

平成30年9月定例会 県土整備委員会（事前）

平成30年9月7日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

須見委員長

休憩前に引き続き、委員会を開きます。（11時29分）

これより、県土整備部関係の調査を行います。

この際、県土整備部関係の9月定例会提出予定議案等について、理事者側から説明を願うとともに、報告事項があれば、これを受けることにいたします。

【提出予定議案等】（説明資料）

- 議案第1号 平成30年度徳島県一般会計補正予算（第2号）
- 議案第6号 徳島県県土整備関係手数料条例の一部改正について
- 議案第10号 平成30年度県単独道路事業費に対する受益市町村負担金について
- 議案第11号 平成30年度県営都市計画事業費に対する受益市町負担金について
- 議案第12号 平成30年度県単独砂防事業費等に対する受益市町負担金について
- 議案第13号 平成30年度港湾建設事業費に対する受益市負担金について
- 議案第15号 徳島東環状線街路工事末広住吉高架橋上部工の請負契約について
- 報告第4号 平成29年度決算に係る資金不足比率の報告について
- 報告第6号 損害賠償（道路事故）の額の決定及び和解に係る専決処分の報告について

【報告事項】

- 平成30年7月豪雨に伴う災害復旧事業等に係る入札・契約制度の臨時措置について（資料1）
- 洪水タイムライン（案）の策定について（資料2）
- 平成30年7月豪雨、台風第20号及び台風第21号に係る県土整備部関係の被害について（資料3）
- 徳島－香港間の「季節定期便」就航について

瀬尾政策監補

それでは、今議会に提出を予定いたしております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の目次を御覧ください。

御審議いただきます案件は、まず、平成30年度9月補正一般会計・特別会計予算として、歳入歳出予算及び債務負担行為でございます。

また、その他の議案等といたしまして、条例案、受益市町村負担金、請負契約、資金不足比率の報告及び専決処分の報告についてでございます。

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10億7,084万3,000円の増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601億8,398万2,000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。

特別会計につきましては、今回、補正はございません。

続いて、3ページを御覧ください。

このページから10ページにかけては、各課別の主要事項説明でございます。

まず、県土整備政策課でございます。

旧徳島小松島港開発事務所小松島詰所のブロック塀の撤去等に要する経費として81万5,000円の増額をお願いしております。

4ページをお開きください。

用地対策課でございます。

徳島市国府町にある公共事業用代替地のブロック塀の撤去等に要する経費として189万6,000円の増額をお願いしております。

5ページを御覧ください。

道路整備課でございます。

平成30年7月豪雨により被災した道路施設の機能復旧や災害予防対策に要する経費として4億円の増額をお願いしております。

6ページをお開きください。住宅課でございます。

通学路や避難路等の安全を確保するため、道路に面した倒壊の危険性のある個人等が所有するブロック塀の撤去の支援に要する経費など5,080万円の増額をお願いしております。

7ページ及び8ページを御覧ください。

河川整備課と砂防防災課でございます。

平成30年7月豪雨により被災した公共施設等の機能復旧や災害予防対策に要する経費など、河川整備課で5億円、砂防防災課で1億円の増額をお願いしております。

9ページを御覧ください。

運輸政策課でございます。

徳島空港緩衝緑地にあるブロック塀の撤去等に要する経費として233万2,000円の増額をお願いしております。

10ページをお開きください。

次世代交通課でございます。

空港の魅力向上を図るとともに県民の旅行機運を醸成し、徳島阿波おどり空港に就航する国際線の利用促進に要する経費として1,500万円の増額をお願いしております。

11ページを御覧ください。

債務負担行為でございます。

住宅課の県営住宅管理事業工事請負契約につきましては、火災により被害を受けた県営住宅の修繕のため1,500万円を限度額とした債務負担行為を設定するものでございます。

12ページをお開きください。

このページからは、その他の議案等でございます。

まず、（1）条例案でございます。

ア、徳島県県土整備関係手数料条例の一部を改正する条例案につきましては、建築基準法の一部が改正されたことに伴い、建築物の敷地の接道規制に関する特例の認定の申請に対する審査等に係る手数料の額を定めるとともに、所要の整理を行うものでございます。

13ページを御覧ください。

（2）受益市町村負担金でございます。

このページから18ページにかけては、事業の実施を予定しております市町村ごとに事業内容、事業費、負担金の額、事業費に対する負担金の割合を記載いたしております。

まず、13ページ及び14ページは、道路局部改良事業など、道路整備課が所管する事業でございます。

15ページを御覧ください。

公共街路事業など、都市計画課が所管する事業でございます。

16ページをお開きください。

16ページ及び17ページは、県単独砂防事業など、砂防防災課が所管する事業でございます。

18ページをお開きください。

港湾改修事業など、運輸政策課が所管する事業でございます。

これらの事業につきましては、地元市町村と事前に十分協議をした上で実施しておりますので、御理解いただきますようお願いいたします。

19ページを御覧ください。

（3）請負契約でございます。

ア、徳島東環状線街路工事末広住吉高架橋上部工に係る請負契約につきましては、一般競争入札により、資料に記載の共同企業体が落札いたしましたので、御承認をお願いするものでございます。

20ページをお開きください。

（4）平成29年度決算に係る資金不足比率の報告についてでございます。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律第22条第1項の規定に基づきまして、県土整備部が所管いたしております、流域下水道事業特別会計と港湾等整備事業特別会計の2事業会計について、平成29年度決算に係る資金不足比率を報告するものでございます。

表の資金不足比率の欄にバーで記載しておりますとおり、両会計とも資金不足額は発生しておりません。

21ページを御覧ください。

資金不足比率の議会への御報告に先立ちまして、同法の規定により県監査委員による審査をお願いしております。

その結果、次の22ページに記載しております、資金不足比率審査意見書の第3、審査の意見欄にございますとおり、資金不足比率及びその算定の基礎となる事項を記載した書類

は、いずれも適正なものとして、お認めいただいております。

23ページを御覧ください。

（5）専決処分の報告についてでございます。

このページから24ページにかけては、道路事故の損害賠償額の決定及び和解に係る専決処分の報告について記載しております。

三好市などで発生しました道路事故10件につきまして、それぞれ記載の賠償金額で和解が成立しましたので専決処分を行ったものでございます。

以上で、提出を予定しております案件の説明を終わらせていただきます。

続きまして、4点、御報告させていただきます。

1点目は、平成30年7月豪雨に伴う災害復旧事業等に係る入札・契約制度の臨時措置についてでございます。

お手元の資料その1を御覧ください。

平成30年7月豪雨により甚大な被害が集中的に発生しました三好市内において、迅速かつ円滑に災害復旧事業等を実施するため、平成30年度内の発注分に限定いたしまして、入札契約制度の臨時措置を実施することといたします。

2の臨時措置の内容でございます。

まず、（1）入札手続きの「迅速化・簡素化」につきましては、通常、設計金額1,000万円未満の工事を対象としています指名競争入札を5,000万円未満までに拡大するとともに、総合評価落札方式の施工能力審査型の対象工事を設計金額1億円未満から2億円未満に拡大し、入札期間の短縮や、入札にかかる手続きの簡素化を図ります。

（2）入札の「不調・不落」対策といたしまして、入札参加企業の積算事務の負担軽減を図るため、設計金額2億円未満の工事は、設計金額を事前公表とするとともに、指名競争入札の1者入札を原則有効といたします。

最後に、（3）現場技術者等の人材不足対策といたしまして、現場代理人及び主任技術者について兼務件数や資格要件等を緩和することとしております。

これらの臨時措置を9月18日から適用し、7月豪雨に伴う災害復旧事業等の早期着手と円滑な実施に努めてまいります。

2点目は、洪水タイムライン（案）の策定についてでございます。

お手元の資料その2を御覧ください。

先の6月定例会において御説明いたしました、水災害の発生を前提とした事前防災行動計画である洪水タイムラインの公表でございます。

県においては、既に、国とともに策定を終えていた那賀川に続き、勝浦川、宮川内谷川、福井川の3河川について、近年の洪水災害時の対応状況や水文資料などの調査・分析のもと、水害の発生時に、県、国、地元市町、住民の皆様方がとるべき行動を時系列に取りまとめた、洪水タイムライン(案)を関係機関の方々とともに策定し、去る8月30日に公表したところであります。

今後は、関係機関の皆様と連携しながら、住民の方々はもとより、地元の水防団や自主防災会などへの周知を図り、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策にしっかりと取り組んでまいります。

3点目は、平成30年7月豪雨、台風第20号及び台風第21号に係る県土整備部関係の被害

についてでございます。

お手元の資料その3を御覧ください。

最初に、6月28日から7月8日にかけて、三好市山城町で1,408ミリの雨量を観測するなど、本県に記録的豪雨をもたらした、平成30年7月豪雨による、県土整備部所管の公共土木施設の被害につきましては、9月7日現在、64か所、約33億4,000万円となっております。

その内訳といたしまして、河川施設の被害につきましては、護岸の決壊などにより33か所で約8億9,000万円、道路施設の被害につきましては、山腹崩壊や路肩決壊などにより26か所で約19億6,000万円、橋りょうの被害につきましては、橋りょう損壊などにより2か所で約1億1,000万円、砂防設備につきましては、砂防設備損壊などにより2か所で約1億円、地すべり防止施設につきましては、地すべり防止施設の損壊などにより1か所で約2億8,000万円となっております。

これらの被災箇所につきましては、道路の通行確保や、二次被害防止のための応急的な対策を行うとともに、10月に国による災害査定を受ける準備を進めているところです。

次に、地すべり災害につきまして御報告いたします。

三好市において発生した地すべり災害の緊急対策工事7か所、約17億円について、国土交通省と協議を進めておりましたところ、徳島県において緊急的な地すべり対策事業を実施することが8月30日までに全箇所、認められました。引き続き、一日も早い安全安心の確保に向けて取り組んでまいります。

続きまして、台風第20号に係る県土整備部所管公共土木施設被害についてでございます。

8月23日に本県に上陸し、西日本を縦断した台風第20号による県土整備部所管の公共土木施設の被害につきましては、現在のところ河川で7か所、被害金額は約1億円、海岸は粟津港で1か所、被害金額は約1,000万円となっております。

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

なお、同様に今月4日、本県に上陸した台風第21号による県土整備部所管の公共土木施設の被害につきましては現在調査中であり、結果がまとまり次第御報告いたします。

4点目は、徳島ー香港間の「季節定期便」就航についてでございます。

配付資料はございません。

今年1月21日以降、冬と夏、合わせて21往復40便のインバウンド連続チャーター便を運航した、キャセイ・ドラゴン航空から、来る12月19日から来年3月27日までの間、毎水曜、土曜の週2便で、季節定期便を運航させたいとの意向が示され、現在、国と最終調整を行っているところでございます。

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。

須見委員長

以上で、説明等は終わりました。

これより質疑に入ります。
それでは、質疑をどうぞ。

岩丸委員

6月定例会を受けてブロック塀の話をお聞きしているわけですが、先ほども危機管理部から県有施設のブロック塀の安全対策予算の大枠についてお伺いをしたところですが、倒壊の危険のある民間のブロック塀に対して、この撤去ということは非常に急がれているのではないかなと思います。

そんな中で、先ほど政策監補から県土整備部の補正予算についての御説明があったわけですが、大阪北部地震を踏まえたブロック塀安全対策で9億2,400万円。その中で進化する「とくしまゼロ作戦」緊急対策事業、これは危機管理部のほうになります。2,000万円、それと新しい危険ブロック塀等緊急安全対策支援事業で3,400万円という予算が計上されておりますが、この危険ブロック塀等緊急安全対策支援事業について詳しく概要をお聞かせいただいたらと思います。

森住宅課長

6月の付託委員会でブロック塀の撤去について、岩丸委員から9月補正での対応を後押しいただきまして、今回9月補正案での危険ブロック塀等緊急安全対策支援事業3,400万円を計上させていただいております。

6月に頂きました御提案どおり、住宅耐震改修とのセットに限定することなく、ブロック塀の撤去を単独でも活用できるよう事業に盛り込みました。

対象といたしましては、道路に面した個人等が所有する倒壊の危険性のあるブロック塀等の撤去に対しまして、撤去を加速させるため補助率を5分の4に設定してございます。

ブロック塀の撤去への助成を行う市町村には、1件当たり市町村負担額の2分の1の金額又は上限4万円を県から補助することとしております。

例えば、道路沿いに設置されているブロック塀が平均約10メートルとして、撤去には1メートル当たり1万円程度ということで工事費10万円とすると、県と市町村が4万円ずつ補助するという内容で、個人負担は2万円に抑えられるという内容でございます。

また、耐震改修と合わせまして危険なブロック塀対策を行うことにより、最大で118万円の支援を受けることが可能となります。

また、ブロック塀と合わせて除却する老朽危険空き家につきまして、優先的に除却をしていただくために、空き家除却と合わせれば最大88万円を支援するものとして予算を確保しました。

岩丸委員

1メートル当たり1万円ぐらいかとピンとこないところもあるのですが、いずれにしても5分の4の補助率と県と市町村が2分の1ずつで最大4万円ということになるのですね。これで3,400万円ということですが、何件ぐらいいけるのか。今危険とされておるブロック塀が全ていけるのかと思います。どうでしょうか。

森住宅課長

何件ぐらいこの予算で適用できるのかという御質問でございます。

平成21年度から平成24年度に実施したブロック塀の調査がございますけれども、その中で危険判定となった777か所を想定しまして、ブロック塀の撤去につきましては先ほど御説明いたしました平均10メートルを想定し、750件分ということで確保してございます。

また、別途ブロック塀と合わせて除却する老朽危険空き家につきましては20件分を確保してございます。

岩丸委員

ほぼ対応はできるということでございます。

各市町村のブロック塀対策、幾つかスタートしておるようなのですが、今の動向はどうか。

森住宅課長

県内の市町村におけるブロック塀の撤去等に関しまして、既に徳島市、石井町、美波町の3市町が撤去費等の補助を開始してございます。あと、吉野川市、美馬市でも補助制度を創設予定となっているところでございます。

昨日になりますが、補正予算のプレス発表後、すぐさま幾つかの市町村から問合せを頂いておりまして、市町村の関心が高いということが伺える状況でございます。

岩丸委員

24市町村の内、今スタートしているのが3市町、それから、幾つかはこれからということらしいですが、どのように対応していくというか要請していくのでしょうか。

森住宅課長

県といたしましては、補正予算を可決いただければ速やかに市町村の担当者を集めて説明会を開いて、制度の内容につきまして詳しく丁寧に説明を行いまして、多くの市町村でこの制度を利用していただけるように積極的に働き掛けたいと考えております。

岩丸委員

是非一日も早い対応というのが必要でないかなと思いますので、今後ともしっかりと取り組んでいただいて、全て撤去できるようによりしくお願いいたします。

山田委員

関連して聞きたいのですが、この前の6月付託委員会で議論されたことが形になったということは大きな前進と思っています。

それで、素朴な確認ですが、6月付託委員会の際に平成21年度から平成24年度までの調査数が5万5,941か所、点検必要数が7,507か所、そして危険判定数がこの時点で286か所と答弁されておりました。

それが、今回の危険ブロック塀等緊急安全支援事業では、それぞれ6万7,737か所、う

ち点検必要数が8,194か所、うち危険判定が733か所と14市町と書いています。777か所とおっしゃったが。

森住宅課長

調査の数についてのことでございます。

平成21年度から24年度までに調査した対象といたしまして、6万7,737か所。これにつきましてはブロック塀と合わせまして、ブロック塀以外にも組積造といいまして石積みのような塀もございます。それを含めまして6万7,737か所ということでございます。申し訳ございません、その内の危険判定となったものが733か所という数字でございます。

山田委員

そうですね、733か所。我々が説明を受けていたのはその数字なので、それはその数字でいいでしょう。

よく分からないのはブロック塀等です。6月議会に私らが頂いた時点では、さっき言った数字の説明がありました。だからこの数字と先ほど言われた数字の関係性と、平成21年度から平成24年度までの金額については、前の委員会の時点では残念ながら報告できないということになっていたのですが金額も含めて分かったら教えていただけますか。

森住宅課長

まず、ブロック塀とその他のブロック塀以外の物の数の内訳でございます。

ブロック塀に関する物が5万5,941か所、その他の組積造等のブロック塀以外の物が1万1,796か所を対象に合計6万7,737か所を調査いたしました。

もう一点、ブロック塀の調査についてでございます。平成21年度に調査いたしましたのが2,525万4,600円。

（「違うトータル。」と言う者あり。）

平成21年度から平成24年度のトータルの額で7,124万4,600円でございます。

山田委員

7,124万円かけて14市町でやられたということでした。

そこで今回もらった中で一つ確認ですが、14市町の中で全域6市町と入っています。この全域6市町というのは一体どこなのかという点と、課題というところで実態の把握と安全対策の促進がいわれておりましたが、やはりその後の状況で、この危険なブロック塀の把握で14市町はこれをやった。ここでも議論になったが、徳島市は残念ながらしてなかった。14市町ですから、徳島市だけではなく、ほかの10市町村が危険な箇所について特定はしていないわけですが、その点検、危険な所の把握というのはその後進んだ状況はあるのですか。

森住宅課長

14市町の内訳でございます。

まず、全域が鳴門市、石井町、松茂町、北島町、藍住町、小松島市になります。

あと、都市計画区域内で調査しているのが、阿南市、吉野川市、美馬市、つるぎ町、三好市、美波町、牟岐町、海陽町になり、以上が14市町となります。

山田委員

分かりました。今回の場合、危険判定箇所の追跡調査実施中と言われていますが、これは具体的にどういうフォローアップ事業、追跡調査をされていっているのか。今も実施中ですから、今後も含めてどういうスパンでどのようにしていくのか具体的に御報告いただけますか。

森住宅課長

今年度7月から8月にかけて前回調査で危険となったものに関して、石積み等も含むブロック塀につきまして、各庁舎の担当者が巡回し、フォローアップ調査を実施いたしました。

その結果、調査対象733か所につきまして24件が撤去済み、40件が改修済みということで全体の1割程度で改修が行われているという状況でございます。

山田委員

その1割は、撤去したり耐震化が済んでいる、しかし、9割については依然放置されたままという状況で、今回こういう支援を組んで進めていくために各市町村との連携がいるわけですが、そのフォローアップ事業、今やっている中では9割がまだそのままでの状況にあるという傾向からすれば、これからの取組が非常に急がれると思われるのですが、その辺の見通しや対策について御報告ください。

森住宅課長

調査しました結果を各市町にも情報提供しまして、更に今回補正をお認めいただきましたら、その事業内容を踏まえまして各市町に御案内し、制度を利用していただけるように取り組んでまいりたいと思います。

山田委員

これについても引き続き見ていくのですが、あと素朴な点を聞いておきたいのですが、ブロック塀等の安全対策を支援する事業の概要が出てます。

道路沿いのブロック塀の撤去支援ということで、道路ということになっているのですが、対象にならないブロック塀というのはあるのかという点、それと全市町村が実施できるのかという点と、ここで見たら今年度限りということになっています。これはどういう意味かということについてもお答えください。

森住宅課長

一点目の対象にならないブロック塀についてでございます。

この度のブロック塀につきましては、要件としまして、まず道路沿いということですので、家の裏にあるようなブロック塀につきましては対象外になります。

それから、基本的には倒壊の危険性があると判断されたブロック塀ですので、調査されてもちろん建築基準法上問題ない物につきましては対象外ということになります。

それと、基本的には県の要綱の分に市町村の協調補助となりますので、市町村のほうにも要綱を作っていただかなければいけないので、県と各市町と合わせて要綱を作成して利用いただけることとなります。

一部の支援は今年限りということで、まず撤去が優先されるということで補助率を5分の4とさせてもらっています。まずは、皆さんに撤去が進むようしっかり説明させていただきます。

須見委員長

午食により休憩いたします。（12時01分）

須見委員長

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）

質疑をどうぞ。

山田委員

午前中に続いて質問しますが、先ほど森課長から答弁いただいた中で、もう一回確認しておきたいのですが、733か所の危険判定をした結果、9割がまだ残念ながらそのままになっているという状況になりました。

ただあれは平成24年度までということで見たら、いわゆる8,194か所の黄信号の分についても調査、あるいは14市町を除いた残りの所についても、危険箇所ブロック塀の把握をするというのも非常に重要な取組になってくると思いますが、今後具体的に、一般論でなく、どういうふうに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。

森住宅課長

今後の対策につきましてですが、この度大阪府のブロック塀の倒壊を受けまして、通学路とか学校の公共施設において、速やかにブロック塀の安全点検を行うとともに、危険性の高いブロック塀につきましては、応急的な安全処置や撤去を実施するなど安全対策を行ってきているところでございます。

さらには、ブロック塀の撤去の制度を作り、民間所有のブロック塀につきましても撤去に向けた対策に取り組んでいるところでございます。

今回の事案によりまして、ブロック塀の倒壊による危険性が高まったということで、市町村につきましては点検よりも実効性のある対策を進めてきているというところでございまして、県としましても市町村への支援、連携を図りながら、全てのブロック塀が1日も早く撤去されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

山田委員

こればかり時間を掛けるわけにいけないが、私は、平成21年度から平成24年度までやった県の調査というのは、それなりの大きな意味があると思うんです。そういうことか

ら、それが生かされるようにしないと、もちろん危険な所は対策が必要、これは言うまでもありませんが、危険だと思われる場所が残念ながら市町村で十分把握されているかという、まだそういう状況になっていないというだけに、そのへんもしっかり目配りしながら対策を進めないといけないのではないかというのが本意なんです。

引き続き付託委員会もありますので、その状況等々も合わせて聞いていきたいと思えます。

それと議案の関係で、香港定期便の関係についても聞きたいと思えます。

全体では2,200万円で、商工労働部が700万円、次世代交通課が1,500万円となっているわけですが、この1,500万円の具体的な中身について概要をまず教えていただけますか。

佐藤次世代交通課長

9月補正予算の中身についてということで、次世代交通課の方では1,500万円の予算を要求させていただいております。

中身でございますが、我々のほうはアウトバウンド中心ということで所管しております。そのため今回の定期便で、徳島からのお客様もたくさん乗れるという状況でございますので、まず徳島県内の人に就航地でございます香港の魅力をしっかりとお知らせしていただく、PRしていく、合わせて今回徳島県周辺の地域、例えば香川県の東讃地域でありますとか、兵庫県の淡路島、そうした地域にもしっかりとPRをすることでアウトバウンドでの需要というものを伸ばしていきたい。そのためのメディアファームツアー、広告料といったものを要求させていただいております。

その他といたしましては、今回定期便ということになりますので、これまでのチャーター便でお越しただいておりました団体ツアーのお客様、それ以外にも個人旅行者のお客様もお見えになりますということで、個人旅行者向けの二次交通への支援といたしまして、今年度新たに県内のバス事業者と連携して、フリーバスパス、インバウンド向けのバスパスというものを作っております。こうしたものを二次交通支援ということでインセンティブとして支援したいと考えておるところでございます。

あとは、徳島阿波おどり空港で一定の時間、例えば手荷物を受け取ったり、バスが出るまでの間お過ごしただくということになりますので、徳島阿波おどり空港でお過ごしただく時間、こうしたときに徳島のことをもっとPRしてもらえる材料にできないだろうかということで、はやりのインスタ映え、ポスタースポットを徳島阿波おどり空港の中に設けていきたいと考えております。

具体的には、例えば香港の方にも人気があるアニメでありますとか、徳島が誇る阿波藍、あとはゆるキャラとか、そうしたもので撮影スポットを整備しまして、お待ちになっている時間にそこで写真を撮っていただいて、早速SNSで発信し香港の方に知っていただくことにより徳島にたくさんお越しただく、そうしたことを実施したいと考えております。

あとは、県内の旅行会社と連携し、どういう地域から徳島阿波おどり空港を御利用になっているかということや、この直行便に期待すること等、実態を我々としても把握するいい機会であると考えておりますので、県内旅行会社と連携したモニターツアーこうしたものを実施して、季節定期便就航のPRの効果を計りたいと考えております。合わせて利

ユーザーの生の声を反映した利用促進キャンペーンを実施したいと考えております。

こうした取組によって、国際定期便の通年化を何としても実現してまいりたいと考えておるところでございます。

山田委員

アウトバウンドを中心にしてという説明でした。

そしたら、県民等への香港直行便PRによる機運醸成、そして直行便利用者の実態把握、利用促進、それからゆるキャラを含めた、これはインバウンドになりますが、それぞれ1,500万円の内訳で言ったらどういう状況になるのですか。

佐藤次世代交通課長

1,500万円の内訳でございますが、バスパスが200万円。インスタスポット、就航記念のイベント等といたしまして300万円。それとメディアファムツアーといたしまして480万円。それと近隣地域への雑誌等に掲載することでPRをする手法で100万円。あとは最後に申しあげましたモニターツアーで420万円を予定しているところでございます。

山田委員

今回12月19日から来年3月27日まで週2回計29往復の58便ということで、いわゆる限られた運航だということになります。しかし初めての定期便ということで、前進はしていると思うんです。70%超の搭乗率と設定をして、通年化に向けた取組についてと既に報道されています。チャーター便が83.8%、偶然冬も夏もそういう状況になった。今度はチャーター便と違ってFIT客、個人客も含めて乗ってくるわけですが70%以上を目指したいと設定している上で、この団体客とFIT客をどう考えて対応されているのか、その獲得必要数とかの目標を持っているのか、その見通し等々についてもお伺いしたいと思います。

佐藤次世代交通課長

団体客とFIT客の割合がどの程度かということですが、我々もいわゆる地方空港に就航しております航空会社、その実績がどうかということは、就航地の自治体に問合せをしておるところでございます。かなり差があるというところですが、まず外国の方、それと日本の方がどれくらいの割合で乗っておるかというところでありまして、やはり残念ながら今のところはインバウンドの方が御利用が多く、8割程度になるということをお聞きしております。

これを徳島に当てはめた場合、全く同じかまだ正味分からないところはありますが、我々としてはせつかく徳島から国際線が初めて飛び立つというところがございますので、徳島県内の御利用者の皆様をちょっとでも増やしたいと思っております。

あと、団体とFITとの割合というところでもありますけれども、これまでも香港からは団体のお客様に多く徳島にお越しいただいたということもございます。具体的な割合というのはないのですが、今回も我々がセールスしていく中では、かなり旅行代理店から団体で徳島に送りたいといった声も頂いております。

それと新たに団体ツアーでないFITという形でも商品を作りたいといったお声も頂い

ておりますので、我々としては有り難い話と考えております。

引き続き、一生懸命セールスをすることで、徳島にもたくさんお越しいただく、徳島からも香港へたくさん行っていただける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。

山田委員

素朴に思うのは平成31年3月以降一体どうなるのだろうか。

中断あるいはそのまま再開、一部中断、いろいろな選択肢があると思いますが、そうなったら12月19日から3月27日までですから、非常にタイトですが3月以降判断というのはいつ頃どういう格好で、例えば2か月3か月後に運航状況を見てというものなのか、県はどういう見通しとしてお持ちなんですか。

佐藤次世代交通課長

今回の季節定期便の運航に至った経緯としては、やはりこれまでの連続チャーター便での運航実績搭乗率が83.8%というものが、かなり就航決定の鍵になったとお聞きしております。まずはチャーター便での実績というのが一つ、それと今回の季節定期便の実績、こうしたものが次への鍵を握ると我々も考えております。

その判断がいつ頃なされるかという点でございますが、これは航空会社のほうが判断することでございますので、我々としては少しでも早く、その意思決定をしていただきたいと考えておるところでございます。

我々としても、予約状況等々も教えていただきながら、また早く4月以降も運航を引き続きやってほしいという声をこれまで同様、航空会社に届けてまいりたいと考えております。

山田委員

そういう状況で、相手があることなので、なかなかこれぐらいまでとは言えないということでしょうが、しかしおのずとそういう日は来るわけですから、やはりそれに向かっての取組というのが重要になってくると思います。

そこで、他県の香港便の実績搭乗率、実は2年前かな、地方創生対策特別委員会で岡山空港に行きました。その当時は香港便について全日運用され搭乗率も70%あったが、週2回にまで減ったという話もお伺いしました。香川はLCCで、LCCは搭乗率を発表していないということらしいですが、岡山空港、鳥取県の米子空港は香港航空で、航空会社は把握されていると思うのでその香港便の搭乗率を教えてください。

佐藤次世代交通課長

米子空港と岡山空港の香港の実績ということでございます。

米子空港が平成28年9月から就航ということで、ここ2か年の実績、年間ベースの数字で、平成28年度が64.9%、平成29年度が74.2%。

岡山空港ですが、平成28年3月末から就航しております、一応平成27年度の数字で言うと期間は短いんですが57.9%、平成28年度は65.7%、平成29年度は82.2%といずれも

徐々に上がっていつているという状況でございます。

山田委員

この近辺での状況を見たら徐々に上がっているという報告を頂きました。

実はキャセイドラゴン航空は今まで6都市で今も飛んでいます。今回徳島が7番目と言われているんですが、この6都市の平均搭乗率も分かっていたら教えてください。

佐藤次世代交通課長

すみません、6都市の今の就航率というのは持ち合わせておりませんので、都市別に出るかどうかという点も含めてまた御回答させていただけたらと思います。

山田委員

是非ともその点については把握していたら、いろいろな角度で検討する上で参考になると思います。ただ、キャセイドラゴン航空の6都市というのは非常に人口規模の大きい都市が中心ということで今まで飛んでいました。

今回地方都市といわれる徳島になったわけですが、そういうことと言えば、この徳島へと初めての地方空港、広島県が来ていたが今止めてしまいました。広島が地方都市かどうか別にしても比較的人口規模の小さい空港へ今回キャセイドラゴン航空が入ってくるということになったわけですが、それについては県としてどう見られているんですか。

佐藤次世代交通課長

今回キャセイドラゴン航空が徳島に季節定期便を就航させるということで、キャセイパシフィックグループは、航空会社のランキングでも世界4位とか5位とかの非常に格付の高いエアラインが徳島に入ってくる、非常にまずは光栄なことではないかと考えております。

キャセイドラゴン航空としては、多分人口100万人を切る都市に参入というのは恐らく初めてであるということで、我々もですが、キャセイドラゴン航空も今後の新たな地方モデルということ言葉は悪いですが、徳島が実証実験の場ということになるのかなと考えております。

ですから、我々としたら地方都市であるが故の魅力、それと近くに今閉鎖という状況になっておりますが関西国際空港という大きな空港もある。大きな都市もあるということで、様々な都市が徳島の周辺に備わっている、こうした魅力をうまくアピールすることで、たくさんのお客様を迎えられるということではないかと思っております。

新たな地方都市モデルということで、徳島で成功すれば、今後日本のほかの地方都市にも当然波及していくのではないかと考えておりますので、是非ともこれが成功していけるように我々としてもしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

山田委員

時間の関係であと2点まとめて質問して終わりたいと思いますが、実は私自身もこの航空機問題、地方創生対策特別委員会でも聞いてきたんですが、やはり今LCCが全体的に

非常に勢いを増している。フラッグ・キャリアとLCCの関係、競合というのは非常に強まっているというところで特にLCCの勢いがすごい、また高松空港、関西国際空港等周りにもそういう所がある中で、アウトバウンド、インバウンドをしっかりと確保するような点について、県としてどう把握されているのかというのが1点。

それと先ほども出ました関西国際空港が今ああいう状況になっている、これは何人かから聞かれたのですが、徳島阿波おどり空港へ何らかの働き掛けとか、運用に対する協力とかいう話はあるのかと。その2点についてお伺いをして質問を終わりたいと思います。

佐藤次世代交通課長

まず、高松空港との差別化であるとか連携、それをどうやっていくのかという点でございしますが、四国内でほかに香港線が飛んでおるといのは高松空港にLCCの香港エクスプレスが就航している状況でございます。

LCCの特性として、団体客をターゲットにするのではなく、個人のお客様をターゲットにしているというところでございます。

我々としたら四国の特性で、二次交通が少し弱いという点もございしますので、そうした点では、まだまだ団体ツアーのお客様というものは可能性があるのではないかと考えております。

こうした点で、高松空港が個人のお客様をターゲットにしているのであれば、我々徳島阿波おどり空港は団体のお客様も乗れるような航空会社を是非就航してもらおうということで、それぞれの特性を発揮する形で結果として四国にたくさん香港からのお客様がお越しになる、こうした状態を作り上げたいという思いで取り組んでまいりました。

今回もこうした形で高松空港と徳島阿波おどり空港それぞれの強みを発揮することで、これまで以上にたくさんの香港からの誘客というものができると期待しておるところでございます。

それともう1点、関西国際空港のバックアップ等という点でございます。

よく知事も申し上げておりますが、大阪湾ベイエリア5空港7滑走路あるということ、昨日、関西広域連合の中でも復旧までまだまだ時間がかかる、特に国際線についてということであれば、徳島阿波おどり空港ターミナルも国際線対応の施設ができておりますので、バックアップできるという議論も当然あるわけでございます。

関西広域連合としても、このまま関西の経済が停滞ということになれば、やはりそれは日本国家にとっても損失であろうということで、是非関西のこうした5空港7滑走路でバックアップ体制を関西全体でという要望を国のほうに出したということをお聞きしております。

庄野委員

私のほうからも西日本豪雨災害、台風第20号、第21号の被災された方々、また北海道胆振東部地震によりましてお亡くなりになった方もおいでます。心から哀悼の意を表しますとともに一日も早い復興復旧を祈っております。

また、徳島県内からも被災された所に本当に多くの方々が支援に入ってくださっております。心から敬意を表する次第でございます。本県からも長期間にわたってボランティア

アで支援に行っている方もおいでますので、本当にしっかりと仕事をしていただいで頑張ってもらいたいと思っております。

今日の資料で7ページに河川整備課、この新しい部分で「ファミリータイムライン」作成事業というのが300万円計上されております。これは平成30年7月の豪雨災害における課題を踏まえ、住民の避難を確実なものとするためのモデル事業に要する経費とありますが、これについてももう少し詳しい御説明をお願いしたいと思います。

赤堀河川整備課長

「ファミリータイムライン」作成事業についての御質問を頂きました。

平成30年7月豪雨では、岡山県などにおきましてハザードマップ等が十分に認知、また活用されずに逃げ遅れによる犠牲者が相次いで、住民の確実な避難が課題となったところでございます。こういった課題に対応するため、住民の命を守る逃げ遅れゼロを実現するために、災害時の家族や隣近所が取るべき行動を時系列に整理したもの、ファミリータイムラインの作成を支援するものでございます。

こういった自助共助による地域防災力の向上を目的としたものでございまして、それぞれの家族に避難のタイミングを検討していただくものでございます。

具体的には、平成26年、平成27年と2年連続で浸水被害が発生しました那賀町の和食・土佐地区をモデルといたしまして、まずは作成を支援してまいりたいと考えているところでございます。

自宅周辺の地形や過去の水害を列挙しまして、リスクを認識していただく、避難情報や水位情報に合わせて取るべき避難行動、また水害を学んで自らの避難の方法や経路を事前に定めていくといったものでございます。

庄野委員

この300万円はモデル事業で、和食・土佐地区のファミリーがいかにかに逃げるか、また御近所の方々も避難の勧告とか指示が出たときにどういうタイミングで避難所に行くかということ詳しく作成するという事で、非常にいいことだと思います。

これは9月1日の徳島新聞の社説ですが、静岡大学防災総合センターの西山教授が調査したところによると、西日本豪雨災害で大雨特別警報が出た岡山県、広島県、福岡県の3県の住民8割以上が警報を認識していた。大雨特別警報といったらすごい警報です、これを認識していたのですが、実際に避難したのは約3%だったということで、200人以上が亡くなっているわけです。実際に避難するというのが非常にタイミングとかいろいろあるんでしょうが、難しい面があって、本県でもこうした災害に見舞われたときに、このファミリータイムラインではないですが、いかにかに逃げるかということ県も市町村も自主防災組織も、もっと促すような体制を取らないといけない。

あと岡山県倉敷市真備町、これも非常に大きな浸水の被害が出たんですが、そのハザードマップを見たら浸水地域になっている、ちょうどハザードマップに沿ったような浸水が起きているにも関わらず逃げていないということで、要支援者とか独居の老人とかそういう方々がお亡くなりになっている。これを大きな教訓として本県においても逃げる促し方、それから市町村の避難勧告、避難指示の出すタイミング、避難勧告を出したが各家

に届いているのか、そんなことをより緊密に正確に全部に届いているのかどうか、そういうことを全体的に地域で把握していく必要があると思います。これ肉食ではモデルにするんですが、危ない地域、今後どのような形でそうした呼び掛けと避難の誘導をやっているのかということ、これ大きな課題ですけれども、お聞かせいただけたらと思います。

これ難しいと思います。8割以上が警報を認識していたが、実際に逃げていないというこれが大きな問題で、そこらへんの対策強化を今後どのようにしていくのかお聞かせいただきたい。

赤堀河川整備課長

これまでの地域住民の避難判断といいますのは、市町村が発令する避難勧告、また、雨量や水位情報等に基づき住民自らが判断されて避難を開始していくといったところがございます。

委員御指摘のとおり、7月豪雨で大雨特別警報が発令された地域での避難が3%という報道もございました。それで、今回目指しておりますファミリータイムラインといいますのは、県が推進していますFCP、家族継続計画の策定というのがございます。その中の洪水版FCPになろうかと考えているのですが、こういったことによりまして家族に合った、先ほどの要介護者がいる家族がいたり、それぞれの家族で避難のタイミングや災害の発生原因というのは異なると思いますので、事前に避難行動を定めるファミリータイムラインを作成することによりまして、十分に自宅周辺のリスクを認識していただく、地域のコミュニケーションの輪を広げる、防災組織等の共助の取組を考えるのに様々な効果が期待できます。そういった中で、防災意識の醸成を図っていく、住民自らが避難できる体制を支援していきたいと考えてございます。

庄野委員

ファミリータイムラインが、どういう広がりを見せるのか期待しておきたいと思えます。

市町村が出す判断も重要ですが、避難指示とかが出た場合、この情報を的確に各家の住んでおられる方々が、避難指示が出た、危ないということを漏れがなくきちんとその地域の方々に知らせ、もし知らせていないような可能性があったら、自主防災組織のような隣近所の方々が、今出たから一緒に逃げようと言っていけるような、そのつながった対応みたいなのが必要だと思うのですが、そこは県、それから市町村としてやらないといけないこと、それから気象情報とかをきちんと出していく場所、いろいろあるんですが、県としてその住民が逃げるということにおいては、どのようなところに一番これから気をつけようと考えているのですか。ちょっと難しいですが、お聞かせいただきたい。

北川県土整備部副部長

この度の西日本豪雨、6月28日から7月8日、梅雨前線に向かって台風第7号の暖かい空気が入って、バックビルディング現象が生じたことで特別警報に順次移行していったとか、当日は相当いろいろな気象で雨がたくさん降ったわけです。

私どもが見ている限りでは、那賀町のほうで1,300ミリ降っています。こちらでは、平

成16年度の雨で被災を受けておりましたので、注視していたところをバックビルディングが縦の方向に入ってきて山城町辺りが被災されていた。この雨が1,400ミリでございまして、かたや瀬戸内海地方で上限が確か500ミリもいってない雨であれだけの被害があったようです。

こういった教訓は雨の量だけでは計れずに、瀬戸内海地方の所に雨が500ミリ以上降ると、このような状態になる。それから土質も真砂土とか言われてるような地質がございまして、そういった所がいかにも雨に弱いかといったところがあります。

そういったことを、地域地域でファミリータイムラインという形を作っていくことが一つは大事だということで、今回予算を組まさせていただきます。

別途、今日の委員会でタイムラインというものを御説明させていただきます。

これは、段階的に避難指示、水防団の待機、そういったものも順次進めていくわけですが、これが市町村と県の間においても分かりにくいというところで、一目で分かるように、どこそこの水位で何があったらこういうことが起こるんだなといったことで、これが氾濫の危険までのどの位置に入ってくるのかが、市町村、そして首長までに伝えるということでございます。

今回ファミリータイムラインというのは、この右の個人のほう、御家庭のところに入ってくるわけです。県としては、この切迫性をどう住民の方に認識していただくかということが一番重要でございます。ということで、作る時に県や行政が作って、どうぞっていうのではなく、ワークショップといいますか皆様が作っていく、そしてこの作ってどうだったかとP D C Aで良くしていくことで自らのタイムラインといいますか、各御家庭で私の地域はこういった現象でということで、しっかりと自らが考えていただくといったところの一助になればということで今回、予算を要求させていただきました。

こういったハードだけではなく、いかに安全にやり過ぎずというか、そういったことで強靱化をしっかり進めてまいりたいと考えております。

庄野委員

ありがとうございました。

次に、徳島と香港の季節定期便ということで、徳島阿波おどり空港に18億円を新ターミナル整備に投じ、就航するという御苦勞様でしたと言いたいんですが、それと同時にせっかく季節便が飛んで、先ほどもございましたが通年と言いますか、ずっと愛されるような路線、そして香港線以外にも、また新たな国際線のニーズなんかも聞きながら、第2、第3の外国との交流みたいな定期便があったら、徳島県民も便利に使っていただける。徳島県内に住んでる方々がアウトバウンドとして出て行く、観光に出て行くということも、今までだったら高松空港まで行かなかったら、国際線がなかなかありませんでしたので、高松空港から乗っていったる人もいますが、阿波おどり空港から乗れるということは非常にいいことだろうと思っておりますが、これをつなげていくためにも3泊4日ぐらいで行って戻ってこようと思ったらどんな商品ができるのか。

それと値段ですが、これは旅行会社ともいろいろ協議とか提案してもらわないといけないと思うんですが、3泊4日で香港へ行って、どこ見て帰ってくるのに県民の方々にどれぐらいの費用か提案しないとイケないと思っております。12月に就航するということは、余り日

がないですが、どれぐらいのお金で大体どのぐらいのコースを考えられているのか教えてください。

佐藤次世代交通課長

どれぐらいの価格帯になるのかという点でございますが、ツアー商品というのは、まだ現在作っているという状況ではないかと思っておりますので、はっきりとお示しすることはできませんが、航空券いわゆるチケット代というのにつきましては、今航空会社のほうからお聞きしているのでは、時期によって幅がありますが、一番安い時期で、いわゆるサーチャージ等は含まず運賃のみで往復3万7,000円からと聞いております。

一番高い年末年始等の時期で、11万円から12万円と聞いております。時期によって国際線ということもありますので、当然、売れ具合に応じて、価格改定等々はあり得ると聞いておりますので、また今後、見直しはあると思っております。

それを基に旅行代理店が、例えば団体料金の適用の有無で、ツアー代金は大きく決まってくる、設定されるのかなと考えておるところでございます。

庄野委員

旅行会社とかと、3泊4日でこの値段で、どこのホテル泊まって観光地とか行く所があって、そうした宿泊とセットになったものを安い時期だったら10万円くらいと県民の方々に提示したら応募がもっとあると思うんです。県内にも旅行会社ありますので、多分いろいろ当たっていると思いますが、そこらが最も重要になってくるのではないかと思いますので、飛行機だけ往復を取って、向こうでの宿泊とかを自分で取るとなったら、また大層な人もおいでると思っておりますので、もっといろいろな旅行会社と連携を組んで、ツアー旅行、個人、それから2名3名の団体、友達が行って帰ってこられるような提案ができれば、もう少し搭乗率も上がる一助になるかと思っております。そこらへんまた検討してくれたらと思っております。

眞貝委員

先ほどから香港定期便のお話を聞かせていただいたんですが、地方空港、香川県、鳥取県とか、いろいろLCCの名前が出たんですが、香川県が定期便の締結ができるまでに、県は補助は出してないのですか。その定期便のために着陸料を高松空港に払うとかそういう補助、他県はそういう事例はないのですか。

佐藤次世代交通課長

実は航空会社への支援は、各県いろいろなトップシークレットな状況となっておるところがございまして、詳しくはなかなかとはいうところはあるのですが、我々が把握している限りでは、いろいろな所でいろいろな形の支援はやっておるところでございます。

その代表的なものとして運航にかかる経費の支援ということで、例えば委員からお話のありました着陸料への支援でありますとか、あとは着陸に必要なレーダーとかを使う航行援助施設使用料を一部支援する、あとは旅客ターミナルの使用料であるとか、そうした支援を行っておるとお聞きしているところです。

眞貝委員

トップシークレットでお話をされているということなので、徳島もトップシークレットで交渉はされているんですか。

佐藤次世代交通課長

我々も、これまでのチャーター便のときにも、実はそうした着陸料とか、空港施設使用料等の一部費用を支援するというので、片道当たり35万円の支援を実施しているところでございます。

今回の季節定期便につきましても、同様の支援をするというところでございます。

眞貝委員

期間が切れてからが大事なんですけど、期間が切れてもトップシークレットで継続して、そのような交渉をしていく、それぐらいの意気込みがあるのか。

ある程度やはりそういうものを計上しないと、徳島県は後発組ですので、非常に厳しいと思うんです。そういうところは考えながら、これが定着できるようにやっていただきたいと思っておりますのでよろしくをお願いします。

岩丸委員

すみません、追加で1点お聞きしたいと思えます。

私、地元の話でもありますし、6月の委員会でもちょっと触れたこともあるのですが、7月の西日本豪雨であったり、先般の台風第20号、第21号の大雨ということもあって、飯尾川の話なんですけど、この改修というのは非常に急がれるのではないかと、再認識をしたわけでございます。この飯尾川の改修も非常に長い年月掛けて、現在まで進んできていると思えますが、前もお聞きしたかとは思いますが、再度これまでの整備状況、またその整備によって発現された効果ということについてお聞かせいただけたらと思えます。

赤堀河川整備課長

飯尾川のこれまでの整備状況とその効果についての御質問を頂きました。

飯尾川は、流路延長約26キロメートル、流域面積71平方キロメートルに及ぶ県内最大規模の内水河川でございます。

また徳島市、石井町、吉野川市の2市1町にまたがり、平成16年台風第23号の浸水被害を初め、これまで度々大きな浸水被害が発生しております。

飯尾川の改修の歴史は古く、昭和7年から第1期改修は始まっております。昭和34年から第2期改修に着手してございまして、飯尾川の整備延長が24.1キロメートルと長いことから、流域全体としての浸水被害の軽減が図れるように治水安全度の向上を目指し、効率的、段階的に様々な治水対策を進めてきたといったところでございます。

加減堰下流においては、平成21年に角ノ瀬排水機場の整備が行われるとともに、平成23年に飯尾川第二樋門の改築や加減堰下流の河道整備は完了しております。

また、そういったことが完了したことから、まずは加減堰右岸側の撤去を平成25年度に

実施したところでございます。

こういった整備が進むことによりまして、平成26年8月の台風第11号では、藍畑の雨量観測所において総雨量が476ミリと吉野川で戦後最大の流量を記録しました平成16年台風第23号と比較しまして、降雨量が70ミリも増加したものの流域の浸水家屋については約1,300戸から250戸と8割減少いたしております。

また浸水面積も約3,600ヘクタールから約1,000ヘクタールと7割も減少をさせることができいております。こういった地域の発展につながる治水対策の効果が出てきているといったところでございます。

岩丸委員

確かに今御説明いただいたとおり、角ノ瀬排水機場、それから加減堰の撤去等々で、平成16年に比べて平成26年のほうが相当浸水被害が低減されたと石井の方のほうからもお聞きをしておるところでございますが、ポンプを回すタイミングで大分違うとか、いろいろそういったお話もお聞きをしておるところでございますが、今後飯尾川の改修についてどういった課題があるのか、そこらへんについて御説明いただけたらと思います。

赤堀河川整備課長

飯尾川改修の課題についての御質問を頂きました。

飯尾川における治水上、最大の課題といたしましては、やはり麻名用水堰の撤去と考えているところでございます。

麻名用水堰は飯尾川に架かる桧瀬橋の約2キロメートル上流にある農業用の固定堰でございます。約30メートルある川幅をこの固定堰で約6メートルに狭めておりまして、洪水の流下を阻害しているものでございます。

飯尾川流域の洪水被害軽減のためには固定堰の撤去が必要で、現在代替施設といたしまして水中ポンプにより取水する施設を計画しているところでございます。

平成26年1月に開催いたしました地元説明会では代替取水ポンプ設置予定箇所の周辺住民から地下水の水位低化や水質悪化に対する懸念から計画変更の反対意見が出されております。

しかしながら、一方で堰の影響により浸水被害を受ける多くの住民の方々から早期に麻名用水堰を撤去してほしいとの要望もありまして、こういった麻名用水堰の撤去というのが、飯尾川における治水上の最大の課題と認識しておるところでございます。

岩丸委員

6月の委員会でもその麻名用水の関係について私少し質問させていただいたと覚えておりますが、やはりそこが一番大きなポイントかなと思いますが、そういった利水の関係者とか地元住民、そういった方とのこの合意形成、なかなかこう治水とか利水は難しいとは思いますが、今後どのように進めていくのかお伺いしたいと思っております。

赤堀河川整備課長

合意形成の図り方についての御質問を頂きました。

麻名用水堰は、堰の影響により浸水被害を受ける方々のほか、堰管理者の麻名用土地改良区や周辺の地下水を利用している住民の方など様々な関係者が多く存在しているところでございます。このため合意形成に時間を要しております。

石井町とは地元の合意形成の図り方について協議を行っておりまして、合意形成の図り方の検討を進めているといったところでございます。

麻名用水堰の撤去は先ほど申しましたとおり、飯尾川の治水上の最大の課題と認識しておりますので、早期に地元との合意形成が図られるように石井町と連携してしっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

岩丸委員

是非お願いしたいと思えます。やはり地元の皆さんの安全安心、これが一番であると思っておりますし、先ほども言いましたとおり治水は本当に難しいなど。

左岸側の方が了解したら右岸側が反対するというのはよくあるようなことでございますので、粘り強くなおかつスピードも速めていただいて、是非一日も早い改修に向けて進んでいただけたらと思っております。

飯尾川が終わったら、支川もまたございますので是非よろしく願いいたします。

長尾委員

今日説明があった、洪水タイムライン案の策定について関連してお聞きをいたしますが、徳島県でこの大規模な水災害の被害を最小化するためということで今回この案を作ったんだけど、これは今回の策定が初めてだったのでしょうか。

赤堀河川整備課長

平成27年度に那賀川においてタイムラインを作成いたしております。

今回3河川、全部で4河川の洪水タイムラインができ上がったところでございます。

長尾委員

那賀川に次いで今回3つを追加すると。

今回の西日本豪雨で岡山県真備町はこういう洪水タイムラインというのはできていたのかどうか私は分からないんだけど、それは承知していますか。

赤堀河川整備課長

真備町の高梁川、小田川のことかと思いますが、申し訳ございませんが洪水タイムラインができているかどうかまでは把握はできておりません。

長尾委員

もし洪水タイムラインができておったとすれば、被害は減らすことができたと思われるかどうか。

赤堀河川整備課長

真備町の小田川につきましては天井河川であるとともに、高梁川の支川ということで、高梁川が湾曲している所に天井川の支川が合流しているといったこともございまして、今回、西日本豪雨で課題となっているバックウォーター現象というのが発生したといったことで、小田川の堤防決壊につながりまして、真備町の浸水被害が広がったと考えておりますので、一概にタイムラインの運用によって被害の発生が防げたかどうかということは明確にはお答えできないところでございます。

長尾委員

住民がそういう洪水の変化とともに避難をする。避難の在り方についてはテレビでもやっていて、息子がお父さん避難しようと言ってもおやじはもういいとか言う、そういうやりとりがありました。こういうことがきちっと事前にファミリータイムラインという形でできておればかなり防げたのかなというような気もいたしました。

それで那賀川と新たに勝浦川、宮川内谷川、福井川の3河川が追加をするということだが、今後県内の河川については、このタイムラインの策定についてはどのように考えているのでしょうか。

赤堀河川整備課長

県内に洪水予報河川が1河川と水位周知河川が15河川ございます。

また、大規模氾濫減災対策協議会というのを発足させまして、その中でも洪水タイムラインの策定を進めていく取組を行っております。

この16河川につきまして順次策定を進めていく予定でございます。

長尾委員

先ほど、岩丸委員から飯尾川の整備状況、また今後のことについての質問がありましたが、私からもこのことはきちっとしてもらいたいということをお願いいたしますが、昨今は、鳴門の関係者が撫養川の整備について知事に直接会ってこの改善を要望したということがありますが、飯尾川とか撫養川は、今言った16河川の中に入っているのでしょうか。

赤堀河川整備課長

撫養川についてはこの16河川の中には入っておりません。

長尾委員

飯尾川は入っていますか。

赤堀河川整備課長

飯尾川は入っております。

長尾委員

飯尾川は入っているということですが、これも過去の平成16年のときも大変浸水した状況があるわけですから、早急にこの洪水タイムラインの策定を早めてもらいたいと

思うことを要請しておきたいと思えます。

撫養川につきましては、徳島の有名なブランド品である鳴門金時そういう所に塩水が入ってくる。入ったらこれも大きな打撃を受けるということで、漁業関係者、農業関係者、また鳴門選出の県議会議員の方もそれに署名をして要望書を出されたようですが、この撫養川について県は今後どのような対応をしていくお考えかお伺いしたいと思います。

赤堀河川整備課長

現在、撫養川の流域となります鳴門市里浦町や大津町一帯につきましては、巨大地震の発生時におきまして、広範囲の津波浸水被害が想定されているところでございます。

このため現在、直轄河川事業で旧吉野川の上流側、南側、また直轄海岸事業で下流側、北側になる撫養港海岸と整備が進んでおります箇所で、一帯的な整備効果を発揮させるために、平成25年度に撫養川の地震津波対策に着手しているところでございます。

これまで河川整備計画を変更いたしまして、撫養川の地震津波対策を位置付けるとともに撫養川の支川に新池川というのがございますが、津波の遡上を食い止める新池水門の耐震補強に先行着手いたしまして、平成27年3月に完成させるなど事業推進を図ってきたところでございます。

長尾委員

要望にいられたときの知事の発言とか、そういうものを重く受け止めて県土整備部としては、要請のあった方々に対する対応をしっかりとさせていただきたいと私からも強く要請をしておきたいと思えます。

それから、先ほどから出てる香港の定期便の件ですが、民間空港の高松空港を視察して、瀬戸内No.1 空港を目指しているということで、いろいろな取組をお聞きしたわけでありまして。その中でしっかりと新たな路線の営業もやっておるということでありました。

先日、沖縄県のLCCとか空港の視察をしまして、沖縄県はこの5年ぐらいでものすごいアジアから観光客が増えておると。那覇空港に新たに滑走路一つ増やす、それからクルーズ船の港も増やすと。こういう計画が今進行しておるということでございました。

飛行機で来る人と船で来る人とは金額に大変な差があって、飛行機で来る人は個人でも来る、船は大量に来るけど落とす金はそんなにないということもありましたが、とにかくどの空港も2020年に向けて、国内では既に2,000万人を超えてるわけで、必死で取り組んでいる様子が窺えたところであります。

そこで徳島はようやく新しい国際線の施設を造って、御努力によって香港便が成功することはいいことだと思いますが、これ一つもう目鼻もついたような感じでもありますので、要はその次、アジアのどこをターゲットにしておるのかということをお聞きしたいと思います。

先日、日韓友好促進議員連盟主催で勉強会をやりまして、その後、韓国出身の早稲田大学の李教授と神戸の総領事初め総領事館の方々と地元民団の団長さんらで知事にも挨拶に行つて懇談もしたんですが、やはり四国4県で韓国便がないのは徳島県だけであるということから、是非、徳島阿波おどり空港にソウルなり、大きい町として釜山からの便とか、

そういったものを是非やってほしいというお声がありましたが、先の香港に次ぐ新しい交流先というか、そういったものをどう考えているのか教えてもらいたいと思います。

佐藤次世代交通課長

香港に次ぎ、どこをターゲットにするのかという点でございます。

香港もまだまだこれから確実な整備をしていかななくてはならないところがございまして、まずはこの香港線、季節限定ということでございますが、これを確実な線にしていくことが最優先ではないかと。

その次といたしまして香港線も今、週2便ということでございますがそれを少しでも多くしていくという部分をまずは最優先したいと考えております。

これまでも我々のセールスの方向性としていたしましては、例えば宿泊者数が多い香港を筆頭に台湾であるとか、いわゆる東アジアを中心に重点地域としてセールスを進めてきたというところがございます。

我々もセールスに行っておる中で、いざ定期便をとという形になると、一定の数を求められるという点がございまして、現在その国から徳島にどれぐらいのお客様が来て泊まっているのかといった点が、一つの大きな目安となるわけでございます。

長尾委員からお話のありました韓国ですが、全国的に宿泊者数という点で見ると全国で3位ということで、1位が中国、2位が台湾とシェアとしてはお聞きしておるところでございます。

本県の場合といたしましては、1位はここ5年間香港が続いておるということでございます。韓国は5位ということで、全国値と比較するとまだまだ少ないのかなというところがございます。

こうしたこともございまして、今、観光部局のほうで公益DMOである四国ツーリズム創造機構であるとか、関西観光本部、あとは県の観光協会などとともに旅行会社へのセールスや旅行博への出展でありますとか、ファムツアーの実施とか教育旅行の誘致などに一生懸命取り組んで、少しでも韓国から徳島に来ていただくお客様を増やす取組を進めているところでございます。

我々もそうしたセールス、連携して取り組むことで、まずは韓国からのお客様を増やして、その数をもって是非、飛行機をとという形が取れるようにしっかり頑張っていきたいと考えております。

長尾委員

そうだろうと思いますが、アジア、東アジアについては春節なんかの受皿として、本当は冬の阿波おどりみたいなのがあって、それと連携できればと思うわけだが、釜山という名前を挙げましたがソウルもそうだけど、いわゆる阿波おどりのときのチャーター便でも結構だし、何らかのそういうものができて、またそれで宣伝すれば、私は需要が出てくるのではないかなという気がするところでございます。

日韓友好促進議員連盟としてもそういったところに努力をしていきたいと思っているわけですが、いずれにいたしましても、先ほどもお話にもありましたが、今回関西国際空港のああいふ事態を見ると、徳島阿波おどり空港も含めて大きな見直しが必要な時期

にきてるのかなという気もいたします。

報道によると、大阪府知事は神戸空港と伊丹空港を政府に要請したようですが、徳島阿波おどり空港も含めて大きな視点で、また県としてできることはしっかり前へ出して、努力をお願いしておきたいと思います。

須見委員長

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。

以上で、県土整備部関係の調査を終わります。

次に、当委員会の後期の県内視察及び意見交換会についてでございますが、ただいまの予定といたしましては、10月23日に県中央部において実施することとし、視察箇所等につきましては、私のほうで案を作りお示ししたいと考えておりますがいかがでしょうか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは、さよう決定いたします。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（14時11分）