

平成30年 2 月定例会 県土整備委員会（付託）

平成30年 3 月 1 日（木）

〔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、理事者側から追加提出議案について説明願うとともに、報告事項があれば、これを受けることにいたします。

【提出予定議案】（資料①）

- 議案第75号 平成29年度徳島県一般会計補正予算（第 6 号）
- 議案第87号 平成29年度徳島県公用地公共用地取得事業特別会計補正予算（第 2 号）
- 議案第88号 平成29年度徳島県流域下水道事業特別会計補正予算（第 1 号）
- 議案第89号 平成29年度徳島県港湾等整備事業特別会計補正予算（第 1 号）

【報告事項】

- 阿南安芸自動車道「牟岐・野根間」のルート案の提示について

瀬尾県土整備部長

それでは、県土整備部関係の案件につきまして、御説明申し上げます。

お手元の県土整備委員会説明資料(その 3)の目次を御覧ください。

今回、御審議いただきます、追加の案件は、平成29年度補正予算に係る歳入歳出予算、繰越明許費及び地方債でございます。

それでは、資料の 1 ページを御覧ください。

一般会計の歳入歳出予算総括表でございます。

表の下から 3 段目、計の欄を横に御覧ください。

左から 3 列目の補正額欄に記載しておりますとおり、今回、県土整備部合計で127億8,739万9,000円の減額をお願いしております。

その右隣の計欄には、補正後の額を記載しており545億2,187万5,000円となっております。

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

次に、2 ページをお開きください。特別会計でございます。

公用地公共用地取得事業特別会計など、四つの特別会計の補正総額は、最下段の左から三つ目にございますように7,307万9,000円の増額となっております。

続いて、3 ページから21ページにかけましては、補正予算に係る各課別の主要事項説明

についてでございます。

まず、県土整備政策課でございます。

表の右側、摘要欄にございますように、職員の人件費の決定に伴う補正など、次の4ページの最下段、補正額欄に記載のとおり、合計で7億5,011万2,000円の減額となっております。

5ページを御覧ください。建設管理課でございます。

土木企画調整事業費の決定に伴う補正など、合計で15万4,000円の減額となっております。

6ページをお開きください。用地対策課でございます。

事業の円滑な推進に係る用地事務等に要する経費の補正により535万6,000円の増額となっております。

7ページを御覧ください。

公用地公共用地取得事業特別会計でございます。

公用地公共用地の先行取得額及び繰出金の決定等に伴う補正など、合計で9,889万円の減額となっております。

8ページをお開きください。道路整備課でございます。

道路改築事業費や緊急地方道路整備事業費の決定に伴う補正など、合計で10億8,911万円の減額となっております。

9ページを御覧ください。高規格道路課でございます。

国直轄事業負担金の決定に伴う補正など、合計で7億265万4,000円の減額となっております。

10ページをお開きください。都市計画課でございます。

街路事業費や公園整備事業費の決定に伴う補正など、合計で9,593万7,000円の減額となっております。

11ページを御覧ください。住宅課でございます。

建築物耐震化推進費の事業費の決定に伴う補正など、合計で4,368万1,000円の減額となっております。

12ページをお開きください。河川整備課でございます。

広域河川改修事業費や次の13ページに記載しております、床上浸水対策特別緊急事業費の決定に伴う補正など、合計で6,343万2,000円の減額となっております。

14ページをお開きください。砂防防災課でございます。

災害関連事業費や、次の15ページに記載しております、災害復旧事業費の決定に伴う補正など、合計で83億6,551万円の減額となっております。

16ページをお開きください。水・環境課でございます。

農業集落排水整備事業費の決定に伴う補正など、合計で4,039万5,000円の減額となっております。

17ページを御覧ください。

流域下水道事業特別会計でございます。

旧吉野川流域下水道建設事業費の決定に伴う補正など、合計で2,006万4,000円の減額となっております。

18ページをお開きください。運輸政策課でございます。

国直轄事業負担金や、次の19ページに記載しております、災害復旧事業費の決定に伴う補正など、合計で13億6,759万4,000円の減額となっております。

20ページをお開きください。

港湾等整備事業特別会計でございます。

空港周辺臨海土地造成事業費における県債の元利償還金の補正など、合計で1億9,203万3,000円の増額となっております。

21ページを御覧ください。次世代交通課でございます。

航空対策費の事業費の決定に伴う補正など、合計で2億7,417万6,000円の減額となっております。

23ページをお開きください。

このページから37ページまでは、繰越明許費でございます。

各事業の進捗状況を精査いたしました結果、平成30年度に事業費の一部を繰越して事業を執行する、繰越明許費の御承認をお願いするものでございます。

このうち、31ページまでは、一般会計の追加分といたしまして、今回、新たに御承認をお願いする事業につきまして、翌年度繰越予定額を記載してございます。

追加分の合計は、31ページの最下段、右から2列目の欄に記載のとおり、76億6,618万5,000円となっております。

また、32ページから34ページまでは、一般会計の変更分といたしまして、2月定例会開会日に先議で御承認いただいた事業につきまして、翌年度繰越予定額の変更を記載してございます。

変更分を反映した補正後の合計は、34ページの最下段、右から2列目の欄に記載のとおり159億4,782万7,000円となっております。

続く、35ページから37ページは、特別会計に係る繰越明許費でございます。

35ページの公用地公共用地取得事業特別会計におきましては、翌年度繰越予定額6億9,500万円となっております。

36ページをお開きください。

流域下水道事業特別会計におきましては、翌年度繰越予定額1億4,300万円となっております。

37ページを御覧ください。

港湾等整備事業特別会計におきましては、翌年度繰越予定額3億3,386万6,000円となっております。

これらの事業につきましては、計画に関する諸条件などの理由により、年度内の完了が見込めなくなり、やむを得ず翌年度に繰越となるものでございます。

今後とも、できる限りの事業進捗に努めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

38ページをお開きください。

地方債でございます。

流域下水道事業特別会計におきまして、今回の補正に伴い、財源に充てる県債の限度額の変更をお願いするものでございます。

以上で、追加案件の説明を終わらせていただきます。

続きまして、1点、御報告させていただきます。

阿南安芸自動車道「牟岐・野根間」のルート案の提示についてでございます。

配布資料はございません。

去る2月20日、国土交通省四国地方整備局長から、知事に対し、海部道路、牟岐・野根間のルート案が手交されるとともに、宍喰地区地域防災公園に隣接して、新たにインターチェンジを設置するとの御発言を頂いたことから、県としましては、直ちに都市計画決定の手續に着手してまいります。

今後とも、地元自治体と連携し、インターチェンジと一体的に整備される地域防災公園や、そのアクセス道路である県道久尾宍喰浦線の詳細設計を進めるとともに、地籍調査の実施や住民との合意形成を図るなど、しっかりと受皿づくりに取り組んでまいります。

報告事項は、以上でございます。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

元木委員長

以上で説明等は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

達田委員

本会議でお尋ねをした点で、時間の関係でお聞きできなかった分がありますので、中心にお聞きをしていきたいと思えます。

まず、建設産業の担い手育成についてお尋ねをしたのですが、現在、若年労働者の建設産業への入職状況というのは、徳島県内でどうなっているのでしょうか。

飯田建設管理課長

県内建設業若年就業の入職状況ということで御質問を頂きました。

人口減少時代を迎えまして、産業全体では生産を担う働き手が減少する中で、建設産業におきましても若年入職者の減少と就業者の高齢化が、喫緊の課題となっておるところでございます。

国勢調査によりますと、県内建設業の就業者につきましては、平成12年に4.4万人であったものが、平成27年には2.7万人ということで約四割の減少となっております。その内、30歳未満の若手になりますと、その減少は著しいという状況でございます。

県におきましては、これまで将来の担い手である小中学生や高校生、それから女子学生に対しまして、出前講座や現場見学会などを通じまして建設業の魅力発信をしてきたところでございます。また、建設業で働く方々やこれから入職を志すような方々を対象といたしまして、施工管理資格の取得や建設機械の操作技術の習得、こういったスキルアップの点につきましても積極的に支援をしてきたところでございます。

この結果、直近の平成22年と平成27年の調査結果を見ても、県内建設業の就業者の総数につきましては引き続き減少しておりますが、その減少率は小さくなってきており

ます。また、25歳未満の就業者につきましては799人から969人ということで21%の増加に転じており、女性就業者につきましても4,042人から4,067人ということで、僅かではございますがこちらも増加に転じておりまして、今後の担い手確保に向けて明るい兆しが見えつつあるところであると考えております。

達田委員

若い方が就職をされても、1年や3年未満とかに辞めてしまうということがよく言われるのですが、この資料は探せなかったのですが、建設産業に限ってどういう状況かということはあるのでしょうか。

飯田建設管理課長

建設業界の3年離職率について御質問を頂きました。

こちらにつきましては、厚生労働省が全国の新規学卒者の就職後3年以内の離職状況を調査しております。

その状況につきましては、新規大卒者の全産業平均で見ますと32.2%、一方、建設業につきましては30.5%という状況で1.7%、建設業が低いという状況になっております。

一方、新規の高卒者につきましては、全産業40.8%ということですが、建設業はややこれより少し高い状況でございます。

ただ、特に新規大卒者をみても主要産業と比べて建設業が高いという状況にはございません。就職後3年の離職状況につきましては、他産業と比べても著しく高いという状況ではないものと認識しております。

達田委員

私どもの所でも洪水の災害、昨夜も強風が吹きました。いろいろな災害でいつどんな状態になるかわからないという中で、やはり近所にそうした建設業が元気に仕事をされてるかどうかというのは、安全に関わる問題ですので、これから少なくなってしまったのでは本当に困るわけなんです。

そこで若い後継ぎを作っていただきたいという意味で質問したのですが、県としては、担い手確保ということで毎年事業をされています。平成30年度につきましても、進化する新3K・建設産業創生事業で500万円の予算ということで、こうした取組による成果というのはどうでしょうか。

飯田建設管理課長

これまでの担い手対策の取組状況ということでございますが、先ほど申し上げましたとおり、平成29年度から、カッコいい・快適な・希望の持てる新3Kというものを県独自に掲げまして、建設産業の魅力発信、人材育成に取り組んでいるところでございます。

今年度の実績を申し上げますと、まず建設業の魅力発信といたしましては、小中学生等に対しまして小学校5校での出前講座や、とくしま防災フェスタといったイベントを活用して、アシストロボットの実演でありますとか、アーチ橋の模型作成等の体験、こういった実際に体験できるような取組を通じて普及啓発を図っているところでございます。

さらに、建設の仕事という一般子供向けの冊子も作っており、今年度、最新のICT工事といった最先端の技術も取り入れているという記事も載せリニューアルしまして、県内の国公立の小学校、これから新6年生になる方を対象にこの冊子をお配りさせていただいたところでございます。

また高校生に対しましては、国や一般社団法人徳島県建設業協会とも連携いたしまして、建設工事の現場見学会も開催しております。こちらにつきましては県内の工業系学科がある県内3高校を対象に実施しております。103名の方が御参加を頂いたところでございます。

また、女性につきましても国との共催によりまして、県内の大学等で建設技術を学ぶ女子学生を対象に、こちらにも現場見学会、それから実際に建設企業で働く、女性技術者の方々といろいろな意見を交わす座談会を組み込んだバスツアーなども実施しているところでございます。

また、建設業の就職をこれから希望、あるいは実際に働いている方々がスキルアップを目指す、こういった方々に対しましては、建設現場でよく使われる小型の建設機械等の運転取得技術、それから施工管理技士といった資格取得を支援する講習会なども開催をしてきたところでございます。

そういった運転技術習得につきましては、今年度はフィールド講座として実際の現場を活用してやっており参加者が22名。1級土木施工管理技術試験の講習会につきましては、延べ参加者が140名を少し上回る状況になってございます。

そのほかにも、専門技能を高めるために産業人材育成センターと連携いたしまして、若年技能者を対象にした技能競技大会も開催しているところでございます。

平成30年度におきましても、バーチャルリアリティやドローンなどの最新技術も取り入れながら、こういった講習会などにも、一層の工夫を凝らし、積極的にまた地道に担い手確保に取り組んでいきたいと考えております。

達田委員

建設業が、社会に役立つカッコいい仕事なんだということが、子供たちにも小さいときからわかっていただくような取組を是非、強めていただきたいと思います。

しかし、やりがいのある仕事であっても、賃金が安いというのでは続きません。これも本会議で取り上げさせていただいたのですが、設計労務単価が年々引き上がってきたのですが、なかなか賃金アップに結びついていない、全ての方がその恩恵を受けてるわけではないんだという実態を報告させていただきました。この御答弁の中で、県内の建設業の賃金水準が改善傾向にあり、厚生労働省が実施している賃金構造基本統計調査によると、県内建設業の年間賃金総支給額は、近年上昇をしており、平成27年には全産業の平均額に迫っているという状況でございます。

徳島県内の状況はどのように調べられて、幾らになっているのか。平均賃金額というのが幾らになっているのか教えていただけますか。

飯田建設管理課長

一般質問でも部長から御答弁をさせていただきました、賃金の状況でございますけれど

も、厚生労働省が公表しております賃金構造基本統計調査というのがございまして、平成22年では、県内全産業の年間賃金の総支給額417万9,000円に對しまして、県内建設業は371万3,000円ということで全産業の約89%という状況でございました。

一方で平成27年につきましては、県内全産業の年間総支給額は443万3,000円ということでしたが、県内建設産業をみてみますと446万4,000円ということで、僅かではございますが、全産業の平均を上回るかたちとなりまして、この時点で一応全産業にようやく追いついてきたということで御答弁をさせていただいたところでございます。

達田委員

現場で働く方というのが元請企業だけでなく、下請、孫請の方が重要な役割を担っており、そういうところまできちんと調査ができていいのかということでお尋ねしました。実際の賃金を調査するために、全国建設労働組合総連合は頑張っただけに個々にアンケート調査に行っただけで調べておられるんですが、100%なかなか調べられないという状態がございまして。

その中でも設計労務単価が上がっても、結びついていないという実態が浮かび上がっているわけなんです。県としても、きちんとそういう賃金調査を末端まで調べる必要があるのではないかと思います、その点はいかがでしょうか。

飯田建設管理課長

調査の話でございまして、厚生労働省の調査につきましては、私どもといたしましては県内の他産業との比較、あるいは全国との比較が可能になるものでございまして、有用であると考えてございます。

設計労務単価の引上げにつきましては、これも一般質問で部長からお答えさせていただきましたが、平成25年4月以降6年連続で引上げとなる新単価を本日から適用しているところでございます。

また、この単価の適用に際し、建設業界団体に対しまして、適切な賃金水準確保それから法定福利費などを含んだ適切な金額の下請契約を強く要請をしているところでございます。

また、入職者に対しましても、こういった要請に加え、設計労務単価の引上げが現場で働く皆様方にしっかりと周知されるよう、ポスターの現場掲示を義務付けているところでございます。

さらには、工事を低入札価格で受注した企業は、実際に適正な施工が確保されるのかという観点も含めまして、下請企業との契約や賃金の支払状況、こういった調査も行っているところでございます。

今後ともこうした取組によりまして、県としましては建設業の賃金動向も注視しながら、適切な賃金水準の確保はもとより就業環境の改善に取り組んでいきたいと考えてございます。

達田委員

昨年10月に建設労働組合の方が調査したアンケート結果なんですが、上がりましたという方が24%、変わらないという方が74%、下がったという方も2%おりますので、ほとん

どの方が変わってないんです。そして、こういう中で本会議でも言いましたように、1万円以下という方が31%というような実態がございます。

若年労働者がこういう状況であれば、この仕事を続けて結婚して子供を育ててというような前向きな暮らしにつながっていくのかと不安があるわけなんです。ですから、そのところをきちんと把握をするような制度を作らなくてはいけないと思いますがその点いかがでしょうか。

飯田建設管理課長

適正な賃金水準の確保という点は重要と考えてございます。

賃金水準は当然、企業それから労働者の間で決められるものと認識しておりまして、こういった観点から建設業界団体に対しましては、適切な賃金水準の確保等々をしっかりと引き続き要請をしてまいりたいと思いますし、特に県発注工事を低入札価格で受注した企業につきましては下請企業との契約、支払状況をしっかりと調査を行うなどして、賃金水準の確保、向上につながるよう引き続き取り組んでいきたいと思っています。

達田委員

県はお願いの文書などを出しておられて、いろいろと努力はされていると思いますが、それが行き渡っていないという実態が明らかになってきたと思います。

本会議で公契約条例のことを申しましたら、これは総務委員会だということで、ここでは詳しいことは申し上げられないですが、賃金をはじめとする労働条件をきちんと決めて、設計労務単価が賃金アップにつながるような方向にいくためには、やはり公契約条例が必要ではないかということで申し上げたのです。県土整備部としては、業務委託契約等の場合に労働基準法や最低賃金法などの基準を遵守してくださいということを明記しているといつもおっしゃるんですが、最低賃金法を守るというのは当たり前で、最低賃金で暮らせるのかという問題もあるわけなんです。

今、徳島県で時給740円という賃金で暮らしていけるのか、建設労働者の方の平均労働日数が月19日ぐらいとお聞きしておりますので、とても暮らせる賃金ではございません。やはり本当に生活に必要な賃金、それが確保できるように制度を改めていく必要があるのではないかとということを強く要望したいのですがいかがでしょうか。

飯田建設管理課長

公契約条例の話につきましては、関係部局にしっかりと伝えさせていただきたいと思えます。

また、建設業で働く方々の賃金水準につきましては、県としまして、設計労務単価が公共工事の積算に当たっては基本になりますので、しっかりと労働市場の実勢価格を迅速に反映できるように、今後とも適切に改定に対応してまいりたいと考えてございます。

達田委員

公契約条例に関しましては、実は平成26年、平成27年に私どもまた他の議員からも要望がございまして、このときに調査検討いたしますということを言われたのですが、いつま

でたってもその結果も出ないというような状況だと思います。

全国建設労働組合総連合、徳島県建設労働組合で、生活に必要な最低賃金がどれくらい必要ですかと調べておりますが、全職種の1日平均で1万6,547円と出ています。ですから、そういう方向で検討し、また制度も改正し、きちんと暮らせる賃金がもらえるように進めていただきたいということを要望しておきたいと思います。

次に平成30年度予算で、県営住宅建設事業費5億4,000万円が計上されておりますが、この内訳と、これまで県営住宅に関しては、古い建物も耐震化されている建物についてはリニューアルして、新しく入れるようにしていただきたいということを申し上げてきたのですが、こういう要望に応えるような予算になっているかどうかお尋ねをしたいと思います。

坂部住宅課長

平成30年度の県営住宅建設事業費について御質問がありました。

県営住宅に関する予算につきましては、合計で5億2,500万円となっております。その内訳は3億6,400万円が県営住宅の建物の長寿命化、エレベーターの改修、貯水槽の耐震化の工事が入っております。

1億5,100万円が県営住宅PFI集約化事業に関するお金がございます。700万円がアドバイザー業務等を行う事業、200万円が施設の賠償保険金となっております。

達田委員

これまでのPFI事業への支払などあるのですが、特にエレベーターの改修や耐震化なども含まれているということで、耐震化されている棟については、古いままではなかなか募集しても希望者が余りいないかもしれません。県営住宅にお住まいの方にお聞きしますと、トイレや風呂などの水回りが昔のままなので、ちょっとと言う方もいらっしゃると思います。せっかく耐震化して、安全になりましたよという建物がありながら、空き家のままで置いとくのは非常にもったいないと思います。住宅に入りたいと思っている方も、設備が古いということで二の足を踏むということではもったいない限りですので、せめてトイレや風呂や洗面所などをきちんと最新式のものにリフォームして、新たに募集をかけるというような状況にし、空き家を置いておくことがないようしていただきたいのですが、その要望には答えられる予算なのでしょうか。

坂部住宅課長

県営住宅のリフォームについて御質問いただきました。

県の予算につきましては限りがあることから、まずは建物の長寿命化ということで、屋上防水工事、外壁改修工事を進めているところでございます。

個々の住戸の改修につきましては、空き家修繕の際に行っております。

また、浴室、浴槽につきましては整備されていないものがありましたので、それにつきましては空き家修繕のときに整備をしているところでございます。

達田委員

特にトイレの洋式化，高齢者になりますと和式トイレは使いにくいということがあります。また，生活様式の変化からお風呂の設備も昔とは違う，新しいものを使いたいというのがありますので，そういうことも進めていただいて，入りたいという方が低廉な家賃で，県営住宅に入れるようにしていただきたいと思いますので，よろしくお願いいたします。

今回，県営住宅新浜町団地建替PFI事業ということで700万円の予算がついております。このPFI方式を県内市町村のモデルとなるというようなことが書かれており，このやり方次第で，市町村にどんどん広がっていくのかなと思うのですが，これまで徳島県で実施したPFIはあちこちにあります。ところが，PFIでやりますと決まった過程が，明らかになっていないという状況があるのですが，この新浜町団地の進め方について，アドバイザリー業務というのは，どういうことをやられていくのでしょうか。

坂部住宅課長

PFI事業の今後の進め方について御質問を頂きました。

まず，平成30年度にアドバイザリー業務契約等の業務を行った後に，PFIの事業者選定委員会を設置いたします。その中で実施方針，要求水準書の検討をしていただき，その後，実施方針，要求水準書の公表，そして特定事業の選定。その後，入札から本契約と進めてまいります。

来年度につきましては，まず実施方針の検討，公表等を予定しております。

達田委員

この事業名が建替PFI事業ということに最初からなっていますが，こういう方式でやりましょうということになった経過がわからない。それはどうなのでしょう。

坂部住宅課長

新浜町団地につきましては，昭和37年から昭和39年にかけてまして藍場浜の整備に伴う住宅移転ということで，住宅地区改良法に基づきまして改良住宅をつくったところでございます。棟数については12棟で，戸数は288戸となっております。

老朽化してきたことから，平成13年に建て替え事業に着手しまして，従来工法による建て替えを実施してまいりました。

現在1号棟，5号棟，6号棟ということで建設が進みまして，古い建物3棟が残っております。その建て替えにつきましてPFI事業でやっていこうということでありますが，これまで集約化事業等をPFIでやっていますが，県内業者の方が参画できないということで，県内業者が参画できるようにPFI事業の実施を検討しているところであります。

達田委員

お聞きしたのは，PFIの方式と県が直接やる方式がありますが，なぜPFIですかという経過がわからないわけなんです。

事前委員会でお聞きいたしますと，PFIで実施すると，今ある棟を集約するので空いた土地というのは，福祉施設なり何なりに売却をして，その利益によって造っていただく

ということをお聞きしたんですが、その施設にしても地域住民の要望に添ったものになるのかどうかよくわからないんです。

それで全体の姿を、こうしますよと決まってから絵になって出てくる、そこがわからないのでお尋ねしているのですがその点はどうですか。

市原県土整備部副部長

県営住宅に対しますP F Iの方法の導入でございます。

最近の全国の公共事業、公共施設の整備を進める中で民間資金を活用して、民間のノウハウのメリットと公共の利点と、それを合わせて構成する手法というのが進められているところでございます。そうした中で県営住宅にP F Iを導入する効果といたしましては、例えば、土地を売却した売却益を建設費に充てて、県の財政負担を軽減することでありまうとか、委員おっしゃったとおり、余剰地に地域に必要な施設等を整備するといった効果、それから地域経済活性化につながる県内業者による事業の実施。また、民間資金活用によるコスト縮減、そういった様々な効果が考えられるところでございます。

委員御心配のとおり、その中でどういった整備を進めていくのかについては、全国的に一般論になるのですが、内閣府も民間資金の活用を推進しているところでございますが、そういった民間のノウハウをいかに活用していくか、それからこのコスト縮減をいかに図っていくか。そのあたりのノウハウが県内市町村のほうにないという課題もございまして、全国的には進んでいないという一方での課題もございます。

そうした中で、平成26年に出されたP F I手法を簡易的に進めるマニュアルの中でアドバイザーの活用ということもいわれております。そうしたことから、今回アドバイザー制度を活用して、その中で専門的なノウハウを生かしながら、アドバイザーのサジェストも頂きながら、より良いP F I手法での県営住宅の建設を今後進めていきたいと考えているところでございます。

達田委員

県営住宅など公共施設というのは大切な施設ですので、きちんと建て替えられて快適に住めるようにしていくというのは大事なことだと思いますが、そのP F Iに関しましてはこれまで、県外の大手企業が中心になるということで、なかなか県内業者がもうけさせてもらえないという声が聞こえてきたわけなんです。その中でこの事業に関しては、県内の業者が中心でやりますということが掲げられたのは前進であるとは思いますが、果たしてP F Iそのものが他に比べて安くできるのか、いろいろなメリットがあるのかということが、今問われていると思います。

特にこの事業が市町村に対して十分見本になるような事業になると思うのですが、一つはその経過について、県民にオープンにするということが大事で、これまでいろいろな検討されてきた過程が、議会にも明らかにされてないわけなんです。

例えば徳島東警察署の建設につきましては、アドバイザー事業の中でどういう検討がされてきたのだろうかと。委員が誰でどういう発言をされてきたのか余り明らかにならない、こういう状況です。どんどん進むだけは進んでいくというような状況がございしますので、やはり、経過から明らかになるようにオープンにしていきたいと思いますということで

す。

それとPFIにつきましては、「PFI神話の崩壊」という本を読みますと、事業者そのものが20年30年と長い期間のため破綻のリスクがある。それから事故等の損失負担の問題でリスクをどこが背負うのかという問題。経費削減というのは必ずしも実現しないのだということとか、長期になるため行政と担当する民間事業者、特に大きな会社になるほど癒着が生じていくのではないかと。あるいは、担当事業者の下請が安さを競わされて、頻繁な交代とか担い手の非正規化が生じてしまうのではないかと、そういう心配がされております。

この本を書かれた共著の先生2名いらっしゃいますが、VFMにつきましてもこれ自体が合理性が不明だと。20年から30年たたないとわからないという点があるという指摘をされています。

ですからそういう点を見ましても、この在り方が妥当なのかどうなのかということを県民にはっきりわかるように示していく、そういう責任があると思いますが、最後にその点、お尋ねしておきたいと思います。

坂部住宅課長

PFI事業の進め方について県民の方に十分説明をできるようなというような御質問です。

来年度に具体的にアドバイザー事業をする中で、進め方につきましても検討したいと考えております。

達田委員

県民に明らかになるような、そういう方式でやっていくと受け止めてよろしいですね。

市原県土整備部副部長

PFI事業の進め方でございます。

委員がおっしゃいますようにいろいろな民間のノウハウを活用する中で、利益の配分がありますとか、それから、この地域でどう還元をしていくのか、どういう施設整備をしていくのか、そういった課題がございます。

そういったところのノウハウにつきましては、課長からも申し上げましたように、アドバイザー業務の中で全国的な事例も参考にしながら、また、検討委員会でも御論議をして、必要な部分につきましては、県民の意見、また議会の意見も頂きながら進めてまいりたいと考えております。

古川委員

補正予算について1点お聞きしたいと思います。

今回、県土整備部全体で673億円のうち、128億円弱の減額。このうち土木施設の復旧費が70億円余りで、それを引いても50億円余りは減額という提案がされています。

議案の予算説明書ですけれども、先ほど部長が説明していただいたのは各課別になってますが、道路橋りょう費の中でも道路新設改良費につきましては、減額21億6,000万円余

り、現計予算額が186億5,000万円ぐらいですので、全体1割強ぐらいが減額されている。正確にいうと11.6%ぐらい減額されているという状況です。

右側の説明欄には、その内訳が書かれてありますが、国直轄事業の負担金につきましては7億円余りの減額、これはもっと国が執行する予定で予算を用意していたが、そこまではやってくれなかったので余った。また、道路改良事業費、緊急地方道路整備事業費、これを合わせて9億5,000万円ぐらい減額になっています。これにつきましても道路改良する箇所がたくさんあり、予算が不足しないように積んで、実際に国から付いたお金が予定より少なかったの、それを足し合わせたら9億5,000万円ぐらい減額になってきたということでございます。

全体の1割強ぐらいですので、仕方がないのかなという気もしますけれども、当初予算、前年度比で102%、9年連続の増額ということですけど、どれだけ増えたかという11億円なんです。その内、減額が21億円、そんなことを考えていくと決して少ない額ではないという気はしています。

お聞きしたいのは、平成29年度道路新設改良費、いつも道路改良費がどれくらい減額されてるのかは知らないですが、今年度は何か特殊要因があったのか。もし、あったとすればどんな要因があったのか。ないのであればこれは恒常的なものなのか。そのあたりを教えてくださいませんか。

土井高規格道路課長

直轄負担金につきましては、平成28年11月に四国横断自動車道の徳島東インターチェンジから津田インターチェンジ間が、平成32年度に開通目標を出していただきまして、事業費が大幅に増になるだろうということで、当初、補正等の予算でついた場合に即座に対応できるように少し多く積んでおり、そういった要因がございます。

古川委員

直轄負担金は私がさっき言ったとおりですね。道路の改良や緊急地方道路整備事業はどうですか。

寺澤道路整備課長

道路改築事業、緊急地方道路整備事業の減額については、これも先ほど委員の御発言にございましたように、県としても実施したい所はたくさんあり、できるだけ国の予算を取るといことで所要額を要望し、結果的に要望額どおりに付かなく、一部減額したというような状況でございまして、積極的に要望活動してきたところでございますけれども、付かなかったというようなところでございます。

古川委員

答弁を聞いていますと、特殊要因はなく、できるだけ国の予算を取ってくるために、県の予算が足らなかつたら困るので、余分に積んでおいたという感じがしました。

こういうことが恒常的になるのであれば、もうちょっと何か工夫ができないのかなと。きちっとした額を積んで、プールとして幾らかおいて、余った分を別の予算に使ったほう

が効果的なのかなという気もします。そのあたり議会のほうも、補正予算に対する態度を柔軟に考えていくべきという気もしますが、もう少し工夫ができるように思います。

予算を幾ら増やしたという一方でこれだけ落としてたんですね。では、実際はどうなんだと県民としては思うので、そのあたりも考えなければいけないと思います。

次に、新年度予算について何点かお聞きしたいと思います。

谷本県土整備政策課長

公共事業の減額という質問を頂いております。

公共事業予算を確保することは、社会資本の整備や戦略的な維持管理により、県民の皆様の安全・安心を確保するとともに、地域防災を担う建設企業の皆様を維持し、地域の経済雇用を支える上で大変重要であると認識しております。そのため、本県の限られた財源の中でできる限り有利な財源を活用し、公共事業量を確保するため、国の補助事業や交付金事業を最大限活用するよう努めているところでございます。

また、県の予算編成に当たりましては、国の予算編成方針、地方財政対策の動向等、国への情報収集を行うとともに、本省や四国地方整備局、また、徳島河川国道事務所と緊密な連携のもと情報交換を行って、国に予算要求を行っているところでございます。

さらに、国に対しましては、「徳島発の政策提言」や追加予算の要望など、積極的に予算確保に向け働き掛けを行ってきたところでございますが、今回、結果的に減額となったところでございます。

今後とも、国との緊密な連携のもと、情報交換、情報収集を行い本県の実情を訴えるとともに、引き続き、知恵と工夫を凝らしまして予算確保に取り組んでまいりますので、委員の皆様の御指導、ごべんたつのほどよろしくお願いいたします。

古川委員

国からなかなか予算が取れなかったのは、今年だけということであれば、それでいいんですが、そうでもないの、そのあたり検討していただけたらと思います。

平成30年度予算は、県全体として地方創生の成果実感をする予算ということで打ち出されておりますが、県土整備部も大きい柱の中で、ふるさと回帰・加速徳島の実現ということで主要事業を幾つか掲げてますので、地方創生の成果を実感できる予算になっていくのかという観点で何点かお聞きをしたいと思います。

まず一つは、空き家等の利活用の推進ということを掲げております。

昨年もありましたが、今年度、「とくしま回帰」住宅対策総合推進事業、これで予算を確保して空き家対策を進めていくということでございます。

今年度も昨年度の補助金とほぼ同じ国費が入ってきますと聞きました。空き家建築物対策事業ということで1,400万円余り積んでました。空き家リフォーム支援としては7件、生活体験等リノベーション支援については1件、サービス付き高齢者住宅のリノベーションについては0件で合計8件。結局、今回の補正で1,000万円ぐらい減額してます。老朽危険空き家の除去については1,400万円積んでいて、大体は執行しましたという話だったと思います。

来年度については、両方足して空き家再生等促進事業として2,300万円積むわけです

が、さっきも言ったように、2,300万円をきちんと執行しないと前に進んでいけないわけです。去年は8件だった、今年はやっぱり同じようなかたちで待っていたのでは執行できないと思うので、そのあたり今年度の反省や経験を踏まえて、どんな取組をして、どうやって使ってもらおうのかというあたりをまず聞かせてもらえますか。

坂部住宅課長

古川委員より空き家再生等促進事業につきまして、どのように取り組んでいくのかという御質問を頂きました。

来年度につきましては、内容に若干変更がございまして、これまで空き家の所有者また移住者向けに対してそれぞれ40万円、80万円と上限額を掲げておりましたが、国の住宅セーフティーネット法の改正により、新たな補助金制度がございまして、それを活用することによりまして補助限度額を100万円で事業を進めていくこととしております。

空き家の住民、所有者に対する意識啓発につきましては、これまでイベントに参加、出張空き家相談といったものを実施してまいりました。それだけでは不十分ということで、今年から少し視点を変えまして、徳島科学技術高校の建築を学んでいる方に対しての高校生講座、これは耐震化も一緒にやっています。後はシルバー大学校で、空き家についての御説明をして、耐震化や所有権移転を相続の際にできるような講習をしたところでございます。

来年度につきましては、終活イベントとタイアップし、こういったイベントに参加して所有者の方に対して空き家の利活用等について御説明をしていきたいと考えております。

また市町村と連携して空き家所有者に対して意識調査の促進を考えておりまして、所有者の方に対して直接アプローチしていきたいと考えております。所有者に活用していただくためには空き家を地域に眠っている宝としていただきまして、健全な空き家を貴重な地域資源に活用できるように頑張っていきたいと考えております。

古川委員

どんな補助金でも一緒ですが、待っていたのではなかなか使ってもらえない。やっぱりセールスをかけていくぐらいの勢いでやっていかないと。資料にも書かれてますが、徳島県全国ワースト5位、約6万4,000戸の空き家数があると書かれています。そのうち利用予定のない空き家が56%で3万6,000戸ある。

この空き家をどう使っていくか。この3万6,000戸のうち有効活用できるのがどれだけあるのか。もう使い物にならない空き家も含まれてると思います。3万6,000戸のうち、手を加えたらどれぐらい使えて、今すぐでも使えるのはどれぐらいあるのか詳細の把握をした上で、少し手を加えたらいいような所にアプローチをしていく。先ほどアンケートするということですが、調査をまずやらないと何年たってもまた同じような結果になる。実態調査をして、どこにアプローチをしていくか、このあたりについてはどうですか。

坂部住宅課長

実態調査を行って、空き家所有者に対して積極的にアプローチをしていくという御提案でございました。

市町村におきまして、空き家等対策計画がございまして、市町村の職員、また地元の民生委員を活用いたしまして、空き家の数を把握しているところでございます。

健全な空き家の確認も行っておりますので、市町村と連携して、空き家所有者に対して直接アプローチすることをしていきたいと思っています。

古川委員

外から眺めて、これは空き家っぽいなというような調査、そこから入るのはいいんですが、その中で再利用できそうな所をピックアップして、更に踏み込んでどうなのか。また、建物の状態をしっかりと把握をした上でいろいろ提案しないと。そうでないと提案もできないと思います。きめ細かい対応をしていかないとなかなか進んでいかないと思うので、是非やってほしい。県下の市町村全体でやるというのは難しいと思うので、どこかの市町村とタッグを組んで、モデル的に実態をつかんでモデルケースを作っていくというのが大事だと思います。そこが突破口になっていくのかなと思いますので、このあたりを、既に予算を組んでいますので、来年度できるかどうかというのは微妙と思いますが、少なくともそういう検討をしっかりとさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

続きまして、DMVの事業についてお聞きしたいと思います。

先日、長尾議員と一緒にDMVに試乗し、視察もさせてもらったのですが、来年度の予算資料を見ますと、DMVの効果としては、三つ書いてある。観光振興、低コスト車両による経営改善、それから道路と線路を走れることから発災時の防災強化の三つを掲げています。

DMVは鉄道とバスと両方の機能があるわけですが、バスとして使うことのメリットが載っていないわけです。昨年度も今年度もバスの検討をしていたと思うのですが、このあたりの活用、メリットを出すのは難しいと感じてます。

いろいろ検討していると思いますが、DMVのバスモードとしてどんな使い方が検討できるのかというのを少し教えていただきたい。

多田新技術鉄道担当室長

DMVのバス運行について、お尋ねいただきました。

DMVにつきましては、線路と道路をシームレスに走行できるということで、道路のバス運行時における使い方、いわゆるバスモードにつきましては一つとしまして、例えば、観光地を巡る観光バスでの運行、また地域のコミュニティバスとして、通院、通学や地域の移動手段として使うなどの運行形態が考えられます。

現時点におきましては、関係自治体、地元や高知県、東洋町そういうところとしっかりと検討を重ねているところでございます。

さらに、既存のバス会社、観光業者がいらっしゃいますので、これからこういった運行がベストなのか、しっかりと観光業者とも検討してまいりたいと考えております。

古川委員

別に無理にバスで使わなくてもいいと思います。バスに乗る人がほとんどいないわけで

すので、結局、観光振興がメインなのかなと。DMVを導入するに当たって、かなりの予算をかけてます。来年度もかなり予算を積んでいますので、そのあたりしっかり観光振興にどれだけ役にたったのか結果を出さなくてはいけないと思います。今まで観光資源としてどのあたりをターゲットにしているか、どういう方が来てくれて乗ってくれるかどうか考えているのですか。

多田新技術鉄道担当室長

観光振興に基づくターゲットということでございます。

先ほど観光バスと申し上げたんですが、例えばツアーを組んで、DMVを鉄道からバスに降りていただいて、例えば高知県などを巡っていくようなルートがございます。そういった観光バスの運行に基づき実際に乗車することを楽しみに来られる方、いわゆる乗り鉄という方や、バスと鉄道のモードチェンジで、DMVの車両自体の写真撮影を楽しみに来られるいわゆる撮り鉄といわれる方がいらっしゃると思います。

そういった実際に乗っていただく方や、見たいという方もいらっしゃるので、観光客や鉄道のマニアの方を引きつけることによりまして、多くの方々を県南地域まで引き寄せることでDMVの県南地域の活性化、観光誘客につなげていきたいと考えてございます。

古川委員

観光振興にDMVを使うという戦略を立て、ターゲットを決めなくてはいけない。県南へ観光に行く人は、大体車で行くわけですから、せっかくDMVに乗ろうとして、バスモードになって観光地に行くとしても、置いた車をどうするかとか、そういう問題があるわけです。そうすると一般の観光の方というのはなかなか難しいのかなと。そのあたり上手に周遊というか戻ってこられるようなことも考えてないと難しい。ですから、まずは鉄道ファン。先ほど言われたような写真を撮りに来る方、乗ろうとする方、そういう方をターゲットにするというのは大きいと思います。

全国で、どれぐらいの方がそういうイベントのために集まっているのか。そのあたりは把握されてると思いますので、その内の、どれだけを県南に来てもらうのか明確な目標を立てて、来てもらったらず泊まってもらうか。お土産をどう買ってもらうかとか、そういうことを考えてやっていかないと、これだけ予算をかけてどれだけのメリットがあったのかという話になりますので、しっかりとターゲットを絞って戦略を立てて、言い方が悪いですけど県にお金を落としてもらうような振興になっていくように、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。オリンピックの年に開通する目標と聞いてますので、本当に時間がないので平成30年度、計画を立ててやっていただきたいと思います。

最後もう1点クルーズ船の関係についてお聞きしたいと思います。

クルーズ船につきまして、地方創生特別委員会でも何回かお聞きをさせていただきました。

来年度の予算の資料を見てますと、4月にマジェスティック・プリンセスが寄港決定ということで、これはすごくすばらしい成果と思っています。大体8月に来るとするのは阿波おどりの時期ですので、結構来てくれるというのはわかるんですが、4月に桜の花見ツアーということで寄ってくれるということで、これはすばらしいと思います。こういうこ

とを阿波おどり以外の時期でも来てもらい、そしてリピーターとなり、飛鳥が25年連続して寄港しているように、この4月の寄港も毎年来てくれるような取組にしていけないといけないと思うんですが、今回の寄港について、毎年来てもらえるようにどんなフォローをしていこうと考えてますか。

鎌田運輸政策課長

クルーズ客船につきましてマジェスティック・プリンセスが4月に寄港しますが、これを毎年寄港していただけるようにどのように取り組んでいくのかという御質問でございます。

クルーズ客船寄港拡大おもてなし事業ということで11月議会に提案をさせていただいております。まずクルーズ客船に来ていただくためにいろいろな取組が必要と考えてございまして、その中で例えば岸壁でのおもてなし、それからクルーズが着岸できる岸壁が本県に4港ございますので、この岸壁の施設のPR、それから安全対策、保安対策このあたりを考えています。

それからどういうものが必要なのかということで、現在、私どもポートセールスに出かけており、船社の方、それから旅行会社の方々から御意見を頂いており、船社のほうで乗客の方からいろいろアンケートを採ってございますので、その頂いたような声、このへんも聞かせていただきながら、事業の中で対応させていただいている状況でございます。

重ねて寄港いただけるようにどうするのかという御質問でございますので、まずは、そういう取組をするということが一つでございますが、今回のマジェスティック・プリンセスは、台湾からのチャーター便でございます。

海外からのチャーター便ということで、お客様は、ほとんどが台湾の方ということになりますので、ライオントラベルがチャーターしてございます。ライオントラベルにも引き続きセールスにまいりたいと思いますし、ライオントラベルをはじめ国外、上海等におきましてもクルーズの誘致のためのポートセールスに参りたいと考えてございます。

古川委員

今回初めての寄港ですので、徳島県がすごくおもてなしをしてくれた、最初の印象は大事だと思いますので、できる限りのことはやってほしいと思います。

最初なので、一緒に花見のツアーがどうだったかについて回るぐらいの感じで感触を確かめるといえるのか、至らなかったところは改善をしていく。先ほどアンケートと言いましたので、そのあたりもしっかりどうだったのかというのをフォローしてもらって来年にもつなげていく。それぐらいの取組をしていけないと、どことも奪い合いの競争だと思いますので、しっかり取られないようにフォローをしていっていただきたいなと思います。

あと、4月の寄港決定、また年中通して他の時期も来てもらえるようになるのが理想ですので、そのためには、徳島の魅力的な観光スポットをどうチョイスをして精査していくかということ、やっぱり徳島はこういうところがあるので、是非寄ってくださいというのがセールスになるので、セールスについてどんなかたちで観光のチョイスをしていっているのか。去年の資料を見ると、藍染めとか人形浄瑠璃などの文化体験ツアーの企画提案みたいなこともしています。この結果は、どんな感じだったのですか。

鎌田運輸政策課長

藍染めの体験などの取組がどうであったのかということでございます。

非常に体験の取組が好まれておりまして、それに参加される方はたくさんございます。ただ大勢で体験ができないというところもございますので、ツアーの中で限られたお客様が体験をすると。例えば、海外の方によりますと、体験ツアーは非常に興味があるということをお聞きしておりますので、今後ともそれを含めたセールスに取り組んでまいりたいと考えてございます。

古川委員

夏の阿波おどりはメインで行けますが、今年30年度もはな・はる・フェスタや港まつり、秋の阿波おどりなど各種イベントをPRして、1年を通じた寄港の誘致に努めますというようなことを書かれていますが少し弱いかなという気がします。

どういうところをPRしてセールスしていくかということを詰めていかないと次々寄ってもらうのは難しいと思います。観光は今回マチアソビを海外に発信する、マチアソビならかなり来てもらえると思いますが、このあたりもポートセールスの中にも取り込んで、いろいろと徳島の魅力をしっかりと発信してセールスをかけていく。そして小松島にもっとクルーズ船に来ていただけるように取り組んでいただきたいと思います。

元木委員長

午餐のため、休憩します。（11時57分）

元木委員長

休憩前に引き続き委員会を再開します。（13時02分）

質疑をどうぞ。

須見委員

1問だけお伺いをしたいと思います。新年度の予算でIoT等を活用した効率的なインフラストック管理事業についてお伺いしたいと思います。その中で路面調査点検の自動化という項目があると思いますが、どのような仕組みで、調査可能項目がどのような状態になっていくのか、もう少し詳しくお伺いしたいと思います。

橘機能再生・強靱化担当室長

IoTを活用いたしました路面調査について調査可能項目についての御質問でございます。路面調査点検の自動化は、定期的に巡回する道路パトロール車に搭載いたしましたスマートフォンのアプリによる、車の揺れの感知やドライブレコーダー等の画像にGPSの位置情報を関連付けまして、自動で路面の平坦性・ひび割れそして、わだち掘れの劣化状況を測定評価するものでございます。

これまでは現地で、調査員がきめ細やかに現地計測を行っていましたが、今回は走行車両によりまして自動で計測することができ、効率化、簡素化が期待できるものでござい

ます。なお今回の調査結果につきましては、有効性を確認いたしまして導入に向け検証してまいりたいと思います。

須見委員

きめ細やかな調査をしている中で、調査範囲が一部の路線から全路線に拡大しているが、運用してみないとわからないと思いますが、全路線調査をするのに大体どのくらいの期間を要するのか。

橋機能再生・強靱化担当室長

路面調査の期間と範囲についての御質問でございます。

舗装の点検調査につきましては舗装の状況を定量的に把握するため、平成24年度より特に交通量の多い路線をアセットマネジメント対象路線として抽出し路面調査を行ってきております。この時点での対象路線についてはおおむね900キロメートルで実施いたしております。そして今回の調査につきましてはコスト縮減が図られるというようなことがございますので、県下の全路線2,200キロメートル余りに展開をしてまいりたいと考えているところでございます。

そして期間については、まずは実証ということでございますので、何とかパトロール車で走行した上でデータを蓄積していくという状況でございます。

須見委員

しっかりとI o Tを活用していただきまして、まずは点検結果の可視化を進めていっていただきたいと思っております。全路線で点検結果の可視化が進んでいく中において、一つ心配されるのが、補修箇所が増えた場合に予算の確保が難しいと思われそうですがそういった点ではどういう配慮をなされているのかお伺いします。

橋機能再生・強靱化担当室長

補修箇所が増加した場合の予算確保についてでございます。I o Tを活用した効率的、簡易的な路面調査につきましては、調査費用が大きく抑制できるというメリットもございます。そして削減できた費用を工事に充当するという効果も期待できるところで、長寿命化の推進につなげてまいりたいと考えているところでございます。また今回の調査結果を活用いたしまして補助事業など予算確保につなげ、引き続き舗装の適正な維持管理に努めてまいりたいと考えております。

須見委員

なかなか路面調査して、すぐに悪い所を補修するというのは予算の面においても難しいのではないかと考えております。そういった中で路面調査の結果や道路パトロール、住民等の声、社会環境を総合的に判断していただきまして、維持修繕や長寿命化にしっかりと取り組んでいただきたいと要望をいたしまして終わりたいと思います。

重清委員

最後の委員会ですので1点だけ質問をさせていただきます。

海部道路について、先日、国土交通省からルート案が提示されようやく動き出した。この海部道路は、ちょうど15年前の4月に私が初めて県議会議員に当選して、次の2月定例会に初めて質問させていただいたんですが、そのときは日和佐道路を行っている途中のときで、そこから南にまだまだ距離もあるので、名前を付けたらどうですかということで当時の知事に言ったのですが、そのときは返事をしてくれなく検討しますということで再問をいたしまして、もう十分時間がオーバーしましたので、次のコメントも何もなかったというのが私の初めての質問でありました。それから15年県議会議員として、この問題をやってきて、ようやく1歩進んだかなと思っておりますし、この間いろいろ頑張ってくれました、飯泉知事を始め、瀬尾県土整備部長、そして県土整備部の皆様方の御尽力に対しまして、心から感謝申し上げます。ありがとうございました。

県議会議員に16年目になり、その前に15年、町議会議員をやって、その間もずっとこの問題については要望などをしてきたのですが、30年間、また先人たちを含むと40から50年、この問題にかかってようやく手が付くかなというところまできて、本当に今まで数々の先輩たちが頑張ってきたんです。当時、私が県議会議員だったときは6町ありましたが、今はもう3町でその当時の町長は全て代わりました。私が県議会議員の最年少だったんですが今日、見回したらそのときの県議会議員は誰もおらず私1人で、15年の時の流れは長いと思いまして、これからその分を取り戻していただきたいと期待を持っております。

この道については、我々は本当に悲願でありました。この道がないとなかなか助かりません。

そこで今回、国土交通省から海部道路「牟岐・野根間」のルート案の提示がありました。が、もう少し詳しく説明していただきたいと思います。まず、今後のスケジュールについて伺います。

土井高規格道路課長

去る2月20日、国土交通省四国地方整備局長から都市計画決定に必要なルート案の図書を頂きまして、早速、2月26日に道路、砂防、河川それから農林、教育委員会等々の協議を開始したところでございます。今後、牟岐町や海陽町といった関係自治体、それから警察、四国旅客鉄道株式会社、四国電力株式会社につきましても協議を速やかに開始し、1日も早い都市計画決定に向けてスピード感をもって取り組んでまいります。

重清委員

スピード感をもって手続を進めていただきたい。それから今までは1キロメートル幅のルート案は示されており、今度はルート案が示されたと思いますが、それはいつ頃になったら地域住民などに公表していただけるのか伺います。

土井高規格道路課長

県では今回示されたルート案につきまして、道路法、河川法、砂防法、地すべり等防止法などの各関係法令上の協議による確認事項を行いまして、都市計画の素案を作成いたし

ます。協議が全て終わって、その素案が作成されたときに公告・縦覧し地元説明会を開催することになります。そのときに地元住民の方々にこのルート案をお示しできることになります。この公告・縦覧や地元説明会の時期につきましては、都市計画の素案を関係者と協議して整える必要がありますので、時期については今、申し上げることはできませんが、1日も早く地域住民の皆様にこのルート案をお示しできるように頑張っていきたいと思います。

重清委員

今すぐにはルート案を提示できないということですが、住民にとってどこを通るとはつきりと絵が見えてきたら、やはり安心しますので、1日も早く都市計画決定をしていただきたいと思います。都市計画決定はいつ頃できる予定なんですか。

土井高規格道路課長

都市計画決定にはルート案について、関係する機関と事前にまとめて都市計画素案を作り、その後、都市計画法に基づいてその後の手続を進める必要がございます。そういうことで具体的な時期というのは、それも申し上げられないんですが、1日も早く都市計画決定ができるようにスピード感をもって手続を進めてまいります。

重清委員

都市計画決定は、今まで2年も3年も前から示され、そのときにいつできるかと議会で何回も協議したこともあるんです。だからできるだけ早く仕上げていただきたい。これを要望しておきます。1年もかかるようなものではないと思いますので是非ともお願いをしておきます。

それとその次に事業化です。まだ事業化されておりませんが、これはいつ事業化されるのか、見通しをお聞かせいただけますか。

土井高規格道路課長

事業化への手続としましては、今回示されたルート案を基に都市計画決定の手続を行い、その後、事業者であります国土交通省が新規事業採択時評価を行います。その段階で新規事業化を国が判断をするという手順になります。この都市計画決定の手続に要する時間や、この新規事業採択時評価の時期というのがはっきりとわかりませんので、事業化の時期についても申し上げることはできませんが、今回のルート案の提示というのは事業化へ向けての大きな1歩を踏み出したと認識しております。県としましては都市計画決定に向けた関係機関との協議を行っていますが、これを速やかに進め、都市計画決定を早く行ってまいります。それとともに、今後とも国に対して早期事業化に向けまして強く訴えてまいりますので、議員各位にも御支援、御協力をよろしくお願いいたします。

重清委員

県として今後どのようにこの事業化に向かって進めていくのか。これからの動きを教えてください。

土井高規格道路課長

このたびの海部道路ルート案の提示というのは、地域の住民の皆様にとって悲願である事業化に向けての大きな1歩、前進したものであると受け止めております。県としまして1日も早い都市計画決定はもとより、海陽町、牟岐町地元の自治体と連携をしまして、穴喰のインターチェンジと一体的に整備される地域防災公園やそのアクセス道路となる県道久尾穴喰浦線の詳細設計を早く進めていくとともに、事業化に対し用地取得を円滑に進め、地元の合意形成を図る必要がありますので、地籍調査なども行いしっかりと受皿づくりに取り組んでまいりたいと考えております。

重清委員

これからの事業化に向かって慌てず、しかしながらスピード感をもって確実に進めていただきたいと要望しておきます。

本当にこの海部道路は、私が初めて町議会議員になったとき、三木申三知事として、知事室へお願いに行き、それから圓藤知事にも西の徳島自動車道の事業をしているので待ってくれと、それが終わったらすぐ南にいきますよと言われたんです。代わりまして次の大田知事それから今の飯泉知事になってようやく動き出したかなと。本当に長い間、先人たちはずっと要望してきております。今、本当に前へ進めてくれたと全ての地域住民が喜んでおりますので、何としてもここからまだまだ長いと思いますが完成までには、1歩1歩確実に進んでいきたい。最後に瀬尾県土整備部長の決意をお聞かせください。

瀬尾県土整備部長

今、重清委員から個人名まで出していただきまして本当に感謝申し上げます。

私は今年1年ですけど、先生がおっしゃったように今年1年だけでなく、その15年前、ちょうど道路計画チームに所属しておりまして、その頃は海部道路という名前がなかったのですが、ミッシングリンクの阿南安芸自動車道を地域高規格として進めていくということで、その頃から桑野・福井道路が事業化されました。それから考えまして本当に私も感無量のところがございます。このたび四国地方整備局長からルート案を示していただきまして、本当に長い間の夢が1歩進んだと感じております。ちょうどそのときに部長として勤務したことは有り難い、良いタイミングだと思っております。

そんな感謝の気持ちもあり、今おっしゃっていただいたように、先ほどから課長が申ししておりますが、本当に1日も早く都市計画を決定し、とにかく国に対して、いつでも事業化ができますよということを示していくことが大事だと思っております。その都市計画決定の手続はもとより、これからは議会の皆様、それから地元自治体の皆様と今年同様、一体となって国へも要望などを引き続きやっていただいて、それを我々も重く受け止めて一生懸命頑張っていきたいと思っております。

最後の委員会になりましたが、こういう報告ができて私どもとしても本当に感無量といえますか、感謝の気持ちでいっぱいでございますので、今後も頑張っていきたいと思いますので、引き続きよろしくお願いしたいと思います。

重清委員

瀬尾県土整備部長から心強い決意を聞かせていただきましたので、これで終わることになります。私達も皆さんと一緒に、これが完成まで頑張ってまいりますので、今後ともよろしく願います。どうもありがとうございました。

黒崎委員

何点か質問をさせていただきたいと思います。

まず、クルーズ船の質問をさせていただきたいと思います。

来年度のクルーズ船の受入れ計画、全体的にどうなっておりますでしょうか。

鎌田運輸政策課長

クルーズ船の来年度の本県への寄港予定についての御質問かと思います。

現時点で確定したものではございませんが、船社あるいは旅行会社等のホームページ等々から確認しているもので、外国船、日本船合わせて11隻の寄港を確認把握しているところでございます。

黒崎委員

時期的にはどうでしょう。やはり集中しているのですか。

鎌田運輸政策課長

これもホームページ等々からの情報に基づいての発言になり確定したものではございませんが、今の情報では徳島市の阿波おどりが8月12日から15日にありますが、このときに4隻と偏っているようには見受けられるところでございます。

黒崎委員

そのホームページ上の情報で結構でございます。11隻入ってきてその中の4隻が踊りの時期に集中していると。残りの7隻はどんな時期ですか。

鎌田運輸政策課長

7隻についてでございますけども、3月から5月の春が5隻ほどございます。残りが10月の秋になってございます。

黒崎委員

阿波おどりの時期に4隻、春に5隻、秋に2隻と分散をし始めたかなと。

この春の5隻というのは大体どんな割り振りになってますでしょうか。

鎌田運輸政策課長

3月が1隻、4月が1隻、5月が3隻、ただ1隻の中で出港して寄港する場合、本県から出港する場合は一応回数として2回とカウントしてございます。

黒崎委員

阿波おどりの時期に集中しているという何年か前の状況ではなくなってきつつあるということで、春に秋にということで分散し始めているということについては、恐らく担当の方の努力があったんだと思います。これは素直に喜んだらいいと思います。

この状況は非常にいいんですが、船の大きさの話ですが、例えば赤石に大きな船は到着できますけど、県内に1か所しかないということは大きいのが何回も来てくれたらいいのですが、これはなかなか場所や時期もあったりするので難しいと思います。

例えば、少し小さめの船が県内の何箇所かに接岸できたらいいと単純にそう思いますが、マリニピアみたいな所にいろいろ制限や制約があるかもしれませんが、今後小さい船を接岸できるよう働き掛けていくといったことが可能かどうかということについて少し御説明いただければと思います。

鎌田運輸政策課長

クルーズ船の寄港回数の関係ですが、もう一度、少し訂正も含めまして説明させていただきます。3月から5月が5隻、徳島市の阿波おどりの期間が4隻、秋に2隻ということでございます。

それと、今御質問がございました沖洲地区への寄港についてですが、これまで沖洲地区には平成28年にロストラルという船が寄港しております。これは1万トン級でございます。それから平成29年に4回寄港してございます。それは、にっぽん丸2万2,000トン級、ぱしふいっくびいなす2万6,000トン級の船でございまして、沖洲地区につきましては3万トン級以下のクルーズ船の寄港が可能なような状況になってございます。

私どもとしましては、クルーズ船の寄港拡大に向けたセールスの取組の一環として、徳島県では四つの港でクルーズ船が受け入れできることになってございます。その四つの港の中で、例えばですが、わかりやすく言いますとトン数で表させていただきますが、3万トン級以下の船につきましては、沖洲地区、小松島市本港地区で受入れが可能という状況でございます。少し大きくなりまして5万トン級から7万トン級の船につきましては金磯地区で受入れが可能でございます。それからもう少し大きくなりまして10万トンを超える大型の船につきましては赤石地区で対応することが可能でございます。これは港が有する施設のスペック、それから特徴でこういうかたちでございます。

このあたりを本県の強みということでクルーズのセールスをする際に説明をして、誘致に努めておるような状況でございますし、今後とも務めてまいりたいと考えております。

黒崎委員

数箇所の寄港地が船の大小があるとしてもあるということでございますので、そのあたり大いにPRをして、国内のみならず海外にも観光機関、会社にも働き掛けていただきたいと思います。

沖洲から小松島にかけて、高速道路ももう少ししたらできますし、交通の便も誠にいい所で、関西エリアとしての役割も十分担える所ですので、いろいろなことを企画して、徳島の魅力発信と同時に、寄港するよう高めていただきたいと思いますので、是非ともよろしく願いいたします。これは要望申し上げておきます。

それと今度は、DMVの質問なんですが、これは眞貝議員が代表質問をされました。今委員会の中でも質問がありました。これについては夢がある乗り物ですが、現実には意外に車体が大きいんですね。車体が大きいので車体をもう少し小さくするとか、いろいろな工夫が今から実験的に運用される中であると思います。

このDMVを高知県と連携して使うということについては、私的に考えれば一つの交通ルート改革の目玉として当初は使われるのかなと、観光等についてはそれを十分見極めてから判断になってくるのかなと思ってます。

眞貝議員に対する答弁で、県内に津々浦々とは言いませんでしたが、将来的にいろいろなところにDMVが使えるようになればという、そんな答弁があったように思うんですが、そうなるには一体どんなことをどうクリアしていかなければならないのかということが、ちょっと見えてきておりませんでしたので、どこをどうクリアすれば、阿佐東線以外のところに利用できるのかということをお教えいただきたい。

多田新技術鉄道担当室長

DMVについて県内で広く活用できるようにするにはどう取り組んでいくのかということでございます。

まず、今議会で副知事が御答弁させていただきました、広く使っていこうということでございますが、それにつきましては現在、J R 北海道の車両を借りましていろいろなイベントで乗車していただいたり、見ていただいたりしており、来年度につきましても県南地域はもとより、県西部や東部であったりと広く気運醸成を図っていこうということでございます。

阿佐東線だけでなく、例えばJ R 牟岐線であったりとか鳴門のほうであったりとか、使っていけないのかというようなことかと思います。

DMVにつきましては、今申し上げましたJ R 北海道が中心となり開発を進めてきました。国のDMV技術評価委員会というのがございまして、そこで技術的な検証がなされております。

平成27年10月にその委員会におきまして、通常の鉄道車両が通らないDMVのみが走る専用線区であることという条件を出しています。もう一つが2両以上の車両を連結させないということで単車運行などの前提条件が示されておりまして、それで技術的に特に問題がないということで示されてます。

それを受けまして、本県では阿佐東線におきまして、その前提条件での実用化が可能という判断をしていただきまして、現在2020年のオリンピック、パラリンピックまでの運行開始ということで取組を進めているところでございます。

御質問の全県下と他線区への乗り入れにつきましては、国の技術評価委員会の中間取りまとめにおいて、更なる技術開発によって、その前提条件によらずDMVと既存の鉄道車両との混在運行が可能になれば、DMVの可能性を広げることができるという今後の課題と展望に示されております。

県といたしましては、阿佐東線におきまして安全な運行の実績を積み重ねていくことで、国やDMVの関連企業によりまして、更なる技術開発につながっていくものと考えております。まずは、阿佐東線で本格的な営業運行に向けまして、車両の整備や、バスの運

行など関係自治体とともに、しっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

黒崎委員

今回初めて詳しく御説明を聞いて、とりあえず阿佐東線において事故なく安全に走れるという前例をつくればということですね。是非とも、事故がないように安全にそれをクリアしていただきたいと思います。

今のところ、高知県は受入れの体制や予算というのはどうなんでしょうか。徳島県と高知県とは十分連携していると思いますが、このあたりはどうなんでしょうか。

多田新技術鉄道担当室長

高知県側の受入れや今の検討状況、どういうかたちで連携しておるのかということでございます。

関係自治体につきましては、徳島県、高知県、町に関しましては高知県でいえば東洋町、本県でいえば地元の海陽町、美波町、牟岐町ということで6自治体においてプロジェクトを進めておるところでございます。

高知県の受入れでございますが、甲浦駅が高知県東洋町でございますので、ホームの整備や駅舎の改築が発生してございます。関係自治体におきましては、その導入協議会やそれぞれ幹事会がございまして、そのメンバーでバスのモードや、ハード整備など常に連携をしながら、高知県側の受入れにつきましても高知県でやっていただくこともございまして、本県がリーダーシップをとって全体として進めていくところでございます。当然6自治体で協議しながら進めているところでございます。

黒崎委員

関連団体と十分連携して、安全運行をされるように努力をしていただきたいと思います。

そこから実用化に向けてどうつないでいくか、将来的には大事なことだと思います。安全をしっかりと関係団体で追及していただきたいと思います。要望をさせていただきます。

もう1点でございますが、事前委員会で御説明いただきました、加賀須野大橋の事故の件を少し説明を頂けますか。8件と思っていましたが、実は県警に聞いたら9件だったということで、やっぱりかなりの事故です。ちょうど、国道と県道が交わってるのです。ですから例えば、国道11号が通れなくなったときや雪が降って他の事故が起こったら困るので県道に逃がすこともできたのではないかとということも一つ考えられます。事前委員会のときに、森副部長に言っていたのは、もう既に県警と相談しておりますということでございまして、いつどんな相談をしたのかと私も聞いておりませんでした。いつどんな相談をして何が決まったのか。決まらないのなら次いつどうしようとしているのか。

寺澤道路整備課長

加賀須野大橋の事故の対応について、国土交通省との協議の状況でございます。

上下線の両方で協見も含めて事故が発生したと聞いております。事前委員会で森副部長

からお答えしましたように意見交換等を実施するというところでございました。その件につきましては国土交通省と徳島県警察と徳島県の3者で集まりまして、いろいろ意見交換をしたところでございます。

その中で、国道と県道の交差点の辺りの対策を議論しているところでございますし、また、加賀須野大橋にかなりの通行車両がやってきて16キロメートルほど渋滞が起こったということでした。このような状況を受けまして改めて3者で情報交換をする、また事故が起こったら速やかに管理者同士で連絡を取り合う、さらには3者の道路情報板を有効活用いたしまして、例えばう回をしていただくというようなことについても検討を進めているところでございます。

さらには、各管理者で設置しておりますホームページ、SNSで情報を提供する、あるいは報道機関へも迅速に対応するというようなことで意思疎通を図りまして、渋滞対策と通行止め対策をしているところでございます。

今後とも安全な通行確保に向けまして、引き続きできる限り渋滞がなくなりますように、事故が防げますように対策をしようと考えております。

黒崎委員

前回にそれは聞いてます。いつやったのかという話と内容によっては次いつやるのかと聞いているんです。どうなんですか。

森県土整備部副部長

去る1月16日にありました新加賀須野橋での交通渋滞についての質問でございます。

先の事前委員会でお答えさせていただきましたのは、新加賀須野橋でも事故がありましたし、徳島県南から市内に入ってくる車についても降雪のために大渋滞があったということで、県、国土交通省、県警の3者で徳島市あるいはその周辺一帯についての渋滞対策の取組について御協議させていただいたところでございます。

すみません、私、今手元に具体的に何月何日、県の誰々があるいは県警の誰々だという資料はございませんが、県におきましては県土整備部道路整備課の担当職員が国土交通省それと県警の職員と協議させていただいたところでございます。

協議の内容でございますけれども、まずそれぞれの道路管理者で事故が起こらないような対策が必要でないかということで、従前に、例えば気象予報を見まして適切に凍結防止剤をまくということを徹底をしてございます。それが1点でございます。

あと、渋滞あるいは事故が発生した場合にそれをいかにう回させるかということにつきましては、県、国土交通省、警察が道路情報板を持っておりますので、それぞれ広範囲に統一した表示、例えば前の晩から早朝に大雪で渋滞が予想されるような場合におきましては、徳島市内豪雪の恐れあり、豪雪のため渋滞の恐れありとか、事前のアナウンスをすることを3者で決めてございます。これにつきましては3者で合意しておりますので、今後、大雪で渋滞予想される折には実施してまいりたいということで準備はしてございます。

黒崎委員

丁寧に再度、皆さん同じ内容を説明していただきました。それはようわかってるんです。実際にこの協議がされたのか、されてないのかということを私は言ってるんです。いつやりましたか、事前委員会の答弁の内容を見てみたらやったと言ってます。いわゆる空中戦です。貴重な時間を頂いて架空の話はできない。いつどうなったか、それについてどうか、やってないのだったらやってない、やったんだったらやっています。それは全体の話をしました、もちろん全体の話ですから加賀須野の話も入ってるので、具体的な話はしませんでしたとかそれだったらわかる。何でいつやったのかというのが、失念したのでしょうかどうなんでしょうか、答えは求めませんがそれでは困ります。これ常任委員会ですよ。もっとはっきりしてもらわなかったらいけない。これ真面目に考えていただかなかったらいけない話だと思いますよ。もう1回、県土整備委員会に来られるようなら再度確認したいと思っているくらいです。どこかで確認したらすぐにわかる話なんですよ。だから二度とそんなことのないように私はしていただきたいとお願いしておきます。県土整備部がやってくれているのは十分わかっていて、心配しているのもわかっています。ただ確認するときに、僕が一生懸命確認してるのに、あった話かなかった話かとなったら、地盤が崩れてしまう話じゃないですか。これは信頼関係という話です。どうなんですか。

森県土整備部副部長

降雪による渋滞対策の協議についてでございます。

すみません、手元に繰り返しになりますけど、資料がございませんが確かに私自身、担当に命じまして、その都度どのような協議が行われたかということを報告を受けてございます。その結果につきましても先ほど申しましたように、事前に道路情報板にそれぞれ共通の案内を上げるということについて結果がまとまったということは報告を受けてございます。手元に詳しい資料がなくて申し訳ないのですが、それはしっかりやらせていただいておりますので、今後、1月のような大渋滞が起こらないようにしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

黒崎委員

それでは、水には流しませんけど、どう決まったかということの後日で結構ですから、きちんと説明に来てください。お願い申し上げて終わります。

喜多副委員長

今年度最後の県土整備委員会でありますので、一つだけ質問をします。

今年度の6月議会に、平成29年度入札契約の改正及び運用の改善について報告がありました。それに関連して、平成31年度の格付けから解体工事業が新たに設定されるという話もありましたが、どのように取り組まれ、今後どのように対応しているのかお尋ねをいたします。

飯田建設管理課長

解体工事業の格付けを実施する経緯と今後の対応ということで御質問を頂きました。

まず、解体工事業の格付けに当たる経緯ですが、解体工事業につきましては、事故防止

や質の確保などでインフラの維持更新時代を迎えているということで、施工体制の整備が急務であることを背景といたしまして、平成28年6月1日に改正建設業法が施行されました。建設業の業種区分が見直しされました。工作物の解体工事につきましては、これまでの、とび・土工工事業から独立して新たに解体工事業として設定されたところでございます。

現在、経過措置によりまして、改正法が施行された時点で、とび・土工工事業の許可を受けて解体工事を営んでいる者につきましては、引き続き3年間について解体工事の許可を受けずに解体工事が施工できるということになっております。平成31年5月30日で経過措置が終了することから、平成31年度6月1日以降については、解体工事業の許可が必要になるという状況でございます。

県におきましては、平成31年度から新たな等級区分や、格付基準により解体工事業の格付けを実施することとしております。今後の対応でございますが、解体工事業の格付けについては、解体工事にかかわります経営事項審査を受けるなど、準備が必要になることから、平成31年度の格付けに先立ちまして、解体工事の等級区分でありますとか、格付基準を平成30年度に公表し、建設企業の皆様に周知することとしております。その上でこの等級区分につきましては、現在、特AからA、B、C、Dということで5段階になっておりますが、これを他の専門工事の例も踏まえまして、3段階に集約する方向で検討したいと考えております。

それから、格付基準として、完成工事高条件については、新たに設定する等級区分を踏まえ、入札時の競争性確保ということで各等級の業者数等も勘案しながら決定してまいります。

喜多副委員長

平成30年度中に審査をして、平成31年度から解体業として新たに設けられるということで、阪神淡路大震災や東日本大震災の津波でも、まだまだ完璧に復興、復旧ができたとはいえないと思っています。

何が大事かって、まちづくりには、まず、解体による整地が大前提であると思っています。

そんな中で、今までとび・土工工事業だったものが解体工事業として新たにスタートするというので、格が上がったような感じがしますし、非常に大事な業種であると思っています。

そんな中で、業者が減る、仕事がなく意欲もなくなってしまう、そして、きちんとした解体ができないということになれば、いざ地震、津波のときには大変なことになるということで、これから解体業者の育成や受注機会を増やしていただくことによって、災害時の復興復旧がよりスムーズにできるようになるのではと思っています。それに対する対応をどうしていくか、お尋ねをいたします。

飯田建設管理課長

解体工事業の新たな格付けに伴う、企業の育成や受注機会の確保について、御質問を頂きました。

先ほど申し上げましたように、平成31年6月以降につきましては、新たに解体工事で格付けされた建設業者を対象に発注することになるわけですが、解体業者は非常に重要な役割を担っていきますので、その育成につながるような受注機会の確保というのは重要であると考えておるところでございます。

そこで、2点、対応策を検討しているところでございます。まず1点目でございますが、一般競争入札の内、総合評価落札方式で施工する一部の工事につきまして、企業や配置予定技術者の工事成績を求めない、チャレンジ型の総合評価の導入を検討しているところでございます。これによりまして、受注機会を確保いたしまして、チャレンジ精神あふれる、やる気のある企業の育成につなげていければと考えているところでございます。

このチャレンジ型総合評価の対象とするのは金額等につきましては、過去の解体工事や今年度から建築工事等で導入している例も踏まえながら、格付の基準や完工高条件、こういった点と併せて検討を進めていきたいと考えております。

それから、もう1点につきましては、建築一式工事業者と解体工事業者を構成員とした共同企業体、いわゆるJVで施工している工事の対象金額の運用を緩和する方向で、見直したいと考えておるところでございます。

現在、土木一式工事と同様に、おおむね5億円以上の工事を対象に取り扱っているところですが、解体工事につきましては、工事規模等は土木一式工事と比べて規模が小さい案件も多いという状況ですので、こういった点も考慮して対象金額を緩和する方向で検討を進めたいと考えてございます。

これらの見直しにつきましては、平成31年度から解体工事業が完全独立することや、今年度、解体工事に係る御論議を頂いておりますので、そういった点も踏まえまして、来年度から実施する方向で検討を進めていきたいと考えております。

喜多副委員長

解体工事は金額にもよりますが、大昔は壊して捨てるというようなことでありましたが、今は分別とか再資源化など、非常に高度化されて、誰でもできないような工事になっていると思います。

いろいろな面から言いましても、繰り返しになりますが、災害のときに解体業者が数社しかなかった、誰もいなかったというようでは、復旧、復興に、非常に支障を来す恐れがあるどころか、復興ができなくなるということも予想されます。建築と規模が全然違うと思いますので、いろいろと配慮をしていただいて、解体業者が生き残るように、また育成するように、今後とも検討して良い方向でやっていただきたいことを要望して終わります。

元木委員長

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。

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。

達田委員

詳しく説明はしませんが、議案第1号、第16号、第88号については反対です。

元木委員長

それでは、議案第1号、第16号及び第88号については、御異議がありますので、起立により採決いたします。

お諮りいたします。

議案第1号、第16号及び第88号について、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1号、第16号及び第88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を除く議案について、採決いたします。

お諮りいたします。

既に採決いたしました議案を除く県土整備部関係の付託議案は、これを原案のとおり可決すべきものと決定することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よって、既に採決いたしました議案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1号、議案第16号、議案第88号

原案のとおり可決すべきもの（簡易採決）

議案第15号、議案第17号、議案第18号、議案第54号、議案第55号、議案第56号、
議案第57号、議案第68号、議案第69号、議案第75号、議案第87号、議案第89号

以上で、県土整備部関係の調査を終わります。

本年度最終の委員会でございますので、一言御挨拶を申し上げます。

瀬尾県土整備部長をはじめ、理事者各位におかれましては、常に我々の質疑に対しまして真摯な態度をもって御協力いただきまして、心より感謝の意を表する次第でございます。

また、審査の過程において表明されました各委員の意見並びに要望を尊重されまして、今後の県土整備行政にしっかりと反映していただきますよう、強く要望いたす次第でございます。

います。

終わりに当たりまして、皆様方の、今後ますますの御活躍と、それぞれの場で今後の御発展を心より祈念申し上げまして御挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

瀬尾県土整備部長

県土整備部職員を代表いたしまして、一言御礼を申し上げます。

ただいま、元木委員長から丁重な御挨拶を頂きまして、大変恐縮に存じます。

元木委員長、喜多副委員長並びに各委員の皆様には、1年間県土整備行政につきまして、熱心に御審議、御討議いただきますとともに、適切な御助言、御提言、御指導を賜っております。誠にありがとうございました。

本日も数々頂きました、御提言、御指導につきましては、職員一同、十分肝に銘じまして、今後の事業の推進に努めてまいりたいと考えております。

今後とも引き続き、なお一層の御指導、ごべんたつを賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

最後になりましたが、各委員におかれましては、御健康に留意されまして県勢発展のため、ますます御活躍されますよう祈念いたしまして、簡単ではございますけれども、御礼の言葉といたします。1年間本当にありがとうございました。

これをもって、本日の県土整備委員会を閉会いたします。（14時03分）