

令和4年2月定例会 県土整備委員会（付託）

令和4年2月25日（金）

〔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34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、この際、理事者側から追加提出議案について説明を願うとともに、報告事項があればこれを受けることにいたします。

【追加提出議案】（説明資料（その3））

- 議案第50号 令和3年度徳島県一般会計補正予算（第14号）
- 議案第63号 令和3年度徳島県公用地公共用地取得事業特別会計補正予算（第1号）
- 議案第64号 令和3年度徳島県港湾等整備事業特別会計補正予算（第1号）
- 議案第73号 令和3年度徳島県流域下水道事業会計補正予算（第1号）

【報告事項】

- 徳島県鳴門総合運動公園野球場整備基本計画（案）について（資料1，2）
- 徳島県地域公共交通計画（案）について（資料3，4）
- 第4次徳島県住生活基本計画（案）について（資料5，6）

貫名県土整備部長

それでは、県土整備部関係の案件につきまして御説明いたします。

県土整備委員会説明資料（その3）の目次を御覧ください。

今回、御審議いただきます案件は、令和3年度補正予算に係る歳入歳出予算、継続費、繰越明許費及び流域下水道事業会計予算でございます。

それでは、資料の1ページを御覧ください。

一般会計の歳入歳出予算総括表でございます。

表の下から3段目、計の欄を横に御覧ください。

左から3列目の補正額欄に記載しておりますとおり、県土整備部合計で147億6,835万6,000円の減額をお願いしており、右隣の計欄に補正後の額を記載してございますが、合計704億5,665万4,000円となっております。また、補正額の財源につきましては、右の財源内訳欄に括弧書きで記載のとおりでございます。

2ページを御覧ください。

特別会計でございます。

公用地公共用地取得事業特別会計及び港湾等整備事業特別会計の補正額は、最下段の左から三つ目でございますように、合計9億8,563万3,000円の増額となっております。

3ページを御覧ください。

このページから20ページにかけては、補正予算に係る各課別の主要事項説明についてでございます。

まず、県土整備政策課でございます。

職員の人件費の決定に伴う補正など、次の4ページの最下段、補正額欄に記載のとおり合計4億7,965万2,000円の減額となっております。

5ページを御覧ください。

建設管理課でございます。

土木企画調整事業費の決定に伴う補正など、合計280万5,000円の減額となっております。

6ページを御覧ください。

このページから7ページにかけては、用地対策課の一般会計、特別会計でございます。

まず、一般会計でございますが、6ページの用地事務などに要する経費の補正として302万3,000円の減額となっております。

7ページを御覧ください。

公用地公共用地取得事業特別会計につきまして、公用地公共用地の先行取得額の決定に伴う補正など、合計2億8,573万円の減額となっております。

8ページを御覧ください。

高規格道路課でございます。

高速道路周辺特別対策事業に要する補助金等の決定に伴う補正など、合計8,756万3,000円の減額となっております。

9ページを御覧ください。

道路整備課でございます。

道路維持修繕費の決定に伴う補正など、合計2,448万2,000円の増額となっております。

10ページを御覧ください。

都市計画課でございます。

都市計画調査事業費の決定に伴う補正など、合計2,844万3,000円の減額となっております。

11ページを御覧ください。

住宅課でございます。

建築物耐震化推進費の決定に伴う補正など、合計1億2,078万8,000円の減額となっております。

12ページを御覧ください。

営繕課でございます。

営繕受託事業費の決定に伴う補正として7,110万1,000円の減額となっております。

13ページを御覧ください。

水管理政策課でございます。

堰堤改良事業費の決定に伴う補正など、合計1億6,053万9,000円の減額となっております。

14ページを御覧ください。

河川整備課でございます。

総合流域防災事業費の決定に伴う補正など、合計29億5,795万円の減額となっております。

15ページを御覧ください。

このページから16ページにかけては、砂防防災課でございます。

災害関連緊急砂防事業費や16ページの河川等施設災害復旧事業費などにおいて、今年度は昨年度に引き続き本県で比較的大きな災害が発生しなかったことなど、事業費の決定に伴う補正により、合計94億1,173万6,000円の減額となっております。

17ページを御覧ください。

水・環境課でございます。

公共下水道整備促進事業費の決定に伴う補正など、合計4,083万円の増額となっております。

18ページを御覧ください。

このページから19ページにかけては、運輸政策課の一般会計、特別会計でございます。

まず、一般会計でございますが、18ページの港湾施設災害復旧事業費においても、今年度、本県で災害が発生しなかったことによる事業費の決定に伴う補正により、合計14億3,937万8,000円の減額となっております。

19ページを御覧ください。

港湾等整備事業特別会計でございます。

土地造成に伴う県債の償還金に要する補正など、合計12億7,136万3,000円の増額となっております。

20ページを御覧ください。

次世代交通課でございます。

航空対策費の決定に伴う補正など、合計7,069万円の減額となっております。

22ページを御覧ください。

このページから26ページにかけては、既に御承認を頂き事業を実施しております一般会計における継続費の変更についてでございます。

道路整備課の落合2号トンネル新設事業ほか2件及び都市計画課の末広住吉高架橋上部工架設事業ほか1件につきまして、令和3年度の進捗状況に伴い年割額や財源を変更しようとするものでございます。

27ページを御覧ください。

このページから42ページまでは、繰越明許費でございます。

このうち35ページまでは、一般会計の追加分といたしまして、今回新たに御承認をお願いする事業につきまして翌年度繰越予定額を記載してございます。

追加分の合計は、35ページ最下段、右から2列目の欄に記載のとおり3億1,829万8,000円となっております。

また、36ページから40ページまでは、一般会計の変更分といたしまして、既に御承認を頂いている事業について翌年度繰越予定額の変更を記載してございます。

変更分を反映した補正後の合計は、40ページ最下段、右から2列目の欄に記載のとおり

17億8,394万7,000円となっております。

続く、41ページから42ページは、特別会計に係る繰越明許費でございます。

追加分といたしまして、41ページの公用地公共用地取得事業特別会計におきまして、翌年度繰越予定額は1億7,913万8,000円となっております。

42ページを御覧ください。

港湾等整備事業特別会計におきまして、翌年度繰越予定額は2億1,436万円となっております。

これらの事業につきましては、計画に関する諸条件や補償処理の困難などの理由により年度内の完了が見込めなくなり、やむを得ず翌年度に繰越しとなるものでございます。

事業効果の早期発現が図られますよう、今後ともできる限りの事業進捗に努めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

43ページを御覧ください。

流域下水道事業会計でございます。

ア、業務の予定量では、旧吉野川浄化センターの処理水量を実態に合わせ、補正後欄に記載の水量に変更をお願いするものでございます。

44ページを御覧ください。

イ、収益的収入及び支出でございます。

収入では、流域下水道管理運営負担金といたしまして、指定管理料等維持管理費に充てる市町負担金の補正など、合計5,925万4,000円の減額となっております。

45ページを御覧ください。

支出では、処理水量の減による指定管理料の補正など、収入と同額の合計5,925万4,000円の減額となっております。

46ページを御覧ください。

ウ、議会の議決を経なければ流用することのできない経費でございます。

職員給与費について、補正予定額欄に記載のとおり267万5,000円を増額するものでございます。

最後に、エ、他会計からの補助金でございます。

一般会計からの補助金について、補正予定額欄に記載のとおり391万円を増額するものでございます。

以上で、提出案件の説明を終わらせていただきます。

続きまして、3点御報告させていただきます。

資料1を御覧ください。

1点目は、徳島県鳴門総合運動公園野球場整備基本計画（案）についてでございます。

県議会での御論議や同球場の在り方検討会議からの御提言を踏まえ、事務局である未来創生文化部において整備基本計画案が取りまとめられましたので、御報告いたします。

1、基本計画策定の目的でございますが、建設から48年が経過し、老朽化対策や機能強化に係る整備が必要となったことから策定するものでございます。

2、コンセプトにつきましては、県民、誰もが安心、快適に利用でき、夢と希望あふれる球場とし、3、位置付けに記載のとおり、当球場が、本県野球界の中心地として、多くの利用者に愛される球場となるよう整備を進めてまいりたいと考えております。

4、整備方針については、特に老朽化が進行している内野スタンドの全面改築を実施いたします。

5、今後の球場における主要諸元といたしましては、プロ野球開催に対応する設備や機能を備えた球場とするため収容人数を2万人程度とし、内野スタンドには屋内練習場や監督室、コーチ室など諸室の充実を図るとともに、観客席エリアにおいてもユニバーサルデザインに対応してまいります。

去る2月22日より、未来創生文化部において計画案のパブリックコメントが実施されているところであり、今後は今年度内に基本計画を策定することとしております。

引き続き、未来創生文化部との緊密な連携の下、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。

2点目は、徳島県地域公共交通計画（案）についてでございます。

この計画は、令和元年12月に策定した次世代地域公共交通ビジョンの具現化に向け、地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画として、昨年6月から国、県、市町村、交通事業者らで構成する徳島県地域公共交通協議会で検討を進めてきたものであり、令和4年度から令和8年度までの5か年計画として、去る2月18日の同協議会にて計画案を取りまとめたものです。

2枚目の徳島県地域交通計画（案）の体系を御覧ください。

内容につきましては、左から1、基本方針として記載のとおり、ビジョンに掲げる持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指すこととして、2、目標を、ビジョンが目指す公共交通の最適化、利便性の向上、利用促進とし、それを具現化するため、3、目標達成のための施策・事業には、GX、DXを踏まえた六つの施策と23の事業を盛り込み、4、進捗管理指標では、モーダルミックスの成果やGXを可視化し、利便性向上につながるDXを推進するなど、毎年のPDCAにより、この計画を着実かつ効果的に展開するための指標を定めております。

こうした取組を推進することで目標達成を図るため、5、成果指標として、幹線系統バスの再構築を加速していくことで、利用者数を上げて事業収支を改善し、公的資金投入額を減少させることを目指し、数値目標を設定するものです。

1枚目にお戻りください。

5、今後のスケジュールにつきましては、議会で御論議を頂いた後、パブリックコメントを実施し、本年7月に徳島県地域公共交通計画として取りまとめる予定です。

最後に、資料5を御覧ください。

3点目は、第4次徳島県住生活基本計画（案）についてでございます。

県民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本計画として、住生活基本法に基づき県が定める徳島県住生活基本計画の見直しにつきまして、さきの県議会11月定例会における素案の報告後に実施したパブリックコメントによる県民の皆様からの御意見も踏まえ、計画案をお示しするものです。

今後は、国土交通省及び市町村との法定協議を経た上で、年度内の策定、公表に向け進めてまいります。

計画に位置付けた施策を着実に推進することにより、住生活分野からSDGsの達成にしっかりと貢献してまいります。

報告事項につきましては、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、説明等は終わりました。  
これより質疑に入ります。  
それでは質疑をどうぞ。

#### 寺井委員

ただいま、部長から報告のあったオロナミンC球場の整備基本計画案についてお伺いしたいと思います。

基本計画案では、プロ野球の開催に対応できる2万人収容の野球場となるよう内野スタンドを改築していくということでございますけれども、具体的にどのような設備や機能を備えることが必要なのか、検討会議での意見を踏まえ教えていただきたいと思います。

#### 井上都市計画課長

ただいま寺井委員より、先ほど報告させていただきました鳴門総合運動公園のオロナミンC球場整備基本計画案におけますプロ野球の開催が可能な設備や機能についての御質問でございます。

プロ野球の開催が可能な野球場につきましては、グラウンドの広さについては公認野球規則、それから照明設備の照度でございますが、旧のJ I S規格に目安となる基準が示されております。

現在のオロナミンC球場におきましては、グラウンドの広さについては、公認野球規則に両翼99.06メートル以上という規則がございますが、99.1メートルということで基準を満たしておりますし、センター方向につきましても、121.92メートル以上という基準に対して、122メートルが確保されているという状況でございます。

また、照明灯につきましても、平成29年度までに全面改築を終えておりまして、内野では2,000ルクス、外野でも1,200ルクスを確保しており、プロ野球が開催できるおおむねの目安の基準はクリアしているという状況でございます。

一方、老朽化が進んでおります内野スタンド等につきましては、収容人数、ダグアウトや更衣室などの諸室についての基準というのは各球場で異なっているという状況でございます。

このため、今回の基本計画案の策定におきましては、プロ野球の開催実績のある地方球場の状況を調査、分析し、オロナミンC球場において必要であると考えられる設備や機能の整理をさせていただいております。

まず、球場の収容人員につきましては、参考とさせていただいた鹿児島県の平和リース球場、沖縄県の沖縄セルラースタジアム那覇など、近年、プロ野球の開催実績のある七つの地方球場における観客動員数の平均を求めましたところ、平均として1万8,500人余りという数字でございました。

こういった数字を基に、オロナミンC球場におきましても2万人程度の収容人員を持つ

ことが必要ではないかということで整理させていただいております。

また、スタンドに設ける必要な諸室についてでございますが、プロ野球を開催する場合、ベンチ入りの選手の人数につきましては25名となっております。このほか、監督、数名のコーチ、スタッフの方がおいでになり、こうしたことを考慮しまして、25個のロッカーを備えた更衣室や監督が利用する監督室、コーチに利用していただくコーチ室などの諸室の充実を図っていくということが必要と基本計画に取りまとめております。

さらに、今回の検討に当たりましては、プロ野球OBの方や利用団体の方々に参画いただいて検討会議で御意見を頂いておりますが、利用団体の方から、現在の球場には試合前のウォーミングアップができるような屋内練習場がないといったお話、屋内に投球練習場はございますが、若干高さが低いという部分がございます、もう少し高さを確保すること、それからマウンド数についても、今は2名が同時に投球練習できるという施設でございますが、3名程度が練習できる施設にしていきたいという御要望も頂いており、そうした機能の充実が図れるような球場にしていきたいと思いますということで、基本計画案も取りまとめております。

#### 寺井委員

プロ野球の開催実績のある地方球場の設備や機能を踏まえて、基本計画案を取りまとめているという答弁でした。

本県は野球人口も多く、プロ野球の公式戦が開催できれば、にぎわいの場や交流の場が創出され、地域の活性化にもつながると思います。

そうした結果を早期に発現させるためには早く整備に取り掛かるべきだと思いますが、どのような手順を経て改築工事を進めていくのかお伺いしたいと思います。

#### 井上都市計画課長

オロナミンC球場の改築を進める場合の手順についての御質問でございます。

現在は、オロナミンC球場の整備に向けて基本計画を策定すべく、パブリックコメントを実施している段階でございます、年度内には基本計画を策定したいということで、事務局を担っております未来創生文化部から聞いております。

一般的な改築の進め方でございますが、内野スタンドについては、建築物でございます、手順としては、建築物のデザインや構造形式、また利用団体とも調整しながら各監督員室やコーチ室等の諸室の配置計画を決めていく基本設計をまず実施いたします。その後、建築工事や付随する電気や空調、管工事といった工事の発注ができるように設計図書を作成していく実施設計、あわせて、既存のスタンドがございますので、同じ場所への建て替えとなりますと、既存スタンドの解体の設計と、大体三つの設計を進めていくこととなります。

工事につきましては、まず既存スタンドの解体工事を行いまして、新設スタンドの建築という順番になってまいります。

この工事を進める場合でございますが、既存スタンドの解体工事を行うところから新設スタンドの完成までの間につきましては工事期間ということで、当然、野球場の利用ができない期間ということになってまいります。

特に、当球場につきましては、高野連が高校野球の県予選大会に使ったり、県軟式野球連盟の方々、インディゴソックスといった利用団体の方がおいでになります。そうした利用できない期間、いつ工事をしたらいいのかという部分については利用団体との調整が不可欠ということで、できるだけ早期に改築に取り掛かれるように、未来創生文化部とも連携しながら、利用団体との調整にも努めて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した。

新しいスタンドの基本設計は大変だと思います。また、工事の実施期間についても利用団体との調整が必要ということでありまして、大変だろうと思いますけれども、是非頑張ってくださいと思います。

本日、基本計画案により改築に向けた施設の計画が示されましたが、利用団体からは安全・安心で利用しやすい球場となるよう早急に改築を進めてほしいとの声が大きいと聞いております。

利用団体と調整する期間も考えると、早急に設計を進めていく必要があると思います。

先週の代表質問では我が会派の重清幹事長から、また22日の総務委員会では原委員から早期の工事着手を要望されておりますが、残念ながら検討会議での検討中であったため来年度当初予算には設計費が計上されていないようでございますけれども、今定例会での予算措置を逃すと次は4か月後の6月定例議会となります。

オロナミンC球場が改築されプロ野球の公式戦が開催されれば、多くの県民に夢や希望を与え、地域の活性化につながるものであり、効果の早期発現のためにも、理事者においては少しでも早く設計に着手できるよう対応を検討していただけるようお願いいたします。

今日の新聞を見ておりますと、大谷翔平さんのFA宣言がひょっとしたら1年ぐらい遅くなるかも分からないとありますけれども、年俸が66億円になるというような話も出ていたわけでございまして、多分県民の皆さんの関心も非常に強いと思いますので、是非、その基本となる球場の改築を早くやっていただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

#### 福山委員

私からは、JR牟岐線への新駅設置についてお伺いしたいと思います。

先日の代表質問で、新駅設置に係る費用負担について、知事から、県と市がそれぞれ担うべき役割を定め県市協調で進めることが効果的であり、直ちに市と調整を図るとの答弁がありました。

現時点での徳島市との調整状況と今後のJR四国との手続について、お伺いします。

#### 井上都市計画課長

ただいま福山委員より、新駅の設置に関しまして徳島市との調整状況、またJRとの手続についての御質問でございます。

JR牟岐線への新駅設置につきましては、ホールへのアクセスはもとより、徳島市役所



や城東高等学校など、周辺公共施設への通勤通学、訪問時の利便性の向上など、多くの効果が見込まれるほか、新駅を中心とした新たな人の流れ、それからにぎわいの場の創出によりまして、県都徳島市における中心市街地の活性化に資するものであることから、整備に当たりましては、県と市がそれぞれ担うべき役割を定め、進めていくことが効果的であると考えております。

このため、本会議で知事から御答弁されましたように、県におきましてはプラットホームやホームに接続するスロープなど、JR四国が施工し、完成後にはJR四国に帰属する駅本体部分の整備を担いまして、徳島市におきましては駅前広場をはじめ、まちづくりへとつながる公共スペースの整備を基本的な役割分担とする方向で、先週16日、徳島市に対して協議の申出を行っております。

徳島市からは、事務レベルではございますが、県の提案趣旨には理解を示していただいております。市議会での議論を経て判断したいと伺っております。

また、JRとの手続についてでございますが、県と市の役割分担、徳島市との協議が調うとともに、JR四国と現在進めております新駅の事前調整が終了し次第、新駅設置の合意の前提となります協議書を提出したいと考えておりまして、現在、年度内の提出を目指しているところでございます。

#### 福山委員

JR牟岐線への新駅設置については、新聞やニュースなどにおいて賛否両論様々な意見があると報道されておりますが、駅に反対されている方の中には、二軒屋駅のような駅舎のある駅をイメージし、新駅の整備費が高額ではないかと思われる方も多いのではないかと思います。

まずは、どのような駅が整備されるのかという新駅のイメージを共有することが必要ではないかと思いますが、JR牟岐線に設置を目指す新駅はどのような駅をイメージされているのか。分かる範囲で教えていただきたいと思っております。

あわせて、本会議で部長から答弁のありました概算工事費について、どの程度を見込んでいるのかお伺いいたします。

#### 井上都市計画課長

福山委員より、JR牟岐線に設置を目指しております新駅がどういった駅になるのかということ、また、概算工事費に関する御質問でございます。

新駅につきましては、4両編成の列車に対応した延長として約90メートルのホーム、それから、ホームにつきましては今のJR牟岐線の西側ということで検討しております。

新駅の構造や駅に整備される機能につきましては、JR四国と新駅設置に合意した後、JRにおきまして、県との協議を踏まえていろいろと検討され決定されていくものでございますが、現時点でJRからは、整備後の管理コストを考慮すると駅舎の整備はなく、無人駅を想定していると聞いております。

こうした協議の内容から、JR四国管内で過去に整備された事例でございますと、JR予讃線の南伊予駅、平成20年に設置されておりますJR土讃線の小村神社前駅といった例、それから県内におきましては、平成2年に開業しました文化の森駅のような列車の乗

降場所のみの最小限の駅を、県としましては現在イメージしております。

次に、新駅設置に係る概算工事費についてでございますが、概算工事費につきましては、これまでも御説明してまいりましたけれども、JR四国と新駅設置に合意した後、JRにおいて現地の測量や新駅の設計を完了後、JRが算出するものでございますが、これまでも委員会でいろいろと御質問も頂いておりまして、県としての考え方について何らかの形でお示ししたいというふうにも回答してまいりました。

これまでのJR四国との協議の結果から、新駅が、先ほど申しましたように文化の森駅のようなホームやスロープなどの施設に限られるということ、また直近で整備されたのが令和2年3月開業のJR予讃線の南伊予駅でございますが、こちらの工事費が約1.7億円でありまして、JR牟岐線の新駅は今後の整備になってきますので、その後の人件費や資材の高騰を考慮する必要があるということ、JR牟岐線への新駅設置につきましては、南伊予駅に比べ、ホームの設置に関し線路の縦断勾配を若干変更する必要があるということ、それから徳島駅に入る列車用の信号が設置されている現状がございまして、信号設備の移設が必要であるという状況が異なっております。

こうしたことを考慮しまして、現在の県の試算といたしましては、新駅の設置に2億5,000万円から3億円程度という費用を見込んでいるところでございます。

#### 福山委員

新駅は、ホームやスロープなど最小限の施設であること、概算工事費については、県の試算では2億5,000万円から3億円程度を見込んでいるということでありまして。

概算工事費については、人それぞれ高い、安いと意見が分かれると思いますが、先日の本会議において知事が御答弁されたように、新駅は新ホールや徳島市役所、城東高校をはじめ、周辺公共施設へのアクセス向上、公共交通への転換によるカーボンニュートラルの促進に加え、徳島市中心市街地の活性化やJRの収入改善にもつながるなど、多くの効果が見込まれるものであります。さらに、鉄道は定時性に優れており、ホール完成後の渋滞緩和も期待できます。

また、利用する皆様の利便性が向上することは明らかでありますので、JR四国や徳島市とも連携して進めてくださるようお願いいたします。

次に、徳島県地域公共交通計画の策定について報告がありましたけれども、県内の公共交通の状況は、オミクロン株の感染拡大が長引いて、全国的にまん延防止等重点措置やとくしまアラートが発令されたりと、利用が再び減少し、先日もNHKで地元のバス事業者が特集されていましたが、大変厳しい経営状況にあるといった報道がございました。

先日の一般質問でも原議員から公共交通に関する質問がありましたが、私もコロナ下において公共交通を維持していくためには、行政がしっかりと支援していく必要があると思っております。

そこで、徳島県地域公共交通計画についてですが、まず、この計画の策定が交通事業者の支援にどのようにつながっていくのか教えてください。

#### 地面次世代交通課長

ただいま福山委員から、徳島県地域公共交通計画の策定が交通事業者の支援にどのよう

につながっていくのかとの御質問を頂きました。

公共交通機関を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や過疎化、少子化の影響などの要因から利用者の減少が進むとともに、近年の運転手不足の深刻化も加わり、大変厳しい状況にあります。

複数市町村をまたぐ広域移動を担います幹線系統バスにつきましては、運賃や広告収入だけでは採算が取れず、交通事業者の努力だけで運行することは困難でございまして、国や県、沿線市町村の支援を受けながら、地域の足を守るといった事業者の強い使命感で維持している状況でございます。

令和2年5月に地域公共交通活性化再生法が改正されまして、真に公的負担による確保、維持が必要な路線等に対しまして、効果的、効率的な支援のために、地域公共交通計画の策定が国の補助要件として追加されたところでございます。

本県では、令和元年12月に次世代地域公共交通ビジョンを策定いたしまして、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けて取り組んでいるところでございますが、徳島県地域公共交通計画は、幹線系統バスに関しまして国からの支援を確実に得るとともに、アフターコロナに向けた路線バスの再構築を加速させていくものでございます。

新型コロナにより県内の公共交通機関は大変厳しい経営環境にあり、アフターコロナを見据え、公共交通ネットワークを維持、確保できるよう引き続き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

この徳島県地域公共交通計画の策定が、より確かな国の支援となり、幹線系統バスの支援につながっていくものということがよく分かりました。

次に、バスなどの域内移動も非常に厳しいと思いますが、広域移動、とりわけ減便や国際線への渡航制限が続いている航空事業者の影響も大きいのではないかと考えております。

徳島阿波おどり空港の新ターミナルの指定管理については、徳島空港ビル株式会社が引き続き利用料金収入での運営、すなわち指定管理料ゼロ円で行うとお聞きしましたが、新型コロナが2年も続いており、空港の運営はより一層厳しくなると思います。

そこで、新ターミナルの指定管理について、不可抗力とも言うべき不測の事態が起こった場合の救済措置はないのでしょうか、教えてください。

#### 地面次世代交通課長

福山委員から、新ターミナル、県立航空旅客取扱施設の指定管理につきまして、不測の事態が起こった場合の救済措置について御質問を頂きました。

これまで、徳島阿波おどり空港の新ターミナルにつきましては、徳島空港ビル株式会社が指定管理者となった平成30年1月以降、既存ターミナルとの一体管理によりコスト削減や50年にわたり空港ターミナルを運営してきたノウハウ等を最大限に活用しまして、利用料金収入、指定管理料ゼロ円により管理運営を行ってきたところでございます。

しかしながら、現行の指定管理期間のうち直近の2年間につきましては、新型コロナの影響による国際線の渡航制限やチャーター便等の減に伴い、利用料金収入が大きく減少

し、非常に厳しい状況となっているところでございます。

そのため、令和4年度以降につきましては、いまだに渡航制限の解除時期が見通せないこと、11月定例会の県土整備委員会においてマイナス決算時における県の手立てについて御意見を頂いたことを受け、世界的な感染症の流行等、指定管理者の責めに帰すことができない事由により収支がマイナスとなった場合は、県が徳島空港ビル株式会社に対しましてマイナス決算分の2分の1を上限に負担できるよう、基本協定書に盛り込みたいと考えております。

県といたしましても、引き続き国際線の就航等に向けたエアポートセールスに積極的に取り組み、本来の姿でございます利用料金収入による新ターミナルの管理運営に向け、頑張ってもらいたいと考えております。

#### 福山委員

新型コロナで空港運営が厳しくなっており、事業者の努力ではどうしようもない不測の事態が起こった場合は、県が事業者の意見を聞きながらしっかりと支援するべきと考えます。

公共交通事業者は、苦しい中でも行政と連携して路線を維持しつつ、路線バスのオープンデータ化やデジタルサイネージの整備といったDXによる利便性の向上や新たな路線の実証運行など、アフターコロナを見据えた様々なチャレンジを行っているとお聞きします。

アフターコロナに向け公共交通を維持していくためには、行政がしっかりと支援していく必要があると思いますので、引き続き県の支援をよろしくお願いいたします。

#### 吉田委員

初めにオロナミンC球場に関連して、1点だけお聞きします。

来年度に基本設計に入ることだったのですけれども、この球場には太陽光パネルの設置などは考えていらっしゃるのでしょうか。

県有施設なので、今後基本設計に入る施設では必ず検討して、できるだけ入れるということが県の方針になっていたと思うのですけれど、今、分かっていたらお答えください。

#### 井上都市計画課長

吉田委員より、今回お示しさせていただいておりますオロナミンC球場の整備に向けた基本計画案について、太陽光パネルの設置に係る計画はという御質問でございます。

現時点の基本計画案でお示しさせていただいた部分については、どういった球場として整備していくのかという概念的なところ、それからどういった機能を整備していく必要があるのかというところでお示しさせていただいております。

先ほど寺井委員からも御質問を頂いた、今後どのような手順を踏んでいくのかという中で、諸室の配置や建築物としての構造形式ということを決めていく次の段階として、基本設計に進んでいくわけですけれども、一般的な話として、運動施設での太陽光パネルの設置については、体育館等の上に屋根が付いている部分について設置できる可能性のあるものと、例えばポカリスエットスタジアムのように、スタンドに屋根はあるものの構造的

に太陽光パネルの設置が難しいものに分かれてくるかと思っております。

そうした部分についても、基本設計の段階で、こういった構造形式になってくるのか、そういった環境に配慮したものを整備できるのかということは検討していきたいと思いますが、現時点ではそうしたところまでは踏み込んでいないということで御理解を頂けたらと思います。

吉田委員

今後検討するというお答えだったと思うのですが、10年ちょっと前に再生可能エネルギーの視察でドイツに行きました。各サッカー場に太陽光パネルが付いていました。

そうした脱炭素社会を目指すという観点から、今後の県有施設については全て検討して、できるだけ入れるという県の方針もありますので、是非、できるだけ設置をお願いしたいと要望しておきます。

もう1点、今日の資料の中から地域公共交通計画の案を見せていただいたのですが、この中でコミバス・タクシーとの連携という言葉があります。

今、タクシーの運転手の高齢化が進んでいるということで、今後の高齢化社会でタクシーや介護タクシーが重要な役割を示すという中、運転手の担い手不足について県として取り組まれていると思いますけれども、十分に分かっていないので簡単に教えていただけたらと思います。

地面次世代交通課長

ただいま吉田委員から、タクシー等の運転手不足についての御質問を頂きました。

運転手不足については、業界内でも従来から深刻な課題として受け止めております。業界の中で人の確保のためにできる努力といたしまして、例えば、今のドライバーはどうしても高齢の方が中心となっておりますので、各業界の中で若い方が就業を希望するような魅力ある仕事づくりなどの取組をされているということは承知しております。

今、申し上げました運転手の高齢化の状況につきましては、新聞報道によりますと、平成29年3月末時点でございますが、県内の法人タクシーの運転手のうち、県のタクシー協会に登録しております65歳以上の高齢者の割合につきましては54.4パーセント、5割強といった高齢化が進んでいる状況でございます。

その原因としまして、歩合制で収入が安定しないこと、待機時間の長さが若年層に敬遠される要因となっているとの指摘がございまして、我々としても、高齢化が進行する中、地域の公共交通を形成する重要な公共交通機関であるタクシーの維持、確保を進める上でも運転手の確保は課題となっていると考えております。

今後、県としてドライバー不足に対して何ができるかということ、関係事業者や関係行政機関とも課題を共有して、しっかりと検討しながら対応してまいりたいと考えております。

吉田委員

公共交通ビジョンの中でもタクシーの運転手の年齢の割合などがグラフで出ているのを見たのですが、今の新聞報道ではそのデータよりも更に65歳以上の方が増えている

と思いました。

業界の中で様々な努力をされているということで、これから県としてそれにどういう協力をしていけるのかということの研究を研究していただいて、できるだけ応援していただきたいと要望しておきます。

それでは、牟岐線の新駅に関してですけれども、ただいま井上課長から、建設費が2.5億円から3億円、駅舎のないタイプの駅を整備するということをお聞きしました。

建設は県、周辺整備が市、その後の管理、維持運営はJRがされるということで、JR四国がこれを引き受けるということは、その維持運営の採算が合うということを考慮されて引き受けられるということと理解しております。

様々な反対の意見があるということ福山委員もおっしゃったのですけれども、その意見を聞いていると、新ホールができることに対して駅ができるというが、600メートルのところにわざわざそんな駅は要らないというような声の大きいような気がします。

県といたしましては、先ほどの御答弁の中でありましたように新駅の意義を十分強調していただいて、本会議で知事が御答弁されたと思うのですけれども、新ホールを利用する方だけが利用する駅ではなく周辺にたくさんのニーズがあるということです。前の委員会の資料では、もし駅ができれば、ホール建設前で県内で3番目の乗降客、ホール建設後は県内で2番目の乗降客のいる駅になるというようなこと、それからJRの利便性を高めるということが脱炭素社会に資するということ等を今までも強調されています。

これは前の委員会で言ったことと同じことなんですけれども、1,800人のホールでイベントがあったときにお客さんが車で押し寄せた場合の渋滞状況等を考えると、やはり必要ではないか、いいことではないかと今は感じていますから、そういうことをこれからしっかり発信していただきたいと思えます。

その上でお尋ねしたいのが鉄道高架事業のことです。

来年度に百三十何万円かの予算が付いていますけれども、この予算についての説明をお願いします。

#### 井上都市計画課長

先ほど説明を頂いた中で、誤解があったらいけないので先に若干御説明を申し上げたいことがございます。

まず1点、駅のイメージについてはJRのほうで決定したものではありませんで、県のほうでJRとの話を聞きながらのイメージとして、ホームやスロープといった乗降場所になるようなイメージということでお伝えさせていただいたということでございます。

それともう1点、駅ができたときの効果について、ただいま吉田委員からお話ございました県内で何番目ぐらいの利用者数の駅かということで、ホール完成前で3番目、完成後で2番目というふうなお話だったかと思いますが、確かホール完成前で4番目、完成後には3番目ということでお伝えさせていただきます。

それで、本定例会でお願いしております令和4年度の鉄道高架に関する予算でございますが、当初予算には、徳島市内鉄道高架・沿線整備促進協議会への補助金など、鉄道高架を促進する経費といたしまして133万4,000円を計上させていただいております。

吉田委員

駅のことです。少し確認したいのですが、駅舎がないというのは決定ではないということですが、今後、JRからの要望で駅舎を造ったりして、この2.5億円から3億円という額が大きくなるような事態があり得るということなんでしょうか。

井上都市計画課長

JR牟岐線への新駅について駅舎があるかどうかという御質問でございます。

今の感じとして予定はないというふうにJRからは聞いておまして、JRとの協議を進めていく中で、県としても、当委員会などで概算工事費について何らかのお示しをする必要があること、今回2.5億円から3億円ということで数字を申し上げておりますが、こうした内容について県議会に説明申し上げたいということもJRには伝えております。

そう大きくは変わらないという言い方に少し語弊があるかもしれませんが、今のところそれを大きく超えることはないものと私のほうでは考えております。

吉田委員

駅舎もできてこれがばんと大きくなるというようなことはないということで、了解いたしました。

鉄道高架事業に戻るのでありますが、この事業の目的と今後の工程を分かる範囲で教えてください。

井上都市計画課長

吉田委員より、鉄道高架事業の目的等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牟岐線の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、一体的なまちづくりといった平時の効果を上げていくとともに、大規模災害発生時における避難路や救援路の確保、南海トラフ巨大地震において発生する津波からの一時避難場所としての活用など、県土強靱化の観点からも実現すべき事業ということで認識しております。

また、この鉄道高架事業につきましては、徳島市が実施するまちづくりと一体となって効果が発揮されるものであるということから、鉄道高架事業については徳島県、鉄道高架に関するまちづくりについては徳島市との役割分担の下で現在も取り組んでいるところでございます。

今後の工程上のお話もございましたが、現在、徳島市が進める鉄道高架に関するまちづくりについて、令和元年度に計画を一度作っているわけですが、令和2年8月のそごう徳島店の閉店もございまして、徳島駅周辺のまちづくり計画については今後見直しが必要という状況になっております。

現在、徳島市におきましては、そごう徳島店閉店後のアミコビルの再生、それから徳島県による青少年センターの機能移転を行っております。また、市におきましては、徳島市内の中心市街地活性化基本計画の今年度内の策定ということで作業が進められておりますし、今年から来年にかけて徳島市都市計画マスタープランの改定作業にも入っております。

そうしたまちづくりの上位計画との整合を図りながら、徳島市においては徳島駅周辺のまちづくり計画についても見直しを行っていきたいということを事務レベルでは聞いておりますので、そうした徳島市とのまちづくりと一体となって、今後のスケジュールを詰めていきたいと考えております。

#### 吉田委員

徳島市のまちづくりと一緒に、まちづくりの一環として鉄道高架事業をやるということなんですけれども、そごうの撤退もあって市のプランも見直しが必要となり、今、見直されているということなんです。こうしたいろんな事情があって見直しの機会が今後もあるかもしれない中、まちづくりをやる上で、この鉄道高架をやるということがマイナスになっているのではないかと感じるわけなんです。

今後の工程は市との連携があるのではっきり分からないという御答弁だったと思うんですけど、これは着工したら完成までに何年ぐらい掛かるのでしょうか。

#### 井上都市計画課長

先ほど申しあげました高德線の徳島駅西から牟岐線の文化の森駅付近に至る4.7キロメートル、鉄道高架全体の工事の完成工期については、これまで公表したことはございません。

#### 吉田委員

何年掛かるかは分からない、公表もしていないということなんですけれども、徳島の人口ビジョンを見ましても、2年前の国勢調査の結果では、その人口ビジョンができたときの予測を数千人下回って減少しています。

今、自動車の保有台数が約60万台と聞いておりますけれども、団塊の世代の方が75歳以上になれるのもカウントダウンとなっているんですが、これから車の保有台数は減っていくと思うんです。

免許を返納される方もいて、若い方の人口割合も減っているということで、車の渋滞の緩和や円滑化という目的も段々と時代に合っていないような状況になっているのではないかと思います。

これをやめるというのは政治判断になるので、この委員会で何かが変わるということはないかもしれないのですが、今回の新駅の整備について反対されている方の中にもすごく建設的な意見があって、徳島市のまちづくりに関わるのですけれども、駅から新ホールまでを公園として歩いて楽しいようなところに整備するという夢のある案もありました。

それもいいと思うのですけれども、やはり鉄道高架事業がどうなるかということがネックになって、そういうまちづくりも中途半端になってしまう気がするのです。

何百億円も掛かる、計画ができた当時で500億円とか言われていた鉄道高架事業が、先ほどもありましたけれども、今は人件費も上がっていて資材も高騰していて、どこまで膨らむか分からない中、国の財政も、今後働ける年齢の方が減っていくという状況、国力が落ちていかざるを得ないような中で、鉄道高架事業というのは本当に必要なのかということを見ると、必要ないのではないかと思います。



これは意見だけお伝えしておいて、今回の予算は促進協議会への133万円と人件費ということで反対はしないのですけれども、これを見直していただきたいということを強く要望したいと思います。

あと、吉野川の河川環境について、2点お聞きしたいと思います。

まず環境問題で、吉野川の支流の愛媛県から吉野川に流れ込む銅山川、地元では伊予川と言われておりますけれども、この維持流量確保についてお尋ねしたいと思います。

この問題について、現三好市長の高井美穂さんが県議会議員だった7年前、ちょうど国交省と四国4県による早明浦ダム再編に向けた協議が行われたことから、代表質問で取り上げられています。

その御答弁によると、平成22年からの富郷ダムの洪水調整容量の短時間放流により川底を洗い流すダムの弾力的運用が導入されたものの現状の水量では不十分であるという県の認識が示され、国との協議にしっかりと取り組んで、吉野川の濁水、銅山川の水量問題にしっかりと取り組むという御答弁をされています。

この流量の問題がどのようになっているのか、その後の経過と現状を御報告いただけますか。

#### 新瀨水管理政策課長

ただいま吉田委員から、銅山川の維持流量に関する現状と現在の取組について御質問を頂きました。

ただいま御説明を頂いたとおり、銅山川につきましては、四国山脈を源として、愛媛県四国中央市を經由し、途中で馬立川などの支川を含めながら、本県の三好市山城町で吉野川に合流する吉野川の支川の一つでございます。

銅山川の流水につきましては、先ほどのお話のように早明浦ダム完成の直後におきましては、支川の馬立川からの責任放流、これは新宮ダムで放流量が維持、管理されていることから責任放流と言っておりますけれども、この責任放流と新宮ダム下流の流域から流れ込む、いわゆる銅山川の自然流量が流れ込むだけとなっております。これを改善できるように過去からいろんな取組を行っております。

平成10年2月には、国、水資源機構、徳島県、愛媛県、地元などから成る銅山川の河川環境を考える懇談会を設けまして、関係者と共に環境改善への検討を続けております。

これによりまして、先ほどもお話がございましたけれども、水資源機構が上流部に整備いたしました富郷ダムの完成に合わせまして、新宮ダム下流における新たな堰、影井堰と呼ばれておりますが、そこでの貯水を行っております。また、放水時における新宮ダムの発電増強時の一部貯留というのを採用しております。

これによって生み出された水量を水源といたしまして、その確保量に応じた毎分3から10立方メートルを環境のための用水として放流する仕組みを皆さんとの話合いの下で調整いたしまして、平成13年度から放流が開始されております。

ただ、現在もそれに基づいて行われておりますが、放流量は決して多くはないと認識しております。

そこで、私どもの維持流量の増量に向けた取組でございますけれども、国をはじめ関係者に対して求めておりますのが、やはり上流にあるダムからの放流量を増加させるための

水源を生み出すということでございます。

具体的に申し上げますと、洪水後期の水を先ほど申し上げた富郷ダムの洪水調節容量に一時的にためる操作であり、これが銅山川におけるダムの弾力的運用ということで進めておりまして、この強化を求めてまいったわけでございます。

これまで1洪水当たり最大約26万立方メートルの水源を確保していたこの運用方法でございますけれども、今年度からこの26万立方メートルを強化させていただいております。36万立方メートルへと拡充することができております。

この一部を環境のための用水として、毎分約10立方メートルでございますけれども、放流するといった運用が始まっているところでございます。

吉田委員

その後、県のほうでも、維持流量増加のための富郷ダムの弾力的運用ということで、ダムのためる量を多くしていただくということが行われているようでよかったですと思います。

この伊予川は、徳島県側の流域住民の方がずっと河川清掃などに組み込まれていて、大変関心の高い方が多いです。やはり流量というのは河川環境を左右する一番の項目であると思いますので、他県との交渉なのですからごく難しいところもあると思うのですが、引き続きしっかり取り組んでいただけたらと要望しておきます。

もう1点は、第十堰<sup>ぜき</sup>の現状についてお伺いします。

2年前の代表質問でも取り上げたのですが、吉野川については昨年に流域治水プロジェクトも始まり、河川内だけではなく総合的治水ということで全国的にも取り組まれている、事前復興ということで予算もたくさん付いて、樹木伐採<sup>しゆんせつ</sup>や浚渫、無堤地区の解消など、様々に行っていただいています。

しかし、吉野川水系河川整備計画の中で第十堰<sup>ぜき</sup>の部分だけ、20年前の住民投票の結果を受けた後の政治的な流れもあり、2010年には国交大臣が中止を表明したのですが、行政的な計画の中では、ここを除いた部分で河川整備が行われていて、第十堰<sup>ぜき</sup>のところはまだ空白になったままということをお願いしました。

現在も国交省によって調査が続けられているのですが、最近の調査の概要と結果の御報告をお願いします。

新瀨水管理政策課長

ただいま吉田委員から、第十堰<sup>ぜき</sup>に関して御質問を頂いております。

その前に、先ほどの銅山川についての答弁の中で数字が間違っておりましたので、この際、訂正させていただきます。

最後に申し上げました富郷ダムの運用強化によって、今年度から確保している流量を36万立方メートルと申し上げたかと思うのですが、38万立方メートルでございました。申し訳ございません。

続きまして、第十堰<sup>ぜき</sup>の関係で現在の調査につきまして御質問を頂いております。

第十堰<sup>ぜき</sup>で行っております現在の調査内容につきましては、まず、この調査自体は、堰<sup>せき</sup>の形状や横断形状、空洞、また堰<sup>せき</sup>下流の河床の変動や堰<sup>せき</sup>によるせき上げの観測などの調査を行っている状況でございます。

最近の調査でどういったことが生じているかということをお説明させていただきます。

例えば、平成30年度でございますけれども、堰の一部で沈下が生じているのが確認されており、また空洞化が1か所、堰の下流でございますけれども洗掘の進行なども確認されております。

また、令和元年度につきましては、平成30年度にも観測されておりますけれども、台風によるせき上げが発生しております。

令和2年度につきましても、先ほど申し上げました洗掘の傾向が確認されるとともに、せき上げが確認されているところでございます。

#### 吉田委員

このことについては、国交省も調査の結果などを丁寧にホームページで公開されているみたいなんですけれども、公開での調査も含めて、堰の形状や堰下流の河床変動、せき上げ現象など、今、御答弁があったように調査が続けられていると認識しています。

調査以外に補修とか修繕も行われていると思うのですが、それについて御報告ください。

#### 新瀨水管理政策課長

ただいま吉田委員から、堰の補修に関して御質問を頂きました。

補修につきましては、経年的に損傷した箇所について対応しているという状況でございます。

例えば、平成17年度に上堰における補修であったり、平成18年度から20年度におきましても上堰、また、このときはコンクリートの充填なども行われております。平成25年度から26年度におきましては、下堰について空隙が生じたことに対する修繕を行っているという聞いております。

#### 吉田委員

ありがとうございます。

修繕が必要なところは調査の度にきちんとしていただいているようで、大きな修繕について、平成21年度、平成25年度などにコンクリートを撤去して、左岸のコンクリート板を修繕したり、ただいま御紹介がありましたように、上堰のほうに至っては松杭を打っていただいて、きちんと青石を保護する修繕を公開で行われていたようで、こうした修繕や調査を見て、実質的に第十堰を保全するというのでやっていただいているという捉え方もできるのではないかと私は思いました。

これも政治的判断が要ると思うのですが、この調子でというか、このまま環境的にも、今後、徳島の吉野川の観光資源としても利用できる価値があると思うのです。

この第十堰を整備計画の中でしっかりと保全していくということで位置付けて、整備計画の1日も早い完成を考えると考えのわけですが、県としての御見解は、多分2年前の御答弁と同じだと思うのですが、いかがでしょうか。

#### 新瀨水管理政策課長

ただいま吉田委員から、第十堰<sup>ぜき</sup>の保全に関する取組について御質問をお伺いしております。

先ほどから御説明させていただいておりますとおり、第十堰<sup>ぜき</sup>に関しましては、現在、国において、施設の適切な機能を維持するための点検、修繕工事とともに、洪水時の複雑な流れや洪水後の河床変動などの継続的な調査が進められております。

必要な調査、検討が続けられているという状況でございます。国に対して計画の基礎となる堰<sup>せき</sup>関連のデータの蓄積を求めているところでございます。

吉野川の整備につきましては、国と連携しながら、高まる水害リスクに備えるため上流でのダム再生、中流、下流での築堤や河道掘削の推進、ダムの事前放流や堤防の粘り強い化、また迅速な避難行動に基づく水害リスクの周知など、あらゆる対策をしっかりと講じてまいりたいと考えております。

吉田委員

第十堰<sup>ぜき</sup>にはまだまだ調査が必要というような御答弁だったと思うのですが、この調査というのは、国交省として、何年ぐらいを目途に、あるいは何を目標に調査を終わるということは把握されていますか。

新瀨水管理政策課長

吉田委員より、先ほど来から御説明させていただいております調査に関する今後の予定という御質問でございます。

今後の予定につきましては、継続的な調査が行われてきた中、いろいろと幅広い知見を深めていくための調査が進んでいると認識しておりまして、そういったものの蓄積の状況に応じた対応を国において考えていただけると考えております。

吉田委員

この吉野川水系河川整備計画の完全な完成を待ち望んでおりますが、何年というのでは示せないとしても、どこまで調査したらというような目標の把握であったり、今後とも国としっかり連携して、徳島県としては整備計画の早急な策定を基本にして臨んでいただきたいと要望して、終わります。

山田委員

私からは、まず牟岐線の新駅の問題ですけれども、驚きました。今朝のNHKで、徳島市の新駅に関する費用について県が2.5億円から3億円と報道されました。

昨日、私は井上課長にどれぐらいになるのか聞きましたけれど、言えませんという答弁でしたが、これが出たということで、マスコミの皆さんに早く知らせることは重要ですが、同時に議員にもそういうことを発表するのが当然だろうと思うのです。

朝に駅前での街頭宣伝があったので、行っている最中に私は聞いたのです。それで、先ほど福山委員が聞かれたら、2.5億円から3億円ということでした。これは本当にどういうことかと思えます。

早く知らせるのであれば、我々議員も他のマスコミの皆さんも含めて公平公正にやるべ

きだと思うのですけれども、井上課長、この点についてはどうですか。

井上都市計画課長

ただいま山田委員より、先ほど福山委員に御答弁しました概算工事費について、朝にNHKからの報道があったとのお話でございますが、私も、昨日にNHKからの取材を受けておりませんので、今朝7時45分の放送を初めて見たという状況でございます。

質問を頂いているのですけれども、これ以上のコメントのしようがないという状況でございます。私が取材に応じたという事実はございません。

山田委員

課長も知らないという状況ということですか。

これについては、県土整備部としての情報の出し方、また議員への伝え方ということで非常に重要な要素もありますので、我々議員に県土整備部としてきちんとした説明をしていただけますか。

木下県土整備部副部長

今まで、いろんな情報のお話や委員会で説明する内容について、その場その場の状況に応じて、委員の方々に対しても丁寧にお知らせしているつもりでございます。

今回のお話で、事業費ということで朝に報道があったことにつきましては、どういう経緯でということはおももも私どもでもちょっと分からないところでありまして、知り得る限りにおいては、今までもいろんな情報について丁寧に御説明してきたつもりではございます。

今回についてどう対応するのかわれましても、これまでどおり丁寧に説明させていただきますという言い方になってしまうところがございます。

山田委員

木下副部長の言っているのは、きちんと調べて。井上課長も知らないと言っているのです。

だから、こんなことがあったらいけないし、僕自身は、別に情報を止めろというのではなく、早く報道するのは大いに結構だけれど、それだったら当然議員にもそういうことを知らせるべきでしょうということですか。

昨日、井上課長にどのぐらいの幅になるのかと盛んに聞いたのです。部長から概算事業費を出すとの答弁も受けました。本会議もあった、代表質問もあった、個人質問もあったけれど、そのときにも言わなかったことが、こういうふうな格好で報道されたことについて、その事実関係についての背景をきちんと調べて、公平公正にやっていただきたい。このことを調査してくれということなんです。

こういうことで時間を取りたくないの、後で結構ですから、そういう事実関係をはっきりと知らせてください。このことを要望しておきます。

その牟岐線の新駅の関係で聞きたいのですけれども、今回2.5億円から3億円という幅があるわけです。

当然、人件費等々ということもあるんでしょうけれども、最小の場合、最大の場合にど

ういうことを想定して、これだけの幅を想定されたのですか。

井上都市計画課長

山田委員より、先ほど来、新駅の概算工事費についての県の試算として2.5億円から3億円程度を見込んでいることを回答しておりますが、その内容についての御質問でございます。

先ほども福山委員に御説明させていただきましたとおり、これまでのJRとの協議の結果から、新駅が文化の森駅のようなホームやスロープなどに限られるということで、直近で整備されたJR予讃線の南伊予駅とほぼ同様の駅ではないかと県では思っております。

南伊予駅は令和2年3月14日に開業している駅でございますが、これまで山田委員からお話ございましたように、当時の工事費が1億7,000万円ということで私どももJRから聞いております。

この整備された際の1億7,000万円、その後の人件費や資材の高騰について県のほうで一部試算しております。労務費の平均的な上昇幅として、工事発注する際に5パーセント程度の上昇幅がございます。それから、主要資材について過去3年度程度の高騰幅で見えておりますけれども、コンクリートや鉄筋、H型鋼、いわゆる鉄鋼、鉄製品についての資材の上昇幅が20パーセント少々上がっているものもございます。

そうしたことを考慮しまして、1億7,000万円の工事費に対して、物価変動を15パーセント程度と見込ませていただいた費用として約2億円と見積もっております。

それとともに、今回のJR牟岐線に設置する駅の場合、南伊予駅に比べて、ホームの設置を予定している区間に線路の縦断勾配が若干変更されているというか、現在の線路勾配が折れていると言えれば分かりやすいかと思っておりますが、変更点がございます。

ホームの設置に際して、ホームの延長が4両編成の列車に対応する90メートル少々の長さと思っておりますが、そのホームと線路を平行に一定勾配に保つ必要があるということで、線路の縦断勾配の変更が必要となります。それと、ホームを設置する箇所でございます徳島駅に入る列車用の信号を移設する必要があります。

ここの部分については事例になるようなものがなかなかないわけですが、そうした費用を5,000万円から1億円程度と見込んでおまして、先ほど言いました南伊予駅から試算した2億円に対して、今回の線路の縦断勾配の変更、信号機の移設関係で5,000万円から1億円を加えさせていただき、県のほうでは2億5,000万円から3億円程度と試算し、見積もっていると御説明させていただいたところでございます。

山田委員

今、答弁を頂きましたが、この概算工事費は当然JR四国に関する駅本体部分で、井上課長からもそういう話がありました。

さらに、徳島市の駅前広場をはじめとした新たなまちづくりにつながる公共スペースの整備もプラスされるということで、駅関連で見たら、県の2億5,000万円から3億円プラス市の公共スペースの整備費用と私は捉えるのですけれど、そういう捉え方でいいのかという点をお尋ねします。

また、南伊予駅ではこういう公共スペースというのを整備されていたのかどうか、把握

していたら御答弁ください。

井上都市計画課長

二つ御質問を頂いております。

まず、一つ目でございますが、徳島市については、整備のお互いに担うべき役割について申し入れておりまして、先ほど山田委員からもございましたように、JRが施工し、施工後に施設として管理していく駅本体部分の費用を、今回お示しさせていただいた県としての試算ではございますが、2億5,000万円から3億円ということで御説明しております。

それに加えて、周辺のまちづくりにつながる駅前の広場や公共スペースの整備を市のまちづくりという観点で徳島市のほうにとということで申入れを行っておりますが、駅の整備費について足したものになるかどうかという点でございますけれども、駅の費用については、飽くまでも県が負担する2億5,000万円から3億円ということが通常ではないかと思っております。

市については、その駅、また隣にできる新しい徳島文化芸術ホールといった人がにぎわう場所へのまちづくりを担っていく部分は市町村の事務という部分になっておりますので、そうした部分というのが、飽くまでも駅もできますけれど、それを契機にまちづくりにつながっていく部分ではないかと考えております。

それと、もう1点、令和2年3月開業のJR予讃線の南伊予駅において、駅前の広場みたいなものがあるかという御質問でございますが、私の知る限りではそういった施設は確認しておりません。

山田委員

この場合はそのとおりです。

質問を更に続けますが、知事の答弁では県市協調で新たなにぎわいということですから、この二つを合算して大きい意味での牟岐線新駅関係の関連費用だと私は思うのです。マックス3億円が更に増えるだろうなと思います。

そこで、県市協調で新たなにぎわい、人の流れ、中心市街地の活性化に資するということで、知事は答弁されましたけれども、残念ながら現在でもそごうの撤退等々で活気を失っている徳島駅周辺とこの新駅周辺とのにぎわいについて、結局、これは二眼レフ構想的なことを考えているのですか。

知事の答弁から聞いたら、この場所でのにぎわいづくり、人の流れを作り出すのだということはかなり強調されておりましたけれども、徳島駅にもにぎわいを創り、この新駅周辺でもにぎわいを創るというふうな捉え方をされているのですか。

井上都市計画課長

今回の新駅での県市協調でのにぎわいの創出という部分でございますが、基本的に県と市の役割の中で、まちづくり、にぎわいの創出といったものは市町村の事務という部分になっております。

（「そんな役割分担は聞いていない」と言う者あり）

県としてにぎわいを創出するののかということですが、県としては、今回のJR牟岐線の新駅については、新ホールへのアクセスの向上、また周辺にある徳島市役所や城東高等学校など、多くの公共施設への通勤、通学、訪問などの利便性の向上が図られるという効果が期待できるということで、設置を目指しているところでございます。

その副次的な効果と申しますか、そうした新たな人の流れができてくる公共交通を整備することによって、新たなまちづくり、それからにぎわいの場の創出が図られ、中心市街地の活性化にもつながっていくものという考え方は持ち合わせてございますので、そうした内容かと理解しております。

立川委員長

午食のため休憩いたします。（12時01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03分）

それでは質疑をどうぞ。

山田委員

先ほどの続きなんですけれども、私から二眼レフ構想かということでも聞きました。

井上課長からの明確な話はなかったのですが、実は徳島市のまちづくりでは、この二眼レフ構想は歴史的に頓挫しているのです。そごうと東新町との二眼レフ構想ということで大々的に打ち上げたこともありました。

そういうことがあって、規模は違うかも知れないけれども、徳島駅前と市役所前との二つの中心市街地の活性化というふうな格好で本当に大丈夫かという思いがあって聞いているのです。ここにもう1回答弁をください。

それから、時間の関係もあるので進んでいきますけれども、新ホールのアクセスの問題についても聞いておきたいと思います。

実は、11月の付託委員会の際に、井上課長から、新ホールのアクセス問題は未来創生文化部が主体となっているというふうに答弁されています。議事録も残っています。県土整備部は、その部分のアクセスを図る一部分、新駅設置の部分だけだと答えました。

そこで、未来創生文化部の担当課のほうに聞きました。私のところはそんなことは担当しておりませんというふうな話で、恐らく徳島市が主体で進めるのでしようけれどもということで、県として牟岐線以外のアクセスをまともに検討された節がないのに、部長は、ハードルが高い新たなバス路線の設定は困難と答弁しました。

どんな検討をされてき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

2点の御質問かと思えます。

まず、1点目ですが、まちづくりに関しまして、徳島駅周辺と新駅周辺のまちづくりはどのようににぎわいを創り出すのかという点の回答ということですが、

以前も御説明を申し上げておりますとおり、新駅については、新ホールに隣接する、そ



れから徳島市役所や城東高等学校などの周辺公共施設への訪問など、いろいろな利用が見込まれるものでありまして、そこに新駅を利用した新たな人の流れが出てくるものと考えております。

また、近隣の徳島駅周辺におきましても、11月に御説明させていただいたかと思いますが、ホールを利用する方がホールを利用する前の時間を利用して、そごうの後に百貨店が入っているような駅前周辺に足を運んだり、それからホールに来たり、ホールでの催し後に駅前へと人が流れていったりといった相乗効果が期待できるものと考えておりまして、そうした新駅の新たな人の流れは、徳島駅周辺のまちづくり、人のにぎわいという部分につながっていくものと考えております。

続きまして、ホールへのアクセスという部分でございます。

11月定例会の際、山田委員より、駅の検討以外のバス等の検討はという中で私が答えた内容の御紹介がございましたが、そのときに申し上げましたのは、ホールへのアクセス関係については未来創生文化部のほうで検討しているものと考えているという私の考えを述べさせていただいたものでございまして、県土整備部としては駅の部分について検討させていただいているという状況を御説明させていただいております。

バス路線ということで、先週の山田委員の一般質問のほうでもございましたけれども、バス路線の検討については、当然バス事業者においてなされるものであると認識しております。

部長からも答弁させていただいておりますが、ホール周辺の道路状況を鑑み、また現在の徳島駅から発着しているホール周辺へのバス路線についての説明を申し上げた中で、ホール周辺に直接バス路線を設定していくことにつきましては、事業者の立場からもなかなか難しいのではないかとという見解を申し上げさせていただいたところであります。

収益が出てくることになれば、バス事業としての採算性、収益の向上という面からして、当然、新たな路線が設定されるものと認識しておりますが、現時点、また徳島市のホールがあった際にも、今までのバス路線から新たに直接行くような路線はなかなか難しい場所ではなかったのかなという認識があつての御答弁をさせていただいております。

#### 山田委員

一つ一つ振り返っていきたいのですが、更に議論を進めますと、この間、徳島市内でリコール運動等々もやっていますから、いろんなメンバーと対話もするのですが、いわゆる沖洲方面をはじめ、沖洲だけではないけれど、最寄りのJRの駅はどこを利用しているか聞いたら、残念ながらほとんどの人が利用していない。利用できていないのです。

牟岐線やJR四国の活性化は、私自身も必要だということを度々言ってまいりました。

しかし、市内の多くの部分では、先ほど言ったように最寄りの駅が答えられない。答えられる人もいたのですが、山田さん、そうは言うけれども、その駅の周辺に駐車場がないのだ。これで利用しなさいと言われてもという意見も返ってきました。

徳島市以外のところでは残念ながら駐車場もない。イベントが行われた後に帰るということになったら、もちろん迎えに来てくれる人は別にして、寺井委員からは高齢者、障がい者という話も出ましたが、市内のそういう方にとってはバスというのはやはり非常に重要な手段で、先ほど言ったカーボンニュートラルの関係から言うと、低床バスもこれから

普及させていかないといけない。こういうことも真剣に検討しないといけない。

しかし、未来創生文化部のほうでは、私のところは文化ホールだけです。県土整備部のほうでは、未来創生文化部でしょうというなすり付け合いをして、このアクセスを検討するということがまともにできている節がないという状況なんですけれども、井上課長に再度聞きます。

このアクセスについて、もちろんバスは徳島市が中心になることは間違いありません。先ほどオロナミンC球場で縣市協調ということを言われましたが、本来で言えば、こういう一つの大きな文化ホールができるなら、そのアクセスについても縣市協調で一番利用しやすい人のための方策を検討するのが当たり前ではないですか。しかし、その県としての窓口もない。あっちに言ったら、うちのところではない。こっちに言ったら、うちのところではない。こんな状況が続いているのです。

そうだけれども、これは地面次世代交通課長のところになるのか、井上都市計画課長のところになるのかは別にして、少なくとも県土整備部で真剣にバス路線等々を縣市で検討するということが必要ではないですか。この点はどうですか。

立川委員長

小休いたします。（13時12分）

立川委員長

再開いたします。（13時13分）

井上都市計画課長

ホールへのアクセスに関する御質問でございます。

ホール周辺の現在のバス路線につきましては、徳島駅からホールに向かう際、ホールから言うと直接の北側になりますけれども、国道192号を挟んで、徳島中央公園の鷺の門前わしにバスが着き、国道192号をまたいでいる関係で平面になっていますけれども、橋を渡った上で200メートルぐらい歩いてホールに行くというバス路線は既にございます。直接ホール前に着くというバスではございませんが、近隣にバス路線の設定がされています。

逆に、ホールを利用した方が徳島駅に向かう部分については、ホールの前にバス停がございまして、192号に出て、徳島駅に向かうというバス路線の設定はございます。

申し上げたのは、新たに徳島駅からホール前に行くようなバス路線の設定について、現在の道路交通事情を鑑みると、バス事業者がその路線を設定するというのはなかなかハードルが高いという認識をお答えさせていただいたところでございます。

今回、当方で検討しておりますJR牟岐線の新駅については、ホールの真横にJR牟岐線があつて隣接するという地理的強みを生かしながら、障がいのある方、高齢の方などにとって、よりアクセスの良い環境が創出できるものということで取り組んでいる事業でございます。

山田委員

答弁されたから、井上課長のところが、この徳島市とのバス検討も含めた窓口になると

理解してもいいのですねということが、1点あります。

それと、先ほど言ったように、市内で言ったら、残念ながら最寄りの駅ということがずっと出てくる人がほとんどいない。近辺に住んでいても、周辺に駐車場がないということから非常に利便性が悪いという状況もあって、それだったらやはり真剣にバス路線をもっと充実したり、知恵を使ったりというふうな声があるわけです。これは当然の声だと思います。牟岐線に賛成している人の中でもそういう声があります。

だから、真剣な窓口を設けて、その辺のことを県市で検討していってもらうことが重要だと思います。この点で、もう一回感想をお願いしたいと思います。

それと、新駅の利用の有無のみならず、新駅を利用されない方々にとって、どういった理由でJRや駅を利用しないのかという部分のアンケートも実施している。そういった方々の意見も分析しながら拾い集めていきたいと、9月の事前委員会で井上課長が答えています。

新駅を利用されない方々の意見の分析というのはどういうふうにまとめられているのですか。改めて御答弁ください。

井上都市計画課長

何点かありますけれども、まず1点目でございますが、バス路線の窓口は都市計画課になるのかという御質問だったかと思います。

都市計画課がバス路線自体の事業を担っているわけではございません。

ただ、今回、ホールへのアクセスの向上を図るJR牟岐線の新駅について担当させていただいている関係上、未来創生文化部や徳島市とのいろいろなやり取りの関係部署としての窓口も担っております。

そうした意味の中で、山田委員からのお話もございましたバス路線の充実のような意見もあるということについては、当方を窓口として徳島市に対してお伝えしてまいりたいと思うところではあります。

あと、最寄りの駅に駐車場がない関係で全体のバス路線の充実を図るという部分については、申し訳ございませんが、通常交通関係の部署になるという理解をしております。

駅を利用されない理由をどのように分析しているかというところでございますが、新駅の利用者を予測する際、昨年7月7日から8月6日までの約1か月間、いろんなアンケート調査を実施しております。

その際、新しい駅ができた場合に利用される方は当然として、利用されない方でどういった理由をもって利用されないのかという内容も伺っております。

アンケート結果を御報告させていただいたときにも御紹介しておりますが、最寄りに駅がない、そもそもJR自体を使った移動がないといった意見が多数ございました。

その部分については、駅を利用する環境にない方ということで分析結果に入れておまして、駅を利用される環境にある方において新駅の利用がどれくらいあるのかということ委員会の方では御紹介させていただいたと記憶しております。そういった分析に使わせていただいております。

山田委員

先ほど来、具体的に市内の状況を言いましたけれども、そういう状況があるのです。本来は、そこをしっかりと分析して反映してほしいと思います。

最後に、JR四国との合意書の年度内の提出を目指すということが言われました。

年度内ということは日にちがいよいよ限られてきているのですけれども、大体いつ頃になるのか、どういう中身になるのかということをお聞きします。

それと、来年度の予算と減額補正の状況を端的にお答えください。

井上都市計画課長

3点の御質問でございます。

まず、年度内を目指しておりますJR四国との合意に係る協議文書の発出の件でございます。現在、その前提となる徳島市との費用負担、いわゆる役割分担について、2月16日に申入れを行っています。

申入れの内容につきましては、先ほども御説明いたしましたとおり、県においてはJR四国が最終的に管理する部分の費用、駅の整備に伴う公共スペースの部分は徳島市ということでございまして、その部分を徳島市と決定することがまず第一でございます。

また、現在、JR四国とも令和2年12月から新駅の設置について協議しておりますけれども、JR四国との事前調整を今も並行してやっております。相手にも社内的な事務がございまして、事前調整が完了すれば、新しい駅の協議書を県が提出できる段階になりますので、それを年度内に向けてやってまいりたいと考えております。

続きまして、令和4年度の駅に関する当初予算の設定部分でございます。

令和4年度当初予算につきましては、先ほども申し上げましたが、JR四国との新駅設置の合意後、速やかにJRにおいて新駅設置に係る測量や設計を行っていただけるように予算を計上させていただいております。

委託の内容でございますが、設計に必要な現地測量、先ほどから申し上げておりますホームの長さについては4両編成の列車に対応した90メートルのプラットホーム、ホームに進入するスロープなどの設計、加えて、先ほども言いましたようにホームを設置する際の現況の線路勾配を修正する必要があるということで、その修正設計、また、現在徳島駅に向かう列車のために設置されている信号機や電気設備の移設に伴う設計費ということで、3,800万円をお願いしているものでございます。

続きまして、今年度予算の部分でございます。

昨年度2月議会で新駅の検討事業として4,500万円の予算をお認めいただき、4月から中央復建コンサルタンツに発注し、業務を進めていっております。

前回の委員会的时候にも御説明申し上げておりますが、今日の説明資料（その3）、10ページに新駅設置の事業費のおおむねの目安を見込んで減額補正を挙げさせていただいており、当初予算4,500万円に対して1,350万円を減額したいということで議案を出しておりますので、精算としましては3,150万円の予算の減額ということで考えております。

山田委員

このJRの新駅の設計費及び先ほど吉田委員から出ていた鉄道高架の部分については、予算を認められないと思います。

最後に1項目だけ、津田木材団地の地盤沈下の問題についても聞きます。

ここは企業用地として既に分譲も始まっているのですけれども、問題は、いつからこの地盤沈下が始まって、現状はどういうふうな状況になっているのか。簡単で結構ですから御説明いただきたい。

それから、今年7月にその地盤沈下の応急措置を行ったようだけれども、その内容と財源を教えてください。

#### 川口運輸政策課長

ただいま山田委員から、津田地区の埋立事業に関する地盤沈下についての御質問を頂きました。

この事業につきましては、徳島小松島港の津田地区において、徳島南部自動車道徳島津田インターチェンジにより、四国の玄関口としての機能を担う新たな陸海空の結節点が誕生するということになりまして、これを契機に地元関係者や学識経験者等で組織された委員会において御論議いただき、津田地区のリノベーションを図るため津田地区活性化計画を平成28年3月に策定したものでございます。

この活性化計画に基づきまして、徳島津田インターチェンジに併設する企業用地の埋立工事を平成29年度から令和2年度にかけて行い、現在は企業用地に係る場内道路や上水道などのインフラを整備しているところでございます。

埋立工事につきましては、盛土などの工事に伴う地盤沈下や振動により周辺物件への影響が懸念されるということで、周辺事業者の御協力を頂きながら事前調査等を行い、進めているものでございます。

この沈下につきましては、当然埋立てを開始してから沈下が起こってきているものでございますが、その中での対応ということで、先ほど応急的な対応としてどういったことをしてきたかという御質問を頂きましたけれども、これにつきましては、まずは先ほど言いました事前調査を行い、その後、工事の影響があれば、地元の協力を頂き必要な損失補償をしていくというものでございます。

その事後調査を実施する前においても、地元からの申出があり、建物等の周辺物件に影響が出て修繕等が必要となると確認された場合には応急対応を実施しておりました。

これにつきましては8社から申入れがございまして、雨漏りや扉のがたつきといった不具合が出ており、そうしたものについて津田地区活性化整備事業で頂いた予算を活用し対応してきたところでございます。

今後とも、埋立てに伴う地盤の沈下状況や周辺物件への影響についてしっかり調査し、周辺事業者の御協力を頂きながら、必要な対策を講じてまいりたいと考えております。

#### 山田委員

既存用地と第1フェーズの実測値と予測値について具体的に報告してください。

それと、今後、新年度でも新たな埋立地ということが計画されているようなのですけれども、そういうことを見たら、この沈下がいつ終了するのかというめどを立てなければ、せっかく新たな開発に着手しても、やはりリスクマネジメントという面が非常に気になる。当然、買うほうも気になる。また、公共施設を張り付けるとしたら余計に気になる

ということもあるので、その二つの点について具体的に御報告ください。

#### 川口運輸政策課長

ただいま、埋立てに伴う沈下の予測値と実測の沈下量という御質問を頂きました。

まず、埋立てにつきましては、水面貯木場を今回埋め立てているわけでございますけれども、その新たに造成した部分につきましては埋立地内の中央付近でございます。

ここでの沈下予測量といたしましては1.4から1.6メートルという予測でございます。そうした中での観測沈下量は、現在1.1から1.4メートルと観測しております。

それから、既存の水面貯木場以外のところがありまして、その埋立地に隣接する既設護岸の部分でございますけれども、そこにおける沈下予測量が22から23センチメートル、観測沈下量としては13から19センチメートルという状況になっております。

そして、先ほど御質問いただきました沈下の見込みということでございますけれども、地盤沈下の収束見込みについては、現在そうした沈下が継続しているということで、継続観測をしっかりと行いながら、その沈下状況を見極めているところでございます。

周辺事業者等に対しましては、これまでも必要に応じて情報をお示しし、御協力いただきながら事業を進めてきておりまして、今後とも周辺事業者の御協力、御理解を頂けるように丁寧に対応してまいりたいと考えております。

#### 山西副委員長

私からは、道路整備の進捗状況を3点確認させていただきます。

まず1点目、六条大橋の整備についてでございますが、石井町と上板町をつなぐ六条大橋は、吉野川兩岸の住民にとって、通勤、通学や買物等、生活に欠かせない大変重要な橋梁りょうであります。

特に朝夕の通勤等で通行する自転車が多く、歩道のない橋でございまして、私の地元の名西高校をはじめとする学生、あるいは住民の方々が自転車通学や散歩をされており、利用も非常に多く、大変危険な状況でございます。

そこで、昨年度より歩道の設置に向けた工事が始まっておりまして、現地でも足場などを設置され、徐々に目に見えてきたところであります。

そこで、六条大橋の現在の進捗状況についてお伺いしたいと思います。

#### 披田道路整備課強靱化・安全対策担当室長

六条大橋の進捗状況について御質問を頂きました。

主要地方道石井池田線の六条大橋は、名西郡石井町と板野郡上板町を結ぶ橋梁りょうとして、兩岸の住民の方々にとって、先ほど言われました通勤、通学や買物などで地域間の交流の要となっていること、昭和45年に架設され竣工しゅん後51年が経過していること、また朝夕の通学時に高校生が自転車通学に利用されていることなどを勘案いたしまして、耐震対策、長寿命化対策及び交通安全対策として、歩道整備を併せて実施することとしておりまして、平成27年度から順次、耐震化、長寿命化に向けた橋脚の巻立て工事に着手しており、令和3年6月に11基全ての橋脚巻立てが完了したところであります。

歩道整備につきましては、令和2年度から、まずは歩道設置に必要な補強工事に着手し

ておりまして、令和3年度中には全12径間のうち石井町側からの3径間が完了する予定としており、残る9径間につきましても、令和4年度中の完成に向け現在工事を実施しているところでありまして、加えまして、令和4年度には補強工事が完了した径間から歩道の設置工事に着手する予定としております。

引き続き、事業の早期完成に向けてしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

#### 山西副委員長

六条大橋の整備が順調に進んでいるということで理解いたしました。

今年度は千葉県八街市における交通事故もありました。あるいは本県でも小松島市での通学時の交通事故が発生するなど、やはり歩道設置をはじめとする交通安全対策が大変重要になってきているところがございます。

引き続き、六条大橋の整備について予算の確保と順調な整備が進むように取り組んでいただきたいと思います。

もう1点ですが、石井町役場前の石井南島線について確認しておきます。

この路線については都市計画道路石井南島線でございますが、同路線は石井町役場前を通る大変交通量の多い重要な道路であり、また、これも名西高校、あるいは石井中学校の周辺でありまして、通学路でもございます。

そういう意味では、早期の全面拡幅を求める声は大変多いわけでございます。

北側から順に整備が進められており、現在、名西高校付近を整備中でございます。

目に見えて事業が進んできていることは実感いたしますが、事業の具体的な進捗状況についてお伺いいたします。

#### 井上都市計画課長

ただいま山西副委員長より、都市計画道路石井南島線の進捗状況について御質問がございました。

都市計画道路石井南島線は、県道名で申しますと主要地方道石井引田線ということで、車道と言いますと片側1車線の道路でございます。

沿道には、副委員長のお話のとおり、石井町役場、石井中学校、名西高等学校などの公共施設に加えまして、農業協同組合や地元商店街など、非常に交通量の多い道路でございます。

一方、整備前の道路におきましては歩道も整備されておらず、朝夕の通勤、通学時には自転車や歩行者、自動車が錯綜そうそうするということもありまして、安全確保を図る観点から、平成9年度より飯尾川に架かる南島橋南詰から南に向いて石井町役場の南の町道までの412メートルの間を、まずは第1期工事として整備を進めてきたところございまして、この区間につきましては平成29年度に完成、供用させていただいております。

その後、平成28年度から、南に続く区間ということで、ただいまお話のございました石井町役場前の辺り、約330メートルを第2期工区として整備を進めているところでございます。

現在の進捗状況といたしましては、用地の取得率については約8割となっております。工事におきましても、まとまって用地を取得できて工事をできる場所から順に、歩道の設

置工事，官民境界に整備する水路の工事等を鋭意進めているところでございます。

山西副委員長

現在事業中の区間も残る用地が買収できれば完成時期も見えてくるということで，理解いたしました。

都市計画道路として国道192号まで都市計画が決定されているというふうにお伺いしているところではございますが，その途中にはJ R徳島線の石井駅西踏切がございます。このJ Rの踏切をどのように交差する計画になっているのか，お伺いしたいと思います。

井上都市計画課長

石井南島線の都市計画決定についての御質問でございます。

都市計画道路石井南島線の都市計画決定につきましては，北は飯尾川の南島橋南詰から国道192号までの間，延長で申しますと約1.1キロメートルの区間において，都市計画決定をしております。

一般部の幅員構成で申しますと，車道3メートルと路肩1.5メートル，歩道3.5メートル，これらが両側に付くということで，全幅で16メートルの幅員での都市計画決定を昭和48年に行っております。

現在整備しております石井町役場前辺り，第2工区の以南は，先ほど副委員長からもお話がございましたが，J R徳島線が通っており，その部分には踏切があるということで，都市計画決定におきましては，具体的な構造は決まっておりますけれども，その部分は立体交差という形で都市計画決定がなされております。

山西副委員長

よく分かりました。

ここ最近，この路線は急速に整備を進めていただいておりますし，地元の方々も大変喜んでおりますし，通学路ということもありまして，安全になってきているなという実感があります。それは本当に感謝しているところでございます。

これまで北から南へ順に改良を行ってきており，私のところにも，国道192号まで早く改良してほしいとの声，あるいはとにかく踏切までは早期に改良してほしいなど，様々な声を頂いているところでございます。

今後の整備について都市計画課としてどのように考えているのか，お伺いいたします。

井上都市計画課長

今後の整備の見込みについての御質問でございます。

石井南島線につきましては，先ほども御説明しましたように周辺の通勤，通学など，交通の安全確保を図るために，北から南へ順に整備を進めているところでございます。

その整備に当たりましては，やはり周辺に多くの家屋があり，拡幅するに当たりましては，家屋の移転という御協力を頂きながらやっていかなければならないということで，費用が大分掛かってくる部分もございまして，この都市計画決定をしている1.1キロメートルを全て事業化しているわけではなく，部分的に区間を区切って工事することによって，



事業効果の早期発現という部分にも努めているところでございます。

現在第2工区ということで整備中の約330メートルの区間について、まだ若干用地の取得が残っている部分もでございます。

まずは、現在整備中の第2工区の早期完成、供用に向けて全力で取り組んでまいりたいと考えております。

#### 山西副委員長

今取り組んでいる第2工区の早期完成を目指すということは理解いたしました。是非お願いしたいと思えます。

一方で、その後についてもそろそろ検討していかなければならないと思っています。

そこで、JRの踏切部分については立体交差で都市計画決定がされているという御答弁でございましたけれども、立体交差になれば石井駅から名西高校に通学している生徒は迂回する必要も生じますので、平面交差も検討の中に入れていただきたいと思います。

住民の様々な声に十分配慮しながら、柔軟な対応を求めておきたいと思えます。

この石井南島線の整備については、引き続き予算を確保して、早期の完成をお願いしておきます。

最後に、徳島南環状道路についても確認しておきたいと思えます。

早期完成を求める声は大変多いわけでありましてけれども、この徳島南環状道路は部分的には供用されておりますが、国府インターチェンジから上八万インターチェンジの間については、現場は目に見える形で進んでいないように思えてなりません。

現在の用地取得の状況や工事の進捗状況について確認しておきます。

#### 原田高規格道路課長

ただいま山西副委員長から、徳島南環状道路の進捗状況について御質問を頂きました。

徳島南環状道路は、国府町観音寺の国道192号から八万町大野の国道55号までの延長9.5キロメートルの区間におきまして、国土交通省が国道192号のバイパスとして整備を進めております。

これまでに側道部分や自動車専用道路など、約5.5キロメートルを暫定供用しておりますが、鮎喰川の左岸堤防の国府インターチェンジから国道438号の上八万インターチェンジまでの約4キロメートルの区間につきましては、多数相続などの理由から、現時点におきましては用地取得は約9割という状況になっております。

残る用地につきましては、平成30年度から事業認定の申請に向けた資料作成等を行うとともに、県も協力いたしまして粘り強い任意交渉を重ねてきた結果、直近では、今年度に僧津山地区において用地取得が完了したところでございます。

また、未供用の4キロメートル区間につきましては、用地取得が完了している部分から順次大規模構造物の工事に着手しておりまして、川西・川北トンネルのトンネル本体工、園瀬川の新橋などが完成しております。

さらに、今年度については、川西高架橋上部工事の工事用道路として利用する川西・川北トンネル、本体は終わっておりますが、この舗装工事、また来月には、僧津山地区において県道神山鮎喰線の切替工事、大木地区では橋梁りょうの下部工事などの工事を発注する予

定であると聞いております。

県といたしましては、今後とも国に積極的に協力いたしまして、用地取得や工事が円滑に進むようしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

山西副委員長

よく分かりました。

徳島南環状道路は、徳島市中心部の渋滞緩和、また防災面からも非常に重要な道路であると考えておきまして、住民の皆様は1日でも早い開通を望んでおります。

県としても国と協力しながら、残る用地の早期取得、用地取得が完了した区間においては速やかに工事に着手できるようにしっかり取り組んでいただくようお願いして、質問を終わります。

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。

県土整備部関係の付託議案のうち、議案第1号については先ほど山田委員から反対の表明がありました。ほかにございませんか。

（「なし」と言う者あり）

それでは、議案第1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1号、令和4年度徳島県一般会計予算は、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1号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を除く議案について採決いたします。

お諮りいたします。

ただいま採決いたしました議案第1号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」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よって、議案第1号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1号

原案のとおり可決すべきもの（簡易採決）

議案第15号、議案第16号、議案第17号、議案第27号、議案第38号、議案第41号、議案第42号、議案第44号、議案第46号、議案第50号、議案第63号、議案第64号、議案第73号

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

本年度最終の委員会でございますので、一言御挨拶を申し上げます。

貫名県土整備部長をはじめ理事者各位におかれましては、常に真摯な態度をもって審査に御協力いただき、深く感謝の意を表する次第でございます。

また、審査の過程において表明されました委員の意見並びに要望を十分尊重され、今後の施策に反映されますよう強く要望してやまない次第でございます。

依然、新型コロナウイルス感染症が県民生活に大きな影響を及ぼしております。

皆様方には、引き続き感染防止対策に万全を期していただきまして、それぞれの場で今後とも県勢発展のため御活躍いただきますよう祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

1年間、どうもありがとうございました。

貫名県土整備部長

県土整備部を代表いたしまして、一言お礼を申し上げます。

ただいま立川委員長から丁重なお言葉を賜り、誠にありがとうございます。

立川委員長、山西副委員長をはじめ委員の皆様におかれましては、この1年間、県土整備行政の諸般にわたり終始熱心に御審議いただくとともに、適宜適切な御指摘、御提言を賜り、厚くお礼申し上げます。

頂きました数々の御指摘、御提言をしっかりと受け止め、今後の事業推進に生かしてまいります。

また、三つの国難打破に向け、災害に屈しない県土強<sup>じん</sup>靱化や人が行き交う活気あふれる県土づくりなどの各種施策を展開し、新次元の分散型国土の創出に取り組んでまいりますので、引き続き御指導、御鞭撻<sup>べんたつ</sup>を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

最後になりますが、委員の皆様におかれましては、今後ますますの御健勝、御活躍を御祈念申し上げ、甚だ簡単ではございますがお礼の言葉とさせていただきます。

1年間、どうもありがとうございました。

立川委員長

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48分）