

平成27年12月定例会 県土整備委員会（付託）

平成27年12月11日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

井川委員長

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）

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】

- 平成28年度に向けた県土整備部の施策の基本方針（資料①）

海野政策監

2点、御報告させていただきます。

一つが平成28年度に向けた県土整備部の施策の基本方針についてであります。

お手元に資料をお配りさせていただいているところでございますが、これにつきましては、来年度の予算編成に向けた、県土整備部の施策についての基本的な方針を御報告するとともに、併せて、その内容を、県ホームページに掲載し、県民の皆様にも、広くお知らせしようとするものでございます。

お手元の資料になりますが、県土整備部におきましては、一歩先の未来を具現化するオンリーワン徳島の実現に向けまして、安全安心・強靱とくしまの実現、ふるさと回帰・加速とくしまの実現、大胆素敵・躍動とくしまの実現の3本柱を、ストック効果の最大化や民間活力の導入などの視点から施策を展開し、地方創生の礎となる県土づくりを積極的に推進してまいります。

個別の施策でございますが、裏面でございます。

第1の柱、安全安心・強靱とくしまの実現でございます。

大規模地震を迎え撃つ県土強靱化の推進として、ミッシングリンクの整備促進として、四国横断自動車道の整備促進や海部道路の早期事業化へ向けた取組を進めるとともに、津波避難場所の設置支援として、高速道路を活用した津波避難場所の設置について、国やNEXCO、関係市町との連携を強化し、推進してまいります。

また、引き続き、住宅等の耐震化や老朽危険空き家の除却を促進するとともに、県西部の新たな防災拠点として、西部健康防災公園の一日も早い工事着手を目指して取り組んでまいります。

次に、浸水被害や土砂災害等を未然に防ぐ災害予防の強化につきましては、雨の降り方の局地化、頻発化、激甚化といった新たなステージに対応するため、河川における堆積土砂の総合対策等を推進し、治水安全度の向上を図るとともに、来年度の実施率100%を目

指して、土砂災害防止法に基づく警戒区域等の指定に向けた基礎調査を加速してまいります。

次に、右に移りまして、社会資本の総合的・戦略的維持管理につきましては、公共施設等総合管理計画に基づく長寿命化対策として、個別計画の策定推進や、計画に基づく戦略的維持管理・更新にしっかりと取り組んでまいります。

次に、誰もが安心して生活できる社会基盤の整備につきましては、孤立化対策となる生命線道路の整備や大雪等による倒木対策を推進するとともに、市町村と一体となって、下水道施設や合併処理浄化槽の整備を促進するなど、生活排水対策を総合的に推進してまいります。

また、建設産業の健全な発展につきましては、地域の経済・雇用をしっかりと支えるため、公共事業費の安定的持続的確保に努めるとともに、建設産業の担い手の確保・育成や工夫を凝らした建設産業の魅力発信を実施してまいります。

次に、第2の柱、ふるさと回帰・加速とくしまの実現でございます。

地域資源を活用した個性的な地域づくりの推進につきましては、徳島小松島港の潜在力を活用した、更なる活性化を図るとともに、地域の拠点となる道の駅の機能向上に取り組んでまいります。

次に、右に移りまして、移住を促す住環境整備の推進につきましては、地方創生の実現に向け、今年度開設いたします『とくしま回帰』住宅対策総合支援センターを核として、空き家の利活用を積極的に推進してまいります。

次に、DMV導入に向けた取組と公共交通機関の利用促進につきましては、地方創生の起爆剤となるDMV導入による阿佐東線の活性化に向けた取組を進めるとともに、フェリーや生活バス路線など、公共交通機関の更なる利用促進を図ってまいります。

最後に、第3の柱、大胆素敵・躍動とくしまの実現でございます。

対流促進型国土の形成に向けた取組といたしまして、四国新幹線の実現に向け、県内外の機運醸成を図る取組を展開してまいります。

また、公園等の整備によるスポーツの拠点づくりにつきましては、3大国際スポーツ大会を見据え、鳴門総合運動公園や南部健康運動公園等、拠点となる施設の整備を進めてまいります。

次に、右に移りまして、産業・観光投資を誘発するゲートウェイとくしまの推進につきましては、訪日外国人2,000万人を超える新時代へ向け、本県への新たな「ひと」の流れを加速するため、徳島阿波おどり空港における国際ターミナル機能の創設や外国クルーズ客船の寄港拡大に積極的に取り組むとともに、本県の産業振興と地域活性化を図るため、国際貿易の拠点である徳島小松島港コンテナターミナルにおきまして、新たな外航コンテナ定期航路の開設を目指した取組を加速してまいります。

次に、資料は配布いたしておりませんが、昨日、夜遅くから県内各地に影響を与えました豪雨に関する県土整備部関係の被害状況の報告をさせていただきます。道路通行規制の状況につきましては、8時現在でございますが、県管理道路では17路線27か所において潜水橋の冠水、事前通行規制による全面通行止めとなっております。

また、本日午前3時頃、県道神山国府線の阿野橋において、工事用クレーンが転倒し通行止めとなっております。通行止め解除に努めてまいりたいと考えております。公共交通機関の状況としては、南海フェリーが午前中の4往復が全便欠航となっておりますが、バス、鉄道、航空関係は通常運行となっております。

また、昨夜からの豪雨による河川関係の状況は避難判断水位に到達した河川は園瀬川、勝浦川、宍喰川の3河川、氾濫注意水位に達した河川は、新池川、海部川の2河川であります。現在、すべての河川で水位が低下傾向ということでございます。浸水状況は現在調査中でございますが、現在のところ報告はございません。なお、洪水予報河川である勝浦川では、午前4時25分に氾濫注意情報を発表し、午前7時10分に解除しております。直轄管理河川におきましては、吉野川の池田、旧吉野川の大寺橋、那賀川の古庄で水防団待機水位に到達しましたが、現在は那賀川の古庄を除き、水位は低下傾向ということでございます。公園、港湾等の公共施設については、現在、被害がございません。引き続き、国、市町村、气象台等、関係機関と密に連携し、被害状況の収集、監視体制の強化を図るとともに、公共関連施設、市町村の被害につきましても、災害復旧対策をしっかりと対応してまいります。今後とも、想定外の気象・事象はいつでも起こり得るとの認識のもと、対応してまいりたいと思っております。

以上でございます。よろしくお願いたします。

井川委員長

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。

岩丸委員

ただいま海野政策監から御説明がございましたが、ちょうど私も、今朝、現場を見てきたわけなんですけれども、現在施工中の阿野橋、築87年ということで、この度、新橋に向けて工事をしていただいております。特に神山町町などでは、非常に注目の工事でもあるわけなんですありますが、昨日の大雨で、あれは55トン吊りのクローラクレーンですかね、倒れて、そして今、通っておる旧橋のほうに倒れかかっているというか、そういう状況なんですよね。少し、それに至った経緯というのをもう少し詳しくお願いします。

久保道路整備課長

阿野橋に関する御質問でございます。阿野橋につきましては、委員お話しのように老朽化しておる橋梁ということで、今の、現橋梁の直下流に新しい橋をかけるということで、現在、下部工を施工してございます。下部工におきましては川の中からケーソン基礎という基礎をつくるためにクレーン等の建設機械を設置しておるところでございます。

昨日の事故の原因につきましては、鮎喰川の急激な増水によりましてクレーン設置箇所の河床が洗掘したということで、クレーンのアームが橋梁を塞いだ状況となっております。現

在，通行止めとなっておるところでございます。

岩丸委員

昨日もたしか夕方ぐらいまではそれほどでもなかったとは思いますが、夕方から夜にかけては相当降ったなど。やはり、時間雨量どれぐらいかと言われるとちょっとわからないのですが、私自身もなかなか、12月にあれだけの雨が降ったという記憶はないわけなんですけれども、特にこの頃のいろいろな状況を見ていますと、これまでに経験したことがないようなとかいうことがよく言われています。これに対して、業者がどれぐらい危機感を持って、避難措置をしないといけません。それは今後の課題で、今後のいろいろな調査によるところと思うんですが、これが自然災害なのか、業者のちょっとした怠慢よって起こった事故なんでしょうか。まず、何と申しましても、地元の住民にとっては、一番の基幹道といいますか、対岸には、いわゆる役場の支所があったり、JAの支所、それから郵便局といったような公共施設はありますし、また、逆のほうには学校施設があるというようなことで、そこを完全に塞いでいるわけです。先ほど、政策監も少し触れていただきましたけれども、当然、倒れかかっておるわけですから、ある程度古い橋ということもあって、ダメージの調査とかいったこともあろうかと思うんですが、一日も早い通行止めの解除をお願いしたいと思うんですが、今後どういった手順で、通行止めの解除に向けて進んでいくのか、また、その見通しがわかれば御説明いただければと思います。

久保道路整備課長

通行止め解除に向けての現在の状況でございます。現在、橋梁の損傷状況であるとか、安全性を確認するために橋梁点検車というのを持っていきまして、橋梁の点検をしているところでございます。その結果によりまして、安全性等を確認できれば修繕した上で通行止め解除というふうに考えておりまして、結果がまだ出ていない状況なので、何日かというのは今のところ正確には申し上げられませんけれども、できるだけ早くしていきたいと考えてございます。

岩丸委員

このスラブというか、橋自体の強度も重要ですが、高欄というんですかね、あれが完全に飛んでおるようなところもあるんですが、あれもきっちり元のとおり直すんですか。それとも仮設で、何かパイプで補修するとか、その辺どうなんでしょうか。もう、半年もしない間に、あれも役を終えるところだと思うので、そこら辺、どういうふうにするんでしょうか。

久保道路整備課長

高欄の修繕のやり方ということですが、現橋は、あと1年以上はまだかかります。まだ上部工が架かっておりませんので、まずは安全性ということで、新しく、ちゃんとした構造の高欄を造るべきだと考えております。

岩丸委員

いずれにしても、本当に地域にとっては非常にかげがえのない橋なので、1日も早い復旧をお願いしますと同時に、最初にも言いましたように、どこでどんな雨が降るかわからない時代になりましたので、こういったような現場も、県内各地にいろいろあろうかと思っています。そういったことも含めて、これは教訓といったらちょっと語弊があるんですけども、是非、ほかの現場にも、特に、業者のほうにもそういったことを周知していただいて、こういうことのないように努めていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

丸若委員

私も一つお伺いします。12月3日に徳島新聞のほうで鉄道高架についての記事が載りまして、私、徳島市とは直接関係ない阿波市ですけれども、興味を持ちまして、この、徳島市鉄道高架・沿線整備促進協議会、県土整備委員になったらこれの会員になるということらしくて、最初に県土整備委員になったときも御案内いただいて、この総会も行きましたし、その次のときの委員のときも行きましたし、そのときは委員長だったのかな、それで、去年は行かなかったんですけども、資料だけは頂いたんです。

そもそも、この高架事業というのはかなり前からありまして、一般質問のほうでも激しいバトルを繰り広げられた懸案事項でもあると思うんです。私も途中からということなんですけども、最初に確認という意味でお聞きしたいんですけど、そもそもこの高架化事業というのが始まった経緯とといいますか、今、佐古のところなんかは高架になっておりますけれども、本来であれば、ずっとつなぐんかなと思ったら長いことこういう状況が続いておるといことがあります。高架事業が政治課題になって、その経緯、それから市のまちづくり計画とといいますかね、まちづくり事業と大きく関係してくると思うんですけども、多分、まちづくり計画というのは市がやることは間違いないと思うんですけども、それと、高架事業との、JRさんも含めての役割の分担とといいますか、そこらのところをちょっと確認の意味で教えていただけますか。

木具都市計画課長

今、委員のほうから高架のこれまでの経緯ということで御質問を頂いております。まず、既に徳島県におきましては佐古駅付近の高架が完了しております。これは昭和51年度に事業採択を頂きまして、平成8年に側道も含めて完成したという経緯になってございます。

まず、高架をする目的になってくるかと思うんですけども、御存じのとおり、徳島駅西側のところに花畑踏切というものがございます。こちらの踏切につきましては、交通の円滑化のために連続立体交差などによる抜本的な対策により、踏切除去が必要な、国が指定するボトルネック踏切というものに指定されてございます。ピークのとくに比べると、あそこの渋滞、皆さん御存じのように減ってはきておるんですけども、このボトルネック踏切と申しますと定義がございまして、大体これは、1日の交通量と遮断時間を掛けた積、掛け算ですけども、これが5万台以上の踏切につきましてはボトルネック踏切で、これは

解消が必要です。今現在、こちらの踏切につきましても、これが8万台を超えるという状況になってございますので、まずは踏切の除去が必要であります。

それと、それに加えて、鉄道高架事業の目的になるわけですが、まず、踏切の除去、今現在、10を超える踏切が今計画している中にありますので、これを解消することによりまして都市交通の円滑化、それに踏切事故の解消、それと、今現在、踏切によって遮断されております一体的なまちづくり、こういったものが整備できます。それに加えて、津波浸水想定におきまして、非常に浸水するという想定が出ておりますので、その辺のところの解消にもつながるといふようなことで、整備のほうを進めてまいりたいと考えております。

それと、もう1点御質問いただきましたのはそれぞれの役割ということで、基本的には、高架事業自体は県のほうで実施していくこととなります。それに対してJRのほうも分担金といいますか、負担金を頂きます。それともう一方で大きな柱になりますのが、まちづくりということになります。高架した後の、先ほど申しました一体的なまちづくりをどういふふうに進めていくか、どういったにぎわいのあるまちづくりにするか、これにつきましては事業主体である徳島市さんのほうでやっていただくということになってございます。

丸若委員

その中で、今回この事業を進めるについて、この県議会でも、先ほども言いました一般質問でも議論になったのが、最初始まったときには一括に都市計画決定をやっていって、4.7キロメートルかな、南のほうの二軒屋までやって、駅前のところと含めてやるという、一括都決ということだったんだけど、市のほうから言ったら、県のほうは2回に分かれての都市計画決定の計画案を出してきたということが、一つの問題点として、紛糾の元になったように私は理解しているんですけども、そのあたりの経緯ですかね。なぜ、県のほうは分割都決のほうを目指したのかということ、それと一括都決について、分割と言った限りは一括でやることの難しさということもあったかもわかりませんが、その経緯といたしますか、内容の説明をお願いします。

木具都市計画課長

ただいま委員のほうから、分割都決に至った理由ということで御質問を頂いております。

まず、県が分割案を最善と考えて提案している理由というのが4点ございます。まず1点目が、全延長が4.7キロメートルと非常に長く、施工方法としても区間を分ける必要があるということが1点。

もう一つが、経済性や市のまちづくりの実現性のため、現在の車両基地を、市南部の牟岐線沿いに移転することを、県、市、JR四国の三者で既に合意しております。徳島駅周辺から高架事業に着手しまして、基地を移転するという手順を進めてまいりますと、今の踏切のままでは回送列車による遮断時間が増大し、これを避けるために新町川以南から先行して整備する必要があるという、施工手順の問題が2点目でございます。

3点目は、先ほどもちょっと触れさせていただきましたけれども、東日本大震災を契機

といたしました津波浸水想定，こちらで，鉄道計画の沿線が広範囲にわたって浸水し，特に新町川以南では浸水深さが2ないし3メートルと，人家が連担する市街地としては大変厳しい想定となっております，これらの津波対策は喫緊の課題となっております。これに対応しまして，鉄道の高架施設自体を一時避難場所としての有効活用ができるのではないかとということで提案させていただいております。

それともう一つ，4点目は先ほどの一括都決に至らないというのにも関連するんですけども，徳島駅周辺の整備といいますか，県のほうではⅡ期というふうに呼んでおりますけれども，ここのⅡ期の部分には，まず公共交通の利用促進につながるにぎわいのあるまちづくり，こういったものが更に検討が必要であります。それと，徳島駅北口に，今現在，徳島市のほうで計画しております東西道路，それに車両基地の規模や施設，こういったものの検討にかなりの時間を要する，解決すべき課題があるという現状ですけれども，今現在ではその課題の解決に至っていません。

こうしたことを踏まえまして，今説明いたしました施工の順番，そして地震津波対策の緊急性，更にはまちづくりの検討状況の不十分さといったことを全て勘案いたしまして，事業の進展を図るとともに全区間を早期に完成することが可能となる分割案が一番早く整備できる手法と考えまして，緊急を要することもありまして，県は分割案が最善ということで市のほうに提案をさせていただいております。

丸若委員

今説明されたことで，私自身はわかります。とりあえず，理解としてはJRと県と市が同意した車両基地が，この記事も書いておるんですけども，徳島駅から6キロメートル，私が聞いたのは7.5キロメートルぐらい離れていると聞いたんですけども，離れたところに，一応は合意したと。しかし，それをするためには津波想定もあったり，いろいろなことがあるけれども，それを実現するためにも分割都決で，先に二軒屋あたりのところを高架にしていったほうがいろいろな意味で進めやすいというふうなところの認識ですね。それはそのとおりでわかりやすいと思うんです。というならば，まず，三者の合意をされている車両基地を変更するというのを，市のほうがいわゆるまちづくり計画の中で変えたとすれば，市のほうが移転場所を提案したということですけど，これはまだ，市のほうから具体的な提案はないということではよろしいんですか。

木具都市計画課長

ただいまの，移転場所の具体的な提案はあったのかというふうな御質問を頂いております。市のほうで，市の政策を今後検討するというので，車両基地を含めたまちづくりにつきまして，今後，いろいろ検討するというのでお伺いしております。具体的に今，どこというふうなお話があるわけではございません。

丸若委員

それであれば，今の分割都決を，県が目指しておるといふ御説明の中のことと，この記

事の中の下段のほうに、「県は課題の多い車両基地移転問題を棚上げして事業を進めるため」ということから、ちょっと整合性が持てないということになると思うんです。私は、この協議会の総会というのに今まで3回ぐらい行ったかな。そこで、県と市とがパワーポイントで説明してくれるんですよね。それで、忘れもせんのやけど、県のほうのパワーポイントの資料をうちは頂いているんですよね。で、市のほうのパワーポイントのやつは大まかのやつしか我々のところにはないんですよ。それで、詳細なところがあるものが欲しいということでしたけれども、なかなかちょっともらえませんでした。そのときに、失礼やけど、県と市と、齟齬があるなというふうに私は肌身で感じたんです。

やっぱり、今回のこの事業というのは、私の認識としては先ほど言われたように、市のほうがまちづくり計画をする中で高架がふさわしいかどうか、それから、やはり高知の駅の周辺みたいなことを思ったら、やっぱり徳島駅のほうも何とかしないといかんということで、市のほうが主体的にまちづくり計画をしていって、そして、それについて車両基地であれ、それからいわゆる車両基地の周辺の整備にしろ、JRと県、あるいは国に関係しておるところもあるかもわかりませんから、それに対して協力要請をしていくというスタンスが必要かなと思っっているんです。総会ときには、どうもそこらのことができていないんじゃないかと感じました。市の方にも実は何名かに、意見聴取といいますか、そこまで堅いもんでもないですけども、どうですかという話でいろいろ聞いていったんですけども、やっぱり、双方に不信感みたいなものがあるかなというふうに私は感じて、何とかしていただきたいなと思っただけです。聞きましたら、最近はかなりいい方向で、そこらの市のまちづくり計画含めて進めていくということは聞いておったんですけど、この報道を見てあれっというふうに思っただけです。もう1点、私がこのときに感じたのは、やはりこれから、徳島市長選挙があります。かなり厳しい選挙戦になるのではないかなというふうに思っておりますし、そこらのところで、やはり現職の方が、次に何を打ち出していか、この間うち、主要政策課題というものを出したんですけど、たしか新町西地区が一番にあって、次に、この車両基地を見直してまちづくり計画を進めていくということであつたと思うんです。これを見たときに、その中での話が市側から出ておることかなと思っただけです。でも、果たして県がJRと一方的に車両基地を決められるかといったらそうではないであろうし、先ほどの繰り返しになりますけども、私の認識としては国、県、市町村が横並びになったときに、やはり、そういう今回の計画というのは、まず市が主導権を持ってやっていって、市のほうがJR、県に協力要請をするというのが流れではないかと思ひますし、そのときに課題の多い車両基地を棚上げして事業を進めるため云々かんぬんという、県のほうがあたかも、何か、市の計画を阻害してるというふうな報道というのは私はどうかなというふうに感じたんです。ですから、これから恐らくこういう大きな政策課題が市長選挙に出てくると思うんです。ですから、マスコミの方も是非注意していただきたいのは、そこらのことも含めてなかなかシビアな話、特に新町西地区の開発なんていったら、現職の方は進める、あとの、今のところ2人の方は反対というスタンスですから、そのところでどういうふうな報道をするかということはかなりシビアな話になってくると思うんです。

ただ、基本的なこの高架事業というのは、先ほど言いましたように、県都である徳島のまちづくり事業がまず一番にあって、また私、この総会の際にも、そのメンバーの方にも言ったんですけど、徳島というのは本当に、割と面白いところなんですよね。城山があって、そして駅があって、そして南に行ったら新町川が流れていて、眉山がある。そして、800メートルぐらいのところに、かなり、観光とかまちづくりとしては集約というか生かす資源というのか、流れができていますよね。ですから前、富山へ行ったときに、コンパクトシティということで行ったんですけど、今、国土交通省が進めておる事業、そこらのところで、本当に魅力的なまちづくりをしておったんですけど、徳島市だってできるんですよね。城山があって、そして駅ビルがあって、そしてそごうがあって、また新町川があって、さっき言いましたように眉山がある。

だから、総会の際にこの資料を頂いて、駅前ですけど、どういうふうにするかっていうことで、全体イメージ図というのがあったんですよね。私、これを見たときにちょっと疑問に思ったのが、この徳島駅の北側に公園なんかを造っておって、それでまたバイパスみたいなのが通って、ちょっと疑問に思ったんですよ。私も割と建築のほうで都市計画を多少かじったことがあるんですけど、これ、どうしてこうなったのって聞いたら、市民の方が意見持って行って、いろいろなことを言っていたやつをまとめていったというふうに、そのときは、私が聞いた方は答えておりました。やっぱり、ここらのところというのは、長期的な視野に立ったプロを入れて、それでこの中心市街地をどういうふうにしていくか、まちづくりをどうするかということの視点でやらんと、地域の方というのはどこまで入っておるかかわからんですけど、住民の方がいろいろ言っていて、公園がいいなあと言ったって、このイメージ図を見ていたら、バイパス道になっていたら、なかなか城山との連携も難しいかなというふうな感じもしましたし、やはりここらのところが大切なことかなと思っています。高架事業をその中でどういうふうにリンクして行って、そして操車場の跡地利用をどうするか、そして操車場をどこへ持っていくか、私もちょっと調べたときに、今言った6キロメートルも7キロメートルも南へ持って行って、それでそこに回送のコストが、ランニングコストとして、もしあったとしたって、そのときに聞いたのが年間に1.8億円かかる。1.8億円の費用負担をどうするかってことで決着したら十分なのかなと思います。

そのときに、JRからしたら、それだけのコストをかけたら、私がJRの経営者だったら今のままでうちはいいよと思うんです。若しくは経費が、イニシャルもランニングもかかるのであれば、それなら、どういうふうに負担してくれるの、県さん、市さんということになるということが、いろいろ決まらない一つのことかなと思っています。

ただ、繰り返しにはなりますけど、主体的には市がやるにしても、やはり、県にしても市のまちづくり計画が出た場合には、JRとともに協力するということが必要でもあります。ただ、なかなかこの市長選挙に絡んで、タッチの仕方というのは難しいところがあると思うんですけど、そこらのことも含めて、これからの進め方といいますか、県が市に対して、あるいはJRに対してというか、どのようなスタンスで臨んでいくつもりなのか、ちょっとお伺いします。

木具都市計画課長

これからの進め方についての御質問を頂いております。実は昨年10月から、県のほうで分割案というのを提示しておりますので、県の提案しております分割案の合意を目指した三者協議のほうを進めておりました。それも、回を重ねてずっと合意を目指してきたところでございます。その中で、この6月に徳島市さんのほうが新たな政策の構築というか、市の再構築というようなこともございまして、いろいろな検討をするので少し待っていただきたいとの提案があって、その状況で、今、私どものほうは待っているようなことになってございます。

ただ、先ほども説明させていただきましたとおり、そもそもが分割の合意を目指して始めた協議ということもございまして。それに、県としましてはやはり、先ほど、少し長めに、丁寧に説明させていただきましたけども、施工の順番、それに地震・津波対策の緊急性、また、Ⅱ期のまちづくりの検討状況、まだまだ不十分で、これからも検討する必要がある。こういったことを考えまして事業の進展を図るとともに、全区間を早期に完成することが可能になる。これが、分割案というのとは一番早く整備できる手法であり、また、緊急を要することから、当然、その分割案が最善という考えに、今現在至っております。

したがって、市のほうでもいろいろ検討されていると思っておりますけども、県のほうが提案しております、このⅠ期の先行都決に対する回答、こういったものを頂きたいと考えておりますので、現状では市の回答のほうをお待ちしているというふうな状況でございまして。

丸若委員

よくわかります。分割都決のことも前から聞いて理解はしておるつもりなんですけども、ただ、何か提案してから長引く中で、また市長選挙に絡んできて、これ、多分難しくなるなと思ったときのこの記事でした。やっところ、何か動き出したんじゃないかなと私は希望的な観測を持っておったんですけど、こういうところで齟齬が出たら、また、せっかくのまちづくり、県都徳島のまちづくりということが止まってはなりませんので、是非マスコミの方も、県都徳島発展のためにといいますか、県と市が協調して行って事業が進むようなところでの報道もまたお願いしたいし、また、情報提供もお願いしたいと思っております。

そしてまた、やっぱり繰り返しになるけど、市がまちづくり計画を主体し、それで、今言ったコンパクトシティ富山に負けんようなまちづくりもできると思うんです。バス路線の改変も、市のほうでしているし、そうしたら、どこに住宅地を持っていくというところよりも、今の路線の頻度よりか3倍ぐらいのバスをやっていったら、そこに住宅街ができるんですよ。それが阪急電鉄なんかの戦略にもあったし、多分、コンパクトシティづくりってそういうことだと思う。800メートルのところのいろいろな魅力的な資源があり、そしてアスティとくしまなんかを結んで行って、あとはバス路線のところ、南のほうの城南高校なんかも、住宅地の本当に、一番市民が望み、住みたいと思うような住宅地もあるというところで、こんなところはずっと造っていく。そして、なかなか経営が難しいとこ

ろのバス路線は廃止するにしても、幹線のところを増やして行って、そこで住宅化していくということになっていくのが、多分、コンパクトシティ計画であると思うし、ここで市に対してって言うてもあれなんですけど、委員長は市議会議員でもありましたし、いろいろパイプはあるでしょうから、是非、そこらのところ、市の方にもいろいろ協力いただきながら、やっぱり県市協調で行くということが必要であると思います。

私のほうから、とにかく最後をお願いしたいのが、市のほうから計画が上がったことについては、県としても、やはり一生懸命、その実現のために協力していただきたい。JRとの協議もしていただきたいというふうに思っています。また、委員長にはそこらのところの橋渡しを是非お願いします。マスコミの方にもそういう視点から、何とかこの事業が早期に実現できるようなスタンスでの御報道をお願いしたいと思っております。

政策監、どうですかね。一言お願いします。

瀬尾県土整備部副部長

今の委員の御意見のとおり、今、市からの回答を待っている状態で、一日も早く着工できるように、県としても考えていきたいというふうに考えております。

丸若委員

政策監のほうはまだちょっと機嫌が悪いのかもしれませんが、よろしくお願ひしたいと思ひます。やっぱり僕、繰り返しになるけど、書生論かもしれませんが、今のままではなかなか進まないと思ひますし、先ほど言ひましたように分割都決のほうが絶対に事業の進捗度が早いと思ひます。これについては市のほうも理解していただき、この次のまちづくり、ただ、さっきから繰り返しになりますけど、選挙が絡んでおるので、市のほうが、やっぱり僕はネックかなというふうに思ひます。これ今、進めたとしたって、現職があれでしたら問題はないと思ひんですけど、もしものことがあつた場合には辺野古と一緒にようになりますし、そこらのところ、慎重に情報収集しながら協調路線を堅持して事業を進めていただきたいということをお願いしておきます。

井川委員長

私も一言、ちょうど10月のときに、分割案が出たときの開発委員長を徳島市でやっております、是非ともお力添えを頂きたいと思ひます。

喜多委員

ちょっとだけ今のに関連することも含めてですけども、当初、大体こう言ひ出したのが30年ぐらい前になるんですね。そして、こういう格好で花畑踏切を解消するのが一番の目的であるということが大体のスタートでありました。それも含めて、その当時が、事業費が500億円で、まちづくりが250億円というだったんですけど、その後、増額が見込まれるとか、いや、そのままで大丈夫とかという話がありました。そしてもう一つが、この花畑踏切の1日の通行車両台数というもの、ちょっと忘れたんですけども、そ

れが30年前のに比べて、現在がどのぐらいになっているかということだけ、わかる範囲で結構ですのでお願いします。

木具都市計画課長

今、花畑踏切の交通量ということで御質問を頂いています。今、手元にある数字でお示ししたいと思えますけれども、今、手元にあります数字が平成10年の数字でございますが、これが、交通量が1日1万9,062台で、その後、平成22年でございますけれども、こちらが1万8,735台と、ほぼ、交通量のほうはあまり変わっていないという状況にはなってございます。

喜多委員

繰り返しになるんですけど、10年前でなく当初の、花畑踏切で事故が起こったり、遮断されて町が南と北とが分断されて、あそこで交通ネックになつとるとということが大体のスタートだったんですけども、その当時のことや、通行車両、そして500億円と250億円が今もそのまま十分かどうかということ、再度お願いします。

木具都市計画課長

交通量につきましては、手元にある数字は先ほどお話しさせていただいた数字となっております。あと、全体事業費の御質問でございますけれども、委員おっしゃるとおり、平成18年の着工準備採択のときに概算事業費ということで出しておいて、鉄道高架事業につきましては500億円、まちづくりについては250億円ということで、その後、先ほど御説明させていただいたように、まだ、まちづくり等で検討すべきことがあって、きちんとした形になっていませんので、その後、コスト縮減等いろいろ検討はしているんですけども、具体的にこの数字というのはまだ出せていないという状況でございます。

喜多委員

それと、初めのときの鉄道高架の目的が、市内の中心部の交通渋滞を解消するということがあったんですけど、今の説明で鉄道高架が避難場所として活用できるという話があったんですけども、その目的が入っておるんですか。

木具都市計画課長

鉄道高架の目的についての御質問かと存じます。まず、直接的な目的といたしましては踏切の除去によります交通の円滑化、それに踏切事故の解消、こういったものがございます。それと分断の解消による一体的なまちづくりというような考え方でございます。そうしたもとの鉄道高架の事業を進めていったところ、御存じのとおり東日本大震災、こういったところで、非常に津波のほうの被害が出たというふうな状況になっております。それを徳島県に当てはめた場合、津波浸水想定を作っておりますけれども、新町川以南につきましては、先ほども説明させていただきましたとおり水深が2メートルないし3メートル

と、非常に危険な状況になっている。東北のときもそうだったんですけど、高架自体が津波につからず避難場所としても有効であったということを知っていますので、一義的に、一時避難場所というのは徳島市さんのほうでいろいろ検討されることではありますけれども、県といたしましては、津波防災に使えるものは、そういったものに組み込んで使っていただきたいということで提案のほうをさせていただいております。

喜多委員

今の話の中、丸若委員の話の中でも、操車場が、南部のほうですけど、それが、新聞の記事だけで、はっきりわからないんですけど、今のところも浸水地帯であるので、その場所が適切ではないのではないかと出ておったと思うんですけども、それはどうなんですか。大丈夫なんですか。浸水場所でないということで理解していいんですかね。

木具都市計画課長

現在、移転を予定しております車両基地につきましては、浸水等の深さについては場所の特定につながるということで、実は公表のほうはさせていただいておりません。ですので、一般的な浸水対策ということでお話しさせていただければと思うんですけども、こういった大型の公共事業をやるときに、例えば高速道路等に関してもですけども、その事業によって現状を悪くしないというのが基本的な考え方になります。ですので、まず、鉄道高架によって浸水のおそれがある場合は、それについての対策をしっかりやっていく。環境基準に合うようにやっていくというのが基本になります。それに加えて、例えば河川事業とか水路事業で、現状より更に良くなっていくというのが望ましいというふうに考えてございます。

喜多委員

何か、わかりにくい答えですけども、私も、いろいろな意見なり要望なりを受けます。その中の一つの大きな要望の多くは、花畑の踏切を解消してほしいというのが8割、9割というか、全部ではないんですけども、意見のほとんどです。文化の森までいくという決定が一応されておりますけれども、ほかの踏切は、交通事故とか、いろいろな問題はもちろんゼロではないんですけども、それを言ったら、踏切全部のことが言えるんで、できたら、私の意見も含めてということになるかもわかりませんが、こういう意見が多いということを是非とも考慮していただきたいなと思っております。ほかの踏切については、まあ、事故が起こったら困るなという意見はもちろんありますけれども、繰り返しになって悪いんですけど、大半は、花畑踏切の遮断している時間をできるだけ短くしてほしいというか、なくしてほしいという要望がありますんで、これからの計画を進めるのに配慮してほしいなということを要望しておきたいと思います。

先般、公共交通議員連盟ということで、樫本会長のもとですけども、JR四国の相談役、梅原さん、元JR四国の社長さんでございまして、四国新幹線のことで勉強会に

来ていただいて、いろいろお話を伺う機会がありました。そうしたらその中で、いろいろ話がありましたけども結論的には、「夢の新幹線ではございませんよ」と、やる気になって着工したら、青函トンネルのときの、海底トンネル建設に十何年か掛かったんですけど、ものすごい難工事で、もうどうなるかわからないような実態があったんです。そのときに比べたら、今のトンネル技術というのは、日本の技術というのは世界最高ですよということで、結論的には、着工したらですけど、着工したら10年で完成するということの、元社長の明言がありました。私も含めてですけども、生きているうちに乗れないこともないという話があって、あれ、夢がわいてきたなという話がありました。そして、新幹線って単なる通行だけでなしに、運搬ということだけでなしに、まちづくりにとって新幹線は本当に大切ですよという話もこの間、頂きました。

そんな中で、この当初予算の中にも300万円の予算が出されておりますし、来年度の基本方針の中でも新幹線ということでもありますけれども、夢の新幹線でなしに、実現する新幹線に向かって進めてほしいなという思いがあるんですけども、今後の県の取組、来年度の予算でも多少出ておりますけれども、県のこれからの取組について、実現に向かっての取組についてお尋ねをいたします。

岡本交通戦略課長

喜多委員より、四国新幹線の実現に向けた今後の取組について御質問を頂いたところでございます。四国新幹線でございますけれども、山陽新幹線のリダンダンシーの確保、また、首都直下型地震などの大規模災害発災時などにおいて、関西、西日本が首都機能をバックアップする二眼レフ構造の国土構築に寄与するなど、国土強靱化の視点から非常に重要なインフラであると考えてございます。また、北陸新幹線や九州新幹線などの事例からも明らかなおお、交流人口の拡大によります地域経済活性化の効果は非常に大きく、地方創生の実現にも大きく寄与するものと考えております。こうしたことから、徳島発の政策提言において、四国新幹線の実現に向けた取組を推進するよう国に対し提言を行ってまいるとともに、四国4県はもとよりでございますけれども、近畿、四国、九州の10府県で構成いたします関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会、また、関西広域連合とも連携をいたしまして、その必要性を繰り返し訴えてまいったところでございます。

今後の取組というところでございますけれども、去る9月30日に、議員の皆様方にも御参加を頂きまして、徳島県四国新幹線導入促進期成会が設立をされたところでございます。今後、こちらの四国新幹線導入促進期成会と連携をいたしまして、国への要望活動をはじめ、また、シンポジウムの開催など、機運のさらなる醸成を図ってまいりたいと考えてございます。喜多委員のほうより、着工から何年でというお話もございましたけれども、今、四国新幹線につきましては基本計画のほうにとどまっておりますので、こちらを整備計画に格上げをしていくということが必要な取組でございます。こういったところを、次のステップに進められるように機運の醸成に取り組んでまいりたいと考えてございます。

喜多委員

この当初予算の中にも、次世代への架け橋、四国新幹線導入促進事業ということで大々的に出されております。それと先般、9日でございますけれども、高知市で日本経済団体連合会と四国経済連合会が重要性を強調して、是非とも進めてほしいということの会があったようでございますので、これから、夢も含めてということになろうかと思っておりますけれども、実現に向かって一層の御努力をお願いしたいと思います。

それと、先ほど平成28年度に向けた県土整備部の施策の基本方針ということが初めて出されました。これで、強靱化と活性化ということになろうかと思っておりますけれども、内容的に、大部分は継続して、今までのことを更に進めていくということもあろうと思っておりますけれども、この中で、新たな何か、今までと違うという基本方針なんかはあるんですかね。

桑村県土整備政策課長

今回、平成28年度に向けた県土整備部の施策基本方針、これを3本の柱、未来を守る、安全安心・強靱とくしまの実現、地方創生の旗手、ふるさと回帰加速徳島の実現、それから世界を魅了、大胆素敵・躍動とくしまの実現という3本柱でまとめさせていただいてるところでございます。今回、喜多委員のほうから、どういったものがこの中で新しいのかということで、一つ、まず申し上げたいのは、ふるさと回帰加速とくしま実現の中で、移住を促進する住環境の整備ということで、地方創生の実現に向けた空き家の利活用を推進します。今年度補正予算等もお認めいただきまして、来年度から本格的に推進するような体制を考えておるところでございます。

それから、安全安心・強靱とくしまのところでございますと、浸水被害等のところで河川の堆積土砂の総合的な対策、それから沈没船対策といったものにも取り組んでまいるといって、こういったところに、来年度、特に力を入れて進めたいと考えております。

喜多委員

今年度の当初、そして補正も含めてこういうことも出ておりますけれども、更に一層、こういうことの予算のもとで、来年度進めていってほしいなと思っております。

先ほど岩丸委員からもありましたけれども、豪雨災害、そして土砂災害を含めて、万一のときに安心して住めるような徳島県づくりというのは何を置いても基本であろうと思っております。そのために、今回も補正で大分予算が、河川とかが足されておまして、住宅の空き家対策とか、いろいろありますけれども、是非とも今までにつけている予算、そして当初と補正も含めて、是非とも強力に実行してほしい。そしてまた来年度の基本方針に向かって、徳島って全く自然災害のないところだなど、台風があっても、災害があっても大きな被害がないところだなどということのまちづくりというか、観光も大事ですけども、そういうことが、まず、人口が減らないための増えるための大原則であろうと思っておりますので、これから、皆さん方が一致団結して、強靱な徳島県づくりを進めてほしいなということをお願いしておきたいとます。

そして、先ほど丸若委員からの話がありました。いわゆるコンパクトシティということで、委員会でも富山市へ行きまして、富山の中心部を活性化させて、そこへ県下から、希

望者ですけれども、人を呼んで、更に住みよいまちづくりにするということで、ループ電車だったと思うんですけども、それを、すごい安い金額で、乗り降り自由な電車が、今までであったやつを一部つないで、環状にできるようにということのまちづくりを進めて、人口もこの場所については増えておるという話がありました。素晴らしいことだなということをおもいましたけれども、これは当初の分ですけれども、徳島創生都市計画区域マスタープラン策定事業ということで、コンパクト化も含めて、徳島モデルの構築ということで、金額的に、これは予算、調査費ぐらいだと思うんですけども、1,200万円ということで出されております。先ほどの鉄道高架も含めてですけれども、安全なまちづくりということも含めて、これから、やはり一番心配しているのは、徳島県の人口は100年後に半分ぐらいになるという中で、徳島をどうするかというのは、長期ビジョンの中では避けて通ることができない計画でないかなと思っております。そういう中で、このマスタープラン策定事業が、改めてどうする予定か、そしてどのように進めておられるのか、お尋ねをしたいと思います。

椎野まちづくり創生担当室長

ただいま、喜多委員から都市計画マスタープランの見直しについてのお話を頂きました。今現在進めておりますのが、徳島東部都市計画区域マスタープラン、これの見直しを行っております。この徳島東部の区域につきましては、近年、少子高齢化、あるいは人口減少、これが進行しております。また、経済活動においても低成長というような状況が長期化しております。こういった中で、やはりこれから持続可能なまちづくりということで、集約型の都市構造、これへの転換というのが求められている状況でございます。それから加えまして、南海トラフ巨大地震、これを迎え撃つ取組が急務となっております。平成26年の3月に津波災害警戒区域、いわゆるイエローゾーンの指定というのもなされまして、沿岸部の市町のほとんど、広範囲なところが浸水の被害を受けるというような形になってございます。こうしたことから、高齢社会、あるいは防災・減災に対応できる安全で安心な新しいまちづくりを進める必要があるということで、平成25年度から徳島東部都市計画区域マスタープランの見直しに着手したところでございます。これまで、平成25年度には都市計画の基礎調査を実施いたしまして、平成26年度から今年度7月までかかりましたが、その調査の分析というのを行いまして、この新しい都市計画の見直しという作業を進めておるところでございます。見直しに当たりましては、この徳島東部都市計画区域を構成する5市3町がございまして、それと、県と一緒に都市計画戦略調整会議というものを持ちまして、市町が望む将来の都市構造、こういったものもお伺いしながら時代の要請に則した都市計画となるような、総合的な見直しに取り組んでおるところでございます。この中で、安全・安心で、より暮らしやすい都市構造を目指していきたいと考えてございます。この徳島東部都市計画区域マスタープランの見直しにつきましては、今現在、調査の結果分析を受けまして、素案の作成の作業にかかっておるところでございます。この素案を作成しまして、国土交通省、あるいは農林水産省等、関係機関との協議を経まして、都市計画の決定手続に入りまして、平成29年度までには都市計画の見直しを完了した

いというこで進めております。

喜多委員

しっかり、いいプランを立ててほしいなと思います。徳島県の24市町村の中で、いわゆる3年前に発表されました、17市町村が消滅可能性都市と言われる中で、決してそのようにならないように、この東部とこれに書かれております、日和佐及び牟岐都市計画区域マスタープラン、二つ出ておりますけれども、県内の全部の区域に、こういう調査をしていただいで、50年後、100年後に消滅しないように、生き残るようにはどうするかというのが、やはり県のほうのまちづくりにかかってくるのではなかろうかと思っております。

それぞれの地域って、本当にその特性を生かした、すごい魅力を持っています。今は神山町が先頭ですけれども、神山町だけでなく、それぞれの市町村が、すごい特性を持っているまちづくりが、県の主導というか、県と市町村との協力によって消滅しないように、徳島県は24市町村が全部元気で、50年後、100年後も元気でやっているなというまちづくりができるように、これからも是非、力を入れて頑張っていってほしいなと思います。これが徳島県の将来の人口増にもつながるし、徳島県全体がすばらしい県になるのではなかろうかと思っておりますので、これからも一層の、調査に基づく実施まで進めていってほしいなと思っております。

それと、鳴門運動公園が整備されております。平成26年度、4億1,000万円、平成27年度、5億3,000万円ということで、避難場所も含めての防災機能を強化した事業が進められております。以前に平成27年度に完成ということをお聞きしましたがけれども、その後の進捗というか、完成の目途をお願いします。

木具都市計画課長

鳴門陸上競技場ポカリスエットスタジアムの進捗状況等についての御質問を頂きました。まず、鳴門の総合運動公園につきましては、今、先ほど委員のほうからの御紹介がございましたように、県の広域防災活動計画におきましては活動拠点候補地、また、市の地域防災計画におきましては、公園全体が広域の避難場所として位置づけられております地域の重要な防災拠点となっております。こうしたことから、当スタジアムにつきましては、南海トラフの巨大地震に備え耐震改修を行うとともに、津波発生時には一時避難場所として、また、その後の救援活動時には支援物資等の集積場所や、警察、自衛隊、そういったものの広域応援部隊の活動拠点として、防災の機能強化に取り組んでいるところでございます。このうち、バックスタンドにつきましては、高齢者、幼児など、全ての方が安全に長時間の避難ができるように、今まで滑りやすい芝席でありましたものを、個席を備えた階段状のスタンドということで整備しております。加えまして、2階部分につきましては、広域応援部隊の活動拠点、または支援物資の集積場となります多目的スペース、それに発災時にも利用できますトイレ、こういったものを備えまして、平成26年12月にバックスタンドのほうは完成してございます。

また、メインスタンドにつきましても、耐震改修のほうを進めておりまして、昨年度の

末、平成27年の3月に、耐震改修のほうを今現在終えております。それで、現在、屋根の改築並びに4階の放送施設等の改修、こういったものを進めてございまして、委員おっしゃられたとおり、屋根の改築につきましては今年度末の完成を目指して、今、鋭意取り組んでいるという状況でございます。

喜多委員

県下でもすばらしい、避難場所っていうか、避難施設になるだろうと思っております。鳴門市民の人と話をしたときに、あれができたら本当にうれしいなということ、安心して逃げられるというか、避難できるということの話もありました。県下では最高の場所でないかなと思います。できましたら、県下全部が、このように同じとはいきませんが、徳島市内も含めて、いざというときは避難場所が安心してできるように、県直接ではない面も多いと思いますけれども、県民の安全・安心のために、そして南海地震、津波のためにも是非とも頑張っていってほしいなということをお願いして終わります。

井川委員長

ほかに質疑はありませんか。

（「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。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よって、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（簡易採決）

議案第1号、議案第2号、議案第14号、議案第28号、議案第29号

次に、請願の審査を行います。

お手元に御配布しております請願文書表を御覧ください。

請願第1号「明谷地区における県道羽ノ浦福井線の道路整備及び桑野川の管理について」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。

海野政策監

対応状況でございますけれども、明谷橋前における主要地方道羽ノ浦福井線の右折レーンの整備については今後、交差点における交通量や安全性を総合的に勘案し、検討してまいります。

2、桑野川の段樋門にポンプを設置することにつきましては、平成13年度に樋門の電動化を行うとともに、平成18年度からは、南部総合県民局に配備した排水ポンプ車を活用し、必要に応じ、内水排除を行っております。

また、平成26年8月の浸水被害を受け、段樋門前の桑野川本川や旧川に堆積した土砂の掘削を行い、流下能力の確保に努めているところであります。

今後とも、排水ポンプ車の活用や樋門等の適切な維持管理により、浸水被害の軽減に努めてまいりたいと考えております。

3、桑野川本川の改修済区間である堂谷川合流点付近に、下流への土砂流出を抑制する構造物を河川横断的に設置することは、そこから上流に土砂が堆積し、治水安全度が低下するおそれがあると考えております。

4、桑野川の国直轄管理区間の延長につきましては、河川の改修、土地利用、浸水被害の状況等から国が判断するものと考えております。当該区間につきましては、引き続き、県による適正な管理に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。よろしくお願いたします。

井川委員長

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）

それでは、本件については、継続審査と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、本件については、継続審査とすべきものと決定いたしました。

これをもって、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（簡易採決）

請願第1号

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

これをもって、本日の県土整備委員会を閉会いたします。（11時46分）