

平成30年度普通会計決算認定特別委員会

令和元年10月23日（水）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

中山委員長

休憩前に引き続き、委員会を開きます。（11時26分）

これより、県土整備部関係の審査を行います。

それでは、質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

高井委員

まずは、非常に大きな台風第19号が関東を襲いまして、早10日ぐらいになろうとしております。千葉県を襲った台風第15号の停電についても、県土整備委員会等でも質問をさせていただいたのですが、翻って今回のような台風の大型化、頻発化を控えて、徳島県でも去年の豪雨災害のことを鑑みると、今回の様々な支援に行っているとも思いますし、そうしたことを勘案しながら、我が県の防災対策にも努めていかなければならないと感じています。

特に、徳島県は吉野川の池田ダムもございまして、今回、国が管理する長野県の7河川で堤防が決壊したり、ダムの放流の運用等でも前後があったというニュースも聞きまして、非常に心配で、そういうことを教訓に様々に取り組んでいかなければならないと思っていますところでは。

まずは、洪水時、池田ダムの運用をどのようにしているのか。水がたまったときの放流のタイミングであったり、情報提供であったり、こうしたことを順番に聞いていきたいと思っております。まずは、洪水時の池田ダムの運用を教えてくださいと思います。

新瀨流域水管理課長

池田ダム運用の御質問を頂きました。

池田ダムにつきましては、国と同様に独立行政法人水資源機構がダムの運用を管理しております。

昭和50年から運用が始まったわけですが、まずは洪水の前に、平時の運用から御説明しますと、池田ダムからは吉野川北岸に農業用水を供給している吉野川北岸用水がございまして、それに市の水道用水等がございまして、あと工業用水の取水等もございまして、平時には水を貯留し、水位を一定にする操作をしております。

洪水時には、上流からの流入量が増加します。その上流からの増加に合わせて、ゲート操作を行い、ダムの放流量を調節するのがダム操作でございまして。

そのときには、最大の流入量を予測した、いわゆるピーク流量が見えたときに、一部ダムにため置きます。毎秒200トン程度をダムに貯留する、ひいては下流への放流量が低減され、それで浸水被害を軽減するというダム操作を行っております。

高井委員

恐らく、基本的なダムの運用は全国的にそのようにやっているのだらうと思います。

特に池田ダムは水量調整、利水面の機能も大変高いので、多分、治水面よりも利水面の機能が大きな部分があるのだらうと思いますが、放流量によって下流域に大きな影響を与えますので、その放流をできるだけ抑えられる運用をお願いしたいと思っています。

特に、池田ダムが放流する際の下流域の住民の皆様は、その放流量に応じた様々な避難行動を取るようになってきていると思いますので、ダムから発信される、放流量であったり、情報のタイミングや正確性は非常に大事だと思います。

この点において、放流する際の防災情報の提供というか、発信等はどのように実施しているのか、この点も教えていただきたいと思っています。

#### 新瀨流域水管理課長

池田ダムの放流に関する防災情報の提供ということで御質問を頂きました。

申し上げましたとおり、池田ダムを管理しておりますのは、独立行政法人水資源機構でございますので、どのような情報を、いつ、誰に出すかについてお答えさせていただきます。

情報の提供先は、まずは県でございますので、西部総合県民局に提供していただいております。また、ダム下流の三好市、東みよし町、下流の阿波市まで情報提供させていただいております。そのほかにも水防活動等でお世話になっております警察や消防署にも情報を伝えております。あとマスコミでは、テレビ、ラジオの方々に情報提供している状況です。

その内容につきましては、まず流量が大きく変わるのは、ゲートを開けたときですのでゲート放流する1時間前に情報を皆さんにお伝えする。

また、500トンという放流の目安でございます。これは、吉野川下流には潜水橋が多々ございます。それに影響が及ぶ可能性があるということで500トンで放流情報を出しております。

下流に対して被害が大きくなる可能性がある数字が5,000トンで、同様に情報提供しております。

さらに、先ほど高井委員もおっしゃっていましたが、情報は非常に皆さんの重要なものがございますので、例えば、1,000トン刻みの情報も提供しているのが現状でございます。更に多くなったときの情報、例えば1万トンを超えるような状況につきましても情報提供をさせていただいている状況でございます。

#### 高井委員

私たちが大雨警報が出たときに、ニュースのテロップで500トンではぴんと来ませんが、5,000トンぐらい放流するとなるとどきっとすることもあります。1時間前に情報提供していただけるということで、それぐらいの準備期間であったり、構えも必要だと思います。最近是想定外という言葉も多くございますが、まだ堤防ができていない部分もありますので、構えによって被害をどのぐらい低減できるかにもよってくると思います。

こういう質問をさせていただきますのも、この間の台風第19号で大きな報道がございました。

相模原の城山ダムが決壊した時に、県が発表する放流予定時刻が二転三転したことで非常に現場や下流自治体が混乱した、また水位予測のための機器が故障するということもあり、大変な状況が起きたことを耳にしたものですから、徳島県の場合もふだんの運用等も含め、こうしたことがないように改めて今お聞きした次第であります。

特にこの城山ダムの時は、放流すると言っていたのに、たまらなかつたのでいけると一旦言ったものの、また直前でもっと早く前倒しで放流しますという情報が流れて慌てたということでありました。放流しなくなりましたとか、もう少し遅い時間に放流しますというのは心配ないのですが、逆に放流のタイミングが早くなったり、量が増えたりする場合というのは、非常に気を付けなければならないと感じたところです。

今、新瀨流域水管理課長が丁寧におっしゃっていましたが、昨年も豪雨災害がありました。近年の池田ダムの最大の放流量と、その放流による影響や状況等について教えていただきたいと思います。

#### 新瀨流域水管理課長

池田ダムの放流量ですが、過去1万トンを超えるのを2度ほど経験しております。

平成16年の台風第16号で毎秒1万1,800トン、同年の台風第23号で1万1,300トンという状況です。

被害につきましては、上流の三好市、東みよし町で、主に無堤地区からのいっ水が多く、吉野川沿川で7,600ヘクタールを超える浸水となっております。ただし、これは内水も含まれている状況でございます。

#### 高井委員

今、思い起こせば15年前の大きな台風時は、無堤地区がまだたくさんありましたし、三野町も随分とつかり、木材団地から木材が流れ出したこともありました。

また、吉野川にはまだ無堤地区が残っていますが、早明浦ダム再生事業をはじめ、無堤地区を早期に解消していくと、知事はじめ県にも尽力を頂きまして、国ともある程度の約束ができてきております。沼田堤防も確か10月26日に着工式がございます。

この無堤地区解消に対する堤防整備を急いでもらいたいと思いますし、我々も応援していきますので、現在の状況と見通しを簡単に教えていただいで終わりにします。

#### 新瀨流域水管理課長

吉野川の無堤対策について御質問を頂きました。

現状で申し上げますと、先ほど申し上げましたとおり、戦後最大流量を記録した平成16年の台風見合いの堤防整備を国において進めております。

平成29年の吉野川水系の河川整備計画の見直しにより、今後10年間で無堤地区に事業着手するということが盛り込まれており、これに基づき国において、鋭意進めているところでございます。

県としましても、国に対し早期に進めるよう、政策提言など、あらゆる機会を捉えまして、無堤地区の早期解消を求めているところでございます。

井川委員

徳島環状線の工事が着々と進んでいるように思わないのですが、去年はどれぐらい進捗があったか教えていただけないでしょうか。

森都市計画課長

徳島環状線の御質問でございます。

徳島環状線につきましては、徳島市中心部の渋滞緩和や地域の活性化、それから利便性の向上を目的に計画されておりまして、南海トラフ巨大地震や大規模災害発生時の緊急輸送道路にも位置付けられております。

このうち、末広住吉工区につきましては、末広大橋の北詰から阿波しらさぎ大橋南詰までの延長1,770メートルの区間におきまして、平成7年度から事業を進めておりまして、一部区間は現道を含めて全区間を暫定供用している状況でございます。

また、高架部につきましては、平成14年度末に工事を着手しまして、平成27年3月には、元町沖洲線の安宅交差点への下りランプを含む、南行きの950メートルが供用しまして、平成31年3月には、元町沖洲線の安宅交差点から上りランプを含む、北行きの940メートルが供用したところでございます。

現在は、安宅末広大橋間のうちの安宅交差点をまたぐ区間の橋梁<sup>りょう</sup>工事を推進しているところでございます。

井川委員

去年の決算ですから、平成30年度ではどれぐらい進んだのかを教えてください。

森都市計画課長

先ほど申しました平成31年3月に、元町沖洲線の安宅交差点からの上りランプを含む北行きの940メートルが供用を開始して、8分ほど掛かっておった部分が、今渋滞がゼロという状況となっております。

井川委員

分かりました。徳島環状線は、東があれば南があって西もあるのです。

西のほうとか見ている全進んだ形跡がないのですが、どうなっているのですか、あれで終わりなんですか。国府から上八万町僧都のほうも止まったままだし、橋脚はできているが、何年あのまま放っておくのか。私も事情はよく分からないので、どうなっているのか少し教えていただけないか。

川口道路整備課長

徳島西環状線についてのお話を頂きました。

徳島西環状線につきましては、一般国道192号から県道徳島鴨島線までの国府工区につきまして1.5キロメートルの区間の側道が平成20年3月に暫定供用してございます。

残る、県道徳島鴨島線から藍住インターチェンジまでの国府藍住工区でございますが、4.6キロメートルの区間につきまして、区間を区切って現在も整備を進めているところで

ございます。

県道徳島鴨島線から旧飯尾川までの0.3キロメートルの区間の側道を、平成21年3月に暫定供用いたしまして、現在、西黒田中村線までの0.8キロメートルの区間の暫定供用を目指しまして、道路改良工事を鋭意進めているというところでございます。

井川委員

進めていることは進めているのですね。そうしたら、国府から上八万のほうはどうなっているのか教えていただけませんか。

小津高規格道路課長

徳島南環状道路の整備の状況について御質問がございました。

国が施工いたします徳島南環状道路につきましては、徳島市中心部やその周辺地域の渋滞緩和、日常生活の利便性向上や安全性の向上などを図る約9.5キロメートルの重要な道路でございます。

平成7年度から工事に着手しておりまして、平成12年4月までに国府町観音寺から延命までの約2.6キロメートル、また平成24年7月には八万町大野から橋北までの1.1キロメートルがそれぞれ供用しておりまして、平成27年2月には八万町橋北から一般国道438号の交差点までの2.2キロメートルの区間が供用してございます。

これらの供用によりまして、主要渋滞箇所の渋滞が約9割減少するなど、渋滞緩和や通学路の安全性に大きく寄与しているものと考えてございます。

残る区間、国府インターチェンジから上八万インターチェンジとなっておりまして、この区間につきましては、用地取得を終えた所から順次工事に着手しているところでございます。

ただ、この区間につきましては、現在、用地取得が8割程度になってございまして、その残る所にも地図混乱や相続人多数といった課題がありまして未買収地が多く残っている状況でございます。

このため、未買収地の用地買収につきましては、まずは誠意を持って粘り強く交渉を進めることが重要であると考えてございます。

一方、先ほど申しました地図混乱、それから相続などの課題につきましては交渉だけでは解決できない場合もございますので、早期の用地取得に向けまして、土地収用法の適用について事業者である国に提案しているところでございます。

井川委員

県がやっていないというわけではないが、部分部分ができて、確かに交通の緩和はできていると、それはもう認めます。しかし、環状線という名前ですから、つながらなければ何の意味もないし、高知に行っても、高松に行っても、どんどん新しい道ができてすばらしい街になって、きれいだというところがありますが、徳島は全然、20年、30年前から変わらないような部分もあって、とにかく我々、市民県民の要望としても一刻も早くつながる環状線を期待しておりますので、引き続き、努力していただきたいと思っております。

### 長池委員

おっしゃるとおりでございまして、なかなか工事が進まないで、さきに造った部分が老朽化していくような場所が結構ありまして、一般論で構わないのですが、皆様方から、地図混乱や相続の人が多数いるとかよく聞くのですが、それが理由で進まないのか、お金がないわけではないということですか。

### 小津高規格道路課長

事業を進めるに当たりましては、まずは用地取得が一番重要なもので、第一歩となるものであると考えてございます。

このため用地取得の課題になる一つの例といたしまして、地図混乱とか相続という問題があるかと思っておりますので、それらを解決することが用地取得の前提になるものだと考えてございます。

### 長池委員

それらを解決するための予算は、決まっているのですか。

例えば、これだけの距離、解決するためには定義でこれ以上お金が使えないとか、そういう予算の取り方、例えば、地図混乱を整理しようと思ってお金を突っ込めば、多分早くできるはずなんです。そのあたりどういう仕組みになっているのかよく分からないのですが、用地取得のための予算はこれだけだから、その混乱している所を整理するためには、これだけしか使えないともう決まっておるのか。早急にそれをするためには、予算を多く突っ込めば混乱地域を整理できるわけですから、そのあたり、どんな仕組みになっているのですか。

### 小津高規格道路課長

地図混乱の解決に向けましては、一つの手法といたしまして、事業認定の取得という手法がございまして。

事業認定の取得に当たりましては、まず計画の合理性を説明していく必要がございますので、現在、徳島南環状道路につきましては、その事業認定に向けた作業を進めてございますので、それに対する予算については確保できているものと考えてございます。

### 長池委員

分からないながらも質問しているので論点が分からないのですが、この前、東北に行ったのです。東北の沿岸部、被災後9年目を迎えていますけど、高速道路が海岸部にできていました、たった8年であんなにすごい。

それを見て、大きな災害復興でお金が行きましたし、だからお金があったらできるのだという気がしたのです。

徳島環状線もそうですが、徳島は、なかなか高速道路が沿岸部、南までできませんし、その都度聞くと、お金がないとはっきり言ってくれないのです、地図混乱だ、何だ言われて。実際、お金がないのではないと思うのですが、ただ住民はそれこそ、5年、10年、20年もさきに土地を協力しているのに何もできないとかなり不満がありますよ。

交通の緩和だけではないと思います。土地を提供して、そのうち道ができる。国府でしたか、スキーのジャンプ台みたいなものがもう何十年も建っているのがある。あれを土台にしたら、道はできないのではないかと。ほったらかしというのはよくないので、お金がないと言わないのであったら、きちんとお金を使って前に進めていただかないと住民の不満が大きくなると思いますし、車社会ですから、今はどんどん突っ込んでいいのではないかと思います。そのシステムがよく分からなかったのが個別にまた聞きます。よろしくお願ひします。

中山委員長

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1点だけ。

関連ですが、西のほうは少し存じませんが、我々の小松島南のほうに関しましては、例えば、勝浦川を境に小松島ショッピングプラザルピアに向かって、ひどいときには赤石トンネルを越えて、最近特に大渋滞になってきている。そこは2車線あるからいいのですが、県道徳島小松島線は1車線で、港のほうから論田、勝浦浜橋を越えるまでずっと渋滞になってきているわけです。これは土日なんかもひどい渋滞です。

なぜ、渋滞しているのかよく分からないのですが、令和2年度末に津田インターチェンジができて、今、例えば木工団地から県道に出るにしても、信号に二つ三つ引っかかるのです。あそこはまた主要な道路になると思うのですが、それが令和2年度末以降供用開始すると、あの辺りの渋滞というのはよりひどくなるのか、そうしたら当然、その徳島小松島線もまた、より一層拍車がかかって混んでしまうのかなと、もう本当に渋滞というのは、徳島県の経済に非常に支障を来すものでありますので、その辺のところはどのように考えられているのですか。

令和2年度に津田インターチェンジが供用開始した後、その辺の渋滞緩和対策というのは考えておられるのでしょうか。

川口道路整備課長

令和2年度の津田インターチェンジの開通に伴う渋滞対策についての御質問を頂きました。

これにつきましては、当然、県といたしましても非常に課題であると考えてございます。そうした中で、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、県道徳島環状線の交差点である新浜本町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の交差点改良や右折レーンの延伸の検討を関係機関との協議や調整の上、進めていきたいと考えてございます。

徳島環状線の部分につきましては、交通の円滑化を更に図るため4車線化を進めるとともに、末広道路とも直接結ぶ暫定的な平面交差の道路整備にも着手しておりまして、津田インターチェンジの供用に併せて完成させていただくと考えてございます。

こうした対応をしながら、交通量の増加に対応できるようしっかりと取り組んでいきたいと考えてございます。

中山委員長

しっかりと経済を上向きにさせるためには、道路のインフラ整備は大事なので、ただでさえ高速道路の伸びない中、渋滞していたら徳島県に移住してくれる人も少なくなってくると思うのです。

これから、今後、徳島県が生き残っていくためには、インフラ整備をしっかりと、委員の皆さんが言われたことを反映して、集中と選択でお金をつぎ込んで、渋滞緩和に取り組んでいただきたいと思います。これを強く要望して終わります。

それでは、これをもって質疑を終わります。

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

議事の都合により、休憩いたします。（11時54分）