

平成28年6月定例会 県土整備委員会（付託）
平成28年6月21日（火）
〔委員会の概要 県土整備部関係〕

島田委員長

ただいまから、県土整備委員会を開会いたします。（10時33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
であります。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】

- 治水・利水等流域水管理条例（仮称）素案について（資料①、②）

原県土整備部長

1点、御報告させていただきます。

治水・利水等流域水管理条例（仮称）素案についてでございます。お手元に、資料1素案の概要と資料2素案をお配りさせていただいております。

資料1素案の概要にて御説明させていただきます。

治水・利水等流域水管理条例（仮称）につきましては、さきの2月議会に、御報告いたしました骨子案に基づき条例素案を作成いたしました。

まず基本理念といたしましては、県民の安全安心が確保できる強靱な県土づくり、県民が健全な水循環の恩恵を最大限に享受できる社会づくり、水に関する労苦の歴史や、健全な水循環の重要性等を理解するための水教育の推進を掲げております。

前文におきましては、治水の上に利水が成り立つとの考えのもと、総合的な水管理に取り組むことを決意し、将来の世代に対する責務として、この条例を制定することとしております。

次に、条例の内容といたしましては、説明資料下段に記載のとおり、総則におきまして、目的、基本理念、県民や用水利用者の役割、県の責務、流域水管理計画の策定等について規定するとともに、治水、利水、水循環・環境、災害対応、水教育の5本柱について、それぞれ取り組むべき施策を規定しております。

まず、治水につきましては、河川の整備及び維持、総合的な土砂管理や河川管理施設等の戦略的維持管理等について規定しております。

続いて、資料の2ページを御覧下さい。

利水につきましては、貯留機能の維持及び向上、堆積土砂に係る総合的な対策や農業、水道、工業用水施設における適切な水管理等について規定しております。

次に、水循環・環境につきましては、涵養機能の維持及び向上、水循環の調査と情報共有や新技術の開発促進等について規定しております。

続いて、下段の災害対応につきましては、市町村への技術支援、水防体制の強化や河川

空間の活用等について規定しております。

最後に、水教育につきましては、地域に密着した啓発の推進、学校教育における水教育や水教育の環境づくり等について規定しております。

今後の作業につきましては、県議会で御論議いただくとともに、外部有識者による検討委員会やパブリックコメントにより、素案に対する御意見を十分にお伺いして今年中の条例制定を、目指してまいりたいと考えております。

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。

島田委員長

これより質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

達田委員

それでは何点か質問をさせていただきたいと思えます。

まず初めに、徳島県のユニバーサルデザインによるまちづくりの推進に関する条例に関して、どのようなまちづくりがされているかという点でお伺いをしていきたいと思えます。

実は私の地元でも、歩道が狭いとか、あるいは河川にかかっている橋に歩道がなくて困っているとか、いろんな相談が寄せられるわけですけれども、やはりこの条例の精神に基づいたまちづくりをしていくということが今とても大事になっているんじゃないかなど、そう思うんですね。

それで、この条例において、生活関連施設で言いますと、官公庁の施設とか社会福祉施設、医療施設、教育施設、文化施設、娯楽施設、宿泊施設、店舗、公共交通機関の施設、道路、公園、その他の不特定かつ多数の者が利用する施設で規則で定めるものをいうということで書かれているんですけれども、県土整備部におきまして、道路とか公園とか、公共交通機関の施設も入るかと思うんですけれども、この条例に基づいたまちづくりを推進していく上で、県土整備部としてはどういう位置づけにあって、どういうことを重点的に進めていっておられるのか、まずお尋ねしておきたいと思えます。

折目建設管理課長

平成19年に、徳島県ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進に関する条例が策定されておきまして、今、全面施行されているところでございます。

県土整備部の取組について御紹介させていただきます。

この条例に基づきまして、まちづくり分野における道路、公園、それから公共建築物のユニバーサルデザイン化を進めるとともに、既存公共施設のUD点検なども進めているところでございます。

代表的なものを御紹介させていただきますと、まず公共建築物におきましては、徳島県郷土文化会館、あわぎんホールと呼んでございますが、ここにおきまして、車椅子席や多機能トイレなどを整備しております。

それから住宅でいいますと、昭和町8丁目の県営住宅におきまして、スロープによる段差解消、車椅子対応のエレベーターの採用などを実施しております。

それから公園では、月見ヶ丘海浜公園におきまして、ゆるい傾斜、段差のない滑りにくい園路、それから誰もが利用しやすい多機能トイレ。

鳴門総合運動公園の陸上競技場におきましては、車椅子対応のエレベーターを整備しているところでございます。

このユニバーサルデザイン条例の趣旨や整備基準をまとめた職員用の冊子、これは徳島県公共事業ユニバーサルデザイン推進ガイドラインと呼んでございますが、これを平成25年3月に取りまとめ、関係部局に配付しているところでございます。

今後とも、こういった条例に基づきまして、利用者の視点に立った公共事業を推進してまいりたいと考えているところでございます。

達田委員

この条例の趣旨を尊重して、いろんな場面でユニバーサルデザインに基づいた施設づくりがされているということなんですけども、まず私たちがふだん見て、あるいは、通っております道路において、昔からある道路につきましては、整備をされているところもあるんだけれども、されていないところもあるということで、特に視覚障害者の方の設備がちゃんとできてるかという点についてお尋ねしたいんですけども。

例えばこの誘導ブロック、きちんと整備をされていると。非常に広い歩道で、自転車道、そして歩道が分かれて、誘導ブロックもきちんと整備をされていると、こういうところも増えてまいりました。しかし、全く整備をされていないところも多いんですね。私、バスで来ますのでずっと沿線を見るんですけれども、例えばみなと高等学園とか、徳島赤十字病院前であるとか、小松島西高等学校前でありますとか、そういうところはきれいに歩道と誘導ブロックもあるんですけれども、その他につきましては、歩道も整備されていない、誘導ブロックが整備されていないということが非常に長いわけなんです。

そこでお尋ねしたいんですけども、主な幹線で、こういうものがきちんと整備できてますよ、できてませんよというのはどういう状況なんでしょうか。

正木道路整備課長

申し訳ございません。手元にどれくらい整備できているかという資料は持ち合わせてございませんので後ほどまた整理してお答えしたいと思います。

達田委員

是非、細かい路地裏までとは申しませんが、やはり旧国道でありますとか、主な県道、そういうところを、市街地部分でどれくらい整備できているかというのをきちんと把握していただいて、そして整備に向けて頑張っていただきたいなと思うわけです。

例えば昭和町の通りなんかは、ずっと非常に車の通りも多いですけども、こういうものがあるのは、昭和町8丁目のバス停だけなんですよね。ですから本当に整備しなければならないところがいっぱいあるという状況だと思います。

それで徳島駅から県庁まで歩いてくるのに主な道路につきましては、こういうのが整備をされています。ところが、県庁に行きますと、誘導ブロックはあるんだけど、黄色が消えてるんですよね。県庁前で突然消えております。これは県庁の周囲の点字ブロックが、黄色でないんですけれども、何かわけがあってされてるんでしょうか。

正木道路整備課長

点字ブロックの色につきましては、輝度比とって、明るさの度合いで規定しております。輝度比と申しますのは、分母が舗装路面の輝度、分子が点字ブロックの輝度というふうな値で設置しております。

国のガイドラインでは、この輝度比が約 2.0 程度、県のガイドラインでは、輝度比 1.5 から 2.5 と、できれば 2.0 というふうに規定いたしております。見た目の明るい暗いでなく輝度比で設置しております。ガイドライン以前のものにつきましては、歩道の修繕に合わせて、適宜輝度比に配慮しながら対策を行っているところであります。

達田委員

駅から歩いてきて、そこの信号から県庁に入る桜並木のところで、突然黄色ではないブロックがあるんです。せっかくあるのに見えにくい状態になってるんですね。ですから何か理由があってしているのかなと私は最初思ったんですけども、弱視の方や、わずかに光を感じて歩いておられる方というのは、黄色というのは非常に大事な色なんだそうです。ですから、県庁の周囲が色をなくしているというのはどうなのかなと思うんです。

県土整備部の管轄ではないかと思うんですけども、県庁へ入りますとこんな感じで非常にわかりにくいわけですよ。目が見える人が見れば、見た目はきれいですよ。きれいなんですけども、本当にユニバーサルな考え方に立ってつくってるのかな、ただ見た目が公園みたいにきれいだったらいいという考えでつくってるんじゃないかなと思ってしまう。ですから、少なくとも県庁の周囲は、誰でもが安心して歩けるような状況をつくっていくべきじゃないかと思うんですけども。

県下全体、すぐにしてくれとは申しません。少なくとも、県庁の周囲はやはり安全な色にしていくべきではないかと思うんですけどもいかがでしょうか。

正木道路整備課長

先ほども御説明しましたように、黄色という色にこだわっているわけではないんですけども、視覚障害者の方には黄色い明るさの度合いだけでは見にくいという御意見ですので、県庁周辺も含めまして、古い点字ブロックの設置箇所や延長等の現状の把握のために十分調査してまいりたいと、このように考えております。

達田委員

是非改善をよろしくお願いいたします。

次に橋梁なんですけれども、島田委員長も地元かと思うんですけども、持井橋の歩道部分が非常に狭いというような相談を受けまして。朝夕非常に交通量が多いのに、通学の子

供たちが危ない目に遭ってるんだという相談も受けまして、そのときに初めて橋がどういふふうになってるのかを見ましたら、持井橋には、歩道はあるんだけど非常に狭いということで、本当に危ないと感じたんですけれども。

一つは、この橋にきちんと安全な歩道を設けるということができないのか。そして、県下の15メートル以上の橋は耐震診断などで調査をされていると思うんですけれども、安全な歩道がついてるのか、その状況を教えていただけたらと思います。

正木道路整備課長

御質問の橋長が15メートル以上の県の管理橋梁につきましては、701 橋ございます。

701 橋のうち、歩道がある橋梁は246 橋、約35%です。そのうち、歩道幅が2メートル以上の橋梁が214 橋。歩道がない橋梁が455 橋ございます。

もう一つの質問の持井橋の歩道に関して狭いということでもあります。上下流に75センチメートルの歩道がついております。まず、直し方を考えてみますと、三つくらい方法があると思います。

まず一つが、その75センチメートルを一つにしてできないかと。これは検討してきました。75センチメートルを上流に1.5メートル、下流に1.5メートルにした場合に、トラス部材が、建築限界といいまして、車両や歩行者の交通安全を確保するためにある一定の幅とかある一定の高さの範囲内には障害となるようなものを置いてはいけないという空間確保の限界なんですけど、トラス部材がその建築限界に入ってくるということで、まず1点目のどちらかに集約して1.5メートルの歩道にするというのはできないという状況を確認しております。

二つ目が、トラス部材に張り出し歩道を添架するというのも考えられます。この場合は、持井橋のトラスの構造計算が必要となってまいりますので、その辺を精査しなければ、今この場でそれができるかどうかということはお答えできかねます。

それともう一つ、三つ目になります。歩道の専用橋梁を新設するというのもあります。この場合は、既設持井橋の下部工への影響であるとか、あと取り付け道路の用地の取得、あと、河川管理者等の協議等々、いろいろな条件等をクリアしなければならないという状況にございますので、一概に今すぐできるとかできないとかいう状況ではございません。

達田委員

今数字をお聞きいたしまして、全く歩道がないという橋が半分以上ということで、昔つくられたときには交通量もそれほど多くなくて、これくらい大丈夫だろうということでつくられた橋もあるかと思うんですけれども、今非常に交通量も増えてきたと。ただそれだけではないと思うんですね。交通量が増えたところでなくても、やっぱり地域の住民の安全というのがまず一番に考えなければいけないんだと思うんです。特に通学の子供たちが歩いて危ない思いをしているとか。

もう一つは、高齢化してきまして、地域の方が非常に交通の便が悪いということで、シニアカーに乗って移動される。あるいは自転車も、普通の自転車ではなくて、3輪の自転

車を使って移動するという方も今増えているんですね。ところが、今おっしゃったように、75センチメートルの持井橋では、そういうものが通れない。シニアカーは歩行者扱いですので、歩道を通らなければいけないということになっているんですが、仕方なく車道を通るわけですね。そうしますと、たくさん車が通っているときに、「ばあさん危ない。危ないでないで」と声をかけられるということで、本当に外出するのも非常に不便と。それは持井橋だけではなく、全県そうですよね。そういう状況だと思うんですね。

ですから、どのように地域の住民の安全を図っていくかという観点から、やっぱりこれは全県の橋の状況というのをもう一回見直していただいて、より安全な対策が立てられるように、是非実施計画のようなものをちゃんとつくって、徐々に計画的に改修、改善をしていくべきではないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

正木道路整備課長

まず県では、平成24年度に道路管理者、警察、教育委員会、学校、PTA等が合同で実施した緊急合同点検におきまして、阿南市内で77か所点検しまして、76か所の対策が必要とされました。委員御指摘の大野小学校の通学路につきましては、緊急合同点検で、大型車のはみ出し、信号のない見通しが悪い交差点、路肩が狭いという3か所が要対策箇所となっております。ガードレールを設置したり、路面標示、横断歩道の改良であるとか、通学路の変更などの対策を行いまして、平成25年度までは完了しております。

大野小学校の方、約5名が持井橋を通られているということは十分に把握しております。県の考えといたしましては、まず今耐震化を進めております緊急輸送道路が重要な課題であるというふうには考えております。

こういう、持井橋の歩道とかを設置する場合は、交通量や歩行者の数、県内の橋梁の整備状況などを十分に考慮して検討してまいりたいと考えております。

達田委員

先ほどお話がありました、ユニバーサルデザインによるまちづくりのいろんな指針が示されておりますけれども、歩道などの場合は、歩行者の交通量が多い道路については、歩道が3.5メートル以上、自転車とか歩行者が同じように通る場合は4メートル以上というふうに書かれております。その他の道路では歩道が2メートル以上というふうに書かれますね。そして自転車と歩行者が一緒に通るんでしたら3メートル以上ということが決められているんですけども、昔つくられた橋についてはそのような配慮がされていないということで、やはり県下中、もう一回見直しをしていただいて、そして歩道を設置可能なものは付けていくと、そういう整備を是非頑張っていただきたいと要望させていただきたいと思っております。

続きまして、木造建築物等の耐震化についてですけれども、耐震化につきましては、これまでも毎回のようにお問い合わせをしまして、事前の委員会でもお尋ねをしたんですけども、熊本地震がありましてから、耐震化に対して関心も高まっているということなんですね。県としては、やっぱりいろんな方法で耐震化をしてもらおうということで今いろんな工夫をされて、シェルター形式のものに補助金も大幅にアップをしますということで

出しましたよね。

今の段階としては、住宅の安全・安心リフォームもあるし、シェルター方式もあるし、本格耐震もあるしということではいろんなメニューはあるんだけど、あとはどうやって仕事にかかっていたかということにきてると思うんです。非常にPRというものが、耐震しようという気持ちになっていただくということがすごく大事だと思うんですね。それで、非常にわかりにくいと言われたのが、市町村によって上乗せ補助をしてくれる場合があるんですけども、県の対策と市の対策を合わせたらどうなって、個人負担がどうなるんだというのが非常にわかりにくいということで、やっぱりそれを市町村ごとに、市町村のこういうことに併用できますよ、この補助金は併用できますよとか、できませんよとか。併用した場合に、この例でしたら幾らかかって、個人負担は幾らですよというように、そういうものがちゃんとあれば非常にわかりやすいのにといい声もお聞きしたんですけども、それは今、県下中で支援をしている市町村と協力をしてそういうものをつくっているのでしょうか。

椎野建築指導室長

住宅の耐震化についてでございますけれども、これまで啓発活動でありますとか、人材の育成、こういったことに努めてまいりましたけれども、そういったことにつきましては、市町村のほうとも連携して、支援制度の充実ということに取り組んできたところでございます。

委員のお話にありましたように、各市町村のほうで耐震化の事業とは別に、独自にいろいろリフォームであるとかそういった支援制度を持っておられるところもございます。そこでの耐震化事業との併用でありますとか、補助の条件がどうであるとか、あるいは手続をどうするかとかそういったことも含めまして、市町村と連携いたしまして、よりわかりやすい方法、あるいはきめ細やかな方法という形で周知、啓発につとめまして、耐震化の促進につなげてまいりたいと考えております。

達田委員

非常に大事な事業でありながら、なかなか進んでいかないことが問題になっておりましたけれども、全国でも、この耐震化につきましては、非常に苦勞されているということもお伺いしております。お隣の高知県と比べざるを得ないというようなことで取り上げさせていただいたんですが、高知県の今現在の進捗状況とかについては把握をされているのでしょうか。

椎野建築指導室長

申し訳ございません。今現在、手元に資料を持っておりませんので、またその点については御報告させていただきます。

達田委員

実は、これまで取り上げてきましたが、平成16年、17年くらいからこの事業が始まった

というのは同じなんです。平成17年から平成19年あたりは高知県もこの事業がほとんど進んでなかったんです。なかなか進まなくて、平成20年に補助金をアップいたしまして、年間200件から300件できるようになりました、しかしこれでもまだまだ足りないということで、平成23年からどっと上がるんですけども、それはなぜかといいますと、設計費なんか別に20万円出るようになりましたよとか、いろいろ工夫をされている。その工夫をされてる内容はいろいろあるんですけども、平成23年から年間660棟とか611棟とか、600棟を超えて、平成23年度が660棟、平成24年度が611棟、平成25年度が695棟、平成26年度が647棟、平成27年度が822棟でして、非常に工夫してどんどん進んでおりますと。もっともっと進めたいんですけども、もうなかなか進まない状況ですというお話もされておりましたけれども、徳島県の場合は、さっきの委員会でもお伺いしますと、平成16年から始めて、累計で2,000棟に満たないというような状況ですよ。ですから今高知県ですと、平成20年からずっと徐々に上がってきて、4,477棟をやっております。最初はなかなかできなかったんですけども、どんどん進むようになってきましたということで、そのやり方を学んでいくべきじゃないかということで、これまでも取り上げさせていただいたんですけども、徳島県として、今現在の状況で問合せ、あるいは申込み、どれくらいあるでしょうか。

椎野建築指導室長

今現在の申込み状況ということでございます。今手元に、5月までの資料ということでございますけれども、まず耐震診断につきましては、5月だけで322件で、昨年度の5月が151件ということでございますので、かなり数字としては増えておる状況でございます。本格的な耐震改修につきましては、5月が30件、昨年度が26件という状況でございます。4月、5月のトータルでいきますと、昨年度で33件でございましたけれども、今年度は73件ということで、これも数字的に大分増えております。

それから、安心安全なリフォームのほうでございますけれども、これが40件。同じく去年の5月が25件ということでこれも増えておる状況でございます。

それから、耐震シェルター、これは今年からということでございますが、5月で7件の申し込みがございまして、4月、5月で合計9件の申し込みが来ております。

それから、住みかえによります除却等の助成につきましても、5月で14件という状況でございまして、昨年5月の5件からかなり増えている状況でございます。

達田委員

熊本の地震を受けまして、県民の皆さんの関心が高まっているんじゃないかなと思うんですね。ですから一気に進めていくというのは今本当に大きなチャンスの時期ではないかと思うんですね。よくお話が出ますけれども、うちはもうそういうことはしなくてもいい。家が倒壊しても構わないと、そんなことをおっしゃる高齢者の方も実際にいるんですよ。けれども、本当に倒壊したときにどうなりますか。周りの人みんなが心配して捜索に行きますよね。消防団も皆さん地域の方が心配して捜索しなければいけないじゃないですか、というようなことをお話しするわけですけども、やっぱりそういう意識を変えていくと

いう啓発も非常に大事になってくると思います。

それで高知県の場合がどっと上がったというときに、どうして上がったんですかということをお聞きしましたら、先ほども言いましたように、設計費の補助を上限20万で、補助を別に出しておりますということですね。それから耐震改修費の補助として上限60万、これとプラス30万円というのが今ありまして、耐震改修工事費用に要した費用の上限が60万プラス30万ということで、これ、年によって改正等によって変更になる場合があるということなんですけれども、設計費用が別に出ようになってから非常にしやすくなりましたというようなことが言われております。それでお金が、少しでも個人負担が少なくなるというのも非常に皆さんが「それならやってみようか」という気持ちにさせる一つの方法ではないかと思うんですけれども。家がたくさん倒れてしまってその復興のことを思いますと、今本当にこの対策をやっていくということが大事だと思うんですけれども、まず一つはやっぱり補助金を何とかして個人負担を少なくなるような方法で支援策を広げていくというお考えがないかどうか。

それからもう一つですね、やっぱり耐震の診断をしませんかということで回っていただいたときには、非常に幅広く地域を回っていただいて、地域の方も混じって回って、一軒一軒訪ねるといような、そういうこともされて、たくさん診断ができていったということもあったわけですね。やっぱり改修に関しても、診断をした結果を市町村が持っているはずですから、改修したほうがいいんじゃないかという家に対して、やっぱりそういうふうに、地元で御存じの方、職員さんであれ、業者さんであれ、組を組んで回っていくという方法も一つの方法じゃないかと思うんですけれども、そういう取組をされているのか、またするつもりはないか、その2点についてお尋ねをしておきたいと思います。

椎野建築指導室長

本県の住宅の耐震化でございますけれども、委員のお話にもございましたように、平成16年度に制度創設して以来、県民のニーズに合わせていろいろ制度の改善に取り組んできたところでございます。また、国への政策提言によりまして、耐震改修促進税制というのを実現させたということもございますし、市町村のほうの御協力も頂いて、上乘せ補助というように形で住宅所有者の方の負担軽減、これに努めてきたところでございます。

今回の熊本地震がございまして、耐震化ということに対しての関心が非常に高まっている状況ではございます。その中で今回県としては、6月補正のほうでお願いしております耐震シェルター、これの促進を図っていこうと。これによって助かる命を助けていこうと。そういう取組を進めていく。それとともに、それと合わせまして、施工業者等の技術者の養成でありますとか、あるいは診断員と施工業者のマッチングでありますとか、情報拠点の整備、こういったソフト面からのサポート、こういったものを強化して住宅の耐震化に努めていこうということで考えております。さらに委員のお話にありました設計費ということでございますけれども、これについては、耐震改修とかあるいは安全安心サポートの対象ということでさせていただきます。そういった形で今までもやってきておりますし、これからまたこれまで診断を受けられた方の1割ほどの改修工事しか行われていないという状況がございまして、今年度は特にやはり顔見知りの方、こういった方からの

お誘いといいますか、そういった形のほうがより戸別訪問という形でも効果的ではないかということで自主防災組織の方なんかと一緒にまた戸別訪問というような形を進めまして、さらに耐震化、今関心の高まっている中でございますので、そういったより顔の見える関係の中での勧誘といいますか、広報、周知、そういったものに努めて、耐震化に努めてまいりたいというふうに考えております。

達田委員

是非いろんな工夫をしていただいて、耐震改修をしていこうという方が増えるように取組を是非強化していただきたいということをお願いしておきたいと思っております。

最後なんですけれども、高齢化社会になって高齢者が運転するのは危ないと、免許証を返してもらいましょうというようなことをよく言われるんですけれども、公共交通機関が発展していないこの徳島県で免許証を返してしまうというのは本当に生活が不便になってしまって、なかなかその気になれないというような方も多いわけなんですよね。

私も路線バスを利用しております。というのは、免許証は返還はしていないんですけれども、やっぱり自分で運転すると何があるかわからない。何度も事故の現場とか目撃しまして、自分も高齢になって、危ない運転していたら大変だということで、5年ほどずっとバスで通っているんです。ところが、この路線バスというのがこの4月から何かすごく減便になってしまって、不便になってしまったんですよね。おそらくこれは阿南徳島間だけじゃなくって全県的にそうなのかなと思うんですけれども、全県的な状況はどうなんでしょうか。

佐藤次世代交通課長

平成28年4月1日に徳島バスの再編がなされたところでございます。主な再編状況といたしましては、丹生谷線ほか7路線ということで、計8路線において減便及び運行ルートの一部廃止の内容を含む運行計画の変更等がなされたところでございます。

主な再編の概要といたしましては、鳴門線でございますが、鳴門市内の10バス停が廃止の上減便をされた。これが、これまでは46便だったものが38便ということで減っております。あと、鴨島線につきましても、16便から14便へと減便をされているほか、高原線、これにつきましても、石井町等の五つのバス停が廃止の上減便ということで、9便から5便へと廃止をされているところでございます。その他路線はあるんですけれども、達田委員からお話がありました阿南のほうということで申し上げますと、橘線が55号バイパス系統を廃止されました上、新たに徳島駅からバイパスを通過してあいさい広場までのルートが5便新設をされております。ただし、橘線としては、19便から14便へと減便されたところでございます。その他、南部系統で言いますと、丹生谷線のほうが、徳島から橘を経由して川口まで行く系統のほうが、阿南共栄病院前から川口に路線が短縮されたというような状況がございます。

達田委員

4月から便が減ってしまって、通勤・通学の時間帯だけじゃなくて、昼間の時間帯とい

うのも非常にお客さん多く乗ってるんです。これ、阿南線の話なんですけどね。それは高齢者の方が多いです。ですからたくさん乗ってるので、座席に座れない方も多くて、やっぱり杖ついたりとか乗ってきますよね。高齢者の方が乗ってきても、結局立ったままずっと乗ってる。揺られながら乗ってる。そういう状況ですので危ないなというのが一つあります。

それから、やっぱりお買い物に行くにしても通院するにしても、時間というのをある程度、せめて1時間に2本くらいあれば便利なんですけれども、1時間に1本しかない。11時台とか午後1時台、2時台には何もないというような状況ですので非常に不便ですね。ですから、高齢化して運転が危ない人は免許を戻してくださいと言っても、そういう状況では本当に返したくても返せない。バスも不便ということで、これは何とかしないといけないんじゃないかなと思うんです。バス、本当に少ないときもありますので、赤字になってるのかもわかりませんが、バス会社に対する補助といいますか、支援といいますか、県のほうとしては、減便されないような利便性を高めるような意味で補助がされているのかどうかお尋ねいたします。

佐藤次世代交通課長

バス路線維持のための補助金ということでございますが、県民の生活の足として位置付けられる路線バス等につきまして、大きく分けると市町村をまたがる路線を運行し、広域的な移動を担っておる幹線系統のバス、それと主に市町村内の身近な移動手段としてのコミュニティーバスに分類されておまして、本県における運行主体といたしましては、幹線系統バスは民間のバス事業者、コミュニティーバスにおいては、バス事業者はもとよりですが、タクシー事業者や市町村などにより運行されているところでございます。県といたしましては、これまでも幹線系統バス事業者への運行経費でありますとか、車両購入に対する補助金、あとはコミュニティーバス等を運行する市町村に対する運行経費や車両購入の補助ということで、今年度の予算におきましても2億円少々予算を用意しておるところでございます。

それと、委員のほうからしっかりと支援できるような補助制度をというお話でございました。現行のこの補助金、国との協調補助という部分もございますけれども、その補助制度の要件として、利用者数等補助要件が地方にとっては非常に厳しいというものになっているところがございます。そうしたところから、地域の多様な取組を支援できる自由度の高い交付金制度の創設でありますとか、例えば一定の要件のもと、地域にそういうバスを運行するタクシー事業者もいないとか、そういった一定要件のもと、自家用有償制度への民間事業者の参入などができるように、我々としても国に対して政策提言を実施しているところでございます。

達田委員

是非、県のほうとしても、頑張ってくださいと思います。きょうはユニバーサルなまちづくりという意味でまちの構造そのもの、それからバスの便なんかにつきましても、

やっぱり安心して移動できるという手段として非常に大事なことだと思いますので、時間がないのでまた次の機会に取り上げたいと思いますけれども、是非お考えいただいて、しっかりと取り組んでいただきますようお願いして終わりたいと思います。

岩丸委員

私のほうからは、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道の早期整備を求める意見書、これを提案したいと思っております。

四国横断自動車道の新直轄区間、また、阿南安芸自動車道の南伸、そして海部道路の早期事業化ということに関して、私どもの会派の重清会長のほうから代表質問をさせていただいて、そして南伸への一層の整備促進が必要というふうに訴えておりましたが、非常に私も同感でありますし、皆さんそうでないかなというふうに思っております。

去る4月に発生した熊本地震では震度7が2回連続するというようなこともあって、多くの犠牲者も出したり、住宅や道路、水道等のインフラにも甚大な被害が発生をいたしました。まだ多くの方が避難をされておるというようなことで、本当に自然の脅威というものを再認識しておるところでございます。

徳島においても、当然これは他人事ではなく、いつ発生してもおかしくない南海トラフの巨大地震、これを迎え撃つ命の道となるところの四国横断自動車道や阿南安芸自動車道の南伸を図ることが非常に急がれておるところでございます。

そこで、委員長にお諮りをしたいわけですが、四国横断自動車道の有料道路区間の平成31年度の開通、これを絶好のチャンスというふうに捉えて、県議会としても、この機会を逃すことなく、しっかりと関係機関に要請するために、改めて、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道の早期整備に関する意見書、これを県土整備委員会として提出してはというふうに思うわけなんです、どうでしょうか。

島田委員長

ただいま岩丸委員から、四国横断自動車道及び阿南安芸自動車道の早期整備について、徳島県議会会議規則第14条第2項に基づき、国に対し意見書を提出願いたいとの提案がありました。

本件についてはいかがいたしましょうか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは各委員にお諮りいたします。

この際、県土整備委員会委員長名で意見書案を閉会日に議長宛てに提出したいと思いますが、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。

次にお諮りいたします。

意見書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、文案は正副委員長に御一任願います。

また、当該意見書については地方創生対策特別委員会にも関係しますので、併せて提出する場合は文案を相談したいと思います。

岩佐委員

初めての県土整備委員会なんですけれども、少しだけ質問をさせていただきたいと思います。

先週の一般質問で私のほうから避難所の運営であったりとか、我が会派の榎本会長から緊急物資の輸送ということで質問をさせていただきました。特に発災時にそういう人の流れ、またボランティアを受け入れたりだったり、また物、救援物資を入れるということで、道の確保というのが非常に重要だと考えております。県でも緊急輸送道路、先ほども話があったんですけども、緊急輸送道路のネットワークということで調べてみましたら、一次、二次、三次の緊急輸送道路76路線があるというふうに聞いております。

また、それぞれ県内各地に広域物資の輸送拠点であったり、地域内物資の輸送拠点というのがそれぞれ7か所と、30か所。その他にも、重要な防災拠点等も点在していると思います。それぞれを結ぶその緊急輸送道路というのがしっかりと発災時に機能するということが重要だと思うんですけども、これも若干先ほど言葉にも出まして、先日ちょうどテレビでも報道があったところなんですけども、橋の耐震化ということについて若干質問させていただきます。

人、物の流れの中で、特に徳島県は橋が多いと。たしか道路の中に占める橋の距離数というのが全国で11位か12位ぐらいの橋が多い県であるのは皆さん御承知のとおりだと思います。当然その橋が通行できないとなれば、人、物の流れも途絶えてしまいます。そこで、県の新未来行動計画の中でも、緊急輸送道路等における橋梁15メートル以上の耐震化率をこれは平成25年度は78%だったんですけども、平成27年度は83%、それを平成30年には86%に上げていくというふうな目標を立てて今取り組んでいるとは思いますが、実際今調べたところでは83%とあるんですけども、実際に対象となる橋梁の数というのが幾らになるのか。そのうち耐震化ができていたのが幾らになるのかというのを教えていただけたらと思います。

正木道路整備課長

今委員からお話がありましたように、南海トラフ巨大地震を始めとします大規模災害発生時におきましては、円滑な救命救急活動、緊急物資の輸送や復旧活動の支援等を担うために、橋梁の耐震化というのは重要な課題であると認識しており積極的に取り組んでいるところでございます。

御質問のありました橋長15メートル以上の県管理橋梁のうち、緊急輸送道路の橋梁は374橋、吉野川を渡河する地域間交流の要となる長大橋が1橋、津波避難に資する橋梁が59橋、生命線道路の橋梁が71橋ございます。合計505橋ございまして、平成27年度末におきましては420橋が整備できております。整備率で申しますと、83.2%が整備できているという状況でございます。

岩佐委員

今御説明の中で、行動計画の中では緊急輸送道路等ということで一次から三次の緊急輸送道路における橋ということと、地域間交流の要となるのが一つ、津波被害対策ということで59橋と、孤立対策として71橋ということであったかと思うんですけども、特に緊急輸送道路と指定をされているところの橋が374橋とあるんですけども、緊急輸送道路における耐震化率、整備率というのはどのようになっておりますか。

正木道路整備課長

374橋のうち、平成27年度末で364橋耐震化できておりまして、耐震化率で申しますと97.3%という状況でございます。

岩佐委員

374橋のうちの364橋ということで、残り10橋ということですね。それと、報道の中ではあったんですけども、川に今、橋が1本かかっているという状況と、特に幹線道路とかになれば、二つ橋が分かれてかかっているというようなことで、この間の報道の中では、片側が耐震がしっかりしておけば、もう一つが若干おくれたとしても、片側の耐震性が保たれてる、被災に遭っても通行ができる、可能であれば1車線ずつ確保できるというようなことだったんですけども、この374橋のうちに、橋が二つ並行しているというような場合、その整備率というか、状況というのはどういうふうになっておりますか。

正木道路整備課長

今質問のございました374橋のうち、先日報道にありました大野橋のように上下線が分かれているという構造につきましては、374橋のうちには含まれておりません。

鎌田高規格道路課長

ただいまお話ございました直轄国道につきましてでございますけれども、直轄国道の55号の大野橋の件について報道がございまして、この橋梁につきましては、上り線と下り線が別の橋梁というふうになってございまして、一つの橋梁のほうが一定の耐震化ができておりまして、もう一つのほうが耐震化ができていなかったということで、できていなかった橋梁を耐震化のレベルを上げる工事を行うということでございます。

もう一方は、一定の耐震性能がありますけれども、今後、更なる耐震化を進めていくと聞いております。

岩佐委員

そしたら、国管理の部分というのもあって、それに関しては国のほうがしっかり責任を持って進めているという状況だと把握をいたしました。

そしたら、残り、県の緊急輸送道路における374橋のうち残り10橋がまだ耐震ができていないということなんですけども、その今後の見通しなり整備計画というのはどういうふ

うになっておりますか。

正木道路整備課長

緊急輸送道路の中で10橋がまだ耐震化できてないということでございます。10橋のうち7橋につきましては既に着手いたしておりまして、平成29年度末の完成を目指しているところでございます。残る未着手の3橋についてでございますが、これは名田橋、阿波麻植大橋、小鳴門大橋の3橋でございます。この3橋につきましては、致命的な被害が限定的で、速やかに橋としての機能を回復するという理念のもと、引き続きできるだけ早期の耐震化が図れますよう、計画的に整備してまいりたいと、このように考えております。

岩佐委員

残り10橋のうち七つが着手をしているということで、これも早期の完成というのを期待したいと思います。

あと、今回熊本のほうでも中心部の橋が、耐震化できてなかった橋だと思うんですけども、落橋というか、完全に下までは落ちてはないんですけども、例えば段差ができるというようなことで、二、三十センチ落ちてしまい、通行できないというようなことがあり、当然発災直後の緊急物資の輸送もそうなんですけども、その後の市民生活にも、今かなり渋滞が起こっていたりというようなことで、影響が出ています。実際、例えば熊本市、熊本県で耐震化していた橋が落橋してないとか、影響していない、今進めている耐震化が、現場できちっとできているという、そういう話は聞かれていますか。

正木道路整備課長

今回の熊本地震におきましては、道路に多大な被害が生じているという報道は流れております。その中でも橋梁に関しまして、報道の中なんですけど、同じ年代に建設されました近くの橋梁におきまして、耐震化している橋梁は落ちていない、耐震化していない橋梁は落ちたという報道でありますとか、日経のほうになるんですけど、ゴム支承が破断しても、それでも桁は落橋しなかったという報道がなされておりました、耐震補強というのは一定の効果が現れているのではないかという再認識をいたしているところでございます。

岩佐委員

そしたら今進めている耐震の方法等で十分耐えられるというようなことであろうかと思えます。あと、特に今回505橋というのが一応15メートル以上というような規定の中にはあるんですけども、例えば15メートル未満の橋ということに対しては耐震化といいますか、地震に対する備えというのはどういうふうな考え方でいらっしゃるでしょうか。

正木道路整備課長

県内に15メートル未満の橋梁というのは1,733基ございます。基本的に15メートル未満の橋梁というのはワンズパンで飛んでいる非常に短い橋でございます、考え方といたしましては、地震があってもそういう短い橋が壊れたであるとか、そういう報道もなされて

おりません。基本的には、地震に対しては強い、短いので強いというふうに考えております。この1,773基の橋梁でございますが、平成27年度末に橋梁点検を終えまして、来年から耐震ではないんですけど、橋梁修繕のほうで予防保全的な措置を講じてまいりたいと考えております。

岩佐委員

修繕等でしっかりと保全をしていくということだと思います。本当に橋は多いと思うんですけども、いざ発災となったときに、しっかりと物資、人の流れというのが確保できるように取り組んでいただきたいと思います。特に徳島というのが東西に流れる川で、吉野川においても、北岸と南岸とを結ぶ橋というのも、先日の質問で須見委員からの橋の博物館というような、本当に資源ともなり得る橋だと思います。それが災害時に落ちないように、人、物の流れが確保できるように、今後とも残りの、特に緊急輸送道路というのが重要かとは思いますが、残りの地域間交流の件であったりとか、津波被害、また特に孤立化してしまうようなところもありますので、しっかりと進めていただいて、発災となってもすぐに復旧・復興につながるように取り組んでいただきたいと思います。

寺井副委員長

時間がまだあるようでございますので、一つお聞きをしたいと思います。

先ほど原部長のほうから、治水・利水の管理条例が新しくできるという説明を頂いたわけでございますけれども、御存じのとおり、特に吉野川につきましては、昭和41年ごろの吉野川総合開発計画の中で分水ということが行われ、香川県にはきれいな水が行き、銅山川にも、三木申三知事のお父さんが活躍されたと言われております分水の話があったわけでございますけれども、そのときに、いろいろな約束事があったというお話も聞いております。これから新しく条例ができるについて、まず「治水の上に利水が成り立つ」というようなことを知事も御発言をされておられるわけでございますけれども、その治水の世界の中で、昭和41年、随分、50年も前の話でございますけれども、どういう約束がなされたのか、全てを教えてほしいんですけれども。そしてそれがどの程度履行されているのかということについて、お聞きしたいと思います。

飯田水資源・流域振興室長

ただいまの御質問でございますけれども、早明浦ダムや池田ダムのダム建設に当たりましては、現在からさかのぼって約50年前でございますけれども、昭和41年、当時の県議会での御論議を踏まえた苦渋の決断というもとの、吉野川総合開発計画におきます分水、これに同意した経緯がございます。この同意に際しましては、県から国に対しまして、岩津上流におけます無堤地区の解消、それから、県益であります正常水利流量の優先的な確保、こういったところを国に対して申し上げているというところでございます。

ただ、現状におきましては、こうした分水に端を発したこれらの課題ということにつきましては、十分な解決には至っていない、こういう状況でございます。

寺井副委員長

まだ解決には至ってないという話なんだけど、例えば、上流から無堤地区をなくしてきてますよね。その進捗状況はどのくらいなのかはわかりますか。

飯田水資源・流域振興室長

ただいまの無堤地区の解消ということでございますけれども、現在、岩津の下流、これにつきましては、現在約99%程度の概成ということで、唯一残されております阿波市の勝命の箇所、これにつきましても現在整備が進められているところでございます。

一方で、岩津上流におきましては、平成21年8月の吉野川水系河川整備計画におきまして、吉野川本川の残る全ての無堤地区の整備、これが位置づけられておるわけでございますけれども、堤防整備率につきましては、現在約64%と、いまだ道半ばの状況ということでございます。

寺井副委員長

岩津からは99%近い数字が出てるといって非常に有り難いとは思いますが、ゆうべも急に大雨が降ったようですし。

本当に一番は、その条件がきちんと履行されていくということが一つの大きな条件になるのかなというような感じもしますけれども。今既に国が管理している状況の中でなかなか難しい部分もあるのかと思います。

我々農業をする者にとりましても、治水・利水の条例ができることに大きく期待をいたしております。特に少し残念なことではないんですけども、今私も北岸の理事をしております。実は稲を植えたら毎日水が水道をひねったら出るような世界があるわけでございますけれども、毎日出ない。その中で、水の権利を得るには、10年に1回の変更のときしかないということで、少し今回も水をたくさん頂けるようになったわけでございます。

そういうことも含めて、特に農業をする者にとっては、吉野川北岸も南岸も含めて、それぞれ管理といいますか、水を利用している人たちがたくさんいるわけでございます。その中で、徳島の宝といいますか、吉野川であり、那賀川もそうでございますけれども、非常に大きな私は宝だと思っておるんですけども、これから条例を含めてやっていく中で、先ほども、新たに5本の柱をというようなことで少し説明があったわけでございますけれども、特徴的にはどういうところに一番力を入れるのか、教えていただきたい。

久米河川整備課長

条例につきましてはですけども、まず先ほど来お話が出ておりますように、まず治水の上に利水が成り立つ、これを一番基本と考えております。そのため、前文におきましても、「いかなる水災害にも正面から立ち向かい、県民の尊い命と財産を守るため水管理に取り組む」という決意を表明したいと考えております。

また、総則の中で、基本理念といたしまして、「先人の治水の労苦の歴史を鑑み、浸水被害の抑制を最優先として、県民が健全な水循環の恩恵を最大限に享受できる」、こうい

うところに努めるということで規定させていただきたいと考えております。

その上で、先ほど申し上げました治水対策、利水対策、これに水循環・環境、あるいは災害対応、水教育、こういうのを加えて、5本柱で取組を位置づけてまいります。

御質問の5本柱の特徴ということでございますけれども、まず治水といたしましては、無堤地区の解消ということ、それから総合土砂対策など、ハード、ソフトを総動員いたしまして、事前防災、それから減災対策の推進を位置付けてまいりたいと考えております。

それから、利水につきましては、日頃から適切な水利用の徹底に努めますとともに、渇水対策の取組を進めまして、年間を通じて、利水の安全性を高める、こういったことを盛り込みたいと考えております。

さらに、水循環・環境につきましては、これまで線として河川は捉えられてきたわけですが、流域の森林や農地などを加えました面として捉えまして、水循環・環境の保全・再生を位置付けてまいりたいと考えております。

また、災害対応といたしましては、洪水だけでなく、地震、津波といったあらゆる災害を対象といたしまして、水防体制の強化でありますとか、あるいは河川空間に避難路であったり、ヘリポートであったり、新たな空間活用の考え方を導入していけるのではないかと考えております。

また、水教育につきましては、治水の歴史、水文化を継承していきます学習機会の提供ですとか、人材の育成ということで、水教育の充実といったことを位置付けてまいりたいと考えております。

寺井副委員長

多年にわたっていろいろな影響があるということがわかったわけでございますけれども、災害対応について、仮に今無堤地区の解消も含めて作業が進められておりますけれども、分水の世界の中で、清らかなといいますか、良い水は香川県、愛媛県には行くけれども、災害時においては、全部シャットアウトして、吉野川に流してくる。これは何かもう一つ、分水をしている中で、災害の水といたら語弊がありますけれども、災害時には、そっちへ受けてもらえるようにできないものでしょうか。

私は、無堤地区解消になってくると、今ある堤が、本当に吉野川の下流域でもつのかという心配もあるんですね。ですから、本当に分水をするならば、いい水ばかりじゃなくて、災害時の大量の水も、向こうも受けて入れられるようにしていただければ、たちまちそこで少しでも減るという世界が生まれてくると思うんですけど。これについては、これからそういうお話ができていけるんでしょうか。

森県土整備部次長

ただいま副委員長のほうから、分水に関しまして今後の徳島県の考え方ということで御質問いただいたわけでございます。

今回の条例につきましては、治水の上に利水が成り立つということを基本的に考えてございます。過去、吉野川総合開発計画におきましては、他県への分水を前提とするに当たりまして、徳島県の県益を考えるということで、先ほど室長のほうからも話がございまし

たけれども、無堤地区の解消であるとか、あるいは正常流量の優先的確保ということをお望みした上で同意したという経緯がございます。

今回の条例の策定に当たりまして、徳島県益をいかに確保するかということをお頭に置いて、今回の条例をつくっていきたくて考えてございますので、引き続き委員の皆様方の御指導、あるいは御協力を得ながら、この条例を策定して、それを徳島県の県益になるような水管理に努めてまいりたいと考えてございます。

寺井副委員長

前向きに徳島県のためになるというお答えいただいたわけでございます。大きな問題ですので、なかなか簡単にはいかないかなと思いますけれども、是非、先ほども言っておりますように、まさに徳島の宝でありますから、これをうまく我々県民に利益を与えられるような世界をつくっていただきたいなと思っております。条例につきましては大いに期待をいたしておりますので、是非頑張ってください、いいものをつくっていただきたいなと思います。

どうぞよろしくお願いをいたします。

島田委員長

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 13 号、議案第 15 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。

原県土整備部長

御説明申し上げます。

①の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でございます。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ま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まして、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まして、流下能力の確保に努めているところでございます。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まして、浸水被害の軽減に努めてまいりたいと考えております。

続きまして③の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につきましては、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でございます。桑野川の国直轄管理区間の延長については、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であります。当該区間については、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。

島田委員長

理事者の説明は、ただいまのとおりであります。

本件は、いかがいたしましょうか。

（「継続」と言う者あり）

（「採択」と言う者あり）

それでは、意見が分かれたので、起立により採決いたします。

お諮りいたします。

本件は、継続審査とすべきものと決定することに賛成の方は、御起立を願います。

（賛成者起立）

起立多数であります。

よって、本件は、継続審査とすべきものと決定いたしました。

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（起立採決）

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54分）