

令和2年9月定例会 県土整備委員会（付託）

令和2年9月28日（月）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

岩佐委員長

ただいまから、県土整備委員会を開会いたします。（10時32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】

- 建設工事における設計金額の違算について（資料1）
- 徳島市の新ホール整備事業について
- 新たな「海上交通」導入に向けた実証運航について（資料2）
- 令和2年度 指定管理者の応募状況について（資料3）

貫名県土整備部長

4点、御報告させていただきます。

お手元にお配りしております、資料（その1）を御覧ください。

1点目は、建設工事における設計金額の違算についてでございます。

この度、本県の建設工事において、設計金額の算定に用いる単価の一部に誤りがあることが判明し、入札手続を一時中断する事案が発生しました。

まず、現在の調査状況でございますが、令和2年8月1日以降の入札公告案件466件について、違算の要因となっている施工パッケージ型積算の使用状況、使用している場合の適正な設計金額の確定作業を進めております。

状況別の件数につきましては、公告前の49件、施工パッケージ型積算を使用していない110件につきまして、入札などの手続に支障がないことを確認し、施工パッケージ型積算を使用している307件につきましては、再積算により適正な設計金額の確定作業を進めております。

次に、今後の対応でございますが、手続に支障がない159件につきましては、順次、手続を再開させていただくこととし、再積算中の307件につきましては、調査を早急に完了させるとともに、適切な対応方針の下、手続の中断を早期に解消してまいります。

今後とも、入札・契約手続におきまして、適正な事務執行にしっかりと努めてまいります。

2点目は、徳島市の新ホール整備事業についてでございます。

配付資料は、ございません。

徳島市の徳島駅周辺まちづくり計画に位置づけられた新ホール整備事業は、県都の顔づくりに不可欠であるとの認識の下、新ホールの建設予定地が二転三転する中であっても、県はこれまで一貫して支援を続けてまいりました。

新ホール建設予定地の県有地の扱いについては、昨年度から、当県土整備委員会をはじめ、県議会におきまして県有地の有効活用を図る観点から様々な御論議を頂いているところであり、昨年12月19日には、徳島市との土地交換協議に当たり、徳島市新ホール建設予定地における県有地の扱いに関する決議が県議会において可決されました。

こうした状況の中、本年4月18日に県市協調を掲げる内藤市長が就任され、7月1日には、優先交渉権者、次順位交渉権者の白紙撤回、また9月11日には、市長から知事へ旧文化センター跡地と隣接する徳島県青少年センター用地を一体化し、これまでの計画を上回る文化芸術の創造拠点を県立ホールとして県市協調で整備してほしい、その前提として、市は旧文化センター跡地の県名義の土地について、現状に異を唱えず市有地の提供も含めホール整備費の一部を負担するとともに、県青少年センターの機能移転についても、最大限の努力を行うとの緊急要望がありました。

今後とも県議会の御論議を踏まえ、県有地の有効活用が図られるよう、しっかりと対応してまいります。

続きまして、資料（その2）を御覧ください。

3点目は、新たな海上交通導入に向けた実証運航についてでございます。

2025年大阪・関西万博を見据え、本県への誘客促進や交流人口の拡大を図るため、今年度、ウイズコロナ時代における令和2年度実証運航として、関西国際空港から渦潮や大塚国際美術館などの観光資源が集積する鳴門市の亀浦港や、県都徳島市の沖洲マリンターミナルに寄港する周回ルートを本年秋に実証運航することとし、現在、船を所有する株式会社OMこうべ等と具体的な日程等の調整を行っております。

この実証運航を活用し、旅行関係者によるファミリーツアーを実施することにより、専門的見地に基づく評価を頂き、更なる運航計画の改善へとつなげてまいります。

今後とも2025年大阪・関西万博を見据えた本格運航に向けて、引き続きしっかりと取り組んでまいります。

最後に、資料（その3）を御覧ください。

4点目は、令和2年度指定管理者の応募状況についてでございます。

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、新町川公園及び蔵本公園、②鳴門ウチノ海総合公園及び鳴門総合運動公園、③県営住宅新浜町団地及び大麻団地の3施設グループについて、7月22日から県のホームページで募集概要を公表するとともに、希望者に対しては募集要項等の配付を行い、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進めてまいりました。

申請書類の受付期間である9月23日までに、各施設グループについてそれぞれ1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、11月定例会において、指定管理者の指定議案を御審議いただき、指定管理者を決定いたしたいと考えております。

報告事項は、以上でございます。

よろしくお願ひ申し上げます。

岩佐委員長

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。

重清委員

先ほど報告もありました、設定金額の違算が発生し入札手続を一時中断したとのことではありますが、もう少し詳しく説明していただけますか。

神原建設管理課長

重清委員より、入札手続を一時中断したことにつきまして、詳しく説明するよう質問がありました。

県土整備部における公共工事の積算に当たりましては、担当者が現場ごとに現場条件や工程上の制約等勘案の上、施工の方法等に応じて工事目的物を建設するのに必要な費用を積み上げております。

具体的には、施工に用いる労務、材料、機械等の規格や所要量を工事種ごとに定めた積算基準、市場の実態価格を調査して定めた労務単価や資材単価に基づきまして、積算システムを用いて算定を行っております。

今回の設計金額の違算の発生につきましては、積算システムの単価設定の不備によるもので、8月以降に積算を行った案件で発生しております。土木工事標準積算基準書の本年8月改定とともに、積算システムの単価データを改定登録したところではありますが、その際に一部で正しい単価データが反映されていなかったことに起因しているものと確認しました。

そのため、9月24日に入札契約手続中の案件におきまして、手続を一時中断する措置をとらせていただいたところであり、現在、適正な設計金額の確定と対応策の検討を進めております。

重清委員

どうしてこのような事態が発生したのか、今の状況をお伺いいたします。

神原建設管理課長

今回の改定作業の流れと残っている作業ファイルの内容等を確認、検証したところ、単価データ作成の最終段階となる積算システムへの登録の際に、誤って作業途中に作成した異なるファイルを読み込んでしまった可能性があることが確認されましたので、そのことが直接的な要因である可能性が高いと考えているところであります。

なお、県土整備部で積算に使用している単価件数につきましては、システムに登録を行っているもので、令和2年度に約1万件あり、平成27年度の約6,000件と比較しまして、この5年間で約1.6倍と大幅な増加となっている状況であります。

単価設定の時期としましては、4月と10月に定期改定を行うとともに、不調、不落を防止する観点からも実勢単価とのかい離等が見られる場合には、これ以外の時期においても臨時の改定を実施することとしておりまして、変動する市場の実態を反映した設計単価となるよう努めております。

また、単価表に掲載していない特殊な資材は、個別に単価調査を行っておりまして、県土強^{じん}靱化に向けた公共事業の早期執行に向けて、従来の月1回の調査を月2回に拡充し、迅速で切れ目ない発注に貢献してきたところであります。

こうした中、今回の事案が発生してしまったことにつきまして、今後、同様の事案が発生しないよう再発防止策を検討し、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

重清委員

手続を一時中断した工事について、現在の状況と今後どのように対応していくのかをお伺いをいたします。

神原建設管理課長

今後どのように対応していくのかという御質問でございます。

手続を一時中断した466件のうち、公告前の49件、施工パッケージ型積算を使用していない110件の計159件につきましては、入札などの手続に支障がないことを確認したため、順次、手続を再開しているところであります。

次に、設計金額に違算の可能性のあるパッケージ型積算を使用している工事が307件確認できたところでありますが、この中には契約済みのものから入札手続を開始したばかりのものまで様々なケースがございます。

入札手続の段階ごとに適切な対応を検討してまいりたいと考えております。

基本的な対応方針としましては、契約済みの工事約70件につきましては、契約を継続することとして、今後対応を検討してまいりたいと考えております。

次に、開札を終えて契約の前段階となっている工事約70件につきましては、落札者の決定に違算の影響がないと確認できたものにつきまして、適正単価への変更をお願いするとともに、契約手続を今週から順次再開してまいりたいと考えております。

また、落札者の決定において、違算に伴う影響があると考えられる場合におきましては、再入札するよう考えております。

次に現在、入札公告中で開札していない工事につきましては、入札公告の訂正や再入札による手続などにより、早急に再開したいと考えているところであります。

なお、再入札を行う場合におきましては、入札書の提出期間が10月となるため、主要資材をはじめ単価の定期改定に当たること、業界から生コンクリートの値上がり情報が来ており情報も把握していることから、最新の10月単価を適用し、より施工の実態に合った積算を行うとともに、通常の入札手続よりも大幅に短縮した入札方法の検討を進めてまいります。

今回の一時中断による影響を入札手続の段階ごとに最小限とするために、適切な対応方針の下、手続中断の早期解消に最大限努力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。

重清委員

入札手続を再開するために、様々な対応が必要なのはよく分かりましたが、既に契約している業者や落札決定している業者も不安を抱いているので、1日でも早く入札手続を再

開するとともに、再発防止にしっかりと取り組み、県土強^{じん}靱化を加速することを要望しておきます。

谷本県土整備部副部長

今、重清委員のほうから、県民の信頼に応える入札契約制度となるようしっかりと対応せよというふうなお言葉を頂きました。

この度の設計金額の違算が発生し入札手続を一時中断しておりますことは、入札契約制度の信頼を揺るがすものであり、重く受け止めているところでございます。

まずは、現在実施しております調査を1日も早く完了させまして、早期に入札を再開し入札契約制度の信頼回復を図ってまいりたいと考えております。

さらに、同様の事案が発生しないよう再発の防止の徹底によりまして、県土強^{じん}靱化の一層の加速、またコロナ禍における地域経済の下支えとなるよう公共事業の早期執行にしっかりと取り組んでまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

重清委員

公共工事はやはり県民が望んでいる事業でもあるので、県議会の全会派が知事への要望をいたしまして、増額をお願いしている。

起こったことは仕方がないかなと思うのですが、次の対応をしっかりと早くして、原因究明して二度とこういうことが起こらないこと、今中断しているところが1日でも早く手続を再開できることを強く望んで、質問を終わります。

岡委員

2点ほどお伺いをしたいと思います。

まず、1点目です。先ほど部長の冒頭の御説明にもありました、旧文化センターの跡地の県有地についてです。去年、私も県土整備委員会におりましたので、様々な議論をしてきた中で、県民の利益の最大化、何が一番県民にとって利益が上がるのかということをししっかりと考えて行動してほしいとお願いしてまいりました。

9月11日に徳島市から要望が来て、思っていた以上に事態が大きく動きましたけれども、去年からずっと話があったのは土地の問題です。県有地の問題については、今後どのような展開になるか、お教えいただきたいと思っております。

井上都市計画課長

旧文化センター跡地の県有地における今後の展開についての御質問でございます。

徳島市の徳島駅前周辺まちづくり計画に位置付けられました新ホール整備事業につきましては、県都の顔づくりに不可欠であるという認識の下、新ホールの建設予定地が旧動物園跡地から新町西地区、徳島駅西、そして旧文化センターの跡地へと二転三転する中にありましても、県におきましてはこれまで一貫して支援を続けてきたところでございます。

新ホールの建設予定の県有地につきましては、県議会での御論議、昨年も岡委員のほうから多くの御意見を頂いております。

昨年9月30日に、県有地の有効活用が図られ、徳島市にとってもメリットのある土地交

換を行うことに県市双方が合意いたしまして、土地交換協議を進めておりましたところ、10月30日に優先交渉権者の公表がなされたところでございます。

優先交渉権者の公表につきましては、県議会からの御要望に沿わないというだけでなく、当時市議会の附帯決議にも反していたということで、11月1日から土地交換協議を無期限停止とするとともに、市に対してこのような行動に至った理由書の提出を求めています。

市から提出されました理由書につきましては、昨年12月の県土整備委員会におきましても御論議いただき、委員の皆様からも納得できないというお話を頂きました。そして、12月19日には、市との土地交換協議に関しまして、徳島市新ホール建設予定地における県有地の扱いに関する決議が、県議会において可決されております。

こうした徳島市の新ホール整備事業がこう着状態にある中、県市協調を掲げました内藤市長が本年4月18日に就任されまして、7月1日には優先交渉権者及び次順位交渉権者の白紙撤回を行い、今お話がありましたように、9月11日に徳島市長から知事に対しまして、旧文化センター跡地と隣接する県青少年センター用地を一体化した県立ホールの整備を要望するという一方で、これに対する代表質問における知事の回答としましても県立ホールの検討に着手するとの方針が示されました。また、先週開催されました9月24日総務委員会におきましても、県立ホールに関する議論がなされております。

こうしたことから、旧文化センター跡地の県有地につきましては、徳島市との土地交換協議ではなく、今後、県立ホールが事業化される段階で県立ホールの用地として、恐らく未来創生文化部の関係課のほうに管理を引き継ぐ手続を行うことになると考えております。

岡委員

1年掛かっているような議論をしてきましたけれども、言い方はどうか分かりませんが、ようやくしっかりした協議ができるようになったのかなと思います。

県立ホールになって、今後は変わってくるということですが、境界確定はしなければいけないのか。

井上都市計画課長

現在の旧文化センター跡地の土地の状況ですけれども、昨年度までは徳島市が市のホールを整備するという一方で、徳島市のほうが境界確定の作業を進めておりました。

しかし、土地交換協議が11月1日以降、無期限停止となったことによりまして、最終の境界確定の作業には至っておりません。

今後、所管部局に県有地を引き継ぐに当たりましては、土地の境界、面積を確定する必要がありますので、県立ホールの状況などを注視しながら、適切な対応をとってまいりたいと考えております。

岡委員

分かりました。きちんと手続を踏んで。いい加減な手続の踏み方をしていたら、ほかからいろいろと言われることにもなります。急がば回れという言葉があるように、きちんと

手続を踏んでしっかりと約束を守りながら話をしていたら、話はきちんと前に進んでいくと思いますので、手間が掛かってもしっかりと議論をして、事業を進めていただきたい。

境界確定がされて土地が所管課に移されたら、恐らくもうこれ以上、県土整備委員会で話をすることはないのでしょうけれども、今後も県民利益の最大化ということを念頭に置いていただいて、またほかにもこういうことがあるかもしれませんので、こういうことがあった場合には、しっかりと県民の皆様方にとって一番良い形になるようにしっかりと考えて事業を進めていっていただきたいと思います。部長、何か一言あればお願いします。

貫名県土整備部長

旧文化センター跡地の県有地につきましては、徳島市の新ホールの整備に必要な用地ということで、昨年度、県土整備委員会で非常に多く御論議いただいたと聞いております。

本年9月11日には、徳島市長の緊急要望によりまして、徳島市が事業主体であった新ホールから徳島県が事業主体となる県立ホールへ大きく検討の方針が変わりました。

これに対して、岡委員からお話がありましたように、当部が所管する県有地につきましては、しっかりと手続を踏みながら、県民の利益の最大化、県有地の有効活用を関係部局と連携を図って、しっかりと対応してまいりたいと思いますので、何とぞよろしく願いいたします。

岡委員

あと1点、今日出てきた資料（その2）ですが、実証運航をするということで、非常に興味深いですし、面白い取組ではないかなと思います。

これは本年秋ということですが、何回ぐらいする予定なのか。それから、沖洲マリナーミナルから関西国際空港までどれぐらい時間が掛かるのかをお伺いしたいと思います。

遠藤運輸政策課長

先ほど岡委員のほうから、新たな海上交通導入の実証運航について御質問を頂きました。

まず、何回ぐらい走らせるのかということでございますが、本年秋の予定で調整をしているところでございます。関西国際空港から亀浦港、沖州マリナーミナル、また関西国際空港に帰る便を平日の1日間で2周させていただきたいと考えております。

沖州マリナーミナルから関西国際空港までの時間に関しましては、2時間程度掛かる予定でございます。

岡委員

分かりました。資料の実証運航参加者に県議会関係者と書いてあるので、また御案内等を頂けるのかなと思っております。

以前にも、こういう航路というのはありましたけれども、やむなく定期便としては撤退した。実証実験を重ねながら具体化していく中で、以前にあった課題などがしっかりと解決できて、今後は採算を取りながら定期的に運航できるように皆さんで検討していただき

たい。我々も意見があれば出して、しっかりと進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

大塚委員

今、岡委員のほうからもお問合せがありました。報告事項にあります新たな海上交通の導入に向けた実証運航についてお伺いたします。

この件に関しましては、徳島新聞ほか、毎日新聞、朝日新聞のほうにも載りまして、実際、意見交換会がなされたということです。コロナ禍で観光業界が落ち込む中、意義のある挑戦ということで、観光関係者からも非常に前向きな御意見が多かったというふうに聞いています。

新型コロナウイルス感染症によりまして、訪日外国人の観光客が非常に激減しております。アフターコロナにおきまして、特に日本に旅行をしたいという外国の方が非常に多いようで、ナンバーワンと聞いております。それに向けて、この取組の背景や意義をお聞きしたいと思います。

遠藤運輸政策課長

本県に最も近い国際拠点空港でございます関西国際空港のインバウンド客は、近年増加傾向にございまして、昨年におきましては、国内トップの成田国際空港に匹敵するまでに至っております。

その後、新型コロナウイルスによる影響で、現在のところは低迷しておりますが、今年8月に公表されました日本政策投資銀行や日本交通公社によりますアジア、欧米豪12地域の約6,000人以上の訪日外国人旅行者に対する意向調査では、新型コロナウイルス終息後には、委員がおっしゃいましたように約8割の方が海外旅行を試みたいと回答しております。引き続き、海外旅行への高い関心が示されるとともに、その約半数の方が日本に行きたいと回答していただきまして、行きたい旅行先の第1位になるなど、改めて訪日旅行の人気の高さが裏付けられたというところでございます。

来年には東京オリンピック・パラリンピックや、ワールドマスターズゲームズ2021関西、四国デスティネーションキャンペーン、更に2025年には大阪・関西万博の開催が予定されるなど、新型コロナウイルス終息後には関西を中心とするインバウンド客の来訪が見込まれます。

こうした関西インバウンドを本県に直接取り込み、関西からの誘客促進や交流人口の拡大を図るため、単なる移動手段ではない新たな価値を付加した海上交通の導入に向けた取組を進めており、今年度、実証運航を実施したいと考えております。

大塚委員

ありがとうございます。アフターコロナの中で、誘客促進のためにやるということは分かったのですが、単なる移動手段でなく新たな価値というのは、今回の実証運航ではどのような要素なのか、お聞きします。

遠藤運輸政策課長

昨年度からの検討過程におきましても、過去の航路の廃止でありますとか、現在の移動手段である高速バスや南海フェリーがメインとなる移動手段の状況を踏まえ、海上交通に付加価値を付け、移動そのものに価値が見いだせるよう工夫する必要があると考え、様々な検討を行ってきたところでございます。

これまでに、移動中に徳島ならではの食が楽しめるレストラン船や船からの景色を楽しめるプチクルーズなどの検討を行ってきました。そこで、今回はプチクルーズの要素として、明石海峡大橋をくぐるルートや大鳴門海峡、渦潮などの景色を楽しめるような船ならではの運航ルートを検討した結果、所要時間や景色の両方で優位性のある、今回お示しさせていただいたルートを実証運航として実施したいと考えております。

今後、実証運航において頂く様々な意見を踏まえながら、更なる運航計画の改善など、次につながるようしっかりと取り組んでまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

大塚委員

ありがとうございます。寄港地は亀浦港と沖洲マリンターミナルということですが、本県の県南には非常に素晴らしい景観や外国の方に喜ばれる所があるわけです。

寄港地につきましては、ここ以外にどのような所を考えているのか、お聞きします。

遠藤運輸政策課長

この度の実証運航のルートにつきましては、プロジェクトチームの意見を踏まえ、関空と徳島を結ぶ最短ルートをベースにプチクルーズの要素を付加して設定したものでございます。

9月14日の関係団体との意見交換の場におきましても、例えば、徳島に到着してから魅力的な観光地の多い県南への移動手段として船を活用できないかとか、観光的な要素も取り込みながら定期路線ということに捉われずに季節便として運航してみてもどうかとか、そのためにも新たな寄港地、今の鳴門、徳島だけではなく新たな寄港地を増やすことが必要ではないのかというふうな意見を頂いたところでございます。

今回、実証運航と併せまして、旅行関係者によりますファミリーツアーを実施させていただきまして、国内観光地を巡ることで、旅行事業者の皆様方から専門的な見地に基つき、今回の運航ルートに対する意見や評価を頂く予定でございまして。

今後の寄港地につきましては、今回の実証運航やファミリーツアーでの意見、評価や係留施設、ターミナルの既存ストックなどの有効活用の観点を踏まえ、改めて検討させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

大塚委員

ありがとうございます。鳴門の渦潮とか大鳴門橋とか、本当に魅力的な景観があります。外国の方が一度見られたら、再度行きたいというような非常に素晴らしい所だと思います。県南につきましても、非常に素晴らしい所がたくさんあります。

そういうことで、アフターコロナで是非日本に行ってみようという外国の方の中で関西国際空港からこちらに向けて来られる方がたくさんおいでだと思います。そこで、県内の

すばらしい所を見ていただいて繰り返し日本に来ていただく、そういうことを是非やっていただきたいと思います。

今回、旅行関係者をはじめ、専門家の御意見等をお聞きした上で、十分に実証をして、採算面も含めて検討していただいて、更にステップアップしていただきたいと思います。

元木委員

私のほうからは、補正予算の内容について少し確認をさせていただきたいと思います。

この度、緊急地方道路整備事業ということで、国庫支出金、国庫補助金、土木国庫補助金のうち、道路橋梁費の国庫補助金について、26億8,277万1,000円という予算が計上されております。

この事業の箇所数、あるいは緊急地方道路整備事業の具体的な内容、取組について教えてくださいいただきたいと思います。

清水道路整備課長

ただいま元木委員のほうから、9月補正予算の緊急地方道路整備事業の内容について御質問いただきました。

道路整備課の9月補正予算の緊急地方道路整備事業につきましては、国の防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策や総合経済対策に呼応いたしまして、積極的な予算の獲得と配分要望に努めた結果、当初予算額を大幅に上回る国庫内示が得られたことから、今回計上させていただいております。

今回の補正におけます緊急地方道路整備事業の主な整備内容としましては、国土強靱化によります地方創生の実現に向けて、緊急輸送道路などの道路整備、それから橋梁、トンネル等の長寿命化対策、落石危険箇所における対策などを行うこととしており、引き続き、県土強靱化を更に加速してまいりたいと考えております。

元木委員

この度の新型コロナウイルスの影響もありまして、とりわけ私の地元の県西部の山間部の道路、例えば国道438号とか、よさくと呼ばれる国道439号線は剣山の観光、あるいはバイクのツーリングなど、本州からレンタカーを借りた県外ナンバーの車がたくさん入ってきて、この4連休はかなり交通量も増えたように感じているところでございます。

一方、私自身も運転していくことがあるのですが、狭隘な箇所ですとか、落石がある箇所、舗装が傷んでいる箇所がありまして、なかなか地元の方以外の県外から来られる観光客にとりましては、やはり酷な箇所があるのかなと。

そういう箇所についても、しっかりと道路整備をしていただいて、安全、安心な道路づくりに励んでいただきたいと思う次第でございます。

また、一方で今、自動運転車の開発もかなり進んでおりまして、こういった自動運転車が実際に実用化された近未来の姿も思い浮かべながら、緊急地方道路整備事業が中身の濃い、効果の高いものにしていただきたいと願う次第でございます。

もう1点、具体的な箇所についてですが、県道鳴門池田線、曾江谷新橋(仮称)です。このバイパス事業も県の御尽力のおかげでかなり進んでいるということを聞いておりま

す。地元の方からもこの事業は効果が高いということで、1日も早い開通を待ち望んでおられる方も多いのではないかと気がしております。

この路線の進捗状況と今後の事業見通しについて、お伺いをさせていただきます。

清水道路整備課長

ただいま委員のほうから、鳴門池田線の曾江谷新橋のバイパス事業の事業進捗について御質問を頂いております。

鳴門池田線の美馬市脇町共進から新町までの延長約5.1キロメートルの間をバイパス事業で整備しております。バイパスの整備状況としましては、国道193号の交差点から西側の3.3キロメートルを平成21年度までに供用しております。

残る国道193号の交差点から東側の延長1.8キロメートルの区間につきましては、地元の御協力も頂きまして、平成30年5月に全ての用地取得が完了しております。バイパス整備を進め、現在、擁壁などの外郭工事がおおむね完成しているところでございます。

橋長225メートルの曾江谷新橋(仮称)につきましては、橋梁上部工を工事費約9億円、工期を約2年間として本年3月に契約が済んでおり、現在、鋼製の橋桁を工場で作成中であり、年末には現地架設の準備に取り掛かることとしております。

引き続きまして、橋梁上部工の工事をはじめ、残るバイパス区間の縁石、舗装工事などを進め、早期の全線開通に向けて全力で取り組んでまいりたいと考えております。

元木委員

ありがとうございました。最近脇町の道の駅も地域の方々の御尽力、また市の協力もありまして、かなりの方が訪れているということでございます。

脇町地域の活性化はもちろんですけれども、広域的な県道や国道の渋滞緩和の対策、そして県西部の商業振興、観光振興といった観点からも1日も早い開通に向けて御尽力いただきたいと思う次第でございます。

一方、私の地元の東みよし町のほうも今、堤防の建設が行われております。あのルートにつきましても、堤防に沿った渋滞緩和につながる幹線を待ち望んでいる方がたくさんいらっしゃいますので、そういった点についても振り向いていただきまして、お力添えを頂けたらと思う次第でございます。

少しコメントさせていただきたいと思います。今回の新ホール関係の話がありましたけれども、これに関わっておられます著名建築家の隈研吾さんによりまして、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、今回の事態は新しい自由に対するプロセスと読み替えることもできるのではないかとということでございます。

新型コロナウイルスが終息した後を予測しますと、自由であることが重視されるようになって、誰もが好きな場所で暮らして、好きな場所で働けるということがテーマになって、都市が再編成されるのではないかとということをおっしゃっておられます。

先ほどの自動運転の話でも、本当に実用化されたら車の中で仕事をする時代も来るのではないかと、こんなことも言われているところでございます。こういう中で、人を詰め込んで輸送してきた自動車やバス、電車といった輸送システムの考え方も変わってくるということでございます。これから自動車の活用率がこれまで以上に高まっていくのではない

かということも予測されているところでございます。

それから、今日は質問しませんが、冒頭で青少年センターの機能の転用についても御説明いただいたわけでございます。

県はホテルを災害の避難所として機能転用しておられますが、新ホールにつきましても、災害時の避難拠点、あるいは観光客が使えるような多目的な交流の施設など、いろいろな機能を持たせていくようなニーズが高まってくるかもしれません。

そういったことに対して、建築基準法というのは建築物の利用の用途がかなり具体的に定められた法律でございますので、こういったことも少し柔軟に捉えていただいて、これからの新しい建築というものを県としても考えていただきたいと要望して、質問を終わらせていただきます。

仁木委員

私からは1点ですけれども、何問かさせてもらいますが、おおむね議案については了にしたいと思っております。

県立ホールの関係につきましても、この所管委員会ではなくて、もう移っていくということですので、質問することはないのかなと思います。

私からは、徳島東部都市計画の区域について御質問させていただきたいと思っております。私が市議会議員の時代に、市のほうでも議論になっていたわけでありまして、いわゆる線引きの廃止の問題についてでありまして、この線引きの廃止については、阿南市のほうで議論をしておりました時は、市のほうも線引きの廃止をしたいということで、県のほうに向けて要望していたというようなことがあったとお聞きをしております。

この経緯と現状について、お伺いさせていただきたいと思っております。

村上都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

東部都市計画区域の線引きの廃止、特に阿南市の中での経緯や現状について御質問がございました。

徳島東部都市計画区域につきましては、区域マスタープランにおいて積極的に都市化を図る市街化区域と、開発を抑制し優良な農地や自然環境を保全する市街化調整区域に区分する、いわゆる線引きの制度を定めております。この区域マスタープランにおきましては、定期的に見直しを行っております。直近では平成30年3月に見直しを実施しました。

これまで、阿南市からは線引きの廃止の意見がございまして、県では国及び東部都市計画区域内の市町と協議を行いまして、学識経験者からの意見を踏まえて検討を重ねた結果、基盤整備が遅れ、今後の財政事情から効率的、効果的な整備が求められる中で、中心市街地に都市機能の集積を図ることが必要であるということ、人口減少化におきまして医療、福祉、子育て支援、商業等の生活サービスの提供を維持するためにコンパクトなまちづくりを行うことが重要であること、こういったことから阿南市にも御理解を頂きまして、引き続き、線引きによる都市形成を進めることといたしました。

また、阿南市におきましては、この区域マスタープランに則しまして、平成31年3月に立地適正化計画を策定し、現在コンパクトなまちづくりに取り組まれているところござ

います。

仁木委員

立地適正化計画につきましては、新聞報道でもあったように浸水想定区域といった所に密集していて、実質的に指定されている場所が有効的な設定になるかというところも今後議論していかなければいけないわけです。立地適正化計画において居住誘導区域を設定する、しないというところもあるのですが、線引きの部分でいえば、市街化区域をどのような形で設定していくか、広げていくとか、改めて現況に合わせて設定していくかというようなやり方もあると思うわけであります。この立地適正化計画を一つ置いた段階で、例えば立地適正化計画の中で計画が成し遂げられましたとなった段階でいえば、この線引きの議論というのは廃止なり何なりをしていくべきではないのかと思うのです。

この将来の部分について、見直しの検討を行うことがあるのかどうか。一旦、立地適正化計画は立ち止まったというか、終わったという形になってしまっていると思うのですけれども、見直しの余地があるのかどうか、お伺いしたいと思います。

村上都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

将来的に線引きを廃止にしていくという議論ができるのかどうかといった御質問についてでございます。

この都市計画の区域マスタープランにつきましては、おおむね10年後の人口及び産業の見通しに基づきまして、既成市街地の状況、開発の見通し等も踏まえまして、優先的、計画的に市街化を図るべき区域を定めることを基本としております。そういった中で、今、阿南市におきましては市街化区域の中で立地適正化計画を定めてまちづくりに取り組んでいただいているところでございますが、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、平成30年度から基礎調査、分析を行っておりまして、今年度からは関係市町と協議をしながら素案の作成に取り組むこととしております。

先ほど御質問いただきました、将来における線引きの在り方につきましては、今後の既成市街地の状況、社会情勢等を考えまして定期的に区域マスタープランを見直しているわけですが、見直しの際に改めて検討を行うべきものと考えております。

仁木委員

この今の議論の中でもありますのは、社会情勢もありますけれども、おおむね出てくるのは将来の産業の関係であるとか、人口の構成であるということから出てくるわけなのです。まちづくりは市町村のこともいであると思いますが、都市計画においては県のかもいになってくるのですね。ですから、非常に大事なところがあって、それは人口だけではないと私は思うわけであります。開発が出てくるということが都市計画における需要だと私は思っております。

この中でいえば、ちょっと資料を提供してもらっておりますけれども、阿南市においては平成17年から平成27年、この平成27年というのは今行っている国勢調査の数字でありますけれども、人口が2,000人ほど減っております。ただ、世帯数のところを比較しましたら、大体ですけれども1,500世帯くらい増えているわけです。まちの中を見ていて起こっ

ているのは、市街化区域に設定されていない、いわゆる市街化調整区域の所に住宅が建っているのを見受けられるのです。

やはり、まちの形成というのは、はっきり言って生き物のような格好かなと私は思いまして、現況と都市計画の市街化区域というのは全てが一致していないような感じがするのです。

ですから、人口が影響するというのも分かるのですが、世帯数の動向も見つけ、人口だけでなく世帯数も勘案して市街化区域の再度の見直し等々をするべきではないのかということをお伝えしたいのです。そのことについて御答弁ください。

村上都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

世帯数が増えることによりまして、市街化の現況というのが徐々に変わってきているといったことで、それをどう設定すべきかということでございます。この区域マスタープランにおける市街化区域の規模につきましては、先ほど申し上げましたように、都市計画の基礎調査、国勢調査といったものを踏まえまして、おおむね10年後の人口及び産業の見通しに基づきまして、住宅用地、商業用地、工業用地といったものの必要な面積を算出しまして定めることを基本としております。

このうち、住宅用地の必要面積につきましては、将来の人口、世帯数の変化の見通しを勘案するわけでございますけれども、こうしたものに加えまして、既存市街地内における農地や未利用地といったものがございます。それから、最近では空き家もございまして、こうした空き家の戸数等も利活用できるということで、そういったものを総合的に勘案して算定を行ってまいります。

また、商業用地につきましては商業販売額の推移とか、また工業用地につきましては工業出荷額の推移に加えまして、将来開発が可能な農地、空き地等の面積を考慮しまして算定を行う必要があります。

この東部都市計画区域におきましては、こういった基礎調査の状況から一概に市街化区域を大幅に増加していくというのは、現時点では難しい状況となっております。市街化区域の設定につきましては関係市町と協議をしながら検討してまいりたいと思っております。

今後もこういった時代の変化に対応しながら、持続可能な市街化の形成に向けまして、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

仁木委員

最後にコメントですけれども、都市計画は開発に影響してくると思うのです。まちの将来的な形を作っていく部分だと思うのです。

この質問をさせていただくのは、その計画と現況が一致しないというような状況が見えるわけでありまして、そのあたりを整理する数字というのは人口も大事ですけれども、世帯数はもっと大事になってくるのではないかなと。核家族化が進んでいく状況の中で、住宅需要がある中でいえば、需要があるうちに再度計画をそれに合わせていくというようなやり方も必要でないかという思いから質問をさせていただきました。

梶原副委員長

まず、ホールの土地の件なのですが、長年のこう着状態から抜け出すことができているかと思っております。先ほど、岡委員もおっしゃっていましたが、本当に県民の皆さんが喜ぶことで、これだけ長年待ち望んできたものですので、スピーディーにやっていただきたいなと思っております。

ちょっと教えていただきたいのですが、昨年、徳島駅周辺まちづくり計画の補助金が市とのごたごたの中で止められておりました、今年はどうなっているのか教えていただけますか。

井上都市計画課長

副委員長のほうから、徳島市が実施しております徳島駅周辺まちづくり計画に対する県の補助金についての御質問がございました。

副委員長がおっしゃいますように、昨年度につきましては、県議会におきまして徳島県の補助金1,100万円を認めていただいて、執行できる体制を整えておりましたけれども、それがなかなか執行できるような体制に至らなかったということで、昨年度2月補正予算において減額補正をさせていただいております。

また、昨年度2月時点で、徳島市まちづくり計画の見直しが今年度進められるような状況なのか判断できなかったところがございまして、当初予算におきましては県の補助金の予算は計上しておりません。

今後、県市協調において新しくホールの建設が進められるということが示されておりますけれども、徳島市のほうにおきまして徳島駅周辺まちづくり計画を見直していきたいという話がありましたら、県としてはその話を聞いてまいりたいと考えております。

梶原副委員長

今年はまだ予算が付いてないということですが、やはりホールの建設を含めて鉄道高架もありますが、この一連の活用という部分におきましては駅前の計画は非常に重要なところだと思いますので、状況を見て県も是非協力をしていただければなと思っております。

それと、鉄道高架事業ですが、昔からかちどき橋以南から高架をするということを県が主張して、徳島市は駅前周辺をやるということで、これもずっと平行線をたどっていますけれども、今どんな状況なのか。簡単に結構ですので、教えていただけますか。

井上都市計画課長

副委員長のほうから、県が行います鉄道高架事業の現状について御質問がございました。

副委員長が質問していただいたとおりの状況で、ほとんど変わっておりませんが、鉄道高架事業につきましては徳島駅から文化の森駅まで約4.7キロメートルを高架する計画がございまして、施工の方法につきましては、新町川から文化の森駅の手前までの区間を第1期工区として、先行的に都市計画決定を行い事業化することが鉄道高架事業を早期に進められるということで、県のほうからJR、徳島市に対しての御提案を申し上げ、

ある程度御納得いただいている状況ではございますが、その都市計画決定におきましては、徳島市のほうから是非とも駅前も含めて一帯でお願いしたいという状況は変わっておりません。

県としては徳島駅周辺の都市計画決定を行うことは、徳島市が行います徳島駅周辺のまちづくり計画もかなり詳細な検討を行っていただいて、鉄道高架とどういった効果があるのかということも含めてお示しいただかないと、なかなか難しい状況なのかなということですので。

まずは徳島市のほうで駅前周辺のまちづくりを含めて、どういうふうに行うのかということをお聞きしてまいりたいと考えております。

梶原副委員長

今回ホールの件もありましたし、環境的には全体の都市計画決定がやりやすくなったのかなという感じはいたします。

ですので、今回のホールの建設をいい機会として、例えば私が個人的に考えるのは、阿波富田駅をこちらの徳島駅前のほうに移設して、ホールと直結した駅を造るとか、JRが大変厳しい状況ですのでそんな簡単にはいかないと思うのですが、鉄道高架もずっとこう着状態でやるのかやらないのかもはっきりしていませんし、劇的な変化を求めるのは難しいでしょうけれど、その辺は少しでもうまくこの機会を利用して進めていただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

2点目が、鳴門市のことなのですが、四国ゲートウェイ推進事業ということで、大津町の道の駅鳴門が令和4年にオープンを目指しております。また競艇場の跡地がUZUPARKという若者向けの公園になったり、また鳴門インターチェンジでは賢い料金といって、一旦インターチェンジを降りてまた乗ってもずっと乗っていたときと同じ料金でいけるという制度ができるように国のほうに働き掛けているということです。

今日、海上交通の実証実験で亀浦観光港に寄るということで、鳴門市の観光振興の機運がすごく盛り上がっていると思っております。そういう中で、ずっと課題になっているのが高速バスの鳴門のバス停の件なのです。かなりの台数のバスが毎日通るわけなのですが、鳴門から乗って県内のバスターミナルに行けないと、この県内間の乗降は基本的にできないという縛りになっておまして、鳴門で観光を楽しまれた方が鳴門から祖谷へ行きたいというときにバスに乗れないのです。これが非常に大きな課題だと言われておまして、今後2025年に大阪・関西万博もありますし、来年は東京2020オリンピック・パラリンピックもあって、新型コロナウイルス感染症が収まったら、インバウンドでどんどん来ていただく必要があるのです。今の方は大きなバックパッカーで荷物を背負って、バス旅を楽しまれる方も多いと思います。

そういったときに、鳴門から西祖谷はすごく人気がありますので、鳴門から乗るバスがないというのは非常にデメリットではないかなと思っております。

そうしたところを改善できるように、県としても側面からバックアップをしていただけないのかと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

以西次世代交通課長

ただいま梶原副委員長から、高速鳴門バス停での乗降の件につきまして、御質問を頂きました。

高速鳴門バス停につきましては、1日200便以上の高速バスが発着する県内でも有数の交通要所となっております。県民をはじめ、多くの観光客の皆様に御利用いただいているところでございます。

お話のございました高速鳴門バス停を經由して三好市池田方面に向かうバス停といたしましては、四国交通株式会社の大坂線、神戸線が該当するものの、鳴門での停車場所につきましては高速鳴門ではなく鳴門西パーキングエリアとなっております。これはほかの高速バス事業者との調整によりまして、事業者サイドで決定がなされたものと伺っている状況でございます。

高速バスを県内で自由に乗降できる提案につきましては、これまでも要望いただいております。阿南以南の区間におきましては、平成31年春の牟岐線のパターンダイヤ導入に合わせて、JRの運行ダイヤを補完する形で路線バスのように高速バスを自由に乗り降りできるといった全国初の新たな取組が事業者間の調整によりまして何とか実現ができたといったところでございます。

我々もその都度、事業者には要望を伝えているところではございますけれども、事業者のほうからは、乗降をするということになりますと停車時間が長くなりますので目的地への速達性が確保できるのか、停車頻度の高い高速鳴門バス停の安全性をどのように確保できるのか、それから先ほどの阿南以南のところでは実現ができたのですけれども、利用者が途中で入れ替わることによりまして車内清掃も必要ではないかといった課題があると伺っているところでございます。

解決するにはハードルの高いところがございますけれども、本日頂いた御提言につきましては引き続き、しっかりと事業者のほうに伝えてまいりたいと考えております。

梶原副委員長

11月にJR四国バスと他の事業者の数社が実証実験という形で、鳴門から西への無料バスを出すという話をお伺いしているのですが、それはお聞きになっておりますか。

以西次世代交通課長

県西部と鳴門等を結ぶ無料バスについてのお話を頂きました。

まず、総論的なところになりますけれども、鳴門エリアと県西部とを結ぶ交通アクセスにつきましては、二次交通の観点から大変重要と考えておりまして、かつては空港と県西部を結ぶ定期バスを走らせた事例もございます。しかし、利用者が少なく採算面から、残念ながら休止した経緯もあるところでございます。

交通事業者を取り巻く環境は依然として厳しく、これからの時代は限りある交通資源をいかに活用していくかということが大事でございまして、昨年12月に策定いたしました次世代地域公共交通ビジョンにおきましても、こうした点を示させていただきました。多様な交通資源を総動員した交通ネットワークの構築を目指しているところでございます。

県といたしましても、コロナ禍で大変厳しい状況の中であっても、複数の交通事業者が

連携をいたしまして、新しいサービスを創出しようとする前向きな取組を支援することが何よりも重要と考えておりまして、6月議会におきましても公共交通応援事業をお認めいただいたところでございます。

こうした事業を活用して、事業者におきましては9月から県内の鉄道、路線バスが1日自由に乗り降りできるフリーチケットが販売されるようになったほか、先ほど副委員長からもお話がございました四国交通株式会社におきましては、徳島県西部総合県民局との連携によりまして、11月の土日祝日限定で鳴門から脇町、大歩危、祖谷を結ぶ無料バスが運行されるなど、観光地への交通アクセスに着目した新たな取組も予定されているところでございます。

今定例会でも上程させていただいております公共交通利用促進事業におきましては、著しく利用が低迷している貸切バスを活用して観光地を巡る周遊バスを運行する実証事業等、二次交通の充実に向けた新たな取組を支援することといたしております。いろいろとチャレンジをしていく中で、どういったところに活路を見いだすことができるのかを事業者とともに考えてまいりたいと考えているところでございます。

梶原副委員長

バス事業者の利害も絡んで様々な課題があるとは思いますが、11月の無料バスの実証実験を機に、いい方向に進んでいけばいいと思いますので、県としても最大限のバックアップをよろしくお願いしたいと思っています。

最後に、四国横断自動車道が着々とできておりますけれども、市民の方から吉野川の河口と新町川に架かる橋の名前はどうかという話が出まして、橋のネーミングについては今後どのようなスケジュールで進めていくのか、教えていただければと思います。

小津高規格道路課長

高速道路の橋梁りょうの名称と今後のスケジュールについて、御質問を頂いております。

今年度、開通予定であります徳島東・津田間の新町川橋、来年度開通予定でございます徳島ジャンクション・徳島東間の吉野川大橋はいずれも橋の名称は仮称でございますが、完成すれば本県の新たなランドマークになり得る橋梁りょうと認識しておるところでございます。

新町川橋につきましては国が整備しておりまして、吉野川大橋につきましては西日本高速道路株式会社が整備しておるところでございます。名前の付け方やスケジュールについては、まだ私どものほうには知らされていない状況でございますので、今後、それぞれの事業者と連携してスケジュールを把握してまいりたいというふうに考えてございます。

梶原副委員長

今後、ネーミングの公募をするかどうかは分かりませんが、阿波しらさぎ大橋という非常にいい名前を付けていただいたものもあるので、幅広く市民、県民から募って親しみのあるいい名前を付けていただければなと思います。よろしくお願いたします。

小津高規格道路課長

一般的に橋梁^{りょう}の名称につきましては、地名や川の名前などを用いることが多く、それぞれの管理者のほうで決定することとなってございます。

副委員長のお話のとおり、高速道路の橋梁^{りょう}を県民が愛着を持てるような名称にするということは、新たなランドマークとして県民の皆様に認知されることにつながるというふうに考えてございますので、国及び西日本高速道路株式会社に対しまして御提案の趣旨をお伝えしてまいりたいというふうに考えてございます。

岩佐委員長

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。

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3号、議案第12号、議案第16号、議案第17号、議案第18号、
議案第19号、議案第20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47分）