

平成26年6月定例会 県土整備委員会（付託）

平成26年7月2日（水）

[委員会の概要 県土整備部関係]

岡田委員長

ただいまから、県土整備委員会を開会します。（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

小林県土整備部長

理事者におきまして説明または報告すべき事項はございません。

岡田委員長

これより質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

有持委員

まず1点目に、入札契約制度の改正及び運用の改善についてという説明をしていただいたんですが、これにつきまして、今回、予算もかなりついていますが少し繰越金が多いというのは、業者さんのほうにしても仕事が遅れているのではないかとということでございます。それがために、今回この改正をしてスピード化を図るということと思いますが、この間説明していただいて大体のことはわかるんですけども、今回、何を重点的に改善し、スピードアップだけじゃなく、どのような利点があるのか、まず教えていただきたいと思っております。

九十九建設管理課長

平成26年度の入札制度の改正の大きな目的というような点でございますけれども、まずその前に、本県の建設企業の現状と課題から少し申し上げさせていただきたいと思うんですけども、本県の建設企業につきましては、長年の建設投資の減少ということから競争が激化いたしまして、それで企業の体力を失って、その結果、労働者の就労環境なんかの悪化を招きまして、若年の労働者が減少したり、それから高齢化の進行によりまして、現場でのマンパワーというものが不足しているというような状況でございます。

特に申し上げますと、30歳未満の本県の建設労働者の数を申し上げますと、平成12年の国勢調査の折には7,700人ございましたものが、平成22年には2,400人ということで、7

割近くも30歳未満の労働者が減少しているという、ある意味、危機的な状況ということでございます。

それで、このたびの平成26年度の入札契約制度の改正といたしましては、まず、地域を支える建設企業の持続的な経営が維持できるというような視点に立ちまして、特に、将来を担う若年労働者の確保・育成、それから、今ほど委員からお話しございましたけども、工事がふえまして、それで入札不調の対策の実施というものを主眼に置きまして今回の制度改正をいたしております。

有持委員

制度改正をするということでございますけれど、若者が建設業のほうへ従事していただけるということは、給料がまず1番であると思います。そこで、県については非常に配慮もいただいて、そこそこの入札価格であると思いますが、まだ市町村にしても民間にしてもかなり厳しい、経営的にも厳しいというのが建設業の実質ではないかと思うんです。

そこで、その経営者の対策について、前回の事前でも申し上げましたように、小さな建設業者さん、点が低い業者さんも含めて、県として、その業者さんの対策、これからどのような対策をしなくてはいけないかというのがあれば、お聞きしたいと思います。

九十九建設管理課長

小さな建設業者の対策ということで、まずは先ほど申しました企業の体力が低下しているというようなことがございます。まず一番最初には、企業が健全な経営を維持できるように、まず発注者といたしましては、最新の単価を用いました適正な予定価格の算定、それから、昨今、物価も急上昇いたしておりますので、そういう場合には、資材単価や労務単価の急激な上昇には、インフレスライド条項というものがございますけども、そういうインフレに対して機敏に請負代金額を変更できるというような制度をもちまして、まずは、大小を問わず全ての建設企業に対しては、適正な予定価格の設定ということをまず発注者として第1に努めてございまして、それから、零細企業といいますか地域に密着した企業の持続的な育成ということで、ことしからでございますけども、総合評価落札方式の入札方式をとっておるところで、特に過疎地域におきましては、そういう建設企業が、地元の雇用とか防災力を支えるという重要な役割を担ってございますので、それで今年度は、過疎地域の一部の地域でございますけども、地元に住居する従業員の雇用率というようなものを評価、加点するようにいたしまして、それで地元貢献する企業を育成していくというようなことなどをとってございます。

有持委員

業者の力をつけるために地元を優先してしていただけるということで、本当に期待するわけでございます。

それと、この資料の最後に、県内の業者をできるだけ使っていただけるということで、90%以上の県内企業を目指すということでございますけれども、このことについて、かなり大きな工事は県内業者で全部対応はできないと、大手企業に発注しなければいけないと

思いますけれども、下請とか孫請とか、できるだけ大手がとっても県内業者が手伝うという方針で今後もやられるんでしょうか。

九十九建設管理課長

まず、県内企業の優先発注といたしまして、まず、件数、金額とも90%以上を目指して実施しておるところでございまして、それともう一つは、県内資材についても原則使用するというようなことで、特に県外資材を使うときとかには理由を求めたりというようなことをいたしまして、資材についても県内資材を原則使用するようにしております。

加えまして、県外企業の受注であっても、その下請企業とかにはまず県内の企業を使うように、そういうものを総合評価で加点を行ったりというふうにしてございまして、1次下請、2次下請についても県内企業を使用するというようなことで実施してございます。

有持委員

できるだけ徳島県の建設業界が潤うように指導をお願いしたいと思います。

もう一点、円滑な事業執行の対応といたしまして、余裕を持った工期の設定を行うということを書いています。業者の工事しているところを見ていると、時々工期が延びたり、追加もあるように聞いておりますけれども、この余裕を持った適切な工期の設定を行うということについて、今までどんな状態で、これからどのような改善をするのか、説明をお願いしたいと思います。

九十九建設管理課長

まず、適正な余裕を持った工期の設定ということで、最近の労働者不足とか資材の調達の遅延などによる工事のおくれに対応するために、余裕を持った準備日数を計上いたしまして、それで適切な工期を設定するというようなことでございます。

それと、たくさんのお仕事が出ておるということで、工事の発注のときに保証契約とかいうようなものにも非常に日数を費やしておるというような状況も踏まえまして、従来は、そういう準備期間でございまして、7日であったものを、最大14日まで延ばせるようにというふうにさせていただいております。

有持委員

ただいま、執行するまでの準備期間が長くかかると言われましたが、1つの問題としては、準備期間を延ばすということですが、現実には業者さんにしても、入札するのに少し時間がかかり過ぎる。それをまだ延ばすというわけですから、入札制度をできるだけ簡素化をして早くかかれるようにするほうが、私は反対に延ばすよりはいいと思いますが、そのことについて御所見をお願いいたします。

九十九建設管理課長

入札に参加する企業の負担軽減という点でございまして、今ほど申し上げました契約手続の延伸のほかに、入札を行うためには各企業が見積もりをする必要がございますの

で、その見積もりが適正に的確に行えるように、見積もり参考資料の充実を図ることですとか、本年も実施いたしました。入札参加に必要な見積もりとか総合評価方式、それから施工体制なんかのいろんな知識を習得していただくための講習会を実施するというようなこと、それから、電子納品にいたしましても個別の相談会などを実施して、入札に参加する企業の負担軽減に引き続き努めてまいりたいというふうに考えております。

有持委員

簡素化も含めて業者さんの指導をしていただけるということですが、大手や中規模以上だったら事務職も設計者もきちんとして対応は十分できると思いますが、小規模の業者さんの場合は、そこまでなかなか手が回らないというか、自分で仕事をして自分で設計するという小規模の建設業者さんが徳島にもたくさんおられる。ですから、県の仕事はやりたいたけれど、なかなか対応できないから、入りたいけれど入れないという業者さんもおいでますので、そういう業者さんについても対応ができるようお願いしたいのですが、このことについて御所見をお願いいたします。

九十九建設管理課長

まず、本県の入札制度でございますけれども、価格競争と、それと公共工事の品質を確保するために総合評価方式というのを導入しているわけですが、規模の小さな1,000万円未満の工事につきましては指名競争入札を採用してございますし、1,000万円以上の工事につきましても、3,000万円未満の工事につきましては、そういう総合評価落札方式ではなく、原則的には価格競争で行うという制度をとってございまして、総合評価方式、平成17年から導入してまいったわけでございますけれども、品確法の趣旨にのっとりまして、そういう公共工事の品質を確保するという面からどうしても必要なものだと思っておりますので、今後とも講習会ですとか周知とかいうことに努めさせていただいて、より一層企業の負担軽減にも努めてまいりたいというふうに思います。

有持委員

建設管理課長から御答弁いただいたとおり、県のほうも非常に努力していただいていることは十分わかっております。

そこで、やはり小規模の業者さんからの希望でもございますけれども、仕事をもらうためには、1億円ぐらいの工事を3つに割るなどして、できるだけ小規模の業者さんが参加できるようにお願いしたいという声もあります。そのようなことも含めて、今も対応していただいていることは十分承知しておりますが、やはり大規模の業者さんはきちんとしておりますので仕事もとれるし、十分に対応できると思うんですけども、これから南海トラフの津波もいつ来るかわかりません。いざとなったら、まず一番に動いてもらわないといけない地元の小規模業者さんを育成して、若者が参画できるような業者にする。徳島県としても数を減すのではなくて、そのような業者さんを育てていただくようお願いしたいと思っております。

もう一点教えていただきたいのですが、公共の施設にしても道路にしても非常に老朽化

をしてまいっております。

そこで、資料の16ページに道路整備課の橋梁の修繕費2億1,500万円の予算があるんですけれども、今、9,400万円の修復可能といいますか今の現況ですけれども、前々から橋梁の修復等については危険な箇所等について調べていただいていると思います。

そこで、県下で修復を早くしなければいけないような橋梁がどれぐらいあるか。そして、今、県としてこの橋梁についてどのように対応しておられるのか、御説明をお願いしたいと思います。

折目防災・安全対策担当室長

橋梁の調査・修繕についての御質問でございます。

県が管理する橋梁の多くは高度経済成長期に整備され、今後急速に高齢化が進むことが予想されております。このことから、これまでの壊れて直す対症療法的な修繕から、損傷や劣化が小さいうちに対策を実施する予防保全的修繕に転換し、コスト縮減や予算の平準化を図る橋梁の長寿命化に取り組んでいるところでございます。

具体的な内容でございますが、15メートル以上の橋梁、664橋ございます。これにつきましては平成16年度に橋梁定期点検を開始し、この点検結果に基づき、平成21年度に橋梁長寿命化修繕計画を策定しております。その後も5年に1回の定期点検を順次実施しまして、この結果により、修繕計画の見直しを行いながら橋梁の長寿命化を図っているところでございます。

次に、15メートル未満の橋梁でございますが、これは1,637橋ございます。これにつきましては平成25年に橋梁定期点検を開始し、平成27年度中に全ての点検を完了させ、翌平成28年度には長寿命化修繕計画を策定し、順次修繕を進めていく予定でございます。

有持委員

かなりの数があるということで、修繕を始めているところもあるし、これから修繕するというところでございます。

台風等で瓦れきとかが詰まったりして橋が倒壊するということもありますけれども、そんなときに橋が倒壊したり流されたりするのは、これは自然災害ですからどうしてもないといえますか、対応がしにくいとは思いますが、非常に交通量が多くて、橋自体がちょっと危険ではないかという橋もあるように聞きますので、十分な検査をしていただいて、対応をできるだけ早くしていただきますように。もし通っているときに落ちたということになったら大問題になりますので。そういうことはないとは思いますが、今後とも橋梁についてできるだけ早い対応をしていただきますようお願いをして、私の質問は終わります。

大西委員

私のほうからは、本会議質問の関連が2点と、あともう一つ、報告いただいた点について1点質問をさせていただきたい。

まず初めに、私は鉄道高架に関する都市計画案についての質問をさせていただきました。

知事のほうからは、この都市計画案について分割をしてやっていこうということで、JRにも国にも徳島市にも、県のほうから提案をされていると。この分割案について、知事は、全区間を一括して都市計画決定するよりも、全区間を早期に完成できるものであると言われております。そして、徳島駅周辺の工事着工には、先行区間の完成供用が不可欠であるということも言われております。そして、本来の施工手順を考慮した効率的・効果的な整備手法で、この分割案がそういう効率的な整備手法であるということも言われております。

JR四国や国には御賛同いただいているということで、私も委員会で、JR四国はこの分割案に賛同していただいているんですよということを、九十九さんでしたかね、当時の都市計画課長さんには委員会で御答弁いただいたんですが、知事も今回、本会議において、JR四国や国土交通省はこの分割案に御賛同いただいているということをはっきりと言われておられます。

今、私が申し上げたことについて御説明いただきたい。

全区間を一括して都市計画決定するよりも、全区間を早期に完成できるのがこの分割案であると。それから、徳島駅周辺の工事着工には先行区間の完成供用が不可欠であるという、本来の施工手順を考慮した効率的・効果的な整備手法であるというのがこの分割案というふうに説明されておりますが、何となく雰囲気はわからないでもないんですが、もう少し説明をしていただければと思います。

木具都市計画課長

ただいま委員から、鉄道高架事業につきまして、先行して分割してやることについて、効果的、効率的に早くできるのではないかとというふうなことについて、もう少し詳細にとというふうに御質問をいただいたところでございます。

現在徳島県は、先ほど委員から御指摘のありましたように、最も効率的な方法ということで分割案というのを提示させていただいているわけなんですけども、これはもともと、全体計画をするに当たって、特に徳島駅周辺についてまだ解決する課題が徳島県のほうにも市のほうにもいろいろあるというふうなことで考えてございます。

現在県が提案してございます新町川から以南のI期工区につきましては、そういった課題も今のところなく、今の状態でも事業のほうは進んでいけるような状況にあるのではないかとというふうに県のほうは考えてございます。

そこで、この先行してできる部分につきましては、まずは、県民や市民の皆様が目に見える形で進めることができる区間というふうに考えていますので、今、一部で合意に至っていない部分があるんですけども、早期にその合意をとって、早期に着手して、県民の皆様が進んでいるところを見せていきたいということで御説明させていただいております。

大西委員

今の木具課長さんのお答えですと、この全区間を一括して都市計画決定するよりも全区間を早期に完成できるとか、徳島駅周辺の工事着工には先行区間の完成供用が不可欠であるので、本来の施工手順を考慮した効率的・効果的な整備手法であるんだという意味は、この鉄道高架、まちづくりについて、徳島駅周辺については明確にそういう課題があるん

ですと、残っているんですということですね。それで、新町川より南側の地域については残った課題というのはないというようなことで、これは都市計画決定もすぐできるし、都市計画決定をしたら着工もすぐできると、そして工事も早いんじゃないかと、県の調査の結果そのような状況にあるから、分割をして先に新町川よりも南側をすると、そして、その後徳島駅周辺をやるというようなことなんですという説明ですか。

木具都市計画課長

はい。

大西委員

わかりました。

それから、この分割案に対して私の質問というのは、徳島市が異論を挟んでいる、合意できない、ちょっと渋っているという状況があるのではなかろうかと、それについてどう対応されますかという質問でありましたが、徳島市のほうからは、徳島駅周辺の高架化がおくれる可能性がある、徳島駅周辺の整備担保を都市計画決定に求めたい、全区間を早く完成したいというような理由から、徳島駅周辺を含めた全区間を一括して都市計画決定したいという主張、意見が徳島市にはあって、それが一括都市計画決定を求めているので、そこで今現在の分割案は受け入れられない、合意できないというようなことになっていると県は認識していると、こういうことですよ。

それで、これに対してということで、国から提案のあった、内閣総理大臣が認定する中心市街地活性化基本計画の策定といった都市計画決定にかわる手法、あるいは県が示したスケジュールより全区間を早く完成する手法ということについて、徳島市のほうから県やJR四国に対してそういうことについて提案をしていただけるように、県のほうから徳島市に申し入れをしているという御答弁なんですか。

それはどういう意味なのか。いわゆる現在、県は分割案を提示して、どうですかと、これを合意していただだけませんかと言っているわけですよ。

ところが、今回の知事の答弁は、繰り返しになりますけど、国から提案のあった内閣総理大臣が認定する中心市街地活性化基本計画の策定といった都市計画決定にかわる手法や、県が示したスケジュールより全区間を早く完成する手法について、徳島市のほうから県やJRに提案してくださいよということを、県が言っているということなんですよ。

これは、いつ徳島市のほうに県のほうから言われたのか。それから、これについては全く一切、徳島市のほうから正式な回答をいただいてないと言われているんですが、全くこの県の提案について徳島市から返ってきてないのか。そして、この提案が不十分であったら、結局、徳島市とは合意できないのかというようなことについて、ちょっと御説明いただませんかでしょうか。

木具都市計画課長

委員から幾つか御質問いただいております。

まず、中心市街地活性化基本計画の策定についての提案ということにお答えさせていた

だきたいと思います。

この計画につきましては、以前、都市計画にかわる手法ということで、本年の3月末に、市と国と県ということでいろんな協議を開催しております。そのときに市のほうから、Ⅱ期の整備担保として全体都決にこだわっているというふうな御意見がございました。それに対して国のほうから、都決よりもⅡ期の担保として有効な徳島駅周辺の活性化につながる中心市街地活性化基本計画といった総合計画を策定して、それで10年先、20年先を見据えたまちづくりを検討すべきではないかと。これは国のほうから提案があったことでございます。

もう一点、私どものほうから提案してございますのは、先ほども答弁させていただいたんですけども、全体計画の課題を解決してそこからスタートするよりも、できるところからやっていくのが一番早い方法だというふうに提案させていただいておるんですけども、実は、市のほうも早く都市計画決定、また鉄道高架のほうに着手したいというふうな御意見をされておりますので、県は今私どもがお示ししている手法が一番早いというふうに感じているんですけども、そのことに対して、さらに市のほうから、もっといい方法があれば意見をお伺いしたいですし、分割案に対する問題点とか改善点とかあれば、そういったものについても引き続き協議していきたいといったことで、今、協議のほうを継続しているというふうな状況でございます。

大西委員

わかりました。それはわかったんですけども、今のお答えというのは、結局、本年3月末、昨年度末に国、県、市で意見交換といいますか協議をした。その際に、内閣総理大臣が認定する中心市街地活性化基本計画を策定したらどうですかと。これは結局、徳島の佐古の高架の続きから新町川のところまで、ここまでの間を都市計画決定にかわる中心市街地活性化基本計画をつくって、新町川から南は都市計画決定をして、そういうような形で全区間担保してやったらどうでしょうかという、国から提案があったんですね。そういうことからして県としては分割をして、国の提案をいただいた方向で考えたんですよと、こういう御説明ですよ。よくわかりました。それは確かにそうなのかなと思います。

それで、私も先ほど質問したのは、それを徳島市がわかりましたと理解して合意できたらいんですけど、新聞報道や聞いた話では、とにかく徳島市としては、従来のⅡ期区間というか、いわゆる佐古駅高架の続きから園瀬川まで、これを全部一括して都市計画決定してもらいたい、そうでないと徳島市は承知しませんよみたいな、合意できませんよみたいなことを言われているような気が私はするんです。そうすると、今言われたような手法というのが合意できないという、あるいは全区間をもっと早く完成する手法というのが徳島市が出せないというようなことになったときに、県としてはその先に進めないんじゃないでしょうかという不安なんです。

そういうことに対して、この徳島市から回答いただいているんですか。もし回答がこのままいただけなかったら、本年度の都市計画決定はできないんじゃないでしょうかという投げかけなんですよ。それに対してはいかがでしょうか。

木具都市計画課長

委員から、合意が得られなかった場合との質問をいただいたところでございます。

今までの協議の経過を御説明させていただきますと、これまでに市のほうからは、まず、整備の手順については合意していると、施工の手順からいいますとやっぱり新町川南のほうから進めなければならない、こういった点については合意していただいております。それと前回の協議の中でも、市のほうから、分割案を否定するものではありませんというふうなお言葉もいただいております。なおかつ、先ほども御説明したように、市も早期の完成を目指すという方向性は同じというふうに考えておりますので、ここは引き続き真摯に協議を進めて、一日も早い合意を目指して、私の立場としては一生懸命取り組みたいというふうに思っておりますので、どうぞ引き続き御支援をよろしくお願いいたします。

大西委員

まだ7月ということで、少し時間がありますので、今の木具課長さんの決意に危惧がないようにして、一生懸命取り組んでいただきたいと思います。

この件についてももう少しお聞きしたいと思えます。

知事はこの答弁の中で、今後も鉄道高架とまちづくりを一体的に全区間を整備することにいさきかも変わりはないものでありますと言っておられまして、これは本会議の答弁で知事がはっきりと全区間を整備すると、どんなことがあってもするというのを言われております。知事という本当に責任のある立場の方が一体的に全区間を整備すると、こう言われております。私も徳島市に対して、これは信頼して、その言葉を信じて前に進んでもらえないかと思っています。ここまで本会議でも言っておられるわけですから。こういう答弁は非常に意味のあることだと思います。

それから、徳島駅周辺の整備につきましては、徳島市が望む一括した都市計画決定にかわるような合意形成の手法の検討も含め、県、市、JR四国の3者が同じ方向で取り組めるよう真摯に協議を進めたいと思っておりますということなんですが、これは今御説明いただいたように、徳島駅周辺の整備については、徳島市が望む一括した都市計画決定にかわるような合意形成の手法というのは、現時点では、あくまでも先ほど御説明をいただきました内閣総理大臣が認定する中心市街地活性化基本計画を策定して、その区域について、それで間違いなく県としても国としてもJRとしても、基本計画に沿って必ず整備していくんですよというような手法ということで考えていいと思えますが、それで間違いのないのか、お答えいただきたいと思います。

木具都市計画課長

委員から御質問いただきました、国のほうから提案がございました中心市街地活性化基本計画について、少し御説明させていただきます。

この中心市街地における市街地の整備改善と商業等の活性化を官民一体となって推進するというものとして、市町村が策定するものでございます。そこで、商工会などの民間団体、行政などの多様な関係者から組織する中心市街地活性化協議会というものを設立いたしまして、この協議会のもと、計画を推進することになってございます。

既に策定済みである高松市、松山市、高知市においては、この協議会の中に J R 四国が構成員として参加されているという事実もございます。そして、その J R 四国の協力のもとで計画を進めているというふうな実態がございますので、これについて国のほうから提案があったものだというふうに認識している次第でございます。

大西委員

今御説明をされた他の四国の 3 県庁所在地の鉄道高架でも実績がある、そういった中心市街地活性化基本計画策定をして進めていくと、協議会を立ち上げるというようなそういうやり方というのが、都市計画決定にかわって、新町川よりも北側の地域について合意形成の手法として、今後その区間についてはそういうやり方をやっていくと、都市計画の案から外してそういう手法でやっていくということですね。

あと、県、市、J R 四国、3 者が同じ方向で取り組めるよう真摯に協議を進めたいということですが、この協議会というのはいつ立ち上げるんですか。以前、徳島新聞に出ていましたが、そのような 3 者の協議会をつくって進めていくという話だったと思うんですけども、これはいつごろ立ち上げて、どういう形でやっていくかというのは、どのように考えておられますか。

木具都市計画課長

委員から、3 者の協議についての進め方について御質問いただきました。

基本的なことでございますが、鉄道高架事業といえますのは鉄道事業者の J R の協力があって初めて成立するもの、当然のお話でございますけれども。ですからこの 3 者協議を開催するに当たりましては、鉄道高架を着実に進めるための 3 者協議にしなければならないというふうに考えてございます。

繰り返しになりますけれども、I 期区間を先行させる県の分割案につきましては、これまで国、J R、徳島市に説明させていただいて、J R のほうの合意をいただいているという経緯がございますので、3 者協議に当たっては、まず市のほうから、分割案に合意できない理由を J R に対して示す必要があるのではないかとといったことを、市との協議の場で私どものほうから申し上げているところでございます。市に県の分割案に対する意見をいただきたいというふうにうちのほうから申し上げておるんですけども、結局、この県に対する分割案の回答というのが J R 四国への説明にもつながると考えておりますので、早期に回答をいただければまた J R 四国の考えもお伺いして、3 者協議のほうに進めるのではないかと考えてございます。

大西委員

いつ頃どのような方向で、どのようなやり方でするのですかという質問にお答えはなかったような気がしますが、御答弁の中で、今度 3 者協議をするときは、市が県が提案している分割案に合意できない理由を述べてほしいという、あるいは先ほど話があった、もっと早くできる方法というのを市のほうから提示してほしいというようなことなんだろうと思いますが、これができなかつたら 3 者協議が進まない、開催できないという話に

なってくるのではないか。例えば政治の世界では、今まで求めてきたのをトーンダウンして、あるときから求めないようにすることもあると私は思っているんですけど、合意できない理由を言いなさいと言って徳島市が言えなかったら、ずっとそのまま3者協議が開けないのではないかと思います。

時期がまだ、徳島市が説明できますということによって明示しますという意味なのかもしれませんが、それが延び延びになったら、今年度の決定ができないのではないかなという気持ちになりますので、あまりその点にこだわる必要もないのかなとは思いますが、もう一回、その部分は大事なことなので、都市計画課長も経験された担当の原副部長さん、どうですか。3者協議を私は早くしたほうがいいと思いますけど、徳島市の回答を待ってするというお答えだったと思うんですけど、その辺はどうなんですか。あまりその回答にこだわって遅らせるよりも、早くしたほうがいいと思うんですけど、いかがでしょうか。

原県土整備部副部長

今後の進め方でございますが、まずは今回、知事が鉄道高架、まちづくり、全区間やるという意思表示をさせていただいております。そういう意味で、私ども県としてはしっかりやっていこうという意思で、今、市ともお話をさせていただいております。

それと、やはり佐古高架以降、全く具現化がされていないというようなことで、先ほど経過でも説明しましたように、全体都決をするということになりますと、それは調整に大変時間がかかってしまう。そうなるのであれば、今のうちに合意ができる、都市計画決定の合意ができるⅡ期区間を早くやりましょうというのが私どもの提案でございます。できるだけ県民の皆さんに鉄道高架が進んでいると目に見える形でやりたいという思いでしておりますので、まずはやはり、そこをしっかりと市のほうに御説明ももっとやっていきたいというのが1つ。

それと、私どもから申し入れをしている2点についても、真摯に市のほうから御意見を聞きたいというのは、私どもそういう姿勢で、まずは市の意見をきちっと聞きたいという姿勢で取り組んでいこうと思っておりますので、委員のほうからJRの3者協議、御心配されておりますが、真摯にしっかりと取り組んでいって、私どもは平成26年度都決と言っておりますので、ぜひ頑張りたいと思っておりますので、御支援のほどよろしくお願いいたします。

大西委員

わかりました。これからのことなので、私もこれはぜひ進めてほしいという思いで質問しておりますので、今後のことで足かせになるようなことはあまり言いたくないので、このぐらいにしておきます。

それで、2月にこの徳島駅周辺のまちづくり・鉄道高架事業の促進協議会というのがございまして、あのときに、亡くなった竹内資浩先生が、みんなの前で「私はがんになっている」と、それで「いつまで生きられるかわからないので、私の言うことは遺言として聞いてくれ」と。あそこに出られていた理事者の方もいらっしやると思うんですけど、あのときに言われていました。

正確には言えませんが、私の覚えている範囲では、私より1期上の竹内先生が、私の選挙の初当選のときも、「大西さん、鉄道高架どうするんですか。賛成なんですか、反対なんですか」って聞かれて、ずっと選挙しました。初当選させていただきましたけども、「私は賛成です」ということで最初からずっと言っておりました。

ところが竹内先生も、私たちが推進をしているこの鉄道高架の事業が何と20年間も、竹内先生からすれば24年かもしれません。24年間もそのままの状態ですとずっときている。途中いろいろな紆余曲折はあったかもしれないけれど、1つの形になって私たちの目の前にあられない状態で24年間も、これは異常なことだと。そして、私は県議会議員になって以来、これは絶対やるべきだと思ってずっと促進してきた。それをまだ何にも、私がこういう状態になってもまだ一步も進めてないということが大変危惧をして、政治家として、進めている者として何とも言えない感情がありますと、ぜひこれは進めてもらいたいというようなことを言われておりました。

私も同感だと言いたかったけれど、ほかに徳島市会議員さんがいろいろな御意見を言われておりましたので静観をしていましたが、私もそれは同意見です。私もこの20年間ずっとこの鉄道高架の問題については賛成もし、そしてどうするんですかと何回か質問もしてきました。

昨年度の委員会で私が申し上げたように、平成26年度都市計画決定、これを知事の公約として、そしてまた県の計画として掲げている限りにおいては、今年度、平成26年度都市計画の決定ができなければ、私はこの鉄道高架事業はできないんじゃないかと、それぐらいせっぱ詰まった状況じゃないかと思ってます。ですからこれを何とかこの平成26年度中に都市計画決定をする、あるいは26年度中に決定がされなくても、都市計画審議を開始するということはやってもらいたいと思います。

最後に、今私が申し上げたことで、統括者の小林部長さん、この平成26年度都市計画決定をしていくためには、もう部長みずからが、副部長さんが担当してずっとやっているというんですけれど、部長さんも国土交通省から来られて、この問題を解決するために来たんだというような思いで、とにかく汗をかいて徳島市に理解を求めて、合意して何とかするんだという決意を私はお聞きしたいのですけれど、お願いできますか。

小林県土整備部長

大西委員のほうからお話があった件ですが、先ほど来、副部長なり都市計画課長が答弁させていただいているとおりですけれども、この間の本会議で知事が答弁しているとおりですので、我々とすれば、しっかりと平成26年度中に都市計画決定できるよう、徳島市、それからJR等も含めてですが、しっかりと対応してまいりたいというふうに思っています。

当然、県土整備部長として私も先頭に立って、しっかりとやりたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

大西委員

先日、会派として視察して、そして今回の委員会でも報告されておられました、J A バンク蔵本公園の駐車場拡張についてお尋ねをしたいと思います。

この計画案については、既設駐車場が 148 台で、普通自動車 144 台、大型バスが 4 台という現状でございます。もう既に御承知のように、またこの御報告のときに言われておりましたように、平日はそういうことがないかもしれませんが、常に行事があるときは駐車場が満杯状態です。いつも周辺の学校とか民間団体の駐車場を貸してくださいということで、それを貸してもらって何とかやりくりしているという状況です。

J A バンク徳島スタジアムは、インディゴソックスのホーム球場になっていると思います。そのようなこともあるし、私たちが視察に行ったときは、平日ですがシニアの方のテニス大会があったみたいです。そのシニアの方のテニス大会があった平日ですけど、そのような大会でも駐車場が満杯だったんです。ここの専用駐車場については。

そういうことで、まず既設駐車場 148 台を、この案では駐車場を約 300 台を確保する。つまり倍増するということになっております。この 300 台というのはどこから計算されて 300 台になっておられるのか。私は 300 台では足りないと思います。もっと増やすべきではないかと思ひますし、この計画では蔵本公園の正面玄関、国道 192 号から入る正面玄関の花壇を全部潰して駐車場にするということになってはいますが、それでも私は 300 台にしても足りないのではないかと思ひます。この 300 台にした理由。私はもっと必要だと思ひます。

それから、この駐車場は 2 階建て、3 階建てにすれば、もっと台数を増やせるのではないかと思ひますが、そういう案があるのかどうか。

それと、ここを有料駐車場にするということでございますけれども、この有料化につきましては、大体どれぐらいの料金を考えられているのか。私は有料化は反対するものではありません。ただ、上限 1,000 円は少し高いと思ひますし、この辺の料金というのはよくよく考えなければいけないと思ひるので、この料金制、有料化にすることについて御説明をいただきたいと思ひます。

木具都市計画課長

委員から、駐車場が 300 台になる理由ということで御質問いただきました。

現在、蔵本公園では、敷地の面積が約 9.1 ヘクタールでございます。その中に、御存じのように野球場、テニスコート、プール、相撲場、運動施設とともに、ちびっこ広場や多目的広場といったものが整備されておまして、駐車場の拡張可能なスペースは、先ほど委員からお話のありました野球場正面のエントランスに限られているというふうな状況でございます。このために、このエントランス部分を既存の駐車場と一体として、駐車台数を最大限確保できるレイアウトということで今考えてございます。

それに加えて、当公園というのは災害時には広域活動拠点として利用されるということが想定されておりますので、今の公園内でできるだけ広いスペースを生み出すということで検討し、その結果が一応 300 台というふうになってございます。

今の敷地内でのまずは検討ということでございますので、これ以上の駐車場確保というのは敷地内では厳しいだろうというふうな考えを持ってございます。ですので、それ以外

につきましては、バスや J R といった公共交通機関の御利用のほうをお考えいただければというふうに考えております。

それともう一点、2 階建てというふうな御質問でございますけれども、とりあえず今の 148 台から 300 台と倍増するということもございまして、また 2 階建てにするに当たっては、予算の面とか今後手当てすべき検討課題がいろいろございまして、今後の課題ということに現時点ではさせていただければと。まずは 300 台で供用を図って、様子を見守ってまいりたいというふうに思っております。

それと、有料にする場合にその料金をどういうふうに考えているのかという御質問でございます。

具体的な料金につきましては、前回の事前でもお示したように、検討会というふうなものを設置いたしまして、そこでも議論いただくと。あわせて議会のほうにもお諮りさせていただいて、最終的に料金を決めていきたいというふうに考えてございまして、また徳島県以外で四国の中を見渡してみても、他県のほうで類似施設等で料金設定している公園ございます。そういったものを参考にさせていただくとともに、利用される方の大きな負担とならないような、そういった工夫は必要であるというふうに考えてございまして、その辺につきましては、料金につきましては今後十分検討していきたいというふうに考えてございます。

大西委員

今のお答えについて 1 つだけお願いをしておきたいと思っております。

300 台の駐車台数というのは、現在の駐車場に活用できる土地に平面で駐車すると 300 台ということですのでという趣旨の御答弁だったと思っておりますが、私その 300 台では足りないのではないのでしょうかと言っていること、それから 2 階建て、3 階建てにしたらどうですかと言っていること、これは今後、料金について検討会議を開いて、そこで決めたいと思っておりますということなんですが、この検討会議を開くのであれば、駐車場の様式、台数についてもさまざま御意見をいただき、検討してもらいたいと思っております。

というのが、平面でこの駐車場はこの敷地の中では 300 台なんですよということですので、少々お金がかかっても、後から 2 階建て、3 階建てにするということもなかなかできないと私は思いますので、その検討会議なり、もう一回事業を着手する前に、都市計画課として検討してもらいたい。

それで、いつも満杯になっていて、どれぐらい車が来ているのか。その隣の道路は駐車違反でないのかも知れませんが、利用者の皆さんがずっと徳島市道に車を置いているんですよ。そのようなことを考えると、別に余っても、30 台余っていますよとかいうようなことでもいいと思っております。有料化すると相まって、置けないということではなく、全部置いてくださいというような考え方で、ぜひとももっとキャパシティの広い駐車場にするべきだと私は思いますので、2 階建て、3 階建てにするということも含めて、もう一回検討してもらいたいと思っております。御答弁は要りません。ぜひとも部長さんにもお願いしておきたいと思っております。

古田委員

昨日、建設業許可申請者で社会保険が11%未加入だという見出しで新聞報道されていましたが、国土交通省によると、全国の23万1,787社のうち2万7,138社が社会保険に未加入だったと。先ほど、若者の建設業につく人が減っているというお話もありました。それらの要因にもなっているのではないかということで、国土交通省や都道府県が未加入の会社に参加するよう指導してきた。8,273社が従わなかったために厚生労働省のほうに通報をしたということが出ておりますけれども、この全国調査に見合う徳島県下の場合はどうのような状況でしょうか。

九十九建設管理課長

昨日報道がありました建設業許可の業者のうちの社会保険の未加入の状況でございますけれども、本県の場合につきましては、社会保険については加入率は100%になってございます。

古田委員

全国で23万社を調べたわけでしょう。徳島県は何社調べて、どういう状況で、どういう指導をされたとか、そういうあたりをお伺いしたいんですが。

岡田委員長

小休します。(11時45分)

岡田委員長

再開します。(11時45分)

九十九建設管理課長

建設業の許可更新時に、経營業務管理責任者、専任責任者を確認しておるわけでございますけれども、今回の調査におきましては、許可、経営審査、立入検査の分母のほうで2,063の調査をいたしまして、加入していない業者はいないということで、100%の加入率でございます。

古田委員

昨日お尋ねをした際には、この調査の段階では3社が未加入であったと、その後、国土交通省や都道府県は未加入の会社に参加するよう指導したがということで、指導されて3社が加入したという報告だったんですけれども、そのとおりでしょうか。

岩佐建設業振興指導室長

今、課長からお答えさせていただきましたように、申請等、全部で2,063社中、許可申請の段階では3社できてないところがありましたけれども、うちのほうから指導した結果、それらも加入していただきましたので、いわゆる未加入で通知したところはゼロというこ

とで、現在としては、許可の段階では企業として 100 % 加入しております。

古田委員

県は、経営事項審査の中に社会保険に加入しているかどうかということも確認をされて、こういったことを進めてきた結果、100 % の加入率だということなんですけれども、若者たちが建設業につくという場合には、先ほど給料のお話もありましたが、給料とともに、社会保険などがきちんとしているかどうかということが就職につく場合の大きな要因になると思いますので、今後もしっかりとそういう点で進めていっていただきたいと思います。

次に、先ほど橋梁の耐震化のお話が出ましたけれども、15メートル以上の橋が県下では 664 というお話でした。そのうちどのくらい耐震化ができているのか。もともと緊急輸送路とか跨線橋とか跨道橋などを重点に県は耐震化を進めてこられましたけれども、東日本大震災で、また耐震化しなければいけないという橋も追加されましたが、そういった中で、今現在わかる範囲で、何%耐震化が完了しているのか、お伺いをしたいと思います。

折目防災・安全対策担当室長

橋梁の耐震化の状況でございます。

平成 7 年の阪神・淡路大震災を契機としまして、県が管理する橋梁、先ほど質問にございましたが 15メートル以上で 664 橋ございます。この中から、緊急輸送道路にかかる橋、それから跨線橋、跨道橋、こういった橋を優先して整備を進めてまいりました。これまでに 203 橋が完了しております。それと平成 24 年 6 月に新たに緊急輸送道路が 28 路線、約 90 キロ追加となりまして、これに伴いまして新たに 23 の橋梁の耐震化が必要となりました。このうち 20 橋について既に耐震化に着手しております。このうち 2 橋については耐震化が完了しております。それで先ほどの 203 橋とこの 2 橋、合わせて 205 橋が今完成しているところでございます。

それと、この 664 橋のうち既に耐震化の必要のない橋梁、これが 290 橋ございます。これは新しい設計基準でつくられておりますので耐震化の必要はない橋梁が 290、それとこれまでに対策を終わった橋梁が 205 橋、これを合わせまして分母の 664 橋で割りますと、約 75% の対策が完了していると、そういう状況でございます。

古田委員

約 75% 完了しているということなんですけれども、今後、橋梁にはたくさんのお金がかかるとは思いますが、どういう方針で進められていくのかお伺いをしたいと思います。今年度はどのくらいの橋梁を耐震化していくのかお伺いします。

折目防災・安全対策担当室長

先ほど、新しく緊急輸送道路になった橋梁、これに加えまして、本年度からは津波避難に資する橋梁、これは浸水想定区域内にかかる橋梁でございます。それから生命線道路の橋梁、これはその橋が落ちれば奥の集落が孤立する、そういったような橋梁でございます。それから吉野川を渡河する地域間交通の要となる長大橋、こういった橋梁についても今年

度から事業化してまいりたいと考えております。今年度事業する箇所は19カ所でございます。事業費は約7億円でございます。

古田委員

橋が落ちてしまえば、逃げるところも逃げられない、孤立化してしまうといった大変重要なところだと思いますので、お金はたくさんかかるかと思いますが、ぜひ着実に進めていただきたいとお願いをしておきます。

次に、この6月議会に議案として提出されている第17号の名東(東)団地県営住宅等の指定管理者の指定についてということで、PFIのところ指定管理者として頼むということですけど、もともとPFIについてはいろいろな問題があるのではないかとということで、私どもは指摘をさせていただいています。この3団地を集約化してPFIの事業として行くと、なぜそのようになったのでしょうか。

先ほども県内業者に件数でも金額でも9割以上を目指すという方向で行うならば、3団地それぞれ分離分割して、そして発注をする。県営住宅の団地であれば、県内の業者でも十分できるのではないかと思います。国際的なWTOの政府調達協定ということに基づいて、国際的な入札を認めるという方向だったわけですね。都道府県が発注する場合、24億3,000万円以上であれば、そのような手続をしなくてはいけないということでPFIの事業にしていったわけですけど、やはりここは地元業者をもっと育成するという点からして、分割して発注するということができなかったのかと思いますが、その点はいかがお考えでしょうか。

香川住宅課長

古田委員さんから、今回の県営住宅集約化事業に関しまして、なぜPFIで集約化してやったのかというような御質問をちょうだいいたしました。

経緯のほうから御説明をさせていただきますと、こちらの集約化対象になります12団地につきましては、大変老朽化してございまして、耐震性もないということで、早急な建てかえの必要がございました。そこで、平成21年度にPFIの導入可能性調査ということで業務委託をいたしまして、こちらの本県の集約化事業につきまして、可能性の有無を検討したところでございます。

その結果、PFI事業で行う効果が非常に高いということでございまして、先ほど委員からお話しされました、それぞれを独立した形で管理業務を含めたコスト等を含めると、PFIを使った場合につきましては、事業計画時で約14%、実際、今回入札したわけですが、その段階では約30%の経費の負担が節減できるという結果が出たわけでございます。そこでPFIを採用したところでございます。

先ほど、委員さんからWTOの政府調達協定のお話でございましたけれども、こちらは先ほど委員さんからお話しされましたとおり、金額が以上であれば当然使わなければならないということでございますので、今回、WTOに基づきましたので、県内企業への発注というふうな義務づけができなかったところではございますけれども、県内経済への貢献を考慮いたしまして、業者の選定ということで、県内企業等の活用や県内産資材の活用を評

価する県内経済配慮の項目を設けまして、落札者の決定基準を策定して決定したところでございます。

古田委員

過去のPFIへの経過についてはさかのぼるわけにいかないのですが、私からは、問題があるのではないかとすることを指摘をさせていただきたいと思います。それとあわせて、平成17年8月16日に起きた宮城県沖地震で、仙台市立のプール、スポパーク松森というところの天井が落下をした。35人もの利用者が負傷したことがございました。完成して間もない施設であったわけですね。それは斜め揺れどめを取りつけず、壁との間隙も不足する施工上の問題が事故につながったということが言われております。そして仙台市がPFIの方式で事業を推進してきたことに対して事故を検証するというので、PFI方式による公共サービスの安全性確保に関する検討委員会というのが開かれて、最終取りまとめまで行われておりますけれども、その中間報告の中で、PFIによって起こったのではないということはいながらも、しかし、官により施設整備が行われていれば、事故は未然に防ぐことができた可能性が高いという指摘をしているんですね。

こういうことを受ければ、設計も何もかも全部事業者任せということでもいいのかと。県が発注者となって普通の事業を行う場合には、いろいろな調査などをしてはいますが、そういったことも、きちんと県がかんでやるべきだと思うんです。今、名東(東)団地だけではなく、ほかの団地に関しても、これからいろいろ建設が進められると思いますけれども、きちんと対応すると。

この仙台市の検討委員会では、仙台市の場合だけではなくて、全国のPFIで進めている事業に関して当てはまることだと、生かしていくべきだということも言われているわけですが、そういう全国の例を見て、このPFI方式に対してそのような配慮をされているのか、その点をどのようにお考えをされて臨まれているのか、お尋ねをしたいと思います。

香川住宅課長

古田委員さんから、仙台の事例を挙げられまして、PFI事業に関しまして安全性大丈夫かというふうな御質問であったかと思えます。

先ほど委員もおっしゃられましたけれども、PFI事業によって、そのものでそういった事故が起こることにつきましては、もちろんどちらの工事につきましても建築基準法による建築審査確認等もございますので、また公営住宅整備基準等も適用されますので、安全性に本来問題があるものではございません。そういった中で、施工上の不備があるのではないかとというような御疑念もあったということだろうと思えますので、私どもといたしましては、現在におきましても、施工におきましては2週間に1回の割合で事業者等との協議も行ってございますので、そういった点で十分配慮してまいりたいと考えております。

古田委員

仙台市のようなことが起こらないように、きちんと対応していただきたいと思います。

岡田委員長

午食のため休憩いたします。(12時02分)

岡田委員長

再開します。(13時12分)

古田委員

次に、新聞報道されておりましたホテルや旅館などの大型施設の耐震診断、耐震改修についてお伺いしたいと思います。

徳島県下では、この4月10日付の徳島新聞で、全国で耐震改修補助が広がらない中、徳島など15府県が補助制度をつくって推進しているという、その点では徳島県はよく頑張ってくださっているんですけど、ホテルや旅館など、該当する大型施設というのは県下ではどのくらいあるのか。そして今の現状はどうなっているのか、お尋ねをしたいと思います。

松内建築指導室長

4月10日の新聞報道にございました、耐震改修促進法で耐震診断が義務づけられた建物に関する御質問でございます。

建築物の地震に対する安全性の向上を一層促進するため、旧基準で建設されました用途や規模等の一定の要件を満たす建築物につきまして、耐震診断の義務づけがなされた耐震改修促進法の改正が昨年11月25日から施行されております。その法改正の中で、一定の要件を満たす建築物については耐震診断を実施し、その結果を所管行政庁に報告するという義務が課されました。

それで、対象建築物なんですけども、県内には36棟ございまして、そのうち民間建築物が12棟、公共建築物が24棟ございます。この中には、もう既に耐震診断が行われておりまして、必要な耐震性が確保されているものや、これから耐震診断を行う必要があるもの等がございます。36棟のうち耐震診断が今後必要な未診断の建築物は、民間建築物が11棟、公共建築物が4棟の計15棟という状況でございます。

古田委員

耐震診断や耐震補強、耐震改修を進めるために、徳島県は2013年度9月補正予算で1,000万円、本年度の当初予算で4,400万円を盛り込んだわけですけども、この残された15棟について、今年度どのように、どのくらい進められる予定でしょうか。市町村の問題等もあろうかと思えますし、民間との関係が大きいですけども、どのように進める予定でしょうか。

松内建築指導室長

平成26年度予算の内容と今後の進め方に関する御質問でございます。

今年度当初予算に計上させていただきました4,000万円につきましては、耐震診断を4棟分、それと改修工事1棟分と、それとその他緊急輸送道路沿道建築物の耐震診断ということで、大規模建築物の耐震診断以外の分も合わせまして計15棟分、これを積み上げて計上させていただいております。

今後の進め方についてでございますが、一義的には市町村のほうで支援する補助要綱を制定しまして、それに県とか国とかが助成することによりまして診断改修を進めていくというふうなスキームになっております。

それと、市町村におきましては、去年の法改正で既に準備できているところと今準備作業中の市町村がございまして、そういった準備ができ次第、所有者に対しまして、県・市連携のもと、期限内にこの耐震診断の義務が履行されますように働きかけてまいりたいというふうに考えております。

古田委員

市町村がそのような制度をつくった場合に、国と県がそれぞれ補助するということですが、今現在、その制度をつくっている市町村というのはないのでしょうか。

松内建築指導室長

去年から既に作業にかかっていただいております市町村もございまして、こういった対象建築物が存する市町村、県内に15ございますが、そのうち9市町においては既に補助要綱等が制定されております。残りの市町村につきましては、早急に制度創設をしていただくように現在お願いしている状況でございます。

古田委員

市町村や国の動向、そういうのをあわせて、ぜひ耐震診断や耐震改修が着実に進むよう取り組んでいただきたいと思います。

次に、空き家の撤去支援の問題ですけれども、今現在、これも徳島新聞の4月27日付ですけれども、県内の14市町村で費用の補助が制度化されおり、高いところでは80万円、5分の4の補助をするということで事業が進んでいて、2013年度は51戸が撤去されたという報道ですけれども、今年度どのように進められる予定でしょうか。

香川住宅課長

古田委員から、増加する空き家に対する助成と県の事業について御質問をちょうだいいたしました。

先ほど委員からもお話しございましたように、昨年度は県内におきまして51戸の除却がされたところでございます。

今年度につきましては、県の予算といたしましては70戸分の1,400万を予算計上いたしております。この事業につきましては、従来、平成22年度から国の事業があったところがございますけれども、昨年度、県のほうの事業としてつくらせていただきまして、今年

度につきましては、老朽空き家ということで、さらに倉庫や店舗等の老朽危険空き建築物、そちらも対象とさせていただいたところでございます。

市町村におきましても、このような取り組みにつきまして御協力をちょうだいしております。平成22年につきましては徳島市1市でございますけれども、昨年は7市町に広がりまして、今年度につきましてはさらに7市町ということで、先ほど委員も御説明いただきました14市町が制度化していただいているところでございます。

今後、予算も十分お認めいただいておりますので、積極的に各市町村にお願いしてまいりますとともに、制度化されていない市町村につきましても、また御協力をお願いしようと考えておるところでございます。

古田委員

避難路になっているところなど、空き家が倒壊した場合に避難路を塞いでしまって逃げられないというようなところを重点的に撤去されているんだと思いますけれども、本当に南海トラフ大地震に備えて避難路が確保される、そういったことに対しても、また景観上問題だということに対しても、取組を強めていただきたいと思います。

次に、鉄道高架の問題が午前中、大西委員の質問で問題にされましたので、私も少しお伺いをしたいと思います。

平成26年度都市計画決定に向けてどのように進めていくかというのは、午前中の議論で大体明らかになりました。

私としては、平成18年度に準備採択がされてからこれまでなかなか進まなかったというのは、いろいろな問題があったし、必要度においてもそれほど必要ではなかったのではないかと思います。もし本当に必要な、急いでやらなければいけない事業だというのであれば、平成18年度に準備採択がされてから、今までそのままになっている、そのままではなかったかもしれませんが、今のような状況にあるということは、どこかに問題があるのではないかと思います。

先ほどのお話で、駅周辺の課題がある、まちづくりの計画や車両基地の問題など、そういったことを言われておりましたけれども、もう少し具体的に、どういう課題があるのか、もう少しはっきり言っていただけたらと思います。

木具都市計画課長

ただいま古田委員から、徳島駅周辺の、私どものほうが言っておりますⅡ期の区間についての課題についての御質問をいただきました。

私どもで、Ⅱ期の区間の課題には大きく3つあるというふうに考えてございます。

まず1点目が車両基地の設備の検討、2点目が徳島駅周辺の公共交通の利用促進につながる検討、3点目が徳島駅北広場へのアクセス道路となります東西道路の詳細の検討、この3つがあると考えております。

もう少し具体的に説明いたしますと、1点目の車両基地につきましては、その位置につきましては既に決定してございますけれども、その車両基地のコンパクト化や今後の運行体系の見直しを反映した車両基地の設備につきまして、JR四国と引き続き詳細な検討が

必要であるというふうに考えてございます。また、近年の豪雨水害や南海トラフ巨大地震の津波浸水など、自然災害への対応についても検討が必要であろうというふうに考えてございます。

2点目の徳島駅前広場の再整備による鉄道とバスの乗りかえやすさの向上や高架下の利用による利用客の増客によって、徳島駅の乗客量の増加につながる徳島駅前の整備計画をしっかりと固める必要があると。鉄道事業者にとりましては、駅前広場がにぎわうということが一つの回送コストの増加を補うものであるというふうに考えてございますので、この辺の検討が必要であろうというふうに考えてございます。

最後の3点目の徳島市のほうで計画されておりますまちづくりについてでございますけれども、東西道路といたしますのが、南北道路にかわって駅北広場へのアクセス道路となる重要なものというふうに考えてございます。その道路なんですけれども、国道192号などの既存道路との接続計画、これをしっかりと固めていく必要があるのではないかと。125号や花畑踏切というのは非常に交通量が多くございますので、その接続計画につきまして、道路管理者や公安委員会など、十分な協議がまだ必要ではないかということで、3点の課題として上げさせていただいております。

古田委員

駅周辺の課題というのが明らかにされましたが、車両基地の問題では、言われたようにコンパクト化、これからJR四国ともいろいろ協議をしていくというお話ですけど、JR四国が出した基本の計画を見ると、車両基地がつくられるところというのは、今言ったように、豪雨も心配だということが言われております。その車両基地が計画されている地域自身が、大きな雨が降るとつかってしまって大変な浸水地域と。流れている多々羅川などは、改修がまだそこまでいってないというところですよ。ですから、そういうところに埋め立てをして車両基地をつくれば、計画されているところあたりというのは、田んぼや畑が広がっている川のすぐそばですので、ますます周辺の地域が洪水になってしまう、浸水地域になってしまうということで、地域の方の中で、そのようなところに車両基地をつくっては大変だと反対されている方がいらっしゃいます。

それから、たびたび言わせていただいておりますけれども、その地域というのは田園地帯で大変静かなところですよ。車両基地をそういうところに建設すると、今、調べましたら、大体、上下合わせても1日60本ですよ、牟岐線というのは。以前の65本通っていたという時期よりもまた少し減って、今、1日、上下合わせて60本しか通っていない地域が、車両基地ができることによって、その2倍も3倍もの車両が入ったり出たりするという地域になってしまう。朝早くから夜遅くまで出入りの音で騒がしくなるという騒音の問題もあるわけです。

そういったことを考えると、分割して新町川から冷田川間を先行してやるということをして、車両基地がどこにどのくらいの広さでできるかということのを抜きにして、先行してここをやりますと言うのは、余りにも県民に対して思いを欠いたやり方ではないでしょうか。

木具都市計画課長

まず、車両基地の位置につきまして御答弁させていただきます。

車両基地につきましては、平成20年に、県、市、JR四国の事業関係者に加えまして、都市計画や鉄道技術の学識経験者を交えたJR高徳線・牟岐線鉄道高架事業技術検討会において、建設コストや周辺への影響などについて技術的な比較検討を行いまして、平成21年6月に検討結果を総合的に判断し、車両基地の候補地を徳島市南部の牟岐沿線上に絞り込んだというふうな経緯がございます。

今現在、徳島市、JRと事業計画案の取りまとめに向けた協議を進めているところということもございまして、事業計画素案がまだまとまっていない段階ということもございまして、具体的な車両基地の位置をはじめとする計画につきましては公表を差し控えさせていただいているような状況でございます。

それとあと、委員から、騒音問題というふうなことでも御質問いただきましたけれども、鉄道高架の供用により発生する騒音、振動につきましては、騒音レベルの予想結果や他県の事例などを参考にしながら、対策の検討を進めてまいりたいと考えております。

一般的な対策事例といたしましては、高架区間や回送区間については、騒音、振動の原因となりますレールの継ぎ目をなくしたロングレールの採用とか、車両基地につきましては緩衝帯や防音壁の設置など、環境保全措置が考えられるのではないかとというふうに考えております。

これらの対策につきましては、今後、環境調査など必要とする諸調査を行った上で、適切に評価し、そして設計段階において具体的な対策を講じてまいりたいというふうに考えておりますので、どうぞ御理解のほどよろしくお願いいたします。

古田委員

平成20年に関係者と協議して場所は決めたとおっしゃるんですが、地域の住民の皆さんというのも関係者でしょう。関係者の方々には一切きちんとした公表も説明会も何にもせず、関係するところと決めました、そして、工区を決めて順番にやっていったら早くできるということで2つに分けてやろうとしている。1区ができましたら、次は2区ですよということで、車両基地も一緒につくろうというわけですけど、それで公共事業をやっている県の説明というのがつくんですか。そのところは、車両基地をここにすることで地域周辺の皆さんの意見を聞いて、事後納得のように1区進めましたからあとはもうここだけですよ、そのような形で進めるのはおかしいのではないかとということを私は指摘しているんです。

東日本の担当者にもいろいろなことを聞きましたが、鉄道高架にとって、どこの地域の事業にしても、車両基地がまず決まって、そして事業を進めていくということです。徳島県のように、車両基地は公表せずに進めるというやり方は問題があると思いますので、私はこの点を今後も質問していきたいと思っております。

牟岐線というのは1両編成で動いている場合も多いんですね、朝夕は違いますけれど。そのようなところでなぜ鉄道高架にするのか、その原点から問われる。混雑を防ぐためといいながら、車両基地を南のほうに持っていきますと、たくさんの踏切に列車がたくさん

通ることによって渋滞を引き起こしかねない。そういう逆の状況にもなる可能性があるわけですね。

いろいろな問題があるから、なかなか進まないということですので、私は、何十年も前に決めた計画ですけれど、そのとおりに行うというのではなく、やめるという決断もするべきときに来ているのではないかということ指摘して終わります。

藤田豊委員

二、三お伺いします。まずアベノミクスといいますか、安倍総理になられて、景気回復ということでいろいろな施策が展開されてきております。為替では御存じのとおり非常な差益利益が上がり、税収も上がった。一般的に日本全体から見ると景気は大分よくなってきてる。こういうような報道が目につくわけですが、徳島県にこれを当てはめてみると、やはり地方経済の中で大きなウエートを占めますのは皆さん方の部署の公共工事である。これが徳島で津々浦々まで浸透して行って、地域のインフラはもちろんですが、地域経済も支えていただいているのがほぼ現実だと思うんですが、先ほど急遽、県土整備部のベースの資料いただきました。

上がったといいますが、いただきました資料では、平成7年のピーク時には、1,012億4,300万円。これはいろいろな要因があって一概に言えませんが、一番少なかったのが、ちょうど刺激策をとる前の年、平成23年で352億9,100万円。これは一般工事、国直轄、県単工事、災害復旧、わかるものをいただいたんですが、これから平成24年、25年と14カ月、15カ月予算を組んでいただき、今年は補正はまだ出てませんから一概には言えませんが、352億9,100万円から、平成26年は当初予算で410億200万円。多いか少ないかわかりませんが、確かに右肩上がりの予算は組んでいただいております。

この3年やられて、3年目を迎え、発注部局として今のこの景気の動向、なかなか見えづらいというようなこともあります。発注する責任者の側としてこれをまずどう捉えておるのか、お伺いしたいと思えます。

九十九建設管理課長

公共工事の発注部局といたしまして、今御紹介がありましたように、平成23年に県内の県土整備部の予算のほうで底をつき、それから回復をしてきておるわけですが、午前中にも少し申し上げましたように、建設業界は長らくの公共投資の減少によりまして、いろいろマンパワーも不足しておるといような状況でございましたのが、平成23年に底を打ち、このタイミングで予算が増加に転じたといような状況でございまして、昨年度も少し入札不調が発生したりといような状況でございまして、発注部局といたしましては、できるだけ平準化、それから切れ目ない発注に努めて、よりその予算の執行で景気対策とかということにもつながるように努めてまいりたいといふふうに考えてございます。

藤田豊委員

おおむね出した予算が、多分、消化不良ぎみに発注があつて予算を消化できなかったと。

明許繰越は大体例年どおりしていると考えてよろしいですね。そのぐらいですね。

そういう中で、なかなか効果もあらわれないし、極端なことを言うと、今まで、だんだんと食べ物を制限されて栄養失調になってきていたというような徳島県の全体的な流れが、急に物を食べましたら消化不良も起こしますし、なかなか食べることができないと。そういう話もよく聞くわけです。

ちょうど、私もそのようなタイミングの中、去年の12月の質問で、皆さんに今年施行していただきました若者の雇用促進を図っていただきたいと。だんだん高齢化してきて人がいない。私ども、地域によっては人がいない、なかなか人材がいないところもあるわけですが、仕事の量の円滑な消費、また経済効率、やはりユンボ1つ動かすにしても若い人と年配の方ではスピードが違います。そういうような形で予算がつくときに、素晴らしい仕事ができるようにするため若者を雇用していただきたいと、平成26年度、入札制度改正による若年者の確保・育成と、こういう施策を4点ほどいただいたわけでありまして。

まずお聞きしたいのは、これは県の単独のお考えでなさるのか、それとも全国的ないろいろな流れにあって、特に都会は工事ラッシュ、ブームといいますか、東京ではオリンピックを控えているし、東北地方は御存じの震災復旧を一日も早くしなきゃならない。また東京-名古屋間ではオリンピックに合わせてリニアの開発と、こういう大きなプロジェクトがたくさんある。国土の再構築に夢がある。そういう中で、国土交通省はそういういろいろな先を見た中で、全体の形を見た中で、若者雇用というのに積極的に乗り出しているのか、その辺ちょっとお知らせをいただきたい。

九十九建設管理課長

建設現場の担い手不足の状況はやはり全国的な状況でございまして、私、午前中、県内の30歳未満の建設労働就業者の減少の状況を御紹介したわけなんですけども、もう一度申し上げますと、平成12年には7,700人であったものが平成22年には2,400人。これ、細かく申しますと69%減少してございます。これを全国の数字で申しますと、全国的には62%減少してございます。本県はその程度が厳しいわけでございますけども、全国的にも若年労働者が不足しているという状況は変わりはありませんで、それで、先日、5月の29日に品確法の改正が成立いたしましたけども、その品確法の中でも、担い手の中長期的な育成・確保というのが基本理念に加えられまして、この理念にのっとりまして、国とか地方公共団体は公共工事を発注することが責務であるというふうにされたわけでございます、国におきまして、こういう若者を中心に、担い手の確保ということに本格的に取り組んでいるところでございます。

藤田豊委員

わかりました。国挙げて今の高齢化の対策の中でやろうと、こういうようなお話かなと。だから、いろんな制度とか、それから支援とか、そういうのが国土交通省中心の指針の中に徳島県も位置して、それを採用するというような話かなと。

ただ気をつけておかなければならないのは、予算が全国的に動きますと、やはり持った体質の中で、食べれるパワーというのは非常にまちまちなんですね。御存じだと思うんで

すが、東京は本当に人手不足、オリンピックを受けて外国人労働者まで入れなきゃならないと、こういうような施策展開。それが徳島県に来たときに、そんなことできるのかなと、企業は。なかなか難しい話。やっぱり東京パワーというのは、そこに大きな消費パワーを持って、都市パワーを持った、消化ができるそのパワーに応じた施策というのが展開されないと、全国一律で同じような制度をやったときに、そこには隘路がたくさん出てくるなど、私はそう思っています。

そういう中からすると、徳島県としては、特にこの若者雇用の中で、特に力を入れてこういうことで若者雇用を促進したいと、これ4ついただきましたが、どういう主眼点を置いてこの制度を活用しようとしたのか、お教えいただきたい。

九十九建設管理課長

本県といたしましては、若手不足、担い手不足というのは、全国的な傾向の中でも本県は非常に厳しい状況であるというようなことで、今年度は格づけによる若年労働者雇用の評価を拡充すること。それから若手技術者育成型の総合評価、入札において若手技術者を配置技術者にすることを評価すること。それから若手の建設技術者奨励賞という、従来は建設工事に対する表彰制度があったわけでございますけども、そういう若手の技術者についても表彰制度を創設すること。それからもう一つは、これは国の地域人づくり事業を活用いたしましてのことでございますけども、建設業の若年者等人材育成事業ということで、若手のこれから就業するような技術者を、現場での雇用の実習をしたり、それから講習会に参加したりという、そういう若手を育てていこうという建設企業を支援することなど、今年度4つの点で若年労働者の雇用の促進の施策をとったわけでありまして、それだけで十分とはもちろん考えてございませんで、これから特に厳しい状況であるので、国にもまして本格的に力を入れてやっていきたいなというふうに考えておるところでございまして、これからはあらゆる方策を模索し、研究もしてまいりたいと考えております。

藤田豊委員

端的に、この制度は、施工なさっておられる業者が喜ぶ制度かどうか、例えば若年労働者雇用の評価拡大という項目、現行は2名まで、そして改正は5名に加算点を上げますという話ですね。これ多分何百点というランクづけのうちの一部を占めるものだと思うんですが、今までは2名までに最高で何点あって、5名になったら最高何点になって、これがどれだけ大きなメリットを企業に与えるのか、お知らせいただきたい。

それと、平成22年度から労働者の一定雇用評価をしながら、国の施策の中で若者を雇ってやりなさいという話で推移している。それで初めて平成22年度が、加盟業者数の推移、1,543名資格者で、こういうAの資格者で、加点業者が421名で27.3%。平成23年度からずっと下がって、工事発注してどんどん仕事が出てきているので、ちょっと上がってくるのかなと思ったら22.1%、逆に下がっているんですね。まずこの2点について伺いたい。

九十九建設管理課長

まずは、建設企業の格づけにおける若年労働者雇用の評価・拡充につきまして、これ従来、平成22年度から、30歳未満の従業員がいる企業を、格づけと申しまして特AだとかA、B、Cというクラス、主観点数という点数でもってA、B、Cというランクづけをするわけなんですけども、従来、平成22年から昨年度の25年度まででございましたら、2名まで1人5点ということなので、最大10点ということです。ということは、1名の若い人がいるところも2名いるところもございます。その業者数が、今委員がちょっと御紹介いただきましたけども、平成22年度は27%ぐらいいてたと、平成25年度は22%ぐらいいるというような状況でございまして、昨年度までは最大2名10点までだったわけなんでございますけども、今年度の改正によりまして、実際に行いますのは27年の入札参加資格の審査の申請のときでございますけども、5名までというふうに拡大いたします。5名までで1人5点というのは変えてございませぬので最大25点になります。これまで最大10点だったものが最大25点まで、15点増加するというところでございます。

それで、その点数が全体の主観点数のどのぐらいのウエートを占めるのかというちょっと難しい問題でございまして、例えばB級の業者でありますと、主観点数で申しましたら650点ぐらいから710点ぐらいの間でございまして、そういう600点、700点ぐらいのところでは最大15点ふえるということは、やっぱり二、三%の割合となろうと思います。その点数に応じて上からランクづけをするということでございまして、場合によっては、ランクの境におられる業者についてはランクが変わるというような点もあろうかと思いません。

それと、加点業者数が減少している点についてのこととございまして、これまでの状況からすると、10年間で相当数、7割も若者が減ってしまったという状況で、これは国勢調査の結果をもとに数字を出してございまして、その平成22年以降のはまた平成27年にならないと正確な数字が出てこないわけで、平成22年以降の状況というのは正確にはつかんでおりませんが、やはりその後も若者の就業者が減り続けている状況なのではないかというふうに考えております。

ただ、それを少しでも食い止めるためにということで、平成22年からこういう加点制度をとらせていただいて、それから、それをさらに建設企業へのインセンティブといいますか、できるだけ1人でも2人でも若い人を雇用していただけるようにと、少しでもその手助けになるようにというようなことで、今年度、加点の評価を拡充いたしたというような状況でございまして。

藤田豊委員

若者雇用ということで、これは建設業に限らず、地方ではいろんな問題を抱えておられる。だからいろんな施策をしながら、この算定をまず業者の人に目を向けていただいて、雇ってくださいと。就職するほうの対策ではなくて、雇う側の門戸を広げて、どうぞと、こういう話。それから後の話も、総合評価落札方式で配点は15点あげますと。だから企業経営の中で有利な形で振興するために、今言いましたように評価拡大、それから総合評価落札方式の技術者の育成、そしてその携わった若い技術者に、優秀な技術施工をすればこれも表彰したり、表彰するということは若干の加算もしますよ。それから最後の、それを

するために人材育成事業については協力しますよと、こういうような事業でバックアップをする。

だから、いろいろインフラを整備してあげるのは経営にもかかわりますが、まず就職される人の資質を上げる、講習もするという。これはわかるんです。私は建設のことは詳しくありませんが、工業高校を出たり、いろいろな実習をして1級、2級の資格を持っておられる方、これはまた資格者加算とかいって、必ずそれだけ置きなさいというのがあるんですが、有資格者は多分会社の社員の中でも全員ではないと思っております。

それから、そういう資格試験ですから、国家試験などは難しい。それを養成する前までに、例えば10人、20人いる企業が、有資格者を育てるというのはできますが、一般の人を入れる、若者を呼んでくる、こういう施策というのはこの中には余り見えてこないんですけど、どういうことをやろうとするんですか。例えば今の5人採用したらというのは、何にもない一般建設労働者というんでしょうか、そういう方も構わないんですか。その辺ちょっとわかりづらいので、お教えいただきたい。

九十九建設管理課長

まず、若年労働者の評価として1人5点と申しますのは、そういう土木施工管理技士とか技術者に限らず、直近で申しましたら、平成27年の1月1日現在で30歳未満の者を雇用している企業を、1人につき5点の格付けでの加点をするというようなことで、技術者、技術者でないにかかわらず加点はいたします。

それと、まず高校を出てそういう資格を取るというのに対しても、我々の建設業の支援策といたしまして、1級土木施工管理技士の受験の準備の講習会というようなものもやっております。それについては、土木の学校を出てなくても、実務経験の中である程度経験を積めば受験する資格も生まれてまいりますし、そういうふうな講習会の開催などもしております。

岡田委員長

小休します。(14時02分)

岡田委員長

再開します。(14時03分)

藤田豊委員

先ほど東京と徳島の話もしましたが、徳島にも徳島と地方というのがあるんですね。いろんな生活格差、それから状況格差、県土整備部の中央での仕事、西部総合県民局の仕事、南部総合県民局の仕事。これを対比すれば、5対2.5、2.5、要するに50%とその半分半分の地方がしている。だからそこで行われる仕事というのは、その地場の業者というのは、それだけのキャパシティの中で徳島県の競争の中を生きていく。この制度自体が地方の県民局に合わせてませんから、徳島県全体の動きの中で頑張ってくださいと。どこかで基準を決めなければならないから、こういうことをどこかでやるのはわかるけど、現実には、人

の状況、そこに生活している若者の絶対数の状況、それから仕事のパワー、経営者が例えば若者を雇用したいと言ったって、今言う年間いくらかの仕事をしている中で、若者は雇用したいけど今は手いっぱい。高齢者を休ませるわけにいかない、こういう事情もあるんですね。

だから、それを満遍に当ててしまうと、ものすごい格差が出てくるんじゃないか。もうほとんど田舎には特Aの業者がなくなって、Aの業者もなくなって、徳島を中心とした特A業者ばかりになってしまうのではないかと。私は田舎にいてそういう気がするんです。まず、そういう問題について、こういう制度との整合性、どう考えますか。

九十九建設管理課長

今、若手の雇用をしていただくように、いろいろ加点とか措置をとっておるわけですが、それは何かといいますと、今は、高齢者というのではなくてベテランの技術者がたくさんいらっしゃるって、その技術の伝承をする受け皿となる若い方がいらっしゃらない。もちろんベテランの方も大事、それからそれを受け継ぐ若い方も大事と。それを今の状況で技術を引き継ぐ必要があるということで、受け手側の若年者の確保・育成が非常に重要だということで最優先に取り組んでいるところでございまして、若手だけを優先にするというような気持ちではなくて、技術の伝承という意味合いでもって進めております。

それで、地域によりましては若い技術者の方が少なくなって、なかなか若い方の雇用というのは難しいという状況については、私どもとしても重々承知しておるわけでございまして、そんな中でも、この危機的な状況を解消するために、少しでも建設企業が継続的に永続的に経営が成り立っていくようにという意味で施策を進めているところでございます。

藤田豊委員

いろんな形で奨励もしたり、そしてやる気も起こさせたりするために、いろんな加算もし、またそういう援助も支援もしていく、これは私は大事なことだと思っています。

ただ、気をつけていただかないといけないのは、それによって企業格差がますます広がっていく。ただでさえ事業量が少ない中に、加算点は少ないかもわかりませんが、それがプラスしていくと、どうしても放物線はだんだん開いていくということを私は危惧しているんです。

だから、発注側もいろんなことを、いろんな情報収集もしながら、そして細心の注意を払いながら、協会ともお話をしながらこういう事業は進めていると思いますが、やはり地方が業者まで一緒になって疲弊しないように。例えば災害が起こったときに、もう地方の力がなくなって支援などできない、もう徳島の業者に全部来てもらうように、そういう状況に陥らないような形で、こういう若者雇用という大きな目標に向かって、隘路はいろいろあると思いますが、地方を疲弊させないようなことも考えて、協会と打ち合わせして、公平な公正な立場がとれるような制度づくりを、そして支援づくりをやっていただきたい。

これからですので、あとは皆さん方の努力に期待をし、頑張ってくださいと思います。

もう一点だけ、先だって徳島でも四国の新幹線というフォーラムがありました。私も年

末に大阪のフォーラムに参加させていただきました。東京、徳島、大阪と、昔の第二国土軸構想そのものの新幹線版かなと。リニアの名古屋までという中で、それをどうしても徳島へ引き入れたい。これはもう徳島県民、四国の島民とすれば願ってもない話なんですね。

ところが、国土交通省からの部長もいらっしゃいますが、これはなかなか至難のわざ。明日、基礎計画ができるなどという問題ではない。ただ、また皆さんお互いに共有の夢を持って、そして実現可能に向けての土壌づくりをするのが本当だろうなど。あのフォーラムを見たときに、今やることは、確かに大きなお題目を上げないといけなけれど、もっと身近なことをやらないといけなのではないかなと。特に今、徳島県知事と和歌山県知事が非常に乗り気なんですね。そうすると、和歌山県と徳島県が手を組んで、大きな構想でなくて、この紀淡をどうするんですかと。紀淡を徳島と和歌山でどうスポットライトを浴びるような体制をとりますかと。私はそれが今一番重要でないかなと。それがひいては夢の新幹線を紀淡を通過して徳島へ呼ぶ。私は行政が今やらなければならない、そういう1つの課題だと思ってます。

ちょうど四、五年前に、ここで南海フェリーの運用調査実験をしていただきました。これは関西空港を中心とした観光行政の中で、南海フェリーが占めるアクセスの重要性を、私はずっと訴えてきておりますが、それをさせていただいて、補助金を出して、フェリーを運航していただいた。あれは交通政策課かどこかでやっていただいたと思う。

だからそういう面においたら、今、徳島県でそういうフェリー、南海フェリーと言ったらいいかもわかりませんが、紀淡を上手にどう使うかの1つとして、フェリーに対する思い、そういうものについてどういう御認識があるのか教えていただきたい。

岡本交通戦略課長

南海フェリーの位置づけということで御質問いただいたところでございます。

新幹線については、先日も、6月15日に鉄道の将来ということテーマにシンポジウムを開催させていただきました。四国新幹線の意義について多くの皆様方に御理解をいただけたのではないかなというふうに考えております。和歌山県ともいろいろと連携をして、四国新幹線の機運を盛り上げていくということで取り組んでおるところでございますけれども、今、既存の南海フェリーという航路がございまして、こちらについても和歌山県といろいろと連携をしながらやっているというところでございます。

フェリーを取り巻く環境につきましては、高速道路料金の休日上限1,000円割引、また燃料の高騰などによりまして非常に厳しい環境が続いておるところでございますけれども、事業者でございます南海フェリーにおきましても、新たな旅行商品を開発したりでありますとか、いろんなキャンペーンを張って利用促進を行っておられるとともに、人件費を初めとするいろんな経費節減に取り組んでおられるところでございます。

県といたしましても、和歌山ー徳島航路につきましては、地域住民や観光客の移動手段としてはもとより、近畿圏と四国間の物流を担う重要なインフラとして、また災害時における物資や避難者の緊急輸送路として非常に重要な航路であると認識をしております。

また、先ほど藤田委員からも御指摘をいただいたところでございますけれども、平成21年度には、全国初の取り組みといたしまして、乗用車1,000円の社会実験を行わせてい

ただきまして、乗用車の輸送が大幅に増加をいたしたところでございます。実施期間中につきましては対前年度で150%ということで、1.5倍になっているというところもございまして、同航路の潜在的な需要の大きさを確認したところでございます。

また、当航路につきましては、例えば、ことし開創1,200年を迎える四国霊場八十八カ所と来年1,200年を迎える高野山の両者をめぐる観光ルートの移動手段などとして、また本県の観光振興についても重要なツールであると認識をしておるところでございます。

引き続き、事業者と、また関係自治体と連携をしながら、利用促進、また航路が維持されるように取り組んでまいりたいというふうに考えております。

藤田豊委員

先ほど御答弁いただいたように、平成21年にフェリーの実験航行をしていただいて、相当の補助金を出して、おもしろみ、魅力も再確認した。それは私も覚えております。それから途切れておりましたが、ちょうど時がまた新たになってきた中に、徳島県も夢の新幹線、四国新幹線をやるんだと、これは大きな夢に向かって邁進するためのその第一歩、一歩は何をするんですか。こういうときにちょうどよかったのは、和歌山県知事とスクラムが組める、和歌山県と徳島県が一緒になって行動できる。そしてその行動の重みを皆さんがどう把握しながら、本当に夢を夢でなくするための踏み出しができるか。私は大事な大事な、このフォーラムを開催し、予算を出していくときの考え方の第一歩であると思うんです。

細かいかもわかりませんが、今の課長の御答弁の中に、これは徳島県だけでなく、和歌山県と共同発信してでも、この紀淡の魅力を両県から共同で発信するぐらいの打ち合わせをやって、今年1年じっくり考えてみたらどうですか。

委員会はまだまだありますので、御提案もいろんな話も聞きながら、夢でないようなための第一歩を踏み出せるように、お互い議会のほうとも一緒になって努力しませんか。

私は本当に期待しながら、きょうはさわりだけの話にさせていただきますので、今後とも、いろいろと話を聞いていただきますようによろしく願いして、私の質問を終わります。

児島副委員長

私もこの委員会に請願を幾つか出させていただいておるわけでありましたが、ちょうどこの6月議会でこの請願を対象とした知事の答弁がございましたので、その点を確認の上、その進展状況についてお聞きしたいと思います。

これは質問の前提になるわけでありませんが、報道によりますと、今度国土交通省のほうが高速度道路の無料区間に、休憩施設として道の駅の設置を進める方針を出されたということで報道されておりました。

御案内のとおり、徳島から小松島、阿南、そしてまた南に向かって、本県の場合、無料の高速ができるわけでありませんが、この点におきまして、報道されておりますように、今、横断道にしても道の駅というのは地域のそういった物産を売ることができるし、いろいろな形で交通の利用客も増やせるとか、メリットがあるわけでございますので、国のほうが

打ち出されておりますこの道の駅についても、これからの徳島県の横断道につきましても、各市町村とかいろいろな皆さん方の御意見も聞いて、国に向けて県挙げて実施をしていただきたい。まず1点、これはお願いをしておきたいと思います。

そして、きょうは請願のことで聞きたい点が3点ございます。まず初めは、四国横断自動車道のことについてであります。

知事の所信表明におきましても、四国横断自動車道の新直轄区間では、今年度予算において、一昨年度に比べて7割増という、非常に大きな予算を国においてもとっていただきました。そしてその中でも、用地の先行取得費として21億円が認められたわけでありまして。そして知事の所信表明にもありましたように、特に阿南—小松島間のより一層の工事が進捗することにそれを充てていくという点。それから、第2期施工区間であります小松島—徳島東間についても、用地取得につきましまして全力で取り組むと知事の所信表明の中でもあったわけでありまして。

それで、今回のこの国の用地先行取得費というのが、どういう区間に、どういう形で今後重点的に使われるのか、この点をまず1点お聞きいたしたいと思います。

神野高規格道路課長

四国横断自動車道の新直轄区間におけます用地先行取得、これについて、どちらに使われるのかという御質問かと思っております。

四国横断道の新直轄区間につきましては、先ほど委員から御案内ございましたように、まず事業着手以降、県議会の皆様方にも大いに御支援いただきまして、繰り返し事業費の確保等、国に要望してきたところでございます。その結果、今年度は新直轄区間につきまして、一昨年度に比べまして、昨年度は対前年度比7割増となっておったんですが、今年度はさらにそれを上回る、約62億円なんですけれども、事業費が確保されております。また、これとは別に用地の、用地国債と言いますけれども、平成27年度から平成30年度までの4カ年で返していただけるんですけれども、今年度、用地国債ということで21億円の用地の先行取得を行うための費用が確保されたところでございます。これで新直轄の阿南から徳島市の大原町、ここまでの区間に用地取得が大いに進捗できるのでないかということで期待しておるところでございます。

児島副委員長

概要についてはお聞きしました。それでは、具体的な話になるわけですが、皆さん方も県南のほうへ視察をしていただいて、今御説明があった高速道路の横断道の小松島から阿南にかけての進捗状況も何回も見ていただいたわけでありまして。その分で、地元からでもありますし、見られた議員さんからもそういうお話があるわけでありまして、あ的那賀川には日垂さんから羽ノ浦側にかけて、もう既に道路であります橋が完成をいたしております。あの橋ができて、小松島から阿南間がどうしてそんなに長くかかっているのかというようなお話をよく聞くわけでありまして。

それで、今、立江側のほうとか小松島側のほうはトンネルを掘ったり、外からはわからないですけども進捗をしてきていると思うんですが、今の一番新しい現状と、特に今年、

どこまで進展するのか。この点を確認しておきたいと思います。

神野高規格道路課長

四国横断道の阿南ー小松島間の工事の状況でございます。

工事につきましては、先ほど委員からも御案内ございましたように、昨年度までに那賀川にかかる新しい新那賀川橋とか、天王谷という地区の橋梁及び改良工事等が完了しておるところでございます。また、平成24年度からは田野トンネル、延長が約600メートルほどございますけど、こちらのトンネル等にも取りかかっておったところございまして、今年度といたしましては、この田野トンネルが今年度完成の見込みであること、それから、新たに恩山寺トンネル、約400メートル弱でございますけど、このトンネルにも着手いたします。さらに立江トンネルの南側、これも延長が436メートルほどございますけれども、こちらにも着手してまいります。国道55号からは少し離れておるということで、若干目につきにくいところにはなるんですけども、早期供用に向けてしっかりと進められておるところでございます。

児島副委員長

目に見えないトンネルでありますとか、いろいろな形で進展中であるということはわかりました。しかし、やはり県南の高速道路、用地買収もそうなんですけど、非常に時間がかかっているというのは、住民からもいろいろな意見があるわけでありまして。

今お聞きした中で、予定どおりの計画でいけば、この阿南ー小松島間というのはどのぐらいの目安で開通できるのか。そしてまだ見通しが立たない点はどのような原因があるのか、その点をお聞きしておきたい。

神野高規格道路課長

新直轄の阿南ー小松島間につきましては、県南部と県央部を結ぶ新たなバイパス機能を持つ道路でございます。例えば交通分散によります55号や周辺道路の渋滞緩和でございますとか、救急医療機関への搬送時間が短縮になるとか、特に県南の地域の方にとって非常に整備効果が高いと考えております。そういうことから、特に県南の地域の皆様からは大きな期待をいただいております。ということで、整備効果の早期発現に向けて、一日も早く先行供用ができますよう国に対しても強く働きかけるとともに、整備促進に向けまして全力を傾注してまいりたいと考えております。

何が隘路になっておるかということでございますけども、今、用地取得が、平成20年度から県のほうで受託しておるわけなんですけれども、用地取得が約9割を終えておられて、少し残っておると。この残りの用地取得を一生懸命取り組むということで、ここが一番ポイントになってくるのかなというふうに考えておるところでございます。

児島副委員長

やはり用地取得というのが、本県の道路の関係で、一番遅れておる原因になっておるわけでありまして。今さら私が言うまでもなく、先に完成をした県南唯一の日和佐道路について

でも、入り口のその 1 件の道路に限ってできなくて、あれだけ遅れたわけでありまして。しかし日和佐道路が完成して、この用地ができたところから順を追ってでなくて、早急にかかっていることが全線開通につながるという、これも教訓を受けたわけでありまして、今課長のほうから、県当局も用地等について御苦勞をされているということですが、用地交渉については確かに相続の問題とか、いろいろな事情はあるかと思うわけでありましてけれども、やはり香川県にしても高知県にしても愛媛県にしても、四国の他県が本県より進んでいるというのは、強硬なことになるかもしれないけれども、用地交渉を非常に早くやっておる、これが本県との差でなかろうかと思うわけでございます。

とにかく小松島－阿南間が開通することが、ひいては徳島までの点も早急に取りかかれる 1 つの大きな要素になると思いますので、御努力のほどよろしくお願いを申し上げたいと思います。

次に 2 点目、これも知事のほうから御答弁をいただきました、南部運動公園の陸上競技場の整備についてであります。

これにつきましては、嘉見議員のほうから本会議で質問をしていただいて、そしてまた、この 6 月議会におきまして後ほど皆さん方に御審議いただくわけですが、徳島県の陸上競技協会のほうから請願を出させていただきました。

それといいますのも、メーングラウンドであります鳴門競技場のほうが、徳島ヴォルティスの関係で大きな試合とか、陸上競技がなかなか使えないというのが現状であります。そんな中で、来年、再来年と全国的な大きな陸上の大会が本県で開催される予定もあります。そんな中で一番にネックになってくるのが競技場であるわけであります。

そして、徳島の田宮グラウンドもサブグラウンドとして使用させていただいておるわけですが、これも以前に申し上げましたように、徳島市においてグラウンドの改修の計画もあるようで、田宮が同時にそれにかかったときには、本県の陸上競技場がないということになってしまいます。

そんな関係で、この質問にあったように、6 年後の東京オリンピック、その 1 年後のパラリンピックに備えて、今度、南部運動公園の整備にかかっているという前向きな知事の御答弁をいただいたわけですが、やはりこれも早急にかかっていたかないと、そういう徳島県の限られたグラウンドの実情があるわけなんであります。

そういった東京オリンピックとか、それからその後の兵庫県で開催される大会に合わせて、知事の御答弁のように、グラウンドを整備していきますということなんですが、その大会が開かれるときにグラウンドができたのではどうしようもないんですね。やはりそれに備えて練習ができるグラウンドが急がれるわけでありましてから、その点、当地であります阿南市と、それぞれの団体と協議しながら、早くかかっていたかなければ、本当にスポーツ界といいますか、本当に大変な状況を徳島県は控えておるわけでございます。この点、前向きな御答弁をいただきたいと思います。

木具都市計画課長

ただいま、児島副委員長から、南部健康運動公園の着手について、前向きな答弁をということで御質問いただいております。

先日、知事のほうから答弁させていただいておることではございますけれども、核となる陸上競技場につきましては、今後、公認の区分とかトラックの使用、また写真判定の機材といった具体的な施設の使用につきまして、まず関係団体や阿南市、そういったところと最終的な確認を行ってまいりたいというふうに考えてございます。そういった基本的な合意を調えた上で実施設計に取り組みたいというふうに考えてございます。

ただ、その時期につきましては、今後の予算編成の中で議論していくこととなると思いますけれども、財政当局とはしっかり協議して、早期の着手を目指して取り組んでまいりたいというふうに考えてございますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

児島副委員長

わかりました。

今御答弁ございましたように、実施設計も早急に連絡を取り合っただけでかかっていたら、その後、私も言っておるわけでございますが、県の厳しい財政状況の中でございますので、新しいそういった陸上競技場、南部運動公園をつくるについては、サッカーの大塚さんとか、それから陸上をやっておる大塚さん、そして地元の日垂さんとか、そういった企業の御協力も、企業自身が言われておりますので、十分連携をとっていただいて、目標とする6年後の東京オリンピック、翌年度のそういった世界大会に向けて早急にかかっていたきたいことを心からお願い申し上げて、終わりたいと思います。

岡田委員長

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。

古田委員

私は、議案第17号については、PFI方式の指定管理者について従来から反対ですので、反対いたします。

岡田委員長

それでは、御異議がありますので、まず議案第17号について、お諮りいたします。

本件はこれを、原案のとおり可決すべきものと決定することに賛成の方は、御起立を願います。

(賛成者起立)

起立多数であります。

よって、議案第17号は原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、ただいま採決いたしました議案第17号を除く県土整備部関係の付託議案について採決をいたします。

お諮りをいたします。

議案第17号を除く、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、すでに採決いたしました議案第17号を除く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（起立採決）

議案第17号

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3号、議案第9号、議案第10号、議案第11号、議案第13号、議案第14号、議案第15号、議案第16号、議案第17号

次に、請願の審査を行います。

お手元に御配付しております請願文書表を御覧ください。

初めに、請願第2号「徳島県南部健康運動公園について」及び請願第58号「徳島県南部健康運動公園陸上競技場について」は、趣旨同一でございますので一括して審査いたします。

本件について、理事者の説明を求めます。

小林県土整備部長

徳島県南部健康運動公園につきましては、これまで野球場、多目的広場、テニスコート8面等の施設を順次供用するとともに、引き続き、南海トラフ巨大地震等に備えた防災拠点としての機能強化を図っているところでございます。

陸上競技場につきましては、公認区分や具体的な施設仕様に関して、地元阿南市やスポーツ関係団体と基本的な合意を整えた上で、実施設計に着手するなど整備に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

岡田委員長

理事者の説明は、ただいまのとおりであります。

本件はいかがいたしましょうか。

（「採択」と言う者あり）

それでは、本件については、採択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、本件については、採択すべきものと決定いたしました。

次に、請願第21号「県管理河川「岡川」の改良・改修工事について」を審査いたします。

本件について、理事者の説明を求めます。

小林県土整備部長

岡川は昭和46年度から阿南市道文化橋から上流3.4キロメートル間の河川改修に着手しております。清水橋上流から県道羽ノ浦福井線西方橋の間につきましては、本格的な改修工事に着手するまでの対応として、現地の状況を十分把握した上で、治水上支障となっている場合には伐木や浚渫等の対応を行ってきたところであります。

岡川は改修延長が長いことから、早期に改修効果を発揮させるため文化橋から国道55号清水橋までの約1キロメートル区間を重点区間として集中的に整備を進めているところであります。

清水橋上流部の改良・改修工事につきましては、下流部の整備に引き続き「多自然川づくり」を基本として整備を進めることとしております。

今後とも地元関係者の御協力を得て、早期整備に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

岡田委員長

理事者の説明は、ただいまのとおりであります。

本件はいかがいたしましょうか。

（「継続」と言う者あり）

（「採択」と言う者あり）

それでは、意見が分かれたので、起立により採決いたします。

お諮りします。

本件は、継続審査とすべきものと決定することに賛成の方は御起立を願います。

（賛成者起立）

起立多数であります。

よって、本件は継続審査とすべきものと決定いたしました。

次に、請願第23号「卯辰トンネル（仮称）建設の早期実現について」を審査いたします。

本件について、理事者の説明を求めます。

小林県土整備部長

主要地方道徳島北灘線、大麻町桧から北灘町折野間につきましては、北灘町折野で改良工事を進めており、今後とも早期完成を目指して整備促進に努めてまいります。

また、卯辰トンネル（仮称）につきましては、残る未改良区間の整備状況や道路予算の状況等を踏まえ、検討してまいりたいと考えております。

岡田委員長

理事者の説明は、ただいまのとおりであります。

本件はいかがいたしましょうか。

（「継続」と言う者あり）

（「採択」と言う者あり）

それでは、意見が分かれましたので、起立により採決をいたします。

お諮りいたします。

本件は、継続審査とすべきものと決定することに賛成の方は、御起立を願います。

（賛成者起立）

起立多数であります。

よって、本件は継続審査とすべきものと決定いたしました。

次に、請願第27号「一般県道大京原今津浦和田津線の自歩道（通学路）の設置について」を審査いたします。

本件について、理事者の説明を求めます。

小林県土整備部長

県道大京原今津浦和田津線の阿南市那賀川町江野島から小松島市坂野町の間につきましては、一般国道55号と並行し、地域の方々の生活道路としての役割を担っています。

陸上自衛隊徳島駐屯地が、那賀川町小延地区において、平成24年3月に開設されたところであり、当該路線の自歩道の設置につきましては、今後の道路交通量の動向や道路予算の状況等を踏まえ、検討してまいりたいと考えております。

岡田委員長

理事者の説明は、ただいまのとおりであります。

本件はいかがいたしましょうか。

（「採択」と言う者あり）

（「継続」と言う者あり）

それでは、意見が分かれましたので、起立により採決をいたします。

お諮りいたします。

本件は継続審査とすべきものと決定することに賛成の方は、御起立を願います。

（賛成者起立）

起立多数であります。

よって、本件は継続審査とすべきものと決定をいたしました。

次に、請願第63号「海洋環境整備事業の充実について」を審査いたします。

本件について、理事者の説明を求めます。

小林県土整備部長

海洋の良好な環境を保全することは、船舶の航行の安全はもとより、港湾沿岸域の経済・社会活動を支える港湾機能を維持するためにも必要不可欠であり、これまでも、海洋浮遊ゴミについては、港湾区域内は県、港湾区域外の海洋は国が回収し、良好な環境維持に努めてきたところであります。

国の役割として海洋環境整備事業を充実することは、更なる環境整備と航行船舶の安全確保につながるものと考えております。

東日本大震災の教訓を踏まえ、昨年6月に港湾法が改正され、漂流障害物の除去について制度が確立されていなかった一般水域のうち、災害発生時に障害物により船舶の交通が困難となる恐れのある水域を「緊急確保航路」に指定し、この航路を国が迅速に啓開作業できることとなり、今年1月に、東京湾、伊勢湾、大阪湾が指定されたところでもあります。

切迫する「南海トラフ地震」への対策が急務となっている本県にとって、瀬戸内海において「緊急確保航路」を指定することは、大規模災害発生時に物資や人員の輸送路が確保され、被災後の早期復旧、復興につながるものと考えております。

岡田委員長

理事者の説明は、ただいまのとおりであります。

本件は、いかがいたしましょうか。

(「採択」と言う者あり)

それでは、本件については採択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、本件は採択すべきものと決定いたしました。

委員各位にお諮りいたします。

ただいま採択すべきものと決定いたしました、請願第63号「海洋環境整備事業の充実について」は、国に対し意見書を提出願いたいとのことであります。

この際、徳島県議会会議規則第14条第2項の規定に基づき、県土整備委員長名で意見書案を議長あて提出いたしたいと思っておりますが、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。

意見書の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、文案は正副委員長に御一任願います。

以上で、請願の審査を終わります。

【請願の審査結果】

採択とすべきもの(簡易採決)

請願第2号、請願第58号、請願第63号

継続審査とすべきもの(起立採決)

請願第21号、請願第23号、請願第27号

これをもって、県土整備部関係の審査を終了し、本日の県土整備委員会を閉会いたします。(14時48分)

