進める必要があるということとですね、あるいは中心市街地に都市機能をやはり集約化してこないといけないという必要性があり、今回も引き続き線引きは維持するという素案を出させていただいております。

#### 達田委員

たくさんお伺いしたいことがあるんですが、時間の関係で1点だけお尋ねしておきたいんですが、市街化区域内にある農地で、非常に税金が高くて困っているということで、住宅が建つような気配もないし事業所が来るような気配もないというようなことで、ほんとに困っておられるということで、そういう御意見が私もあちこちで聞くんですけども、これを見ますと、市街化区域内の農地については、良好な都市環境の形成や防災の観点から維持の必要のある農地については、生産緑地制度の活用など保全を視野に入れながら、計画的な利用を図るというふうに書かれてるんですね。そこで、生産緑地制度活用等と書いてあるということは、今後活用していけるということで書いてるのかどうか、その点をお伺いしておきます。

#### 鉾田都市計画課長

生産緑地制度の活用についての御質問でございます。

まず、生産緑地制度そのものは、市町が都市計画決定をして生産緑地に指定されると、例えば固定資産税の軽減措置などの税制面での優遇措置が受けられるという制度でございます。これにつきましても、やはり市街化区域内農地の税金の問題がございまして、各市町村、検討しているところございます。これにつきましては、各市町がそれぞれ基準とか考えていただいて、徳島県としても支援してまいりたいと考えております。

#### 達田委員

いろいろなちょっと問題はありまして、やっぱりこの制度いいなと思っても、なかなかこうしてもらえないという経過があったと思うんですが、その点、どういう問題点があったんでしょうか。

#### 鉾田都市計画課長

生産緑地制度につきましては、問題点と言いますか、やはり面積制限がございまして、ある程度の規模が必要というところが1点でございます。

あと、市町村の都市計画決定という手続が必要となってございますので、それぞれ必要な農地を、まずは私のところはどうかという提案していただいて、その中で市町村が都市

計画審議会に諮ってそれぞれ決定するという手続のあい路もございます。ただそれをクリアして、営農の意思のある農家の方にとっては非常に有効な制度ではないかと考えております。

あとですね、最終的には30年営農した段階で買い取り若しくは使わないようになった場合には買取制度というのがございまして、市町が基本的にはその時点で買い取る、検討するというのがございます。そこでなかなか制度の活用が図れてないのではないかと私どもは考えております。

#### 達田委員

耕作者の方が非常に高齢化されてますので、これから30年つくってくださいといって、自信がある、30年つくるというのは、なかなかすぐに返事ができないと、そういうのもあると思いますし、また、申出があれば買い取るということになっても、申し出て買い取ってくれるのかという、そういうのがあってなかなかこの制度が活用されてないと思うんですよね。しかし今後、農家の状況というのはほんとに後継ぎがない高齢化で、これからこの田んぼどうしたらええんだらうかというような家がもうたくさんあると思います。ですからこれ真剣に取り組んでいかないと、田畑が荒れるばかりということになっても困りますので、是非この中にきちんと皆さんの声も反映していただいて、どういう方法がええんだらうかということを知恵を絞っていただけたらと、そういうプランにしていきたいと思いますので、そのことを要望して終わります。

#### 古川委員

私のほうからも何点か質問させていただきます。

事前委員会的时候に入札契約制度の改正等について報告を頂きまして、このとき、私の理解が付いていかなかったもので、基本的なことになるかもわかりませんが、何点か確認をさせていただきたいと思います。

今回はこの総合評価落札方式の見直しの部分、この抜本的な改正、受注機会の拡大というところがメインになるのかなと思っておりますけれども、この総合評価制度については入札額だけで決めるのではなく総合的に決めていくというのは、私も大事ではないかなと思ってます。やっぱり安かろう悪かろうでは困りますので、ある程度、総合評価制度というのは大事かなと思っているんですが、制度が硬直化して競争原理が働きにくくなるというのはちょっと問題かなと思いますので、こういう制度というのは長く続けていくと入札するほうも段々マニアックになってくるんで。ですから不断の見直しというのは大事かなと思っております。

改めてですけれども、今回の現行制度の問題点と今回の見直しの狙い、このあたりまず、簡単で結構ですのもう一度お願いします。

#### 飯田建設管理課長

今回の入札制度の見直しにおきまして、特に抜本的改正をした狙い等でございますが、総合評価落札方式、導入されて10年がたつ中で、建築工事等で、昨年議会でも議論がございましたが、落札件数等に偏りがあるというような御指摘も踏まえまして、頑張る企業の

方々に受注機会を確保するという意味から、今回お示しさせていただいた抜本的改正を実施したものでございます。

古川委員

やはり、この受注機会の偏りをなくしていくということが方向性ということですので、では具体的に何点か聞かせていただきます。

今回、手持ち工事数の評価を導入するという事で30点とか、電気と管工事だったら20点ということで、その手持ち数の評価を点数にするということですけど、この点数の数字、どういった数値というか、どういうウェイトの数字なのかというのがちょっと理解ができてないので、こういった30点とか20点とかっていうことで、その偏りをなくすという、どれだけ実効性があるのか、そのあたりはどのように考えているのか教えてください。

飯田建設管理課長

今回導入しました手持ち工事数に対する評価のウェイトということでございますけれども、総合評価落札方式におきまして、工事の規模によって異なりますけれども、施工能力審査型と、いわゆる現状では1億円以下の工事につきましては、標準的な配点は120点ぐらいでございます。その中で例えば手持ち工事数ということになりましたら、配点が30点というような状況でございますので、ウェイト的には大体4分の1ぐらいということになります。

ただ、これにつきましては簡易型とか標準型、こちらになると配点のベースも上がってまいりますので、ウェイトはだんだん下がっていくと、こういう状況でございます。

古川委員

いろいろな工事の規模とかによって違うけれども、4分の1程度のかんりの大きいウェイトかなと思います。これで、きちっとしたことはやってみないとわからない部分はあるかとは思いますが、どれぐらいの実効性を県土整備部としては見込んでるというか、そのあたりはつきりしたことは、なかなか難しいところはあるかもわかりませんが、そのあたりちょっと教えていただけますか。

飯田建設管理課長

今回の手持ち工事数に対する評価の実効性ということでございますけれども、古川委員のほうからも話がございましたように、この手持ち工事数評価につきましては今回の改正におきまして新たに導入したものでございます。実際に対象となる工事件数、これも決して多くはないという状況でございますし、これらの工期もまちまちで、年度によっても変わってまいります。こういった中で具体的にその効果というのを現時点で、ある程度、確実に見込むというのはなかなか難しいところでございますが、私どもといたしましては、一定の効果は得られるものというふうには考えてございます。

ただ、何分新しい評価の導入でございますので、今後その効果や課題などにつきましては、しっかり検証してまいりたいと考えております。

古川委員

それで一方では、この企業や配置予定技術者の工事成績の評価を全くしないというのをチャレンジ型ということで、一部の工事で試行的に行うということも打ち出されてます。この一部の工事、こういう幅の狭い設計金額の中で一部をする。どれぐらい、何件ぐらい予定をされてるんですか。

飯田建設管理課長

チャレンジ型総合評価の件数でございます。チャレンジ型総合評価につきましては今年度から試行という形で実施することとしております。もともとその対象となる工事は、先ほど申し上げましたように件数が少ないという状況でございます。現在、考えておりますのは建築一式など、それぞれの工事におきまして1件程度は実施したいと考えております。

古川委員

1件ぐらいは実施したいということなんです。試行ということなので、さっきの手持ち工事数のほうも試行的な部分あるのかなという感じもしますけれども、これでやってみてどうなる、試行的にやってみてどのような評価をしていくというか、どうなったら、またどう変えていくのか。余り効果なかったら、成績評価をしないのはもうやっぱり止めるとか、効果があればこういうのは成績評価は全部なくしていくとか、どのような方向性で試行を考えられているのでしょうか。

飯田建設管理課長

このチャレンジ型総合評価の今後の方向性ということであろうかと思えます。

先ほど申し上げましたように、対象の工事がそんなに多くはないと思われる中で実施してまいります。当然、全体工事の中での試行案件のバランスを十分考慮して、やっていく必要があると考えております。

そういった中で、このチャレンジ型につきましては工事成績等を問わないという形でございますので、工事成績が少ない企業などでも新たに参入、入札に参加できる機会が増え、工事成績を積み上げていくような効果が得られると思えますので、そういった部分をしっかり見ながら試行を更に導入していかれる、そういったところを含めてしっかり考えてまいりたいと考えております。

古川委員

こういったあたりほんとに難しい調整がいる部分ですので、なかなか見極めというのが難しいと思えますし、なくしてしまうと総合評価でなくなってしまうし、また重すぎると競争性が失われる。そのあたりのバランス、今回の問題点が解消できるようにですね、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

次の2ページ目に、予定技術者の工事配点とか5点引き下げたりですね、この工事成績評価の対象期間を過去十年間の当該年度の入札工事の対象とする。こっちは建築一式とか

電気とか管工事じゃなく全ての工事で対象とするとしたんですけれども、これは最初の部分が建築工事一式等で、こっちが全ての工事にしたという何か理由があるんですか。

飯田建設管理課長

今回の制度改正におきましては、年間の発注件数、これが少ない建築一式工事等で見直しを実施したわけでございますけれども、見直し過程におきまして、建築一式工事等以外の工事におきましても見直しておく必要があるものにつきましては、しっかり見直すということで、それ以外の工事も含めて見直したところでございます。具体的には今、おっしゃったような企業や配置予定技術者の工事成績評価、こういったものにつきましては、見直すべきところは見直したということでございます。

古川委員

建築工事以外でも、こういう声がほかの工事の部分でも上がってるのかなということもあって見直されたとも思いますので、逆にこの最初の部分ですね、手持ち工事の部分とか、こういったこともやはり、他の工事にも適用していくというようなことも考えていかないかんのかなと思うのですけれども、今後の予定とか考えてますか。

森県土整備部副部長

今年度から建築一式等につきまして手持ち工事の見直しを行ったところがございます。

今、古川委員のほうからこれ以外の工事についてもというお話がございましたけれども、まずは建築工事一式等につきまして今年度の実績を見まして、その辺をしっかりと評価の上で、今後どうするかということは当然、検証してまいりたいという考えでございます。

古川委員

そういう答えになるんだろうなと思うんですけど、ほかの工事でもいろいろ声は上がってるのかなと思いますので、そういった声をしっかりと吸い上げて検討をしていただきたいと思います。

あと何点か細かい部分ですけれども、災害時の活動、これがこの建設企業の評価のほうになるんですけども、災害時の活動を幅広く評価するとなってるんですが、この幅広くというのは具体的には今までとどう違ってくるのですか。

飯田建設管理課長

今回、災害時の活動を幅広くということでございますけれども、新たに広域的な災害支援ということで、総合支援協定に基づきまして県外において要請等に基づいて災害支援活動を行った場合、評価の対象にするものでございます。

古川委員

やっぱり実際に動くのはその部分だけなんですね、わかりました。

あと、資料その1、2の（5）新たに入札適正審査部会を設置して審査等を強化すると

なっているんですが、これはこれまでとどう違うんですか。どんな組織を考えて、どういう機能を持たせようとしているんですか。

飯田建設管理課長

今回、この入札適正化審査部会でございますけれども、入札監視委員会に新たに設けたものでございます。県発注工事の入札におけます競争性と公正性と透明性を更に高めるということを目的といたしまして、3月1日に新設をしております。具体的には設計金額が、当面は2億円でございますけれども、こういった工事におきまして、有効落札候補者が1者というものや、入札金額が予定価格若しくは失格基準価格に近いものを対象として、入札参加資格の設定理由等、あるいは当該工事の施工理由、こういったものを審査会のほうで審議いただくということでございます。

古川委員

それはわかるのですが、今まではどんなメンバーでこうやって、今回こう新たに、また、メンバーを変えるとか、その部分はどうか。

飯田建設管理課長

入札監視委員会につきましては、弁護士の方とか、大学の先生、それから公認会計士の5名で構成をしております。その5名の中で、部会が幾つかあるのですが、その部会を構成していただいて、審議を頂くというような体制をとっております。ですから新たにメンバーを加えることではありません。

古川委員

最後に1点教えてほしいんですけど、これまで複数年の工事というのは債務負担行為を取ってやっていたわけですが、今回、ゼロ県債の活用を検討するという、柔軟な入札で年度替わりなど、しっかりと工事の期間を空けずにとというような取組を前向きにやっていたきたいと思うのですが、このゼロ県債の活用について、手続的な流れというのはどんな形になるんですか。

飯田建設管理課長

ゼロ県債は、ゼロ県債務負担行為の略称でございますけれども、通常の債務負担行為の一形態でございます。債務負担行為を設定する当該年度の支出を伴わない、支出はゼロという債務負担行為でございます。翌年度で歳出を還付される事業を前倒して、当該年度に発注する工事、こういった工事を対象に適用して、公共事業の平準化等々に役立てるものでございます。

手続につきましては債務負担行為と一緒にございますので、議会の承認も含めて、来年度の歳出を約束する予算を定めていただくというものでございます。

古川委員

この入札制度というのは長い歴史があって、いろいろ変遷もあって、これがバッチリと

いう制度をつくるのがなかなか難しいと思いますので、ほんとに、冒頭でも言いましたように、不断の見直しをしながらやっていくということが大事かなと思いますので、今回の改善についてもしっかりと見ながら、試行の部分もありますので、検討しながらやっていってほしいなと思います。

あと、工事の整備の状況について2点だけ確認をさせていただきたいんですが、一つは、平成32年度に津田インターチェンジが開通、供用開始予定と聞いてます。その津田インターチェンジとのアクセスの道路を整備するという、津田インター線というんですかね、この今年度、予算が付いてたと思うんですけど、今年度はどのようなことをする予定でしょうか。

土井高規格道路課長

津田インターチェンジから旧国道55号までの整備状況ということで、今年度どういうふうな整備をするかということの御質問を頂きました。

このインターチェンジの部分につきましては、高速自動車国道法に基づき、連結許可申請の手続を進め平成27年7月に認められまして、平成28年度から津田インターチェンジのランプ部の橋りょうの詳細設計、地質調査を行っております。今年度につきましては、用地の取得と設計を終えた所からランプ部の工事着手を行っていく予定としております。

古川委員

ランプ部辺りの用地取得とはどの辺りをされるのですか。

土井高規格道路課長

インターチェンジの接続する埋め立てる部分の土地の取得でございます。

古川委員

津田インターチェンジ付近の工事ということでわかりました。

平成32年度に津田インターチェンジができて、まだ南へ延びていくのは何年かかかると思いますが、あそこができたときにどういう交通状況になるっていうのは、どう考えられていますか。

土井高規格道路課長

津田インターチェンジができました。それから旧国道55号であります県道徳島小松島線までの間がアクセス道路となるわけなんですけれども、最終的にそこでの交差点、津田インター線と徳島小松島線の交差点の所、そこの右折車線を取りますとか、信号の現示、そういったものを検討していくことが大事になってくると思っております。

古川委員

交通量的にはどうですか。そこを右に曲がるのが曲がれなくて、渋滞みたいなことが発生する可能性としてはどんなんでしょうか。

土井高規格道路課長

交通量は今、把握してないんですが、現状でも交差点の右折車線の延長、それがちょっと短いようですので、その辺り、正式な交差点改良を行って、設計を見直しまして、円滑に通行が確保できるように努めてまいりたいと考えております。

古川委員

もうちょっとわかりやすく言うと、津田インターチェンジがそんなには、渋滞するほど使われるというふうには思っていないということではよろしいですか。

土井高規格道路課長

現状でできる効果的な対策としては、今申し上げましたように、交差点の改良と信号の現示そのあたりで、交通量を円滑に流すこととということをまず考えております。

古川委員

角度変えてちょっと聞きますけど、その間、右折の所と、ひ門がありますよね。その間の道路は、とりあえず現状でいけると考えているということでしょうか。だから、来年度以降調査をすとかそういうことでしょうか。

土井高規格道路課長

現在、予備設計を行っておりまして、今後詳細の設計に入っていくわけなんですけど、その中で、今おっしゃったことも含めて、検討をしてまいりたいと思っております。

古川委員

朝、大原町のほうから北に向けてかなり渋滞してます。だから、交通量をしっかり把握してほしいんですけどね。

旧の末広有料道路に入るのは左側車線だけしか左折できなくて、右側車線は真っすぐしかいけないんですね。でもほんとに車線の手前で左に入り込む車が、右走ってきて入る車がすごく多い状況で、かなり大原の辺りは渋滞してるので、津田のインターチェンジができれば、この間無料区間ですので、結構、市内に抜ける人は使うのかなと思ってます。ですのでその辺りの交通量をしっかりと、もう平成32年度ですからね、そんなに日がないんです。しっかりとその辺り、交通量も把握をして先手先手を打っていかないと、いろいろ県民の方にも批判されますし、御迷惑を掛けるので検討していただきたいなと思います。

あともう1点、事前委員会的时候は徳島東環状線を聞いたんですが、徳島南環状道路、これは国土交通省の事業でやってると思うんですけども、こちらのほうも今、文化の森総合公園の下のトンネルを抜けて八万町のとこまでできてますけど、この先、国府町まで行く、この状況というのは把握されてますか。

土井高規格道路課長

徳島南環状道路の国府インターチェンジから上八万インターチェンジ間の事業進捗状況

について御質問を頂いております。

徳島南環状道路につきましては、国土交通省において市内の渋滞緩和を図るため、国府町の国道192号から八万町の国道55号までの間をバイパスとして整備を進めている、全長9.5キロメートルの地域高規格道路でございます。

このうち、一般国道192号から鮎喰川北岸の県道鬼籠野国府線までの2.6キロメートルにつきましては平成12年に側道が供用されておりました、平成27年2月までには国道438号から国道55号までの3.3キロメートルが供用されたところでございます。

残る国府インターチェンジから上八万インターチェンジまでの間約4キロメートルでございますけれども、これにつきましては用地交渉を現在進めておりました、今後当区間の事業進捗を図るように引き続き任意交渉を進めるとともに土地収用法の適用、これを考えておりました、両方を並行した形で進めて早期に用地取得に努めまして、一層の工事促進につなげてまいりたいというふうに国土交通省から聞いております。

古川委員

では、用地はどれぐらい、何%ぐらいできてるのか。

また、徳島県の役割というのは、用地は徳島県がやってるのか、お手伝いをしてるのか、そのあたりを教えてください。

土井高規格道路課長

個別区間での用地の進捗はちょっと教えていただけていないんですけども、徳島南環状道路全体で93%の用地ができておることとございまして、この区間については、国土交通省のほうで直接用地交渉は進めていただいております。

古川委員

徳島県は役割としたら、見守るという感じですか。

土井高規格道路課長

今までのところはそういうふうなことでおりますけれども、本格的にこれから事業認定とかに入る状況になりますと、徳島県としても一緒にやって、この事業の促進に努めてまいりたいというふうに考えております。

森県土整備部副部長

国土交通省が行っております徳島南環状道路に対する県の役割ということでございます。

県土整備部におきましても、これまでも、具体的な工事あるいは用地取得につきましては国土交通省に直接やっていただいておりますけれども、その周辺の、例えば排水の問題であったり、側道、隣接道路の付け替え等につきましては、地元徳島市であったりですね、地元の住民の方々との調整役ということで、徳島県が担っておるところでございます。引き続き、国に協力してまいりたいと考えてございます。

### 古川委員

全体で93%できている。やっぱりあと少しちょっと難しいところが残っているのかなと思います。このあたりもしっかりフォローして、ほんとに少しでも早く開通ができるようにですね、徳島県もしっかり取り組んでいていただきたいなと思います。以上で終わります。

### 黒崎委員

私のほうからも2, 3点ちょっと質問をしたいと思います。

代表質問で、嘉見議員の質問に対して、徳島空港に香港航空が就航するというような話でございました。

大変喜ばしいことだなど、そう考えておりますが、この時期については、未定であるというふうなことです。これ、未定は未定なんでしょうけど、想定ぐらいはしてないんかいなと思ひまして、まずはそのあたりについてお伺いします。

### 佐藤次世代交通課長

香港航空、香港定期便の就航時期ということでございますが、香港航空につきましては、昨年度来、我々もチームを編成して粘り強く協議してきたというところでございます。先般、徳島阿波おどり空港へ定期便を就航させたいという意向が正式に表明されたというところでございます。

我々といしましては、やはり1日も早い徳島阿波おどり空港への就航、これを要請しているという状況でございますが、まだ、今後、香港国内でありますとか、国土交通省でありますとか、自衛隊等々交渉が必要ということで、いまだ就航時期調整段階ということでございまして、大変申し訳ないんですが、その時期が、今ちょっとお答えできないという状況でございます。

### 黒崎委員

こういう計画っていうのは、大体そのあたりに想定して動いていくというふうなことが私は普通だと、その交渉をしないとイケないと。特に徳島県の場合は自衛隊というのは大事だろうと思う、交渉もせなあかんということなんで、そのあたりの想定がまだできてないということやね。要するにこれは徳島県としてできてないということで、香港航空が早くしてくれというようなことにはまだなっていないんで、ゆっくりやっていますというふうなことなんでしょうか。

これはやっぱりねえ、こういう良いことはタイミングを捉えて、できるだけ早くやらなあかんって思っているんです。そのあたりどうですか。

### 佐藤次世代交通課長

我々としても、黒崎委員と同じ、早くにといい思ひはございます。

手続的な面についてですけれども、こちらにつきましては、香港航空と両国政府という形になってまいりますので、今そこをですね、香港航空のほうから一生懸命進めている状況というところでございます。

当然、我々のほうとしても何とか早くというところがございますが、やはり政府の手続を伴うものということですのでね、時期がちょっと見えないという状況でありますことを御了解いただきたいと思います。

#### 黒崎委員

政府同士での話合いだということで、できるだけ早くやっていただきたい。

それと平行して、香港航空にしても行くだけ行って帰り空というわけにいかないので、帰りどうするか、そのあたり今からまだ時間があるということですから、今度は営業の話になってくるんですけど、そのあたりのことも十分に今から広報と、いつ来るとか言えないのであればいついつ来るということを想定し、徳島空港自体の利用客を増やさなくてはいいかんじゃないですか。それにはやはり観光サイドのほうと十分に話をしてもらい、向こうからはウエルカムやけど、こっちからも行きますよというね、そういう形を、やっぱりちゃんと見せて行かなあかん。それについてはどうですか。

#### 佐藤次世代交通課長

今回、香港航空からは、定期便という形での表明を頂いておるところでございます。

そうなってくると、香港から徳島県へ入ってくるというインバウンドのお客様のみならず、徳島県から香港へ向かうそういうお客様を、我々としては、一生懸命確保して、安定的な定期運行へというようにつないで行かなければいけないというふうに認識しております。

それで、今我々、常に協議の場にも国際課とか上海事務所と常に一緒にですね、参りまして、観光面でのPRも当然併せてやっているというところがございます。

それで、今我々としても考えておりますのが、香港航空が就航している他の地方空港と似たものもございますので、そうした所の、そこに入ってきたお客様を逆に出て行くときは徳島県から出ていってもらおうとか、そうした活用もできないかといったようなこと。あとは、徳島県から香港のほうに旅行していただくために、例えば県内の旅行エージェントの皆様とともにですね、やはり魅力ある商品ということで、そういった要請というところを、今ちょっとやっておるという状況でございます。

やはり安定的に利用、搭乗率の向上に努めなければというところがございますので、そこは今後しっかりと我々も考えていきたいと考えています。

#### 黒崎委員

香港、これハブ空港ということになっとるんやね。だから非常に、環境的にも観光的な環境で非常にいい場所なんでね、伸びる可能性が大いにあると思ってます。

したがって、観光客の相互のやりとり、これがしっかりできれば、今から観光担当と十分相談したりしながら、あるいは民間の企業ともちゃんと相談しながら、働き掛けながら、前に進めていただきたいと思います。

これについては、徳島県としても大いに期待できることとございますので、しっかりとやっていただきたいという要望をまず一つしておきます。

それとですね、今度はクルーズ客船のことについてお伺いをいたします。これも数年

前からクルーズ、クルーズとやかましいに言い続けてきたんですけど。

これは何とか、クルーズ客船、努力していただいたおかげですね、入港数も増えてまいりました。

ただ、先方から入ってくるのがどうしても、阿波おどりの時期に集中してしまう。

大きい船が入ってくるって、何隻も泊めるといのはどうもいかんという、そのハードな部分の限界もあるんで、何隻かの対応ということになってしまうんですけど、これクルーズ客船に対してですね、どのようにこれからも取り組んでいかれようとしてるのか、阿波おどりの時期に何とか多くのクルーズを受け入れる方法はほかにないのか。そのあたりについてちょっとお伺いをしたいんですが。

#### 鎌田運輸政策課長

クルーズ客船についての御質問を頂きました。

まず、クルーズ客船の誘致について、どのように取り組んでいくのかというふうな質問かと思えます。

クルーズ客船の誘致につきましては、寄港の実現によりまして、県内観光やそれから物産品の販売をはじめとしました観光商品の拡大や、それに類する輸送業とかサービス業など、これらの関連産業への波及効果、これが非常に大きなものがあると考えてございます。

近年では、欧米だけではなくて、アジア圏からクルーズ客船が日本にも寄港しておるといふような状況もございますので、クルーズ客船への取組ということでございますので、私どもクルーズ担当としましては、寄港拡大を図っていくために、まずはこれまでも来ていただいております日本船の寄港増加に加えまして、新たな外国船の誘致、これにも取り組んでまいりたいというふうに考えております。

それから、徳島発着のツアー、こちらのほうにつきましても、今後取り組んでまいりたいというふうに考えてございまして、国内にある船会社への訪問、それから商談会、各種会合を通じたセールスを精一杯頑張ったいというふうに考えておるところでございます。

それからもう1点御質問ございました、阿波おどりの期間には、重複しているというふうなお話ございました。

確かに本年もですね、阿波おどり4日間ございますけども、4日間のうちに5隻が入港するというふうなことで、8月14日に関しては2隻が重なるというふうな状況でございます。これは非常に有り難いことでございます。

ただ、阿波おどりの期間以外にという話がございましたので、これ以外にも本年もですね、例えば4月11日にですね、飛鳥Ⅱが寄港したり、それから5月26日にダイヤモンド・プリンセス、これも寄港してございます。

これら寄港した目的としましては、鳴門渦潮とか祖谷大歩危、それから霊山寺、太龍寺、平等寺とかそういう所にも観光に行ったいでございます。

阿波おどりの期間以外につきましても、観光関係部局等々で連携を図りながら観光をPRし、寄港していただけるよう誘致に努めてまいりたいというふうに考えております。

## 黒崎委員

恐らく阿波おどり時期の入港船の拡大というのは非常に難しい部分があると思うので、うまく工夫して、是非ともやっていただきたい、そう思います。

それ以外の時期に、どうクルーズ客船を呼び込むのか、あるいは出していくのかということになってくると思いますんで、そのあたりの工夫ですね。働き掛けというか、広報ですね。そのあたりのこともしっかりやっていただきたいと思います。特に広報、前にも言ったかもわかりませんが、例えば県の予算の出し方でどうしても年度をまたいでしまい、その時期じゃないと公表できない、議会を通さないと言えんのですわというふうに、部局が一生懸命民間に言い訳している姿があるというようなことも私も聞いております。

当然、議会が通らなかつたら、はい、やりますと大きな声で言えません。

ただ民間は、ほんとにちょっとでも早くPRしたいんで、PRの時期を半年ぐらいとりたいたいということなんです。ですからできるだけね、このことだけは別に捉えて、何とかできないのかというのは民間から何回も何回も言われてることなんです。この話についてどうですか。何とかできませんか。

## 桑村県土整備部次長

クルーズ船それから航空便につきましては、民間等への広報の働き掛けにつきまして、もっと早くできないかという御質問でございます。

我々といたしましては、予算の伴うものにつきましてはやはり、議会の御承認を頂いた上で執行する、それは行政としての原則でございます。

ただ、それ以外に、香港航空の場合で言いますと、就航の承認がされたという時点で発表することによりまして、そういうものがあるということで、事前にいろいろな観光業者の方、民間それから旅行会社の方も、そういう商品がつかれるんだということで、いろいろな研究もされたと思いますので、そういったことをしっかり我々もフォローしながら、また観光部局、それから関係団体、しっかり連携をとって、そういったものが近隣各地に広がっていくように、我々としてはいろいろな形をつかみまして、精一杯汗をかいて努めてまいりたいと思います。

## 黒崎委員

予算をしっかりと議会を通してこれ当たり前の話で、私もそれをねじ曲げてまでもなんていうことは言いません。当然、議会ですっきりと報告して通すということではありますが、情報をですね、やはりこういう方向性で今動いていますとかいうことだけでも言うてくれたら、民間も動ける範囲が非常に柔軟になってくるんでね、そこは観光部局のほうと連携してうまく情報を流していただきたい、そのように思います。

これができるのとできんのとで、広報で徳島県がお金をどかっとかけるよりも民間がかけていただいて、民間の人を使っていただいてやっていただいたほうがずっと負担も少なくて済みますんで。そのあたりのことは、是非とも上手に情報を使っていただきたいと、くれぐれもこれはお願いをしておきます。

それと、最後1点ですが、がらっと話は変わるんですけど、橋りょうの耐震化のことについてお伺いをしたいと思います。

徳島県が担当しなければいけない橋についてですね、いったいどれぐらいあるのかというお話を聞きましたら、県下で733橋あると、そんな答えであったように思います。この中で、災害が起きたときには絶対確保せないかん橋というのがあって、これが384橋あるんだということですね。

これをですね、どのように耐震化を進めていくのかということについてお伺いしたいと思います。

#### 橋機能再生・強靱化担当室長

橋りょう耐震化の取組についての御質問でございます。

橋りょうの耐震化は、大規模地震等の発災時における緊急輸送道路のネットワークの確保を目的に対策を実施してございます。

この橋りょう耐震化につきましては、平成7年の阪神淡路大震災を契機といたしまして、徳島県が管理いたします橋長15メートル以上の橋りょう、先ほど黒崎委員がお話しになりました733橋について対策を進めるということでございまして、この中で緊急輸送道路で対策が必要な橋りょう、これが先ほどもお話ございました384橋を優先的に取り組んできていることでございます。

平成28年度末の耐震化の状況でございますけれども、384橋のうち376橋の耐震を終えた状況でございます。

さらに平成26年度からは、津波避難に資する橋りょう、また、山間部などの行き止まり道路の橋りょうなど131橋を加えまして、これまでに59橋の対策を終えている状況でございます。

#### 黒崎委員

384橋に対して376橋の橋が既にもう工事が終わっているということですね。もうあと一息というふうな、数字だけ聞いたらそれは良いと捉えられます。数字だけ聞いたらね。ではあとどれぐらいで、ほぼこれは完了するのかという話の一つ。

それと今、後段で言った、津波とか山間部の行き止まりというふうな所が131橋あって、59橋がもう既に終わっているんだということですが、それぞれ橋が架かっている所、いろいろな環境があっいろいろな事情もあるんでしょうが、徳島県としては残されたその工事がまだ行き届いてない所を、今後どのように工事を推進していこうとされているのか。特にですね、地震もいつ起こるかわかりませんので、時期について、おおよそこのぐらいの年数で考えてるんですというのがあればおっしゃってください。なければならないで結構です。

#### 橋機能再生・強靱化担当室長

橋りょう耐震化の完成目標ということの御質問でございますけれども、耐震化の計画につきましては、「とくしまー0作戦」地震対策行動計画に位置付けをいたしまして、整備をしているところでございます。

目標といたしましては、平成32年度末に88%の耐震を終えるというような目標を立てて、取り組んでいっているところでございます。

ちなみに緊急輸送道路の整備状況、先ほども申しました384橋分の376橋が終わっているということでございまして、残り8橋になるわけでございますけれども、平成30年度末にはこのうち5橋の耐震を終えるということにいたしておりまして、残る3橋につきましても計画的に取り組んでまいりたいと、このように考えているところではございます。

#### 黒崎委員

平成30年度末までにというふうなことやね。そのあたりでできるということでございますので、この緊急輸送道路ということについては、近いうちにできるということですね。

それとあと、山間部の行き止まりの所とかにある橋については、今おっしゃった平成32年度までに88%を達成したいと。

#### 寺澤道路整備課長

今、88%の耐震化ということで御確認の御発言がございましたけども、この今申し上げました「とくしまー0作戦」地震対策行動計画というのがございますけども、これは先ほど申しました緊急輸送道路の対策と、後段で申し上げました津波避難に資する橋りょう、それから山間部の行き止まりとなる橋りょう、併せた橋りょうが515橋ございます。そのうちの緊急輸送道路とその他行き止まりの道路、津波避難に資する道路、併せての目標が平成32年度までに88%を達成するというところで進めておりました、今のところ順調に進めているというような状況でございます。

#### 黒崎委員

全て含めての88%であるということでございます。88%の目標で平成32年度までにやっただけということなので、予算が厳しい中のことなので、なかなか厳しいこともあるかもしれませんが、是非とも県民の命を守ると、大事な道路でございますので是非ともよろしく願い申し上げます。

#### 元木委員長

午食のため休憩いたします。（11時59分）

#### 元木委員長

それでは、休憩前に引き続き委員会を再開いたします。（13時03分）

それでは、質疑をどうぞ。

#### 喜多副委員長

総合評価落札方式についてですけれども、平成17年に施行されて12年が経過いたしました。いろいろ、もちろんメリット・デメリットがあって、去年のこの県土整備委員会でも出まして、それに基づいて改善点が出されたということで、結果はまだ出ておりませんが、この半年、1年でそれなりの成果が現れてくるもんでないかと思っております。それに大きく期待しておる一人でございますけれども、改めて平成17年の総合評価落札方式が導入された経過、目的等についてお尋ねをいたします。

飯田建設管理課長

ただいま、総合評価落札方式につきまして、その導入経緯、目的について御質問を頂きました。

この総合評価落札方式につきましては、価格に加えまして企業の技術、地域貢献度、こういったものを総合的に評価して落札者を決定する方式でございます。

当時、過度の価格競争や公共工事の品質低下、こういったものが懸念される状況がございまして、公共工事の品質確保の促進に関する法律、いわゆる品確法と言われておりますが、これが平成17年4月に施行されたことを受けまして、国や自治体で導入を進めてきたものでございます。本県におきましては、こういった法律の制定等を受けまして、平成17年に施行して、翌年の平成18年度から本格的に運用を開始しているという状況でございます。

喜多副委員長

そういうことに基づいて12年ということになるかと思いますけれども、今まではいろいろ条件ありますが、最低価格によって落札決定ということでありまして、一生懸命それに向かって頑張っておったということもありますけれども、ほかのデメリットもプラスされ、トータルしたら改善点が多く見られたということで、今、話がありました公共工事の品質確保の促進に関する法律ということで、国で決められて、それを各地方もそれによって必要な措置を講じてきたということが、この総合評価落札方式であると思っております。

そして去年の県土整備委員会でも、建築の工事で、徳島阿波おどり空港旅客ターミナルビル増築他建築工事と徳島県立阿南工業高等学校改築工事で、同じ業者が落札したということで、それでは公正な発注ができてないのではなかろうかということで、今回も新たな改善点ということになったんでなかろうかと思っております。

そこで建築と電気、管という以外にも解体工事ということも、件数は知れておりますけれども、解体工事の発注につきましても、この総合評価落札方式が採用されて、それによって同じように10年を経過したんでないんかいなと思っております。そこでもいろいろと、もちろんメリットもありますけれども、いわゆる同一業者によるということも話はされております。そういう中で、解体工事の発注の実績はどうなっておりましたでしょうか。

飯田建設管理課長

解体工事の発注実績についての御質問でございますが、平成28年度におきます営繕課発注の解体工事につきましては、発注件数7件でございます。この平成28年度、当該年度に入札に参加できる事業者につきましては43者おりまして、業者ごと受注実績を見てみますと、2件が1者、それから1件が5者となっている状況でございます。

喜多副委員長

2件が1者で、1件が5者ということで、43者の中、いろいろランクとかがあって一概

には言えんと思えますけれども、全体的な業者の数としては43者、そして昨年度1年間では、2件が1者ということで、これだけ聞くと全体の発注件数はどのぐらいあったんですかね。

飯田建設管理課長

7件です。

喜多副委員長

7件の中でこういうような状態ということで、これだけでは一概に偏つると言えませんが、偏ってるんでなかろうかということを思えますけれども、どうでしょうか。

飯田建設管理課長

まず発注件数を再度申し上げますが、7件ございまして、入札に参加できる43者のうち実際に入札数、落札したのは6者ということで、2件が1者、1件が5者でございます。

偏りについての御質問でございますけれども、これを見る限りにおきましては、一概に言えないのかなと考えているところでございます。

喜多副委員長

もともとの発注件数が少ないということで、これは営繕課だけですか。

飯田建設管理課長

営繕課発注の工事の件数でございます。

喜多副委員長

できたらですね、次の機会のときには是非とも営繕課以外、いわゆる県土整備委員会以外の教育委員会とか県警察と教育委員会、そしてこの営繕課と、全部でそのぐらいですかね。ほかにもあったらですが、いわゆる発注件数と今の受注の状況を調査してほしいと思えますけれども、どうでしょうか。

瀬尾県土整備部長

確かに営繕課だけでなく、解体工事につきましては、今おっしゃったように警察、それから病院局ですとか、いろんな部局ございますが、県土整備部の建築職員の方がいろいろ行ってやっておるところもございますので、喜多副委員長のお話のとおり、確かに1年だけ、あるいは営繕課だけではわかりにくいというのがございます。ですから、ちょっと時間を頂きまして、もう少し過年度、それから営繕課以外の他部局につきましてもできる限り調査を進めて、また報告させていただきたいと思っております。

喜多副委員長

次の機会ということは、9月議会にできたらいろいろな調査をして、数年度にわたって、それぞれの部局も含めて、どのような発注状況、そして受注状況になつとるのか、調

べていただけたらと思います。

今の数者だけが受注しているようだったら、いわゆる災害とか地震、津波が言われております中で、絶えず常時、複数の業者が、もちろん解体だけでないんですけども、東日本大震災を見てもみますと、最初に解体業者が入って行くということが第一歩であろうと思います。そのためにも、徳島県の発注が公正に、偏ることがないようにしていたら、常時、機材なり人材なりを確保して、それぞれの業者も頑張っていくのでないかということをおっしゃっていますので、できましたら次の9月議会に向かって、いろいろ調査も含めて検討も分析も含めてしていただけたらということをお願いしておきたいと思っております。よろしくお願いたします。

#### 重清委員

何点かお伺いたします。

まず道路について、先ほど古川委員が言ってましたが、わかりにくかったですよ。私がやっぱり通っていて、今渋滞なんですよ。津田インターチェンジまでができれば渋滞が解消できるかどうかを聞いていたと思うんですが、ちょっと答えがなかったようなので。

あれが平成32年にできたときに渋滞の解消はどういうふうになるんですか、お聞きいたします。

#### 土井高規格道路課長

津田インターチェンジまでができたときに、渋滞の解消というのは、国道とか徳島小松島線の渋滞の解消ということでしょうか。

#### 重清委員

今の県内の渋滞状況って把握しとらんのですか。今一番渋滞しているのはどこですかという話で、あそこらの渋滞が、津田インターチェンジができた場合に解消できるかどうか、それもできんのに先にやるんですかという話です。

#### 北川県土整備部次長

平成32年津田インターチェンジができたときに、徳島小松島線の一部渋滞がどのようになるのかという御質問です。

現在、先ほど古川委員からありましたとおり、勝浦浜橋を渡り、入ってくる車が徳島東環状線に来ることとなり渋滞等で苦労しているというところの感覚があるというのは事実です。こういった状況の中で、平成32年に津田インターチェンジができて、交通量が上乗せすることによって、交通量が増加するんでないかといった御質問かと思っております。

今、土井高規格道路課長のほうから、調査をして必要な交差点改良を行っていくという答弁をさせていただいたところでございますが、今の話としましては、新町川を渡る橋ができるわけございまして、新町川断面の交通量がどのようになるのかというふうな形について、今後、検討が必要になってまいります。

今は徳島東環状線が4車線抜けている、それから、かちどき橋や徳島小松島線が抜けて

いる。それと今度、新しい四国横断自動車道が2車線抜けてまいります。

ここをどのような形でバランスを取っていくか、どのような形で進めていくかが必要になってまいりますので、そういう観点でしっかりと対応させていただきます。

その断面の交通量は、やはり高速道路ですので使い勝手がいいものですから、どのような形で増えていくのか。通常ですね、新しい道路ができたときは、必ず渋滞をいたします。ですから、そういった所を予見して必要な対策をとっていくということで、必要な調査をしっかりと対応してまいりますので、どうかよろしくお願いいたします。

#### 重清委員

いや現在ね、碩心館病院の所の勝浦川橋、あそこが混んでいるんですよ。そこから先の、今言うてるように津田から徳島に抜けた所、それから末広から抜けた所、全部同じ所でしょう。渋滞の所は、まだ一つも解消できとらんやないか。こういう所ができとらんの、解消できるのかなという話ですよ。今の渋滞はこっちでしょう。この渋滞、何も解消できないのではないか。今これができたって、そこらの所はどのようにしようと思うているのか、お伺いいたします。

#### 北川県土整備部次長

今の話、勝浦川断面の交通量でございます。今は国道55号が、4車線が用意されております。重清委員おっしゃるように、慢性的な朝夕の渋滞が発生しているところでございます。津田につきましては、その断面よりまだ北でございますので、抜本的な対策にはならないというところでございます。引き続き、そこから阿南までの高速道路をしっかりと整備していく。ここが私どもの与えられた命題だと思っておりますので、今回の本会議の御答弁も含めて、しっかりと対応してまいりますので、どうかよろしくお願ひします。

#### 重清委員

そうしたら、今ので津田インターチェンジができたところで、渋滞は解消できないということ、そういう解釈でよろしいんですか。

#### 北川県土整備部次長

おっしゃる通り、解消はできないというところでございます。

#### 重清委員

ですから、やっぱり南の道、早くしていただきたいと。それから今の渋滞解消やけど、私の所やっぱり津波対策で津波避難バイパスをやってもらわないと。

先ほど、橋りょうで耐震ができとるどうのこうの、現段階でできとる状況ですけど、津波で浸水する橋りょうは幾らあるのですか。

#### 元木委員長

小休いたします。（13時19分）

元木委員長

再開いたします。（13時21分）

橋機能再生・強靱化担当室長

津波避難に資する橋りょうの数でございます。97橋耐震関連も進めていますけれども、対象となる津波避難の浸水についての計59橋でございます。

重清委員

それは県だけの橋りょうですか。国も合わせて、市町村も合わせて59橋という話、どちらですか。

橋機能再生・強靱化担当室長

津波避難に資する橋りょう、59橋でございますけれども、徳島県管理の橋りょうでございまして、15メートルを超える橋りょうの実数でございます。

重清委員

6年前に東北で大きな震災があつて、津波が来て、もう道路も橋りょうも家も、何もかも流されてという状況になつとんですけれど、今、こういう状況で、津波対策として浸水域にある所の橋りょう、これどないしようとしているのか。これがなかった場合に県南まで来られるんかどうか、どうやって来るのかなという状況になつとんですけれどね。ここら一回考えてくれてるのかな。耐震さえできましたから終わりという方向ですか、それとも津波に対して何か考えているんか、そこらお伺いいたします。

橋機能再生・強靱化担当室長

道路啓開についての御質問と思います。

津波浸水区域の橋りょうの耐震も含めまして、大規模災害発災時、南海トラフ巨大地震の発災時にも、道路が寸断をされる、津波浸水の被害を被るといふようなところが考えられるところでございます。本県では、その県南に向けての道路啓開、津波であつたりとか、道路に瓦れきが堆積をして、緊急輸送を行っていく道路に対しまして、その瓦れきを撤去して進出していくというふうな計画を策定してございます。これを道路啓開ということで計画を進めまして、本年3月にこの道路啓開計画を国・県、それと建設業協会と計画策定をしたところでございます。

重清委員

ですから、対策はどうするんですかということ聞いておるんですけれどね。今59橋もあつて大方は通れないということで、重機も入れないという状況になると思えますけれど、建設業協会と話したって、行けん所、どうやって来るんですかという話で、いったいどういふふうな津波対策を考えているのか。今のちょっとわかりにくかつたんですけれども、もう一度。

橋機能再生・強靱化担当室長

この津波避難に対する橋りょう59橋に対しましても、計画的に耐震化というのを進めるところでございまして、今後も、引き続いて計画的に行ってまいりたいと考えているところでございます。

重清委員

今聞いたら、この59橋、耐震ゼロですか。津波浸水域だから全然してないという、そういう状況ですか。

橋機能再生・強靱化担当室長

この津波に資する橋りょう59橋に対します、橋りょうの耐震化の状況でございますけれども、平成28年度末での耐震化の状況が、59橋に対しまして29橋の耐震化が終えている状況でございます。率にいたしまして、約36%の整備状況となっております。

重清委員

ほな残りの30橋を今後どうするのかと、それと津波が来た場合に耐震してこれもつのかどうかと。いったいどのように県土整備部としては考えているのか、津波に対して。教えていただけますか。

森県土整備部副部長

今、重清委員のほうからお話がございましたけれども、津波エリアに対する橋りょうの、今後どうするのかという話でございますけれども、まず当然、大規模地震が発生した後の揺れというものに対しましては、耐震化工事というものが需要でございますので、これは引き続きやってまいりたいと考えてございます。それに加えて、重清委員のほうからお話ございましたけれども、大きな津波が来たときに、耐震して揺れに対してはもっても、その後の大きな津波によって破壊されるというのが、東日本大震災におきましても事例としてございますので、そういったものに対しましては、先ほど橋機能再生・強靱化担当室長からお話がございましたけれども、道路啓開の中で関係の業界団体の方とか、あるいは国土交通省の方々とか、あるいは自衛隊の方々と協力しながら、やはり応急的な復旧が必要でございますので、それは事前に十分な備えを取って、仮の復旧を早期にして、助かる命を助けるということに役立ててまいりたいと考えてございます。

重清委員

そしたら、後30橋。確かに地震が揺れたら、それが耐震ができてなかったら逃げることもできないので、その耐震化、早くしてもらわないかんのやけど、残りの30橋、この計画はどうなるとるんですか。早くしていただいけませんか。

橋機能再生・強靱化担当室長

津波に資する橋りょうの数、先ほどの数字を一つ先に訂正をさせていただきます。59橋に対しまして、平成28年度末の整備状況、数字をです、間違えて御説明いたしました。

21橋が完成をしているところでございます。

そして、今後30橋ほどの耐震化計画でございますけれども、この耐震化につきましては「とくしまー0作戦」地震対策行動計画に位置付けておりまして、先ほども説明をいたしましたけれども、平成32年度末に対象となります耐震化を88%まで進めていくという計画を持ってございまして、計画的に推進してまいりたいと考えているところでございます。

#### 重清委員

平成32年まで88%、これは何で100%でできないのか。それは工期の問題か、予算の問題か。予算だったら幾ら足らんという見積りを出しているのか、教えていただけますか。

#### 橋機能再生・強靱化担当室長

今後の耐震化の取組でございますけれども、具体的な数字についてはちょっと手元に数値がないわけでございますが、今後とも整備状況、地域の特性を勘案しながら、できる限り早く耐震化が進んでいくように積極的に取り組んでまいりたいと、このように考えております。

#### 重清委員

やっぱり優先順位というものが必要と思うんですよ。津波が来るのがわかってる地域で耐震ができてないと、それが先。潰れとったら逃げれんやないかと。すぐ、地震が来てから4、5分で来る地域もあるんですよ。そこらは先にやりませんかとか、そういう計画はやっぱり練るべきちがいますか。そこら今後どういうようにするか、今と同じように88%、平成32年までやって、そこの必要なやつもまだ後でやりましょかという方向でおるんか、県土整備部はどういう考えでおるんか、お伺いします。

#### 瀬尾県土整備部長

88%という数字が、残り当然、津波避難に資する橋りょう、それから山間部の行き止まり道路の橋りょうも含めての話でございまして、その中の内訳、残り12%はどこになるのかということ、今ちょっと私、頭に入っておりませんが、重清委員がおっしゃるように、急ぐ所から順次計画的にやっていくということで、今ちょっとそれを申し上げることができませんけども、次回には、そこら辺のことも含めまして、また御報告を申し上げたいと思います。

#### 重清委員

ここはしっかりとやっぱり調査して、前向きに検討していただきたい。せっかく徳島県としては助かる命を助けるという目標を持ってますんで、それで、先に橋がなくなったら逃げられんやないかというんで、そこだけは何としても、津波が来る前に逃げられる道を考えていただきたい。

それと、次に、今からちょうど梅雨時期で、今年は空梅雨かなと思いますけど、先日の雨でも穴喰川で危険水域まで水が達したようでございますが、毎年のように浸水するようでは、河川管理はどないなっとなんと言われますんで。去年から今年にかけてどんな対策

をしたのか、また今後どうするのか、お聞かせ願えますか。二度と浸からんようにしてあるのかどうか。

久米河川整備課長

先日、6月20日から21日の降雨で、久尾雨量観測所で161ミリの降雨がありました。それで、日比原の水位観測所におきまして、避難判断水位を6月21日の朝の3時50分から4時30分の間、40分ですけども、この間で越えたという状況になっております。

海陽町におきましては、従来より浸水等、発生いたしまして、地元の方にもいろいろと御迷惑お掛けしておるところでございまして、特に平成26年8月の台風12号のときにはかなり浸水被害が生じたということございまして、国の災害対策等緊急事業推進費の活用を行いまして、河道掘削、それから護岸の整備等について進めてきたところございまして、引き続き、異常堆積している箇所、土砂の撤去ですとか、あるいは立木の伐採、草刈り、そういった適正な管理に努めてまいりたいと考えております。

重清委員

河川管理でいつもよう言われるのが、予算が少ないというんで十分できませんと。これだけ今年度は海部川にしる、日和佐川、宍喰川、海部郡にとっては雨が多い地域でございまして、そこらに対しては十分な予算がもう付けられていると思っております。よろしいんですか。

久米河川整備課長

宍喰川におきましても、馳馬堰上流の改修を進めさせていただいておるということで、工程等も勘案しながら、用地の状況なんかも勘案しながら、必要な予算の確保に努めているところでございます。今後とも計画的に進めてまいりたいと考えております。

重清委員

今のところは河川改修でしょう。そこから下とか上流に河川の土砂が堆積し、木がもう森のようになってきておりますので、どうするのか。住民から見たら、毎年どこも一緒ですけど、やっぱりこれを取っていただけませんかという陳情をしていると思うんですけど。今年も浸水させるわけにはいきませんのでね、もう3年も。そこらをやっぱり、しっかりと県民にとって見えるような形で動かしていただきたいと強く要望します。今年には絶対に浸水せんように、いろいろな手立てを考えていただきたい。

それと、先ほど道路の話で海部道路の話をしてました。今の状況で道路もあかんし、橋もあかん状況やから道路が要るんですよと、やっぱりしっかりと地域高規格道路が必要なんですと、住民みんなが望んでいるんです。それに対して、県土整備委員会におってから1年と3か月ですか、全然、まだ変わってないし、都市計画決定はいついつかと言いつつこんな状況になつてんですけど、今年はいろいろ勉強しながら少しでも動かしていただけるのか、今の状況でまだ今年1年も待てというわけには絶対ないと思うのでここからは期待しておるんですけど、決意なり聞かせていただけたら。お願いします。

## 瀬尾県土整備部長

海部道路に対する熱い思いを頂きました。嘉見議員の代表質問の中でも副知事からも答弁させていただきましてとおりに、いろいろな手立てを考えて、一刻も早く海部道路を事業化できるようにということで、県土整備部あるいは知事はじめ徳島県を挙げて取り組んでまいります。議員の皆様方もいろいろ御支援いただけるようにも聞いておるところでございますので、ひとつ一緒になってなどというのは大変おこがましいですけども、是非力を頂きまして、実現できるように頑張りたいと思っておりますので、よろしく御支援をお願いしたいと思います。

## 重清委員

しっかりとやっていただきたいし、代表質問で嘉見議員が質問したときに、答弁として、やっぱり地元の費用負担を増やすとか、今まで無料の所を有料にするとか、いろいろすれば。それは、いつ頃からどういうふうにするのか。県と国との話合いで、方向を徳島県は言うたんですけど、国もそれをもうするという方向でできとんですか。

## 瀬尾県土整備部長

以前から少しでも早くということ、あるいは国費が今だんだんと少なく厳しいというような状況の中で、地方が必要な道路についてですね、少しでも早くやってほしいということで、昨年ぐらいから地方負担を増やしてでもということ、提言をさせていただいておりますし、そういうことも知事も直接、いろいろなところで訴えていただいておりますが、なかなかはっきりと、今のスキームを超えて新たなスキームができたかといえば、まだできるに至っておりません。ですけども、そういう気概を持って徳島県も取り組んでおるということを強く訴えているところがございますし、その件についての引き続きの交渉というんですか、提案といいますか、そういうのは一生懸命やっているところであり、今後も引き続き強く要望してまいるところでございますけれども、まだそこまで実現には至ってないというのが現状でございます。

## 重清委員

今まで私たちも30年も要望活動をしておりますし、先ほど瀬尾部長が言われたように、共にやっぱりやっていきたいと。全面的に協力してくれると思いますし、みんなで一丸となって、やっぱり県南は一本では無理です。これは国のほうもわかってくれるし、徳島県もわかってくれると思うんですけど、なかなか動かんというんは、今の牟岐バイパスを見ても一緒です。海部病院ができたのに、いまだにできとらんのかと。そこらがやっぱりちょっとね、ほんと進めていただきたい。もう6年たって津波のことを忘れてきてるが、私も最近また写真集とか見たけど、これはやっぱり、早くつけてほしいなというのを県民全てが願っておりますんで、強く要望して終わります。

## 元木委員長

重清委員のほうからも、県南の振興に対して熱い思いが語られましたけれども、私、県西部の出身ということでございますので、吉野川の上流の無堤地区解消、とりわけ早明浦

ダムの再編，そしてまた，吉野川の水問題について何点かお伺いをさせていただきたい，こう思う次第でございます。

御承知のとおり，私の地元には樹齢千年の大クスの木がございます。

今，加茂第二工区ということで，堤防工事が進められている地域でございますけれども，この地域，度重なる出水がございまして，源平の時代から洪水に悩まされてきたという歴史がございます。その洪水，出水のたびに，地域住民の方々は祈りをささげ，災害からいかに逃れるかというようなことを，常に苦勞して取り組んでこられたわけでございます。そういう中で，私自身もこの事業の工事のスピードアップや，吉野川上流全体の築堤促進ということ，事あるごとに議会活動を通じて訴えさせてきていただいたところでございます。

そういう中で，2月議会におきまして，私自身，早明浦ダム再編整備事業に対して，徳島県としてどう臨んでいくのかというような質問をさせていただきましたところ，飯泉知事のほうからも，早明浦の再編なくして県政の発展なしという認識のもと，不退転の決意で取り組むという力強い御答弁を頂きまして，それを受けて徳島県として，そしてまた，我が会派の寺井議員を会長とする徳島県議会治水・利水を考える議員連盟の要望活動，こういった様々な関係者の皆様方の御協力によりまして，今後30年以内に着手するという吉野川上流の築堤整備を，今後10年以内に着手していただけるというところまでこぎつけていただいたところでございます。

そういう中で，本会議において，先ほどもございました嘉見議員のほうからの質問に対しまして，知事の実績ベスト5の中で，この吉野川上流の築堤の話もございました。そしてまた，会派副会長の樫本議員と飯泉知事の間で，交わされた論議の中でも，飯泉知事から水問題に対する国による全ての対策が出そろい，吉野川の水問題を一気に解決することができる段階にまで達した，この機を逃すことなく県民の皆様方とともに，吉野川の新未来の実現に向けて取り組むという答弁がなされた次第でございます。これに対して樫本副会長から，早明浦ダム再編への機が熟したと総括が行われまして，ダム再編の推進に向けた趣旨の御発言があったところでございます。

そこで，まずお伺いしたいのが，吉野川の水問題とは何か，そして対策が出そろったということでございますけれども，この対策についてお伺いをいたします。

#### 榎本流域水管理推進室長

早明浦ダム再編に係る吉野川の水問題，それから，その全ての対策がそろったというような内容についての御質問を頂いたところでございます。

まず，吉野川の水問題とはということで，先ほど元木委員長から御紹介がありましたように，岩津上流の無堤地区の解消でありますとか，同じく河川整備計画に位置付けられましたけれども，旧吉野川及び今切川の地震津波対策の推進，それから水問題，分水等により生じた問題といたしまして，早期米に対応した春水の安定的な確保，それから麻名用水の取水の安定化，洪水時における善入寺島の浸水被害の軽減，気候変動に対応した渇水対策の強化，水量が減少して過去から悪化しております銅山川の環境の改善，異常渇水時の銅山川を含む吉野川水系全体での渇水調整，治水の労苦を分かち合う洪水の分水の9項目でございます。

無堤地区の解消に向けてにつきましては、先ほども話にありましたように、6月9日に公表されました吉野川水系河川整備計画の変更原案に、岩津上流の残る全ての無堤地区を今後10年間の事業着手、それから旧吉野川及び今切川の地震津波対策の推進が盛り込まれたところでありまして、それ以外の水問題につきましても、徳島県議会治水・利水を考える議員連盟からの要望書、また本県からの提言に沿いまして、6月12日の徳島県議会治水・利水を考える議員連盟の勉強会及び16日の知事による緊急提言において、国が主導して対策していくということが示されたところでございます。

元木委員長

それでは、改めまして早明浦ダムの再編とは何か、そしてまた、こういった水問題、早明浦ダムの再編に向けて、なぜ今取り組む必要があるのかといった点について、改めてお伺いをさせていただきます。

榎本流域水管理推進室長

早明浦ダムの再編の必要性といったところかと思えます。

早明浦ダムにつきましては、吉野川総合開発計画の中核となる施設といたしまして、昭和50年の完成から42年が経過し、これまでの間、4度にわたっての計画規模を上回る洪水が発生するとともに、県内におきましては、災いの年と言われる平成16年の台風23号をはじめとする大規模な浸水被害を経験してきたところでございます。

また、さらに、今後、雨の降り方が局地化・頻発化・激甚化していく中で、発生しうる深刻な洪水に対応するために、治水機能の向上が求められているところでございます。

そこで、国は治水対策といたしまして、早明浦ダムの洪水調節容量の増大、それに伴います放流施設の改築を目的としたダムの再編を計画しておりまして、堤防整備と併せた、今申し上げましたように、早明浦ダムの再編が、去る2月に開催されました徳島県議会治水・利水を考える議員連盟の勉強会において、国土交通省のほうから説明があったところでございます。

これまでも、早明浦ダム再編につきましては、無堤地区の解消をはじめとする水問題と併せて解消するということが、先ほども御説明しましたように、河川整備計画の変更原案にその対策が盛り込まれたり、徳島県議会治水・利水を考える議員連盟の御要望に対する国からの提示、それから知事による国への緊急提言によって対策が示されたということで、正にそういうタイミングになっているところでございます。

元木委員長

治水対策に対する県の基本的な指針について、理解をさせていただいたところでございます。

今後、河川整備計画を見直していくに当たって、変更の手續等の事務があるのかという気もしたところでございますけれども、この手續についてお伺いさせていただきます。

榎本流域水管理推進室長

今後の手續についての御質問を頂きました。

先ほども御説明させていただきましたけども、現在、吉野川上流部における効率的な整備を検討するのに、計画段階評価というのが早明浦ダムに対して行われておりまして、無堤対策と併せてダムの洪水調節容量の増大などを図る対策に対して、知事の意見の照会があったところをごさいます、これに対しては、吉野川流域の浸水被害を軽減するという事で、非常に重要な対策であり、効果的な対策という認識を持ってごさいます。そういったことで、必要不可欠な対策であるということから、手続を進めてまいりたいと考えておるところをごさいます。

また併せまして、現在、変更原案という形で河川整備計画が国から示されていることから、変更の手続がしっかりできますように、国と連携しながら進めてまいりたいと、このように思っております。

元木委員長

徳島県の治水を優先するという考え方について、理解をさせていただいたところごさいます。

今後、早明浦ダムの再編、そして水問題の解決に向けた県の対策方針について、県土整備部長のほうから改めて認識をお伺いしたいと思ひます。

瀬尾県土整備部長

今、元木委員長から、いろいろ吉野川の対策につきまして思ひを頂きました。

さきの代表質問におきまして、樫本議員から、全ての水問題解決への道は開かれたと、これにより早明浦ダムの再編の機は熟したとのコメントも頂いておひます。

また、本日も元木委員長から、一緒に治水対策も進めるべきというような御意見も頂いたところごさいます。

吉野川における治水対策、過去からの浸水被害あるいは分水による水問題の解決、これは先人の悲願ごさいます。

こうした、樫本議員それから元木委員長、それから徳島県議会治水・利水を考える議員連盟の皆様方のいろいろな御提言も踏まえて、この機会を逃すことなく、徳島県の権益がしっかりと守れるように取り組んでまいりますので、引き続き、御支援、御協力よろしくお願ひしたいと思ひます。

元木委員長

冒頭にも申し上げましたとおり、平成25年度に私の地元、加茂第二箇所、工事着手いただいて、工事の順調な進捗をいただいておりますけれども、今後、この工区を含めまして、吉野川上流の残された無堤地区の解消についても工事のスピードアップを是非図っていただきますよう、国としっかり連携の上、取り組んでいただくよう要望させていただきます。

また、治水対策につきましても、先ほど堤防、ダムの必要性について説明いただいたところごさいます。

私自身も治水対策を進めていくべきであるという認識のもと、ダム再編を含めた治水機能向上に向けた取組を皆様方とともに取り組んでいきたいと思ひますので、県当局

の更なる御支援，お力添えを賜りますよう要望させていただきまして，質問を終わります。

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3号，議案第15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，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，当委員会の県外視察についてでございますが，委員会閉会後にお残りいただき，協議いただきたいと思いますので，よろしく願いいたします。

それでは，これもちまして，県土整備委員会を閉会いたします。（13時52分）