

令和元年6月定例会 県土整備委員会（付託）

令和元年7月5日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

岡委員長

ただいまから、県土整備委員会を開会いたします。（10時47分）

直ちに、議事に入ります。

これより、県土整備部関係の審査を行います。

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

【報告事項】

- 次世代地域公共交通ビジョン（案）について（資料1，2）

北川県土整備部長

1点、御報告させていただきます。

お手元に御配付の資料その1を御覧ください。

次世代地域公共交通ビジョン（案）についてでございます。

今後の地域公共交通の在り方を示す、次世代地域公共交通ビジョンについて、昨年8月に設置しましたビジョン策定委員会において検討を重ねてきたところ、この度、次世代地域公共交通ビジョン（案）を取りまとめたところでございます。

内容につきましては、利用者の減少をはじめ、運転手不足や高齢者の免許返納に伴う移動手段の確保など、公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、交通資源の最適化や利便性の向上、利用促進の三つをビジョンの柱としております。

この三つの柱を実現する具体的な処方箋として、鉄道やバス、タクシーなどを、駅やバス停で乗り継いで移動する、モーダルミックスの推進やコミュニティバスやタクシーとの連携による、新たな運行形態の導入などにより、未来につなぐ公共交通ネットワークの実現に向けた取組を進めるものでございます。

今後のスケジュールでございますが、パブリックコメントをはじめ、広く県民の皆様からの御意見をお伺いし、年内の策定を目指してまいります。

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。

岡委員長

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。

須見委員

6月20日の徳島新聞に載っている、吉野川橋アンダーパスの事故について、何点かお伺いしたいと思います。

徳島市の吉野川橋北詰めの県道のアンダーパスに、トラックが高さ制限のゲートに引っ掛かり、それをきっかけに10台もの自動車が絡む重大な事故が起きたとありますが、その後どういう状況になっているのか。また、今後そういった事故に対して、どのような対応を取っていくのか、お聞かせ願いたいと思います。

村上道路整備課強靱化・安全対策担当室長

吉野川アンダーパスの大きな事故で、現状と今後の対応ということでございます。

6月3日に起きました吉野川橋北岸のアンダーパスにおきましては、車10台が絡む多重事故が発生しております。

県としましても、この事故に対し、現在、事故後の応急措置といたしまして、桁下3.8メートル頭上注意という仮設の看板を設置し、それに加えて、吉野川橋の橋桁部分に桁下3.8メートル注意の横断幕を設置した上で、現在、交通解放をしております。

この事故に伴い、損傷した門型の標識につきましては、事故を起こしました当事者に復旧していただくことになっております。

また、この事故につきましては、6月末に高さ制限の注意喚起のチラシを作成いたしまして、大型車両等を運行する事業者に対して各種協会を通じて配布し、周知をしたところでございます。

今後、今回の事故を踏まえた再発防止対策といたしまして、走行速度の抑制、門型標識が今回倒壊したことによって大きな事故になったということで、その多重事故発生を抑制する対策、並びに高さ制限の更なる注意喚起、こういったものを促す対策を講じていくため、現在関係機関と協議を行っておるところでございます。協議が整い次第、順次対策を講じてまいりたいと考えております。

須見委員

事故が多発している所であり、現状だけでは、また同じことが起こり得るということが予想されますので、協議をしていただいて、絶対に事故が起こらないような対策をしっかりと取っていただきたいと思います。

引き続き6月20日の徳島新聞には、アンダーパスの設置は違法であるという文言が書かれております。これに対する県としての認識をお答えいただきたいと思います。

川口道路整備課長

6月20日の徳島新聞朝刊のアンダーパスの記事について御質問を頂きました。

新聞には、設置は違法であるという内容が掲載されましたが、これについては事実と異なることから、先日、県としてはアンダーパスの設置に当たっては、河川管理者である国土交通省と協議を行った上で、道路の適切な維持管理や将来的な吉野川橋架け替えの際にはアンダーパスの移設を行うことなどを条件に河川法に基づく占用許可を得ていること、国土交通省徳島河川国道事務所にも確認した結果、河川法上違法ではないという判断を頂いており、工作物設置許可基準に照らし合わせますと、河川管理上、堤外地側にアンダー

パスが存在するのは望ましくないが、周辺の交通状況と諸般の状況を鑑みて、将来的に堤内地側に設置することを条件に占用を許可したものであるという国の見解も得ているという内容を文書にいたしまして、違法ではない旨、私自ら一般社団法人徳島新聞社に対しまして申入れを行ったところでございます。

須見委員

国土交通省から占用許可が出ているから違法ではないという認識であるということですが、例えば、この新聞記事によると県の予算や渋滞事情を考慮してやむを得ず許可をしている状態の中で、国土交通省が許可できないと言ったときには、どういうことが起こり得るのか。

川口道路整備課長

5年ごとの占用許可につきまして、もし許可が下りなければどういうことが起きるのかというお話を頂きました。

これにつきましては、現在もこれまでも5年ごとになりますが、国土交通省と事前に協議を行った上で許可していただいているところでございます。

ただ、先ほどもお話をさせていただきましたように、河川法上違法ではないという状況ではございますが、工作物設置許可基準には、堤外地側にアンダーパス道路を設置しないことを基本とすると書かれておりまして、河川管理上望ましくない状況であるというのは認識してございます。

一方、アンダーパスは渋滞対策に非常に効果があるということで、交通状況や県の予算の状況、そうしたことをしっかりと国に事前に説明しながら、今後とも許可がいただけるような形で協議を進めていきたいと考えてございます。

須見委員

事前に協議を行っているから、50年間その状態で許可が下りるとのことだと思いますが、それがいつ、貸せないのので外にアンダーパスを設けてくれと言われるかも分からない状態を含んでいる。現在アンダーパスを堤内地側に設置することは可能なんでしょうか。

川口道路整備課長

現状アンダーパスを堤内地側に移設することができるのかという御質問を頂きました。

吉野川橋アンダーパスは渋滞緩和対策を目的に設けられたものでございまして、吉野川橋におきましては、現在も1日、2万3,000台近くの交通量があり、吉野川橋アンダーパスによる渋滞緩和効果は依然として大きなものであると認識してございます。

堤外地側のアンダーパスを堤内地側に移設するとなりますと、吉野川橋の架け替えと一体的に施工することが必要であると考えてございます。吉野川橋の架け替えにつきましては、多額の費用、徳島環状線等の整備による交通量の分散が必要となることから、橋の長寿命化を図りつつ、総合的な交通ネットワークと予算状況を勘案して判断していきたいと考えてございます。

須見委員

県としては渋滞緩和がなされれば、吉野川橋を架け替えることを考えているということですか。

川口道路整備課長

当然ながら、アンダーパスを移設する場合についても、吉野川橋の架け替えには渋滞緩和が必要で、徳島環状線の道路でありますとか、これまでも徳島鴨島線の4車線化等を進めてきたところでございますが、こうした渋滞緩和を進めていくというところでございます。

それに合わせまして社会的な影響も非常に大きい、予算もかなり多額になるということで、そういうところを十分に勘案しながら時期については検討していきたいと考えてございます。

須見委員

今も渋滞緩和の話が出ましたが、今後、徳島県として交通ネットワークの強化に向けてどのように取り組んでいくのか教えていただきたいと思えます。

川口道路整備課長

渋滞対策に向けての県の取組というところでございますが、これまで徳島市中心部の渋滞緩和に向けまして、県では四国三郎橋の架設をはじめ、徳島鴨島線の4車線化や阿波しらさぎ大橋の架設を含む徳島東環状線の整備を推進してきたところでございます。

今後とも徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図り、引き続き、徳島環状線をはじめとする交通ネットワークの強化に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。

須見委員

答弁にもありましたように、徳島市内は渋滞する所がかなり多くなってきております。その現状を見据えながら渋滞緩和対策をしっかりとさせていただきたいです。

先ほど言いました吉野川橋も2万3,000台が通るという重要な道路となっていると認識をしております。そういったことから橋の架け替えを行っていかないと、一緒に堤内地側にアンダーパスを作ることができないということなんで、先を見据えながら渋滞緩和をして、吉野川橋を架け替えるときには堤内地側にアンダーパスを設けるという計画をしながら、事故が起こらないように対策を取っていただきたいと思っております。

樫本委員

一昨日でございますが、今年も日本列島に大きな災害が起こりつつございました。実際に2名の方が亡くなられたようでございます。これは昨年の西日本豪雨に匹敵するような雨量であったと思えます。鹿児島県、宮崎県、熊本県に大きな豪雨があって、被害がたくさん出ました。この梅雨前線が、仮にもう少し上、南側を通過して足摺岬から高知県、そして大豊町や池田町、吉野川の横を通過したと仮定すると、背筋がぞっとするような状況

だったと思います。考えてみますと吉野川岩津観測点で恐らく流量が毎秒1万トンを軽く超えたのかとそのような感じすらします。

平成26年だったと思いますが、台風によって左岸の岩津と瀬詰大橋の間地点にある西原地区という所の堤防が破堤寸前までいったわけでございます。なぜこういうことになったかという、河床の上昇、河床の固定化、固定化というのは竹や柳の木、雑木が成長して流れを変えて、東西に流れなければならない吉野川が南北に流れ、堤防に90度の角度で当たる。根固めが飛び、高水敷が飛び、堤防に影響が出るという状況が続いたのです。こういうことから国土交通省では、その後、徳島大学の武藤教授が中心になって、県も一緒になっていわゆる直轄河川、那賀川も含めてですが、特に吉野川の新しい河川整備計画についての検討が行われました。

そうした中、昨年の西日本豪雨の岡山県の高梁川の決壊によって50名の方が亡くなり、その後、宇和島市、広島県、岡山県と豪雨が続いて、3年間で7兆円の予算を掛けて国土強^{じん}靱化を図るということがスタートしたわけでございます。既に、県では県管理の河川、曾江谷川、これは先日行った県土整備委員会の県西部への視察で高速道路から私はこの目でしっかりと見てまいりました。曾江谷川の状況も県は既に、みお筋の付け替え、河床の成形を行っておりました。一早い取組で安心をしておりますが、阿波市でも芝生谷川か伊沢谷川、これも吉野川との合流部分の河道掘削や樹木の伐採が行われておりました。これは非常に有り難いことで、しっかりと進めていただきたいと思うわけでございます。ここで伺いたいのですが、直轄河川の樹木の伐採、そしてみお筋の付け替えでございしますが、これは現段階でどのくらい予定されているのか教えていただきたいと思っております。

新瀨流域水管理課長

吉野川の樹木伐採等につきまして御質問を頂いたところでございます。

昨年の平成30年7月豪雨や、さきの九州南部を襲いました梅雨前線などの出水に対応するために、洪水を安全に流すため、樹木伐採やみお筋を整えるような対策は即効性があり、その効果も非常に高いものと考えております。

このため、国が管理しております吉野川におきましても、河道内の河川管理上支障となっております竹林や樹木などにつきましては、伐採を進めることが必要という観点から取り組んでいるとお伺いしているところでございます。

今年度につきましては先ほど御紹介いただきました、昨年度末に創設されました、近年の激甚化した災害が頻発している状況を踏まえて、国民の皆様の生命を守る重要インフラが災害発生時にその機能を十分発揮できるように集中的な対策を進めるため、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策を活用した対策を国のほうで実施していただいているところでございます。

この中で、樹木伐採や河道のみお筋の固定化を防ぐ対策など、河道管理対策を積極的に実施しているとお伺いしているところでございます。

例えば、具体的に申し上げますと、今年度につきましては樹木伐採でございしますが、阿波市の西原地区ほか1か所、美馬市の小島地区のほか2か所の5か所におきまして現在取り組んでいただいていると聞いております。残る箇所につきましても河川管理上支障がある善入寺島付近などにつきましては、みお筋の対策などを講じていただける予定と聞いて

おります。

樫本委員

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策事業7兆円の予算について、県の負担はあるのか。直轄で全部国費でやっていただけるのか、そのあたりも合わせてお聞かせいただきたい。

新瀨流域水管理課長

直轄が行います事業費の負担に関しまして御質問を頂いたところでございます。

重要インフラにつきましては、直轄事業も堤防整備や地震・津波対策と同様に一般改修の予算配分を頂いているところでございます。

国の負担と県の負担を合わせる形で事業をさせていただいているところでございます。

樫本委員

負担比率は幾らでしょうか。

岡委員長

小休します。（11時10分）

岡委員長

再開します。（11時10分）

新瀨流域水管理課長

一般改修の国費の負担率ということでございますが、県費の負担率が3分の1で事業をさせていただいているところでございます。

樫本委員

3分の1を県が負担する、3分の2が国費であるということです。いずれにしても莫大^{ばく}なお金が掛かると思います。日本で最大級の河川でありますから、しっかりとできるだけ有利な財源を確保していただけるようにして、積極的に進めていただきたいと思うところでございます。

それから、私は以前からSDGsの視点から、吉野川の竹や樹木を資源のように思っております。もちろん、水も資源と思っております。

この資源を伐採して、最終処分場に全て持ち込んで莫大^{ばく}な処理費を国費で賄う、県費で負担するというのは、私はこれは耐えられない。是非ともこの資源を生かすように頑張ってくださいと思いますが、今のところ国では、太い木はチップで売却するというところでございますが、竹はまだ決まっていない。非常にたくさん処理費が掛かるというお話をされております。これもいろいろと竹の活用について、県南でも、徳島県全体の問題として真剣に取り組んでいただきたいと思いますが、竹の処分については余りいい話が出てきません。農地に生のままで入れると有効だといいますが、それほど農家で愛用されて

いるわけでもございません。

そして、特に竹の根は厄介者でございます。土や砂がかんで焼却処分もなかなかやりにくい、お金も掛かる。これの資源化に向けての技術開発なんかも今後はしっかりやっていないといけないと思います。

土や砂をのけるとこれは必ずエネルギーになりますので、そういった方法も考えていただきたいと思いますが、現時点で積極的な有効活用についてどのように認識されているのかお伺いしたいと思います。

新瀨流域水管理課長

伐採に伴い発生いたします竹や根株の処理についての御質問を頂いたところであります。

お話のとおり、国におきましても現在のところ、幹などのいわゆる有価物につきましては広報をさせていただきまして民間の方へ売却、ひいてはチップ材としての活用がなされているという状態です。

また、枝など、まきや薪として利用できる物につきましては無償配布で対応させていただいているところでございますが、これ以外の竹や根株につきましては、現在のところ処分させていただいているところでございます。

ただ、河川の適正な管理を進めることで、竹や根株は大量に発生する状況となり、また今後も続くであろうと考えております。これにつきましては、再資源化や再生利用する環境など、社会に配慮したエシカルな観点も非常に重要になっていると考えている次第でございます。

国におきましても、こういった状況を受けまして、伐採木等の有効活用方法の検討を進めているところでございます。

県につきましても、この環境保全の観点を持ちながら、吉野川における河川管理を計画的に進めるため、改めて国にも伐採木の有効活用をしっかりと働き掛けてまいりたいと考えておりますし、可能なものにつきましては国とともに対応に臨んでまいりたいと考えている次第でございます。

樫本委員

先ほど申しましたように、伐採をした雑木や竹というのは、再生可能なエネルギーの視点からも考えなくてはならないと私は思いますので、しっかりと河床の景観を守ると同時にエネルギーとしても利用する、新河川法にうたわれた治水、利水そして特に環境での視点を大切にさせていただいて、50年前の吉野川を取り戻したいと思います。

国土交通省は、昭和59年に吉野川の河床計画を変更しました。当時の河床からプラス2メートルの高さを吉野川の河床とすると決定したのです。それから吉野川がおかしくなった。河床計画を私は間違ったと思っております。それが今日の姿になったと思っております。昔のままであれば今のような状況ではないと思います。

それから、堰堤^{えん}なんですが、さきの県西部の視察で見せていただきました。

新しいタイプの堰堤^{えん}で、この堰堤^{えん}は非常に効果が出ると期待をしております。林業博士の杉本委員のお話によりますと、徳島県には今、6,900万立方メートルの杉、いわゆる

森林資源があって、毎年100万立方メートル成長している。今、県ではこの伐採量が60万立方メートルに飛躍的に伸びたんです。これは県の林業飛躍プロジェクトで20万立方メートルから40万立方メートルぐらいだったのが、60万立方メートルぐらいになっているようで、山の負荷分は解消されているのですが、依然として40万立方メートルずつ本県の森林に負荷が掛かっている。

これがもし鹿児島県を中心とした過日のような豪雨があったとしたら、これは相当な表層崩壊があったらと思います。そこで有効なのが、過日見せていただいた堰堤だと思えます。固定型の堰堤でなしに、あれ何て言うのですか。開放型と言うのですか。

(「スリット型」と言う者あり)

スリット型は、長野県では早くから見かけました。徳島県内の旧の堰堤は土砂でいっぱいになっております。

新しい堰堤、これから山の木を止める、災害を防ぐ。山の木が吉野川に流れついたときに一番厄介です。潜水橋に引っ掛かって、潜水橋が流出したり、大きな二次災害が起こるわけですから、今後の堰堤の政策、スリット型堰堤が様々な所にできるのかどうか方針をお聞かせいただきたい。

山名砂防防災課長

スリット型堰堤の今後どのような整備をといる御質問でございました。

スリット型堰堤、透過型砂防堰堤と私どもは呼ばせていただいておりますが、堰堤の真ん中に切り込みが入りまして、そこに鉄のスリットを付けたりする堰堤でございませう。

効果としましては、常時は、小さい土砂を流す、大きな土石流が発生したときには土石流はそれで止まる、さらに、流木が発生したときには、流木もそこで止める効果があるということでございます。

従来は、土砂をためて、後ろの山を固定するという効果を持つような堰堤を整備してきたところではございますが、今後の整備の方針としましては、基本的には流木を止められるような堰堤の整備をメインにするという方針で整備を進めているところでございます。

樫本委員

本県の山の状況を踏まえて、スリット型堰堤は非常に効果があると思っておりますので、今後作っていただけたらと思うところでございます。

次に、これは6月定例会の代表質問で、庄野議員が取り上げられた問題でございませうが、大鳴門橋の自転車道設置についてでございます。

この計画について、自転車道はどこに設置するのか。私は新幹線を是非、走らせていただきたい立場から少し心配をしております。鉄道の橋の空間に設置するというお話で、具体的な表現はなかったと思うので、確認の意味でどこに作るのか教えていただきたいと思っております。

佐野高規格道路課道路企画担当室長

大鳴門橋の自転車道をどこに設置するのかという御質問を頂きました。

大鳴門橋は、去る4月27日に累計交通量が2億台を突破するなど、本県、淡路島、本州を結ぶ大動脈である神戸淡路鳴門自動車道といたしまして、その役割がますます高まっているところがございます。

御存じのように車道部の下に設けられた渦の道は、世界遺産登録を目指している鳴門海峡の渦潮を眼下に見ることができる、県下有数の観光スポットとなっているところがございます。

現在、大鳴門橋の新たな活用策といたしまして、自転車道設置の可能性について、兵庫県及び本州四国連絡高速道路株式会社と連携しながら検討を進めているところがございます。

大鳴門橋は橋長が1,629メートルの長大なつり橋でございます。道路鉄道併用の上下二層構造となっております。上部は4車線の自動車専用道路、そして下部の桁下空間は鋼材をつなげ合わせたトラス構造の橋桁で、将来新幹線を通すことができる鉄道空間を有しております。

自転車道の設置につきましては、この渦の道との共存、自転車道としての安全な構造の確保、そして自転車道を設置すれば重量が増加してまいりますので、そういうことに対する重量増や風の影響に対する大鳴門橋本体への安定性などを踏まえまして、現在桁下の鉄道空間での設置を前提に検討しております。

この自転車道が実現すれば、世界最大規模の渦潮を眼下にサイクリングを楽しむことができる非常に魅力的な自転車走行空間になりまして、インバウンドをはじめとする観光誘客はもとより、交流人口の拡大による地域活性化を図ることができるものと考えております。

樫本委員

自転車道の設置については、鉄道空間を活用するというお話でした。

鉄道空間を使うということは、新幹線は高速鉄道ですから、時速250キロメートル以上で走ります。もし鉄道空間に作るとなると、自転車と鉄道とは共存できません。これは絶対別のものでなければいけない。そうしますと、県民の皆様や我々にとってはもう新幹線はもう諦めたのかという感じに取れるのです。

こここのところ新幹線の実現に向けてのアピールも余り芳しくないと思うし、非常に不安です。心配するんです。これは、新幹線建設への、夢への実現への影響はないのか、はっきり言っていただきたい。

佐野高規格道路課道路企画担当室長

自転車道の設置の検討が四国新幹線実現に影響しないかという御質問を頂きました。

大鳴門橋は既に新幹線仕様で整備をされておまして、自転車道の設置は飽くまで四国新幹線整備までの鉄道空間の有効活用という考え方でおります。

このため、新幹線の整備時には本来の鉄道空間を確保するという考えの下でおりますので、新幹線の整備には影響ないものと考えております。

引き続き、自転車道の設置に当たりましては渦の道との共存、そして四国新幹線整備ま

での有効活用というこの条件の下、兵庫県、南あわじ市などの3市、そして地元の鳴門市、本州四国連絡高速道路株式会社及び関係団体と連携し、しっかり検討してまいりたいと考えております。

樫本委員

これは非常に新幹線の実現が遠のいた感があります。

ここへ自転車道を作るということは、やはり相当なお金も掛かるし、そんな中で新幹線の空間を活用するというのは、この新幹線が後ろに寄った気がする。最初から新幹線は30年、40年後だろうという気がする。それでは困るんですよ、早くやらないと。新幹線実現に向けてどんな認識ですか。

杉友次世代交通課新技術鉄道担当室長

四国新幹線の実現に向けどのように取り組むのかという御質問を頂いたところでございます。

四国新幹線につきましては、二眼レフ構造による強^{じん}靱な国土構築や山陽新幹線のリダンダンシーの確保の観点などから、本県におきましては四国新幹線の実現に向け、これまで四国はもとより、和歌山県など関西の自治体と連携し、シンポジウムの開催や国への要望活動に取り組んでいるところでございます。

今年度の活動といたしましては、県内の気運醸成を加速するため、四国の玄関口である徳島駅前に看板を設置し、県民の皆様が四国新幹線の実現に夢や希望を抱いていただけるようなPRを実施するとともに、新幹線が身近なものとして実感してもらえるようなPRグッズの作成など、県民一人一人の方に浸透させていけるような取組を実施したいと考えております。

また、四国新幹線の整備の必要性、重要性について理解を広げるため、新幹線仕様となっている大鳴門橋でのつながり、自転車道で連携している淡路島の自治体にも参加を呼び掛けまして、徳島県内でシンポジウムを開催したいと考えております。

引き続き、四国や関西エリア自治体と連携を深め、県民の皆様が新幹線がもたらす効果を理解していただくことで機運醸成に努め、一日も早い四国新幹線の実現に向け取り組んでまいりたいと考えております。

樫本委員

四国新幹線実現に向けてのプロセス、今年度の取組、啓発活動についてお話を頂いたのですが、過日、洲本市の竹内市長、そして淡路島3市の県議会議員、そして洲本の青年会議所の理事長にお会いいたしまして、淡路島側における新幹線の気運醸成に向けて、是非淡路島側でシンポジウムを開いていただきたいというお話をさせていただきました。これを今年やっていただけということは、一歩前進なんですけど、このときに自転車道の整備もこの3市と協議をするわけで、新幹線も一緒になってやっていくわけです。

だから、新幹線が最優先ということは、絶対言っておいてもらわないといけない。そのところは気を付けていただきたいと思います。

先ほど御答弁いただいて、新幹線の建設には影響がないということをおっしゃったので

すが、いずれにしても、四国新幹線の実現には淡路島、兵庫県側の協力は何よりも大切です。もっと淡路島側と連携を深めていかななくてはなりません。淡路島も観光の交流人口の拡大で必死です。

淡路島の洲本市の真ん前の関西国際空港に700万人、800万人のインバウンドがある。これを全部、大阪、京都、神戸に取られておる。淡路島にも来てほしい、コマーシャルソングは歌いませんが、あそこのオーナーが洲本の商工会議所の会長です。非常に力を入れている。淡路島に入ってくるということは、次は徳島、鳴門が潤うということになるので、一緒にこれは運動しないといけないと思います。

しっかりとシンポジウムが成功し、そして当面の間、自転車道になるような感じもしますが、そのあたりの費用対効果も考えながら、自転車道は欲しいのですよ、しかし新幹線とは共存できない。若しくは上の自動車道に移転をしなければならぬ。そっちのほうがいいと思うのですが。設置場所は鉄道空間がいいですが、将来的にも自転車道は残したいと思いますので、設置場所を鉄道空間でなく、いわゆる車道部分の一部に作るスペースはあると思う。自転車ですから負荷は掛からないと思います。風の強い所ですから風洞実験もしっかりと検証する必要がありますが、これは別の所で両方ができるように、そんな方法を模索しながら検討していただきたいと要望して終わります。

谷本県土整備部副部長

先ほど、国の行う樹木伐採や土砂掘削についての負担金のお話がありました。

今回の国の防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策につきましては、県からできるだけ有利な地方財政措置をお願いしますという政策提言を行っています。

その結果、防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債と言いまして起債充当率が100パーセント、また交付税措置が50パーセントというものを認めていただいておりますので、今後そういう有利な財源を使っていきまして、皆様の安全安心にしっかり対応してまいりたいと思っております。よろしく申し上げます。

高井委員

私も3点ほど質問させていただきたいと思います。

先ほどあった豪雨の災害の件で、今年の豪雨においてはいろいろ早急な措置をしていただきありがとうございます。

災害の後、道をすぐに何とか通れるように確保していただき、そして本格復旧においては元木議員の代表質問の御答弁にあったとおり、知事も防災ヘリコプターで上から見ていただいて、国との査定協議など様々な予算措置等をしっかりやっていただいたことに心から感謝を申し上げたいと思います。

昨日も、民家はなかったのですが、やはりまた西祖谷のある地区で崩落がありまして、通行止めとなりました。三好市は、全国有数の地すべり地帯で非常に危ない所でもあります。しかしそこには伝統文化も根付いておりまして、いろいろな意味で守って、住んでいる人たちの安全を最大限確保するように私たちも努力していきたいと思っておりますし、引き続き御指導をお願いしたいと思います。

そういう中で、今も梅雨に遅ればせながら入って工事もなかなか難しくなっている

のではないかとと思いますが、7月中には7か所、約18億円の災害関連予算が付いた所で、地すべり対策等を鋭意取り組んでおられるということでありました。

特に去年のように、集中的に三好地域に災害があった場合、やはり土木関係業者の方は精一杯、頑張っていていただいておりますが、それでも人手不足で、会社の数も昔よりも随分減ってしまって、対応が大変な状況にもなっております。

県も人材確保や予算と仕事の平準化といいますか、通年で仕事がうまく回るように継続的な予算等の検討をしていただいているので、そういう中で、うまく全体の構図を描きながら、できるだけ復旧作業が進んでいくようお願いをしたいと思います。

三好市の場合は、国の直轄事業も取っていただきました。国道と県道と市道全部がいろいろな所で災害を受けて、それぞれに復旧が必要です。地すべり等の全体の大きな工事をした上で、それから市道や県道という形になっていくと思いますが、国、県、市それぞれ発注が別々であります。そうすると県の仕事を受けたが、市の仕事が続いていかなければ進められないとか、国の事業が終わってからでないとし道が直せないとか、いろいろなばらつきが生じてきます。

県市町村による調整会議を開催して工事間の工程をきめ細やかに調整をしていただいていると御答弁が部長から本会議でございましたが、その工事に取り掛かってからの調整もさることながら、発注の段階でも全体の復旧の道のりの中で、うまく相談をして、ここを発注して、次はここをやっていくという調整をしながら進めていただきたいと思います。この点について現にやっていますでしょうか。

山名砂防防災課長

県西部の被災箇所^の復旧に当たりまして、調整会議の内容の御質問と思っております。

調整会議でございますが、昨年7月豪雨につきましては県西部で御存じのとおり多くの道路が被災しております。

特に山間部でございまして、災害復旧現場への進入路が限られている、道路の幅員が狭いこともございまして、復旧工事の本格化に伴いまして多くの箇所^で道路通行制限が掛かってくるということが考えられます。

調整会議におきましては、そういった現場での対応ということで、例えば重複した通行制限を極力回避する、進入路、迂回路^を確保しながら工事間の工程調整も行う必要があると考えておりまして、そういう調整を工程調整会議の中で行いたいと考えております。

発注の順番ということもございました。そういうものにつきましては、工事間の工程調整を図る中で、どういう形で発注の順番をすればいいかということも含め、全体的に全てが早く終わるということも考えながら調整していきたいと考えておるところでございます。

高井委員

住民からは県道だろうが市道だろうが国道だろうが、道路を早く復旧してほしいという要望が、私たちの所も当然きますし役所にも言ってきます。

その中でも、ここは県道だから県に、ここは市道だから市になりますし、市は市でできるだけ準備ができたところから早く発注したいという思いもあり、県もすぐに発注してく

れますが、やはり全体を早く直す、家に戻れるために、地すべり対策をもちろん先にしてから次にという順序になるのですが、入札に入る業者は、市も県も国も入っているところもあれば、市だけ入っているところもありますし、縣市両方入札を受ける業者もあります。

皆さん少ない人員で目一杯頑張ってくれているので、できるだけその全体図を描きながらうまく進めていけるように、今御答弁いただいたとおり、工事に入ってから、入る前もいろいろな調整をしっかりとお願い申し上げたいと思います。

次に、浸水想定の話に移りたいと思います。

昨日の新聞で知ったのですが、宅地建物取引業法によると、土砂災害や津波の警戒区域に指定されている所は、必ず販売者に対して説明をしなければいけないとありますが、浸水想定区域は今まで説明の対象外になっていたようです。

そして、国土交通省から7月豪雨を受けて、改めて住宅等を購入改築する際に、土地の災害リスクの把握や災害リスクを軽減回避する努力を促すように不動産関係業者や保険関係業界との連携を強化するというので、それに基づいた通知が来ているということであり、

去年の災害を受けて、岡山県や幾つかの直接浸水被害を受けた所は、不動産関係業者とこの件について協定を結んだりし始めているようではありますが、徳島県としてもこうしたことに取り組んでいただいておりますでしょうか。

高島建築指導室長

宅地建物取引業法におきまして、不動産取引時に土地に関する重要事項の説明をしなければならないとなっております。土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域につきましては法令で説明するようになっておりますが、現状では水害リスクに関する情報は規定されていないところでございます。

昨年の西日本豪雨や九州北部豪雨を受けまして、近年では降雨量の増大による水害が甚大化する傾向にあることから、県におきましてもその浸水想定区域といった水害リスクにつきましましては、土地購入の判断に必要な事項と判断いたしまして、宅地建物取引士の法定講習において、購入予定者にお伝えするよう指導しているところでございます。

また、国土交通省からの通知も受けまして、今後とも河川管理者や宅地建物取引業協会とも連携して、この法定方針に加えて宅地建物取引業者への各講習会や勉強会など、あらゆる機会を通じ水害リスクについての情報提供をしまして、重要事項として購入予定者に説明するよう促していきたいと考えております。

高井委員

しっかり取り組んでいただきたいと思います。

徳島県は川が多いわけですから、水害リスクをお知らせするという事は大事なことだと思います。できるならば、協定などを締結できるような方向でしっかりとやっていただければいいと思います。

それに加えて、事前委員会の中で危機管理型水位計の話がございました。取り組んでいただいているのは有り難いし、私もあれから見てみたのですが、昨日、一昨日も大雨が

降っていたので、自分のスマートフォンで浸水被害想定区域がどうやって見られるのかをいろいろ試してみました。

警報が出て全国瞬時警報システムでメールを受けて、それで避難勧告の状況を見ながら、皆さん逃げたり避難するということはすごく効果があると思いますが、今、水がどういう状況かとチェックしたい方も多いと思います。そのときに、どのようにアクセスしたら浸水被害想定が出てくるのか。浸水被害想定と打てばそうなるのですが、いざ大雨が来た、避難しようか迷っているとき、確認するときになかなか危機管理型水位計と浮かんできませんし、一住民としてアクセスしやすい、チェックしやすい、分かりやすいような周知の必要もあろうかと思っています。

インターネットで調べればいろいろな情報が出てきますが、どの情報を選び、どの情報に基づいて判断すればいいのか非常に悩ましいと感じました。

私も今、防災士の研修を受けていますが、専門的でなければアクセスできないということであれば、なかなか避難に結びつかなかったり、判断に迷うようなところもあると思います。地域の防災が大事で、人同士の声掛けももちろん大事ですが、例えば夜にかけて警報が出た場合、暗い中で避難所に行くべきなのかと迷う判断もありますので、ここにアクセスすれば浸水の状況が分かるとか、住民の皆さんが防災訓練の際にでも、できるだけ分かりやすくしていただけたらと思うのですが、これに関してはいかがでしょうか。

赤堀河川整備課長

水位、雨量の水防情報の周知方法について御質問を頂きました。

近年の頻発・激甚化する洪水におきましては、市町村はもとより住民の方に対しても避難判断の材料となります雨量や河川の水位、ダムからの放流など流域の情報を的確に伝えて、迅速な避難に役立てていただくことは非常に重要と認識してございます。

県も従来、県のホームページ、徳島県河川防災情報で、そういった情報を提供しておりました。

これを去る5月8日に更新し、分かりやすい形にいたしまして、これまでの雨量、河川やダムの諸量に加えて、例えば3時間先までの雨量分布を表示したり、洪水浸水想定区域図と合わせまして、避難場所や要配慮者利用施設等を集約して提供しております。

また、屋外にいる方、土地勘のない旅行者の方でも素早く位置情報を確認していただけるよう、スマートフォンにも対応する形にして、水防情報が一つのサイトで分かりやすく把握していただけるよう取り組んでいるところでもございます。

また、危機管理型水位計につきましては、全国的な取組として、国のホームページ、川の水位情報から提供しておりますが、このホームページにも県のホームページから入っていただけるようにリンクを貼ったりと取り組んでいるところでございます。

どのように周知しているのかといったお話でございますが、できるだけ各種団体の防災講座等に職員を派遣いたしまして、災害の特徴や水害に備えての水防情報の取得方法、活用方法等を広く周知しているところでございます。

高井委員

何かあったら徳島県のホームページにアクセスして、そこから分かりやすく入れるので

あれば、それが一番分かりやすいと思います。地域の防災情報も徳島県のホームページからすぐにアクセスできるので、災害の事態で慌てていても、徳島県のホームページだったら必ずすぐに頭に浮かびますが、危機管理型水位計というのは、何度言っても覚えられなくて、皆さんも経験あると思いますが、インターネットで情報を得るときにピンポイントでうまく言葉を入れなければ欲しい情報に行き着かない。全然違う情報が出てきたり、欲しい情報になかなか行き着かないということがあります。

そのために情報を取りやすいようにしてほしいと思いますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。徳島県のホームページへ入れば、浸水想定にも入っていけるのですね。

赤堀河川整備課長

県のホームページを開いて頂きましたら、トップページの注目情報から直接入っていけるリンクを貼っているといった状況でございます。

高井委員

分かりました。ありがとうございます。

最後に代表質問で嘉見議員の質問に答弁があった香港季節定期便について、お聞きして質問を終わりたいと思いますが、期間は11月9日から来年の3月28日で、再度、季節定期便が飛ぶことになって大変うれしく思いました。

樫本委員からいろいろ質問がございましたように、知事の香港へのいろいろなアプローチが大きく功を奏したのだろうと思いますし、引き続き、週2回で飛ぶ予定になっていると聞いておりますが、前回と比べて今回の季節定期便は飛行機の規模や体制についてどのような協議をしているところですか。

以西次世代交通課長

香港の季節定期便の件について御質問を頂きました。

現在、再航の意向をしていただいている段階ございまして、国の関係機関等と調整を進めているところではございます。今回の運航計画でございますが、前回と同様キャセイドラゴン航空によるものでございまして、昨年より1年半長い11月9日から3月28日まで約5か月間という計画になってございます。

座席数でございますが160人程度、機材はエアバスA320でございまして、週2便水曜日と土曜日に運航する季節定期便ということでございます。

これまでの国際線で一番長く運航しましたのは、30往復60便の運航がありました前回の季節定期便でございまして、今回は41往復82便が予定されてますので、過去最多となるものでございます。

これよりまして、外国人観光客の更なる増加が期待されるとともに、県民の皆様にも徳島から直接海外に旅行していただけることができるようになるものでございます。

今後、国との調整が進みましてチケットの販売ができる状況になった段階で、改めて県とキャセイドラゴン航空からプレスリリースを行いまして、しっかりとPRに努めてまいりたいと考えております。

高井委員

前回の搭乗率が80パーセントを超えていたということで、引き続き定期便につないでいく大きな効果があったのだらうと思います。

しかし、いよいよこの定期便から通年化に向けて、次の課題をクリアしていかなければならないと思います。通年就航に向けて、この季節定期便の充実に様々な準備を図っていると思いますが、次のステージに向けて、前回よりも更にこういう工夫をしていきたい等、課題や戦略があれば教えていただきたいと思います。

以西次世代交通課長

前回の運航では定期便として初めてのケースでありまして、インバウンド、アウトバウンド双方向での移動が可能でございました。しかし、これまではチャーター便の運航であったため、FITと呼ばれる個人客の取り込みが十分できなかったこと、それから日本側でまとまった座席が確保できなかったケースがあったり、結果として利用者を逃してしまったこともございまして、次回の就航の際にはこうした課題を解決していくことが重要ではないかと認識しております。

このため、早い段階から県民の方々や県内企業団体の皆様、更に近隣県の方々にも直行便就航のPRをしっかりと行うとともに、香港を乗り継ぎ拠点としてキャセイパシフィック航空が誇ります世界53か国230都市のグローバルなネットワークを活用すれば、効率的に世界各地に移動することができること、またコンパクトな徳島阿波おどり空港の強みといたしまして、チェックイン等の手続時間が短いといった、地方空港ならではの利便性を積極的にアピールすることで、直行便の利用ニーズを掘り起こしまして、春以降の継続運航に向けスタートダッシュがかけられ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。

高井委員

トランジット、乗り継ぎ空港は非常に香港は魅力的だと思いますし、市場として是非これを通年に向けて確保していくように頑張っていたいただきたいと思いますし、今、課題もよく理解できました。

ちなみに、確か台湾もチャーター便が飛んでいたときがあったと思いますが、台湾の誘致も目指していたのではないかと思います。そちらのほうはどうなさるのでしょうか。

以西次世代交通課長

台湾の誘致ということで御質問を頂きました。

徳島におきましても、かつてチャーター便を飛ばしていただいたケースもございまして、台湾におきましてもニーズとしてはあるのではないかと考えておりますが、まず具体的にお話を頂いている香港便を通年化に向けて、実現することを中心に進めさせていただけたらと考えております。

高井委員

もちろん香港が今うまくいきかけているので、こちらをまず頑張ってもらいたいと思いますが、台湾も是非ニーズがありますので、三好市は特に交流の深いところがたくさんありますし、二兎を追うといえますか、台湾のチャーター便がまた復活できればいいなと思いつつ質問したところです。

岡委員長

午食のため休憩に入ります。（11時59分）

岡委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開します。（13時03分）

それでは質疑をどうぞ。

山田委員

午前中にも須見委員からもあった、アンダーパスについて少し聞きたいと思いますが、新聞報道では吉野川橋のようなアンダーパスは、国管理河川では全国的に例がないと書かれてますが事実ですか。

村上道路整備課強靱化・安全対策担当室長

アンダーパスにつきまして、国管理の事例が全国的にも余りないとの新聞記事の報道ですが、国土交通省に確認したところ、全国的な数は今のところ把握できていないということとして、余り事例がないとはお聞きしております。

山田委員

余り事例がないと。そこで県内にはいろいろなアンダーパスがあると思います。県内にはアンダーパスはどのぐらい箇所数があるのか把握していたら教えてほしいのと、堤外地側で法律上問題ありと県が認識しているアンダーパスは吉野川橋の所だけなのか、何箇所あるのか御答弁ください。

村上道路整備課強靱化・安全対策担当室長

県内の河川でアンダーパスが何箇所ぐらいあるのか、法律的にどういう問題があるのかという御質問でございますが、まず、県内で先ほどの国土交通省と同じような吉野川の堤外地にあるようなアンダーパスは3か所ございます。

状況的には堤外地を同じように橋梁^{りょう}やJRの高架等の下をくぐっている状況でございます。高さの制限が若干違いますが、4.5メートル以上の高さがあるということで状況は若干異なっていますが、形はアンダーパスになっております。

山田委員

確認ですが、堤外地に今、県内で3か所あると話がありましたが、当然県管理河川の所もあると思います。堤外地かどうかは別にして。

県が法律上問題ありと認識している箇所はどこなのかというのが1点と、高さの問題

で、道路構造令で4.5メートル以上の空間を確保するよう定めていると報道されています。それが該当しない所もあるように思いますが、その状況も含めて少し丁寧に御答弁いただけますか。

村上道路整備課強靱化・安全対策担当室長

県内河川におけるアンダーパスで法令的にどういう状況になっているのか、また高さについてでございます。

まず、堤外地にアンダーパスが3か所、県河川の所でも道路が通っているということですが、河川管理上は同じ状況でございますので、直轄河川と特に変わりはない状況でございます。

高さ制限につきましては、4.5メートル以上の建築限界がございまして、通常の道路ですと構造物を阻害しない範囲、障害物のない所で4.5メートル以上の規格を取っております。国土交通省の吉野川橋にあるアンダーパスにつきましては、北岸では3.8メートル、南岸で3.6メートル、新聞報道にも書かれておるとおりでございますが若干低くなっております。

それにつきましては標識を設けまして、道路管理者としまして、北岸では3.8メートルという表記と南岸は3.6メートルという表記で、それ以下で通っていただくように周知をしておるところでございます。

山田委員

周知をしてるのは既に須見委員とのやりとりで聞いた。聞いているのは、県が法律上問題ありと認識しているのは県内のアンダーパスの中でどれだけあるのか。ここだけなのか、何箇所だと端的にお答えください。

4.5メートル以下ということになれば、標識等で対応しないといけない面はありますが、道路構造令から見て問題があるのではないかと思います。その辺はどうか、箇所数を具体的に答弁ください。

川口道路整備課長

吉野川橋アンダーパスのような高さで問題がある所についての御質問かと思えます。

高さについては、いろいろ制限がございまして、それにつきましては当然JRや占用物件もあるということで、高さの部分で制限が掛かっている所につきましては、手元に資料がないので、今お答えすることはできないところでございます。

それと、その高さにつきましては、一応4.5メートルを確保することになってはいますが、それが、例えば昔できた橋でありますとか、全てが法令上問題があるということではなく、そうしたものについては高さの表示を標識でしていく形で、整理をさせていただいているところでございます。

山田委員

高さやいろいろな制限も標識を出していますが、問題のある箇所はあるという認識だと思います。いずれにしても資料が全部ないということなので、後で結構ですから資料を頂き

たいと要望しておきます。

もう一つ気になったのが、5年ごとに占用許可の議論を国土交通省とするということになります。ここに国土交通省の元職員が法律違反を説明しても県側が全く取り合わなかった、このまま放置すれば更に重大な事故が起きかねない、こういう警鐘を出してるわけです。これ以上、重大な事故が起こったら県に責任をと言わんばかりのようですが、直近の交渉はどうなって、そのときの交渉で、こういうやりとりもあったのかについてお伺いします。

川口道路整備課長

直近の国との交渉というお話でございますが、国からは、堤外地側にアンダーパス道路を設置しないことを基本とする、そうしたことを改善するというのがございます。

高さの件につきましては、また違う話でございますが、今の吉野川の高さに合わせて県がそれを守っていくというようなことで、高さの制限を掛けさせていただいているところでございます。

私の知る限り、こういった危ないものがあることということはお聞きしていないというところではございます。

山田委員

私が質問したのは、新聞報道されているような中身のやりとりがあったのか、なかったのかの事実が一つ。それと、5年ごとに協議をやっているという御答弁もあったが、直近はいつやられたのかについてお伺いします。

村上道路整備課強靱化・安全対策担当室長

直近の河川管理者への申請ということで、平成28年が最新でございます。ここから5年間ということで許可を頂いているところでございます。

山田委員

ここに報道されたような中身の指摘はあったのか。

村上道路整備課強靱化・安全対策担当室長

新聞報道のような、河川管理者とのやりとりがあったかということですが、今回の事故の箇所につきまして、県としましてはこのアンダーパスの設置に当たっては、河川管理者である国土交通省と協議をしております、そういった中で道路の適切な維持管理、それから将来的には吉野川橋の架け替えの際にはアンダーパスの移設を行うことを条件に河川の占用の許可を受けているところでございます。

国土交通省にも確認をいたしましたところ、河川法上は違法ではないという判断の下に許可を頂いております。

それから先ほども申しましたように、工作物設置基準に照らし合わせますと堤外地側にアンダーパスが存在することは、河川管理上望ましくないことですが、国土交通省からも周辺の交通状況や諸般の事情を鑑みていただき、将来的に堤内地側へ移設することを条件

に許可を頂いてるところでございます。

山田委員

重大な事故が次に仮に起こったら、この議論は非常に重要な意味を持つてくる。そういうことなのでしっかり検討して、これだけ大きくニュースになっているわけですから、対応して行ってほしいということを求めておきます。

次の問題です。今日、報告がありました、次世代地域公共交通ビジョンの中身について聞きたい。

平成30年9月に次世代地域公共交通ビジョン骨子案の資料を頂きました。この時点では、この三つの視点というのが入っておりました。しかし、今回はその三つの視点という言葉は入っていない状況になってますが、ここは何か変化があったのですか。概要説明とその点について伺います。

以西次世代交通課長

次世代地域公共交通ビジョンにつきまして御質問を頂きました。

このビジョンについてでございますが、県内の新たな地域公共交通網の構築に向けた羅針盤ということで、市町村で策定をいたします地域公共交通網形成計画や地域交通に関する計画などを策定する際の指針となるものでございます。

内容といたしましては、交通資源の最適化、利便性の向上、利用促進の三つの項目をビジョンの柱として、位置付けておるところでございます。

この三つの柱の実現に向けた具体的な処方箋ということでは、拠点となります駅におきまして鉄道やバス、タクシーなどを乗り継ぐモーダルミックスの推進でありますとかコミュニティバス、それからタクシーとの連携による新たな運行形態の導入など六つの処方箋を掲げているところでございます。

今回、この案をとりまとめさせていただいておりますが、この案を作り上げていくに当たっては国、県、市町村それから交通の事業者が参加するワーキング部会を設けまして、昨年度で全体会を3回開催し、またエリア別でもワーキング部会で11回、今年度は、全体会を1回、それからエリア別を5回開かせていただいております。

今回のビジョンの中に資料も付けていますが、県内を三つのエリアに分けまして、路線の再編イメージの絵を付け、乗り継ぎ拠点となるような駅、バス停なども挙げさせていただいているところでございます。

山田委員

平成30年9月定例会付託委員会のときも同じような話をされて、見る限り三つの柱、更に処方箋の六つも同じ中身です。この時点からどれが発展させられたのか。具体的に今回の出されたビジョン案で変わったところがあるのかが1点。

もう一つは、次世代交通課から頂いた平成30年8月の第1回次世代地域公共交通ビジョン策定委員会の資料では、平成31年夏頃、第3回次世代地域公共交通ビジョン策定委員会でビジョンを決定というスケジュールが書かれています。

しかし、それが今年中に変わった。第4回ビジョン策定委員会の開催ということもありますが、なぜそうなったのかという点と、第3回が令和元年7月3日に行われたと聞きましたが、そのときの議論も含めて御説明いただけますか。

以西次世代交通課長

前回お示しをさせていただいた骨子案には、三つの視点ということで、一つはまちづくりとの連携、二つ目は国、自治体、事業間の連携強化、三つ目といたしまして役割分担の明確化というものを掲げさせていただいております。

この三つの視点を受けまして、今回三つの柱ということでその視点を踏まえた柱立てをさせていただいている状況でございます。

それから、策定期間が当初よりも伸びたという点でございますが、先ほども申しましたとおり市町村が策定する様々な計画を作っていく上で方向性を示したものでございます。

そのため、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に当たりましては、それぞれの地域が持つ様々な課題への対応が必要でございまして、ビジョンの策定委員会やワーキング部会といったところにおきまして、地域の実情や課題を踏まえて、より丁寧な検討を進めてきたところでございます。

これまで大幅な再構築がされてこなかった、全ての路線バスは徳島駅に乗り入れられている状況もございまして、様々な意見を皆さんお持ちだということで、検討に時間を要したというところでございます。

いろいろな意見を頂く中で、その地域の拠点となる駅、医療機関といった所へ路線バスの乗り入れを行ったりとか、コミュニティバスの新規運行、こういったものについての検討も開始されるような動きもございまして、その交通資源の最適化に向けた具体的なビジョンの策定と合わせまして、進んできているところでございます。

今後は、パブリックコメントなども行わせていただきまして、県民の皆様から幅広く意見を聴取するという一方で、更に議論を進化させるために策定期間を夏から年内に改めさせていただいたところでございます。

それから、7月3日に、3回目の策定委員会を開催させていただきましたが、そこにおいて、どういった議論がなされたかというお話を頂きました。

その際は、やはり地域の交通資源を総動員して、最大限活用しなければ移動手段の確保は難しいという認識のもとに、頂いた意見の中には、県外の人でも行き先が分かるように県外から来られた方の目線に立った環境整備として、車体のデザインを目的別に変えることやバス停の表示も分かりやすいものにする必要がある。それから、鉄道とバスなどの連携をもっと進めて乗り継ぎをしやすくしてほしい。それから、キャッシュレス決済、こういったものも本県は導入が遅れているということでございますので、後発の利点を生かして取組を進めてもらいたい等、そういった御意見を頂いております。

その頂いた御意見を踏まえて資料にも付けていますが、鉄道やバスなどの連携によるモーダルミックス、円滑に乗り継げるような仕組みについても触れさせていただいております。こういったものについておおむね委員の皆様からは御賛同を頂いた状況でございます。

山田委員

丁寧に答弁していただいたのですが、以前に当時の佐藤次世代交通課長と話した中身とほぼ一緒のような状況で、端的にどういうあたりが変わって今回出されたのかというのが1点。今回、こう深めたという点があれば教えてほしい。

あわせて、地域公共交通網形成計画の全国と徳島の状況、それから地域公共交通再編実施計画との違いと、徳島県内と全国の状況も御報告いただけますか。

以西次世代交通課長

前回と今回の違いということでございますが、前は骨子案ということで御報告をさせていただきました。

今回は、その後、いろいろな場で検討していただいたものを加える形で、肉付けをさせていただいて、もう少し詳しい形に取りまとめて、御報告させていただいたということでございます。

今回は、路線の再構築の方向性を具体的にお示しさせていただいたところが大きく変わった点ということでございます。

それから、地域公共交通網形成計画の策定状況についても御質問を頂きました。

この点につきましては、法の施行以降、今年5月末時点でございますが、全国で515件の地域公共交通網形成計画が策定されているところでございます。

山田委員

地域公共交通網形成計画は、去年6月末では全国422件だったのですが、それが515件になった。

徳島県では、この時点で昔は3件だったのが4件になったと聞いてますが、それは間違いないかということと、答弁がなかった地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画の違いと、この地域公共交通再編実施計画は、去年までは徳島県内にはない状況でしたが、それが変化したのかということについてお伺いします。

以西次世代交通課長

まず、県内の策定の状況でございますが、前回もお話をさせていただいておりますが、小松島市、阿波市、つるぎ町が策定済みでございます。現在徳島市におきまして今年度末の策定を予定して作業されているという状況でございます。

岡委員長

小休します。(13時29分)

岡委員長

再開します。(13時30分)

以西次世代交通課長

地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画の違いでございますが、地域公共

交通網形成計画につきましては、地域の個別の具体的な路線についてどのように見直し再編するか、どのようにコミュニティバスなどを運行させるかといった地域に密着した内容を示す計画でございます。

地域公共交通再編実施計画については、それを基に具体的に内容を取りまとめたものでございます。

(「県内の実施状況は」と言う者あり)

県内の策定状況でございますが、前回御報告させていただきましたとおり今はございません。

山田委員

去年も聞いたがないと。これは徳島県内の地域の未来にも関わる一番大事な問題で、私自身も積極的に進めてほしいという立場から質問したのですが、地域公共交通再編実施計画は四国内でも全国的にも少ないのは知っています。しかし、徳島県でゼロという状況はいかななものか。地域公共交通網形成計画についても今四つとなっておりますが、ビジョン策定を出された前後には、飛躍的に増える見通しなのか。

もう1点は、この計画案でつなぐ仕組みの構築と言われるコミュニティバスのことも話題になっています。多様な連携がうたわれて、都市部でも山間部であってもコミュニティバスを連携させるということは非常に重要な取組だと思っておりますが、県の補助対象になっているのが、過疎地域、準過疎地という状況だと聞いてます。これを全県内に補助をしていただきたい。私も上八万のコミュニティバス問題に関わってます。応神の皆さんからも要望が出ていますが、県はこの面では支援がないという状況になっています。ビジョン策定は財政的な裏打ちは書かれていませんが、今後そのことも含めて、県として応援する仕組みを作っていくべきと思いますが、その点を端的にお答えください。

以西次世代交通課長

コミュニティバスへの支援について御質問を頂きました。

地域公共交通の維持については、県と市町村の基本的な役割分担といたしまして、法律にも書いてますが、市町村は自らの地域における通院や通学など住民生活に身近な移動手段を担いまして、県は複数の市町村をまたがるような広域移動手段である幹線バスなどを主体的に担うというすみ分けになってございます。

このため、域内の日常生活に伴う移動手段でありますコミュニティバスの運行は市町村に担っていただいている状況でございます。

財政的にも厳しい地域におきましては、この身近な移動手段を確保できるように過疎、準過疎地域を含む市町村には県から支援をしております。

コミュニティバスは、交通網が未発達な過疎地域におきまして、日常生活に欠かすことのできない移動手段となっておりますので、その支援策といたしまして県では過疎、準過疎地域内の路線バスの運行経費に対する補助でありますとか、こちらの対象は限定しておりませんが、新たな路線を開設する際には実証運行を行う際の経費補助、こういったものを通じまして支援をさせていただいております。

国におきましても、支援する制度がございまして、幹線バスでありますとか、鉄道に接

続する新たなコミュニティバス、デマンドバスの運行に対して支援している制度がございます。

県におきましては、市町村が国の補助制度を十分活用できるように、新たに市町村が運行するコミュニティバスの実証運行、こちらを支援して国の補助制度を受けられる対象になるようにつなげていこうと考えております。

山田委員

私自身は、県として交通の問題を重視するということから、山間部はもちろん、都市部も含めたコミュニティバス支援策の強化をしてほしいと引き続き言っていきたいと思えます。

以前も質問しましたが、去年3月に公営住宅管理標準条例案についての改正が、国土交通省住宅局長名通知で都道府県に送付されました。

改正の理由は、入居手続きでの保証人の義務付けを行わない、家賃の減免又は猶予徴収の説明中に民生部局との十分な連携を追記すること、こういう中身であったと思いますが、間違いないのが1点。

その中で特に民生部局との十分な連携を追記とされた中で、既に群馬県などでは住宅課に2018年度から2名の社会福祉士を雇用するという取組をしている自治体もあるようですが、徳島県の状況についてお聞きします。

山口住宅課長

公営住宅の連帯保証人についてお答えします。

県営住宅の設備管理についての必要な事項というのは、公営住宅法、住宅地区改良法に基づきまして、本県においては徳島県営住宅の設置及び管理に関する条例で規定しております。県においては2名の連帯保証人を求めるとしております。

今、御指摘のありました通知に関しましては、昨年3月30日付けで、国土交通省住宅総合整備課長から通知を頂いておりまして、こちらに関しましては公営住宅の入居に際しての取扱いの考え方について技術的な助言を頂いているところでございます。

主な内容に関しましては、3点ございまして、まず一つ目は、保証人の確保を求めない入居手続きについて検討するというところでございます。

それから二つ目は保証人の確保を引き続き求める場合については、保証人の支払限度額にあたる極度額を定め、入居希望者の事情に応じた配慮を行うということでございます。

三つ目は、民生部局との十分な連携を取って適切な家賃徴収等の手続を進めるということについても助言を頂いているところでございます。

従いまして、国土交通省からの技術的助言におきましては、連帯保証人の設置を今後求めてはいけないと規制を課すものではなく、引き続き保証人の確保のための場合も想定しながら所要の処置を取っていくことを求めているものと認識しているところでございます。

徳島県におきましては、元々身寄りのない高齢者の方のように連帯保証人の確保が難しい場合について今までも取組をしておりまして、平成14年以降、先ほど申し上げた条例を改正して高齢者、障がい者、母子・父子世帯などの優先入居対象者については、連帯保証

人を1名でよいものとする緩和の見直しを行っているところであります。

その他も、県営住宅の建替えによって住み替えをお願いしなければならない方については、連帯保証人を1名でよいこととしたり、場合によっては求めないこととしたりする等、順次、連帯保証人については適正に見直しを進めてきております。国土交通省からの通知の内容についての説明は以上になります。

また、民生部局との連携ということについてでございますが、こちらについても民生部局に関しましては、市町村社会福祉協議会などと連携を図りながら、家賃の支払困難な方に対しては家計相談を促したり、場合によっては生活保護を受けることについて検討していただくなど、民生部局との連携を取りながら丁寧な対応を進めているところであります。

山田委員

少し認識が違うようですが、時間の関係で更に前に進めます。

県営住宅及び市町村営住宅の総数が今県下にはどれくらいあるのかと、この5年間くらいで入居世帯数に占める減免世帯の割合も含めて県営住宅と、分かっていたら市町村営住宅を分けて報告いただけますか。

山口住宅課長

平成30年度末における県営住宅の管理戸数につきましては4,567戸ということになります。このうち、家賃減免を行っている戸数についてですが、平成30年度に関しましては401戸ということで比率にしますと約1割ということになります。

市町村営住宅に関しましては、管理戸数については、同じく平成31年3月31日現在では、1万5,095戸となっておりますが、減免の戸数はこちらで把握しておりません。

山田委員

約1割ということですが、全国的に見たら3割とかいう所もかなりあるのです。非常に低いと思いますが、住民税非課税など減免制度利用可能世帯、その数字は把握されておるのか。全国的に見ても県レベルでこんなに低いというのは余り見たことがないです。

やはり、周知等も非常に不足している。ホームページに書いてますと恐らく言うのでしょうが、そんな通知だけでは十分血の通った行政にならないと思うのですが、その点はいかがですか。

山口住宅課長

御指摘がございました非課税世帯の数についてはこちらでは把握しておりません。

ただ、その1割でよいのかということに関しましては、公営住宅の家賃に関しましては、平成8年以降、応能応益家賃ということで入居者の支払能力に応じて家賃を決定させていただいているところでございます。

従いまして、家賃減免というのは飽くまで特別な状況ということで、病気にかかっている方ですとか、特別な事情にある方の特例の措置でございますので、本来は支払能力に応じた家賃で支払っていただくということが基本ルールとなりますので、1割という件数が多い少ないということが必ずしも議論の対象ではないと思っております。

また、周知方法についてもホームページだけでは足りないのではないかという御指摘を今頂戴いたしました。

こちらに関しましては、ホームページでも公開しておりますが、それ以外のやり方にしましても、入居時に手引でも御案内申し上げているということ。また、年2回発行させていただいている入居者向けの住宅便りでも御案内申し上げているということ。また、家賃の支払で滞りのあった方には戸別の訪問もさせていただいておりますが、その際に対象の方には家賃減免制度がありますよということも丁寧に説明をさせていただいておりますので、減免制度の適切な活用については引き続き対応していきたいと考えております。

山田委員

結局こういうことも含めて、住宅の改善、修理も含めて局長通知が出されています。条例の改正が必要になってくる。見通しとして、来年4月までにやらないといけないが、条例の改正の中身について御答弁を頂いて質問を終わります。

山口住宅課長

御指摘のとおり、こちら民法改正に伴うものでございますので、改正民法が施行される来年4月までには対応を進めなければいけないと考えております。

内容に関しましては、他の都道府県の状況把握に努めているところでございます。

これまでに全国調査が8回ほど行われておりまして、そちらにも協力させていただいているところでございますし、今年1月にも国土交通省を交えた連絡協議会の中でも意見交換を図っております。

この意見交換の内容なども通じまして、今後必要な内容を条例としてまとめて、また議会にお諮りしたいと考えております。

古川委員

午前中、樫本委員からもありましたが、昨日まで南九州のほうで大変な豪雨がございましたし、また昨年の西日本豪雨、明日で大きな災害が発生してちょうど1年になるかと思えます。特に岡山県真備町では、たくさんの方が亡くなるという大きな災害となりました。西日本豪雨から1年ということで、最近、様々な報道もございますが、この岡山県真備町では、高梁川に流れ込む中小の河川が氾濫をして多くの方が亡くなった。中小河川の氾濫ということですが、主な原因は、前から言われているようにバックウォーター現象で8か所も決壊していたという状況が報道されています。

1年たった今、真備町の災害でバックウォーター現象以外の要因、これだけの災害に至った要因について、新たな情報などは入っているのか、まずはそのあたりをお聞かせください。

赤堀河川整備課長

昨年度の平成30年7月豪雨に関して、新たな情報等が入っているかとの御質問を頂きました。

昨年6月28日から7月8日までの間に、西日本を中心に広範囲で記録的な大雨をもたら

しました平成30年7月豪雨では、200名を超える死者行方不明者、また3万棟近い家屋被害、長期間にわたる電気、水道のライフラインや交通インフラの被害による社会経済被害が発生しております。

国の報告によりますと、豪雨災害の特徴といたしまして、本川水位が上昇いたしまして、支川の洪水が流れにくくなるバックウォーター現象、また、上流で発生した大量の土砂が河道を流下いたしまして、流れが穏やかになる下流部で土砂と洪水が氾濫する土砂洪水氾濫などの複合的な要因による災害といった報告もなされているところでございます。

また、人的被害の特徴といたしましては、土地のリスク情報や市町村の避難情報、防災情報が出されたものの、その重要性や意味が十分伝わらずに逃げ遅れによる人的被害が発生したことが課題として報告されております。

古川委員

分かりました。これまでも西日本、その前には九州北部、茨城県の鬼怒川でもありました。そういう情報をきちんと収集、分析して徳島県で同じようなことがなるべく起こらないように対策をしっかりと取ってほしいと思います。

中小河川の対策というのは、予算面でもかなり制約があって、なかなか進んでいかないと感じますが、県もハード・ソフト両面にわたって対策を取っていくと言われております。まずこのハード面、限られた予算の中で何回か答弁も頂いていますが、県として工夫し優先をして、こういうところをやっていくのだと県民にも伝えていかなければいけないと思います。そのあたりを答弁いただけたらと思います。

赤堀河川整備課長

限られた予算の中で、どのように取り組んでいくのかといった御質問かと思っております。

先ほどお話もございましたが、先日、九州南部を中心とした線状降水帯の影響により総雨量が2,000ミリに達するなど、各地で平成30年7月豪雨の総雨量を超える所もあり、明らかに水害のリスクは高まっている状況と考えてございます。

これらの浸水被害の軽減を図るためには、洪水を安全に流すためのハード対策、また、洪水時の迅速な住民避難、的確な水防活動を行うためのソフト対策を一体的に進めることがやはり重要と考えてございます。

このため県は、大規模氾濫減災協議会を設立いたしまして、関係者が一堂に集まりまして、減災に対する取組を関係機関で共有し、一体的にハード・ソフト対策を進めるといったところで取り組んでございます。

まず、ハード面の整備についてでございますが、近年、浸水被害の大きかった河川に対して早期の効果発現を図るべく、国の予算を活用いたしまして、例えば、再度災害防止のため、那賀川の和食・土佐地区、また、事前防災として計画的に事業を進めている、海部川、多々羅川といった箇所、重点的に予算を投入している所もございます。

さらに、災害時の重要インフラの機能確保について、昨年度、緊急点検を実施いたしまして、その結果得られた教訓などを踏まえまして、水害から流域住民の命を守るため、先ほど申しましたバックウォーター現象、また、堤防決壊による人命被害が生じるおそれがある河川での堤防強化対策、堤防かさ上げ、また、洪水氾濫による危険性が高い河川で、

事業効果の即効性が高い樹木伐採、堆積土砂の撤去など、昨年度の防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策を活用いたしまして、取り組んでいるところでございます。

古川委員

限られた予算の中で緊急性を要する所から選んで進めてくれていると思います。一生懸命やられているのは分かっているので、このあたり県民の方にもしっかりと伝えられるように情報提供してほしいと思います。

中小河川の対策というのは、まだこれからのところがあると思います。機運を高めていくということで何回も言っているわけですが、今回、国への要望の中にも新たな財源の創設も含め入れてくれてます。財源確保もしていけないと進んでいけない問題だろうと思っていますので、要望を継続してほしいと思っています。

ハード・ソフト両面で、また住民への情報提供も大きな課題があったとありました。ソフト対策で洪水タイムラインの策定を昨年度からしていると思うのですが、今、洪水タイムラインの策定ができている部分、これからの予定等を詳しく教えてください。

赤堀河川整備課長

タイムラインについての御質問を頂きました。

洪水タイムラインは安全かつ確実な住民の避難確保を目的といたしまして、災害の発生を前提に防災関係機関が連携いたしまして、災害時に発生する状況をあらかじめ想定した上で、いつ、誰が、何をするかに着目して、防災行動と実施主体を時系列に整理した計画でございます。

現在、洪水タイムラインは先ほど申しました大規模氾濫減災協議会の取組の一つといたしまして、国、流域の市町とともに、洪水予報河川、水位周知河川の16河川について順次策定することといたしております。

現在までに那賀川で平成27年7月に国、県が共同して公表しております。また、昨年8月に勝浦川、宮川内谷川、福井川において、上流にダムがある河川ということで公表してございます。残り12河川については順次公表していくこととしております。

古川委員

12河川を順次やっていくということですが、先ほども言われたように、住民にしっかりと情報を伝えていく工夫が大事だと思っていますので、洪水タイムライン策定についても、住民に情報を伝えていく部分で工夫されていることがございますか。

赤堀河川整備課長

住民に知らせる工夫をしているかという御質問でございます。

5月8日に県からの河川防災情報を提供しているシステムを更新いたしました。

これまでのパソコンによる雨量、河川の水位、洪水浸水想定区域図の閲覧に加え、スマートフォンでも見やすいようにした等、使いやすく提供できるよう取り組んでおります。また、水防情報の取得方法を住民に分かりやすく知らせるために、防災講座等があれば職員を派遣いたしまして、丁寧に説明をするよう心掛けています。

古川委員

分かりました。インターネットを使っての情報提供も当然大事ですが、やはり、策定段階でしっかりと地域の人を巻き込んでいくということは、もう一つ大事ではないかと思えます。

やはり、いろいろ地域で活動されていて防災関係活動されてる方、また、不安に感じて自らも動こうとしてる方もいらっしゃると思いますので、いろいろな方を巻き込んで策定していけば、おのずと地域にも広がっていくこともあると思いますので、そういう工夫も是非やっていただくようお願いしたいと思います。災害対策、中小河川の氾濫対策については、最近の雨の降り方、尋常ではないですので、しっかりと進めていっていただきたいと思えます。

2点目として、高速道路のインターチェンジのアクセスの関係ですが、2020年度末には徳島東インターチェンジと津田インターチェンジ間が供用開始される予定で、その翌年度末には徳島ジャンクションと徳島東インターチェンジ間が開通する予定と言われています。

徳島東インターチェンジからは、沖ノ洲徳島本町線がメインになって、市内の中心部に車が流れていくと思えます。また、津田インターチェンジについては、津田インター線として既存の県道にアクセスする形になろうかと思えます。

まず、徳島東インターチェンジについては、沖ノ洲徳島本町線は、沖洲は割と広くてよいのですが、福島の辺り、私は地元なので結構走っていますが、片側2車線で4車線あるのですが、右折するポイントが何箇所かありまして、右折車がいると内側の車線は、今の状態でも夕方は結構渋滞している状況があります。

また、津田インター線、これは地元の人に聞いたのですが、今もトラックや工事の関係車が通り、右折車があるとその右折車を避けて、外側線を越えて歩道を通る車が多く危ないという声も結構聞いております。

いざ供用開始となると、更に交通量は増えてくると思うので、そのあたりの渋滞対策を今からしっかりと行っていかないといけないと思えます。

阿波しらさぎ大橋が開通した直後も、住民から渋滞がひどいということで、県も慌てたと思えますが、同じようなことがどうも起こりそうに思っています。

しっかりとそのあたりの対策を取ってほしいと思えますが、まず、この二つの路線の現状、どれぐらいの交通量があって、インターチェンジが供用開始、特にジャンクションとつながってからどれぐらいの交通量が増えるのか予測されておりますか。

川口道路整備課長

徳島東インターチェンジそれから津田のインターチェンジが開通するに至ってのアクセス道路、市内に向かっていく道路についての交通量について御質問を頂きました。

まず徳島東インターチェンジですが、四国横断自動車道の徳島東インターチェンジから徳島市内のアクセス道路として、県道の徳島東インター線の整備を進めているところでございます。

当路線は北沖洲3丁目交差点から徳島東インターチェンジをつなぐ道路でございますし

て、現況交通量というのは1日当たり1万2,000台、計画交通量につきましては、最終的にフルで全体がつながったときでございますが、1日当たり1万5,500台という計画交通量となっております。

それから津田インターチェンジでございますが、津田交番前交差点から津田インターチェンジをつなぎます、県道の津田インター線、こちらについて交通量が最も多くなると想定されます徳島ジャンクションから津田インターチェンジ間の開通時、このときの津田交番前交差点付近での交通量の推定値、これは1日当たり1万5,600台と考えてございます。

四国横断自動車道が全線開通後の計画交通量につきましては、現況交通量が1日当たり1万400台ということで、それと同程度の1日当たり1万300台になると推計をしているところでございます。

古川委員

まず、津田インター線は1万5,600台を想定して現状からどれぐらい増えるのかが1点。それと、沖ノ洲徳島本町線の福島の辺りの交通量がどうなるか聞きたい。

川口道路整備課長

まず、津田インター線でございますが、徳島ジャンクションから津田インターチェンジが開通したとき、交通量が最も多くなると想定したときですが、これにつきましては現況交通よりも推計値といたしましては、5,200台ほど交通量が増えるであろうと想定してございます。

それから徳島東インターチェンジから福島の辺りというお話がございまして、手持ちの資料がございませんので、また後日説明させていただけたらと思います。

古川委員

津田の辺りは1万5,600台で5,200台ぐらい増えるということは、1.5倍ぐらいの交通量になるという推測だと思います。

福島の場合は、徳島東インター線の通行量がそのまま西に行くという考え方でよろしいですか。

川口道路整備課長

徳島東インターチェンジから徳島東インター線、更に沖ノ洲徳島本町線に続いてきますが、その間に徳島環状線がありました。マリンピアからは北側にも南側にも道路もあるということで、徳島東インター線の交通量がそのまま西に行くというものではなく、分散をしていくのではないかと考えてございます。

古川委員

分かりました。対策としては、まず一つは分散させないとけないと思います。

福島の場合は道路用地も残ってないと思うので、右折レーンを設けたら一番良いと思いますが、なかなか難しいと思うので、いかに安宅の辺りから分散させるのかがすごく大事

なことだと思えます。津田のほうも幅員が限られているので、そのあたりも含めて、いざ開通したら、また大変なことになったというのでは同じことの繰り返しになるので、できることとできないことはあると思えますが、しっかりと対策を立てていかなければいけない。今考えているところを教えてくださいたいと思えます。

川口道路整備課長

津田インターチェンジの部分でございますが、これにつきましては令和2年度の供用を見据えまして周辺道路の渋滞対策といたしまして、現在、徳島東環状線新浜八万工区の2キロメートルにおきまして津田インターチェンジの完成後の交通量増加に対応できますよう、末広道路と新浜八万を直接結ぶ暫定的な道路整備に着手しているところでございます。

また、一般国道55号までの平面部の4車線化を進め、津田インターチェンジ完成に合わせて供用できるように今取り組んでいるところでございます。

また、徳島小松島線と津田インター線の交差点である津田交番前、県道徳島環状線との交差点であります新浜本町2丁目におきまして、大型車両の円滑な通行を確保するため、現在の道路区域を最大限活用いたしました交差点改良や右折レーンの延伸などの検討を進め、関係機関との協議や調整を行っているところであり、今後順次工事に着手していきたいと考えてございます。

こうした現道を最大限活用いたしまして、渋滞緩和に向けた対策を進めてまいりたいと考えてございます。

続きまして、徳島東インターチェンジでございますが、この部分につきましては先ほど言いましたように福島に向けまして、まずはそうした徳島環状線等にどうやって分散していくかということを考えていきたいところでございますが、まず徳島東インター線につきましては、現在2車線である所、北沖洲3丁目交差点から徳島東インターチェンジ交差点この400メートル区間について4車線化と右折レーンの設置を鋭意進めているところでございます。

古川委員

今計画しているのは当然粛々とやっていただく上で、もう一回それで渋滞を起こさないかを検討していただいて、9月の本会議で質問したいと思っておりますので、更なる対策を考えていただけたらと思っております。

最後ですが、これは事前委員会にも言いましたが、2020年にDMVが運行を開始されるということで、今回補正予算で200万円をイベント等の経費で計上されています。

先日、内外情勢調査会の知事の話の中で、このDMVについては車両自体が観光資源で、新たな観光コンテンツの創造だと力を込めて言われていました。来年開通ですのでDMVによる観光誘客にしっかりと取り組んでもらい、大きな予算を掛けていますので、しっかりと取り組んでいただきたいと思えます。

事前委員会のときは検討会を作って、これから考えるとの答弁でしたが、既にいろいろ構想があるのでしょうか。地元を巻き込んで、県土整備部が主体となると思えますので、このあたり答弁を頂けたらと思えます。

杉友次世代交通課新技術鉄道担当室長

DMVを活用した観光誘客について御質問を頂いております。

2020年の本格営業運行開始に向け、県内外に広く阿佐鉄オリジナルのDMV車両をPRし、県南地域の観光振興を図るため、今回の6月補正でDMVわくわくイベントの予算をお願いしているところでございます。

本格営業運行までいよいよカウントダウンとなる今年度は、全3台の阿佐海岸鉄道株式会社オリジナルの車両が完成することから、これを活用し、阿佐東地域におけるイベントにおいて車両展示や鉄道ファンに関心が高いモードチェンジの見学会の実施、また未来への利用者となる地域の子供たちに愛着を持ってもらえるようDMVグッズを作成してまいります。

また、県外からの誘客獲得に向けまして、鉄道ファンや幅広い年齢層が集まるイベントなどへの出展や新しいDMVデザインを活用した広報物を作成したいと考えております。

さらに、先月でございますけれど、6月28日にDMVの運行開始を見据えまして、地域が主体となり観光資源としてDMVの活用策を考える場といたしまして、阿佐東地域の観光協会やあるいは商工会などで構成します、阿佐東地域をチェンジするという意味でございます、阿佐チェン推進会議が発足するなど、運行前年を機に地域において気運が高まりつつあります。

こうした盛り上がりを受け、観光振興に向けた取組が始まっていると考えております。

引き続き、阿佐東地域の関係機関とともにDMVの魅力を国内外に発信しまして、世界初となる本格営業運行に向け、気運を更に高め県南地域への新たな人の流れにつなげてまいりたいと考えております。

古川委員

協議会を作って、南部総合県民局をはじめ地元を巻き込んでいくことがすごく大事なので、皆さんの意見を聞き、知恵をもらいながら、県土整備部が観光客も誘客もすると腹を決めてやらないと、誘客は観光部局でと役割分担しているならいいのですが、お互いに譲り合って成功しなかったということがよくあると思います。どこが主体的にやるかを明確にして取り組んでいていただきたいと思います。

来年度に予算を取って、鉄道ファンをしっかりと呼び込むのは当然のこととして、それ以外の部分もやっていく。また、どうやってアクセスしてもらって、どこで泊まってもらって、どのような物を買ってもらおうかという、そういうところもしっかりと細かく詰めて、対策をとっていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

岡委員長

数点お伺いさせていただきたいと思います。これまで5月23日の所管事項説明の委員会、6月14日の事前委員会で、話題となっております徳島市の新ホールの建設についてお伺いをしたところです。

土地を貸すのかどうかが決まっているのかと確認はさせていただいたのですが、その時は徳島市と協議中で、今は境界確定と埋設物の撤去をどうするのかという話合いをしてお

り、それをやった上で課題を解決できれば、そういう形になるかもしれませんという話であったと思います。

ただ、それが徳島市議会の6月24日の総務委員会で、ここの答弁に対して、あたかも境界確定と地下埋設物の撤去の二つ課題をクリアすれば、もう土地は貸してもらえると県から話があったという新聞報道がありました。

それに対して県の担当課が、市の説明のとおりでありますと答えたと載ってましたが、これについて再度、県の考え方、進んでいる方向性、私の質問に対する答弁とは明らかに内容が違いますが、御説明を頂きたいと思います。

森都市計画課長

旧文化センター跡地の県有地について、事前委員会の答弁と変わったのではないかとこの御質問を頂きました。

県から徳島市に対しては一貫して協議中であること、また境界確定と地下埋設物の撤去という二つの課題を解決した後、県が総合的に判断すると伝えているところでございます。

徳島市議会での答弁には、貸し付けることが決まったかのように受け取られる発言がありました。県としましては、貸すことのみを前提とした協議ではないと捉え、その上で総合的に判断することとしておりまして、事前委員会での回答と変わることはございません。

岡委員長

私にした答弁とは変わってないと。二つの課題を解決した後に、様々な条件や課題が出てくることに対して、それをクリアしていってもらえれば、どういう形になるか分かりませんが、話は進んでいくでしょうということ、現時点では特に何も決まったわけではないという認識でよろしいのでしょうか。

同じような内容を言うのも3回、4回、5回目ぐらいですよ。非常に疑問ではありますが、先ほどの答弁の中でも、県としては貸すことのみを前提とした協議ではないと捉えていますとおっしゃいました。では、協議してますよね。話合いは、メールやチャットでしているのですか。直接会ってしてますよね。

なぜこれだけ認識が変わってしまうのか。私に言ったようなことをきちんと伝えておれば、こんな話が出てくるわけがないんです。一言一句、全部どのように言ったかまでは覚えてもないでしょうし、捉え方というのはそれぞれあるのですが、正直申し上げて長時間にわたって議論して、いろいろな諸課題をクリアしていくために、徳島市は徳島市で努力されているのですが、こちらの言い方に何かそのように取られる部分があったのか。それとも徳島市が自分の都合のいいように曲解をして、県の担当課の発言を捉えているのか。この辺は、はっきり言って、どちらかというのは分かりません。言った、言っていないの世界になりますので。

ただ、県としてその2点をまずは最低限クリアした上で、後で様々な課題について、こちらから提案することもあるでしょうし、協議を進めていきながらどのようにしていくのか判断するというところで、最終の確認でよろしいですね。それだったらそれでいい、しっ

かりとそのことを関係各所に伝えていただきたい。こういうことでと分かりやすい文言も考えてください。きちんと伝わるように、何回もあっちで言うことが違う、こっちで聞いたらまた違うということが起こると、どこをどう信用していいのかわからないようになってくるのです。混乱を来すのです。誰が本当のことを言っているのか。公の場所で発言してますから、恐らくうそをついていることもないでしょう。だったら発言の内容も、もっと気を付けないといけないことがあるかもしれない。それは振り返ってしっかりと検討してください。きちんと話が伝わっていくように。協議をしてるわけですから。認識が全く違うのに協議が整いますか。直接話を聞いたわけではないですが、報道されていること、いろいろな所から聞こえてくる声を聞いたら全然認識が違いますよ。これでまともな協議ができているとは思えませんので、再度県はこうやって考えてますときちんと伝えていただきたい。御理解いただけるように伝えていただけるように強く要望しておきたいと思います。

後もう1点、これも前回言ったのですが、1,000人以上の規模のホールを作るという話です。それはそれで徳島市の事業としてやられることなので、別に止めるだけの邪魔するだけの話でないですが、徳島市という所は県都の市です。人口も20万人を超えて非常に大きい町です。ここでそのクラスの大きなホールを作るということは、徳島県の文化行政全体に非常に大きな影響を与えるものであると思います。ですから土地の管理は確かに都市計画課と思います。ただ、そういう様々な観点から物事を考えていかなければならない。場所的、地理的な部分もそうでしょうし、施設自体も非常に大きな施設になりますので、徳島を代表するような施設になるのかどうか分かりませんが、そういう施設になってもらわなければ困るような施設です。

ですから、今回に関しては特に総合的な判断をしていかなければならない。徳島駅周辺まちづくり計画もそうですが、お金も出てますよね。鉄道高架と徳島駅前周辺の街づくりでは市と県がしっかり一体的になってやっていく、経費負担に関しては半分出していくということで、前の計画を作ったときにも1,000万円のお金が出てます。今回の予算でも1,100万円の予算が計上されてます。

これに関して別に使うなとも、あかんと言うつもりもありません。しっかりと物事を進めていってくれるならそれでいいと思います。JRも入ってますから三者で合意をしてことが進んでいく、もっと言うと、別に、それに関して変更を絶対にしたらいけないと言うつもりもありません。時代の変化もあるでしょうし、いろいろな問題が起こったときに変更を掛けることもあるかもしれません。それに対して別にどうこう言うわけでないのですが、前の計画が平成30年6月に出てきたとき、徳島市議会で報告があつて承認されて、この年の8月に鉄道高架促進協議会があつて、私、毎年その協議会に出ています。徳島駅周辺まちづくり計画について、これは変更ないのですね、正式な手続を踏んで、合意して徳島市が作ったのですね、そうですこれで進めていきますと言って、1月もたたないうちにホールの位置が変わる大きな変更があつたんです。

こんなこと続けられたら、予算を使ってもらって良い街づくりをしてほしい、詳細調査もしてもらって良いもの作ってほしいですが、信用してお金を渡せないですよ。きちんと協議をしていってもらわないと。変更があるのだったらせめて先に言ってこないといけない。こう変更したいのだがどうだろうかとの意見も聞いて、JRの意見も聞いて、その

上で3者で合意をしたのだったら変更をすればいいと思いますが、そういう基本的なところが全くできてない。先ほど申し上げたことも一緒です。きちんとした協議ができていると思えないのです。

県として、その辺に関してはどのような感覚を持たれているのか。今回出てきた新聞報道に関してもそうですし、前の徳島駅周辺まちづくり計画が急きょ変更されたことに関してもどのようにお考えになっているのかお聞かせ願いたいと思います。

森都市計画課長

これまでの協議を進める中で、徳島市のホールの位置が変わったというところでございまして、それに関しては十分密に協議ができていたかという点、そうでない可能性はございます。

計画が変更になった後、徳島市が徳島駅周辺まちづくり計画の基本計画を徳島市の単費で修正しまして、それに基づいて県と市とJRの3者が一応確認をして、その方向性で深度化を図っていくと方針が決まりましたので、今年度の予算につきましては1,100万円を徳島駅周辺まちづくり計画の深度化のために計上させていただいているところでございます。

岡委員長

どう考えても、民間事業者同士の仕事だったらこの事業はもう終わってますよ。合意して進めていることが一転して変えられるのですから。

その辺にしてもしっかりと申入れをしていかないといけないし、お金に関しても使うのは全然構わないのですが、実績が上がってきて協議も細かに積み上げながら、本当に変更ないと、変更あるのだったらとにかくいろいろな協議をした上で変更を掛けていかないといけないことになってくるのできちんとやってもらいたい。そのことも強く要請をしておきたい。

あと、先ほどの土地の問題です。様々な諸課題があると言いましたが、それに関して今は無償貸付ということで話があります。別に無償貸付でなければならぬわけではないでしょう。例えばですが、有償貸付をして文化施設が建つということになれば、そこで上がってきたお金を県の文化振興に使うことも考えられる。売却ということも考えられないわけではない。どこかと等価交換することも考えられるかもしれない。

当然、徳島市は徳島市の言い分があつていろいろ考えることができるのですが、県有地ですから、これは県民の皆さんの貴重な財産です。これからの財産管理の有効活用の在り方を考えていくということも出てます。どうしたら県民の皆さんに一番利益が与えられるような方法になるのかということ、しっかりと県も考えて協議の中で投げさせていただきたい。

ただ、言われたとおりだけでなく、こちらが提案をしていくことがあってもいいと思う。県民の皆さん方に利益を還元するということもしっかりと考えた上で協議を進めてもらいたいですし、予算の執行に関しても1,100万円の予算が通ったので1,100万円渡しておきますわということは決してないように。今までもきちんとしてくれてるので、チェックをして実績が上がっているものについて、お金の支払もして、これで変更ないな、困っていることはないなと協議をしっかりと進めながら、前に向いて進んでいけるよう

に、本来の意味での県市協調ができるように進めていっていただきたいと言いたいのですが、何か発言があればお願いします。

畷田県土整備部次長

岡委員長からも御要望がございましたように、まず改めて徳島市、また関係部署と協議の内容を共有いたしまして、認識を再確認させていただきたいと考えております。

また、2点目の補助金の執行に当たりましては、計画策定の進捗に合わせてそれぞれの段階で情報を共有し、確認してまいりたいと考えております。

3点目、無償貸付以外の申入れ、市からは無償という申入れしかございませんが、岡委員長がおっしゃいましたように県と市が様々な選択肢があること、また岡委員長からお話があった観点を含めて総合的に判断するというのを改めて徳島市と確認してしっかりと協議してまいりたいと考えております。

岡委員長

そういうことで、また、ごちゃごちゃにならないように、違う話が出てきたりということがないように、しっかりと協議をしていただくことを要請しておきたいと思っております。

この際、委員各位にお諮りいたします。

ただいま、扶川議員から発言の申入れがありました。この発言を許可いたしたいと思っておりますが、これに御異議はありますか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは扶川議員の発言を許可いたします。

なお、委員外議員の発言については、議員一人当たり1日につき答弁を含めおおむね15分とする申合せがなされておりますので、よろしく申し上げます。

それでは、質疑をどうぞ。

扶川議員

御許可を頂きまして、ありがとうございます。

2点お尋ねをいたします。一つは住宅の耐震化ですが、南海トラフ巨大地震あるいは中央構造線・活断層地震などによる家屋倒壊の危険から命を守る対策として捉えておられる住宅の耐震シェルター、耐震ベッドといった対策についてそれぞれの実績を教えてください。

高島建築指導室長

耐震シェルターや耐震ベッドの年度別の実績でございますが、耐震シェルターにつきましては平成28年から実施しておりまして、平成28年が33戸、平成29年が20戸、平成30年度が9戸になっております。

耐震ベッドでございますが、平成23年度から住まいの安全・安心リフォーム支援事業のメニューの一つとしてやっております、平成23年度が2戸、平成24年度が4戸、平成25年度は2戸、平成26年度が2戸、平成27年度は3戸、平成28年度が10戸、平成29年度が6戸、昨年度が11戸の計40戸でございます。

扶川議員

それぞれの施策に係る平均的な費用や自己負担額が分かったら教えてください。

高島建築指導室長

実績と自己負担額ということでございますが、耐震シェルターにつきましては、平成28年度から平成30年度末までの設置戸数が62戸でございまして、その平均が165万円という実績になっております。

この耐震シェルター設置事業の補助額の上限が80万円でございますが、差し引きいたしますと自己負担としては約85万円ということになります。

それと耐震ベッドにつきましても先ほど申し上げましたが、平成23年度に創設した住まいの安全・安心リフォーム支援事業のメニューの一つということでやっておりますが、40戸やっていますが、耐震ベッドと合わせて他のリフォームと一緒にやっておりますので、工事費につきましては把握できていませんが、耐震ベッドの設置に必要な経費につきましては、各メーカーのホームページなどから約50万円から60万円と思われませんが、その設置に伴いまして耐震ベッドの自重に耐えるため、床の補強等現場に応じたそれぞれの対策が必要になるところでございます。

補助金でございますが、各24市町村で上乗せ額が異なっておりまして、その合計となる補助額が40万円プラス10万円から110万円という上乗せ額がございまして、一律でございませぬので自己負担額につきましても分析はできておりませぬ。

扶川議員

いずれにしても戸数は少ないですが、今日議論したいのは、どの施策にするにしても相当な自己負担が必要だということに一つ着目して議論をしたいのです。

生活困窮者の中には、古い住宅に住んでいる人が多いです。私もたくさん相談を受けますが、そういう人たちはこの制度の自己負担分を払うのが困難な状態です。

例えば生活保護受給者の場合、自己負担相当分について生活保護制度の中で住宅の改修費などが充てられたらまだ可能性があるが、そういうことが可能かどうか保健福祉部に聞いていただけるというお話だったので教えてください。

高島建築指導室長

生活保護に関する内容ですので所管でございませぬ。できましたら、そちらにお問い合わせを頂いたらと思います。

扶川議員

元々は次世代人材育成・少子高齢化対策特別委員会で議論したいと思っていたが、住宅課の担当者がいないのでここでお聞きしようと思ったのですが、また向こうへとなるとどこで聞いたらいいのか。また次世代人材育成・少子高齢化対策特別委員会がございませぬので聞いてみます。

そういう生活困窮者が住めるツールとして公営住宅がある。その公営住宅についてお尋

ねをいたします。

本会議の質疑の中で、どのくらい公営住宅の空き家があるのかということをお尋ねして答弁を頂いております。即入居ができない県営住宅の空き家については約600戸ある。理由は3点あって、一つは政策空き家で、二つ目が要修繕空き家、最後に要大規模修繕空き家。

政策空き家は建替えを進めていて新規募集を停止している部分ですので、要修繕空き家と要大規模修繕空き家については、お金を掛けて修繕すれば入ることができる空き家でございますが、先ほど山田委員から質疑がありまして思いました。

なぜ、需要に合わせて改修していくと言いますが応募できないか。空き家に対して応募がない一つの原因として、保証人が作れないというのがあるのです。

私自身がたくさんそういう相談を受けて、私自身が保証人になって県営住宅に入っていたかという方は何人もあります。ですから需要が十分掘り起こせていないという問題があるのです。

まさか、非常に傷んでいる住宅に入っている方、生活困窮者は地震が来たときに住む所がなくても、今の所で何とか死なないように頑張ってくださいという考え方ではないと思うのですが、古い改修不能の住宅に入っている方を含めて死者ゼロを目指すのですよね。

山口住宅課長

公営住宅については住宅確保が難しい方に入居して頂く住宅ですので、当然その住宅がない方々を受け入れる場として、安全確保の観点からも入居していただいている住宅でございます。

扶川議員

そうであれば、例えば、これから検討されるとのことですが、国から方針も示されているのですから、生活保護受給者は保証人なし、生活困窮者は保証人なしでいいという制度にすればいいのですよ。これ神奈川県はじめ全国各地でやっています。そういう方向でやっていただきたいのですがどうでしょう。

山口住宅課長

連帯保証人につきましては、家賃の支払ができない場合に備えて設置をお願いしているものでございます。

連帯保証人の方には一緒に責任を負っていただくことで、併せて家賃の支払に滞りがあった場合には、支払をお願いするといった期待もございますので、原則として今のところは、連帯保証人の設置を求めているのが現状でございます。

ただ、状況に応じて緩和しているというのは、先ほど山田委員からの御質問の際にもお答えしたとおりでございます。

扶川議員

具体的に教えてください。県営住宅の松茂東団地について全体戸数の中でどのくらい空き家になっているのか教えてください。

山口住宅課長

県営住宅の松茂東団地について、現状の管理戸数につきましては48戸で、空き家については10戸という状況でございます。

この空き家10戸に関しましては、即入居ができる空き家は4戸で、軽微な修繕によって入居ができるものが2戸、すなわち長寿命化を図る観点から大規模な改修が必要なものを除きますと空き家戸数は6戸というのが現状でございます。

扶川議員

何年かの募集と応募の状況を教えてください。

山口住宅課長

平成30年度のデータになりますが、まず募集の方法について御説明させていただきますと、今の県営住宅に関しましては、定期募集を年4回行うという形にしております。

定期募集で、それでまだ埋まらなかった場合については、随時募集も掛けるというやり方を平成29年からスタートさせているところでございます。

このやり方で、松茂東団地の方も、平成30年度募集を掛けておりますが、定期募集の際は7戸で入居者の募集を行いました。いずれも申込者がなかったという状況でございます。

ただ、定期募集の後に、実施した随時募集では5世帯の方に入居いただいたという状況でございます。

扶川議員

随時募集というのは、これは私も紹介して入っていただいたのでありますが、要は自分が希望する場所、条件に合うものがなかったときに、仕方ないから次の所、第2希望、第3希望に我慢して入ろうとする人たちがまた募集行動を起こすのです。

これは、いい制度ができたと思えますが、それでも7戸に対して5戸で、全部埋まっていない。これは一つはハードルの高さがあると思えます。保証人は一つ大きいと思えます。是非、検討していただきたいと思えますが、先ほどの耐震化の話に戻りますが、古い住宅に住んでいる方、自分の家を持っているから基本的に県営住宅募集の応募の対象にならない。それを確認したいと思えます。

山口住宅課長

公営住宅の入居の条件といたしましては、住宅に困窮しているというのも一つの要件でございますので、御自分で家を持っておられる方は対象にはなりません。

扶川議員

例えば、津波とかが来る地域で古い住宅に住んでいて、地震で倒れて逃げ遅れるという可能性は考えられる。東日本大震災でそういう実例があるわけです。

そうではなくて、地震が来る前に公営住宅に入れたらそういう心配はないわけでしょう

う。直下型地震だってそうです。そこで命を落とす前に、この住宅に住むことは無理で、改修する力もないと分かれば入れてあげないといけない。

県民の財産である県営住宅が600戸も空いているのは納得できません。

県民の命を守るために真剣に需要を掘り起こす、今申し上げたようなことをすれば、命は守れる、遊んでいる住宅は活用できる。これは本当に一石二鳥じゃないですか。

要件として古い家を持っていても、危ない家に住んでいて、改修の力がないお年寄りなんかは入居の対象とすべきだと思いますがいかがですか。

山口住宅課長

住生活基本計画に基づきまして、徳島県においても、とくしま住生活未来創造計画を策定しているところでございますが、こちらでも一つのテーマといたしまして、災害に強い住環境の整備というテーマを掲げております。

こちらでは、木造住宅の耐震化の支援も含めまして、危険な住宅の安全確保について施策に取り組んでおりますし、そういった取組も含めまして、県民の方の安全確保に努めている状況でございます。

また、住宅でどうしても耐震化が図れないという場合については、住宅の処分を行った場合などは公営住宅への入居も可能になりますし、公営住宅以外の住宅であっても、例えば、最近の政策でありましたら、セーフティネット住宅もございますので、耐震性が確保されている住宅への移行というのは可能ということになっています。

藪下県土整備部副部長

御質問がありました、生活保護受給者の自己負担分について、生活保護費からの充当ができないかということでございます。

おっしゃるとおり、県土整備部が次世代人材育成・少子高齢化対策特別委員会に担当課が出席できておりませんので、可能でありましたら担当部局と事前に調整協議をいたしまして、可能でありましたら関係資料をお持ちして説明に上がろうかと思っておりますので、時間を頂戴いただければと思います。よろしく申し上げます。

岡委員長

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、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。

山田委員

鉄道高架の補正予算ですが、平成27年度以降、全く予算執行されていません。4年間続いて、今回その上に補正予算が組まれている。

平成18年の新規着工準備採択から、ほとんど動かないで、いつも早期の事業着手を目指しますという答えが続いています。そういうことで、この鉄道高架関連の補正予算を含む

議案第1号は反対。

それと、消費税関係の議案第18号についても反対と申し上げます。

岡委員長

それでは、議案第1号「令和元年度徳島県一般会計補正予算(第1号)」及び議案第18号「徳島県県土整備関係手数料条例の一部改正について」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号及び議案第18号は、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1号及び議案第18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。

ただいま採決いたしました議案第1号及び議案第18号を除く、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、議案第1号及び議案第18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1号、議案第18号

原案のとおり可決すべきもの(簡易採決)

議案第4号

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

次に、お諮りいたします。

委員長報告の文案はいかがいたしましょうか。

(「正副委員長一任」と言う者あり)

それでは、そのようにいたします。

次に、当委員会の閉会中継続調査事件についてお諮りいたします。

お手元に御配付の議事次第に記載の事件については、閉会中に調査することとし、その旨、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ございませんか。

(「異議なし」と言う者あり)

御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました

次に、当委員会の県外視察についてでございますが、8月6日、7日の2日間の日程で、総合公園の維持管理に関する取組等を調査するため、神奈川県及び東京都の関係施設等を視察したいと考えておりますが、よろしゅうございますか。

（「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48分）