

平成28年9月定例会 県土整備委員会（付託）

平成28年10月13日（木）

〔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】

- 治水・利水等流域水管理条例（仮称）原案について（資料①）
- 那賀川（和食・土佐地区）の床上浸水対策特別緊急事業の着工について（資料②）
- 台風16号に係る県土整備部所管公共土木施設被害状況について（資料③）

原県土整備部長

3点、御報告させていただきます。

1点目は、治水・利水等流域水管理条例（仮称）原案についてでございます。

お手元に、資料その1として、条例原案をお配りさせていただいております。治水・利水等流域水管理条例（仮称）原案につきましては、先の事前委員会でも御報告いたしました素案を基に、治水、利水、水循環・環境、災害対応、水教育を5本柱に据えた条例原案を作成いたしました。

去る9月27日には、第2回検討委員会を開催し、治水面については、浸水被害を防ぐ地域づくりの重要性、利水面については、用水施設等における適正な水管理の必要性、などの観点から、御意見を頂くとともに、条例制定後の普及・啓発についての貴重な御提案を頂いたところです。

引き続き、県議会において御論議頂き正案として取りまとめ、次の11月議会には、条例議案として提出してまいりたいと考えております。

2点目は、那賀川（和食・土佐地区）の床上浸水対策特別緊急事業の着工についてでございます。

資料は、その2となります。

平成26年の台風11号による豪雨では、那賀川流域において、甚大な浸水被害が発生し、特に、和食・土佐地区については、279戸におよぶ家屋浸水が生じました。

そこで、再度災害の防止を図るため、堤防整備を集中的に実施することとし、平成27年度に床上浸水対策特別緊急事業の新規採択を受け、この度、工事着手の準備ができたことから、来る11月13日に、起工式をとり行う運びとなりました。

今後とも、早期の堤防完成に向け、スピード感を持って、事業進捗に努めてまいります。

3 点目は、台風16号に係る県土整備部所管公共土木施設被害状況についてでございます。お手元に御配付の資料その 3 を御覧ください。

9 月19日から20日にかけて、本県に記録的豪雨をもたらした台風16号による、県土整備部所管の、県管理の公共土木施設の被害につきましては、10月13日現在、55か所、約6億7,400万円となっております。その内訳といたしまして、河川施設の被害につきましては、護岸の決壊などにより46か所で、約4億7,000万円、道路施設の被害につきましては、山腹崩壊や路肩決壊などにより8か所で、1億5,400万円、急傾斜地崩壊防止施設の被害につきましては、擁壁の崩壊が1か所で、5,000万円となっております。

これらの被災か所につきましては、道路の通行確保や、二次災害防止のための応急的な対策を行うとともに、12月に国の災害査定を受ける準備を進めているところです。

今後とも、県民の安全安心を図るため、国や市町村と連携を密にし、早期復旧に努めてまいります。

なお、10月5日に本県に最接近し、大雨をもたらした台風18号による公共土木施設の被害につきましては、現在、調査を進めているところでございます。

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

以上で、説明等は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

須見委員

それでは、事前の委員会に引き続き、今回の提出議案で上がっております2件の工事入札の結果について質問したいと思います。

事前委員会で、過去5年間2億円以上の建築工事の入札結果一覧を頂きましたが、改めてこれについて詳しくお伺いしたいと思います。

過去5年間、平成23年度から今年度にかけて2億円以上の建築工事が合わせて何件あって、1年ごとに何件あったのか、また併せて全体の発注額と、またそれぞれの年の発注額は幾らなのか教えてください。

折目建設管理課長

過去5年間の状況について御報告させていただきます。平成23年4月1日から平成28年9月30日までの間で集計してございます。2億円以上の建築工事でございますが、29件ございます。

この2億円以上の工事を受注できるのは、いわゆる特Aランクという業者でございます。この業者、県内に30社ございます。

落札件数でございますが、島谷建設が12件、北島コーポレーションが4件、それから平山建設が5件、井上建設、北島建設がそれぞれ3件でございます。

須見委員

全体の発注総額とか、各年の発注金額のほうをちょっと教えてください。

折目建設管理課長

29件の発注総額でございますが、176億7,500万円でございます。内訳を言いますと、平成23年度が39億7,500万円、平成24年度が35億8,200万円、平成25年度が22億700万円、平成26年度が44億6,900万円、平成27年度が7億5,600万円でございます。それから平成28年度については、今この議会でいろいろ御承認を頂ければという前提でございますが、総額で26億8,700万円でございます。

須見委員

全体の工事が29件で、総額は176億円と。それと先ほど業者が何件とったかみたいなものも出てきていましたが、各業者が大体その総額のどれぐらいをとっているか、金額で教えてください。

折目建設管理課長

単年度ごとに御報告させていただきます。

平成23年度でございますが、39億7,500万円に対し、3億7,000万円でございます。割合でいいますと9.3%でございます。平成24年度は、35億8,200万円に対して15億7,500万円でございます。割合にすると44%でございます。平成25年度は、22億700万円に対し13億3,200万円でございます。割合にすると60.4%でございます。平成26年度は44億6,900万円に対して、13億5,500万円でございます。割合にすると30.3%でございます。それから平成27年度は7億5,600万円に対し3億5,100万円でございます。割合にしますと46.4%でございます。それから平成28年度は先ほどこの議会で議案提案してございますので、これが御承認頂ければという前提で26億8,700万円に対し24億2,700万円でございます。割合は90.3%でございます。

済みません、この額は12件請け負いました島谷建設の受注額でございます。

須見委員

各年60%とか90%とか出てきていましたけど、各年件数が、29件を各年に割り戻して、各年で何件あって、その業者が何件受注したかをちょっと教えてください。

折目建設管理課長

12件の内訳を御報告させていただきます。平成23年度が1件、平成24年度が2件、平成25年度が2件、平成26年度が4件、平成27年度が1件、それと平成28年度が今本議会で御承認頂ければ2件という状況でございます。

須見委員

全部。各年で何件中。

折目建設管理課長

平成23年からもう一度順に説明させていただきます。平成23年度、全部で5件のうち1件でございます。平成24年度が8件のうち2件でございます。平成25年度が4件のうち2件でございます。平成26年度が6件のうち4件でございます。平成27年度が3件のうち1件でございます。それから平成28年度は3件のうち2件でございます。

それと、先ほど金額の御報告をさせていただきましたが、12件のうち8件はJVで受注しております。それで、本来の額でいいますと、構成比率というのがございますので、この比率で案分した額で算出するのが正確な金額と思いますが、今回は全体額で御報告させていただいております。

須見委員

いろいろ数字が出てきましたが、先ほど徳島新聞のほうにも受注業者に偏りという記事が載りました。全体で176億円のうち、1社が74億円、全体で4割以上ですね。年々で見たら6割を超えている年もある。今年度に関して9割も超えているという中で、その数字を見て、大きく偏っていると思いませんか。

折目建設管理課長

総合評価全体で見ますと、そう大きく偏っているという状況ではございませんが、この建築工事だけでいいますと、そういった状況にあるのかなと認識しております。

須見委員

偏っているということですか。

折目建設管理課長

総合評価全体でいいますと、昨年度228件発注してございます。これで、この内訳を言いますと、一番多く落札している業者は6件でございますので、総合評価全体でいいますと、特定の業者に偏っているというような状況ではございませんが、建築工事だけで切り分けてみますと、偏っているのではないかと認識しているところでございます。

須見委員

偏っているということは、公平でないということになる。そうしたら、公平でないような入札制度のもとで行われた入札が、適正かどうかはちょっとわかりませんが、この点に関してどう思っていますか。

折目建設管理課長

今回の入札については、現行制度のもとで適正に行われたものと、そのように認識しております。

須見委員

適正と言うけど、偏っているんだらう。偏っているということは、公平でないんじゃないか。公平性の担保ができてないんだから、正しい入札と言えるのか、これは。

折目建設管理課長

今回、総合評価落札方式の制度のもとで入札を行っているところでございます。

この制度につきましては、品質の確保、それから企業の技術力の向上、こういったメリットがございます。その一方で、工事成績、そういったものをかなり大きなウエイトで評価するという制度でございますので、その結果、そういった傾向があるというところはこの制度の課題ではないかなと、そのように認識しているところでございます。

須見委員

違うよ。始まってもう10年たつんだらう。このメリットとデメリットがあって、デメリットのほうは偏りが出てくるかもしれないということがわかっておって、10年間何もやってきてないのか。

折目建設管理課長

受注が偏っているという須見委員の御指摘でございます。それで、この受注機会の均等化というところは、これは当然大事な要素と考えております。例えば、こういったことをやってきたかといいますと、一つには一抜け方式という制度がございます。これは、あらかじめ分割発注する工事の落札順位を決めておいて、上位の工事で落札者となったものは、もうそれ以外の工事は失格となると。一連の工事で仮に3分割で発注すれば、一つの業者は一つしかとれないと、そういった制度でございまして、本県においてはこの一抜け制度については平成21年度から導入を開始しております。例えば今年度でいいますと、鳴門総合運動公園野球場の照明灯工事を初めとする12件の工事でこの制度を活用して受注機会の均等化を図っているところでございます。

こういった制度の拡大についても、ちょっと研究してまいりたいと考えております。

須見委員

いや、均等化を図ってきたと言うけど、偏っているんだらう。均等ではないのでは。

楠本県土整備部副部長

まず総合評価制度を導入したというのは、やはり価格競争だけでなく、品質を高めるといことで、それで企業自体もそういった技術者の養成であるとか、そういった企業自体の価値を高めていくといことで導入が目的にされております。

確かに、制度上でいけば、やはり実績を積んだ業者、それから技術者を養成して、そういったいわゆる持ち点を持っている業者というのがやはり有利になってきております。

制度目的からいえば、価格競争だけでなく、企業も努力をして、そういった価値を上げ

ていくという目的がございますが、委員おっしゃったように、結果的に本来の目的である競争性の確保というのが難しいようなこういった結果になるというのは、本来のもともとの、競争性の確保という点からは偏りが生じているので、何らかの検討が必要でないかとは考えております。

須見委員

いや、何らかの検討は必要とは言うけど、平成26年度の工事に関しては6件発注されて、そのうち4件が同じところ。平成28年度に関しては、3件中2件なわけですよ。だから、平成26年度のときに偏っているかなと思ったら、そのときに改善していたら、今回の偏りはなかったのではないかなと。ということは、何もしてないのではないかな。

楠本県土整備部副部長

結果的には、制度的にもそういった事業において入札に関して努力をしたといたしますか、そういう制度に合わせた形でそういったことをやっている業者というのが基本的に強くなることはあります。ただ、入札におきましては個々の結果になりまして、今回のケースは無効でありましたり、失格にかかったということで、必ずしも初めから偏るということは当然想定をしないということで執行してきておりますので、おっしゃるとおり、結果においてはこういった数字になるということは、やはり制度的にはそういったことを分析して検討していく必要があるとは認識しております。

須見委員

29件工事があって、30業者、平等といたら一業者1件とるような割合、競争があるんでそのようにはならんのだろうけど、その中で1社が12件とる。29件中12件。おかしくないですか。

楠本県土整備部副部長

結果を見ればそういうことになりますが、ルールにおいては入札参加、それから機会均等という面では公平実施しておるところは問題ないと考えております。ただし、委員おっしゃるとおり結果において集中した。それは制度的なものもそういった総合評価制度特有であるのと、特に建築におきましてはやはり民間の事業が約9割で、公共1割と言われますし、各企業間においては、民間受注のためにそういった技術者をそちらのほうに回すとか、それから公共事業のほうで受注をとりたい企業については、やはりこういった総合評価に対応して入札に臨むというのもございますので、結果はそういうことになりましたが、競争性という面での手続的には問題はないと考えておりますが、ただ、こういった結果が集中するという事は、やはり制度的な何らかの見直しが必要でないかとは考えております。

須見委員

聞き方を変えます。

競争性という言葉が出たんですけど、今回の請負契約議案の2件と有効落札候補者が1者でした。過去5年、平成23年度からの間での入札結果の中で、有効落札候補者が今回のように1者しか残らなかったという事例がありますか。

島田委員長

小休いたします。（10時54分）

島田委員長

再開します。（10時55分）

折目建設管理課長

1者のみとなったものでございますが、徳島県立鳴門渦潮高等学校の管理情報棟改築工事のうちの建築工事、これが1者のみ有効落札候補者となったものでございます。

須見委員

どこが落札しましたか。

折目建設管理課長

島谷建設、それから吉成建設、北島建設のJVでございます。

須見委員

皆さん、よく考えてくださいね。過去5年間で工事、今年度3件を除けば、26件の工事がありました。その26件の中で、有効落札者が残ったという例が1件しかなかったのに、本年度は3件中2件で有効落札者が1者だけしか残ってない。それで、これがまた同じ日の入札で、開札時間でいったら9時50分から10時5分、この15分の間に2件起こっておるんですよ。過去5年間1件しかなかったのが、15分の間に2件ですよ。これに、おまけに2件とも失格基準価格ぎりぎり。普通あれって思わんのですか。どうですか。

松内営繕課長

議案にございます2件の工事が失格基準ぎりぎりの額でもって応札されたことについてどう思うかという御質問でございますが、この失格基準につきましては適宜見直し等行っておりまして、この平成28年度に一部見直しがありました。それについては、こういう見直しがあったというのは全ての業者にわかるように公表はしておるところでございますが、その辺の影響も若干あったのではないかというふうにも推測されます。

須見委員

どういうことですか。

松内営繕課長

有効な落札が 1 者になった理由についてでございますが、その調査基準価格、失格基準価格、そういった設定もございませうけども、最終的には各 J V が積算した額でもって応札した結果によるものと考えられます。

須見委員

それは、言うように各社が努力して、その結果、1 社だけが失格基準価格の上をぎりぎりで抜けた。それは企業努力と言われればそれまでなんですけど、それが 3 件あって、3 件とも同じところって、どうなんですか。

松内営繕課長

お話の 3 件でございますけども、3 件とも J V の代表構成員が同じということはどう思うかという御質問ですが、私どもとしましては、業者のほうで過去の分析、一部公表した資料単価なんかも使っておりますし、それから経費とか、そういったものにつきましても企業のほうでいろんな考えを持っておられると思いますので、そういった企業の戦略といひますか、そうしたあらわれであるというふうに思われます。

須見委員

さっきも言ったけど、偏っているということは公平性の担保ができてないということですよ。そういった中で入札された請負議案のほうを今審議できるように思えないんですけどね。一旦保留にして、ちゃんと調査して、審議をやり直したらどうですか。

島田委員長

小休します。（11時01分）

島田委員長

再開します。（11時01分）

楠本県土整備部副部長

今、須見委員から厳しく御指摘頂いておりますが、今回の請負案件につきましては、徳島阿波おどり空港旅客ターミナルビル、この工事につきましては、県のインバウンド施策の要となる施設でございますし、もう一件徳島県立阿南工業高等学校の改築工事でございますが、これは生徒の皆さん、関係者の皆さんが一日も早い完成を待ち望んでおります工事でございます。県といたしましては、早急にこの工事の完成を目指していきたくております。

今回の入札につきましては、現行のルールに基づいて瑕疵なく適正に執行したものでございますから、この点は御理解頂きたいと思ひます。ただし、委員御指摘ありましたように、入札制度、それによつては偏りが結果的には出ているという制度そのもの見直しの検討につきましては、必ず見直し検討するということをお約束させていただきますので、御理解を頂き、どうかこの案件につきましては御承認をお願いしたいと思ひます。

須見委員

極めて重要なのはわかっているつもりです。それでも、やっぱり過去のことを見ていきよったら、やっぱり偏りもあると。公平性にも欠けると。そういった中で、しっかりと、ちゃんとした調査なり何なりを行って、それを報告して納得させてくれるんだったら賛同できることもあろうかと思えますけど、今のこの説明の中で、公平性がちゃんと証明できないのに、それは賛同しかねます。

島田委員長

小休します。（11時04分）

島田委員長

再開いたします。（11時07分）

岩丸委員

今、須見委員からこの度の徳島阿波おどり空港旅客ターミナル増築工事、また徳島県立阿南工業高等学校の改築工事、この2件について非常に偏りがあるし、いろいろ問題点があるということで指摘をされまして、当然のことながらこの2件、大変重要な工事でもありますし、さっき言っていた偏りであったりとか、各種問題、非常に理解ができるところであります。

また一方で理事者のほうからの、御説明もありましたとおり、早期な着手が必要ということでもあります。これもわからないでもないということですが、須見委員が言っているように、業者に対する聞き取り調査、また第三者からの意見も聞くというようなこの調査ということについて、やるべきでないかなというふうに思うんですが、これについて、原部長より御答弁をお願いしたいと思えます。

原県土整備部長

県といたしましては、先ほども申し上げましたが、今回請負契約の2件でございますが、私ども現行の入札制度、総合評価落札方式、これに基づきまして適正に行ったというふうに思っております。その結果、こういうふうに落札者が決定したというふうに思っております。しかしながら、先ほど須見委員からも一つは1者しか有効な落札候補者がいないと。そうすると、あとはもう公平性とか競争性というようなお言葉も頂きました。また、そういうことで、失格基準価格というのがあるんですが、それに非常に近いということ、これもこの近々でこんなに近いのが2件も続いたというようなことで、そういう点での問題提起も頂きました。また、今、岩丸委員のほうからも調査をするようにお話を頂いていますので、まずは低額入札なんかでは必ず業者に調査をすることになってございますが、今回そういう案件ではございませんでしたが、まずは今回の落札決定業者に聞き取り調査をさせていただきたいというふうに思えます。

それで、第三者の意見ということですが、私ども、入札監視委員会というのを

設置してございます。これは、大学教授、それに弁護士さん、それと公認会計士さん、こういう方々で構成している委員会でございますが、入札結果の審査でありますとか、制度の改正なんかでも御意見を賜っているところでございますので、そちらにこの案件 2 件につきまして、意見をお伺いしたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

岩丸委員

是非この調査というのはしっかりと、それも速やかに、また丁寧に対応していただきたいなというふうに思ひわけなんですけど、今ちょっと入札監視委員会ですか、そのメンバー等についての御説明も頂きましたが、是非早急な対応をお願ひしたい。

それと、制度の見直し、入札制度って若干偏りが出てくるんじゃないかなど。この積み重ねといいますか、このことも含めて点数で評価ということになってきたら、こういうふうなことが出てくるんじゃないかなどという懸念はあったと思うんですけど、そういったことも含めて、制度の見直しを検討するということであつたと思うんですけども、監視委員会の点とか見直しの点とか、今後のスケジュールとか、そういったことについて具体的に示していただけたらと思ひます。

原県土整備部長

まず、入札制度の見直しでございますが、先ほども、建築工事で偏りがあるということでございますが、その原因は先ほど申し上げた総合評価が問題であるのではないかとということでございます。

入札制度につきましては 100 % といいますか、パーフェクトな制度というのはなかなか難しい中で、問題があれば、その都度最適なものになるように、競争性とか公平性とか透明性、こういったものを高めて、その時点、その時点で最適になるような制度見直しを行つてきたところでございます。特に、制度の定着性でありますとか、特に効果でありますとか、そういったものを常に検証して、不断の見直しというような姿勢で取り組んできたところでございます。そういったことで今回の制度についても御意見を頂きましたので、具体的にどんな方向で見直しができるか、これから業界の意見を聞いたり、また再度もう一回きちんと今の制度と結果を検証させていただいて、見直しに着手したいというふうに思っております。

また、時期でございますが、先ほど申し上げた意見聴取とか聞き取りについては、できましたら今議会中に、先ほど楠本副部長がお話しさせていただいたように、非常に重要な工事だと思っております。早く工事着手させていただきたいと、御承認頂きたいということでございますので、できれば今議会中に調査結果等については報告させていただきたいというふうに思っております。

ただ、入札制度につきましては、これから、先ほども言いました検証とか業界への意見聴取、そういう中で、見直して改正して施行していくわけですので、少しお時間を頂きたいというふうに思っておりますが、まずはどんな形で見直すかという方向性は、先ほど申し上げましたように、今議会中には先ほどの聞き取り等の結果と合わせて御報告させて

いただきたいと、そのように思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

岩丸委員

わかりました。現行では、この二つの案件については現行の制度にのっとり入札が行われたということではあります。その見直し、チェックというものを、それをしっかりしていただいて、そして御報告を待ちたいというふうにするわけでありませう。

そういうことで、その報告を聞いてからの採決というにしたらどうかとは思ひます。けれども、今後の日程等については、できたら委員長一任ということでお願ひしたいと思ひますけれども、どうでしょうか。

島田委員長

ただいま岩丸委員から議案第19号及び第20号につきまして、理事者側から報告を聞いてから採決してはどうかという御意見がございました。

それでは、議案第19号及び第20号については、改めて理事者の意見を聞くことといたしまして、閉会までに再度審査することにいたしたいと思ひます。これに御異議ございませうか。

（「異議なし」と言う者あり）

異議なしと認めませう。よって、さよう決定いたしました。

次に、委員会の開催についてはいかがいたしませうか。

（「委員長一任」と言う声あり）

それでは、さようさせていただきます。

それでは再開いたします。

質疑をどうぞ。

岩丸委員

今の件に関してですけれども、先ほど原部長のほうからもなかなかパーフェクトなというか、100%これで間違いないというような入札制度はなかなか難しいということではあります。入札制度って、この競争性であったりとか、公平性、透明性、それを確保することは当然ですけれども、その上にプラス県内業者の育成ということも是非、当然災害とかいろんなことも含めて、県内業者もしっかり育成しなければいけないということもあります。県内業者の地場のそれぞれの市町村にある業者もそうですけれども、この技術力も高めるようなことも県としてもバックアップしてほしいなど、いろいろ注文あるんですけれども、そういったことも含めて今後とも不断の入札制度の改革に向けて、是非一丸となって取り組んでいただきたいというふうには要望をいたします。

臼木委員

去る8月31日付の新聞において、徳島バス協会が主体となりバスロケーションシステムを導入するとの記事が掲載されていましたが、具体的な内容についてお伺ひをしたいと思います。

佐藤次世代交通課長

バスロケーションシステムについてでございます。路線バスは、通院や通学、また買物など交通手段を持たない方々にとりましては非常に重要な社会基盤の一つというふうに考えております。

こうした中、路線バスにつきましては、市街地から目的地への複雑な経路を運行する場合がございます。特に、市街地におきましては道路交通の渋滞が発生することもございまして、なかなか時刻表どおりの運行を厳守するのが難しく、利用客への情報案内などサービスの向上、こうしたものが課題となっておるところでございます。

この度、一般社団法人徳島県バス協会が主体となりまして、路線バスの利便性の向上に向けまして、バス車両に搭載いたしましたGPSによってバスの位置情報を把握し、スマートフォンやパソコンなどを通じまして御利用される方に対しまして、バスの運行情報でありますとかバス停へバスが近づいたというような接近情報などを表示したり、情報提供したりすることによりまして、利用者の利便性向上を図るバスロケーションシステム、いわゆるバスロケでございます。これの導入につきまして、徳島駅を発着する徳島バスや徳島市営バスにおきまして、導入に向け、今進めておるところでございます。

臼木委員

バスロケーションシステムを導入することにより、バス利用者は何が便利になり、またスマートフォンやパソコンの画面では何がどのように表示をされるんですか。

佐藤次世代交通課長

このバスロケーションシステムを導入することによりまして、スマートフォン、通常の携帯電話、いわゆるガラケーも含まれますが、こうしたものやパソコンの画面におきまして、バスの運行状況でありますとか、バス停留所へのバスが近づいてきましたよという接近案内でありますとか、バスの時刻表、あと運賃の検索。あと観光地でありますようなところでしたら、主要な目的地、いわゆるランドマークと言われるものでございますが、ここまでの経路の検索ができましたり、あと地図から最寄りのバス停、どこがあるかといったものを検索したりすることができるようになりまして、バスの利便性が大幅に向上するものと考えております。

また、最近増えておるインバウンド対策といたしましても、バス停留所の英語表記でありますとか中国語表記、韓国語など多言語の表記を行うことができますので、こうしたインバウンド観光客に対する利便性も向上いたしまして、バスの利用促進といったものが図られると考えております。

臼木委員

バスロケーションシステムの導入には多額の経費が必要となると思われるんですが、徳島県は何か支援策はあるんですか。お伺いします。

佐藤次世代交通課長

バスロケーションシステム導入支援でございますが、徳島県といたしましては、平成 27 年度の 2 月補正予算におきまして御承認を頂きましたもっと便利に公共交通情報サービス向上事業といたしまして、これは国の地方創生加速化交付金、これを活用いたしまして、一般社団法人徳島県バス協会に対しまして事業費の一部、3分の2ということですが、これを補助するという事としております。

臼木委員

それで、バスロケーションシステムの運用というのはいつ頃になるんですか。

佐藤次世代交通課長

現在、バス協会におきましてバスロケーションシステムの導入を進めておるところでございますが、今年度内の完了を目指しておるところでございます。その試験運用をいたしまして、来年度の早い時期には本格運用する予定であると、このように聞いております。

臼木委員

バスロケーションシステムにおける現在の取組について御説明頂きましたが、これまでとくしまバスナビ、ホームページで公開されたり、携帯電話やスマートフォンなどから時刻表や運賃検索は可能でありましたが、バスロケーションシステムは新たにバスの接近や情報や待ち時間、地図から最寄りのバス停留所の検索などが可能となるため、利用者の皆さんにとってはいつ来るのか、もう行ってしまったのかなどのいらいらが解消され、路線バスの利便性が飛躍的に向上すると考えられます。また、多言語表示にも対応されることとであり、近年増加している外国人観光客からも歓迎されるものと考えております。

路線バスを取り巻く経営環境は、申すまでもなく非常に厳しく、単独でこうしたシステムを導入することは難しいことから、今回、国の地方創生加速化交付金は非常に心強い後押しとなったと考えております。今後とも地域にとってかけがえのない足である路線バスを維持、確保するため、利用者の観点に立った使いやすいシステムにさせていただき、しっかりとサポートしていただきたいと思います。特に今路線バスの廃止がもう何か所も提案されて、継続はされておりますが、私も、お客さんというのはお一人乗っても、病院に通う人であったら、そのバスが通うことによって命が守られたり、非常に少子高齢化時代を迎えてバスの必要性を思うところがありますので、しっかりとサポートをよろしくお願いして終わります。

達田委員

では、何点かお尋ねをしたいんですけども、先ほど議論になりました入札制度に関して言えば、業者さん育成という立場から、非常に入札制度そのものを変えていくというのがすごく大事な事だと思います。新たに起業して、これから頑張りたいと思っても、なかなか経験がなければ点数に入れてもらえないというようなそういう制度になっているわけですね。

ある入札結果を見ましても、例えば総合的なコスト削減というような面で、ある業者さ

んが落札をした。ここは20点の配点ですけれども、それよりも低い入札価格を出している失格になっていないところが0点というようなことが付けられているわけなんですよね。

それと、同種工事の施工経験が落札業者さんは10点だけれども、落札できなかったところは5点という配分がされていて、低い価格を出しても落札できないというようなそういう状況があるわけですよね。

ですから、この制度そのもの、現行の制度で今こういう不公平が起きているわけですから、現行の制度をやっぴり誰が見ても公平だなと思えるような制度に変えていただきたいなど、これは意見を言わせていただいております。

では質問させていただきます。

まず、住宅課にお尋ねをいたします。竜王団地というところの水道水の使用量が、戸別じゃなくて共同で使用しているお水が非常に多いということで、お金もたくさんかかっているということをお聞きしているんですけれども、これはどういうことなのか。県が調査をされているのであれば、その原因がわかったのであれば御報告頂けたらと思います。

黄田住宅課長

県営住宅竜王団地の関係でございますけど、竜王団地につきましては、昭和58年から昭和61年にかけて建築され、戸数が219戸で、敷地も広く、比較的規模の大きな県営住宅でございます。現在は管理は徳島県住宅供給公社のほうに委託をしているところでございます。

この竜王団地の供用水道料金でございますけど、徳島市の水道局から受け入れました全体の水道使用量から、各戸が使用いたしました水道量の合計を差し引いた量、こちらが共用部分の水道使用量としてこの竜王団地の自治会のほうが支払っているというところでございます。

共用水道料金が高額になっているというお話につきましては、昨年の7月に自治会のほうからお話がございます。それから調査を開始しているところでございます。

これまで調査しておりますけど、ただ現在のところはまだ原因特定には至っていないというところでございます。

達田委員

多いということなんですけども、水の量にしてどれくらいなのか、金額にしてどれくらいお支払いされているんでしょうか。

黄田住宅課長

これまで徳島市の水道局から請求があった金額ということで伺っておりますのが、昨年、平成27年度でございますけど、徳島市の場合は上水道の利用料金とそれから下水道の利用料金が合わせて請求されるということでございまして、こちらを合わせた金額につきましては平成27年度1年間で112万円というふうにお伺いしております。

使用量につきましては月によって波がございますけど、2か月ごとに請求が来る形なんですけど、2か月で600から900立方メートルぐらいの水が使用されているというふう

聞いております。

達田委員

2 か月で 600 から 900 立方メートルといいますと、ちょっと私、水がどれぐらいかという知識が余りないんですけども、たしか小学校で子供たちが泳いでいますプールですね、25メートルプールが 300 から 400 立方メートルぐらいかなというふうに、田舎の学校で、お聞きしているんですけども、ものすごく多い量が、どこに流れていくのかなと不思議でならないんですけども、それは今調査中なのか、どうなんですか。

黄田住宅課長

昨年、自治会のほうからお話を受けまして、調査を開始しているところでございます。昨年度につきましては、徳島市水道局のほうと連携をいたしまして、水道メーター機器の確認でありますとか、受水槽を清掃するとき、そのときの断水を利用して漏水調査を行ったところでございます。今年度に入りましては、漏水調査の専門業者のほうに委託をいたしまして、流量の調査等を行っているところでございます。

達田委員

お水ですから、漏れていたらどこかにしみ出てくるんじゃないかなと私たち素人ですので、そういうふうに思うんですけども、こういう場合に考えられるケースというのはどういふ場合があるのでしょうか。

黄田住宅課長

これまでいろいろと調査をしているところではございますけど、単位時間当たりの水量というのが多ければ吹き出しとかあるんですけど、そういう単位時間当たりでいきますと多くないということと、それから量というのが不規則、年間通しても不安定であるということから、漏水であるというところまではまだ断言できないところでございまして、様々な可能性を今検証を行っているところでございます。

また、竜王団地につきましては敷地が広くて、建物配置も複雑であるということから、調査に時間を要しておりまして、現在のところは原因の特定には至っていないというところでございます。

達田委員

原因がよくわからなくて、使用水量が上がるというようなことですが、そういう場合は徳島市さんは、水道局は料金を減免とかしてくれるんですか。

黄田住宅課長

その使用料につきましては、徳島市の水道局と自治会のほうのお話になろうかと思うんですけど、私どもといたしましては、今後、本格的な調査を行いまして、まずはその原因が特定できるように努めてまいりたいと考えております。

達田委員

よくわからないけれども、やっぱり料金は払わないといけないということですよね。その料金というのは、結局お住まいになっている方々が共同で出しているということで、どんどんお水が使われていきますと、結局共益費とかそういうところが負担も重くなっていくかもしれないということで、やっぱり早く原因をつかんでいただいて、確かめていただけたらと思います。もし漏水とかいう場合、今まで払い過ぎていた場合には、それはどうなるのでしょうか。

黄田住宅課長

まずは調査を行いまして、その原因が何かというのをまず特定をさせていただきまして、その原因が判明した後に、その料金等につきましてはどのような形で対応するか検討してまいりたいと考えております。

達田委員

今まで、やっぱりお住まいになっている方一人一人に責任があるということではないと思いますので、やっぱり、その払われた料金というのがそもそもお住まいになっている方が共同で出しているものですから、やっぱり原因がわかった段階で返金する分については返金するということになっていくんじゃないかと思います。ほかの原因があればですけども、知らない間に流れていっていたというんだったら、やっぱりお返しするというのが筋じゃないかと思うんですけども、それはどんなんでしょうか。

黄田住宅課長

繰り返しになりますけど、まずは原因特定に向けまして今後も調査をしていきたいと考えております。

達田委員

是非原因を早く突きとめていただきたいと思います。その間もずっと料金を払わなければいけないのでは困りますので、よろしく願いいたします。

次に、土砂災害の防止ということでお尋ねをします。

台風16号のときに、あちこちが浸水したりして、現場を見に行ったりとかしたんですけども、今回、那賀川沿線での一昨年とかああいうふうな大きな水害ではなかったんですけども、山とか崖とか、そういうところからばらばら土が落ちてきたとか、実際に土砂崩れが起きたところもあります。それで、これはもう何とかしないと危ないんじゃないかというようなことが言われたところが何か所かあるわけなんですけれども、今土砂災害防止法に基づいて調査をされて、そして各地説明されて回っていると思うんですけども、その現状どうなのかを教えてくださいませんか。

酒井砂防防災課長

ただいま土砂災害防止法に基づいてどのように土砂災害警戒区域等の指定とか、そういうのを進めているかというような御質問でございます。

本県におきましては、平成26年の広島の土砂災害の教訓を踏まえまして、土砂災害防止法に基づき、基礎調査を国の目標を3年前倒しいたしまして、今年度の100%の実施、それから平成28年度上半期の全箇所調査結果の公表というようなことを目指して取り組んでおるところでございます。現在基礎調査が終わったところから地元の皆様に土砂災害のおそれのある区域、そういうようなものを御説明するというようなことを指定の手続の前にやっておるところでございます。

そういう中で、現在土砂災害のおそれのある区域でございます土砂災害警戒区域につきましては、現在3,788か所の指定が終わっております。

また、土砂災害警戒区域の中で、特に建物が破壊され、住民に大きな被害が生じるおそれがある区域、土砂災害特別警戒区域につきましては3,490か所の指定を終えております。また、基礎調査完了後、区域をいち早く住民の皆様にお知らせするというようなことで、インターネット等を通じまして区域の公表をやっております。その箇所につきましては9,728か所の公表を終えているというような状況でございます。

達田委員

説明会をされていって、皆さん関心があるんじゃないかと思うんですけども、自分のところで非常に危ないという思いをされている方が多いと思いますので、これまで説明会を行ったところ、お知らせをした分に対してどれくらいの方が来られて説明を受けられているのか、お尋ねいたします。

酒井砂防防災課長

住民の説明会につきましては、土砂災害の危険性のある区域をいち早く住民の方に認識をしていただきまして、土砂災害から身を守ってもらうというようなことで説明会を開催いたしております。

また、開催に当たりましては、やはりできるだけ多くの方に参加をしていただくというようなことが大切でございますので、開催通知の個別郵送でございますとか、町内会長さんを通じました回覧板による案内、それから市町村の広報紙、ケーブルテレビ等々、様々な手段を用いて周知を図っているところでございます。

そういう中で、住民の参加状況でございますけども、例えば本年10月に何か所か開催を既にやっております。住民の皆さん、会によりましてそれぞれまちまちではございますけども、大体20名から30名程度の方に参加を頂いております。

今後とも、県といたしましてはできるだけ多くの皆様に参加していただけるよう、市町村とも連携を強化いたしまして、更なる参加者の増に努めていきたいというように考えてございます。

達田委員

土砂災害防止法に基づいて指定をされたところが、いわゆるレッドゾーンとかイエロー

ゾーンとかありますけれども、中には全然指定もされてないところが崩れたという場合もありますけれども、指定をされているところと、より危険なところですよ、そういうところでちゃんと、もし大雨で崩れそうだというような場合に、避難ができる場所というのがちゃんとあるのかどうかというのがすごく命を守る上で大切だと思うんですね。説明会をされるときに、そういう避難をされる場所というのもしっかりとありますよというようにちゃんとと言えるというか、指摘をされるんでしょうか。それとも、うちの地区には危ないところばかりで、逃げるところがないんだというところはないんでしょうか。

酒井砂防防災課長

避難所につきましては、各それぞれ土砂災害でございますとか浸水でありますとか、それぞれ災害に応じまして避難所を市町村のほうで指定をしていくというふうになってございます。説明会におきましては、やはりいち早く避難していただく、安全な場所に避難していただかないといけないというようなことで、住民の皆様には常日頃からそういうふうな、どこに逃げたらいいのか、どういう経路を使って行ったらいいのかというようなことを市町村のハザードマップ等を見ていただいて御確認を頂き、速やかに逃げてくださいというようなことの啓発に努めております。

達田委員

これ、市町村の仕事として、やっぱり指定をされたら、気象情報発令の伝達とか、そういう仕事がありますよね。そして、避難場所とか避難経路の周知徹底もしなければいけないし、それから要配慮者の利用施設への伝達とか、日頃の避難訓練とか、いろいろこういうところ、危ないところですからこうしましょうというようなことで、市町村の仕事としてあるわけですが、やっぱり徳島県がそうやって説明をされているわけですから、そこでいろんな住民の方からこういうところが危ないんだとか、いろんな御意見が出てくると思うんですね。それを市町村、そしてまた各担当の県の部局に連絡をして、解決していけるように、そういう説明会であっていただきたいなと思うんですけれども、それはいかがでしょうか。

酒井砂防防災課長

住民説明会の場におきましては、様々な住民の方から御意見を頂きます。この説明会の趣旨といたしましては、警戒区域の中身、どういうエリアが危ないということもお知らせする場ではございますが、それ以外の要望が出ました場合には、それをお聞きいたしまして、関係部でありますとか関係の市町村、そういうようなところに内容をお伝えして、できるだけ対応を図っていくというようなことに努めておるところでございます。

達田委員

今、行っている説明会は、ソフト事業として行っておられると思うんですけれども、やはり命が守れましたといっても、崖が崩れてしまって、もう本当に家もなくなってしまっ

て帰るところがなくなったということでは、本当に後々生活が困りますので、やっぱりハード事業というのもしっかりと行っていかなければいけないんじゃないかと思います。砂防事業、地滑り対策事業とか急傾斜地崩壊対策事業というのが今本当に大事で、要望も多いと思うんですけども、この過去 5 年間ぐらいで、どの程度住民の皆さんの要望に応えてこられているのか。そしてまた今回、安全・安心を守る予算ということで、非常にたくさん付けましたと言われるんですけども、こういう方面にどれくらい投入して、どれくらい事業ができるのか、お尋ねしたいと思います。

酒井砂防防災課長

土砂災害対策のハード整備につきましては、砂防堰堤等によりまして土石流を防ぐ通常砂防事業でございますとか、ボーリング排水溝等によりまして地滑りを防ぐ地滑り対策事業、擁壁工等により崖崩れを防ぐ急傾斜地崩壊対策事業等によりまして、土砂災害の防止に努めておるところでございます。

そういう中で、指定区域におきましてはソフト対策のみならず、ハード対策というのが非常に土砂災害を未然に防ぐためには重要であるというふうに考えておりました。今言いましたようなハード整備、これを一層推進する必要があるということで、具体的には人的被害の低減、これを最優先にいたしまして、災害時に自力での避難が困難な高齢者、障がい者などの要配慮者利用施設でありますとか、避難路、避難場所、そういうようなのを重点目標に掲げてスピード感を持って推進しておるところでございます。

そういう中で、今年度は当初予算で砂防関係予算といたしまして約 47 億円、さらに補正予算で今回 10 億 9,000 万円の補正をお願いしておるといようなことで、徳島県といたしましてはそういう人的被害の軽減というのを最優先に考えながらやっていきたいというふうに考えてございます。

達田委員

大雨とか台風なんかで裏山がごろごろと石が流れ出してきたということになりますと、非常に要望の強い事業であると思うんですよ。ですから、ここには是非力を入れていただいて、本当にこの事業がどんどん伸びたというような状況になるように、是非お願いしたいということで要望させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

次に、浸水対策についてお尋ねします。事前の委員会でもお尋ねをいたしましたけれども、台風 16 号でも非常にあちこちが浸水して、県道が通行どめになった、市道が通行どめになった、田畑がつかった、あるいは家屋も床下、床上浸水した箇所もございます。驚敷とか加茂谷地区のような大きな水害ではなかったとはいえ、非常にあちらこちらで水害が起きたわけなんですね。その水害、ほとんどが川の水があふれてきたんじゃないかと、内水がはけないというので、なかなか道路も通れないしということで、家に閉じ込められてしまったというような家も何軒かございました。

この内水被害の対策につきましては、この前も園瀬川の件でお聞きしましたら、川の水じゃなくて内水なんですよということでお答えあったんですけども、やっぱり川の水があふれてこないようにするのと同時に、内水がちゃんと排水できるようにする、これが本

当にちゃんとできているかどうかというので、被害があるかないかに大きく関わってくると思うですけれども、もうこの内水の被害というのが、ほとんど毎年大雨のたびに同じようなところで起きてしまっているわけなんですけれども、何年言っても言ってもなかなか改善ができないということで、早く何とかしてほしいと、毎年被害を受けている方が本当に悲痛な声を上げておられます。

それで、お尋ねしたいんですけれども、阿南市で、那賀川、桑野川、岡川などで排水ポンプがどれぐらいあって、実は排水ポンプが動いてなかったという声もあるんですけれども、そのポンプが稼働していたのかどうか、それから移動排水ポンプ車があるんだけれども、それがちゃんと来てくれて、稼働して、内水対策に貢献できたのかどうかという点でお尋ねしたいと思います。

まず、設置されているポンプが動いていたのかどうか、また移動式のポンプがちゃんと稼働したのかどうかについてお答えください。

久米河川整備課長

阿南市の桑野川周辺のポンプということでの御質問でございます。

先日の台風16号におきましては、桑野川流域で非常に激しい豪雨があったということで、新野町の谷口雨量観測所では時間最大が78ミリメートル、24時間雨量で297ミリメートルという豪雨を記録しております。

この豪雨によりまして、長生町の大原水位観測所で氾濫危険水位4.8メートルを超える水位を観測したということで、内水等による浸水被害のおそれがありましたので、桑野川にあります直轄の排水機場が4か所全て稼働しましたし、排水ポンプ車につきましては、桑野川に3か所、那賀川の深瀬地区に1か所、4か所に出動しております。

そのうち、桑野川の中川原地区につきましては、到着時点ではもう既に水位が下がっていたということで稼働はしておりませんが、横見地区の三田樋門、前田樋門のところにつきましては、排水ポンプ車の稼働が行われております。

達田委員

設置されている排水機場ですね、この排水ポンプがずっと動いていたんですか。

久米河川整備課長

直轄管理区間の4か所の排水機場、そのうち、上荒井排水機場、それから大津田の排水機場につきましては、午後の1時30分から3時30分間の2時間ポンプの稼働を停止したと聞いております。それにつきましては、その排水機場の下流に桑野川の無堤地区が対岸のところにあるということでございまして、そちらへの影響も考慮したような形で無堤地区の部分であるとか、あるいは大津田川流域の浸水状況の巡視をきちっと行いながら運転してございまして、無堤地区において家屋浸水のおそれがあるということから、両排水機場を一時的に停止したと聞いております。

達田委員

1 時半から 3 時半まで停止をしたということで実際無堤地区にですね、家に迫るぐらいに水が来ましたよね。市道がみんなつかってしまって、非常に危ない状況になったわけです。ただ、こういうポンプ場がありながら、どうして排水してくれないんだということで、そういう声の下流の方は非常に多く寄せられているわけなんですよね。下流がつかってしまっているのに、どうしてポンプをとめてしまったんだというような声もあるわけなんです。ということは、もうこの無堤地区というのを早く解消しないと、このせっかくポンプがあっても動かしてくれないという、こういう状況です。那賀川も同じような状況が以前あったわけなんですけれども、やっぱりこの無堤地区の解消ということで、めどは立っているんでしょうか。

飯田水資源・流域振興室長

ただいま那賀川、桑野川の堤防整備についての御質問を頂いております。

那賀川の堤防整備につきましては、昨年度、深瀬地区の完成に続きまして、9 月に加茂地区に工事着手いたしまして、現在、平成 31 年度の完成を目指して工事が進められております。

那賀川の残る無堤地区につきましては、当面集中的に整備を進めます加茂地区、この進捗状況を見ながら、今後整備を進めていくと聞いております。

一方、桑野川の無堤地区につきましてはオワタ、それから会下、石合、この 3 地区ございます。こちらにつきましては、那賀川本川、こちらの整備状況を見極めながら今後進めていく予定と聞いております。

徳島県といたしましては、今流域の皆さんの安全・安心、これは非常に重要と認識しております。一日も早く無堤地区が解消されるように、国に働きかけてまいりたいと考えております。

達田委員

桑野川の沿川、流域につきましては、毎年つかって、非常に危ない状況なんです。もう今までに何回も見極めておられると思うんです。しかし、なかなか無堤地区の解消というのができない。そのたびにポンプをとめられて、下流の人も困ると、つかっているというようなことでは、本当にもう泣くに泣けない状況になっております。ですから、やっぱり堤防の整備、そして堤防を整備して、ちゃんとポンプがあるんだから、ポンプで流せるというような状況を早く作っていただきたいんですけれども、見極めながら見極めながらと、いつまで見極めるんでしょうか。

飯田水資源・流域振興室長

堤防整備につきまして無堤地区が残っているということは、国においても認識をいただいているところです。

ただ、一方で整備という形になりますと、予算とかそういったところもございまして。県としましては、繰り返しになりますけれども、無堤地区が一日も早く解消されるように国に働きかけるとともに、国と連携して取り組んでまいりたいと考えております。

達田委員

8月とか9月の大雨洪水になりますと、やっぱり河川だけで対応できない、そういうところがあると思います。内水被害はやっぱり農業用水とか非常に多く氾濫してきますので、やっぱり農林水産部、それから県土整備部、それから市町村ですね。そういうところとも連携して、これはどこが原因でこういう水が来ているんだということをきちんと把握をする、調査をする。無堤地区の場合は堤防がないからどんどんつかるわけですけども、そういう原因を把握して、毎年つかっているところというのはわかっているんですから、ちゃんと原因を把握して、その対策を立てていただきたいと思うんですけども、今まで本当にしてきたんでしょうか。

久米河川整備課長

内水による浸水の御質問です。

本川水位が高いときに、支川の排水が滞るということで内水による浸水が起きることになってくるわけですけども、支川の管理者が主体となってその内水対策していただくというのが今まで基本としてきたところでございます。

なお、現在、台風16号の浸水被害を受けまして、浸水被害が特に大きかった園瀬川ですとか桑野川、福井川などで浸水の調査を行っております。今後、その調査結果をもとにいたしまして、例えば内水による浸水が原因だと判断される箇所におきましては、その支川管理者の方々、あるいは徳島県の関係部局とも連携しながら、内水被害の原因調査というのに努めてまいりたいと考えております。

達田委員

県道とか、たくさん冠水していましたよね。市道も県道も冠水していたんですけども、田舎のほうですと、やっぱり県道といたしましてもあの狭い県道とかありまして、ガードレールもありません。そういうところで、側溝があって、どこが側溝かわからないというような状況でありますと、やっぱり田んぼを見に行こうとか、出て行った方が落ちて本当に命を落とすというようなことがあちこちでありますよね。危ない目に遭ったら大変ですので、やっぱりこの内水被害の対策というのは本当に大急ぎで進めていただきたいと思うんですけども、やっぱりいろんな部局が関係してくると思うんですけども、これは河川ですよ、これは県土整備部ですよで縦割りじゃなくて、やっぱり横の連携を強めていただいて、きちんとその原因を調べていただきたいと強く、本当にいつまでもいつまでもかかるんじゃないかと、早急にしていただきたいと思うんですけども、これは期限はどんなんですか。いつまでにしていただけるんでしょうか。

久米河川整備課長

先ほども申し上げましたけれども、現在台風16号の浸水が大きかった箇所について外水が原因なのか、内水が原因なのかも含めて調査を実施しているところでございます。その調査結果に基づきまして、内水が原因という判断される箇所において、河川管理者、支川

管理者、関係部局等とも調整をしていくということでございますので、ちょっと今調査結果が出ておりませんので、いつまでにということはちょっと今申し上げにくいところがございますが、なるべく早くやりたいとは考えております。

達田委員

本当に、毎年毎年水害で家がつかり、田畑がつかり、本当に泣くに泣けない状況の方々、そういう方が一日も早く、ああ、本当に改善されたわということが言えるように、取り組んでいただきたいと思いますので、是非よろしく願いいたします。

最後に一点、本会議の質問で指摘をさせていただきました河川情報の伝達体制について、改善いたしますというようなことが言われたんですけども、その改善点ですね。一つはファクシミリに加えて電話による情報伝達の強化とか、責任者の明確化とか、担当職員の増員というようなことが、体制の強化というようなことが言われたんですけども、今電話とかファクシミリというのが一番いい方法なのかというのがちょっと不思議なんですけれども、何かこういうふうなことで改善できましたという御報告があればしていただけますか。

久米河川整備課長

御質問につきましては、本会議におきましても県土整備部長のほうから御答弁させていただいたところでございますが、9月20日の台風16号におきまして、県内12河川13の水位観測所で避難氾濫水位を超過と。また6河川の水位観測所で氾濫危険水位を超過したところでございます。

こうした情報を、本来は水防本部からテレビ、ラジオの報道機関に対してファクシミリによって情報提供するということでしたが、短時間に大量の降雨があって、多くの河川で急激に水位が上昇した、あるいは水防本部のファクシミリが通話状態で受信できてなかった、こういったことから、本来38回の情報を提供すべきところを、23回が報道機関に対しては情報提供ができなかったということでございます。

こうしたテレビやラジオによる報道というのは、その即時性が高いということで、住民の方がいち早く避難行動を起こすことが可能になるということで大変重要なものと認識しておりまして、この度の事態、大変重く受けとめております。

こうしたことから、再発防止に向けまして部局長会議ですとか、担当者会議を開催し、課題を共有、また情報提供の徹底といったことを確認した上で、緊急的な改善策として、先ほど委員からもお話ありました電話による情報伝達の強化、あるいは担当職員の増員、ダブルチェックといったようなことを取り急ぎ取りまとめまして、台風18号接近前の10月3日でしたけれども、報道機関とも連携した訓練というのも実施させていただいたところでございます。

先ほど御指摘がございました、ファクシミリ以外ということでの方法につきましては、我々も認識しておるところでございますので、今後速報性、確実性に優れた手法の採用についても検討して再発防止に努めてまいりたいと考えております。

達田委員

職員体制なんですけれども、どれぐらいの人たちがやっていたのがどれぐらいに増やしていくと、それは決めておるのでしょうか。

久米河川整備課長

人員体制なんですけれども、まず通常の勤務時間帯、あるいは夜間、休日といったことで体制が変わってまいります。通常時、平日の勤務時間帯につきましては、原則、水防担当者の中での対応ということにしておりましたが、原則を職員全員で対応する方向で今考えております。

あと、夜間、休日につきましては、班体制ということによっておりました。河川整備課と水資源・流域振興室で河川班が 3 人、ダム班 2 人というのが 1 班ということになっておったんですけれども、従来から、その雨の降り方によっては 1 班では難しいというなら 2 班に増やすという対応もしておったところなんですけれども、今回、台風 18 号に備えてということで、原則 2 班体制、何かあればちょっと大きな降雨が予想される場合は 3 班体制をとるという形で対応していくと。さらに、それに加えて指揮者、総括指揮の職員等 2 名を加えるという体制で当たろうとしたところです。

幸い、台風 18 号につきましては警報等がなかったものですから、そういった体制にはなっておりません。

達田委員

台風とか、そういうときには、私たちテレビとかラジオをずっとつけっぱなしで情報をずっと見て、画面によってどうしたらいいんだろうかということを考えるわけなんですけれども、やっぱりそこに情報が行くというのが本当に一番大事なことだと思うんですが、あっちでもこっちでも水が出た、水位が上がったというような状況の中で、本当に大変なことだと思います。ただ、大変なことだと思うんですけれども、やっぱりそういうところ、一番肝心なところがやっぱりきちんとできる体制をしっかりと確立していただいて、今後ともそういうことが起きないように、是非お願いしたいと思います。

島田委員長

それでは、午食のため休憩いたします。（12時05分）

島田委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。（13時12分）

午前中に決定いたしました議案第 19 号及び第 20 号の再審査につきましては、調整の結果、10 月 20 日に開催することとなりましたので、御報告いたします。

なお、20 日の委員会につきましては、質疑は議案第 19 号及び第 20 号に関することに限ります。

また、出席する理事者の範囲は、関係部局のうち、議案の関係課を中心といたします。このような取扱いとさせ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。

それでは、質疑をどうぞ。

岩佐委員

私のほうから、県の交通戦略について、2点ばかり質問させていただきたいと思います。

事前委員会の説明のときにまず聞かせていただいたんですけども、今回予算を付けて航空路線の乗継ネットワークの拡充を取り組むということで、事前委員会でも質問させていただきました。

そこで、若干重複するところもあろうかと思うんですけども、具体的にどうしていくのかということをお聞きしたいと思っております。

事前の中で、まずこの乗継ネットワークというのは片道20路線に広がっていて、それがおおむね好評であるという話でありました。

実際、今回の予算の中で、じゃあ、どのように具体的に利用促進につなげていくのかということをお聞きしたいと思っております。

佐藤次世代交通課長

9月補正予算で乗継ネットワークを活用した利用促進ということで200万円要求させていただいておるところでございます。

こうした予算を活用して、どのように利用促進図っていくのかという部分でございますが、乗継割引というものについては、これまでも制度としてはあったというところではございますけれども、制度そのものがまだ十分には知られてないというところがございます。まず、我々としてはこういう制度がある、例えば28日前とか何日前とかまでに買っただけだと、たとえ航空機を東京で乗り継いだり福岡で乗り継いだりしたとしても、安い料金で乗っていただけるという制度を知っていただくとともに、それを知って利用していただくということが大事であるというふうに考えておるところでございます。

今後それを活用してどういう取組を行っていくのかというところでございますが、徳島から乗継割引を活用してどうした目的地に行けるといったようなことを、わかりやすく取りまとめたようなパンフレットを作成いたしまして、例えば消費者庁の徳島移転のときにも話題になりましたけれども、国民生活センターの研修受講者に対する周知を図っていきたい。それとあと国内外からの交流人口の拡大に向けまして、その乗継割引就航先から徳島への利用を促進するといった観点で、例えば北海道、今乗継割引設定されている空港がございまして、そうした北海道における航空会社と共同したプロモーションでありますとか、あとは一番国内外からの利用者が集結しておる例えば羽田空港におけるPRでありますとか、そうした形、あとは徳島県人会各地にございまして、そうした県人会への周知を行いまして、利用の促進、乗継割引の周知といったものを図ってまいりたいと、このように考えておるところでございます。

岩佐委員

今答弁の中にもありましたけれども、消費者庁の実証実験の間でもよく問題になったと思うんですけども、交通アクセスの悪さ、遠いというようなことで、徳島には来にくい

というようなことにおいても、本当に利点のある取組だと思えます。

ただ、先ほど話にもありましたけれども、まず県内の方にも、例えばそういう形で羽田、また福岡経由で北海道であったり東北のほうに行ける、また沖縄に行けるということを P R していくというのもまず大切なことだと思うんですけども、それ以上に、やはり県外から徳島に来やすいという、その取組というのがやはり重要だと思えます。消費者庁の研修等に来られる方というのは、個別にこういうアクセスがありますよというような形はできるとは思うんですけども、今、羽田でのキャンペーンとかをするということもあるんですけども、特にその周りから来る方に周知というのをしっかりと取り組んでいただきたいと思えます。例えば、私も東京に行くときとか、阿波おどり空港のホームページを見てその時刻表とか時間というのを確認しています。今回こういう乗継があるということなんですけども、その阿波おどり空港のホームページ見たときに、実際時刻表とかいうような形では載っていますが、乗継ということに関して、ちょっとまだまだ P R が不足しているように思えます。というのも、実際羽田便とかに関しては時刻表というのは出てくるんですけども、乗継というのがちょうどホームページの左下ぐらいに乗継のボタンがありまして、そこを押すと実際こういう乗継できますよ、個別の例えば時間とかについては、J A L であったり A N A へのホームページへ飛んで、そこで検索ができる、そこで運賃等も出てくるというような形になっています。ぱっと見たときに、そういう乗継キャンペーンがあるとか、費用面でも安く行けるというような形での周知が少ないように思うんですけども、阿波おどり空港のホームページに関して、例えば今後、改善であったりとか、そういう P R をどのようにしていくのか、何かあればお答えを頂けたらと思えます。

佐藤次世代交通課長

乗継ネットワークの周知等という点でございますが、まず徳島阿波おどり空港のホームページにつきまして、今委員のほうから、もう少し乗継ネットワークを P R すればというような御提案を頂いたところでございます。

阿波おどり空港につきましては、ホームページのほかに、実は時刻表という紙媒体でのものも作っております、まず利用者の方々の目に触れると、こういう目的地に行けるんだということを知っていただくために、現在の時刻表から東京便を利用して例えば北海道札幌に行けるとか、福岡便を利用して沖縄県に行けるとか、あと東北、北陸といった各地に一番滞在期間が長い時間帯の時刻だけにはなっておりますけれども、乗継事例ということで掲載をさせていただいておるところでございます。

あとホームページにつきましては、確かに委員御提案のとおり内容の充実ということで、今は乗継割引のところを押すと各航空会社のホームページに飛んでいくというような仕掛けになっておるんですけども、もう少し例えばわかりやすく、こういう地域に乗継で行けるといった例えば地図で図示するとか、そういう点も今後しっかりとどういうふうにしたらわかりやすいかという部分を我々のほうでも検討させていただきまして、利用促進につながりますように、ホームページを管理しております徳島空港ビルと連携しながら取り組んでまいりたいと考えております。

岩佐委員

いろんな方が見られるホームページですので、そこから利用促進につながるようなホームページの更新だったりとか、そういう取組というのを進めていただきたい。

また、紙媒体でということもあるんですけども、やはり先ほどの話と重複するところもあるんですけども、徳島発で例えば徳島県から朝出て北海道に何時に着く、逆に夕方の遅い便で最終どれぐらいに帰ってこれるというような形で、県内の周知という意味では、徳島発で徳島県に帰ってくるという視点における紙媒体という形になると思うんですけども、先ほど述べましたように、県外から例えば朝一、一番早い便で徳島県に何時に来れると、また帰り一番遅い便で何時に帰れるというような県外の方の目線というのにも必要だと思いますので、そういう取組というのを進めていっていただきたいと思います。

やはり、この乗継というのを考えたときに、羽田空港便というのが一番多いので、そこからの乗継というのは幅が広いというふうに思います。

福岡便というのが今 1 日 1 往復ということで、そこから乗り継いで沖縄県にも行けるということで、これも事前でも言ったんですけども、基本高松空港から飛ぶような形を考えている方が本当に多いとは思いますが。沖縄行きということで、本当に値段も安く行けるような状況なんですけれども、ただ、やはり 1 日 1 往復であるということで、福岡便が現在徳島を 14 時発、逆に徳島着が 13 時 30 分着というようなことで、割と時間的な制限があります。観光で徳島県から沖縄県に行こうとしたときに、やっぱり着くと夕方になってしまう。翌日ももう午前中に向こうを出るような形になる。逆に、県外から来られる方にして同じであって、昼過ぎに徳島に着く、帰る便というのはまだ 14 時に出るということで、向こうに、夕方に着くというようなこともあるんですけども、ここの利便性を考えたときに、やはり福岡便の 2 便化といいますか、2 往復化というのも本当に今後検討していただきたいのですが、まずは今の福岡便が大型化になりまして、搭乗率というか、利用者数が多くなければ当然 2 便化というのは難しいと思うんですけども、今現在、例えばその大型化して以降の福岡便の状況、例えば搭乗率であったりとか人数とか、そういう状況というのはどのようになっていますか。

佐藤次世代交通課長

徳島阿波おどり空港と福岡とを結びます徳島・福岡線につきましては、もともとは平成 6 年 10 月 1 日、1 日 1 往復という形で開設をされて、その後、機材や便数も含めまして変遷を経てきているというところでございます。直近の事例で申しますと、平成 27 年 10 月 25 日のダイヤ改正に伴いまして、機材がこれまでの 74 人乗りのボンバルディアという飛行機がございましたけれども、その前が実はサーブという 36 人乗りの飛行機でございまして、その時代は 1 日 2 往復あったということでございます。昨年 10 月 25 日以降が 1 日 1 往復となったところでございます。その後、今年の 7 月 1 日以降、これまでのプロペラ機からジェット化ということで、エンブラエルという飛行機で就航がなされておるところでございまして。

利用率なんですけれども、そのジェット化される前の 6 月の状況で申しますと、一月当たりの搭乗率が 47.3% という状況でございました。それが、7 月以降、利用の状況で申し

ますと、直近の 8 月の事例で申しますと、お客様の数が 3,014 人、搭乗率につきましては 56.1%と徐々にではあるんですけども、伸びておるといような状況でございます。特に、8 月の旅客数につきましては、夏休みシーズンということもあるんですけども、昨年 8 月というのはまだそのサーブという小さい飛行機で 2 便、1 日 2 往復しておったときではあるんですけども、そのときの旅客数に比べましても若干ではあるんですけど、25 名今年 8 月のほうが数で上回っているといような状況でございます。

今後、こうした利用を促進して、やはり搭乗率を上げ、利用を向上していかないと、なかなか増便というものには結びついていかないのではないかとこのように考えております。我々といたしましても九州地方、特に福岡県におきまして利用促進、徳島県へ来てくださいということで、観光部局と連携いたしまして、プロモーション活動をやったり、あとは福岡県の地元の新聞社のほうに徳島県の PR をさせていただいたり、そうした取組を地道に続けますとともに、あとやはり徳島県での宿泊をしていただくという条件もあるんですけども、5 人以上のグループで団体利用ですね、団体利用していただくお客様に対する助成金制度なども設けまして、利用促進に取組まして、今後増便に一日も早くつなげてまいりたいというふうに考えているところでございます。

岩佐委員

大型化、またジェット化されても搭乗人数であったり搭乗率が向上してきているといような形ではあるんですけども、今福岡便の乗継というのが実際今は沖縄県に行く便しかないということであります。九州内、福岡県からの便を考えますと、近い例えば佐賀県であったりとか長崎県のあたり、また南のほうに行けば鹿児島県であったり熊本県というのは新幹線が通っているということもあって、福岡県に近いそういうところからも誘客できるのかなというふうに思うんですけども、一番そこら辺でいえば、交通の便の悪いと言えればあれなんですけども、例えば宮崎県というのがやっぱり行きにくいといようなイメージもあるかと思うんですけども、そういう例えば沖縄便以外の例えば乗継キャンペーン、その乗継先というのを今後検討しているのでしょうか。

佐藤次世代交通課長

今後の乗継ネットワークの充実という点に関しまして、我々といたしましても委員からお話のありました宮崎県はもとよりなんですけども、福岡便、あとは羽田便双方ですね、やはりどういった都市と結べるかという今の時刻なども十分調べまして、少しでも乗継ネットワークが充実されますように取り組んでまいりたいと考えております。

岩佐委員

福岡便からのまた広がりというのも期待できるんですけども、やはり先ほども述べました消費者庁等の移転であったりとか、観光促進の面からも、やはりいろんなところから徳島に来やすいといような体系づくりというのが重要であると思っております。やはり、そのとき、そういう全国からのネットワークということ考えたときに、やはり各地方空港からのハブとなっている羽田空港等に加えて、今なくなりましたが伊丹空港であったりとか、

名古屋空港からのやっぱりそこが地方空港からのハブとなっているような空港であろうかと思えます。そういうところ、伊丹空港であったり名古屋空港からの便、その復活というんですかね、便の設定というのも今後のそういう徳島県への消費者庁の移転に向けての取組の後押しともなるものだと思うんですけども、その伊丹空港、名古屋空港への便の復活等についてはどのようにお考えでしょうか。

佐藤次世代交通課長

伊丹空港や名古屋空港への便復活という点でございますが、まず伊丹空港なんですけれども、徳島阿波おどり空港から大阪国際空港、いわゆる伊丹空港への路線につきましては、これは平成10年4月に本四道路全通ということで、その後やっぱり交通体系が劇的に変化をいたしまして、それに伴いまして、平成14年の1月に廃止されたというところでございます。

また、関西圏における空港の状況につきましても、平成6年には関西国際空港が、さらに平成18年には神戸空港が開港するなどの環境変化もあったところでございます。

委員からお話のありました伊丹空港からは、現在北海道から沖縄まで26空港への路線が就航しておるというところでございまして、例えば伊丹から四国に対する路線はあるのかという点で申しましても、松山空港と高知空港、こちらのほうに就航しておるといような状況でございます。

その反面、名古屋も含めてなんですけれども、大阪をはじめ京阪神と本県とのアクセスという点で申し上げますと、高速バスが今年の9月時点で1日129往復というふうに充実をしておるというところでございまして、こうした便数や料金ともに非常に利便性が高いというような状況になっておるところでございます。

こうした既存の交通機関の現状などを踏まえつつ、委員から御提案がありました伊丹空港や名古屋空港への路線をはじめとしまして、羽田空港や福岡空港なども含めました乗継ネットワークの充実に向けまして、しっかりと航空会社とも話をしまして取り組んでまいりたいというふうに考えております。

岩佐委員

伊丹空港に関してはやはりバスが本当に多いというようなことも、その現状は重々わかっている上なんですけれども、地方から伊丹空港へ飛んできて、そこからの乗り継いで徳島県に来る、その時間的、またコスト的にも利便性が高くなれば、またそういう利用というの也被考えられるのかなというふうに思っております。いずれにせよ、この乗継ネットワーク、今回200万円の補正ということなんですけれども、その中でやはり更なる徳島に来やすい、来ていただけるようなそういう取組に力を入れていただきたいというふうにお願いをいたします。

次に、クルーズ船の誘致に関してちょっと質問させていただきたいと思えます。

9月の18日に、観光振興議員連盟でちょうど飛鳥Ⅱが金磯岸壁に寄港した際に、観光振興議員連盟のほうで勉強会ということで、その船に乗っているホテルマネージャーさんの話を聞いたりとかしたんですけども、また去年、今年とお盆の期間中には大型クルーズ

船であるダイヤモンドプリンセスも来たというようなこともあるんですけども、今年度のクルーズ船の寄港の実績というもの、また来年度クルーズ船の寄港の見込みというものがどうなっているのか、ちょっとお尋ねをいたします。

北川運輸政策課長

ただいま 2 点頂きました。

まず、今年度のクルーズ客船でございます。岸壁ごとに御報告させていただきます。まず、赤石岸壁でございますが、5月30日にゴールデン・プリンセス、これ初寄港となっております。またダイヤモンド・プリンセス。そして金磯岸壁が飛鳥Ⅱが2回、そしてぱしふいっくびいなす、そして本港岸壁がにっぽん丸が2回、そして徳島市の沖洲岸壁がロストラル、10月9日にこれも初寄港となっております、合計8回が寄港しているところでございます。

また、来年度の見込みという御質問でございます。まだ確定はしておりませんが、現時点でというふうな形でございますが、例えば昨日の徳島新聞にダイヤモンド・プリンセスの広告が記載されていたところでございます。もう発売になっておりまして、ダイヤモンド・プリンセスにつきましては来年5月26日と8月13日の寄港、2回が決定しておると。また、日本船におきましては、先ほど岩佐委員から観光振興議員連盟でお話いただいたという飛鳥Ⅱでございますが、来年度につきましては、4月11日と8月12日、これが2回寄港するというのが決まっているところでございます。そのほかにも、例年阿波おどり期間中ににっぽん丸とぱしふいっくびいなすが寄港していただけると期待しているところでございまして、このようなことから、来年度もクルーズ客船の寄港の流れは続くものだというふうに考えております。

岩佐委員

ちょっと未定なところもあるんですけど、その辺の寄港に向けた取組というのをしっかりと取り組んでいただきたいというふうに思うんですけども、今回クルーズ船によって国内、また国外からもたくさんのお客さんが来られていると思うんですけども、大体そのクルーズ船によっての来県者というのがどれぐらいの人数になるのか、もしわかればお答えください。

北川運輸政策課長

今シーズン、クルーズ客船により来県いたしました乗客の皆様は、約8,500人となっております。内訳といたしまして、日本人の方が4,750人、そして外国人の方が3,750人となっているところでございます。

岩佐委員

8,500人の方が交流人口として来県されたというようなことであります。その8,500人の方が来られて、特に、海外の方というのが3,750人いるということなんですけれども、1年前、2年前ぐらい前からいろんなクルーズ船で来られた方というのが本当にいろんな

各地で爆買いと言われるように買物をするという、そういう目的で来られた方もいるというふうに聞いておりましたが、最近やはり海外からのツアー客というのが、その目的というのが大分変わってきているようにも思います。話を聞きますと、そういう買物目的から、いろんな体験型の例えば観光であったりとか、そういうものにシフトしているというふうに聞くわけなんですけれども、実際に国内外から来られた方々の、寄港してからのその動向というのはどのようになっているんでしょうか。

北川運輸政策課長

来県された乗客の皆様がどのような観光地等々に移動したかということでございます。

まず、主要な観光地といたしましては、鳴門市の鳴門の渦潮、当然これは渦の道エリアも含めまして、それから大塚国際美術館、霊山寺などとなっております、また徳島市の阿波おどり会館、阿波十郎兵衛屋敷等となっております。

今年度のトピックスといたしまして、5月のゴールデン・プリンセスにつきましては、県西部のうだつの町並みに台湾からのお客様が約2,000人訪れまして、地元の皆様の心のこもったもてなしが大変好評でございました。

また、8月のダイヤモンド・プリンセス、それから9月の飛鳥Ⅱにつきましては、21番札所太龍寺、そして平等寺のツアーも実施されたところでございまして、県南部にも足を伸ばしていただいたという状況でございます。

岩佐委員

ほとんどの方がやはり徳島に来られて、そこからバスツアー、そういうオプションルツアーで鳴門市の方、また脇町、そして県南部の方へも移動していくというふうな現状であるわけなんですけども、こういった体験型のバスツアーも含めてなんですけども、やはりそういうツアーの充実というのがホテルマネージャーさんの話にもありました。実際、そういう体験型であったりとか、おもてなしの部分も含めてなんですけども、そのマネージャーさんの話では、寄港してからの片道2時間ぐらいの観光圏であれば、そこでバスツアーが組めると。そういういろんな体験型のツアーがあるというのがやはり寄港する、そういうツアーを組む目的であったりとか、そういうそのツアーへの誘客につながるというふうな話でもありました。

今後も運輸政策課としてはそういう寄港に向けた取組というのを更に推し進めていただきたい。そこで同時にそういうオプションルのバスのツアーの幅が広がらなければ、やはりクルーズ船の誘致というものにつながらないと思います。そこでなんですけれども、そこから今度道路網の整備のほうにちょっと質問を移していきたいと思うんですけれども、先ほどの話で、片道2時間ぐらいのバスツアーというふうなことを考えたときに、今現在、金磯岸壁であったり、また赤石岸壁に着岸することなんですけれども、実際にその金磯岸壁であったり、赤石岸壁から徳島インターチェンジのあたりまでの距離というのが、やはり17キロメートルから22キロメートルぐらいの距離があります。その時間帯にもよるんですけれども、やはりそこまでバスで行くのに40分ぐらいから、渋滞の時間になってしまうと1時間ぐらいかかってしまう。となれば、そこからの当然1時間ぐらいの観光圏とい

うのが本当に狭まってしまうということで、やはり行けるところというのが鳴門市であったり西部であればやはり脇町あたりまでに限られてしまうのかなというふうに思っております。

そこで、今回、一般質問でも我が会派の岡本議員であったり、また岸本議員のほうからいろいろな道路の整備にもまた力を積極的に入れるべきだというふうな話もありますし、今回補正予算等も新聞に載っておりますけれども、やはり今の横断道ができることによって、そのクルーズ船の誘致ということにつながるものだというふうに考えております。やはり、これは私の試算ですけれども、先ほど金磯岸壁から徳島インターチェンジまで40分か1時間かかるということなんですけれども、その小松島インターチェンジから徳島ジャンクションまでができることによって、やはり20分から30分の時間短縮ができるんじゃないかというふうに思っております。それによって、県西部、やはり観光という意味では本当に祖谷のかずら橋のあたりまでというのがツアーというのに組み込めるんじゃないかというふうに思うんですけれども、今回の補正予算等もありまして、その高規格道路である徳島東インターチェンジ、そして阿南インターチェンジ間の整備ということについて、今の現状であったり今後の整備の方向性というのがどのようになっていくのか、ちょっとお答え頂きたいと思っております。

鎌田高規格道路課長

ただいま岩佐委員から、四国横断自動車道、新直轄区間について、現状等の御質問ございました。

御案内のとおり、四国八の字ネットワークを形成する四国横断自動車道につきましては、平時の救急救命はもとより、南海トラフ巨大地震などの災害発生時の命の道として、さらには人口減少の克服、地方創生の一翼を担う活力の道としてなくてはならない道路でございまして、また委員からお話ございましたとおり、観光におきましても非常に重要な道路とうふうに認識しておりまして、その整備に鋭意取り組んでいるところでございます。

先ほど委員からお話ございました国の補正予算の話もございまして、今回補正予算をお願いさせていただきまして、更に整備を進めていくというふうな状況でございます。

それから、現状についてでございますけれども、まず、徳島東インターチェンジから小松島インターチェンジ間につきましては、これまでに全ての設計協議を終えまして、順次用地買収を進めており、平成27年8月よりマリンピア沖洲地区では沖洲高架橋の下部工の工事に着手、現在も橋脚の工事を本格化しているところでございます。

続きまして、小松島インターチェンジから阿南インターチェンジ間についてでございます。こちらの工区につきましては、これまでに全ての区間で設計協議を終えておりまして、順次用地の買収を進め、その用地の取得率は約9割を超えておるところでございます。現在は、残る用地取得に向け、任意交渉と並行して収用の手続を進めているというふうなところでもございます。

また、工事につきましては、用地買収を終えたところから順次整備をしておりまして、橋梁やトンネルなどの構造物が完成し、道路の姿がはっきり見えてきたところでございます。道路はつながってこそ効果を発揮するというふうに考えてございますので、四国横断

自動車道新直轄区間、それから徳島東インターチェンジ徳島ジャンクション間の整備が早期にできますように、国等に強く働きかけてまいりたいと考えております。

岩佐委員

今のお話の中で、小松島インターチェンジ・阿南インターチェンジ間というのが全区間で設計協議もできて、90%用地が取得できているということなんですけども、徳島東インターチェンジ・小松島インターチェンジ間の用地に関しては現状は幾らぐらいなんですか。

鎌田高規格道路課長

ただいま徳島東インターチェンジから小松島インターチェンジ間の用地の進捗についての御質問でございます。

現在、その用地の状況を伺っておりますのが、徳島東インターチェンジからまず津田インターチェンジというのがございまして、この間が現状でおおむね6割程度というふうに聞いております。ただ、残るところが県の用地となります津田の埋立地というふうなことになるので、民有地としては少ないのかなというふうに考えておるところでございます。これにつきましては、今後買収を進めていきたいというふうに国のほうから伺っておるところでございます。

それから、津田インターチェンジから小松島インターチェンジ間、こちらのほうにつきましては、現在用地交渉を鋭意進めておるところでございますので、また数値は3割を少し超えているというふうな状況は聞いておるんですけども、詳しい数字まではちょっと把握してない状況でございます。

岩佐委員

用地の取得から見れば、小松島インターチェンジ・阿南インターチェンジ間というのは本当に進んでいるというような形であろうかと思えます。今回補正予算等もしっかりそのバランスというんですかね、小松島インターチェンジから南、また小松島インターチェンジから徳島東インターチェンジ間という形にしっかりバランス感覚持っていて、その割り振りというのをしっかりしていただいて、NEXCOの区間というんですかね、徳島東インターチェンジまでが平成31年にできるということでもあります。それに今のところではやはり遅れることなくというふうには聞いているんですけども、本当に遅れることなくこの新直轄区間というのが開通できるように、今後もしっかりと取り組んでいただきたいと強く要望いたしまして、質問を終わりとさせていただきます。

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、議案第19号及び第20号の2件を除き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」という者あり）

（「異議あり」という者あり）

それでは、議案第2号については、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2号について、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2号については、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及び採決を延期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。

既に採決いたしました議案及び採決を延期した議案を除く、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」という者あり）

御異議なしと認めます。

よって、既に採決いたしました議案及び採決を延期した議案を除く、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2号

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14号、議案第15号、議案第16号、議案第17号、議案第18号

次に、請願の審査を行います。

お手元に御配付しております請願文書表を御覧ください。

はじめに、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

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。

桑野川の段樋門にポンプを設置することについては、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。

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。

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」という者あり）

（「採択」という者あり）

それでは、意見が分かれましたので、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。

次に、請願第11号、J R 四国等に係る税制特例の恒久化等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

①の、承継特例、三島特例に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の軽減は、平成28年度末までの5年間の措置となっており、②の、新車特例に係る固定資産税の課税標準の軽減に関しては、平成28年度末までの2年間の措置となっております。

いずれも、国土交通省の平成29年度税制改正要望事項に延長で挙げられており、来年度以降の措置につきましては、今後、政府税制調査会等において議論されるものと考えております。

また、③及び④の、鉄道施設等の災害復旧や老朽化対策を支援する補助事業については、国土交通省の平成29年度予算概算要求において、前年度同様の内容で要求されており、今後、具体的内容について検討されるものと考えております。

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。

（「採択」という者あり）

それでは、本件については、採択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」という者あり）

御異議なしと認めます。

よって本件については、採択すべきものと決定いたしました。

委員各位にお諮りいたします。

ただいま採択すべきものと決定いたしました。請願第11号については、国に対し意見書を提出願いたいとのことであります。

この際、本件の請願の趣旨を踏まえ、徳島県議会会義規則第14条第2項の規定に基づき、県土整備委員長名で、意見書案を議長あて提出いた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」という者あり）

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」という者あり）

それでは、文案は、正副委員長に御一任願います。

これをもって、請願の審査を終わります。

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

これをもって、本日の県土整備委員会を閉会いたします。（13時57分）