令和3年11月定例会 県土整備委員会（付託）

令和3年12月8日（水）

〔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35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せんが、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】

- 令和4年度に向けた県土整備部の施策の基本方針について（資料1）
- JR牟岐線への新駅設置に係る利用者数の予測について（資料2）
- 第4次徳島県住生活基本計画（素案）について（資料3，4）
- 盛土による災害防止のための総点検における点検結果について

貫名県土整備部長

それでは、県土整備部関係で4点御報告させていただきます。

まず、資料1を御覧ください。

第1点目は、令和4年度に向けた県土整備部の施策の基本方針についてでございます。

これは、来年度の予算編成に向けた県土整備部の施策の基本的な方針を御報告するとともに、その内容を県のホームページに掲載し、県民の皆様にも広くお知らせするものでございます。

県土整備部におきましては、資料中央部に記載の五つの視点から施策を展開してまいります。

まず、左上段に記載の部分、Ⅰ、夢と感動に満ちた魅力的な県土づくりでございます。

新たな観光資源の創造として世界初となるDMVの本格営業運行や、活力ある地域づくりの推進として都市公園施設を整備し、未来に継承するスポーツレガシー創出などに取り組んでまいります。

続きまして、左中段に記載の部分、Ⅱ、人が行き交う活気あふれる県土づくりでございます。

交通体系の進化として高規格道路ネットワークやICアクセス道路の整備、ゲートウェイとくしまの加速として四国横断自動車道とのアクセスが強化された四国の玄関口、津田地区の活性化推進などに取り組んでまいります。

続きまして、右上段に移り、Ⅲ、経済好循環の持続可能な県土づくりでございます。

建設産業の健全な発展として地域を支える建設産業の担い手確保や育成、革新技術の導入としてi-Constructionの推進などに積極的に取り組んでまいります。

続きまして、右中段に記載の部分、Ⅳ、生活環境の豊かな県土づくりでございます。

良質な住環境の形成として全国初のあらわし木造4階建ての県営住宅の整備を通じた

カーボンニュートラルに貢献する住まいづくりや、道路交通環境の改善として通学路の合同点検を踏まえた交通安全対策などに取り組んでまいります。

最後に、下段に記載の部分、V、災害に屈しない強靱な県土づくりでございます。

事前復興、再度災害防止を図るため治水、土砂災害等の対策や、強靱で信頼性の高い道路ネットワークの構築に向け高規格道路のミッシングリンク解消、4車線化などを進めるとともに、災害対応力の強化を図り、しっかりと県土強靱化を推進してまいります。

以上、御説明いたしました施策を全面展開し、来てよし、働いてよし、住んでよしの希望に満ち、安心して暮らせる県土を実現することにより、新次元の分散型国土の創出に全力で取り組んでまいります。

続きまして、資料2を御覧ください。

第2点目は、JR牟岐線への新駅設置に係る利用者数の予測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につきまして、新ホールや周辺施設の利用者アンケートの結果を基に予測した新駅の利用者数について御報告いたします。

新駅の利用者数としまして、現在JRの徳島駅及び阿波富田駅を利用している方が新駅へと利用駅を変更される転換利用者数に加え、新ホールや周辺施設の利用など、新たに新駅を利用する新規利用者数を予測いたしました。

年間予測利用者数といたしましては、新ホール完成前では、転換利用者数が約50万3,000人、新規利用者数が約15万7,000人、合わせて約66万人と予測しております。また、新ホール完成後には、新ホールの利用者が新たに約9万8,000人増加し、年間利用者数としては約75万8,000人と予測しております。

今後、この予測利用者数を基にJR四国に対し新駅設置に向けた検討をお願いするとともに、1日も早くJR四国と新駅設置について合意できるようしっかりと取り組んでまいります。

続きまして、資料3を御覧ください。

第3点目は、第4次徳島県住生活基本計画（素案）についてでございます。

県民の住生活の安定確保及び向上の促進を図るため、住生活基本法に基づき、これに関する施策の方向性をお示しする徳島県住生活基本計画について、現行の第3次計画の策定から5年が経過したことから、新型コロナウイルスの感染拡大、気候変動による影響の顕在化など、社会情勢の大きな変化を踏まえ、新たな計画の策定を進めているところです。

新たな計画におきましては、県民に分かりやすく施策の方向性を提示するため、重点テーマとして、新型コロナウイルスの感染拡大を契機とした新たな日常への対応、気候変動による影響の緩和に向けたカーボンニュートラルへの貢献、災害時も含めた県民の安全・安心に資する住まいのレジリエンスの確保の三つを設定することとし、各テーマに基づき資料でお示しさせていただいた施策を推進す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、県議会での御論議をはじめ、パブリックコメントや有識者会議での御意見などを踏まえ、年度内の策定に向けしっかりと取り組んでまいります。

最後に、第4点目は、盛土による災害防止のための総点検における点検結果についてでございます。

なお、資料はございません。

本年7月、静岡県熱海市において発生した土石流災害を受け、8月11日、国から関係府省庁が一体となって実施する盛土による災害防止のための総点検の依頼がありました。

本県においても関係部局が連携し、土砂災害警戒区域や山地災害危険地区、大規模盛土造成地などを対象に点検を進めてまいりました。

総点検の対象として県内の178か所の盛土を抽出し、許可、届出等の必要な手続が行われているか、手続内容と現地の状況が一致しているかといった観点から、現地における目視点検を実施した結果、全ての盛土において直ちに土砂災害につながるおそれのある変状等は確認されませんでした。

そのうちの2か所については、承認された計画を超えた土砂搬入などが確認されたことから、関係法令に従い行為者に是正措置を指示しているところであり、引き続き迅速かつ厳格に対処してまいります。

今後とも、関係機関と緊密に連携し、盛土による災害の防止にしっかりと取り組んでまいります。

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。

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。

それでは質疑をどうぞ。

福山委員

盛土の総点検についてお伺いしたいと思います。

先ほど部長から、関係部局が連携し盛土の総点検を実施した結果、直ちに土砂災害につながるような盛土は確認されなかったとの報告を頂き、まずは安心したところですが、是正措置を指示している盛土が2か所あるとのことで、県土整備部関係で該当があれば教えていただきたいと思います。

杉本砂防防災課長

ただいま福山委員から、盛土の総点検の結果につきまして御質問を頂きました。

盛土の総点検につきましては、7月3日、静岡県熱海市で発生した土石流被害を受け、8月11日、国から関係府省庁が一体となって実施する盛土による災害防止のための総点検の依頼があったところでございます。

これを受けまして、本県におきましても関係部局や市町村とも連携しながら、土砂災害警戒区域、山地災害危険地区、大規模盛土造成地などを対象とし、県内で178か所につきまして点検を実施したところでございます。

現場におきまして目視点検を行った結果、全ての箇所において直ちに土砂災害につながるおそれのある変状等がないことを確認いたしているところでございます。

その中の是正措置を指示している2か所のうち1件が県土整備部関係でございまして、鳴門市内の砂防指定地において承認された計画を超えた土砂の搬入を確認いたしまして、

砂防法に基づき行為者に土砂の撤去を指示しているものでございます。

また、現地の状況を確認するため、総点検に加えて地質の専門家による現地の調査を実施しており、この調査結果につきましても、直ちに土砂災害につながるおそれのある変状等はないという報告を頂いているところでございます。

今後におきましては、行為者に対して改めて強い姿勢をもって原状回復を求めてまいるところでございます。

福山委員

ありがとうございました。

県民の皆様が安心できるよう、厳正かつ迅速に対処していただくようお願いいたしたいと思っております。

もう1点、県土強^{じん}靱化を加速させる取組についてお聞きしたいと思っております。

今年度、公共事業予算が大幅に増加したことを受け、この早期執行に向けた取組について6月の県土整備委員会で質問させていただきました。

県では公共事業の早期発注を進める一方、受注者となる建設企業が円滑に工事を進めるためには、早期発注だけではなく施工時期の平準化や適正な工期確保を図っていくことも必要であると思っておりますが、県の取組はどのようになっているのか教えてください。

小津建設管理課長

公共事業の執行につきましては、令和元年6月に公共工事の品質確保の促進に関する法律、建設業法、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律、いわゆる担い手3法が改正され、著しく短い工期による請負契約の禁止や施工時期の平準化のための方策を講ずることが発注者の責務として位置付けられたところでございます。

このため、県では、計画的な発注を行うため前年度から設計や用地取得等を行うことや、入札に先立ち年間の発注見通しや月ごとの発注情報を公表するなど、積極的に受注者への情報提供を行っているところでございます。

また、年度当初の工事量確保に向けては、平成29年度からゼロ県債を導入するとともに、令和元年度からは9月議会で明許繰越費を御承認いただき、年度をまたぐ適正工期の確保に加え端境期の工事量を確保するなど、建設工事の平準化を図ってきております。

さらに、入札契約制度におきましては、現場条件等により所定の日まで着手できない工事であっても、工事着手日指定契約方式により前倒し発注を可能とするとともに、令和2年11月からは、受注者が工事着手日を選択できる工事着手日選択契約方式の余裕日数を拡大いたしまして、施工期間に制約がある工事や完成期日に余裕のある工事の発注に活用するなど、公共工事の平準化や適正な工期確保に取り組んでいるところでございます。

福山委員

ありがとうございました。

工期の余裕期間の確保などをしていただけると受注者も本当に助かると思うので、引き続きよろしく願いいたします。

もう1点、先般、防災・減災、国土強^{じん}靱化のための5か年加速化対策など、国の補正予

算編成の閣議決定がなされ、現在の取組が進んでいます。

また、先日の県議会本会議では、国の補正予算に呼応し、当初予算を16か月予算として補正予算と一体的に編成する旨の答弁がなされたところであり、一定の公共事業予算が確保されるものと考えています。

引き続き公共事業を円滑に執行していくため、どのように取り組んでいくのかお伺いいたします。

小津建設管理課長

円滑に公共事業を執行するためには、発注者の考えだけでなく、実際に工事を受注される建設企業等の御意見を踏まえ、タイムリーに入札契約制度等の改正や見直しを進めていく必要があると考えてございます。

このため、次年度以降の入札契約制度の改正に向けまして、10月から徳島県建設業協会をはじめ、徳島県建設産業団体連合会、建設コンサルタント協会四国支部など、各種団体と意見交換を実施しているところとございまして、受注者の皆さんの生の声や要望、提言をお聞かせいただいております。

今後とも、意見交換で得られました各種団体の皆さんの御意見も踏まえながら、より使いやすい入札契約制度となるように不断の見直しに取り組み、円滑な公共事業の執行に取り組んでまいりたいと考えてございます。

福山委員

ありがとうございました。

公共事業を着実に執行することは、県民の命と財産を守る県土強^{じん}靱化の加速につながると思います。

今後とも、建設業界等の関係者の意見を踏まえ、入札契約制度の効果検証等を行いながら、公共事業の施工、県土強^{じん}靱化の加速にしっかり取り組んでいただきたいと思っております。

もう1点、新駅の関係で、新駅の利用者数の予測についてお伺いしたいと思います。

先ほど部長から報告を頂いた新駅の利用者数については、アンケート結果を基に予測されたとのことですが、どのように予測されたのか、もう少し詳しく説明をお願いします。

井上都市計画課長

今回御報告させていただきました新駅の利用者数の予測に関する御質問でございます。

今回の予測に当たりましては、本年7月から8月にかけて実施したアンケート結果を基に利用者数の予測を行っております。

新駅の利用者数につきましては、部長から御報告させていただいたとおり、現在JR徳島駅や阿波富田駅を利用されている方で新駅の利用へと転換する方に加えまして、新駅の設置により、これまで鉄道を利用していなかった方が新ホールや周辺施設などの利用のために新たに新駅を利用するということも想定されましたので、新駅の利用者数としまして転換利用者数と新規利用者数の二つを予測しております。

まず、利用駅が変更となる転換利用者数の予測につきましては、現在コロナ下ということもございまして、現状のJRの利用状況を的確に把握するため、平日と休日に分けて徳

島駅と阿波富田駅の利用者に対し、新駅の利用の有無、通勤や通学、その他の利用かどうかといった利用の目的、それから日頃利用されている乗る駅と降りる駅ということで、出発・到着の駅といった内容を伺うアンケートを実施するとともに、併せて徳島駅と阿波富田駅の当日の乗降者数について計測を行っております。

この調査結果をベースとして、利用者数の予測における基本的な予測の考え方でございますが、通勤、通学やその他の利用の目的ごと、また平日と休日に分けて、新駅の利用へと変更される方の回答数に対する割合を求め、それぞれの対象者数に掛けて、それらを累計して年間の利用者数ということで予測しております。

また、新駅ができることにより新たに鉄道を利用されるという新規の利用者数につきましては、徳島市役所や城東高等学校など、周辺の公共施設への通勤・通学者、徳島市役所へ訪問されている利用者、それから周辺にお住まいの方々に対してアンケートを実施し、回答を頂いております。

その回答結果から、それぞれのアンケートの回答者数に対する新駅利用の意向を示していただいた人の割合をそれぞれ算出したしまして、通勤や通学、周辺にお住まいの方々の対象人数に掛けることによって、年間の利用者数を予測しております。

加えて、今回は新ホール完成後の部分も予測として出ささせていただいております。新ホールの利用者数として、9月の総務委員会だったかと思っておりますけれども、未来創生文化部から年間35万人程度の利用を見込んでいるということが回答されておりましたが、今後できていくものですが、この回答されている新ホールの年間利用者数35万人に対して、アンケートにより新駅を利用したいと回答いただいた方が14パーセントおいでますので、この数字を掛けて予測したということでございます。

福山委員

ありがとうございました。

新駅の利用者数については、アンケート結果を基に詳細な検討がなされていることが分かりました。

現在検討されている新駅は、新ホール完成前に約66万人、新ホール完成後には約76万人が利用されるとの予測ですが、県としてこの結果から改めてどのような効果が見込まれるのかお伺いします。

井上都市計画課長

今回の新駅の利用者数につきまして、全体としては66万人であったり、新ホール完成後には76万人程度ということでございますけれども、この中でも特にこれまで鉄道を利用していなかった方が新たに鉄道を利用し新駅での乗降を希望するというところで、新ホール完成前で年間で約15万7,000人、ホール完成後には年間で約25万5,000人ということで、多くの方が新たに鉄道を利用されるという予測結果になりました。

この結果につきましては、JR牟岐線への新駅の設置により、運転ができないような学生、免許証を返納した高齢者の方々、また体に障がいのある方など、全ての皆様が新ホールを利用しやすい環境になるということ、それから徳島市役所、城東高等学校などの周辺の公共施設への通勤、通学、訪問など、当初から利便性が向上するという効果を見込んで

おりましたけれど、そういう効果が数字として表れたものではないかと感じております。

加えて、鉄道利用者が新たに増加するということがアンケート結果から見えており、アンケートでは日頃鉄道を利用しない場合の交通手段についても伺っておりますが、こうした人の中には、今回の駅が新たにできることにより自動車から鉄道を利用したいというふうな回答を頂いた方もおいでになります。

こうしたことは車から公共交通機関へ利用の転換を促し、本県としても全国初の脱炭素社会の実現を掲げた条例を制定し、温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指している環境政策にも合致するものでございまして、カーボンニュートラルを促進する効果も当然あると考えてございます。

福山委員

ただいま井上課長から、新駅の効果については、運転免許証を返納された高齢者や障がいのある方など、交通弱者全ての方にとって新ホールをはじめ周辺の公共施設への利便性が向上し、カーボンニュートラルにも寄与するとの答弁がありました。

是非とも、新駅の効果を県民、市民の皆様を感じていただけるよう取り組んでいただきたいと思っております。

そして、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の御質問でございます。

他県でJRの新駅が設置された事例を見ますと、新駅を要望する地方の自治体においてJRと協議を行いながら新駅の設置位置、それから今回やっております利用者の予測といったことを踏まえ、新駅の設置についてJRと自治体間で合意した後、JRにおいて設計を行い、国、運輸局でございますけれども、鉄道事業計画の変更を受け、新駅の整備に着手しているということになっておりまして、今回も同様の手続を踏みながら新駅が設置されていくということで、JR四国からお伺いしております。

このため、今回県で行った新駅の利用者数の予測結果をまとめた詳細なデータをJR四国に提示しまして、JRにおいて新駅設置に向けた検討をお願いするとともに、引き続き県において既存のパターンダイヤへの影響、また新駅の駅前に必要な機能について検討を進めてまいりたいと考えております。

今後とも、新駅の設置についてJR四国と早期に合意できるよう、JR四国や地元徳島市との連携の下、しっかりと取り組んで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した。

今後はJR四国において新駅の設置に向けた検討が行われ、新駅の設置に合意が得られればJRが設計に着手するということですので、引き続き県民、市民の御意見を伺いながら、丁寧な議論に努めていただきたいと思います。

寺井委員

先ほど部長からもアンケートの結果もお話を頂いたし、ただいま福山委員からも新駅について、例えば障がい者や高齢者の方のことも出たわけでございますけれども、私も少しお聞きします。

関連ですので重なるかも分かりませんが、新ホールを含めて新駅について、県民の皆さんのすごい希望とか要望があるのかなと思いますので、待望論の中で新駅ができればなおさらもっと大勢の方が利用するのではないかと私は思っております。

新駅の設置につきましては、徳島駅から歩いて10分ぐらいだとか、バスやタクシーを使えばいいという意見もあるわけでございますけれども、9月議会の時も私は申し上げましたが、高齢化が早いペースで進行している中、新ホールの近くに駅があるというのは本当にありがたいことだし、大事なことであるし、新しい徳島にとっては一つの宝になっていくのではないかと考えておるわけです。

歩ける人は歩いたらいいということもあるのですが、特に高齢化が進んできておる中で高齢者、また障がい者やベビーカーを使ったりするような方が、新ホールまで10分ぐらいだと言われますけれども、^{こせんきょう}跨線橋を渡ったりすることは容易ではないわけです。

そういう人たちが利用する新駅、新ホールをはじめ周辺の公共施設を利用しやすい駅にすべきだと考えておりますが、どのような駅にしていくのかお伺いしたいと思います。

井上都市計画課長

新駅の方向性についての御質問でございます。

ただいま寺井委員からお話がありましたけれど、徳島駅から新ホールについて健常者にとっては歩いて10分程度かもしれないと、私どもにもそういった認識はございます。

ただ、高齢者や障がいのある方、ベビーカーを押された親御さんに対しては、やはりホールの場所まで行こうということになりますと、^{こせんきょう}跨線橋である階段や歩道のほうも全て万全であるような状況ではないといったこと、それから雨天時、風が吹いた荒天時など、天候によっても歩いて移動するにはなかなか難しいような方もおいでになるのではないかと考えております。

事例として、例えばでございますけれども、仮に新ホールの完成後、車椅子を利用されている方が徳島駅から新ホールの場所まで移動しようと考えた場合、できるだけ平坦なところを通ってということになりますが、徳島駅を出て左側に行って、徳島市役所前の辺りを通って、中洲の市場の所でJRのアンダーパスを通ってという形で、大分外を回りながら行く必要のある方もおいでになります。

徳島駅から今回のホールの辺りは700メートル程度かと思っておりますけれども、車椅子の方がそういった回り道をすると、距離については大体1.5キロメートルと倍以上の距離、それから時間にしても25分から30分ぐらい掛かる方もおいでになるのではないかと考えてございます。

また、こうした状況につきまして、以前、徳島市でホールを計画されておりましたけれども、平成31年の3月から4月にかけて、当時の徳島市新ホール整備基本計画素案というのを市で作った後、多くの方々のパブリックコメントが実施されております。

このパブリックコメントの内容で、市民の方々からの話として、ホールに行くには^{こせんきょう}跨線橋を渡らなければならなかったり、アンダーパス脇の階段なども利用しなければなら

ない、足の不自由な方が行くには大変だという意見、それから隣にJRがあるので新駅の設置を検討してはどうかという意見があったということも把握はしてございます。

今回の県立ホールについては昨年から検討がなされたところではございますが、こうした、先に計画のありました市のホールの際のパブリックコメントといった意見も参考にしながら、新ホールを利用する全ての方のアクセスの向上を図るために新駅の設置を目指していくものでございます。

質問にありました新駅につきましては、駅からのスロープの設置ということは当然のことながら、新駅から新ホールへのアクセス道も^{こせんきょう}跨線橋で計画していこうと思っておりますので、そういうところにもエレベーターを配置するなど、ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい駅となるように進めてまいりたいと考えてございます。

寺井委員

正に高齢化が進んでいく中で、私も実は足の両膝を手術していて、今、皆さんと一緒に歩くとなったら、5分も歩いたら5メートルぐらい後ろに下がるのですけれども、そういうことに配慮するならば、時代の流れの中で、これから県民の皆さんが本当に待望論で待っている新ホール、もしできたら多分ほとんどの県民の方はあそこに行きたいなど考えていると思いますので、そういう人たちが安心して行けるような状態を作るべきであって、それがまた新ホールを生かすことにつながっていくと思いますので、是非しっかりと進めていってほしいと思っております。

もう1点、JR牟岐線のことではございますけれども、現在の新駅の必要、不必要の話が出ておりますけれども、JR四国は平時から経営が厳しく、コロナ禍で一層厳しい経営状況であるということは皆さんも御承知のとおりです。

本県では高齢化が進行し、公共交通機関の重要性がますます高まる中、移動手段を確保するためにも鉄道の存続は極めて重要と考えており、新駅はその突破口になり得ると考えています。

県として、今後のJR牟岐線の維持、確保に向けどのように取り組んでいくのか、お伺いしたいと思います。

地面次世代交通課長

ただいま寺井委員から、JR牟岐線の維持、確保に向けどのように取り組んでいくのかという御質問を頂きました。

JR四国が平成31年3月に公表いたしました線区ごとの採算性を表した線区別営業係数によりますと、収支が黒字となっているのは本四備讃線のみで、それ以外は全て赤字と、JR四国の経営状況は非常に厳しい状況となっているところでございます。

本県におけますJR牟岐線は、本県で最も利用者が多い徳島阿南間と、線区別営業係数がJR四国内で2番目に悪く100円の収入を得るために635円を要する阿南以南の区間、正に都市部と地方部が混在するJR四国の縮図と言われており、これまでも路線存続に向け県が調整役となり、JR四国やバス会社、それから沿線自治体等の協力により、平成31年3月にはJR四国初となるパターンダイヤの導入、それから阿南以南の区間においては全国初となる高速バスとの乗り継ぎ連携、また南小松島駅、阿南駅への幹線系統バスの乗り

入れと乗り継ぎ向上など、既存の交通インフラを総動員しまして利便性の向上に取り組み、現在利用促進を図っているところでございます。

また、JR牟岐線の先にごさいます阿佐海岸鉄道、阿佐東線では、来る12月25日に車両自体が観光資源となるDMVの世界初となる本格営業運行を控えており、阿佐東線へのアクセスとなる牟岐線の利用者増にも寄与するものと考えているところでございます。

DMVの導入に当たりましては、JR牟岐線と阿佐東線の結節駅でございました海部駅が高架駅で線路と道路の接続に費用が掛かることから、JRの区間でございました阿波海南駅から海部駅間の約1.5キロメートルをJR四国から有償で阿佐海岸鉄道に譲り受けることで、厳しい経営状況が続くJR四国の収入増にも寄与しているところでございます。

新駅の設置は、JR牟岐線の利用者の増加につながるのみならず、徳島阿南間という都市部の利用増で牟岐線の路線全体を支えるJR四国の取組の後押しともなり、収支改善にも寄与するものと考えております。

今後とも、JR四国や関係市町等と連携しまして、交通資源の総動員と連携によるモーダルミックスの推進で、牟岐線をはじめ県民の皆様の移動手段の確保にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

寺井委員

ありがとうございます。

新駅の設置が牟岐線の活性化にもつながっていくということでございますけれども、徳島市がホールを計画していた平成31年より市民から切望されていたものであり、エレベーターやスロープを設置するなど、ユニバーサルデザインに配慮されるということでございます。また、進行する高齢化社会に向け、極めて重要な鉄道の存続に寄与するものであるとの答弁を頂いたところです。

私は、子供やお年寄りの方にも利用しやすく、あらゆる世代が使いやすい新ホールとするためにも新駅の設置は必須であると考えております。

この新駅について賛否があるような報道がなされていますけれども、今、徒歩で10分以内は新しい駅は要らないという方もいらっしゃいますが、5年、10年後には同じことを言っているかどうか分からないわけで、使ったら多分よかったなと思うのだらうと思えますけれども、新駅が設置される市役所周辺を見渡せば、前にも言ったと思えますけれども、新ホールのほかにも中洲市場や人々が集う新町川もあるということでございます。

大きな視点からも、新ホール、新駅を核としたにぎわいの拠点づくりにもなっていくのかなと思っておるところで、街の活性化につながることを期待できるものであり、理事者においては徳島の新たな未来の絵姿をしっかりと見据え、新駅の設置を早急に進めていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

吉田委員

関連して、新駅のことについてお聞きします。

まず、細かい質問なんですけれども、今日の資料の利用者数の予測について、詳しいやり方で実際にカウントされたというふうに今お聞きしましたが、多分コロナでふだんよりもJR利用者が減少していると思うのですけれども、それは加味されなくて、今の利用者

減少の状況を基に出した結果ということによろしいでしょうか。

井上都市計画課長

新駅の利用者数の予測におけます対象者数についての御質問かと思えます。

先ほど福山委員に予測の方法について御説明を申し上げましたが、アンケート調査をお配りする平日と休日、徳島駅と阿波富田駅におきまして、当日に駅で乗降する人数のカウントを行っております。

数字で申しますと、徳島駅でトータルとしてカウントさせていただいたのが、平日で3,901名、休日で2,329名といった数字でございますけれども、この数字は7月当日の実際の数字でございますので、7月時点でも昨年から発生しました新型コロナウイルス感染症の影響によるJR利用者の減少というのは続いているわけなんですけど、そういった数字を基に算出しているということです。

吉田委員

ということは、コロナが収束したら更に利用者は増えるかと思えますので、新ホールの利用者が目標どおり年間35万人が達成できたとしたら、本当に思った以上の効果があるのかなという印象を今回の利用者数の予測を見て思ったのですけれども、事前委員会で少し言いかけたのですが、先ほどの寺井委員からの高齢化社会が来るといふことや脱炭素社会に貢献するといふ課長の御答弁から、新駅というのはいいかなと私自身は思っているのですけれども、本当に周りの方からは無駄ではないかといふ声が多くて、自分の感覚が本当にそれでいいのかなということはずっと考え続けています。

ホールがないにしても、あの場所は公共施設が本当に多くて、市役所、税務署、警察署、裁判所、城東高校、マンションや住宅も多い地域で、要望駅なので自治体がお金を出さなくても実際に運営していくのはJR四国であり、そのJR四国が協議に乗って前向きにやっているということは採算も見込んでのことだと思うので、JRにとってもいいのかなということは思います。

主に反対されている方にどうしてと聞くと、やはり距離が近すぎることや、そんなお金があるのだったらほかのことに使ってほしいというような意見もあるのですけれども、この設置費用がどれぐらいになるかということが分かってくれば、議論もより深まると思うのです。

先ほどスケジュールを言っていたのですけれども、この建設費はJRが合意した後に費用のことが分かるというような御答弁だったのですが、この辺の決定した後から費用が出てくるというのはやはり理解を得にくいかなと思うので、この順番がどうなのかということを知っている範囲でお答え願いたいと思います。

井上都市計画課長

今、検討しております新駅に係る概算工事費的なお話かと思えます。

先ほども少し御説明申し上げましたが、他県の事例から申し上げますと、新駅が設置された場合には、まずは県が検討しておりますように、JRと自治体側において新駅の位置や利用者数を踏まえながら協議を行い、JRと合意がなされた後、JRが実際に設計を行

うということでございます。

我々が土木の仕事でやっているのもそうなんですけれども、最終的に必要な実際の工事費が出てくるのは、設計して標準価格の工事費を算出するときに設計に伴うきちんとした工事費が見えてくるわけですが、当然、現在新駅に対していろんな議論をしている中で、JRが設計した後でなければ工事費が分からないということでは議論の対象にならないと考えておりますので、今回の場所を加味したJRから概算的にどれくらい掛かってくるのかという部分については議会にお示しするように努めさせていただきます。

ただ、その時期については、現在利用者数の予測をした段階でございまして、そのデータを今後JRにも提示しながら、向こうで検討していただくという部分がございますので、できるだけ早期に概算工事費をお示しできるように今後もJRと協議してまいりたいと考えております。

吉田委員

整備の概算が分かって、それからまた議論が深まるということがすごく大事だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから、短期的にはJR利用者の通勤の利便性が高まったり、新ホール利用者で障がいのある方や高齢者の方が便利になるということであると思うんですけども、無駄だとか言われた場合に、長期的に見てどうなのかということが自分で判断できなかったもので、いろいろ調べたり、専門の3名の先生に話を伺ったのです。

徳島市の人口動態というので20年後どうなっているのかということのビジョンを徳島市が出しているのですけれども、今の人口が24万人ぐらいなのが2040年には21万人を切るということで2割ぐらい減少して、高齢者の占める割合が4割になるということで、やはり公共交通の確保について、バスももちろん必要なんですけども、鉄道というのは街のランドマークとなるということで、駅や鉄道は20年後、30年後にも徳島市の中心部に必要かなということが、この人口や年齢の構成から見ても言えると思うのです。

長期的に見て音楽ホールや駅周辺の鉄道を中心とした整備を考えたときに、公共交通工学の先生や社会基盤デザインの先生にお話を聞いたのですけれども、これは先生の理想というか、こういうふうにしたらどうだろうということなんですけども、徳島駅から牟岐線の文化の森駅までの区間を、鉄道高架事業というのがありますけれどもそうではなく、適用する法律も変えて路面電車化して、駅は500メートルおきぐらいに造って、気軽に高齢者などが利用できるようにする。鉄道プラス吉野川北岸はバスも整備するというふうなまちづくりというのがいいのではないかということもお聞きしました。いろいろ問題点は出てくると思うのですけれども、徳島新聞にも徳島駅から歩く公園を作るのはどうだろうというふうなお一人の方の夢の話もありました。

そういういろんなビジョンをいろんな方からお聞きするにつれて、鉄道高架事業というのがどうもネックになるのではないかという気がしてきたのです。

昨年の県土整備委員会でも質問されていたみたいなんですけれども、鉄道高架事業というのは、今後見直される予定とかはないと思うのですが、まちづくりの中で今後どういうふうに進む予定なんですか。

井上都市計画課長

新駅に係る区間に計画しております鉄道高架についての御質問でございます。

鉄道高架事業につきましては、JR高徳線の徳島駅西からJR牟岐線文化の森駅付近に至る約4.7キロメートルについて、踏切の除却等による都市交通の円滑化、それから高架することによってその下の一体的なまちづくりといった平時の効果はもとより、大規模災害発生時における避難路や救援路の確保、また南海トラフ巨大地震で発生する津波からの一時避難場所としての活用も期待できるということから、県土強靱化の観点からも実現すべき事業と認識しております。

この事業の進め方については、鉄道高架事業は県、それから鉄道高架に伴う周辺のまちづくりは地元の徳島市が行って、それぞれ相乗効果でまちづくりを行っていこうという事業でございます。現在、徳島市におきまして、中心市街地の活性化に向けた中心市街地活性化基本計画が今年度内に策定されるという予定で作業が進められております。

数年前に徳島駅周辺のまちづくり計画というものも徳島市で作られておりますけれども、今、新たに作っております中心市街地活性化基本計画を加味しながら、徳島駅周辺のまちづくり計画も今後見直しを行ってまいりたいというふうに徳島市からも聞いておりますので、そうしたまちづくりと一体となって鉄道高架事業が進められるように努めてまいりたいと考えております。

吉田委員

鉄道高架事業についても実現すべき事業ということで、県の方針はずっと一貫しているわけなんですけれども、これはいつ頃実現する予定なんですか。

井上都市計画課長

鉄道高架事業の実現すべき時期というところでございます。

先ほど御回答させていただきましたように鉄道高架とまちづくりを一体的に進めるという観点で、現在、県と市の役割分担の下、事業を進めていくということでございますので、申し訳ございませんが、その目指す時期については今の段階ではお答えできないという状況でございます。

吉田委員

時期は未定ということなんです、計画当初に500億円というような数字も聞いたことがあるのですけれども、原材料費や人件費の増加でどんどん膨れ上がっていくと思うし、20年後にできているかどうかというのも定かではないなと感じるわけなんです。

私個人の意見なんですけれども、これを撤回して本当に前向きなまちづくりをしてほしいと思います。こういう意見を持っている人はたくさんおりますので伝えておきたいと思います。

新駅については費用が出るということで、それを基にまた議論を深めて、なるべくJRの存続、利用者の増加、脱炭素社会の前向きな実現となったらいいなと思っておりますので、この質問は今日はこれで終わります。

もう1点、河川整備についての質問です。

県管理河川において官民協働の管理事業があると思うのですけれども、県下でこの官民協働の事業というのはどれくらい行われているか、概要が分かりましたらお願いします。

坂本河川整備課長

ただいま吉田委員から、官民協働型河川維持管理システム推進事業についての御質問を頂いております。

この事業につきましては、本県では住民の皆様との協働による地域の河川環境の保全を目的として官民協働型河川維持管理システム推進事業を立ち上げており、堤防の除草などに多数の住民の方々、団体に参加していただいております。例えばですが、吉野川市につきましては学島川、岩谷川などで活動していただいております。

令和2年度の実績でございますが、参加団体といたしましては41河川で65団体、参加された人数につきましては2,796名となっております。

吉田委員

県内で65団体、2,796名の参加ということで、これはボランティアみたいなものだと思うのですけれども、たくさんの方が河川の環境維持のために草刈りに汗を流していただいているということで、大変有り難いことだと思います。

私の近くでは、参加している方が高齢化でリタイア、もうこれ以上できないというところがちらほらあるのですけれども、県全体でそのような状況はありますでしょうか。

坂本河川整備課長

県下でのトレンドといいますか傾向なんですけれども、調査したところ、このシステムの推進事業に参加されておる団体数については現在増加傾向となっております。

しかし、やはり委員がおっしゃったとおり地域によっては高齢化や人口減少という問題もありますので、そういったお話も実際に聞いておる状況でございます。

ただ、そういうところをこうしたシステムやアドプト事業、また県が行う除草作業といったことを効率的に組み合わせて、良好な河川環境の維持に努めてまいりたいと考えております。

吉田委員

団体数としては増加傾向ということで良い傾向かと思うのですけれども、先ほど申し上げましたように高齢化でなかなか続けられないところも周りでは出ております。

自分たちはできないけれども、続けてやってほしいという要望書なども取り次いで県に出したこともあるんですが、今までやってきたとおりにはなかなか難しいという財政的事情があると思うのですけれども、国土強靱化とはまた別の視点で、県管理河川の環境整備ということで県民の身近な河川の環境が良好であるようにできるだけの予算の確保をお願いしたいと要望させていただきます。よろしくをお願いします。

井上都市計画課長

先ほどの吉田委員からの御質問の中で、徳島駅で実際にカウントした人数を御報告させていただきましたが、平日3,901名、休日2,329名で人数に変わりはないのですけれども、乗り降りというようなことで表現してしまいましたが、実際には乗った人をカウントしたということなので乗る人ということに訂正させていただきます。すみません。

山田委員

私からも利用者の予測についてお伺いしますが、まずその前に、先ほどの吉田委員からの質問の鉄道高架事業の状況なんですけれども、実はこれを毎年聞いています。

ずっと予算を積みながらほとんど執行がないという状況になっているのですけれども、今年度はどんな状況になっているのですか。

井上都市計画課長

今年度の当初予算におきましては、鉄道高架事業を推進するための徳島市内鉄道高架・沿線整備促進協議会という協議会がございますけれども、そういった経費のみを計上させていただいておりまして、具体の鉄道高架事業への予算は計上しておりません。

山田委員

こういう状況がずっと続いてきているのです。

この事業については改めて2月議会でもしっかり聞きたいと思っているけれども、多くの皆さん、自民党の議員も含めて、やはりこの時代に鉄道高架は、さっき当初500億円と言われたけれども、とてもそんな事業では済まないという状況なので、この事業については中止するということを求めていると思います。

そして、今回の牟岐線の新駅建設の問題は、この鉄道高架のときもずっと議論したのだけれども、やはり牟岐線をしっかり存続するという立場で我々は鉄道高架は反対だという論陣を張ってきました。本当に大事なローカル線だと思います。

しかし、そのことと新駅がイコールかと言えば単純ではないと私は思うのですけれども、そこで具体的にまず確認なんですけれども、この新駅はJR四国管内で最も短い距離だということ間違いはないですか。

井上都市計画課長

駅間の御質問かと思えます。

今回検討しております徳島市役所前の新駅につきましては、徳島駅から大体650から700メートル程度というところで検討してございます。

JR四国管内におけるこれまでの最短は、JRからは大体800メートルぐらいと聞いておりまして、それ以上のことで最短になるのかどうかというところまでは聞いておりませんが、今までからすると一番短い区間になる可能性はあるかと考えております。

山田委員

短い区間になる可能性はあるというか、恐らく現実的にそうなるでしょう。

そして、次に聞きたいのですけれど、今日の資料の2020年県内主要駅年間乗降客数で、

例えば徳島駅は約406万人、1日1万1,120人という状況が示されています。

前年と比べて大幅に減っているようなんですけれども、その状況を教えてください。

地面次世代交通課長

ただいま山田委員から、乗降者数の状況について質問を頂いております。

JR四国におきまして、路線ごとの利用者数ということで公表されているものはございませんが、利用状況の指標となる統計データといたしまして、今、1キロメートル当たりの1日平均通過人員というものが各路線区間ごとに公表されているところでございまして、県内各区間の近年の利用者の状況といたしましては……

（「違うだろう。そんなことは聞いていない」と言う者あり）

失礼いたしました。

徳島駅の利用者数ということで、令和2年度におきましては1日平均1万1,120人ということでございますが、令和元年度におきましては1万6,178人で、5,058人の減となっている状況でございます。

山田委員

徳島駅の乗降客数はインターネットですぐに調べられますので、それを見たら1998年までは1万人以上、1999年から2001年までは9,000人台、そして2002年から2019年までは、1年だけ7,000人台というところがあるのですけれども、ずっと8,000人台というふうな格好で、これは乗車数ですから掛ける2でカウントしたら、1万6,000人台ということで推移してきました。それがここに来てがくんと落ちたわけです。

残念ながら徳島駅史上最も少ない1日の乗車数あるいは乗降客数となっているわけですが、当然コロナ等々の影響もあると思うのですが、これについては何らかの分析をされていますか。

地面次世代交通課長

山田委員から、利用状況についての分析ということでございます。

現在急速に進んでいる人口減少や、特にコロナの影響は、先ほど寺井委員にも御答弁させていただいたとおり、ソーシャルディスタンスということや移動自粛等も相まって、非常に利用者数の減に直結しているものと考えるところでございまして、JR四国もいろんな利便性向上策や利用促進策に取り組んでいるところではございますが、結果として先ほど申し上げたような利用状況になっているところでございます。

山田委員

JR四国の存続に向けた取組というのは恐らくここでまた議論しないといけない時期が来るだろうと思いますが、いわゆる新駅を設置することによってという面は全くないわけです。

しかし、そんなレベルではないと私自身は認識していますので、改めてJR四国の在り方については議論していったら、我々自身としてもしっかり守れるようなことにしていけないといけないと思うのですけれども、この新駅の利用について今回の新規利用者や転換利

用者、特に転換利用者で言えば、この徳島駅や阿波富田駅はどういうふうな状況になるのですか。

井上都市計画課長

今回予測しております転換利用者数によって、徳島駅や阿波富田駅はどうなるのかという御質問かと思えます。

今回予測しております転換利用者数については、年間でトータル50万3,000人ということで予測してございますけれども、徳島駅と阿波富田駅でほぼ同様の傾向が出ておりました、徳島駅と阿波富田駅の利用者の11パーセント程度が新駅の利用という予測結果になってございます。

このため、全体の利用者数についての現状値というのは多分JRのほうからも出ていないかと思えますけれども、現在出させてもらっている2020年の年間乗降客数に対して1割、11パーセントぐらいの方が転換されるかなという予測結果になってございます。

山田委員

逆に11パーセントが徳島駅や阿波富田駅では減るといふような状況です。

徳島駅は出ています。では、阿波富田駅はこの11パーセントが減ったら1日平均でどのぐらいの人数になるのか教えてください。

井上都市計画課長

1日当たりの減少人数という御質問でございますが、阿波富田駅の利用者として1日98名の方が変わっていくという予測結果となっております。

山田委員

今の話を総合すれば、98名が減るといふような状況になってくるということですね。

これについても引き続き検討していきたいと思うのですが、今回、これをまとめたのが中央復建コンサルタンツで2,590万円の調査委託だったと思うのだけれど、この調査期限と調査内容、その一部が今日の利用者の状況だと思うのですが、その中身について御報告ください。

井上都市計画課長

この新駅の検討のために委託しております業務の期限ですけれども、1月中旬頃、1月21日だったかと思えますけれども、こういった工期で現在中央復建コンサルタンツ株式会社と契約を締結して業務を進めております。

業務の内容との御質問でございましたが、内容については、今回御提供させていただきました新駅の利用者予測、新しく駅ができることにより既存のパターンダイヤにどういった影響があるのかといった運行関係の検討、それと駅前に必要な機能といった大きく3点について検討していくということで契約を行っております。

山田委員

そうしたら、今三つの点ということで、一つは今日報告がありました、その他の分で、1月21日ですからもうそこに来ています。恐らく何らかの格好のまとまったものが井上課長のほうにも届いていると思うのですけれども、次は2月議会になりますから後になるわけです。

そういうことで見たら、利用者もそうだけれども、そういうことも含めて全体としてなぜこの機会にここでは出せなかったのか。また、いつそれを出すのかということについてお答えください。

井上都市計画課長

まず、現在の検討状況という御質問でございました。

契約した当初では、業務日数、内容等々から1月中旬の工期設定ということで工期を決めながら契約して進めてまいりますが、検討に当たりましてはJRが持っているデータ等、それから擦り合わせ協議等々に時間を要している状況でございまして、三つの業務を委託しておりますけれども全てが1月中旬に完了するというところで、現在のところは若干遅れているような状況もございます。このため、今回は新駅の予測結果を提示させていただいております。

それから、検討を進めていく上で、既存のパターンダイヤへの影響の部分の話などの検討結果については新駅を設置していく上でJRに提示すべき内容の一部ということで考えてございまして、その部分についてはどういった形で御提供できるのか分かりませんが、提供がなかなか難しいような内容の部分もあろうかとは考えております。

山田委員

提供が難しいところがあるということだけれども、やはり基本的に県議会にはそういうことを報告してほしいし、まだ遅れているという状況だと課長から答弁がありました。

そのことを含めて、当初予算で新駅検討事業として4,500万円が計上されております。先ほど中央復建コンサルタンツに2,590万円という話をしました。

そうしたら、この4,500万円の使途はどういうふうな状況になって執行されていくのか。いわゆる全額、更にこれを増やしたりというふうなことになっていくのかという見通しについてお答えください。

井上都市計画課長

当初予算でお認めいただいております事業費4,500万円の執行に対する御質問でございます。

委員お話しのとおり、現在中央復建コンサルタンツ株式会社に検討業務として2,592万円ほどの契約で進めております。

通常の我々の精算業務で言いますと、業務内容が確定し変更契約をした後、金額が確定するというところでございますけれども、当初予算の時に認めいただいた4,500万円の予算につきましては、当初予算を編成する際に県のほうで同様の業務の内容を確認しながら予算の積算を行って、議会でお認めいただいた数字が4,500万円となっております。

実際の発注に当たりましては、各業者から正式な見積りを取った上で一般競争入札に

よって発注しているということで、今の契約金額として2,600万円弱というところでございまして、最終の額は今後確定するものでございますが、当然4,500万円全てを執行することは我々も考えておりませんので、必要な経費が確定し次第、不要になった部分については2月議会で減額補正させていただきたいと考えてございます。

山田委員

2月議会で減額補正を出すということでした。それはそうでしょうね。

その関係でもう1回確認なんですけれども、さっき吉田委員も聞かれました事業費について、いろんなことを検討されて、大まかなスケジュールは言えませんというようなことなんですけれども、全体からの流れについて、新ホールの前に新駅を造りたいというふうな知事の発言等々もありましたけれども、それからまた、さっき補正の話が出ましたが、今度の2月議会に向けてという話になったら、その事業費の概算は我々県議会に今年度中に示されると見て間違いはないですか。

井上都市計画課長

概算事業費に関する御質問でございます。

通常、我々が直接工事を行うものについては我々の中で概算工事費を算出できるものでございますが、今回の新駅についてはJRが自分の施設として設置すべき工事内容となっておりますので、どうしても県のほうで見積りをすることはなかなか難しい状況でございます。

このため、JRにはできるだけ早くできるようにということで、県としては協議を進めてまいりたいと考えております。

山田委員

ということは、今年度中は難しくて次年度だということでもいいのですか。

井上都市計画課長

そういった来年度か今年度かというところも含めて、県としては現在議論していただき今年検討している部分でございますので、年度内のできるだけ早い時期ということで目標は持っております。

山田委員

これについても見ていきたいと思えます。

この事業費そのものによって、請願駅の南伊予駅が1億7,000万円で、あそこの場合は田んぼの中に建てるというふうな状況がありました。今回は周辺整備で徳島市との関係も出てきます。だから、関連を含めたら相当大きな金額になるだろうと思うのです。

その点で、まずそもそも論で聞いておきたいのですけれども、さっきも寺井委員や福山委員、また吉田委員からも出ましたが、ホールの来場者の鉄道利用が1.3倍、周辺施設利用者や居住者では1.4倍、いずれも新駅を利用しないとの解答が3分の2を上回ったというふうなことが既に報道されております。

これについて、県はこういう県民の意見、報道されている中身をどういうふうに見ているのですか。

井上都市計画課長

どういうふうにと質問したらいけないのでしょうか、報道に関するのですか。

山田委員

3分の2以上利用しないということ。

井上都市計画課長

アンケート結果を9月議会で報告させていただいたわけですが、新ホールの利用者、それから周辺の公共施設の利用者の対象にしたアンケート結果から、新駅については機会があれば利用したいという方を含め3割を超える方から利用したいというふうな意向での御回答を聞いております。

一般的に公共交通機関については利用できる沿線の方、例えばJRだとJR沿線の方、バスだったらバス路線の沿線の方、公共交通については利用できる方は限られますし、利用する目的によって、JRが利用できる場所、若しくは全然利用できない場所の交通の移動という生活形態、それから仕事への通勤などの形態も変わってくるものと感じております。

そうした中で全体の方を対象にとって、この駅のアンケートとして3割の方が利用したいというふうに答えられているということは、当然私としては低くない数字であると考えてございます。

山田委員

現在鉄道を利用されている利用者、また周辺の様々な機関のメンバーでアンケートを採ってこの結果です。いずれも新駅を利用しないと回答したのが6割以上、3分の2を上回っているという状況が既に出ています。

しかし、それを県民、市民の目線で見たら、この利用ニーズは更に減ってくるというのは当然ではないでしょうか。

先ほど脱炭素社会と言われました。非常に重要な指摘だと思います。鉄道もそれに貢献しているのはそのとおりです。

しかし、その面で言えば、今、低床のバス、いわゆる電気自動車のなやつを用いてやることなんかも、特に待ち時間がなく会場も含めてすっと行ける。もちろんタイヤはいろいろ工夫しないといけないですけども、そういうふうな方法もあるわけです。

そういうふうな検討も含めて、鉄道以外で、例えばEVバス等々も含めてというふうなことは検討されたのか、されなかったのか。されなかったのであれば、なぜそういうことを含めて検討されなかったのかということについてお伺いします。

井上都市計画課長

今の質問については、新ホールへのアクセスとしての手段の御質問かと思えます。

新ホールの整備事業については未来創生文化部が主になって進めている部分でございます。県土整備部としては、その部分へのアクセスを図る一部分、JR牟岐線への新駅設置の部分の取組をさせていただいております。

新ホールへのアクセス全体の考え方については未来創生文化部を中心に、それぞれ駐車場の計画や、それから基本計画自体も基本設計が今回契約されたというふうに聞いておりますので、そういった全体の中でいろいろな複数の検討がなされていくものと私のほうでは考えてございます。

山田委員

うちのところは知らない、うちのところに任されているのは新駅の問題だと。

しかし、当然連携がとれていると思うのですけれども、もちろん検討の一つに挙がっていたかもしれないのですが、やはり今のでは本腰を入れた検討ということにはなっていないと私は思うのです。

さらにその関係で、知事は今年2月の議会で、県都のまちづくりに相乗効果を持たせる県市協調で新駅に取り組みたいという答弁をされました。県都のまちづくりに相乗効果を持たせるというのは、どういうふうな中身になるのかということです。

それと、そういう検討、調査内容も、県都にふさわしいまちづくり、都市計画課としては徳島市との太いパイプがあるでしょうから、当然情報交換はしていると思うのですけれども、市民の中からも先ほど吉田委員からも紹介がありました。

例えば、あの道の悪い徳島駅から今の市役所付近まで、これを早急に改善して後ろの都市公園等々も取り入れた格好、^{こせんきょう}跨線橋等々の改善も含めて、一つは歩くということについてもっと工夫をすべきではないかという意見、それと脱炭素型の低床バス等々も運用して、ダイヤも工夫しないといけないけれども、そういうふうなことをすれば新駅を設置しなくても高齢者、障がい者の皆さんに対応する状況になるのではないかというふうに思うので、そんなこと含めて、県都のまちづくりに相乗効果をもたらすということについての検討内容をお伺いします。

井上都市計画課長

今回の新駅の設置による、まちづくりに関する相乗効果というところでの御質問でございます。

今日御報告させていただいておりますけれども、今回新たに新駅ができることによりまして、この駅を利用する人数の予測もさせていただいております。

先ほど山田委員からも徳島駅、阿波富田駅の利用はどれぐらい減るのかと、人の移動という部分で言いますと、徳島駅、阿波富田駅を利用していた方で新駅の利用へと移る方に加え、新規にこの駅ができることによって、その駅を利用する、乗り降りをする人の予測数についても今回御報告させていただいております。その数として、年間で15万7,000人、ホール完成後には25万5,000人という形を出させていただいております。

相乗効果といいますのは徳島駅で利用される方、それから新たに駅やホールができることによってそこに集まってくる方、これが単純な移動だけではなく、新たにそこに集まってくる新規の移動の方も含めまして、近隣の駅間の利用者というかポイントごとの利用者

が増えていくということでございます。

例えば、新ホールに来られる方が新ホールで降りて、催物が終わった後に徳島駅、アミコに行こうかといったような利用をされる方もおいでになるでしょうし、そういうところに人が集まることによって、周辺地域にまちづくりで相乗効果、にぎわいがもたらされていくものということと考えてございます。

具体の実際のまちづくりにつきましては、県市の中の話で言いますと、徳島市の大きな役割の部分になってこようかと思っておりますので、先ほども御答弁させていただきましたけれども、現在徳島市においては中心市街地活性化基本計画の策定を目指して進められているという状況でございます。その後、駅周辺のまちづくりについても見直しを行ってまいりたいというふうに聞いておりますので、そうした中で具体のまちづくりというところが議論されていくものと考えてございます。

山田委員

今日議論してきた中身なんですけれども、やはり牟岐線を含めてJRの経営存続については、我々自身ももっと知恵を発揮しないといけないだろうと思っております。

しかし、新駅については今日見る答弁があったのですけれども、やはり新駅ありきというふうな格好での計画だし、その発表だと思います。

さっき吉田委員からも紹介がありましたが、やはり多くの県民の皆さんには、この上に更に事業費というのが加わってきたら、えっというふうな声で引いていくという方もいらっしゃると思うのです。

私は新駅は中止すべきだということを申し上げて、次の質問に入ります。

立川委員長

午食のため休憩いたします。(12時00分)

立川委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。(13時02分)

それでは質疑をどうぞ。

山田委員

今日の新聞を見てDMVの試乗会が延期になったということです。

北海道の日高線のところの日高本線の今とこれからを考える。というトークイベントの中でも、実はこのDMVの取組が上映され、やはり非常に期待されている、ローカル線も存続するという面から見ても全国的にも注目を浴びているけれども、今日DMV試乗会延期と報道されました。

せっかくの委員会ですから、その状況について、一応25日の本格営業運行には支障がないというふうには言われているのですが、一体何がどうなっているのかということについて少し詳しく御報告いただけますか。

地面次世代交通課長

ただいま山田委員から、DMVの試乗会の延期ということで御質問いただきました。

阿佐海岸鉄道で進めておりますDMV導入につきましては、来る12月25日の営業運行開始に向けた準備として、国の法令手続、車両確認申請を残すところとなっております。

住民等向けの試乗会につきましては、12月初旬までの法令手続の完了を見込み、運行開始に向けた地元の気運を更に高めるため、阿佐鉄の習熟訓練と地元の方々やマスコミへのお披露目を兼ねて本日12月8日から開催する予定で、海陽町、東洋町からも地元の方々などに周知していたところでございます。

昨日、審査条件について国に確認しましたところ、車両確認申請の審査に時間を要しており、昨日までに認可が下りず試乗会の開始が遅れることとなったところでございます。

特に、これまでお待たせしていた受入体制を準備してこられた地域の皆様には、1日でも早くDMVを体感していただき乗車体験を情報発信していただくとともに、お一人お一人が案内人となり、観光客のおもてなしや地域の入込客増につなげていただきたいと思いますっており、地元の方々をはじめ、試乗会を心待ちにされていた皆様には大変申し訳なく思っているところでございます。

現在、国からの法令手続に係る具体的な指示事項はない状況となっておりますが、安全の確保は最も重要な事項と認識しており、これまでも国の指示、指導には真摯に対応してきたところでございまして、今後、法令手続が完了し次第試乗会を開始するべく、影響を受けた日程の再調整も含めて調整を進めてまいりたいと考えております。

山田委員

1点だけ、いわゆる大きな^{かし}瑕疵はないということだけれども、それなら一応もうここまで来ているわけですから、その見通し等々をもう少し突っ込んで言っていただけませんか。

地面次世代交通課長

今後の見通しということで御質問いただきました。

数多くの法令手続がございまして、スケジュールにつきましては、これまでも国とも調整しながら進めてきておりまして、この度の法令手続につきましても、先ほど申し上げましたように12月初旬に完了と見込んでいたところでございます。

お客様に安全に御乗車いただくために当手続は必要不可欠なものでございまして、本県といたしましても車両の認可に全力を尽くしてきたところでございまして、世界初の車両でもありますことから、国の審査についても当初の見込みよりも時間を要しているものと考えております。

12月25日の営業運転開始への影響はないものと考えているものの、まずは車両確認申請の処理を進めていただけますよう、引き続き国からの指示には速やかに対応するなど、所要の調整に努めてまいりたいと考えております。

25日の営業運転開始はもとより、1日でも長く試乗会の期間を取れるよう全力を尽くしたいと考えております。

山田委員

明後日の地方創生対策特別委員会でも、このDMVの詳細については阿佐東線を含めて

聞いていきたいと思っておりますので、今日のところはこれについてはそういう状況だと認識しておきます。

最後の質問になります。

今日、令和4年度に向けた県土整備部の施策の基本方針が出されました。

令和2年度、3年度とこのポンチ絵を見ながらずっと思うんですけども、これについて先ほど部長から令和4年度に向けた決意や取組のことを言われたんですけども、令和3年度はこういうポンチ絵を作って部長が報告されて、もちろん進んだ課題、それからまだ残念ながら解決できていない課題ということであろうかと思っております。

また、タイトルや文章の中でも、A4ですからいろいろな文章を、サイクルロードの問題なんかは昨年はこの夢と感動の中に入っていましたけれども、今回は入っていないということもあるんですが、そういうことを含めて、この令和3年度の基本方針についての総括的な中身について伺いたいと思っております。

神原県土整備政策課長

ただいま、基本方針につきまして御質問いただきました。

今、来年度の予算編成に向けて財政当局と非常に調整しているところでありまして、予算を編成する前にまずこの基本方針を示すというところがございます。

基本方針のところでございますが、方針のところでは五つの項目については昨年と大きく変わっておりません。

昨年度と変わったところと言いますと、新型コロナ、三つの国難に向けて、GX、DXでやっていくというところが変わってきたところかと思っております。

木下県土整備部副部長

令和3年度の総括という形で、個々個別という話ではございませんで、それぞれ5本柱でやっているところがございます。それぞれの分野については着実に、当然、先ほど述べたDMVは営業運行に向かって進んでおります。

2番目、津田の企業用地についても売り出されたところがございます。

あと、当然にi-Constructionなども着実に進んでるところでございますし、そこに絵があるんですけど、あらかし木造4階建ての部分についても現在公募を掛けてPFIとして着実に進んでいるところがございます。

さらに、県土整備部のゾーンから、災害に屈しない強靱な県土づくりということでは、流域治水をはじめ、さらに高規格道路の4車線化も今年3月には一部を供用しているところがございます。

まずは、令和3年度の事業について着実に成果を上げながら、さらにこの4年度に向かっては、国土強靱化のための5か年加速化の予算も使いながら、しっかりと取り組んでいきたいなと思っております。

山田委員

最後なので、今、いわゆる順調な部分の報告があったと思うんですけども、残念ながら課題として残っている分野はないのかというのが質問の趣旨なんです。

それは令和4年度に必ず解決していかなければいけないのですけれども、そういうことがあったら御報告を頂いて、私の質問を終わります。

木下県土整備部副部長

まずは、実証実験等のいろんな部分で取り組んでいる分があって、確実な成果が出ていない、お見せできない分もあるんですけど、その部分はしっかりといろんな課題を検証しながら、それを解決する方向で進めていきたいと思っております。

杉本委員

私からは、先般の質問で195号の白瀬トンネルの整備の進捗状況について、少し詳しく説明してください。

なぜかと申しますと、トンネル工事ですから調査期間が一般の人に見えにくい。地域の人からしたら、まだ工事に掛かっていないではないかというような声が返ってきますので、教えていただけますか。

清水道路整備課長

杉本委員から、一般国道195号白瀬トンネルの現在の状況について御質問を頂いております。

委員御質問の白瀬トンネルは、国道195号の未改良区間であります那賀町木頭の栩谷口地区から平野地区の約1,800メートルの現道において、大規模な山腹崩壊や急斜面からの巨大な落石による通行止めなど、道路災害が幾度となく発生していますことから、現道を大きくショートカットするバイパスとして整備するものでございます。

このバイパス計画につきましては、これまでに現地の地形測量や地質調査を行い、この調査結果を基にトンネルのルートを検討してきております。

現在は、トンネル両坑口の具体的な構造形式や工法について決定する道路詳細設計を本年6月から進めておりまして、おおむね両坑口の詳細な形状が決まってきたことから、トンネル本体約800メートルの構造形式や工法を決定するトンネル詳細設計を11月26日に契約したところでございます。

杉本委員

ありがとうございます。

御承知のとおり白瀬という名前が付いた川があります。なぜかと言いますと、山の斜面に石灰岩の転石がたくさん付いており、それが雨が降る度にころころと転げ落ちてくるということです。

私が知っているのでも2回ぐらいあったんですが、1回は前の榑野村長の時だったと思いますけれども、公用車のボンネットの上に大きな石が乗って、これはびっくりしたそうですけれども人が出なかったんです。もう1回は人が出まして、これは新しいことでトラックが危ない目に遭ったということでして、運転手は助かったのでございますが、いわゆる危険なところとして有名なんですけれども、北側の人からしたらあの道が欲しくておられない道だったんです。

何とか人口を減らさないようにしたいということで、道路が良くなれば人口ももつのではないかという夢があります。

小学校も山村留学というのをして随分苦勞しております。賢い子供が来るときもあれば、これはこれだと思ふ子供が来たりして大変なのがあったり、それから親が生活を一つも教えていないような子供も時々来ております。食事の時間が気ままなんです。夜中に冷蔵庫を開けて全部食べてしまった子供とか、トイレをトイレでしない子供もおります。

私もよく知っておりますが、とにかく運動会に是非来てくれと、無理やりではないんですけれど連れていかれて、見たら大変なお子さんがおって反対に向いて走ったり、知ってわざとしているのか、知らないでしているのか分かりませんが、そういうのも随分苦勞して学校を維持してきたんですが、もうもたなくなつたということで、出原の学校にスクールバスで通うようにしたのですけれど、やはり雨が降るとスクールバスが動かないというようなこともあったりして、今でも苦勞しておるようでございます。

是非早くしてやってほしいと思いますし、できましたら何年に完成ぐらいの看板ぐらいは立てていただいたほうがいいと思いますが、お答えはいかがでしょうか。

清水道路整備課長

白瀬トンネルのこれからの取組について御質問いただいたかと思ひます。

これから白瀬トンネルの工事着手に向けて取組を進めていくのですけれども、これからの取組につきましては、先ほど御説明しました11月に発注いたしましたトンネル詳細設計に引き続きまして、トンネル坑口東側で立体交差する、ちょうどトンネル坑口西側のトンネルが現道にアクセスするために必要な栩谷川を渡河する国道橋、共同橋の構造を決定する詳細設計などを今年度中に発注して、鋭意調査を進めてまいります。

また、これら施設はトンネル工事に先行して整備が必要でありますことから、詳細設計を経て用地取得など、地元の皆様の御協力、御理解を得て順次整備を行ってまいります。

今後とも、国の5か年加速化対策を十分活用して、白瀬トンネルの令和6年度着工に向けて、しっかりと取り組んでまいり所存でございます。よろしくお願ひいたします。

杉本委員

実は高知の運送業者何社かから私のほうにいつも連絡が来ます。

なぜかと言いますと、高知はキュウリなどの漬物用の野菜を主に大阪に送ります。板野のほうにも多分回っているだろうと思ひますし、あちらのほうも行きますが、その最短コース、しかもコストが安いので195号が一番使いやすいということで熱心なんです。

一時は高速道路無料化という言葉がはやりました。結果はそうならなかったのですが、その声が出たときは急に195号は要らんというような感じだったんですけれど、最近になって大変熱心になってきております。

そういうことも併せて考えてやっていただきたいことと、できたら先ほど言ひました看板ですけれど、見える化という言葉、工事の見える化や設計や計画の見える化、これもはやっていきます。

このような見える化というと、私は看板を立てていただくのが一番よく分かるのではな

いかと思っているのですが、いかがでしょうか。もう1回しつこく聞きますが、そんな大きなものは要りません。1メートル四方で十分ですから、一番安くて効果があると思えますがいかがですか。

清水道路整備課長

先ほども御説明したんですけれども、今後トンネルの早期着手に向けてしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

現地の用地取得など、地元の皆様の御協力、御理解も経ての整備となつてまいりますので、鋭意努力してしっかり事業を進めてまいります。よろしくお願いいたします。

杉本委員

マスクをしているから、怒っているのやら、いないのやら、一つも分からず聞かなければいけないんですけれど、いかがですか。

木下県土整備部副部長

杉本委員から、いつ看板が完成できるのかというお話でございます。

まず、先ほど申しましたように今はトンネルの詳細設計をしっかりとやらせていただいているところでございます。

委員おっしゃったように白瀬というところは余り岩質が良くないというところもございまして、まずトンネルの施工にどれぐらいの工期が掛かるかというのもこれから明確にはなってくるかなと思っております。

令和6年度の着工に向けて小口にはしっかりと工事を先行して発注して、いろんなところに取り組んでまいりますので、まずは詳細設計を踏まえて工期もしっかり確認しながら、また完成時期については地元の方にできるだけ早い時期にお知らせできるような形で取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

杉本委員

看板を立てていただいたら良い年賀はがきになるのではないかと、那賀川の地域の人にとってはうれしい年賀はがきが行くようなことになるのではないかと考えたんですが、駄目となればやむを得ません。よく分かりました。どうぞよろしくお願いいたします。

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6号，議案第7号，議案第10号，議案第11号，議案第16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。（13時24分）