

平成26年9月定例会 県土整備委員会（副委員長互選・付託）

平成26年10月9日（木）

[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いたします。（10時34分）

これより、副委員長の互選を行います。

互選の方法につきましては、いかがいたしましょうか。

（「委員長において指名推選」という者あり）

ただいま、指名推選との提案がありました。

お諮りいたします。

互選の方法につきましては指名推選とし、委員長において指名することといたしたいと思えます。

これに御異議ございませんか。

（「異議なし」という者あり）

御異議なしと認めます。

よって、互選の方法につきましては、委員長において指名することに決定いたしました。それでは、副委員長に杉本委員を指名いたします。

お諮りいたします。

ただいま指名いたしました杉本委員を副委員長の当選人と定めることに御異議ございませんか。

（「異議なし」という者あり）

御異議なしと認めます。

よって、杉本委員が副委員長に当選されました。

杉本副委員長

一言、御挨拶をさせていただきます。

ただいま、私が皆様方の御推挙を頂きました。

委員各位の御厚意に対し、厚くお礼申し上げます。

御推挙頂きました以上、岡田委員長をお支えし、徳島県のために尽くしてまいりたいと存じます。

委員の皆様方の御指導と御協力を賜りますよう心からお願い申し上げまして、簡単ではございますが、就任の御挨拶とさせていただきます。

岡田委員長

それでは、これをもって副委員長互選を終了いたします。

次に、県土整備部関係の審査を行います。

県土整備部関係の付託議案については、さきの委員会において、説明を聴取したところではありますが、この際、理事者側から報告事項があれば、これを受けることにいたします。

【報告事項】

- 平成26年度 指定管理者の応募状況について（資料①）
- 『J Aバンク蔵本公園』駐車場拡張に伴う駐車場有料化について（資料②）

小林県土整備部長

2点、御報告させていただきます。

第1点目は、指定管理者の応募状況についてでございます。お手元の資料（その1）を御覧ください。

県土整備部におきましては、①日峯大神子広域公園、文化の森総合公園、蔵本公園及び新町川公園、②鳴門ウチノ海総合公園及び鳴門総合運動公園、③富田浜第一、富田浜第二及び幸町駐車場の3施設グループについて、7月25日付けで県のホームページに募集概要を公表するとともに、希望者に対し募集要項等の配布を行いました。

また、8月下旬に現地説明会を開催するなど、指定管理者の公募に必要な手続を順次、行ってまいりました。

去る9月25日をもって申請書類の受付を終了し、日峯大神子広域公園、文化の森総合公園、蔵本公園及び新町川公園につきましては1団体、鳴門ウチノ海総合公園及び鳴門総合運動公園につきましても1団体、富田浜第一、富田浜第二及び幸町駐車場につきましては2団体の申請がございました。

今後、指定管理候補者選定委員会における審査を経て、12月定例会において指定管理者の指定議案を御審議頂き、指定管理者を選定いたしたいと考えております。

第2点目は、『J Aバンク蔵本公園』駐車場拡張に伴う駐車場有料化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。

6月議会の委員会で御報告させていただいた、J Aバンク蔵本公園の駐車場拡張に伴う駐車場有料化につきまして駐車料金（案）を作成いたしましたので、御報告をさせていただきます。

まず、1の駐車料金の設定方法についてでございますが、（1）の無料駐車時間の設定といたしましては、家族連れ等の方々が憩いの場として気軽に御来園いただけるよう、2時間は無料といたします。（2）の少額料金の設定といたしましては、施設利用の大半を占める4時間以内の方々は、少額である100円の負担といたします。（3）の加算額の設定といたしましては、4時間を超える料金については、1時間ごとに100円を加算いたします。（4）の公園利用者の上限額設定といたしましては、公園利用者にとって過大な負担とならないよう、最大500円といたします。（5）の公園利用目的以外者への対策料金設定といたしましては、公園利用目的以外と考えられる12時間以上を1,000円といたします。これらに基づき、2の駐車料金（案）を作成いたしました。

なお、バスなどの大型車につきましては、普通車の2倍の料金に設定いたしております。

3のスケジュールといたしましては、10月7日に開催いたしました運用検討会議におい

て、この駐車料金（案）を検討いただき、御理解を得たところでございます。

今後は、議会での御論議をいただきながら都市公園条例の改正作業を進め、来年 2 月議会には改正案を提案し、6 月 1 日の駐車場有料化の施行を目指してまいりたいと考えておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

岡田委員長

以上で報告は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

大西委員

今、部長のほうから御報告を頂いたことでお聞きしたいと思います。

指定管理者の応募の状況を御説明頂きましたが、①、②、③の施設がありまして、①、②は都市公園、広域公園ということで、都市計画課が所管していると思いますが、③の富田浜第一、富田浜第二、幸町の駐車場については、現在、どこが所管しているのか。

富田浜第一、富田浜第二、幸町の駐車場というのは、駐車料金をもらって運営している施設ですが、J Aバンク蔵本公園については、指定管理で駐車場管理をしてもらうのではなく、蔵本公園を管理運営しているところがそのままするというのを、以前お聞きしました。

県には企業局が所管している駐車場、県土整備部が所管している駐車場、病院局が所管している駐車場などがありますが、できる限り管理を簡素化して、効率的な管理運営、経営にしたほうが良いのではないかと私は以前申し上げたことがあるのですが、その当時は、いろいろな経過があってこのようになっていきますので、それは変えることができないとのことでした。

そういうことで、J Aバンク蔵本公園の駐車場の管理はどのようにするのか、それから、指定管理の応募で③富田浜第一、富田浜第二、幸町の駐車場はどこが所管していて、今後、ここをどこか一緒のところでも管理していただいたほうが運営が効率的なのではないかと思うのですが、その辺の考え方をお聞かせいただきたいと思います。

木具都市計画課長

ただいま、大西委員から駐車場管理について、まず、所管はどこかというお話を頂きました。県営駐車場の富田浜第一、第二、幸町につきましては、都市計画課で所管しております。

現在、指定管理者は株式会社バルというところで、そこで得られた収入を県に納付頂くという形での運営になっております。

これ以外にも、県が経営する駐車場がそれぞれ所管課が違うというお話がありましたが、企業局でも駐車場経営をしておりまして、現在、企業局の会計が県の会計と別会計という

こともございまして、今後の統一についてはいろいろな検討が必要であり、現状についてはそのような形での運営をさせていただいております。

蔵本公園の管理は、現在、建設技術センターが公園、園路及びその駐車場の管理をしております。今ちょうど更新時期になっております。次の指定管理者はまだ決まっておりません。

大西委員

現時点では、指定管理を応募している③の3駐車場は都市計画課ということで、公園の管理運営と一緒にやっている。蔵本公園の駐車場については、現在、年度途中ということもあるが、蔵本公園を指定管理しているところが運営をしているということですが、やはり、指定管理を個別に出していくよりも、できるだけまとめてしたほうがいいという気がします。

なぜかといいますと、指定管理をしているところが管理費を少なくしていかないと、自分のところで引き続き指定管理をとれないからということで、提案をするのに、ある指定管理会社は、前回の契約よりも数%でもいいから指定管理料を減らして提案してほしいと言われているということで、だんだん契約金額が小さくなっていく。

確かに、県の運営からしてみれば理想的だと思いますが、ある時点で業者の方が成り立たない。ほかの会社が手を出さないところまで契約金額を下げないと、自分のところがずっと3年ごとの契約をとっていけないという状況になって、そのようなことがあると業者が大変であるとともに、管理が非常におろそかになるということも出てくるのではないかと思います。

それで、提案しておきますが、指定管理者を求めるのはいいですが、富田浜第一、第二、幸町駐車場のような比較的小さな物件で、必ずしも満車になっているわけではない駐車場について、できるだけまとめて指定管理をさせるということが必要なのではないか。そのようなことを是非とも検討してもらいたいと思うのですが、お答えをおっしゃっていただきたいと思います。

木具都市計画課長

ある程度、集約できるものは集約していくべきというのは、大西委員の御提案のとおりと考えております。

今回、報告させていただいております公園につきましても、①につきましてもは4公園、②につきましてもは2公園の集約、要は地域的にそこでまとまっており、集約して指定管理をしていただくほうが効率的だという考えのもとで行っております。

今回の駐車場につきましても、都市計画課が所管している3駐車場については、当然、効率性も考えて、まとめて公募させていただいているという状況になっております。

また、企業局会計とは別会計というところもございまして、今後、管理を統合していくというのは、いろいろあい路等、検討する材料もあると思いますので、その辺については今後研究させていただきたいと考えております。

大西委員

もっと率直に言えば、県は事業をしたことによって収入を得てはいけないということをやっと言われてきておりますので、収入を目的とした事業はないということになります。駐車場は収入を得るために経営していると考えざるを得ない。それならば、企業局にこの部分は移管したらどうかということで、私は以前に申し上げたことがあります。

企業局は別会計といっても県の組織です。収入を得て、いろいろと県に貸付けをして還元している。先ほども申し上げましたが、富田浜第一、第二駐車場は満車になっていないし、満車になるような努力もしていないということを考えると、企業局に任せて、いろいろと努力している中で一緒に管理してもらったほうが良いのではないかと気がします。

この3駐車場を、将来的には企業局に移管して経営するということが効率的なのではないかと私は思いますが、県土整備部として、責任者の方に御見解をおっしゃっていただきたいと思えます。

原県土整備部副部長

富田浜第一、第二、幸町駐車場につきましては、従来から都市計画課が所管しております。これまでの経緯もありまして、もともとは社会福祉協議会で管理をしていただいております。長い歴史がございます。その後、指定管理制度を導入して、今、民間の企業に管理をしていただいております。料金体系も、今の指定管理者のほうで制度を変えてきた経緯がございます。

指定管理の民活を利用するということでコスト縮減を図れたり、利便性も、私どもとしては十分図っていただいていると思っております。

あと、企業局と一緒にということでございますが、今、都市計画課長からもいろいろあい路があるというお話をさせていただきましたが、私どもも、これまでの歴史等も踏まえて、どのようなあい路があるのか、再度確認した上で、合併についても研究をさせていただきたいと考えております。

大西委員

会計も別ですし、難しいという面もあるとは思いますが、駐車場で収益を上げるための施設としてずっと運営していくのであれば、県が直接持っていて、このような状態のままですよりは、企業局にもっと活用してもらおうというほうが良いのではないかと私は思いますので、是非とも検討していただきたい。

次に、私の地元である徳島市渭東地区の東環状道路と徳島市道が交わる城東交差点で、小学生の即死の死亡事故が先日起こりまして、警察、県土整備部の都市計画課、関係者が集まって、どのような交差点であるかという確認と今後の対応について意見交換をする場を設けていただきました。今、順次、進んでいると思っておりますが、これは大変痛ましい事故で、県議会議員として何とか改善をしてもらいたいというお声をたくさん頂きました。

この城東町交差点は、東環状道路からオフランプで下りてくるので大変交通量が多いのですが、この交差点の交通安全対策をどのようにされようとしているのか、ここで正式に、対策についてお聞きしたいと思えます。

木具都市計画課長

阿波しらさぎ大橋南詰めの交差点、城東交差点の安全対策についての御質問を頂きました。これまでの経緯を含めて、御説明させていただきたいと思っております。

まず、8月17日に城東交差点で起こりました痛ましい交通事故を受けまして、翌日の18日に県と警察が現場の確認を行いまして、県の安全対策の検討を開始したところでございます。

そして、8月28日に県、警察、それに大西委員にも御同行を頂き、地元の代表の皆様、学校関係者や地元安全協議会などの方にもお集まりいただき、事故現場の点検並びに安全対策の意見交換等を実施したところでございます。この場におきまして、県の安全対策を示させていただくとともに、その案に対する御意見、また、地域の皆様が考える安全対策についての御意見を頂いたところでございます。

この御意見を踏まえまして安全対策を再検討し、去る9月12日に警察とともに現場で、再度、検証を行いました。

具体的な対策といたしましては、事故現場におきまして、横断歩道や自転車横断帯を東側のほうに約2メートル移設をする。また、歩行者信号機も移設をする。交差点内の自転車横断帯を青色でわかりやすく標示する。そして、車道と歩行者の境に縁石及びポストコーンなどを設置するという安全対策を決定したところでございます。

この安全対策につきましては、地元の広報誌で地域の皆様にお示しするとともに、既に一部工事に取りかかっており、10月から順次、安全対策を実施してまいりまして、この10月中には完成させたいと考えております。

大西委員

今、御報告を頂きましたが、10月中に横断歩道、自転車横断帯の移設や信号の移設、また、自転車横断帯の青色での標示をするということで、とりあえず当面できることの対策をしていただいて、大変感謝を申し上げる次第でございます。

それで、城東町交差点は、東環状道路の高架部分、今現状は阿波しらさぎ大橋の取り合いといった形になっておりまして、高架からオフランプで城東交差点のほうに全ての車が阿波しらさぎ大橋を渡って下りてくる、このような構造になっているわけです。

阿波しらさぎ大橋を渡って、一時はかなりの車が城東町交差点に入って渋滞をしましたので、また吉野川大橋を渡る車も後で増えてきたということですが、それでも、阿波しらさぎ大橋を渡って城東町交差点に入ってくる車はかなり多い。それによって、この交差点の交通量が飛躍的に増大しております。

今回の事故も、基本的にはマリンピア沖洲にある徳島市中央卸売市場に大型トラックが進入するのに、この城東町交差点しか下りて曲がれないというところで、この事故が発生しているのが根本的な原因であります。

この根本的な原因を解消するために、東環状道路につきましては川内町から阿波しらさぎ大橋を渡って城東町のほうに来るわけですが、城東町の交差点に下りるものと、安宅の交差点に下りるものと、あとは末広大橋に直結するというところで、2か所のオフランプがつくわけですが、現状は城東町交差点1か所のオフランプしかないということです。

それで、知事の御英断も頂きまして、安宅の交差点のオフランプにつきましては今年度中に完成をさせるということを表示していただいております。

これはありがたいわけでございますが、この小学生が即死するという事故を受けまして、是非、一日でも早くしていただきたい。つまり、この交通量を城東町交差点と安宅交差点の2か所に分散することが絶対的に必要であるということ、特に大型トラックについては、安宅交差点から左折してもらえるように努力することが、県の道路部局としての根本的な解決の対処方法であると思っております。

安宅交差点まで南進する工事は、順調にいつているように地域の者としては見ておりますが、とにかく一日でも早く完成して供用開始してもらいたい。地元としては、このような痛ましい事故が起きないためにも、今年中に何とか安宅のオフランプを供用開始してもらいたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

木具都市計画課長

ただいま委員のほうから、今の徳島東環状線についての供用を年内にでもというお話を頂きました。

城東交差点につきましては、平成24年4月の阿波しらさぎ大橋開通後、特に南進する車両の交通渋滞が発生いたしまして、警察と連携し、信号機時間の調整や車線数を1車線増やすといった対策を実施するとともに、抜本的な対策としましては、交通容量が大きな元町沖洲線の安宅交差点、こちらに接合する下りランプの工事工程を見直しまして、平成26年度中の供用を目指すということで発表させていただいております。

現在、高架本線部や住吉島川をまたぐ下りランプの上部工事を施工しております、これらの工事につきましては、隣接の工事や側道の交通の影響を受ける、現場としましては非常に狭い現場での施工となっておりますので、安全に配慮しつつ工事を進めさせていただいております。

また、今後、交通量の多い安宅交差点付近の舗装工事、また、交通安全施設の工事を発注、施工することになっておりますが、このような工程を踏まえると、下りランプの供用というのは、通常、年度末までの時間が必要な工程になると考えております。

しかしながら、これまで多くの方から早期の完成を求める声を頂いておりますし、加えて、この度の痛ましい交通事故ということもありまして、一日も早い完成が必要であると再認識したところでございます。

現時点では、供用がいつごろになるかというのは明確に回答することはできませんが、一日も早く完成できるようにしっかりと工程管理をしてまいりたいと考えておりますので、どうぞ御理解のほど、よろしく願いいたします。

大西委員

工事というのは、天気が悪かったらできないなど、机上でやっているようなことではできないということはわかりますが、東環状道路が完成していない状況の中で、地元の皆さん方は交通量が多い下の一般道路、側道、徳島市道、それから県道の通行量が非常に多くなっているということに対して、通過交通量を流すのがこの東環状道路の目的なので、一

日も早く完成してほしいという思いでいるわけです。

今、木具都市計画課長が、一日でも早く供用開始できればと思いますという決意をおっしゃいましたが、年度末というと、3月31日を超えて少し延びたというのが常でございます。大体1か月ほど遅れることが多いというイメージがありますが、やはり1か月でも早く、2月中に是非とも供用開始ができないのか、このような思いをするわけです。せめて1か月でも工程を短縮させて、小中学校の春休みまでに完成させていただきたい。

今回の死亡事故は夏休み中に起こったことで、平日は指導員の方や保護者の方、PTAの方が立っていたり、あるいは学校で厳しく先生が交通安全のことをおっしゃるので、平日はなかなか起こりにくい。しかし、休みの間というのは割と子供の交通事故が起こるときだと思えます。ですから、2月末までに何とか供用開始をして、城東町交差点の交通量を分散させたいと思えますが、責任ある立場の方が、少しでもそのような方向でしていただけるような見通しみたいなもの、あるいは決意みたいなものを語っていただけたら幸いです。

原県土整備部副部長

城東校区の交差点の痛ましい事故を受けまして、私どもは当然、是非とも早くやりたいという気持ちはあります。そして、平成24年の4月に供用したときにも渋滞でかなり問題があって、平成26年度末に元町沖洲のオフランプ完成という目標を掲げて私どもはやってまいりました。

そのような意味で、工程管理もまだできておりませんが、現場としっかり調整を図ってできるだけ早く完成できるように、現場と協力して頑張っていきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

大西委員

今のお答えで、私が質問して要望したことは受け止めていただいたと思えますので、是非とも地元の住民の皆さん方のために、陣頭指揮をとって早く完成させていただきたいと思えます。よろしく願いします。

最後に、今度は逆に長いスパンの話になりますが、東環状道路は阿波しらさぎ大橋から末広大橋を高架でつないで、通過車両は北から行きます。阿波しらさぎ大橋を渡って、そのまま高架道路を走って末広大橋を渡り、新町川を渡って津田、新浜のほうに行く。このようになるわけですが、いつ橋同士がつながるかというのは今まで言及されておられません。

地元では、早く完成させて通過車両が通過できるようにしてもらいたい、そうすると交通量が少しでも減るということをおっしゃっている方が多々いらっしゃいます。

県土整備部としては、阿波しらさぎ大橋から末広大橋まで、橋同士を高架道路でつなぐことについて、大体どれぐらい必要で、何年ぐらいにこれを結びたいという計画を持っていらっしゃるのか、その辺の計画をお聞きして皆さんにお伝えしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

木具都市計画課長

今、委員のほうから、全体の供用時期はいつぐらいに考えているのかというお話を頂きました。まず、現在の整備状況から説明させていただきます。

阿波しらすぎ大橋から末広大橋の高架橋工事につきましては、阿波しらすぎ大橋の南側から、順次、施工をしております。全延長で約 1.6 キロメートルございます。今現在、その 47%に当たります約 760 メートルが完成しております。このうち城東交差点から北向きについては 120 メートルが供用済み、また、南向きにつきましては、今年度中の元町沖洲線の下りランプ完成を含めると、約 740 メートルが今年度中に供用する見込みになっております。

残る末広大橋までの高架橋工事につきましては、まだ施工する下部工が 17 基、それに、上部工が約 860 メートル残っているような状況になります。これまでに完成しております 760 メートルの工事の日数ですが、高架橋工事につきましては約 12 年を費やしております。

また、引き続き側道交通の影響を受ける非常に狭い現場での施工を考えますと、末広大橋に接合するにはまだ相当の工事期間を要すると考えております。

こうしたことから、まずは今年度の下りランプを一日も早く早期供用を目指してまいりたい。次に、元町沖洲線から北向きの上りランプの供用を図るなどいたしまして、早期の事業効果の発現を目指し、順次、供用に不可欠な下部工や上部工の促進を図り、全体的にも一日も早い供用を目指していくという手順を進めさせていただきたいと考えております。

大西委員

木具都市計画課長から、全延長 1.6 キロメートル中の 47%に当たる 760 メートルが 12 年かかっておりますので、残りの 860 メートルは 12 年以上かかるのではないだろうかという推測をするようなお答えでございました。

最後に、元町沖洲線の安宅交差点へのオフランプを平成 26 年度中に完成、供用開始する。

オンランプはまだその時点ではできていないが、これはいつできるのか。供用開始すると、城東町の交差点の交通量も、逆コースでありますが減ってくるということもありますので、大体の見通しをおっしゃっていただきたい。安宅交差点のオンランプ、南から北に東環状道路へ上っていくところ、ここは、何年度を目指してしていただけるのか。

できましたら、平成 27 年度中にしていただければありがたいのですが、これは是非、絶対それに向けて努力するという前向きなお答えを頂きたいと思っております。

原県土整備部副部長

元町沖洲の下りのランプを平成 26 年度、できるだけ早く、私どもも頑張りたいと思っております。その後、引き続き、上りのランプに着手して、一日も早い完成を目指したいということで、まだ工程のことを申し上げることはできませんが、この事業が徳島市内の交通の渋滞緩和に資することもありますし、また、防災面でも緊急輸送路で津波の一時避難場所にもなっております。

そのような意味でも大変重要な路線でございますので、私どもは重点的に進めるべき事業としてしっかり取り組んでまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

有持委員

今年度は本当に台風の多い年で、台風19号が四国へ近づいております。先日の台風18号のときにも、直接、影響はなかったのですが、夜中に相当量の降雨がございまして、石井町においては、飯尾川の氾濫は免れましたが、本当にきわどいところまで出水をしておりました。

那賀川や勝浦川、そして、吉野川の問題では国土交通省との交渉もあることは十分認識をしておりますが、今回の台風19号は、恐らく近づいてくることは間違いありませんし、900ヘクトパスカルということで、かなり雲も多いですから雨量もかなりである。台風18号の水が田や畑にまだ残っているような状態ですから、この度は非常に早くから対応していかないと、特に農業の関係では、キャベツ、ブロッコリー、ホウレンソウ、ネギ、ダイコンを、今、まきつけたり植えつけたりしている非常に重要な時期です。このときに冠水をいたしますと、恐らく野菜は全滅いたします。ダイコンに至っては10月の中旬までにまかないと収穫できません。キャベツにしても、今植えているのは冬キャベツですから、冬キャベツは恐らく全滅いたします。ブロッコリーについても同様です。

飯尾川については改修ができて不動の水門が十分機能し、県のほうも非常に早くから対応していただいたおかげで、台風12号のときには水が出なかったのですが、次の台風11号が来たときには吉野川の水位が上がったので排水ができず、やはり冠水をいたしました。

県土整備部の皆さんには、警戒速報が出るとともに県庁で泊まって対策をしていただいているのは十分わかっておりますが、この度の台風19号を迎えるに当たって、県としてどのような取組をされるのか、御答弁を頂きたいと思っております。

大和砂防防災課長

大型台風19号が接近しており、県土整備部としてはどのような対応を考えているかとの御質問でございます。

現在、今年最大級とされております台風19号が日本のはるか南の海上に発生し、週末には本県に接近するおそれがございます。

県土整備部の防災体制といたしましては、被害状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被害の応急対策などの対応をとる必要がございますので、県土整備部本庁内に公共土木対策班、道路班など7班、東部県土整備局、南部及び西部総合県民局の県土整備部に支部実施班として3班、横断道・幹線道路用地推進センターに、その他実施班として1班、計11班を配置しております。これら各班が、大きな災害が予想されるときの場合に第一非常体制、大雨洪水警報などが発表されるときなど、人員を増強いたしました第二非常体制、台風等により大規模災害の発生が予想され、災害対策本部が設置されたときに、全員集合いたします第三非常体制という三段階の体制をとりまして災害発生に備えております。

今回の台風19号につきましても、徳島气象台、市町村をはじめとする関係機関との密な情報の収集、伝達などの相互の連携を図り、河川の出水や高潮に備え、樋門・陸閘の適正な操作が実施されますよう事前確認をするなど、台風接近時の体制を整え、また、万が一、災害が発生した場合には被災状況の迅速な把握と速やかな対応の実施ができますよう、万

全の体制をとってまいります。

有持委員

ただいま、非常に心強い答弁を頂いたわけですが、今年は非常に本県に影響のある台風が三つも来ております。最近の台風情報というのは非常に正確で、偏西風などの関係も計算して、恐らく気象庁は確実に近い台風情報を出していると思います。

今回、県民も非常に危惧しているわけですが、ただいま答弁していただきましたが、河川の状況などを踏まえて国土交通省と十分に相談していただき、できるだけ水が出ないように十分な対策をとっていただきたい。日本に上陸する可能性は高いだろうと思いますので、この度の台風に備えての決意を県土整備部の最高責任者である部長から御答弁を頂けたらありがたいと思います。

小林県土整備部長

今、有持委員から今後の台風に向けての決意というか、準備についてという御質問でございます。

当然のことながら委員がおっしゃるとおり、今度の台風は非常に大型で、強い勢力で本県近くに来る可能性が十分にあります。前もって準備できることについてはしっかり対応していきたいと思っておりますし、実際、接近した場合についてはどのような状況につきましても臨機応変に、当然、関係する国、それから市町村、県の中でも危機管理部等としっかり連携を密にいたしまして、できるだけ被害を最小限にとどめ、その後の対応を素早くするというのを、しっかり肝に銘じて危機管理対応をやっていきたく思っております。よろしくお願いします。

有持委員

昔でしたら、大水が出たら流されたり、災害に遭われて命をなくされる方がたくさんいらっしゃいましたが、最近は、いろいろな河川の対策によりまして、人的被害というのが非常に少なくなってきつつあると思います。

しかしながら、この間の御嶽山の噴火のように急に噴火するというのもあって、災害というのは本当にいつ起こるかわからないという状況でございますので、今、部長から御説明を頂きましたが、900ヘクトパスカルというのは私たちがいまだかつて経験したことのない台風ですし、風速60メートルといいましたら、恐らくほとんどの屋根瓦は吹き飛んでしまう。沖縄県でしたら、しっくいをしたりして強風に対応するようなことができておりますが、徳島県の場合、60メートルというような風が吹いたら、普通の木造家屋ではかなりの影響が出ると思います。もしもともに来たら、津波以上の被害が及ぶのではないかと予測されますので、県土整備部の皆さんにとっては大変なことと思いますが、十分な対応をとっていただきますようお願いをしておきたいと思っております。

次にお伺いをしますが、吉野川の六条大橋は、非常に県も国も厳しいときに造った橋ですから、非常に軟弱で、歩道をつけようにもつかないという橋でございます。木南議員が何度か本会議でも御質問されましたが、なかなか六条大橋の改善ができない。六条大橋の

歩道自体が50センチメートルぐらいですから、高校生やお年寄りがこの歩道を通るのが非常に危険ということで、機会があるごとに住民の方から伺っております。

県のほうで考えていただいているということは十分わかっておりますが、特に六条大橋は非常に危ないということでございますので、歩道だけでも継ぎ足すことができないか。

また、西環状道路について、例の第十堰を含めた橋の計画がずっと止まっている状態にあります。特に、吉野川の六条や西環状道路のところは、現実的に橋が少ない。六条大橋も名田橋もその下流にある橋も、朝夕、非常に渋滞しておりますので、西環状道路の橋がいつぐらいにできるのかということと、六条大橋の歩道について明るい見通しがあるのであれば御答弁をお願いしたいと思います。

久保道路整備課長

まず、委員御質問の六条大橋についてでございます。

六条大橋につきましては、以前から歩行者、自転車が通行するのに危ないということで、どうかならないかという御要望等を頂いているところでございます。

六条大橋は、吉野川をまたぐ地域間交通、交流に大変重要な橋梁と認識しておりますので、以前から緊急輸送道路等につきましては橋梁の耐震化を行っていたところですが、今年度から、それに加えまして、六条大橋につきましても橋梁の耐震化について取り組むこととしております。

さらに、橋梁の耐震化にあわせて道路の老朽化対策も行いたいということにしておりますので、まずは歩行者用の歩道の拡幅もにらんだ形の耐震化をいたしまして、その耐震化が終わった後で歩道等の追加を行いたいと考えております。

西環状線の進捗でございますが、国道 192 号から徳島鴨島線のバイパス、さらに飯尾川までの間について、今、整備を進めているところでございます。

それにつきましては、ある程度、用地も進捗しましたので、今年度より一部区間について、工事に先立ちます埋蔵文化財調査等に着手したところでございます。

委員御質問の、それから北の吉野川をまたぐ橋梁や取り合いの道路の区間でございますが、これにつきましては、今、地域高規格道路の構造要件の見直しということが示されておりまして、それに基づきまして、コスト縮減等、どのような方策ができるかということを検討中でございます。

まずは現在整備しております区間の進捗を進めまして、それ以降、吉野川をまたぐ橋梁等についても、順次、整備を進めてまいりたいと考えております。

有持委員

確かに六条大橋は、私もよく利用しておりますが、大型のトラックが通ったら橋が揺れるほどかなり古くなっておりますので、歩道をかけてくださいというのが無理ということ、十分、私もわかっております。ですから、耐震補強をしてから歩道等を考えていただくということでございますので、非常にありがたい答弁だと思いますが、いつになるかわからないのでは困りますので、できるだけ早くしていただきますように要望をさせていただきたいと思っております。

また、西環状道路につきましては、非常に緩やかに進捗しているということは、十分、私もわかります。吉野川をまたぐ橋についても、せつかく橋をするのであれば可動堰も含めて、いつまでかかるのかわかりませんが、第十の堰を今までのとおり修繕をしていくということで十分対応できるのかどうか。吉野川のこれからの維持等も考えなくてはいけないということも含めて、一旦、可動堰は廃止というか、国のほうに徳島県としてノーという答えを出して止まっておりますが、これから徳島県として橋を早くするためには、可動堰も含めて考えていかななくてはいけない問題であるかどうか。

これは非常に難しい問題と思いますが、県としてどのようにお考えであるのか、御答弁を頂きたいと思います。よろしくをお願いします。

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）

森河川振興課長

ただいま西環状線の吉野川渡河橋梁と第十堰のことについて御質問を頂きました。

第十堰につきましては、平成12年度、国土交通省のほうから可動堰建設計画は白紙にするということがうたわれまして、その後、県におきましても、流域の皆様方と意見交換をする中で、平成16年の3月末でございますが、流域全体の意見を取りまとめた上、国のほうへ要望させていただいたところでございます。

その要望の中身でございますが、抜本的な第十堰の在り方を検討する場では、まずは可動堰以外のあらゆる方法を検討することということで要望を送らせていただいたところでございます。現在、国におきましては、それを受けまして、第十堰の基本的な現況調査をされておりまして、また、第十堰の補修工事もしていただいております。まずは、そのような国の動向を徳島県としては十分注視する必要があると考えております。

有持委員

一旦、徳島県として可動堰はできないということでお答えを出したわけでございますので、非常に厳しいということは十分わかりますし、第十堰は100年も前からの史跡で、それを十分に残していただいて、景観等にも配慮していただきたいという住民の方のお気持ちもよくわかりますが、治水と利水ということを考えますと、可動堰も一つの選択肢ではないかと思っておりますし、橋をできるだけ早くしていただきたいというのが吉野川沿川の住民の願いでございますので、それも含めまして今後の課題として検討していただきますように要望いたしまして、私の質問は終わります。

古田委員

私はまず、長安口ダムの操作の問題でお尋ねをしたいと思っております。

今回、県土整備委員会でも視察を特別に組んでいただいて、被災されたところを見せていただきました。阿南市加茂谷地区で、国土交通省那賀川河川事務所の方が説明をしてくださったときに、私も質問をさせていただきました。

219.7メートルまでは予備放流をするという規則ですが、今回はそれよりも1.7メートル下げて218メートルまで放流していたということで、そのときに、少しでも放流時間を遅らせたり放流量を減らしたりするために、もっと下げるべきでなかったのかという質問をしますと、那賀川河川事務所の方は、例えダムを空にしても、大体一、二時間少々でいっぱいになってしまうので意味がない、その調節は十分できないという説明をされました。そここのところがよくわかりませんので、よくわかるように御説明頂きたいと思えます。

綿貫水資源・流域調整室長

長安口ダムにおきまして、台風が来るのがわかっていたなら事前にもっと水位を下げておくべきではなかったのか、あるいは、極端に言えば空にするぐらいの必要があったのではないかという御質問に対して、国の担当者から、それは意味がないという発言があった。その意味がないということは、どのような意味かということでございますが、それは国の担当者の発言ですので、私からはその意味を推察するしかないわけでございますが、まず、台風時の降雨量というのは、大体、降り始めは少なく、そして、ピークに向かって右肩上がりで増加してまいります。

特に、長安口ダムでは約500平方キロメートルの集水面積を持っております。ここに降った雨が時間とともに刻々と流出量を増して、ダム貯水池のほうに入ってまいります。

このため、事前にダムの貯水量を大きく下げておきましても、降雨量がまだ少ない降り始めの段階の雨を貯水池にただ貯めるだけになってしまいます。この、ただ貯めるだけと申しますのは、降り始めの段階の少雨というのは、それを貯めずに下流にそのまま流しましても、雨水は安全に河道を通過して海まで流下しますので、まだ洪水調節が必要ない段階の雨を早い段階からダムに貯めていく必要はない。

つまり、水位を下げておきましても、洪水が来る前の段階の降雨で満杯となってしまう、治水ダムとして洪水調節という仕事をする事なく、ただ水が貯まるのを待つだけという状態になりますので、そこで国の担当者が、それは意味がないと回答したのではないかと考える次第でございます。

古田委員

大体の趣旨はわかりますが、住民の皆さんからは、予備放流をもっとしておいてほしいという願いがありますので、今回、218メートルまで下げましたけれども、それ以上に下げるとすることはできないのかということ、これからの検討課題でお願いしたいと思います。

それと、ただし書き操作に入ると、流入量と放流量を大体同じにしたわけですがけれども、今回の場合は一番最高に貯めても223.6メートルで、まだサーチャージ水位までは1.4メートルあった。

事前委員会でもお聞きしましたが、300万トンぐらい貯めることができたのにそうしな

かったということですが、過去の最高水位はどこまででしょうか。今回、1.4メートル残して放流していたわけですが、その辺はいかがでしょうか。

綿貫水資源・流域調整室長

まず、長安口ダムの最高貯水位といいますのは標高 225 メートルでございます。

過去の記録的な台風あるいは豪雨のときの記録で確認をしますと、まず、平成21年8月10日の豪雨により、今回より 1.1 メートル高い 224.7 メートル。次いで、昭和46年8月30日の台風23号におきましては、今回より 63センチ高い 224.2 メートルまでダムの貯水位が上昇しております。

古田委員

過去にそこまで貯めたことがあるということは、今回もそのようなことができる可能性があったということで、今後に生かしていただきたいと思えます。そして、まだあと 300 万トン貯めることができたということです。もし 5,400 トンも放流せずに、4,000 トンぐらいで放流をすれば、どのくらい最高をずらすことができたのか。

また、ただし書き操作に入っても我慢して 500 トン貯めれば、どのくらいずらすことができたのか。それはいかがでしょうか。

綿貫水資源・流域調整室長

今回、サーチャージ水位まで 1.4 メートルを残し、おおむね 300 万トンぐらい余裕があったので、それを活用していけば、どれだけ放流量を下げることができたのかということでございます。

まずは、前提となります貯水位 1.4 メートルを残したということでございますが、これは結果論でございます。8月の台風11号の操作におきましては、雨の降り方や今後どのくらい流入量が増えてくるのか、非常に正確な予測が難しい中で毎秒 5,000 トンを超えるような流入量が続いたということで、このまま操作を続けたのであればサーチャージ水位を超え、ダムの堤頂から水があふれ出すという大変なことが起こるわけでございます。

そのようなことを絶対に予防するために、しっかり規則に基づいて操作を行い、その結果、貯水位が 223.6 メートルで止まった。

正確な降雨予測が難しい状況の中で、ダムの操作というのは、長安口ダムの場合で放流ゲートの幅は10メートル、高さが14.7メートルあるわけでございますけれども、10分間隔、数センチ単位での操作で放流を調整しております。降雨量と流入量が正確に読めない中で本当に厳しい操作をして、結果として 223.6 メートルに落ちついたということです。

それが仮にサーチャージ水位まで貯めていたらどうなったかという議論は非常に難しいところがありますし、そのことについて、現在、河川工学とか水文学の学識者で構成する検討会においても検証されておりますことから、検討会の結果を待ちたいと思っております。

古田委員

過去、224.7メートルまで貯めたという事例もありますので、十分に検討していただき、もし300万トン、1,000トンずつ貯めれば、単純計算で50分ぐらいははずらすことができ、今まで来たことがない浸水被害をある程度防ぐことができたかもしれません。

是非、本当に被害に遭った方々の思いを少しでも受け止めて、規則の改正などに生かしていただきたいと思います。

今回、もう一つ、上勝町にある正木ダムでもただし書き操作をしたということですが、上勝町や勝浦町などの浸水被害については余り聞いておりません。正木ダムのほうはどのようにされて、どのような状況だったのか、お話を伺いたいと思います。

綿貫水資源・流域調整室長

正木ダムの状況でございますが、正木ダムの上流域は台風12号の影響により、8月1日から4日にかけて雨量が551ミリ、そして、続く台風11号では8月8日から10日にかけて835ミリ、合わせて1,386ミリを記録しており、この雨量というのは平年値の3倍の状況でございました。

特に台風11号では、毎秒1,000トンを超える流入量が正木ダムに入ってきており、8月10日の午前3時から午前9時過ぎまでの6時間以上、そのような状況が観測されております。

そこで、8月10日の午前8時10分に、昭和52年のダム完成以来最大となる毎秒1,382トンという流入量が記録された状況から、正木ダムでは、これも初めてとなりますただし書き操作に入っております。

このただし書き操作の間にも、洪水はダムのほうに流れ込み続けており、洪水時の正木ダムのサーチャージ水位は標高185メートルでございますが、最終的に184.69メートルまで洪水を貯めて下流河川の水位上昇を抑制し、浸水被害の軽減に寄与したと考えております。

古田委員

正木ダムでは、ただし書き操作に入っても、あと30センチメートルのところまで貯めたという事例もあるわけですので、長安口ダムで1.4メートル、全体の洪水調節容量の3割にも当たる300万トンを残して大量放流をしたということは、やはり見直しをすべき点だと思いますので、そこのところを、是非、検討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03分）

岡田委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。（13時08分）

古田委員

長安口ダムのただし書き操作のところで、225メートルまでまだ1.4メートルもあつた

ことは、結果論だと言ってしまうえばそうですけれども、過去には 225 メートルに迫るような水位にしたことがあるということです。科学技術も発達しているのですから、最高の放流をするようなことは、できるだけ避けていただきたい。

ダム操作に関して、国土交通省ともやりとりをされていると思いますが、ダムはできる限り空にしておいて治水効果を上げてほしい、最終的には放流量を減らして浸水被害を少しでも軽減してほしい、これが住民の願いですので、そのような操作にできるだけ切り替えていただくようお願いしたいと思いますが、どのようにお考えでしょうか。

小林県土整備部長

ただいまおっしゃった住民の願いというのは、当然、我々も国も河川を管理する者として、できるだけ被害を抑えるという気持ちは、全く一緒だと思っております。

今回の操作につきましては、いろいろ御指摘があったところも踏まえて、検討会の学識経験者の方の御意見も踏まえながら操作については検証していただいて、より良い在り方についてもこれから検討されると思っておりますので、国と一緒に、少しでも改善するようなことがないか、我々としてもしっかりと対応していきたいと思っております。

古田委員

その改善点の一つですが、規則では 219.7 メートルを予備放流水位としていますが、今回、長安口ダムの管理の方が、あらかじめ 218 メートルまで下げていた。

そのことは、非常時の場合、218 メートルまでできるということを示しているわけですので、規則そのものを変えるということが可能であるわけで、それは是非、求めていただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

綿貫水資源・流域調整室長

長安口ダムの予備放流水位、これを現在の 219.7 メートルから、先般実施しました 218 メートルまで下げる操作規則、これの見直しができないのかという御質問だと思います。

まず、予備放流といいますのは、ダム操作規則に基づきまして、洪水の発生が予想されるときや台風が所定の位置に来たときに、ダムの洪水調節容量を確保するために貯水位を下げるために行うものでございます。

8 月の台風 11 号の接近のときは、この 219.7 メートルより低い 218 メートルに下げておりましたが、これは、先に来た台風 12 号での出水であるとか、台風 11 号の勢力やコースからダムへの流入量が急激に増加する可能性が非常に高かったということから、ゲートからの放流能力を勘案して決定したものと考えております。

それならば、今後も 218 メートルにしてはどうかということですが、これを規則で位置づけますと、今後、洪水の発生が予想されるときや台風が所定のコースに来たときには、規則で決めた以上は、必ずその規則どおりに水位を 218 メートルまで下げなくてはならないということになります。

この 218 メートルまで下げますと、ダムの貯水率は 63% 程度となり、仮に洪水や台風の直撃の予想が外れ、ダム上流部にさほど雨が降らなかった場合、一両日中に貯水率は 60%

を切り、途端に渇水状態となって農業用水や工業用水の自主節水、そして、取水制限に入らざるを得なくなると思います。

これは、決して空振りを恐れているというのではなく、現在の気象予報において、大雨注意報が出たから必ず大雨が降る、あるいは台風が予報円の進路を必ず進むといった、まだ確実性が担保されていない状況の中で、現在の規則である 219.7 メートルは、仮に予報が外れた場合でも一定の水位の回復が見込める、また、予報どおりになれば洪水調節を確実に実施できるというぎりぎりの水位で設定されていると考えております。

現在、そのような詳しいことについては、有識者を交えた検討会でも議論が進められておりますので、この会での議論も注視しながら考えてまいりたいと思っておりますので、御理解をお願いいたします。

古田委員

水位を 218 メートルまで下げるということは可能であるわけで、水圧の関係でもそのようなことができるということは証明されているので、非常時の場合にはできるだけ水位を下げて、そして、住民の皆さんへの浸水被害ができるだけ最小限に抑えられるようにしてもらいたい。

今回の放流というのは、那賀川町で 5,000 トン、阿南市のほうでは 5,400 トン放流しますので、今までに予想されないようなところへ水が行く可能性があるので避難をしてくださというエリアメールを送っているわけです。これは正しく、ダム放流による浸水が広がるということを自らエリアメールで知らせているわけです。

ダム放流によって、あっという間に水が来たというのが多くの皆さんの声ですので、それはダム放流によって起きた人災ということも一方では言えるわけです。検討会で検討するとおっしゃいますけれども、その辺のこともしっかり踏まえていただきまして、本当に安心して住める那賀川流域にさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

次に、小見野々ダムの問題でお尋ねしたいと思うのですが、本会議で達田議員の質問に対する答弁では、年間 6 万立米を四国電力のほうで除去しているということでした。ダム湖のあたりは四国電力が担当ですが、その上流部分の出原地区は県が担当していますが、県としても、どのくらい除去しておられるのか。

それと、小見野々ダムに入ってくる土砂は、年間どのくらい流入しているのかお尋ねしたいと思っております。

綿貫水資源・流域調整室長

私のほうから、小見野々ダムの上流部分の土砂の堆積について御説明させていただき、後ほど、出原のあたりでの堆積土砂の撤去について御説明をさせていただきます。

まず、小見野々ダムの上流といいますのは、いわゆる剣山の山系、これを流域に持っております。この山系は非常に土砂が崩れやすいことから、ダムの貯水池内や背後に土砂の流出が進行しております。これは 8 月豪雨の前の時点ですが、現在、約 900 万立方メートルの土砂が堆積している状況でございます。このような中で、四国電力におきましては

毎年約 6 万立方メートル程度の土砂の撤去をしております。

ちなみに、ダム completion は昭和 43 年でございまして、約 45 年間で 900 万立方メートルの土砂が堆積していることから、年平均 20 万立方メートルの堆砂が進行していると推測されます。また、近年の状況としまして、平成 16 年に史上最多の六つの台風が四国に上陸しましたとき以降、堆積量は増えていると聞いております。

森河川振興課長

私のほうからは、木頭出原地区における土砂の管理の状況ということについて御説明させていただきます。

木頭出原地区におきましては、他の河川でも同じでございますけれども、県におきまして河川巡視を行っており、その巡視の中で、治水上支障があるというような土砂の堆積などが確認された場合につきまして、緊急性などを総合的に勘案し、土砂の除去、あるいは押しならしというものを実施しております。

当該木頭出原地区におきましては、河川巡視の中で、近年では平成 23 年、また平成 25 年に治水上支障があるということを確認し、平成 23 年、平成 25 年に土砂の除去を行ったところでございます。

古田委員

ダムのほうには年平均で 20 万立米入っているうち、四国電力が除去しているのは 6 万立米ということで、どんどん堆積が増えていくというのは明らかで、私たちが出原地区の浸水したところを調査をさせていただいたときに、住民の方が、今は上流の橋の橋脚が少ししか見えなくなっていて、以前と比べたら大体五、六メートルは河床が上がったのではないかとおっしゃっていました。

除去がなかなか進まないのであれば、今回、川のすぐそばにあった町営住宅 10 棟が床上浸水で取り壊さざるを得ないということで、その町営住宅を壊した後、川幅を広げて堤防を造ってもらいたいということも、その住民の方はおっしゃっておりました。

堆積土砂の除去と川幅を広げる対策をとっていただかないと、同じような雨が降れば必ず床上浸水になりますので、是非、早く見回りをして対策をしていただきたいと思いますと思いますが、その点はいかがでしょう。

綿貫水資源・流域調整室長

ダム上流部の堆砂の除去が進展しない、非常に難しい理由としましては、まず、ダム湖の上流部にありますので、堆積土砂の除去の工事の期間が冬場の非出水期に限られてしまうこと、また、除去した土砂の処分場の確保が難しいといった点がございます。

しかし、先般の 8 月豪雨におきまして出原地区の浸水被害もありましたので、これまで以上に堆積土砂を除去するよう、改めて四国電力株式会社に申し入れを行っているところであり、今後とも、国土交通省や地元那賀町と連携しながら、継続的に状況の把握や効果的な堆砂対策が着実に実施されるよう、取り組んでまいりたいと思います。

森河川振興課長

私のほうからは、木頭出原地区の浸水対策ということで御回答させていただきます。

木頭出原地区におきましては、定期的な河川巡視におきまして、支障ある土砂につきましては緊急性を総合的に勘案させていただいて、撤去してきたところでございます。

しかし、この度の台風11号におきまして、木頭出原地区における床上浸水など、大変甚大な被害があったということは私のほうも十分承知してございます。

そこで、さきの先議でお認めいただきました補正予算を活用させていただき、浸水痕跡調査を実施することとしております。その結果を活用して、河川の水位や流量などを総合的に検証した上で、今後どのような対策が必要かということについて十分検証の上、地元那賀町と協議しながら対応方針をまとめてまいりたいと考えております。

古田委員

早急な対策を求めておきたいと思えます。

次に、四国新幹線の問題でお伺いします。

4月18日に、四国4県とJR四国が費用負担して基礎調査を行って、フル規格新幹線整備の妥当性を確認したということを発表されていますが、どのような調査をされて、どのような結果であったか、簡単にお伺いできたらと思えます。

岡本交通戦略課長

四国の鉄道高速化検討準備会のほうが実施いたしました四国新幹線に关します基礎調査について御質問を頂いたところでございます。

この調査でございますが、四国4県、JR四国を構成員とする四国の鉄道高速化検討準備会におきまして、四国新幹線、四国の鉄道高速化の効果や意義について調査を実施してきたところでございます。

具体的な調査結果といたしまして、四国新幹線、こちらは大阪から徳島市付近、高松市付近、松山市付近を経由いたしまして大分市に至る新幹線でございますけれども、こちらの運行を想定いたしました場合、徳島―新大阪間の所要時間は最短で40分、また、輸送密度としましては最大で1日1万6,200人、経済波及効果といたしまして、年間で160億円程度という定量的な効果が示されたところでございます。

こちらの定量的な効果とは別に、高速鉄道網のリダンダンシーの確保でありますとか、トンネルや高架構造の新設による地震に強い鉄道網、また、輸送障害の減少など、定性的な効果についても結果として示されているところでございます。

古田委員

ケース1、ケース2、ケース3ということで、四国新幹線ケース1の場合は費用対効果が0.31、ケース2の場合の岡山から高知へ行く場合には、費用対効果が0.59、ケース3の大阪から徳島、高松、松山、それから、岡山と高知を結ぶこの2つの路線を結んだ場合、費用対効果が1.03。その場合、1兆5,300億円掛かるということが簡単な表にまとめられております。

平成48年以降でないと、この新しい新幹線整備には取り掛かれないということを国土交通大臣もおっしゃっていますが、平成48年ごろから取り掛かったとしても20年ぐらい掛かるとして、そのときに人口がどのようになっているのか。そのようなことも含めて、この費用対効果というのは出されたのでしょうか。そこのところをお伺いしたいと思います。

岡本交通戦略課長

委員が今おっしゃいました費用対効果、こちらのほうは、いわゆるB/Cという評価方法で、今回の調査におきましては、国土交通省の示しております鉄道のプロジェクトの費用対効果を示すマニュアルがございまして、こちらに基づいて試算をしたところでございます。

こちらの費用便益比でございますけれども、便益に算入されるものとしたしまして、所要時間の短縮、また、乗りかえ解消といった利用者にもたらされる効果、また、事業者の収益改善効果、また、CO₂削減による環境改善効果など、貨幣換算で定性的に評価が可能なものを便益として計算をさせていただきまして、費用としては新幹線の整備費ということで、費用便益比を計算させていただいているところでございます。

こちら、便益の算定に当たっての需要予測ですが、現行の新幹線の整備スキームでございまして、平成47年度までの財源につきましては貸付料を前倒しで担保として借入金を起こすという形で行われておりますけれども、四国新幹線の実現ということでいろいろと政策提言を行わせていただいております。その中で現行スキームにかわる新たな制度、こちらのほうも政策提言を行わせていただいているところでございます。

調査の中の人口の予測というところでございますが、平成42年度を、一応、開業時期として試算をさせていただいております。将来人口の推計につきましては、国立社会保障・人口問題研究所が出しております都道府県別将来推計人口、また、県民所得の伸びなどにつきましては経済財政の中長期試算、こちらは内閣府が出しているものでございますが、こちらの慎重なシナリオのほうを適用して試算を行ったと承知しております。

古田委員

私どもは、四国の4県の県議会議員と九州の担当者と一緒に九州新幹線の視察に行っていました。私どもも、鉄道的高速化ということに対して反対をしているわけではありませんが、四国新幹線を進めるということについては、いろいろな問題があるのではないかと思います。

九州新幹線で私たちは、熊本県から鹿児島県の状況をいろいろお聞きしてきました。そうしますと、新幹線が通るので、それまでの在来線の経営は全部、第三セクターでやってくださいということで、熊本県と鹿児島県が費用を出し合い、市、町にも負担をしてもらい、その在来線を運営していく。現在は、JR九州から運転士などの方々は来てもらって運営しているけれども、将来的には全員JR九州からは引き揚げて、あとは第三セクターでやってくださいということで、これから先、地方に負担がますますかかってくる可能性があるわけです。

それから、在来線の特急が5分の1ぐらいに減ってしまって、すぐ近くで利用できてい

た人の利用が難しくなる。新幹線に乗ってくださいということですので、運賃が大変高くなる。それから、八代駅の御近所の方にお聞きしましたが、八代駅は今まで終点であり始点でありましたので、新幹線が入ってきても静かに入って静かに出ていくということで余り影響がなかったのですが、博多まで行くようになったら通過する新幹線が多くなって、騒音と振動で家のたてつけが全部狂ってしまって直さなくてはいけない。土地が大変低くなって、浄化槽も取り替えたというお宅もありました。

運賃の大幅な値上げや、地域住民の日々の足が奪われているという状況を見て、18日の鉄道高速化検討準備会で出された結果というのは、山陽新幹線のリダンダンシーになるなどのプラス面を言われておりますけれども、マイナス面もあるんだということで、プラスマイナス両方を十分考慮して県民に知らせていく必要があると思っておりますが、どうでしょうか。

岡本交通戦略課長

今、並行在来線の問題について御質問を頂いたところでございます。

新幹線導入に当たりましては、ルートによって並行在来線という問題が起きるということは十分に承知をしているところでございます。四国新幹線につきましては、昭和48年に国において基本計画として決定されているところでございますけれども、その後の具体的な進展等がなく基本計画にとどまっておりますので、具体的なルートにつきましては確定をしていないところでございます。

並行在来線の問題につきましては、具体的なルート検討の段階に入った際に、JR四国や関係自治体と協議を重ねてまいる必要があると認識をしております。

藤田豊委員

今回、私、一般質問をさせていただきます。県土整備部長からは、仮称ですが、西部健康防災公園の基本的な考え方について御心配と御協力を頂きましたことを、まず御礼申し上げます。

現状のいろいろな災害が頻発している中で、早速、予算も付けて危険箇所の調査に入っております。先日も、危険箇所が徳島県でもあると新聞に出たところではありますが、全国でいろいろな乱開発もあり、徳島県も都市化が急速に進んだ時期がありまして、眉山を中心に危険箇所に属する住宅開発もあったかもわかりません。

そのような意味で、新聞では、特に広島市などで無許可の住宅の災害が出ていますが、徳島県においては今の現状の中で、そのような危険箇所、それから無許可の住宅などはあるのでしょうか、お答えいただきたい。

鎌田都市形成担当室長

ただいま藤田委員から、住宅の開発について御質問がございました。

住宅の開発につきましては、都市計画区域におきまして、それぞれ許可を受けて開発をすることになっておりますので、基本的に無許可の開発というのはないのではないかと考えているところでございます。

藤田豊委員

ないのが当たり前ですね、普通は。けれども、この前の報道に出ていましたが、大きな都市にはそのようなところがあって停止命令が出て、その開発が中止になっていたところで土砂災害があった。

ただ、乱開発といいますか、このような時代の流れの中で徳島においては土砂災害や人的に危険な箇所は今のところ大丈夫ですか。その辺、常識的な質問だと思いますので、お答えいただきたいと思います。

大和砂防防災課長

土砂災害に対して、危険な箇所はどうかという御質問でございます。

今、徳島県におきましては土砂災害の危険箇所が 1 万 3,001 か所ございます。

この中で、土砂災害警戒区域・特別警戒区域を指定するために、前段として基礎調査という調査を実施しており、その完了箇所が、現在 4,311 か所で割合としては約 33%。今議会の先議で認めていただきました予算を使いまして、50%まで加速化しております。

また、土砂災害の警戒区域の指定箇所につきましては 2,817 か所を指定しております。

土砂災害の警戒区域と申しますのは、実際に被害が起こる場所に着目しまして、土砂災害の危険があるのが土砂災害警戒区域でございます。

特別警戒区域というのは、建物に影響があるとか大きな被害がある、特に危険だということを特別警戒区域としております。そこにつきましては市町村が避難情報とか、早めの避難をしていただくという、ソフト対策をしております。

従来からしておりますハード対策ということでは、砂防ですと砂防ダム、急傾斜対策事業につきましては擁壁、ストーンガード、地すべりににつきましては排水ボーリング工などの工事を実施しております。

藤田豊委員

特に危険箇所については、まだ工事にかかれなところもたくさんあると思いますが、予算と期日の問題もありますし、施工の問題もあります。台風が来たときに、テレビ報道でも警戒区域や避難勧告がテロップで出ていますが、それだけ神経質になっています。

災害の警報は、科学技術の発達で非常に正確性があります。それに対して、県民への周知の仕方というのはどのような形でされているのか、その辺をお伺いしたい。

大和砂防防災課長

防災情報の県民への周知につきましては、県のホームページにおきまして、徳島県県土防災情報ということで、降雨量の情報や河川水位の情報、ダムの貯水量、潮位、道路の路面状況、道路の通行制限などの情報を配信しております。

藤田豊委員

事務的な話というのは皆さんわかっていますが、メディアを使う情報の流し方や、パソ

コンを使えない人への周知徹底はどうするのか。是非，市町村とも相談をして，今申し上げたように，徳島県で二次災害，三次災害が起こらないように十分注意した施策をとっていただきたい。

ホームページで流してますというような話をしないで，もっと自主的に県のほうから発信してください。ホームページは見てもらうということで，開ける人がいなかったらどうしようもない。テレビ，ラジオ，新聞などのマスメディアをどう使うか。テレビやラジオなどは刻々流れて即時性がありますし，新聞では前日から警報など，いろいろな情報を発信して徳島県に災害が起こらないようによろしくお願ひしたいと思います。

もう一点，今，景気の問題でいろいろ言われています。政策も，地方を元気にしなければということで，徳島県も公共工事について，去年は15か月予算で組んでいただいています。今年もそれなりの公共工事の予算を組んでいただいていると思いますが，今の発注状況についてはどのぐらいですか。

戸根県土整備政策課長

今年度の予算の執行状況についてでございますが，直轄事業等を除きました今年度の公共事業，いわゆる当初予算と繰越事業，これを両方合わせました県土整備部の執行状況につきましては，9月末現在，これは工事と用地，それと測量，設計費等々も全て含んだ金額でございますけれども，約234億円が契約済みでございます。執行率で申し上げますと52.6%ということでございます。

藤田豊委員

おおむね計画どおりと見ていいですか，それとも遅れていると見たほうがいいですか。

それから，今の中で，余り遅くなると明許繰越になる可能性もある。どのあたりに執行のピークを持っていくのか，お答えいただきたい。

戸根県土整備政策課長

執行の状況ですが，計画どおりかということでございますけれども，今年度におきましては明確な上半期の執行目標等につきましては設定をしておりませんので，昨年度との比較ということで申し上げますと，この執行状況につきましては，ほぼ昨年度と同様の状況でございます。

工事のみで申し上げますと，9月末現在，件数で昨年度の同時期と比較いたしますと123%ということで，昨年度より件数も多く発注できておりますし，金額におきましては115%強ということで，総額につきましても，昨年度に比べまして多く発注できているという状況でございます。

藤田豊委員

今，御答弁を頂いたら件数で123%と，それなりの整備もできて，金額のほうもある程度それに呼応した形で注意しながら出している。

大きな目的は，言うまでもなく地域の振興と国土の保全ですが，やはり大事なものはそれ

から派生する二次、三次の効果、そういうものが今、私たち地方に元気を与える大きな礎というか、糧になっていますので、できるだけ明許繰越にならないように今年度予算で発注をしていただくように頑張っていたきたい。

最後に、高速道路の料金関係で皆さんに頑張っていたいで、全国一律ということでスタートして観光行政について私も質問させていただきました。

その効果をできるだけ徳島へ持ち込む。これは県土整備部だけでなく観光部門の所管にもなりますが、お互いに情報交換しながら推移を見守っていただいで、徳島への一律料金の効果を十分県民が把握できるように、いろいろなことを考えていただきたい。

その中で、県内の料金体系が厳しくなってきた、県内の移動で今まで 3 割引、5 割引であったのが今では徳島一脇町間が 1,260 円ですから、とても高いという感じを一般の人は受けて、高速離れするのではないかと、利用離れするのではないかと、このような危惧をしています。

交流人口、それから、施設の活用面からいくと、このことで利用客が減ったら何のために一律料金にしたかわからない。その辺を十分に分析していただいで、昔の良かったところは戻してもらわないといけない。減ったのでは NEXCO もトータルでは損になりますし、公共インフラである高速道路は使ったから減る、維持管理費用がたくさん要る、私はそうではないと思っていますので、十分その辺の施策展開をお願いしておきたい。

最後に 1 点だけ、徳島自動車道の今後の工事関係について、オール 2 車線ならいいのですが、せめて追い越し車線を増やしていただきたいと思っておりますが、部局としての考え方、それから予定があるようなことがありましたらお教えいただきたい。

神野高規格道路課長

徳島自動車道の 4 車線化につきましては、利用者の安全安心の確保、それから交通渋滞の緩和、地域経済の活性化はもとより、南海トラフ巨大地震の発生時におけます被災地の支援とか早期復旧に資する高速交通ネットワークの機能強化を図るため、早期に実現する必要があると認識しております。しかしながら、現在、徳島自動車道の 4 車線区間につきましては全線の約 15% にすぎないということで、利用者の安全性や快適性におきましてはまだまだ十分とは言えないような状況でございます。

こうした中、本州四国連絡高速道路への全国共通料金の導入でございますとか、今年度は四国横断自動車道の鳴門一徳島間が開通予定となっております、高松自動車道や神戸淡路鳴門自動車道とも直結されるということで、地域経済の活性化とか交流人口の拡大によりまして交通量の増加も見込まれているところでございます。このチャンスを逃がさず、最大限に生かすため、今年度も 5 月に、徳島自動車道の早期 4 車線化はもとより、当面、整備効果の高い箇所から付加車線の設置を求める徳島発の政策提言を国土交通省に対しまして実施したところでございます。

今後とも、徳島自動車道が一日も早く 4 車線化されるよう、引き続き、沿線の市町と連携を図りながら、機会があるごとに国や西日本高速道路株式会社に対して強く要望してまいりたい、このように考えているところでございます。

藤田豊委員

いろいろな交渉過程の中で、担当課が長年それなりの努力はしていただいている。それは認めるのですが、やはり流れの中であい路とかいろいろ問題もある。

特に、どうしてもスポットライトを浴びているのが高松一鳴門間で、私どもの徳島自動車道は本来は愛媛県と直結の本線のはずですが、何かバイパスみたいに考えられている。

高松自動車道のほうは四国の幹線道路みたいに思われているわけですが、特に池田一川之江間、そして、吉野川を挟んだ膨大な建設費用が要る。費用対効果で言うと、高松一鳴門間というのは、それなりに投資効果があることもわかるわけですが、やはり私どもは徳島に住んでいて、脇町インターチェンジから徳島インターチェンジまで見ても、ここあたりは4車線にしてくれると、投資の効果は別にして、徳島への高速の認識が残っているという区間があります。盛り土をのけて、そこを追い越し車線にさせていただく。先ほどの御答弁の4車線化へ向けてと言うのであれば、投資効果は別にしても、徳島県人とすれば、利用頻度は別にしてもできるところをやっていくと、徳島の道路が良くなってきているという効果が違う意味で出ると思うし、認識も違ってくる。

是非、粘り強くNEXCOにお願いしながら、徳島自動車道を少しでも改良していただきたいと思うのですが、その辺の予定、それから、皆さんの意気込みというのを最後にお伺いしたいと思います。

久住道路局長

ただいま、藤田委員から徳島自動車道にかける非常に熱い思いをお伺いしたところでございます。

委員御心配のとおり、料金が5割引から3割引になって交通量が減ったのではないかというお話をさきの事前委員会でも頂きまして、これにつきましては、3か月ごとの公表がまだ少し先でございますので、それを注視しながら十分検証していきたいと思っております。

何よりも4車線化を図る上では、やはり交通量を増やして利用促進を図る必要があり、そのような思いで今議会におきましても補正予算を組ませていただきまして、県西部でのさまざまなイベント、あるいは本州、大阪、名古屋等におけますいろいろな地域での徳島の紹介、そういったことで観光交流の促進を図ってまいりたいと考えているところでございます。それによって交通量が増え、4車線化の見通しも明るくなっていくのではないかと。

あわせて、先ほど高規格道路課長が申しましたとおり、様々な政策提言、あるいは議員各位におかれましての要望活動について、これまでも頂戴したところでございますけれども、さらに、NEXCO等に向けまして力強くお願いをともにしていただければありがたいと思っております。

そういうことで、昨今言われております地方創生には、やはりネットワークが形成される高速道路網というのは不可欠であると思っておりますので、その点につきましても、国のほうで力を入れて、地方の創生に係る必要な事業につきましてはやっていただけるものと認識しておりますので、今後とも一生懸命、4車線化、あるいは県南に向けてのミッシングリンクの解消に向けて精いっぱい努力してまいりますので、何とぞよろしくお願いを

申し上げます。

岡田委員長

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。

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

議案第15号の平成26年度県営都市計画事業費等に対する受益市町負担金については、従来から反対しております鉄道高架事業負担金を徳島市等に求める議案ですので、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15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15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15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15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15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15号

原案のとおり可決すべきもの（簡易採決）

議案第2号，議案第16号，議案第17号，議案第18号，議案第20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月に開設されており、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。

以上で、請願の審査を終わります。

【請願の審査結果】

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11分）