

令和3年9月定例会 県土整備委員会（付託）

令和3年9月27日（月）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

立川委員長

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】

- JR牟岐線への新駅設置に係るアンケートの結果について（資料1）
- 都市計画法改正に伴う「開発行為の許可基準」の見直しについて（資料2）
- 「池田・貞光・脇・藍住」都市計画区域マスタープランの見直しについて
（資料3, 4, 5, 6, 7）

貫名県土整備部長

それでは、県土整備部から3点御報告させていただきます。

お手元に御配付の資料1を御覧ください。

第1点目は、JR牟岐線への新駅設置に係るアンケートの結果についてでございます。

JR牟岐線への設置を目指しております新駅利用の需要を把握するため、新ホールや周辺施設の利用者などを対象に実施いたしましたアンケートの結果について御報告させていただきます。

まず、新駅の新規利用意向を把握するために実施いたしましたアンケートにおいて、新駅を利用したいと回答された方は、新ホールの利用者では14パーセント、周辺施設の利用者等では、合計欄に記載されておりますように、平均で約9パーセント、また約22パーセントの方が機会があれば新駅を利用したいとの回答でありました。

次に、JR利用者の利用駅の変更意向を把握するため徳島駅と阿波富田駅の利用者に実施したアンケートでは、約30パーセントの方が新駅を利用したいとの意向を示されました。

さらに、今回実施したアンケート結果から、新駅の設置により鉄道以外の交通手段から鉄道の利用へと変更となる鉄道の利用ニーズを分析したところ、新ホールの利用者アンケートでは1.3倍に、周辺施設の利用者アンケートでは1.4倍へと鉄道利用者の増加につながる結果が得られたところであります。

今後は、このアンケート結果を踏まえ、JR四国との連携の下、新駅の設置に向けしっかりと検討を進めてまいります。

続きまして、資料2を御覧ください。

2点目は、都市計画法改正に伴う開発行為の許可基準の見直しについてでございます。

国は、近年の激甚・頻発化する自然災害に対応するため、市街化調整区域内の災害リス

クの高いエリアにおいて、住宅等の開発許可を厳格化するよう都市計画法等を改正し、令和4年4月1日から施行されることになっております。

法改正に伴う県の対応といたしまして、今回の法改正及び国の技術的助言に基づき、開発が可能な区域から災害リスクの高いエリアの除外を明確化するなど、開発を許可できる基準を見直すことといたします。

開発行為の許可基準の改正概要につきまして、2ページを御覧ください。

規制が強化される開発行為は新たな許可を必要とするもので、住宅、沿道沿いの物品販売店舗等の条例で許可するもの、あるいは宅地分譲、老人ホーム等の開発審査会に諮り許可するものが該当いたします。

その中で、条例等に規定される事項については、開発許可の対象区域から除外する災害リスクの高いエリアを災害レッドゾーン、土砂災害警戒区域、洪水及び高潮の浸水想定区域のうち、想定最大規模による想定浸水深が3メートル以上の区域としております。ただし、洪水については、当面の5年間は計画降雨による浸水想定区域とします。

また、安全上又は避難上の対策が講じられる場合に限り、例外的に開発を許可できることとしております。

開発審査会に諮る事項につきましても条例と同様の扱いといたしますが、5年間の経過措置を設けることとしております。

今後のスケジュールにつきましては、県議会での御論議、パブリックコメントなどでの御意見を踏まえ、来年4月の条例施行を目指してまいります。

最後に、資料（その3）を御覧ください。

3点目は、池田・貞光・脇・藍住都市計画区域マスタープランの見直しについてでございます。

都市計画区域マスタープランは、長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を示すものです。

この4区域の各マスタープランについては今年度見直すこととしており、新型コロナ、人口減少、災害列島の三つの国難への対応やデジタル社会、グリーン社会の推進など、新たな視点を盛り込んだニューノーマル時代に対応する新次元の分散型国土の創出、防災・減災を主流化したコンパクトシティの実現、気候変動対策の推進による脱炭素社会の実現を都市づくりの方向性の柱とし、各区域の特性を踏まえた土地利用の方針を素案に盛り込むとともに、引き続き区域区分は定めないこととしております。

スケジュールにつきましては、県議会での御論議、パブリックコメント、住民説明会及び公聴会などでの御意見を踏まえ、年度内の改定を目指してまいります。

報告事項は、以上でございます。

よろしく願い申し上げます。

立川委員長

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。

福山委員

私から何点かお聞かせください。

新駅のアンケート調査の結果についてお伺いいたします。

新駅の利用者を予測するためのアンケート調査につきましては、先ほど貫名部長からも結果の御報告を頂きましたが、新駅を利用したいとの意見も多く、鉄道利用者の増加も期待され、JRにとってもメリットのある結果が示されていると思います。

この新駅については、つい先日も地元新聞に新駅設置に疑問とのネガティブな意見が掲載されておりましたが、このアンケート結果を拝見いたしますと、新駅に対する期待は大きく、新駅を設置する価値は非常に高いものではないかと私は感じております。

今回のアンケート結果について、県としてどのように受け止めているのかお伺いいたします。

井上都市計画課長

ただいま福山委員から、先ほど報告させていただきましたJR牟岐線への新駅設置に係るアンケート調査結果について、県としてどのような受け止め方をしているのかという御質問を頂いております。

このアンケート調査でございますけれども、新駅の利用者数を予測するために、委員会資料でお渡ししております資料1の1ページ、結果の欄に記載のとおり、新ホールの利用者アンケート、それと周辺施設の利用者アンケートを実施しております。

御回答いただいた総数といたしまして、5,332名の方からアンケートの回答を頂いております、新駅に対する県民の皆様の関心の高さを改めて感じているところでございます。

結果についてでございますけれども、まず新ホールの利用者アンケートにおきまして、新ホールへの交通手段として、14パーセントの方が新駅を利用したいとの意向を示されております。このことは、新ホールに隣接する駅ということでアクセスの良さが評価されて、数字が上っているのではないかと感じております。

また、新駅の設置によりまして鉄道以外の交通手段から鉄道の利用へと変更する可能性のある鉄道利用ニーズを分析させていただいております。

委員会資料で申しますと、2ページの中段にグラフを掲載しておりますけれども、鉄道以外の方が鉄道を利用したいというふうに鉄道に変わってくる率といたしまして、新ホールの利用者では1.3倍に、それから周辺施設の利用者におきましては1.4倍というアンケート結果になっております。

この結果から、新駅が鉄道利用者の増加につながっていくということ、それから鉄道の利用へと意向がシフトしていくことにより公共交通への転換にも資するということが、アンケート結果からも裏付けられているのではないかと考えております。

また、今回のアンケートにおきましては、資料1の3ページ上段に記載しておりますけれども、新駅を利用しない理由についてもアンケートで伺っております。

理由の多くとして挙がっておりますのが、①自宅から目的地までが近く徒歩や自転車が便利であるといった内容、②自宅の近くに駅がないというアンケート結果が多く、移動時の交通手段としてそもそも鉄道を利用できるような移動がない方、それから鉄道を利用できる環境のない方が、その回答を頂いた方の半数以上を占めているということになってお

ります。

こういった結果がございましたので、移動する際の交通手段として鉄道が選択肢となる場合の新駅の利用意向を分析しておりますのが、その下のグラフになります。

新ホールの利用者においては新駅を利用したいという割合が2割、周辺施設の利用者においては、機会があれば利用したい方を合わせますと、半数の5割を超える方が新駅の利用の意向を示されているという結果になっております。

今回の新駅については、県といたしまして、新ホールへのアクセスの向上はもとより、周辺の公共施設への通勤通学などの利便性の向上、加えて公共交通への転換によるカーボンニュートラルの推進など、多くの効果が見込まれるものと考え検討に着手しておりますが、アンケート結果からも同様の傾向が見られ、新駅の必要性があることが示されていると感じております。

今後は、早期に新駅が設置できるようJR四国と連携しながら、しっかりと新駅の利用者数の予測を行ってまいりたいと考えております。

福山委員

ありがとうございます。

アンケートの結果について、井上課長からも新駅の必要性が示されたとの答弁がありました。私も同感であります。鉄道やバスなどの公共交通機関は自宅から駅やバス停が遠い方もおられ、全ての方が利用できるわけではありませんが、このアンケート結果ではそうした利用者の視点からも分析がなされ、新駅の必要性が示されていると思います。

是非、早期実現に向けて取り組んでいただきたいと思います。今後どのように進めていくのかお伺いいたします。

井上都市計画課長

今後の進め方について御質問を頂いております。

JR牟岐線への新駅の設置に向けましては、今年度アンケート調査結果を踏まえた新駅の利用者数の予測、新駅の駅前に必要な機能の検討、それからJR高徳線や徳島線などから新駅までのスムーズな運行計画の検討を進めていくこととしております。

現在、新駅の利用者数の予測手法、それから既存のパターンダイヤを考慮した運行計画について、JR四国とも既に協議を進めているところでございます。

今後は、早期にJR四国と新駅の設置について合意ができるよう新駅の利用者数の予測をしっかりと行うとともに、駅前に必要な機能については、今回のアンケートでもどういった施設が必要かということも伺っておりますので、そういったことも参考にしながら、また9月19日には新ホールの優先交渉権者も決定をされておりますので、こうした優先交渉権者、JR四国、また地元徳島市ともしっかりと協議を進めてまいりたいと考えてございます。

福山委員

今回のアンケート調査では新駅を利用したい方も多く、JR四国にとっても新ホールの利用者や周辺施設への通勤通学など、利用者の増加が見込まれるものであり、十分ニーズ

があるような結果が示されていると思います。

引き続き、JR四国や徳島市と丁寧な協議を進めていただき、1日も早く新駅の設置についてJR四国との合意が得られるようお願いして、この質問を終わります。

続きまして、御報告いただきました都市計画法改正に伴う開発行為の許可基準の見直しについて、1点確認したいと思います。

資料により、市街化調整区域の災害リスクの高いエリアでの開発許可が厳格化されるとの説明がございましたが、私のところには地域の住民の方々をはじめ、開発事業に関わる不動産業界の方からも、これまでどおりの開発ができなくなるのではとの不安の声が届いております。

そこで確認したいのですが、今回の見直しにより、来年4月1日以降、市街化調整区域の浸水ハザードエリアにおいては、宅地造成や家の建て替えなど、全ての開発行為ができなくなるのか、どういった規制強化になるのか、その内容についても説明をお願いいたします。

村上都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

ただいま福山委員から、来年4月1日以降、市街化調整区域の浸水ハザードエリアにおいて、宅地の造成、家の建て替えなど、開発行為ができなくなるのかという御質問がございました。

平成30年7月豪雨、それから令和元年東日本台風などにおきまして、洪水等により市街化調整区域で住宅等に被害が多く発生したことから、国におきましては、頻発・激甚化する自然災害に対応いたしまして、安全なまちづくりを推進するため、災害リスクの高いエリアにおける開発許可の厳格化を図るよう都市計画法が改正されました。

これに伴いまして、県においても、令和4年4月1日の法施行に合わせ、条例をはじめとする開発行為の許可基準の見直しが必要となったところでございます。

県では法改正、それから国の技術的助言の内容を踏まえまして、市街化調整区域において洪水等により生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがある区域、いわゆる浸水ハザードエリアと言いますが、こちらの想定最大規模の浸水想定区域のうち、想定浸水深が3メートル以上となる区域の開発許可を厳格化することといたします。

今回の見直しでは、宅地、老人ホーム、病院などの新たな開発行為が規制強化の対象となりますが、既に建っている家屋等の建築物については、これまで同様に建て替えは可能であります。

また、来年の4月1日以降、開発ができなくなるということではなく、ハード対策として想定浸水位以上に居室を設けること、ソフト対策として避難計画書等により確実に避難所への避難が可能なことなど、開発行為を行う際に安全上又は避難上の対策を行うことを確認した上で、開発を可能とすることを考えております。

なお、浸水想定区域が示されていない地域との地域間格差を考慮し、また浸水ハザードエリアの対象を計画降雨規模から始めることや既に開発の計画に着手しているものなどへの影響を考慮しまして、経過措置の期間を5年間設けることとしたいと思っております。

県といたしましても、今後、パブリックコメントをはじめ、多くの皆様の御意見を伺い、令和4年4月1日以降の法施行に合わせまして、開発行為の許可基準の見直しを進め

てまいりたいと考えております。

福山委員

今回の法改正による開発行為の許可基準の見直しにおいては、既に開発に着手している方への一定の猶予をはじめ、開発に際し安全対策や避難対策を行うことを確認するよう基準を検討されているということで、少し安心しました。

私のところに話があれば基準の改正内容を説明したいと思いますが、県におかれましても、開発に携わる業界の方々、浸水ハザードエリアに住まわれている方など、県民の皆様に対しましても混乱しないよう十分に周知していただくことをお願いいたします。

最後にもう1点、新型コロナウイルス感染症の状況は、9月末での緊急事態宣言の全面解除の話が聞こえてくるなど、ワクチン接種率の向上に伴い落ち着きを見せつつあり、秋の行楽シーズンなど、人が動き始める時期に来ているのではないかと思います。

とくしまプレミアム交通券については、利用者、事業者の双方から好評と聞いていますが、公共交通の更なる利用促進として、追加発行についてどうお考えなのかお聞かせください。

地面次世代交通課長

ただいま福山委員から、とくしまプレミアム交通券追加発行についての御質問を頂きました。

とくしまプレミアム交通券につきましては、これまで14万2,000セットを販売したところ、本年3月30日には予定数に達し事前申込受付を終了するほど、利用者、事業者の皆様からも好評を得ているところでございます。

今年度に入ってからとくしまアラートの発動が続くなど、コロナ禍の影響もございまして、購入については、7月末の購入期限で事前申込みの9割程度となる12万1,419セットと約2万1,000セットが引き換えられていない状況であり、交通券の利用については、9月15日時点の交通事業者の換金申請額として、4億1,833万3,000円と購入数の7割程度にとどまっている状況でございます。

本県では、昨日からとくしまアラートを国基準のステージⅡに相当する感染拡大注意・漸増に引き下げるなど、新型コロナウイルスの状況も落ち着きを見せつつございます。

引き換えられずに残っている2万1,000セットにつきまして、みんなで！とくしま応援割が再開したステージⅡへの引き下げを節目と考え、交通券が航空や高速バスなど徳島を発着する首都圏や京阪神との往来に利用できることから、こうした地域の感染状況も踏まえつつ、人の移動が見込まれる秋の行楽シーズンを迎えて、応援割や10月からスタートする四国デスティネーションキャンペーンに相乗し、更なる公共交通の利用促進が図られますよう、機を逃さず速やかに追加発行できる準備をしているところでございます。

福山委員

追加発行に向けて準備をしているとの答弁を頂きました。

バスや鉄道、タクシーなどの交通機関は県民生活を支える移動手段であるとともに、回復時には旅行者の二次交通手段としてなくてはならないものですので、県内の交通機関を

維持，確保できるよう，引き続きしっかり取り組んでいただけるようお願いいたします。

吉田委員

2点お伺いします。

まず，JR牟岐線への新駅設置に係るアンケート結果につきまして，お伺いします。

公共交通への移行が進むというのは，これからの時代非常に大切なことだと思うのですが，アンケートの中の2ページに新駅設置によってJRの利用者が増えるというアンケート結果が出ています。

周辺施設の利用者のほうなのですが，498人に対して新駅があることによって180名増える。新ホールの利用者については，新ホールでのイベントがあるときだけになると思うので，74名というのが一応出ています。

公共交通が増えるということで数字が出ているのですが，周辺施設の利用者で180名増えるというのはすごく意義があることかと思うのですが，このうち訪問者，居住者は毎日利用するわけではないのですが，通勤・通学者はこの180名のうち何名ぐらいいらっしゃるかわかりますか。

立川委員長

小休いたします。（10時56分）

立川委員長

再開いたします。（10時56分）

吉田委員

この180名のうち通勤・通学者がどれくらいいらっしゃるのかという意味は，利用したいという数字はこのアンケート結果で出しているのですが，利用頻度のことが余りよく分からない結果なので，その辺に関してまだ集計されていなくて今後分かってくるのかどうか。どうでしょうか。

井上都市計画課長

今回アンケートを採らせていただいたうち，どれくらいの方がJRの利用者として増えていくのかといった御質問かと思えます。

今回のアンケート結果でお示ししているのは，新駅を利用したいという意向であったり，全体のアンケート数に対してどういった方が占めているのかという割合を数字としてお示したものです。

それとともに，この数字の基となるアンケートの回答者数から，先ほども吉田委員からお話がありましたように，周辺施設の利用者におきましては，駅がなければ他の公共交通又は自家用車等を利用する方もおいでになられて，鉄道の利用者は498名という意向なのですが，新駅ができることによりそれが180名増えるということになります。

人数をお示ししているのですが，今回のアンケートにおきましては利用頻度，どれぐらいの利用を行う移動があるのかということと併せてお伺いしております。

当然、定期券を購入して毎日通勤、通学され、学生の方だったら部活動などもあって毎日利用される方、通学、通勤などで主に平日に利用されるような方、それから趣味や病院に通うなど、定期的な移動があって、月何回程度の移動があるのかといった移動頻度についても今回のアンケート調査で伺っております。

意向としては、例えば周辺施設の利用者においては、アンケートへの御回答を頂いた方の中で180の方が使いたいということなのですが、その180名の中でもこういった利用頻度になっていくかということは今後やっていく新駅の利用者数の中で反映すべき内容になっており、データとしては集計し始めているのですが、予測する中でその数字を使っていくこととなりますので、今回のアンケート調査結果ではお示ししていないのだけれども、利用頻度も加味しながら利用者数を予測していくということで考えております。

吉田委員

今後、利用頻度の予測と併せて、新駅ができたことによって年間のJR利用者数が一体どれくらい増えるであるとか、正確な数字ではないのかもしれませんが、そういうことを出すことが非常に大事だと思います。

それは費用対効果の問題からは欠かせないことですし、公共交通の利用者が増えるのはいいのですが、新駅についてのいろんな御意見が県民の中にあることから、そういう数字をできるだけしっかりと出していくことによって理解を深めていけるかと思っておりますので、そういう利用頻度も含めた結果の発表はいつぐらいになりますか。

井上都市計画課長

新駅の利用者数の予測とその時期についての御質問でございます。

先ほども福山委員に御回答申し上げましたが、新駅の利用者数を予測する手法、どういうふうに予測していくかということは、そのやり方について、現在JR四国と協議を始めているところでございます。

利用者数を予測していく上で、今回お示ししているアンケート結果の数字、また、先ほど吉田委員からもお話がございましたどれくらいの頻度で利用されるのかといった利用頻度、あとJR四国がお持ちのデータ等も総合的に考えながら、数字をはじいていく必要があります。

現時点で具体の時期については申し上げられないのですが、私どもとしては、できるだけ早期にJR四国と新駅設置についての合意ができるように進めてまいりたいと考えてございます。よろしく願いいたします。

吉田委員

できるだけ早期にということでした。

新駅の利用者数というのは、新駅がない場合は周辺の駅を利用していたけれども、新駅ができることによって利便性が高まるという効果はもちろんあるのですが、どれだけ公共交通に移行した人が増えるかということが賛同を得やすいポイントになるかと思っておりますので、是非、その点も含めた調査結果をよろしく願います。

この件については終わります。

2点目なのですけれども、福山委員からもありました都市計画法改正に伴う開発行為の許可基準の見直しについてお伺いします。

これは、最近の激甚化する災害対策として、本当にすごく大事なことになってくると思います。

その洪水の1,000年に一度の想定浸水深が3メートル以上の区域と、30年から150年に一度の区域と段階的にあるみたいなのですけれども、私の住んでいる所はこの1,000年に一度の3メートルぐらいのところにあるのです。

吉野川の堤防が決壊することはほぼないと思いながら暮らしてきたのですけれども、昨年の球磨川の洪水跡を見に行っただけですが、住民の方にお聞きすると、やはりここが浸水するはずがないと思われていた地域でもたくさん堤防を越水して浸水しているということで、これからは吉野川でもあり得る話かと思えます。

開発行為を今後行えるかどうかというのも、県民の利便性のために必要な質問を先ほど福山委員もされたのですけれども、私からは、こういう地域は居住するよりも、できるだけグリーンインフラを整備して行って流域治水に備えるような開発に移行していくべきだと思っています。

そういう意味で、この5年間の改正基準を適用しない経過措置について、十分な周知期間が必要と認められる開発行為ということについて、もう少し具体的に分かりやすく説明をいただけますでしょうか。

村上都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

ただいま吉田委員から、現在の想定が最大になっているところですが、この5年間の経過措置について詳しい内容をという御質問がございました。

これにつきましては、今回の資料にございますように、まずは洪水及び高潮の浸水想定区域のうち、想定最大規模による想定浸水深が3メートル以上の区域を最終的には開発を抑制していこうというもので、いわゆる浸水ハザードエリアとしております。

こちらにつきましては、洪水により被害が人命に関わる、生命に関わるといったものということで、このような3メートル以上という規定を設けております。

ただ、これを令和4年4月1日以降すぐに適用しますと、先ほど委員からおっしゃられたように浸水想定区域が非常に膨大でございまして、ある街につきましては、ほとんど全域が浸水想定区域内の3メートルの浸水深以上になってしまうということになります。

それともう1点、この浸水想定区域というのは、この東部都市計画区域内の全てのエリアで定められているわけではございません。今、言っていた吉野川や那賀川、それから鮎喰川や園瀬川といった県の主要な河川では浸水想定区域は定められているのですけれども、その部分だけで全域ではないということで、そういった地域間バランスといったものも考慮して、まず5年間はこの計画規模のエリアでの適用というのを考えております。

5年間、計画降雨規模で開発を抑制していくことを考えておまして、それにより、今後、開発許可への影響、それから浸水想定区域が今後のシミュレーションで全域に増えていくといったこともいろいろ加味しまして、また5年後に移行の検討を進めていきたいと考えております。

吉田委員

スケジュールについてはよく分かりました。

この浸水想定区域の周知なのですから、今はもう24市町村でハザードマップの作成なども終わっていると思うのですが、この周知は、徳島県は高齢者の方も多いので、ネット環境を余り利用されない方への配布状況についてはどうなっていますか。

村上都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

ただいま、周知についての御質問がございました。

こちらは令和4年4月1日からの法施行に伴うわけなのですから、法施行までの期間が非常に短いということがございます。

つきましては、県でもこういった開発抑制をしていくということ、今もホームページ等で載せているのですが、それを更に徹底するとともに、パンフレットといったものも作成し、広く県民の皆様にも周知できるようにしたいと考えています。

このホームページの活用、パンフレットを役場等に広く周知していくとともに、開発というのは業者が非常に関わってくることでございますので、そういった不動産関係の業者などには事前に説明会といったこともしていきたいと考えており、総合的に周知を図っていきたくて考えております。

吉田委員

ありがとうございます。

ネットではポータルサイトもあって、すごく環境が整っていると思うのですが、ネットを見ない方が本当にまだ多いと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

最後になるのですが、この区域はこれから開発できないとなると、やはり不動産価値が下がっていくことも心配されるのですが、不動産業界の業務において、このハザードマップの取扱いというのは多分売買のときに説明する義務などがあつたかと思ひますが、そのあたりはどうなつていふのでしょうか。

村上都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

ただいま吉田委員から、この法改正に伴う開発許可基準のことにつきまして、不動産関係業者が取引するときに、ハザードマップを含めて、どういふふうになつていくのかといふ質問がございました。

こちらにつきましては、不動産業界の方にもいろいろお話を聞いたところでございふますが、実際に不動産を売買するときに重要事項の説明をしなければいけないといふことで、令和2年から法律で規定されておひ、重要事項説明の中でハザードマップといふ危険なエリアといふのは示すことになつておひます。

今回も、こういった中で開発を抑制していくといふことについて、併せて周知していただくように不動産業界の方にお願ひをしていくところでございふます。

吉田委員

よろしくお願ひします。

この改正というのは気候変動の適応策においてすごく重要になってくると思いますので、トラブルなく進みますようによろしくお願ひしたいと思ひます。

山田委員

私からも新駅についてまた後で聞きたいと思ひますけれども、まずその前に、報道されております日峯大神子広域公園の遊具の老朽化の問題です。

危機管理環境部のほうで四国のみちの荒廢の問題についても質問しました。

最近、この手の県が当然に管理しないといけないところが非常に老朽化したり、いろいろな問題が起こっているということで、そういう意味でも、この問題もきちんとただしておかないといけないなと思ひますけれども、これは後で紹介しますが、実は利用される方からも改修についてのいろいろな意見が出ています。

この老朽化の現状というのは、いつから把握していたのか、使用禁止になったのはいつなのかということについて、まずは御報告ください。

井上都市計画課長

新聞の報道にあった日峯大神子広域公園における遊具についての御質問でございます。

遊具の点検は、法に基づき年1回点検を実施するという定期点検、それから管理者が日頃行う点検という2種類の点検を実施しております。

今回の報道がございました遊具について、報道で大きく写真入りで二つ施設が載っておりますけれども、全面利用休止をしている木製大型遊具については、昨年12月に定期点検を実施し、大分老朽化が見られるということから今年の3月末に利用を休止させていただき、その際、今までもずっと部分的な修繕を行って御利用いただいておりますが、部分的な修繕を行っていくのがいいか、それとも設置後に大分年数を経過しておりますので新たな施設を全面的に改修していくのがいいかといったことを検討して、利用を休止した後、現在、新たに全面的に更新を行う方向で設計を進めているところでございます。

もう一つ、ローラー滑り台の入り口の柵が壊れているということで利用を休止しているものがございますけれども、そちらについては、毎月点検している中、今年6月下旬に老朽化が発見されたので、安全な利用に配慮して、修繕の間、御利用を一旦休止させていただくということで、現在、修理に向けて手続が進んでおり、年内の利用再開を目指しております。

山田委員

そうしたら、ここの公園も含めて県管理の広域公園は一体幾つあるのか。また、こういう老朽化などの問題は他の公園でもあるのかどうか、端的にお答えください。

井上都市計画課長

公園の数の御質問等々でございますけれども、県営の都市公園につきましては、現在、八つの都市公園を開設しております。

北から申しますと、鳴門市に鳴門総合運動公園と鳴門ウチノ海総合公園、松茂町に月見ヶ丘海浜公園、徳島市におきまして蔵本公園、新町川公園、文化の森総合公園、それか

ら今回の日峯大神子広域公園，これは小松島市にまたがるものでございます。最後，阿南市に南部健康運動公園，この八つの公園を開設いたしております。

それで，今回と同様に利用休止をしているような施設という御質問につきましては，各遊具や公園施設もそうなのですけれども，日々の点検において修繕等が必要となった場合には修繕の手続きをして，直すような形を取っております。

遊具のように主にお子さんなどが遊ばれるもので，安全に利用できないと判断され，その修繕の期間に一旦利用を休止するという事はどの公園でも多々あることでございまして，できるだけその期間を短くするようにやっておりますけれども，現在，一つの遊具において修繕待ちで一旦利用を休止しているという施設が一つだけございます。

山田委員

ほかのところの一つだけあるということですか。それは後で教えてください。

それと，この日峯大神子広域公園は当然指定管理にされていますね。指定管理はどこのかということと，そこから地元紙で報道される前に相談は掛かっていて，その過程で報道されたのかということについて，先ほどもちょっと答弁があったのですけれども，端的にお答えください。

井上都市計画課長

まず，指定管理の状況でございますけれども，日峯大神子広域公園だけではないのですが，徳島市にある公園ということで，先ほども申しました蔵本公園，新町川公園，文化の森総合公園，それと今回の日峯大神子広域公園の四つを一つの都市公園の指定管理ということで，公益財団法人徳島県建設技術センターに指定管理委託をしております。

それから，今回の利用休止に当たって，指定管理者からの相談はという御質問でございますけれども，当然，3月下旬から全面的に利用を休止している大型木製遊具につきましては，昨年12月の定期点検実施後，指定管理者から専門の業者に診てもらった結果を県にも御相談いただき，先ほども申しましたが部分的な修繕を行うか，それとも抜本的な対策として更新を行っていくことが必要であるかといったことも県で検討しまして，相談の上で利用を休止させていただいております。

山田委員

実は，ローラー滑り台の乗り場の板が傷んで留め具が外れていましたよ。騎兵隊のトリデは新しい柱と古い柱が混ざっているのです，補修しながら使っていたようです。虫食いのヤシの木もある。タイルのうねりや剥がれも見られる。赤いタイルの個所は新しいようですが等々，利用者からそういう声が結構寄せられているのです。

これについて，指定管理者の区分と県の区分というのがあるのでしょうかけれども，今年3月末からかなり長期間止まっているということなのですが，やはり利用者からは1日も早くと，先日の日曜日結構多くの人たちがここへ寄っていたようですし，そういう声を頂いたのですけれども，どのように改修するのか。いつまでに修理を完了させるのか。指定管理者がその改修に当たるのか。その費用負担はどれぐらいかという点について，お答えください。

井上都市計画課長

騎兵隊のトリデといった名前で皆さんに御利用いただいている施設は、ただいま山田委員からもお話がありましたように、今回利用を休止している大型遊具につきましては、いろいろ部分的な修繕、新しい木があったり、虫食いで腐食しているような木があったりということなのですが、木製遊具については、それぞれ年数がたつてまいりますと、やはりどうしても腐食が始まっていくところがございます。

こうした定期点検の中で状況を把握し、安全に利用していただけるように部分的な修繕を行っているからこそ、虫が食っている部分と新しくなっている部分のように施設の中でどうしても差ができてきます。当然、それは修繕を適切にやっていた結果、そういうふうになっているということがございます。

このようにこれまでもきちんと適切に管理は行ってきておりますけれども、施設を整備したのが平成9年ぐらい、今から四半世紀ぐらい前というところでして、木製遊具については部分的に修繕をしてきたけれども、今回は全面的にやるべきではないかという判断で設計に着手しているものでございます。

部分的な修繕については、指定管理者に対する指定管理料の中の修繕費ということで、県から修繕に係る費用を負担しておりますので、県と指定管理者とが相談の上、修繕費の中で指定管理者が直すという部分については指定管理者に負担をお願いしております。

今回のように、施設全体を大規模に修繕しなければならない大型改修若しくは更新ということになってまいりますと、設置者である県が事業を行うということが通常のやり方でございます。今回の3月下旬に利用を休止している施設については、現在、新たにやり替える方向で既に設計を発注してやっております。

いつまでにどれぐらいの費用かというお話がございましたけれども、現在設計中でございます。いつまでにどれだけの費用をもってできるかということは、現時点では答えは持ち合わせておりませんが、日峯大神子広域公園の遊具が設置されている辺りは、こども広場ということで、各斜面に大型遊具を複数設置しておりますけれども、これまでに今回と同様に一つの大型遊具で全面工事を行った施設がございます。

その事例で申しますと、費用的には全面更新に1億3,000万円ぐらい掛かり、その設計段階から工事の期間を全部終わらせるまでに数年間を要しております。今回の施設がそういうふうなことになるかどうかは今後の設計次第のところがございますけれども、結構な費用が必要ではなかろうかと考えてはございます。

山田委員

この問題についても更に聞きたいことがあるのですが、また引き続き聞いていきたいと思っております。

次の問題で、公共交通のことを聞いておきたいと思っております。

地方創生対策特別委員会でしたが、事前委員会で公共交通の利用状況を聞きました。

令和元年度と今年7月末までの比較ということで、鉄道4割、タクシー6割、航空4割、フェリー6割、路線バス6割、高速バス4割うんぬんというふうなことが報告されました。

7月末だったのですけれども、それ以降の新しい分、それと、率だけではなく損失額、金額ベースで言ったらどうなのかということ把握していたら、教えてください。

地面次世代交通課長

山田委員から、各公共交通機関の利用状況の新しい実績があればということで御質問を頂きました。

前は7月末時点ということで御回答しておりますが、現在8月末時点ということでデータを取りまとめておりますので、御報告いたします。

まず、これは全て令和元年比でございますが、路線バスはおおむね6割、高速バスはおおむね3割、貸切バスはおおむね3割、鉄道は8月末調査時点では未公表でございますので手元にデータがございません。タクシーはおおむね5割、航空はおおむね3割、フェリーはおおむね4割、以上のような状況でございます。

2点目、経済損失額という形での状況把握はしているのかということですが、こちらにつきましては、現時点では取りまとめていないものがございません。

山田委員

経済損失額は非常に重要な指標になるので、今日はお答えできないということですが、改めてきちんとこれに基づき、率だけではなくて、やはり損失額についても明らかにしてほしいなと思います。

その面で、コロナ禍において、今までに当然利用者の減少等々がある中で、今回の県土整備部のほうではJRと徳島空港関係を聞いておきたいと思うのですけれども、まず、JR四国の状況はどういうふうになっているのですか。

地面次世代交通課長

ただいま山田委員から、JR四国の経営状況ということで御質問を頂きました。

本年5月にJR四国が発表した2020年度の決算においては、新型コロナによる甚大な影響を受け、営業損益が公表開始以来最大の259億円の赤字となったところでございます。

JR四国においては、本年3月に長期経営ビジョン2030、それから中期経営計画2025を公表しております。モビリティ間の連携強化や交通結節機能強化、駅を中心としたまちづくりなど、地域や関係者と連携協力し、経営改善に向けた取組を推進していくこととしております。

また、本年8月に発表された2021年度の第1四半期の連結決算においては、株式市場が好調に推移する中、計画していた評価益の実現化を前倒しで実施したことから、経常利益は33億円の黒字となったものの、新型コロナの第4波、第5波による影響が響き、営業収益は赤字が続いている状況というところでございます。

山田委員

そういう面では、JR四国、徳島も含めて非常に厳しい状況になっている。

私自身も、このJR四国、鉄道を守るといのは県民の多くの皆さんも必要だと思っているという思いがあるのです。

そうしたら、JR四国も含めて全国の鉄道網を維持強化し、大きい流れで言ったら脱炭素化ということもあるので、やはり公共交通基金的なやつを設置し、不採算部門での鉄道事業の赤字を適切に補填したり、車両設備の省エネ化を支援する必要があると思います。

基金の財源としてはガソリン税をはじめ、自動車関連税や航空関連税などの交通関係の税の一部、JR東日本・東海・西日本などの一定の利益を上げている部分も組み入れるということも含め、もちろんこれは国会でも議論されることなのですけれども、そういうふうな取組をしないと、コロナ禍と今の減便等々が続いているような状況、二重苦の中での公共交通、特にJR四国を維持するためには自助努力だけではもう限界があります。

そういうことで、国や県の抜本的な支援、もちろん中心は国ですが、県としても何らかの手立てをするという必要だと思うのですけれども、その辺はどうですか。

地面次世代交通課長

ただいま山田委員から、JR四国への支援ということで御質問を頂きました。

JRに対する支援につきましては、まず、昨年12月に国において債務等処理法に基づくJR北海道、JR四国等に対する支援ということで示されており、今年度に入り、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの中期経営計画に掲げる施策を進める経費として560億円の出資の受入れなどにより、財務基盤の安定化が図られているところでございます。

それから、県における取組についてでございますが、これまでも本県においては、新型コロナの影響により利用者が大幅に減少しているJRを含む公共交通事業者に対しまして、事業者が取り組む感染防止対策や3密回避運行への支援、とくしまプレミアム交通券の発行など、安全・安心な運行の推進や利用促進、情報発信に取り組み、業と雇用の維持確保に努めてきたところでございます。

また、今議会では、アフターコロナを見据え、DXによる事業者の生産性向上につながる取組等を支援する公共交通スマート利用応援事業を上程させていただいており、現場ニーズと特性を生かした御提案に対して支援を行うことで、JRをはじめ公共交通事業者の経営改善に向けた取組をしっかりとサポートしてまいりたいと考えております。

山田委員

答弁をもらったのだけれど、去年かその前かにJR北海道の関係で北海道議会の皆さんが徳島を訪問されて、JR北海道とも連携してこの条件不利地を抜本的に強化しないといけないというふうな話が出たのです。

今、地面課長からも発言があったのですけれども、そういうふうな関係だけでいいのかと、本当に国に対してももっと厳しく、先ほど基金ということも提案しましたけれども、そういうことを含めて県からもこの危機的な状況を打開するための具体的な手立てを、県でももちろん必要と思うのですけれども、その辺ではJR四国についてどういうふうに強化されていこうとしているのかと思うのですが、この点はいかがでしょう。

地面次世代交通課長

ただいま山田委員から、JR北海道等と連携した抜本的な支援を求めるべきではないか

といった御意見を頂きました。

先ほど説明させていただいたJRへの国による支援、昨年12月に債務等処理法に基づく支援が示されたところでございますが、この支援については、これまで徳島県といたしまして、北海道をはじめとする自治体や関係事業者といった関係者と連携しながら、従前からJR北海道・四国等に対する支援について国に政策提言等を行ってきた成果の一つであると考えております。

それから、現在この支援と引き換えに、先ほど申し上げました長期ビジョンや中期経営計画に基づく5年間の取組を実施しているところでございますが、こういった取組の成果を具体的に出していくようなことも必要とは思いますが、そうした事業者が必要とする支援につきましても、今後あらゆる機会を捉えまして関係自治体、事業者とともに、JR四国の取組も後押しするよういろんな形で、先ほどの政策提言というような具体的な手法も用いながら、引き続き支援してまいりたいと考えております。

山田委員

先ほど出てきた、例えば中期経営計画、2025年度までにJR四国全体で売上高の経常利益の率を1パーセント確保するという目標を掲げている。

ちなみに、2019年度に当てはめたら、売上高が280億円だったので必要な経常利益は2億8,000万円、しかし実際は20億円の経常損失という状況でしょう。だから、確かに一定の手立てはしてくれているけれども、これは非常に厳しい見通しです。その辺は、県も危機感を持って4県と力を合わせてやっていくことが必要だと私は思います。

これはまた引き続き聞いていきたいと思っております。

もう一つ、徳島阿波おどり空港の四国の交通への活用についても聞きたいと思っております。

観光庁の既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業を活用して、2021年9月から11月30日まで徳島県西部で、にし阿波観光圏と香川県の高松空港を結ぶバスによるアクセスの実証実験が始まっています。

また、米子空港では12月1日より米子・ソウル便の運航再開ということで、国交省に申請しているという動きもあります。

そうしたら、徳島阿波おどり空港については、冬季運航スケジュールも含めて、どのような対策をやられているのかということについて、お伺いします。

地面次世代交通課長

山田委員から、徳島阿波おどり空港における航空便対策について御質問を頂きました。

今の徳島阿波おどり空港の利用者数の状況でございますが、東京線の充実や福岡線のジェット化等、さらには徳島・香港季節定期便の就航によりまして利便性が高まった結果、平成30年度には過去最高となる118万4,868人の利用があったところでございます。

しかしながら、令和2年度は新型コロナの影響によりまして航空需要が大きく低迷し、徳島阿波おどり空港の年間利用者数は対前年度比77.2パーセント減となる25万9,876人となったところでございます。

そのため、昨年度来、県では厳しい経営状況にある航空会社の感染防止対策を推進するための奨励金、それからプレミアム交通券の発行などによる利用促進策により、徳島阿波

おどり空港の路線維持に取り組んできたところでございます。

今年度においては、アフターコロナ航空戦略事業としまして、チャーター便の運航を促進するチャレンジフライト、それから既存路線を活用するタイアップフライトといった新たな補助制度を創設しており、今後、緊急事態宣言が解除され、人の移動制限が緩和される時期を見据え、航空会社と連携し利用回復を図ってまいりたいと考えております。

また、国際線については、国際定期便を運航する航空会社では渡航制限の解除を見据えた動きも出始めているものの、依然国によります渡航制限が実施されていることから、事実上、海外から日本への旅行が難しい状況でございます。出入国も関西国際空港や成田空港などの拠点空港に限定されている状況でございます。

県といたしましては、新型コロナの収束を見据えた再開に向け、香港季節定期便をはじめとしたこれまでの就航実績を生かし、東アジアの旅行会社と連携した現地の情報収集やエアポートセールスに努めるなど、国際線の誘致に向けた取組を進めているところでございます。

山田委員

これについては、また地方創生対策特別委員会等々でも聞いていきたいと思っております。

次に、新駅アンケートについてです。今日もお二人の委員から質問が出ました。

この結果をざっと見させていただきました。新駅の期待が高まっているかということ、単純にそうではないかと私は思います。

この結果は多くの県民、市民が新駅設置を望んでいるというふうに見ているのか、認識しているのかという点をお伺いします。

それと、実は前の委員会の際、駅舎を仮設ではなく恒常的な設置を目指すということと、請願駅ということがあって、県や徳島市の多額の事業費支出が明らかになったらこのアンケート結果はがらっと変わると、そんなにお金を使ってまで新駅を作るのかというふうな意見も出てきます。

そういう面で言えば、この多額の事業費を示した上でなければ、公正な利用者アンケートということとはできないと私は思うのですけれども、その点も含めてお答えください。

井上都市計画課長

山田委員から、今回の新駅のアンケートに関して、2点ほど御質問いただいたかと思っております。

まず1点目、このアンケート結果を多くの人が望んでいるというふうに見受け止めているのかという御質問でございます。

このアンケート結果につきましては、先ほど福山委員にも御答弁させていただきましたけれども、アンケート結果、それから今回の委員会資料でお示しさせていただいております。鉄道利用者がどれぐらい増えていくニーズがあるのかといったデータの分析から、新駅の必要性はあると県では考えているということでございます。

もう1点、どれぐらいの事業費が要るのかを示すべきではないかということですが、現時点の新駅設置の検討状況につきましては、まずJR四国と新駅の設置が合意できるように利用者数を予測するという段階を踏んでいるところでございます。

利用者数を予測するためにアンケート調査をさせていただいて、多くの方々から御回答を頂いているという状況でございます。引き続き、こういった駅になっていくのか、これは県ということではなくて、JR四国においてこういった駅にさせていただけるのかというふうなところになると思いますけれども、お示しできる時期になったらお示しさせていただきたいと考えてございます。

山田委員

今、答弁したけれど、県民、市民、利用者の皆さんにこれぐらい掛かると、例えば南伊予駅で言うと1.7億円掛かっているのです。当然、これよりもかなり費用負担は増えるだろうということを示したら、アンケートの時々利用するという人も含めて大きく変わる可能性が高いのです。それで本当に必要かという議論になっていきます。

端的に聞くのですけれども、知事が推進してきた新駅設置ですね。仮に知事が交代したら、この新駅設置についても大きく変わる可能性があると思うのですけれども、この点はどうか。

井上都市計画課長

山田委員から、知事がというふうなことですけれども、我々が答える立場にないと思いますので、回答は控えさせていただきます。

山田委員

そうですね。井上課長が答えたらただごとではないな。

しかし、やはりこれについては、そういう点をみんな思っているのです。

費用負担も示さないと、利用アンケートでこういう結果だと言われても、皆さんからそうかというふうにはならないと思います。

これはまた地方創生対策特別委員会でも、場合があったら聞きたいと思います。

最後に、汚水処理の問題を聞いておきたいと思います。

知事就任直後と今年度の汚水処理人口普及率の状況を端的にお答えください。

福山水・環境課長

ただいま山田委員から、汚水処理人口普及率の現状と知事就任時の状況につきまして、御質問を頂きました。

去る令和3年8月31日、国交省、農水省、環境省の3省合同で公表されました令和2年度末における本県の汚水処理人口普及率は64.6パーセントとなっており、前年度に比べて1.2ポイント上昇しております。全国平均につきましては92.1パーセントとなっており、前年度に比べて0.4ポイント上昇いたしました。

知事が就任した年の平成15年度末における汚水処理人口普及率は34.3パーセントであり、当時の全国平均は77.7パーセントでありました。

この間、平成15年度末から令和2年度末までの汚水処理人口普及率の伸びは30.3パーセントであり、全国平均の伸び14.4パーセントに比べて、2倍以上となる15.9ポイント上昇しております。

また、施設別の内訳につきましては、15年度末では合併処理浄化槽が20.4パーセント、下水道が11.0パーセント、農業集落排水施設などが2.3パーセント、それに対して令和2年度末には、合併処理浄化槽が42.4パーセント、下水道が18.6パーセント、農業集落排水施設などが2.7パーセントとなっております。

本県の特徴としては、合併処理浄化槽の処理人口が22.0パーセントと大きく伸びている状況であり、この間、合併処理浄化槽が4万8,000基増設され、合併処理浄化槽による普及人口は14万2,000人増えている状況でございます。

山田委員

今、答弁を頂きました。

実は、全国最下位が19年続いているのです。福山課長からはこのことは触れられませんでした。こうやって伸びてきたというふうな答弁は頂いたのですが、それは納得はいかないというふうに思います。

それで、令和2年度末が対前年度で1.2パーセント伸びましたが、令和元年度は対前年度で1.6パーセント伸びているということですが、なぜ鈍化したのかという点をお聞きします。

それと、とくしま生活排水処理構想2017が出発点になっているのですが、その中間目標値として令和2年度68.0パーセントという数字が掲げられましたが、目標から3.4パーセント減って64.6パーセントということで、せっかく掲げた令和2年度の68パーセントを達成できなかった。

対前年度比が中間目標年に向けて、本来前年よりも上がらないといけないのに下がった及び達成できなかったということの理由と受け止めについて、お伺いします。

福山水・環境課長

1点目として、汚水処理人口普及率の伸び率につきまして御質問を頂いております。

令和2年度の伸び率1.2パーセントの内訳については、合併処理浄化槽が1.1パーセント、下水道が約0.1パーセントの伸びとなっております。前年度の伸び率1.6パーセントの内訳については、合併処理浄化槽が約1.3パーセント、下水道が約0.3パーセントの伸びとなっております。

伸びの鈍化の原因につきましては、合併処理浄化槽については、設置基数は昨年度と同様に伸びているものの下水道区域の供用開始による既存の合併処理浄化槽の減カウント、それと、下水道については、既に供用開始された区域での人口減少、また農業集落排水やコミュニティプラント区域での人口減少など、人口変動の影響を受けたものと考えてございます。

次に、とくしま生活排水処理構想2017の達成状況について、御質問を頂いております。

とくしま生活排水処理構想2017では、きれいな水環境の推進を図るため、令和17年度末の汚水処理人口普及率を94.7パーセントにすることを最終目標に掲げております。

令和2年度末での本県の汚水処理人口普及率は64.6パーセントとなっております。汚水処理構想の令和2年度末時点での中間年次目標68.0パーセントを下回っている状況であるものの、その達成率は95パーセントとなっております。

とくしま生活排水処理構想2017、汚水処理人口普及率の向上に向けては、令和2年3月に策定したとくしま生活排水処理推進戦略に基づき、今年度より持続可能な汚水処理サービスの提供や施設整備の効率化を図るため、施設整備の最適化や下水道へのし尿投入、農業排水処理施設との統合などを織り込みました市町村での次期生活排水処理構想の見直しに着手したところでございます。

また、昨年度設置しましたとくしま浄化槽連絡協議会では、合併処理浄化槽の普及促進策の検討を行うことなど、官民協働で汚水処理人口普及率の向上につながる取組を進めており、今後とも目標達成に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

山田委員

実は、知事就任から18年間は全くの全国最下位で、今回で全国最下位19年目です。この状況は変わっていないということについて、やはりこれは厳しく考え直す必要があるなど思います。以上を申し上げて、私の質問は終わります。

寺井委員

先ほどからJR牟岐線の新しい駅の話が出ているのだけれど、実は私は山田先生と違って賛成なので。というのも新ホールができてそれを便利に使っていく方向であるなら、特にお年寄りの人たちとかは新ホールに行くときなんかだったら、駅がすぐ近くにあるというのは非常に大事なことだと思っております。

そんな中、支援もしているという中、今回JRと話合いがなされているということで是非お願いしたいのは、今のいわゆる時刻表というか徳島駅が中心となっていますけれど、あそこまであと1駅で行けるような、例えば通勤時間帯であれば7時から9時ぐらいまではあそこまでアクセスする。例えば徳島本線や高德線、鳴門線もあそこまで行きますという状態、そういうことをしっかりとこれからJRと折衝して進めてほしいと思います。

そうすることによって、先ほどの話ではないけれど、利用率も全然違ってきますので、そういうことを含めて、これからの議論の中でしっかりと進めていただいて、新ホールをうまく利用できるように、そして新しい駅によってアクセスが非常に良くなって、あの辺を更に開発ができるようにしてほしいので、これからJRと折衝を進めていく場合はその辺をしっかりと議論してほしいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

井上都市計画課長

ただいま寺井委員より、検討しております新駅の検討過程において、JR四国とダイヤの運行上のお話の御提案を頂いたかと思っております。

今回の新駅の検討もそうなのですが、JR四国においては、徳島駅でどうしても複数の路線で乗り換えが必要であるということで、高德線から牟岐線、それから徳島線から牟岐線という乗り換えについて、会社としてもいろいろ改善されております。

今年3月にJR四国のダイヤ改正が行われており、高德線や徳島線から乗り継ぎなしでそのまま乗っているだけで牟岐線へ入れるという直通運行になるのですが、3月のダイヤ改正までは4本しかなく、乗り換えするのに列車を乗り換える時間や待ち時間が必要ということだったので、この3月のダイヤ改正において、そのまま乗っていて牟岐

線に入れる列車が12本と3倍に増えております。

その直通運行についても待ち時間の短縮もいろいろと図られていまして、例えば池田のほうから徳島駅に入ってきて高德線が到着した後、高德線の乗り継ぎの人を乗せ、徳島線を走ってきた列車がそのまま牟岐線に入るという運行があるのですけれども、そういったときに高德線を待っているの若干乗り継ぎ時間が長かったりもするのですが、最短で申しますと、これまで直通運行するときは最短で9分待たないと牟岐線には入っていただけなかったのですけれども、3月のダイヤ改正で最短で2分で行って行くということなので、JRとしてもそうした利用者ニーズに沿った運行というところに取り組みされております。

今回の新駅の検討におきましても、ただいま寺井委員におっしゃっていただいたように、徳島駅での乗り継ぎがなければもっと利便性が高まるということになりますので、乗り継ぎが必要だったとしても乗り継ぎ時間はできるだけ短く、特に通勤や通学、日頃利用する方の多い時間帯にそういった状況であればより利便性が高まるということで、今回の検討におきましては、徳島駅での乗り継ぎ時間、それから直通運行自身も加味しながら、県が検討した運行計画がそのままJRのほうで採用されるわけではございませんけれども、新駅をお願いする県としては、そういった運行上の話の利便性の向上部分も検討して、JRと一緒に話をしていきたいということで進めております。今後とも、しっかりとさせていただきたいと思っておりますので、応援方よろしく願いいたします。

山西副委員長

1点だけ、河川についてお尋ねいたします。

正に現在、台風シーズン真っただ中でございまして、8月に台風第9号、9月には台風第14号が本県に影響を及ぼしました。

そして今、太平洋上で台風第16号が勢力を増しながら日本列島へ接近しようとしておりまして、今後の進路によっては影響が生じるということも懸念されております。

洪水への備えをしっかりと対策していかなければならないということで、備えとして一番期待しているのは、川の水位を下げるための河道掘削と河川内での樹木伐採であります。

そこで、吉野川及びその流域の県管理河川において、今年度実施した河道掘削と樹木伐採の内容について、お伺いいたします。

新瀨水管理政策課長

ただいま山西副委員長から、吉野川などで今年度実施しております河道掘削などについての御質問を頂いております。

まず最初に、国土交通省が管理しております吉野川本川での対策を御説明させていただきたいと思っております。

国におきましては、洪水時の水位を下げるために河道を掘り下げ、また支障となる樹木を伐採することにより水が流れる面積を大きくするという対策を積極的に採用し、実施しておるところでございます。

今年度に入ってでございますけれども、これまでに美馬市沼田や、ちょうど穴吹橋の下流である脇町の第一箇所約16万立方メートルの河道掘削を実施しております。

また、樹木伐採につきましては、令和元年度から令和2年度にかけて、阿波市市場箇所

や吉野川市山川箇所など、合計で約128万立方メートルの撤去を終えているところでございます。

坂本河川整備課長

続きまして、県管理河川につきまして御説明申し上げます。

県管理河川におきましては、河川整備計画に基づく堤防整備や護岸整備など、洪水を安全に流すためのハード対策はもとより、定期的な河川巡視による異常箇所の早期発見に努め、優先度の高い箇所から計画的に修繕を実施するなど、治水機能の確保に取り組んでおるところでございます。

こうした堤防整備などに加え、防災・減災、国土強靱化^{じん}のための3か年緊急対策を積極的に活用いたしまして、伊沢谷川や鮎喰川などの河川で即効性の高い河道掘削や樹木伐採を集中的に実施しており、3か年の実績といたしまして掘削が約103万立方メートル、樹木伐採が約94万平方メートルとなっております。

今年度につきましては、防災・減災、国土強靱化^{じん}のための5か年加速化対策を活用いたしまして、河道掘削や樹木伐採の取組を加速させており、曾江谷川などで実施しておる状況でございます。

山西副委員長

多くの箇所で着実に対策が進んでいるということで、大変ありがたく思います。

流域の住民からすれば対策が目に見えるということは極めて重要で、そのことで河川への意識が高まり、防災への意識も高まってくるものと感じております。

今後、更にしっかりと河道掘削あるいは樹木伐採を進めていただきたいと思います。

そういう意味からすれば、これから冬を迎えると河川の水位が更に下がってまいりますので、その機会を逃さず更に対策を進めていただきたいと思います。今後の予定についてお伺いいたします。

新瀨水管理政策課長

ただいま副委員長から、今後の予定ということで御質問を頂きました。

まず、先ほどと同様、吉野川本川につきましては吉野川市川島箇所において今後16万立方メートルの河道掘削を予定しております。

先ほどの答弁で単位が間違っておりましたので修正させていただきますと、先ほど樹木伐採について128万立方メートルと申し上げたのですが、128万平方メートルということでよろしくお願いたします。

坂本河川整備課長

県管理河川についての対策の御説明をいたします。

県管理河川での対策につきましては、今年度、先ほど御説明いたしました5か年加速化対策により河道掘削や樹木伐採の取組を加速させ、川田川や飯尾川などで約11万立方メートルの河道掘削及び約7万平方メートルの樹木伐採について、本格的な現地着手を予定しております。

今後、非出水期の本格的な工事実施に向けて速やかに着手できるよう工事発注の準備を進めているところでございます。

引き続き、洪水時の水位を下げることに對しまして、即効性の高い河道掘削と樹木伐採をしっかりと進めてまいりたいと考えております。

山西副委員長

今後の対策でございますが、やはり予算に左右されることが多いと思います。

昨年度から始まった国の防災・減災、国土強靱化^{じん}のための5か年加速化対策など、予算をしっかりと有効に確保していただき対策を進めていただきたいと思います。今後どのように取り組んでいくのか、予算を確保していくのか、方針をお伺いしたいと思います。

新瀨水管理政策課長

ただいま副委員長から、今後の予算についてということで御質問を頂いております。

県では平成30年度を初年度、令和2年度を期限とする防災・減災、国土強靱化^{じん}のための3か年緊急対策を積極的に活用しながら事前防災対策に取り組んでまいりました。

その後継事業として昨年度末に国において創設されましたのが、ただいま副委員長からお話を頂いた防災・減災、国土強靱化^{じん}のための5か年加速化対策でございます。

その初年度分につきましては、令和2年度の第三次補正において認められておりました。県といたしましては、こういった予算を積極的に活用することとしており、吉野川はもとより県管理河川において現在河道掘削、老朽化対策などを着実に進めさせていただいているところでございます。

また、こうした補助事業とともに、様々な河川について、有利な起債制度でございます緊急浚渫^{しゆんせつ}推進事業債などを活用いたしまして、迅速かつきめ細やかな河川対策を行わせていただいております。

これら対策につきましては、まだ道半ばであることから、去る5月でございますけれども、令和4年度政府予算の編成に向け、河川の氾濫防止対策の加速であったり、ハード・ソフト一体となった事前防災対策の強化などが集中的に行われるよう国に対して政策提言を行ってまいったところでございます。

引き続き、次年度以降の5か年加速化対策に基づく計画的な取組が着実に推進できるよう、令和4年度以降、安定的・継続的な予算確保ができるよう、あらゆる機会を捉えまして国に対して政策提言を行い、流域住民の皆様が安全・安心を実感できる強靱な^{じん}県土の実現に取り組んでまいりたいと考えております。

山西副委員長

大規模な河川改修も非常に大事であります。この河道掘削や樹木伐採に対する住民の期待は大変大きいものと私は考えておまして、更に進めていただきたいと思います。

その意味では、しっかりと予算を確保し、それに基づく工事計画の策定が不可欠でありますから、しっかりと進めていただきたいと思います。

これまでも申し上げてまいりましたけれども、洪水対策には現場の状況を十分に把握し、効果的な対策を遅れることなく講じていただきたいと思いますので、今後とも引き続き

きよろしく願いして、質問を終わりたいと思います。

立川委員長

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。

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6号、議案第7号、議案第12号、議案第13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

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

次に、お諮りいたします。

委員長報告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、そのようにいたします。

次に、当委員会の閉会中継続調査事件についてお諮りいたします。

お手元に御配付の議事次第に記載の事件については閉会中に調査することとし、その旨、議長に申し出たいと思いますが、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。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（12時05分）