

令和4年6月定例会 県土整備委員会（付託）

令和4年6月24日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

福山委員長

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】

- 徳島東部都市計画区域マスタープランの見直しについて（資料1，2）
- 令和3年度徳島県流域下水道事業会計の決算概要について（資料3）

貫名県土整備部長

それでは、2点、御報告させていただきます。

資料1を御覧ください。

第1点目は、徳島東部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あり、徳島東部都市計画区域のマスタープランにつきましては、本年度、社会経済情勢の変化に対応するため、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み、見直すこととしております。

見直しにおける都市づくりの方向性としまして、（1）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、（2）防災・減災を主流化したコンパクトシティの実現、（3）気候変動対策の推進による脱炭素社会の実現を柱とし、素案を作成しております。

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。

続きまして、資料3を御覧ください。

第2点目は、令和3年度徳島県流域下水道事業会計の決算概要についてでございます。

この決算につきましては、地方公営企業法の規定に基づき監査委員による決算審査を受け、9月定例会に提出し、決算認定特別委員会において御審議いただく予定となっております。このほど決算調製が終了いたしましたので、その概要につきまして御報告を申し上げます。

（1）業務の状況でございます。

令和3年度の旧吉野川流域下水道事業会計における年間汚水処理量は190万8,698立方メートル、1日当たりおよそ5,229立方メートルでございます。

（2）収支の状況でございます。

まず、左下に記載のア、収益的収支につきましては、市町の管理運営負担金や長期前受金戻入などの収入と指定管理料や減価償却費などの支出が共に9億184万8,419円となっており、当年度差額はございません。

次に、右側のイ、資本的収支でございます。

収入は企業債や一般会計からの繰入金など5億4,920万9,824円、支出は企業債償還金など5億4,906万3,740円となっており、当年度は14万6,084円収入が支出を上回っております。

流域下水道事業会計の令和3年度の決算概要については以上でございます。

今後とも適正かつ効率的な経営を行い、持続可能な下水道サービスの提供を行ってまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

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。

福山委員長

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。

岩丸委員

私からは、生活排水処理構想についてお伺いいたします。

各市町において、下水道区域を縮小する汚水処理構想の素案が次々と発表されております。特に、徳島市や北島町をはじめ、旧吉野川流域下水道の関連市町においても下水道区域の縮小が打ち出されているように報道もなされておりました。

人口減少や高齢化の進行等に伴って地域の実情が変化中、汚水処理施設の整備手法は、下水道などの集合処理から合併処理浄化槽の個別処理へと大胆に見直す時期を迎えているのではないかと思うわけでありまして、社会情勢の変化に的確に対応して、県の生活排水処理構想を見直すべきではないかと思うのですが、どうでしょうか。

姫氏原水・環境課長

ただいま岩丸委員から、県の生活排水処理構想を見直すべきではと御質問いただきました。

生活排水処理構想とは下水道や合併処理浄化槽など、地域の実情に合った汚水処理施設の整備手法を選定して、効率的かつ計画的に汚水処理施設の整備を推進するための指針となるものであります。

現在の県の生活排水処理構想は、平成29年に市町村の汚水処理構想を取りまとめたもので、近年の社会情勢の変化や汚水処理施設の整備状況などを踏まえ、整備手法の更なる最適化が必要であると認識しております。

このため、昨年度より各市町村において、下水道と合併処理浄化槽のどちらが経済的に有利かといった従来の比較だけでなく、最新の人口動向、地域ニーズの変化等に柔軟に対

応し、整備効果の早期発現という観点から整備手法の点検を行い、汚水処理構想の見直しを進めていただいているところでございます。

今後、市町村から報告される汚水処理構想を取りまとめまして、住民の意向を十分に把握し、将来を見据えて実効性のある県の生活排水処理構想として見直しを進めてまいりたいと考えております。

また、新聞報道にありました徳島市、北島町、鳴門市をはじめとする2市4町が関係する旧吉野川流域下水道の区域につきましても、この中で合わせて見直しを行い、整備手法の最適化を図ってまいりたいと考えております。

岩丸委員

生活排水処理構想は、汚水処理施設整備の指針であるということ、そしてまた、今、市町村構想が発表されておりますが、それを点検し、住民の意向をしっかりと把握して県構想へと見直しを進めていくということでございます。

是非、そういった流域下水道事業についても見直しを進めていっていただきたいと思うんですが、いつまでにこの県構想の見直しを行うように予定されておりますか。

姫氏原水・環境課長

現在、各市町村において、地域の実情に合った汚水処理施設の整備手法を検討していただいて、汚水処理構想の点検、見直しが実施されているところです。

県としましては、今後、市町村から報告される汚水処理構想を取りまとめ、秋頃には県の生活排水処理構想の素案をお示しできるよう取り組んでまいりたいと考えております。

岩丸委員

地域のニーズとか実情を十分に把握して、しっかりと見直すべきものは見直す。そしてまた、見直す以上は見直した構想の実現に向けて取り組んでいただきたい。それも市町村と連携してしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

先ほど、流域下水道事業会計の報告もありましたが、旧吉野川流域下水道については、事業着手からもう20年以上が経過していることもあります。これまで積み上げてきたこともあって、なかなか一朝一夕にはいかないのかな、簡単ではないのかなとは思いますがけれども、県民目線に立って、関係市町ともしっかりと調整を進めて見直しを進めていっていただきたいとお願い申し上げます。

黒崎委員

私のほうからは、5月18日に地元紙に出ておりましたが、JRの島内の18路線が赤字であるということであります。

そんな中で、今日の徳島東部都市計画区域マスタープランでも、公共交通機関の利用促進によるカーボンニュートラルの推進というようなものが入っておりまして、カーボンニュートラルを促進する意味でも、地元の公共交通をという話なんだろうと思います。

この記事の中で、収支が悪い路線として牟岐線が出ているんですが、それ以外に、県内

で悪いところの状況がどんな状況なのか、こういったところが悪いのか、まずそのあたりのことをお聞きしたいと思います。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

JR四国では、路線ごとに区間を区切って1キロ当たりの1日の平均旅客輸送人員、平均通過人員や、100円の収入を得るために必要となる費用、営業係数などを公表しております。

新型コロナウイルスの影響を受けていない2019年度の実績では、赤字の多い区間といたしまして四国内18区間のうち営業係数の悪いほうから、1位が予土線の北宇和島－若井間、ここが1,137円となっております。2位が先ほど委員がおっしゃった牟岐線の阿南－海部間で843円、3位が予讃線の伊予大洲－向井原間で541円、4位が鳴門線の池谷－鳴門間で334円、5位が土讃線の須崎－窪川間で322円となっております。ワースト5位の中に、県内の2路線が入っております。

また、新型コロナウイルスの影響を大きく受けた2020年度の実績におきましては、2019年度に唯一黒字であった瀬戸大橋の本四備讃線も含めまして、全て赤字となっております。JR路線を取り巻く環境は一層厳しくなっているという状況でございます。

黒崎委員

2019年のワースト5位の中に、鳴門線が4位、牟岐線が2位で入っています。500円程度の差はあるんですけど、この2区間を見てみたら、やはりいずれも盲腸線と言われるどん詰まりの路線になっておるようであります。言い方は悪いですけど、JRのほうから見れば、成績が悪かったらこの先、切っても致し方ないというふうな雰囲気なのかなと思っております。

こういった話が出てきても不思議ではないということではあるんですが、鉄道は、鉄道で移動して、そこから駅に到着して、駅からまたバスに乗り換えて移動すると、公共交通ネットワークの基幹という位置付けなんだろうと思うんです。JRを守るというのは、まずもって国にあるのかなと思うんですけど、県として路線を守るためにどのように取り組んでいかれるのか。既にいろいろとお考えになっていると思うんです。是非、それを一度お聞きしたいと思うんですが、いかがでしょうか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

JR四国においては、平成29年度に鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱが設置されたところではありますが、公共交通の維持、存続に長年強い危機感を持っていた本県では、この動きに先んじて、鉄道やバスなど今ある交通資源の連携、いわゆるモーダルミックスによる公共交通ネットワークの再構築に取り組んできたところでございます。

中でも、都市部と地方部が混在しローカル線の縮図となっている牟岐線では、阿南駅から南が四国内でも厳しい状況にあることから、高速バスとの連携による共同経営や、世界初となる阿佐東線へのDMV導入など、全国のモデルとなる施策に取り組んで収益改善を目指しているところでございます。

また、現在、国においては、JR各社のローカル線を中心に地域モビリティの再構築に向けた議論が行われており、夏頃には取りまとめが予定されているところでございます。

JR四国の全路線が赤字となっていることから、本県において今月開催されました四国知事会においても議論がなされまして、まずは国の責任において財政支援を講じるよう提言が取りまとめられたところでございます。

本県といたしましても、廃線の声が出る前に先手を打つことが重要と考えておりまして、今後、地方自治体が国や鉄道会社と連携して路線を維持することができる新たな制度の構築を国に対し提言し、本県のJR路線をしっかりと守っていけるように取り組んでまいりたいと考えております。

黒崎委員

今、室長がさらさらと説明してくれたんですけど、まずは、県民がやはりJRをしっかりと利用するという立ち位置に戻らないといけないのではないかと思います。一人ずつ車で徳島を目指して走ることでCO₂がどれぐらい出されているのか私も分かりませんが、列車1台で何百人が乗って移動したほうがはるかにCO₂を抑えられるんじゃないか。これは想像ですので計算して違っていることもあるかも知れませんが、やはり県民がJRやバス、公共交通をもっと使うという立ち位置に戻るためにはどうしたらいいんだらうと、我々議員も思うわけです。

この話は今に始まった話じゃなくて、何年も前、私が初めて県議会議員になったときも同じような話が出てきました。同じようなところで止まっているのは、やはり車社会で車を使ったほうが便利というのがあるんです。電気自動車でない駄目だみたいな時代になりつつあるときに、もう一回、地域の公共交通機関を県民が使うということになるためにはどうしたらいいのかを、やはり徳島県もしっかり県民に指し示していくような、あるいは身をもって、県庁の職員はほとんどがJRとかバスを使っているんですよという、そこまで行けるかどうか分かりませんが、今以上に使うようなスタンスを示していかないといけないと思います。そのこのところほどのようにお考えになっていますか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

鉄道路線を維持、存続するためには、JR四国だけに任せるのではなく、関係者が連携して、廃線となる前に先んじて方策を打つ必要があると考えております。

徳島県でも、5月に実施した政策提言におきまして、鉄道駅を中心としたモーダルミックスなど、地域公共交通を具現化する新たな支援制度の創設や、一例としましては、南小松島駅を拠点とした路線バスの再編などを行っております。それと、他モードの連携など、全国のモデルケースとなり得る地域に対する既存の財政支援の上乗せにつきましても、国に対して提言してきているところであります。

委員がおっしゃるとおり、まずは県民の方々に公共交通を利用していただくのが最も重要と考えておりますので、今後も乗客が増えるような支援を県としてもしっかりと行ってまいりたいと考えております。

地面次世代交通課長

公共交通の維持のためにどういうことをとということでございます。

委員もおっしゃったとおり、県民が主体となって利用するという意識は非常に大事だと思っております、我々も今までの施策を続けるだけでは公共交通の維持、確保はできないという強い危機意識を持っております。

本県では、国や市町村、交通事業者の皆さんと共に、地域公共交通の羅針盤であります次世代地域公共交通ビジョンを令和元年12月に策定いたしまして、関係者の役割分担と連携で、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、現在取り組んでいるところでございます。

こういった取組の中で、鉄道・バス事業者、市町村、国の皆さんと共に、一定の方向性を持って、公共交通の最適化とか利便性の向上、利用促進に向けた施策を行っているところでございます。先ほど、森のほうからも答弁させていただきました阿南駅以南での鉄道との乗り継ぎ連携といった具体的な成果もこれまで出てきているところでございます。

こういったビジョンに基づく取組を通じまして、事業者、市町村の意識も大きく変化してきたと感じておりまして、今後とも引き続き、事業者、国、市町村と連携してビジョンの具現化を進めまして、公共交通ネットワークの維持、充実に取り組んでまいりたいと考えております。

黒崎委員

私の実家は、線路まで10メートルあるかないかのところにありまして、毎朝列車が通っています。早い時間はいっぱいなんです。昼間はがらがらなんです。こういうバランスの悪さがやはり赤字になっているのかなというのは分かるんです。ほとんど学生と通勤客であれだけいっぱいであれば、その人たちがこのJRがなくなったら困ってしまうという現状が想像できるんです。だから、是非とも1週間に1回は電車に乗りましようみたいな、こんなキャンペーンがあってもいいかなと思ったりもしております。

いずれにしても、もし廃線になればそれぞれの地域に与える影響はとても大きいものがあると思いますので、是非とも今から良い方法を考えて、県庁がリーダーシップをとって、いろんな施策を県民に投げ掛けていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

あともう1点は、海のごみの話をしたいと思います。

県土整備部が海岸線を管理されている場所があって、そして、その海岸線を掃除されておったりすると伺っております。これは、実際どのように行っておられるのか、御説明いただきたいと思います。

佐野運輸政策課長

ただいま黒崎委員のほうから、海岸の清掃活動についての御質問を頂きました。

現在取り組んでおります海岸清掃活動につきましては、アドプト事業とリフレッシュ瀬戸内がございます。

このうち、リフレッシュ瀬戸内につきましては、瀬戸内海沿岸の国、県、市町村の

120の機関で構成いたします瀬戸内・海的路ネットワーク推進協議会が主体となり、平成5年より実施する海岸清掃活動でございまして、本県では、県をはじめ瀬戸内海に面します徳島市、鳴門市、小松島市、阿南市及び松茂町の5市町が主体となりまして、毎年海岸清掃活動を実施しているところでございます。

それで、今年度は「受け継ごうきれいで豊かな瀬戸の海」を合い言葉にいたしまして、5月30日に松茂町の長原漁港で、6月11日には小松島の横須金磯海岸の2か所で清掃活動を実施したところでありまして、約1,000人の方に参加していただき、約2トンのごみを回収するなど、この瀬戸内地域の環境改善に寄与しているというところでございます。

黒崎委員

よく頑張ってくれているんやなと思います。

実は、環境サイドのほうからは、ボランティアの方のお話であったり、先日も扶川委員が主催してボランティアで活動されている方々のお話を伺ったところでございます。

ただ、県土整備部のほうがこのような活動をされているということについては、今後もしっかりと続けていただきたいという気持ちもあるんですが、県土整備部は、もう一つ河川というのがありますよね。特に吉野川、那賀川という大きな川があります。

この吉野川と那賀川は相当な長さがあるんで、1回大雨が降ったら相当なごみが出てくるんだろうなという想像をしているんです。海のごみについては、今こういう団体を作ってやられているということでございますが、川のごみのほうはどのような対応になっておりますか。

西岡河川整備課長

黒崎委員から、河川のごみの対応をどういうふうにと御質問いただきました。

県土整備部は、河川だけでなく海岸のほうも持っておりまして、まず海岸のほうにつきましましては、徳島県土木施設アドプト事業というのがございます。各施設関係でアドプトをやっております、特に海岸につきましましてはコーストアドプト、それから運輸、港湾のほうであったらポートアドプト、それから河川のほうにつきましてもリバーアドプトというものがございまして、ボランティア団体や企業の皆様に河川に対する清掃活動をしていただいているところでございます。

今後とも、県民の方それから地元企業の方と連携して、適正な河川の維持管理に努めてまいりたいと考えております。

黒崎委員

河川のほうでもしっかりやっていたいいるようでございます。

数年前、3年前になるのかな、山城のほうで大雨が降ったときに、山城の川口という場所でバス停の看板がなくなったんです。なくなったと言っていたら、何と鳴門の海岸で1週間後に見つかったということです。やはり上から流れてくるんだなということなんです。

ですから、海岸もいろんな会社やボランティアの皆さん、河川のほうも行政がもちろん

バックアップしているんでしょうけれど、ボランティアの方々あるいは会社関係の方々がボランティアで参加してやられているということでございます。

是非とも、海をやられている方のボランティアの方とか、あるいは川をやられているボランティアの方とかがうまく連携できるようなことになればいいと思っっているんです。なかなか行政がにわかには民間をとすることは難しいんですが、市町村とも連携をとっていただいて、そんなことができるようなことになればいいのになと思っはおるんですけど、それについて今のところどのようにお考えになっているか、お尋ねしたいと思います。

佐野運輸政策課長

黒崎委員のほうから、川と海の連携した清掃活動というお話を頂きました。

海岸の漂着ごみにつきましては、河川を通じて流出いたしまして海岸に漂着しているものもありますことから、河川管理者と海岸管理者が連携して対応することは重要であると考えております。

また、海岸の漂着ごみ対策に当たりましては、多様な主体が実施いたしますそれぞれの取組等を尊重しながら、適切な役割分担の下、相互協力することが必要不可欠と考えております。

海岸管理者といたしましては、当然河川管理者はもとより、環境部局、そして先ほどもお話が出ましたボランティアなどの地元の地域の方々と連携、協力の下、海岸環境の保全美化に努めてまいりたいと考えております。

黒崎委員

私は、先週香川県庁に行ってまいりまして、香川県庁はどうなっておりますかというふうな話を聞いてきました。香川県庁では、我々から聞けば珍しいなと思ったことがありました。

例えば、海岸線がない町村が海岸線を持っている町村と一緒にお金を出して、大した金額ではないんですが、金額を聞いたら何万円から何十万円単位ぐらいの金額なんですけれど、そういったお金をお互いに県下一円を出して、それをごみの焼却であったり処分の費用にお使いになっているということが数年前まであったらしいんです。何でそんなことができたんですかと聞いたら、やはりかつて瀬戸内の島々のごみの問題がありましたので、あれで県民のごみに対する意識が随分と変わったということです。今、そのごみのリーダーみたいなのを十五、六名作って、ボランティアの方々の育成等もされておるということでございます。

今は、環境省の予算で処分ができるようになったということなんで、かつて集めていたそのお金というのは、今は集めていないということらしいです。

ごみに対する考え方も随分と変わってきていて、ボランティアの方々もお子さんを連れてきて、楽しみながら何かおやりになっている。時間も長時間じゃなくて、1時間なら1時間と決めて、それが終わったらどこか御飯を食べに行くとか、楽しみの中に組み込んだ、自分の生活の中に組み込んだリズムでおやりになっているような、そんな高度なボラ

ンティアの参加の仕方というのを、最近の市民は楽しんでおられるというふうなことで、結構遠いところからも来ると伺っております。

したがって、徳島県もやるのがたくさんあるんですけど、市町村の方々と連携をとったり、あるいは間接的にボランティアの皆さん方と何か連携ができるような方策を是非とも考えていただきまして、ごみの対策に当たっていただきたいと思います。一つよろしく願いいたします。

扶川委員

今ちょうど黒崎委員におっしゃっていただいたんで、私も一緒に取組をさせていただいている関係で、関連したことをお尋ねしたくなっただけでお尋ねしておきます。

まず、農林水産部はここへ入っていませんけれど、県土整備部のほうでは港湾とか河川とか、海岸、河川の管理に関わっているということなんです。海岸の現状をどの程度把握されているのか。

環境部局のほうではドローンを飛ばして啓発事業をやりますけれど、環境指導課のほうで全ての県内の海岸を把握しているわけではないんですよ。やはり管理者と連携して、県内の全体の海岸の状況を把握しなきゃいけないと思うんです。川上のごみを川に流さない方策と同時に、現状流れてしまっているごみをどう回収して、特に今問題になっているマイクロプラスチックの問題に対処していくかということ、黒崎委員がおっしゃったように、いろんな関係者が協力し合っていかなきゃいけないことなんです。それでお尋ねするんですが、まず県土整備部の関係としては、御自分の所管の海岸の全体状況をきちんと把握されていると言えますか。

西岡河川整備課長

今、扶川委員のほうから、海岸の管理状況について御質問を頂きました。

海岸につきましては、河川と合わせてパトロール業務を委託しておりまして、その中で海岸線をパトロールしていただいております。

特に、台風後などは海岸線に多くの流木やごみが出ますので、そのときは管理者が適切に処分をしていくということをやっておりますし、大量に発生した場合につきましては国の補助事業も使えますので、そちらのほうで対応している状況でございます。

扶川委員

この間、本会議で東条議員がパネルを示されましたけれど、あれは私どもも清掃に行った北灘の海岸の一部でして、擁壁と堤防と消波ブロックとの間にもものすごくごみがたまっているんです。あるいは、松茂にもパトロールに行ってきましたけれど、消波ブロックの穴の中で、風と水と太陽光とでぐちゃぐちゃになって細かく砕かれたマイクロプラスチックの製造工場みたいになっているんです。パトロールと申しましても、海岸全体を歩けるわけじゃないですから、恐らくそういうところまで含めて全部を把握されているわけじゃないと思うんです。先ほどの1,000人も参加されている取組は素晴らしいと思いますけれど、こういうものを進めつつ、漏れがないように責任を持たなきゃいけない海岸線全体の

把握をどうするかということも課題ではないかと思います。そこらあたりまで緻密に把握して、清掃に計画的に取り組んでいくことが必要と考えますが、どうですか。

西岡河川整備課長

海岸線につきましては各管理者がおりまして、河川海岸だったら河川、港湾海岸だったら運輸とか、いろんな管理者がございます。その中でも、先ほど説明させていただいたアドプト事業のほうで、地元の方や民間団体にいろいろと御協力いただきまして、清掃活動もしていただいております。そのときに発生したごみは、基本的には一般廃棄物ですので市町村のほうで対応していただくところですが、できない場合もありますので、そのときは河川管理者だったり、港湾管理者が対応しているという状況です。県だけではなかなか難しいところもございますので、こういうアドプト事業で地元の方だったりにできるだけ御協力いただく。そういう団体を増やしていくという取組が重要だと思っておりますので、これからも続けていきたいと思っております。

扶川委員

正にそうしていただきたいと思えます。

砂浜を歩いて拾うのは比較的簡単なんです。しかし、ブロックの間のごみを拾うなんて危険も伴うし、それこそ子供連れで気軽にやれるような作業ではありません。そういうのも含めて、そこら辺こそごみがたくさん入っているんで対処する必要があると思えます。そういう意味では、パトロール自体をもう少し緻密にやっていただいて、管理している海岸の全体状況をまず把握していただきたいんです。これは農林水産部にも言わないといけないことですが、それはできますか。

西岡河川整備課長

扶川委員から、パトロールの増加ということでお話を頂きました。

今、パトロールにつきましては業務委託をしているのと、あわせて直営で職員が見ているところがございます。ただ、予算も人員も限られていますので、できるだけ効率的にやっていきたいと考えております。

扶川委員

進めていただきたいということで、改めて市町村とも協力して、それからボランティアも情報を持っていますので、そういうところを改めて回る必要はないので、ここはつかめているけれど、ここはつかめていないという色分けをして、つかめていない、特に素人では行けないようなところもありますから、それも含めて協力、分担して進めていただきたいと申し上げておきます。

それから、基本的に一般廃棄物なんで、これは関係部局のほうでも話合いをしたことがありますが、タイヤだったり自転車が放り込まれておったり、それから漁具なんて明らかに産業廃棄物の大きな発泡スチロールの塊が放られていたり、中にはガスボンベみたいなものがあつたりします。こういう産業廃棄物というか、一般ごみとして引き取れないよう

なものは、やはり海岸管理者のほうに処分していただくしかないと思うんです。

現状、県土整備部のほうでリーダーシップを取ってやっている清掃で、それをどう処理しているかということと、それ以外の市町村だったりボランティア団体だったり農林水産部だったり、いろんなところでそういうものが出てきたときに、そういう処分しにくいものを誰が責任を持ってやるのか、これも課題でございまして、実際に現場でやると困ってしまうんです。私のところにも、ボランティアをやりまして流木が引き取れないのでどうにかしてくれって、薪たきぎにと引き取ったことがありますけれど、石をかんでいるんで困るんですよ。そういうルールを関係者の間で統一していただいて、誰がボランティアに取り組んでもちゃんと引き取ってもらえる場所があるというふうにしないとボランティアは進みません。そのあたりはどのようにお考えですか。

西岡河川整備課長

今、扶川委員から、ごみ処理について、県が処理する場合と、ボランティアが集めたごみの対応について質問を頂きました。まず、県が見付けて自ら処分する場合については、県が許可を持っている業者に委託して適正に処分しているところがございます。ボランティアが集めたごみにつきましては、基本的には一般廃棄物ということでございますので、地元の市町村のほうで対応していただくというのが原則なんですけれども、市町村によっては対応できない場合もありますので、その場合につきましては、管理者、県などが許可業者に委託して処分している状況でございます。

扶川委員

分かりました。是非そうしていただきたい。

この海岸は県土整備部なのか農林水産部なのかがはっきりしましたら、こういうものは一般廃棄物で取ってくれないので、処分をお願いしますと連絡すれば取ってもらえる仕組みを作っていただきたいと思います。処分していただけるということなので、これ以上は言いませんので、是非よろしく願いいたします。

それで、これも黒崎委員の話とも重なりますが、JRのことでございます。

知事が国に要望して、赤字や値上げの問題で、これからいろんな形で支援していかなくちゃいけないということですが、5月27日の定例記者会見で、地元が支えるという点も必要となると、路線の維持に協力していく考えを示したと報道されています。それから、利便性を高めたら赤字路線と言われたところでも乗降客が増えるということも強調されておりました。そのとおりでと思うんです。来年から既に値上げがされるんじゃないかということが言われていますけれど、県としてはこの値上げについて座視するのか、国のほうが支援して抑えてくれないければ県が単独で支援してでも上げないように頑張るのか、考え方を教えてください。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

今、扶川委員のほうから、JR四国の運賃の値上げについて御質問を頂いております。

モータリゼーションの進展や過疎化、少子化の影響により利用者の減少が続く中、新型

コロナウイルスの感染拡大や燃料の高騰が追い打ちを掛けることによって、JR四国をはじめJR各社など、公共交通機関の経営はかつてない厳しい状況に直面しております。中でも、JR四国、JR北海道は、自ら採算を維持することが困難なことから、二島特例という国の制度により、経営安定基金の創設や税の特例措置など、特別な支援を受けて、これまでも維持してきているところでございます。

今回、JR四国が運賃を値上げする方針を明らかにしたことにつきましては、地域の移動手段を確保する観点から、路線維持を最優先にするためにはやむを得ない判断であると理解しているところです。運賃を値上げする際には、利用者にとって急激な負担増とならないよう十分に配慮していただきたいと考えております。地域住民の通勤、通学などの日常生活や、観光やビジネスの面から地域公共交通の維持、存続は不可欠であることから、県としても路線が維持できるよう利用促進に努めてまいりたいと考えております。

扶川委員

利用促進に努めるけれども、値上げを直接抑えるための支援はしないということ、そう理解しているんですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

繰り返しにはなるんですけれども、今回苦しい経営状況の中、JR四国が路線維持を最優先に考えて、運賃を値上げするしかないという方針を明らかにしたことにつきましては、県といたしましてはやむを得ない判断であると理解しているところです。

扶川委員

お答えできないのでしょうか、方針をはっきりしてください。やむを得ないと私も思っています。本当に気の毒です。もう少し私は行政としてJRを支援すべきだと思っています。これに関連して、後半の部分は新駅のこともお尋ねしたいので、これで終わります。

JRでエレベーターが設置されているのは、徳島県内では徳島駅だけです。そう聞きました。それから、今、駅舎がどんどん取り壊されていますけれども、老朽化が著しくて、太陽光発電を駅舎へ載せられないのですかということをお尋ねしたら、古くて載せられないということもおっしゃっていました。

障がい者の対応では、陸橋があるために車椅子などは行けません。利用促進を図るためには、エレベーターは今、国の補助は3,000人以上の利用がある駅でなければ補助が付かないということになっていますよね。そう聞きました。徳島県で該当するのは徳島駅だけだそうです。じゃあ、それ以外のところはしちゃいけないのかと、そんなことはないですよ。行政が支援すればできるわけでしょう。今回も新駅まで造って、その新駅のエレベーターと跨線橋を造るわけでしょう。ここを急ぐかという感じがするんです。私の地元の板野駅だってエレベーターはありません。池田駅だってありません。乗るところがちゃんとしていなかったら。徳島駅まで来ればエレベーターがあるから、新ホールまでしようと思ったら下の移動でもできます。乗るところがないんですから、どうやって車椅子でJR

に乗るんですか。私は、このあたりの力の入れ所がちょっと違うんじゃないかという疑問を持ちまして、その関係でもう1回この新駅についてお尋ねしたいと思います。

ちなみに駅のエレベーター設置というのは、ネットで調べたら2,000万円から1億円ぐらい書いてあります。どれだけの大きさのものとか、陸橋を造るとか、いろんなことで、あるいは2基要るとか、1基で済むとか、いろんな条件があると思うんですけど、最低2,000万円としたら、2億5,000万円の駅を造るわけですから、徳島県内の主な結節点になるような駅には全部置けるんじゃないでしょうか。そのくらいのお金です。そういうことで、ちょっとお尋ねをいたします。

県土整備部の委員会でなかったのでアンケートを見てもよく分からないので、改めてお尋ねします。令和3年6月定例会で、JR牟岐線への新駅設置に係るアンケートというのが実施されまして、その結果として新駅の利用者数がうんと増えるというような結果が出ていますよね。この計算の仕方が分からないので教えていただきたいと思います。

まず、新駅の年間予測利用者数というのは、新ホール完成前は約66万人だったのが、新ホール完成後は75.8万人になる。これは具体的にどんな数字の計算式になるんですか。教えてください。

谷川都市計画課長

ただいま扶川委員から、新駅の利用者数の予測方法についての御質問がございました。

新駅の利用者数の予測につきましては、令和3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。新駅の利用者につきましては、現在のJR徳島駅や阿波富田駅の利用を新駅の利用へと転換する方に加え、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ことが想定されますことから、新駅の利用者数としては転換利用者数と新規利用者数を予測しております。

この利用駅が変更となります転換利用者数の予測につきましては、コロナ下におけます現状のJRの利用状況を的確に把握するために、平日と休日に分けまして、JR徳島駅と阿波富田駅の利用者に対しまして新駅の利用の有無、通勤や通学、その他の利用などの利用目的、日頃利用されている出発駅と到着駅などを伺うアンケートを実施するとともに、あわせて当日のJR徳島駅と阿波富田駅の利用者数を計測しております。この調査結果をベースに、利用者数の予測におけます基本的な考えといたしまして、通勤や通学、その他の利用目的ごと、平日、休日ごとに分けまして、新駅の利用へと変更される方の割合、転換割合を求めまして、それぞれの対象者数に乗じて累計することにより、年間の利用者数を予測しております。

新駅設置によりまして、新たに鉄道を利用される新規利用者数につきましては、市役所や城東高等学校など周辺公共施設への通勤・通学者、徳島市役所の利用者、周辺にお住まいの方々に対しまして回答いただいたアンケート結果から、それぞれのアンケートの回答者数に対する新駅の利用意向割合を算出いたしまして、通勤や通学、周辺にお住まいの方の対象人数に乗じて年間の利用者数を予測しております。加えて、新ホール完成後の新ホール利用者数につきましては、新ホールの利用者数約35万人、これは全施設開館後、9

月議会の総務委員会にて公表されている数字でございますけれども、そのアンケートによりまして、新駅を利用したいと回答いただいた14パーセントを乗じて年間の利用者数を予測しているところでございます。

扶川委員

言葉では分かるんですけど、計算式で出してください。この数字がここに入って、アンケートのこの数字がここに入って、それにこの数字の出たパーセントを掛けて、結果としてこの利用者の数字が75.8万人になったと計算式を示してくれないとちょっと分からない。頭が悪いんで。今の説明だけでは理解できません。是非、もう時間が余りないので、後で結構です、引き続き議論したいので示していただきたいと思います。

それと、新ホールのアンケートについて余りここで聞いても分からないのかもしれないですけど、先ほどおっしゃったように新ホールの利用者アンケートということで、どのように理解しているかということ結構ですけど、その基礎になるこのアンケートというのは、要するに徳島市の文化センターがなくなってからアンケートを取ったわけでしょう。この新ホールを利用するかしないか、徳島市がホールを開いていたときだったら、ホールに来ている人に、今度新ホールができるんだけれど、もしJRができたなら、あるいは新ホールができたならどんな交通手段で来ますかということアンケートをしっかりと取れるわけですけど、もうないわけですから、どうやって把握したのか。アンケート用紙を見ると、新ホールの利用者アンケートについては、新ホールを利用したことがあるとか、できたら利用するかとか、そういう項目がないんです。であるのに、これは新ホールの利用者アンケートとなっているのはどういう考え方なのか、ちょっと説明をしてください。

谷川都市計画課長

扶川委員から、新ホール利用アンケート調査についての御質問でございます。

これは、今回牟岐線の新駅設置に関しての利用者アンケートをとっているものでございます。その結果から、先ほど申しました新ホールの利用者数を算出しているところでございます。

扶川委員

質問の意図がちょっとよくお分かりになってないようですけれども、新ホールの利用者アンケート調査票ですが、この新ホールを利用している、利用する気のある人にこれを聞いているわけでしょう。新ホールの利用者アンケートだから新ホールを利用する気のない人もあるわけで、私だったら全県に無作為抽出のアンケート調査をかけて、あなたは新ホールができたなら行きますか、利用しますか、年に何回利用しますかということをお尋ねします。もちろん住んでいる地域とか、その上でどういう交通手段で行きますかということをお尋ねします。そうすると、人口の割合で計算すれば、1年間にどのくらいの県民が新ホールを利用するだろうという延べ人数が出てくると思います。それにJRの利用率を掛ければ割と正確に出てくると思うんですけど、素人考えですけどそうじゃないですか。この

利用者アンケートのとり方がよく分からないんですよ。

この設問の中に、あなたは新ホールを利用しますか、しませんか、過去の文化センターを利用したことがありますか、ありませんか、利用したらどのぐらいの頻度でしたかというのが入っていないんですよ。利用するとしたらどのぐらいの頻度で利用するかも入っていないんです。これからどうして計算できるのか、仕組みが分からないんです。どういうことですか。

谷川都市計画課長

先ほど、新ホール年間利用者数のことに関しまして御質問がございました。

先ほど言いました35万人に今回当方で採ったアンケートを見まして、その利用意向割合というのを算出しております。その利用割合が割合としては14パーセントということで算出しておりますので、35万人に14パーセント掛けた方々がこの新駅を利用するというような算定で計算しております。

扶川委員

ちょっとよく分からないんですよね。

この35万人を一体どうやって出したのかっていうことを、前に担当課に聞いたことがあるんですけど、全国の公共ホールの平均利用率を文化庁が出していて、大ホールが64パーセントだそうで、小ホールが71パーセントだそうです。平均利用人数は似たような人口規模で見ると大ホールは800から1,000席埋まると、小ホールは200から300席埋まるという計算でもって、これに多目的の人がとかいろいろ考えて上積みをして35万人、これもよく分からないんです。実績では、徳島市の文化センターは17万人と聞いたかな、だったんです。ここから35万人になっている。多分、最初は新しいものができたら来ます。板野の道の駅なんかも本当に来るのかなと思っていたら結構来てにぎわっていますけれど、3年目ぐらいからが勝負なんです。大体飽きられますから。だから、これが安定的に来るかどうかも分からない。この35万人というベースそのものにクエスチョンマークが付いていますよ。私に言わせたら、この程度の計算なんですから付きますよ。それを基に14パーセント増えるなんて計算でいいんですか。これはコンサルに委託してアンケートを採ってもらったんでしょう。費用はどのくらい掛けているんですか。

谷川都市計画課長

新駅に係る執行予算状況でございます。

令和3年度予算につきましては、ホールに直結可能なアクセス、駅間の機能など駅周辺施設を含めた新駅の位置や構造、周辺地域の特性や県民アンケートによる利用者予測を踏まえた新駅の事業効果、新駅のダイヤへの影響を踏まえ、JR利用者の利便性向上につながるようなスムーズな運行計画につきまして検討しております。この予算額につきましては3,079万900円となっております。

扶川委員

アンケートの採り方自体に私は納得がいけないというか、そもそも理解ができません。申し訳ないんですけど、この成果物を全部見せてください。どういう成果物が県に出されているのか。丸まった数字とかじゃなくて、成果物、現物を見せてください。その上で、私の目から見て適当なアンケートと言えるかどうかということ点を点検したいと思いません。

例えばこんなことがあるんです。徳島市議会なんかでも議論されていますけれど、私だったら板野駅からJRに乗って徳島駅に来ます。徳島駅で高德線を降りて牟岐線に乗り換えます。牟岐線に乗り換える待ち時間が10分以上あったら歩いたほうが早いということになるわけです。じゃあ新駅は利用しませんよ。きちんと乗り継げるだけのダイヤが要るんじゃないか。それを検討しますというような議論も過去にされていますけれど。徳島線だってそうです。それから行きも帰りもあります。時間帯もあります。何時に終わるか分かりませんが、8時半とか9時までいて、それから新駅から帰るとします。そんなことも考慮してJRを使うか使わないかが決まります。

最初の質問にも答えてくれているんですけど、結局この対象が明らかでないんです。現物を見たら分かると思うんですけど、このアンケートの中を見たら居住地まで町村名まで載っていますね。県外か県内かも載っています。運転免許証の有無も載っています。自動車を持っているかも載っています。その上で、乗車駅、降車駅がどこから乗ってどこで降りるかということも載っていますよね。今申し上げたように、こういう生のデータを、整理する前のきちんとした成果物を見せていただいて初めてちゃんとした正確な議論ができるように思います。これが疑問点の一つ。

それから、こういうことも議論されています。

徳島駅で降りて新駅まで歩く間にはお店がたくさんあります。飲み屋もあれば、いろんなものがあります。そんなに多くないですけど。ちょっと回れば居酒屋街があります。新ホールの利用ということについて、周辺住民からのアンケートも採っているんです。

JRの話だけじゃないんです。この周辺住民というのは、駅前のそういう商店街の人も入っているんですか。徳島市議会の議論では、駅前周辺の方なんかは反対していると。徳島駅で降りてくれなかったら困ると。いきなり新駅まで行かれてしまったら減るじゃないかという議論もあるんですけど、この周辺住民というのはどういう範囲なんですか。

谷川都市計画課長

周辺住民とはどういう人かというような御質問でございます。

これは2種類に分けてアンケートを実施しております。まずは新駅利用意向を伺う新ホールの利用者向けのアンケート、これは一般の方に行っております。周辺公共施設ということにつきましては、通勤、通学、訪問や周辺に居住する方を周辺施設の利用者向けアンケートとして捉え、二つの種類に分けて実施をしております。

扶川委員

分からないですね。やっぱり成果物を見せてください。多分、そこまで見られていないんだろうと思いますので、分からないと思います。駅前の人が対象に入っていなかった

ら、それ自体ちょっと漏れがあります。一番の利害関係者で影響を受ける人たちの声が反映されているのかどうか気になります。

それから、もう時間が余らないのでお聞きするところまでいかないと思いますが、地球温暖化に寄与するとか、地域の活性化に寄与するとか、いろんなメリットが言われていますけれど、例えば地域の活性化に寄与すると、これは牟岐線は多少増えるかも分かりません。

旧徳島市文化センターまで車で来ていた阿南の人が、JRが使いやすくなるからJRで来るようになると、それは増えるかも分かりません。しかし、車で来る人が減ったらガソリンの売れる量が減るんです。JRはもうかるかも分からない。地域全体としてはそれが何で活性化なんですか。

それから、市役所周辺の人たちは、店があったとしたらそこは客が増えるかも分かりません。でも駅前の方が減るでしょう。それがなぜ活性化なんですか。県全体として見たら差引きゼロです。活性化と言うのであれば、人が増えるか、所得が増えるかです。徳島県内で、消費する場所が変わっただけで活性化なんかないです。

だから、徳島駅前の活性化を言っているのか、そうじゃなくて市役所周辺の活性化を言っているのか、それぞれ活性化する場所が変わるだけだったら、ゆめタウンができて市の中心部の商店街が寂れたという問題と同じことになります。どう役に立つのか分からない。これを言うんなら、このアンケートの中にもあるように県外の人がどんどん入ってきて、お金を地域に落とすと、これは活性化の効果があります。県外の人がどれだけ来ているのかって、これは少ないじゃないですか。県外の利用者は1.3パーセントです。これでどうやって活性化するんですか。県外、市外の人が42パーセントということになっています。でも、私の地元の板野だってホールがあるんです。藍住にもあります。鳴門にだってあります。じゃあ、徳島市で立派なホールができた、今度鳴門でも新しいホールができる。取り合いになるだけだったら県全体として見たら何の活性化にもならないです。

新しいイベントが、県外人にも魅力あるようなものができて、どんどん県外から入ってきて交流人口が増えると、それは徳島が外からお金をもらって所得を増やすことになるから活性化になると思います。そういう展望が見えてこない。そういうことから考えると、どうもよく分からない。時間もないので意見ばかり言いましたけれど、どのようにお考えか、何か感想があったら教えてください。

谷川都市計画課長

先ほど、新駅に伴います地域活性化につきましての御質問がございました。

今回の新駅設置による効果としましては、新たに鉄道を利用する方が、新ホール完成前では年間約15.7万人、新ホール完成後では年間25.5万人と公共交通への転換、鉄道利用者の増加に伴う大きな効果があると考えております。また、先ほど委員からも話がありましたように、車から公共交通への転換によりまして、新たな人の流れやにぎわいの場を創出するということになりまして、この新たな人の流れが、近隣の駅を含みまして駅間の利用につながるということで、徳島市におけます中心市街地の活性化に資するものと考えております。

扶川委員

答えたようで答えになっていません。まあどこかの活性化にはなります。どこかの不活性化になるんじゃないですか。鉄道の活性化はして、ガソリンスタンドの不活性化になるんじゃないですか。それはよく分かりません。だから、どこかにも書いていましたけれど、多目的ホールを造って地域活性化なんて、特に地方ではほとんど成功していない。そういう論文をネットで見たことがあります。それは都市からどんどん地方に人がやってくる仕組みを作ってこそ地方の活性化があるわけです。それにつながる見通しがあるのか。総務委員会でも、どれだけの人がどう利用するのか、ちゃんと需要を調べて、その上で205億円ものホールを造るのがいいのかどうかという原点の説明を県民に対してしてくれないといけないんじゃないかということを申し上げました。

ホールが205億円でしょう。青少年センターとかの撤去に金が掛かるでしょう。それから中央公民館の撤去に金が掛かるでしょう。それから社会福祉センターの撤去に金が掛かるでしょう。その代替施設をどうするか、まだ市では議論も本格的に行えていない。これも金が掛かるでしょ。徳島県は青少年センターを機能移転するために、新たに金が掛かっているでしょう。これをトータルしたらとんでもないお金になります。

これは、93億円の徳島市の文化センターの建て替え事業だったはずですが。何で、いつの間にそうなっちゃったのか。本当にそれが必要なのかどうかを、もうちょっときちんと情報を公開して県民に判断を仰ぐべきです。

それでも、それは徳島県にとってすばらしい施設になって、活性化すると県民が判断するんだったら、県民の支持を受けてやればいいですけど、説明が不十分だと私は思います。

この新駅についても、35万人そのものがクエスチョンな上に、対象がはっきりしないので、このまま賛成ですと言いくいんです。私はホールについても新駅についても、頭から反対だとは言っておりません。ホールは規模を別にすれば絶対必要だと思っています。新駅については、まだ必要かどうか判断保留になってしまいました。考えれば考えるほどおかしい。

議論する前に10分しかないから言いますけれど、最初に障がい者用のエレベーターのことを言いました。JR四国を助けるんだったらもっとすべきことがあるでしょう。JR四国にとったら、新駅を造るよりもエレベーターの設置だったり、バリアフリーだったり、駅舎の改築であったり、県民サービスにつながることで、それから利用者を増やそうと思ったら、それぞれの駅の周辺に駐車場がなきゃいけない。JRのホームページを見ると、駐車場の台数の一覧が載っていますけれど、大した台数ではないです。その駐車場を使って学生も含めて日常的にJRを使って移動する人が増えてこそJRは活性化するんです。イベントだけだと決定的な要因にならないです。そんな数にならないです。そのあたりをちゃんと分析した上で新駅に踏み切るべきだと私は思いますが、最後にその感想だけ聞かせていただけますか。ちょっと、部長のお考えも聞かせてくれませんか。それで終わりますから。

神原県土整備部次長

先ほどから、新駅についての議論を頂いておりますが、新駅につきましては、ホールができるまでの間にも周辺には市役所があり、また数々の公共施設があります。それらを利用している方についても非常に便利なものとなり、JR自体を維持存続していく上においても、新駅の設置は非常に有効なものだと考えております。

福山委員長

午食のため休憩いたします。（11時45分）

福山委員長

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。

元木委員

私からは吉野川上流の築堤促進についてお伺いさせていただきます。

先日も、阿波市勝命堤防の完成式典に参加させていただきまして、知事からこれからも吉野川上流域の建設促進にしっかり取り組んでいただきたい旨のお話を頂いたところでございます。

今、岩津上流で未整備が10か所あるということでございまして、そのうち3か所が着手済みであり、残りの7か所についても1日も早い着手が求められております。特に、最近で言うと私の地元で宮岡箇所というのがございまして、今進めていただいている加茂第二箇所の対岸にあるんですけれども、地元住民からすごく築堤整備を求めていただいております。対岸の加茂第二箇所とともに整備を進めてほしいということでございます。ついては、県では国や市町とともに吉野川築堤推進に取り組んでいただいていると思っておりますけれども、現状と今後の見通しについてお伺いをいたします。

井上水管理政策課長

元木委員より、吉野川の岩津上流、無堤地区に対する現在の取組状況、また今後の見通しについての御質問でございます。

吉野川の河川整備につきましては、吉野川水系河川整備計画に基づいて整備が進められているところでございます。こうした整備のやり方でございますけれども、河川整備計画につきましては、平成21年8月に当初のものが作成されまして、現在は平成29年12月に変更された河川整備計画に基づき事業が実施されております。

吉野川上流の無堤地区におきます堤防整備につきましては、こういったことが河川整備計画に示されているかと申し上げますと、河川整備計画の策定当時の予算において、下流から整備を順次行っていった場合、おおむね10年間で事業が着手可能な区間が示されておりまして、今、元木委員からも話がございました岩津上流、当時10か所の無堤地区が示されておりますけれども、全ての無堤地区で事業着手がなされるという方針が示されてございます。

現在の事業の進捗状況でございますけれども、委員からもお話がございました平成25年に事業に着手しております東みよし町の加茂第二箇所、それから平成29年に事業着手しました美馬市美馬町の沼田箇所におきまして、用地買収また堤防整備が鋭意進められている状況でございます。

それに加えまして、昨年、令和3年に新規事業といたしまして、つるぎ町の半田箇所、こちらにおきましては輪中堤の整備に向けた用地取得が進められているという状況でございます。

また、今後の見通しでございますけれども、無堤地区の堤防整備の進め方につきましては、河川整備計画が平成21年に作成された当時から示されてございます。事業の進め方でございますが、事業の実施中の区間と未着手区間のうち、最も氾濫被害の大きい地区の無堤対策を優先するとの考えがまず示されておりまして、先ほど申しました平成25年度に着手し現在事業が進められております加茂第二箇所は、優先事業着手区間ということで事業がなされております。

また事業の進め方におきましては、河川整備は下流から上流に向かってやっていくという原則がございますので、上下流また左右岸のバランスに配慮しながら計画的に実施するということが示されております。

こうした考えの下、無堤地区の未着手区間の進め方でございますが、現在のところ、つるぎ町と東みよし町、町境でございます毛田地先という箇所が河川整備計画に示されております。こちらのほうは令和2年7月に地元説明会が実施されております。それから、委員からお話ございました東みよし町宮岡箇所につきましても、昨年の12月、地元に対して事業計画の説明がなされているということで、新たな事業着手に向けた取組が進められているという状況でございます。

県といたしましては、地元説明会が実施されてきて事業化に取り組まれておりますこの2か所に加えまして、残る区間につきましても早期に事業化していただけるように国に対しあらゆる機会を通じてしっかりと働き掛けてまいりたいと考えてございます。

元木委員

今、平成25年から加茂、そしてまた沼田、そして半田箇所にも着手していただいていることとか、下流からスタートして上流に向かって事業を進めていただいていることなどの御答弁を頂いたところでございます。

吉野川上流域にはかなりの数の人がいらっしゃって、そして、治水、利水の歴史も古い土地柄でございます。皆さん本当に関心を持って事業の進捗を見守っておられると思いますので、できるだけ早期に事業を実施していただきますように、早い時期に情報提供をしていただいて、着実に事業が進むように取り組んでいただきたいと思いますところでございます。

この箇所というのは、歴史的に言うと水防竹林というものが、かなり昔からございまして、人工的になされたものもあるし自然にできた竹林もある。そこが治水の役割を担っていたということで、堤防建設に伴ってこの竹林の伐採も進んでいるところでございます。

吉野川の渡し研究会による「四国三郎ってどんな川」というガイドブックによります

と、地元東みよし町でも藩政時代は遊水地帯であった箇所が明治になりまして、地元の方々の力で、竹林を再造成したということだそうです。この水防竹林というのは竹のない沿岸に竹林が造成されて、大正時代には県が補助金を出して竹林の造成に努めていたこともあったそうでございます。また水防という役目だけでなく、竹を利用した様々な産業も発達して、かつては物差しや浪越委員の地元の美馬町なんかでは和傘で全国屈指の産地として知られた歴史もございます。物差しは今はプラスチックに取って代わられましたけれども当時は徳島が大きなシェアを持っていたそうございまして、和傘についても、今でも美馬市の特産物になっておるといような状況でございます。

そしてまた、今回代表質問で我が会派の嘉見議員のほうからも質問がございましたけれども、竹林伐採、景観への配慮というのも重要な視点であろうかと思えます。こういったいろんな歴史やいろんな方々の御意見がある中で、この吉野川上流域の水防竹林の取扱いについて県の今の御認識を教えていただけたらと思えます。

井上水管理政策課長

吉野川におけます水防竹林の伐採等に関する見解というふうに認識してございます。

吉野川の沿川におきましては、今、元木委員からお話がございましたように、特に無堤地区におきまして竹林の植栽等により洪水時の流れを抑えて、川岸の侵食でありますとか田畑への氾濫等を軽減してきたという役目を担っておりました。

一方、新たに河川整備計画に基づき、無堤地区におきましては堤防整備等の事業が実施されている区間、それから輪中堤等を実施する区間がございます。そうした区間におきましては、水防の竹林が事業区間となってくる部分が一部ございまして、国土交通省に確認したところ、浸水被害を防ぐための堤防整備ですとか、流下能力が不足しているような区間において河道掘削をする場合、そうした水防竹林がどうしても支障になってくるケースがあるということです。そういう部分におきましては、必要に応じて伐採するという事をお聞きしております。

その他、水防竹林、今もかなり残っている区間がございますけれども、河川の流下能力に支障のないところにつきましては、現在のところ伐採の予定はないということです。委員からも先ほど景観等のお話がございましたけれども、そういうところの一部は残っていくものと認識しております。

元木委員

現在、岩津池田間で堤の建設延長が51.3キロメートル、令和2年3月時点で33.7キロメートルの延長までは建設がなされたと同っております。

景観の話等もありましたけれども、昔の方というのは竹林を切り開いて農地にして、ここでお米を作ったりというようなことをずっとされてこられましたけれども、農業人口の高齢化、トマト農家の担い手不足の影響で、農地を元の状態に戻していきたいというような御要望もございます。うちの地元でいいますと、明治時代から米の生産最優先で、南岸用水による農業用水などの水利事業が進められてきました。特に、県西部は共同体意識が高く水道事業でももらい水とかもらい風呂とか担いおけを活用した水くみの文化なんか

があったことから、民営の簡易水道整備がなされたところのガイドブックにも書かれております。

しかしながら、近年は共同体の活動が低下しております。米をはじめとした農業の担い手不足とか、米に対するニーズそのものが低下していることから、新たな時代に対応した水管理も求められているようにも感じておるところでございます。一方で、ダム建設や河川整備の進展や気候変動などによりまして、中山間地域での治水の効率化が進んで、県管理河川でも平時の流量が減少し、そのことが吉野川の水管理の在り方にも影響していくのではないかと感じております。是非、県におきましては、市町村との調整役という役割を担っておるわけでございますので、幅広い住民の御意見、県民の御意見を賜りながら、様々な視点で着実な事業推進をお願いいたします。

次に、土の移動の見える化による安全・安心なまちづくりについて、お伺いさせていただきます。

近年は、土木建設業の分野で3次元データなどICT技術の導入が進む中、残土の運搬作業についても、より効率的なシステムの整備が期待されております。土砂運搬作業の効率化によりまして、災害復興だけでなく、あらゆる工事の工期短縮やコスト削減が可能になるとされております。地元でも堤防の建設や道路整備、地滑り対策で残土の運搬を行っている場面によく出くわします。

県においては、建設産業の進化に向けて、どこの土を、誰が、いつ、どんなルートで、どこへどれだけ移動したのかを把握するためのトレーサビリティ、つまり土の移動の見える化を進める必要があるのではないかと感じております。

運行状況が見える化されることによりまして、配車時間のコントロールやGPSによる位置情報をドライバーに共有することになり、運行がスムーズになり効率化が図られます。現場から運び出された土は、埋立てや土地造成で再利用できる建設副産物でもございます。ところが、どれぐらいの量の土をどこに運んだのかという管理が余り行われていないのが実態であろうかと思えます。

つきましては、県としても業界と連携しながら、こういった新しいテクノロジーや技術を用いた効率的かつ効果的な土の管理を進めてはどうかと考えますが、御所見をお伺いします。

小津建設管理課長

ただいま、建設発生土の利用、運搬といった観点の御質問を頂いております。

本県におきましては、建設リサイクル推進の観点から、公共工事で発生する建設残土につきましては、現場内利用に努めるほか、現場内利用が困難で工事現場から搬出する場合には、リサイクル原則化のルールに基づいて、原則として、工事現場から50キロメートルの範囲内で他の工事へ搬出することといたしております。

50キロメートルを超える場合であっても、処分場に搬出するよりも他の工事への流用が経済的な場合には、その工事へ搬出することとしておりまして、他工事への流用及び一時ストックができない場合は、最終処分場へ搬出し、適正に努めておるところでございます。

建設発生土の他工事の流用に当たりましては、建設発生土情報交換システムを利用いたしまして、国土交通省をはじめとする国の機関、市町村等と情報交換をし、建設発生土のリサイクルを推進することといたしております。

また、委員から、建設発生土のトレーサビリティのようなシステムを使って、見える化をするべきじゃないかというお話でございます。

これにつきましては、調べてみましたところ、国土交通省におきまして、建設発生土の搬出元から最終の搬出先までを一元的に追跡可能にする建設発生土トレーサビリティシステムというものがございまして、この実証実験を行っておるところでございます。具体的には、ダンプ、トラックの運転手さんが持っているICカードを、残土の搬出元と搬出先がスマートフォンで読み取り、記録するような仕組みのようでございます。

県におきましては、今後とも建設発生土の有効利用と残土の適正な処分に努めるとともに、最新の動向についてもしっかりと情報提供を行うなど注視してまいりたいと考えてございます。

元木委員

今はDXの時代でございまして、こういったトレーサビリティについても、国では新しい技術がどんどん出てきていると伺っておりますので、県においてもこういった技術を積極的に取り入れて、効率的、効果的な事業の推進に取り組んでいただきたいと思う次第でございます。

私の地元のほうでも、昔でしたら、残土というのは山のほうに持って行って置いておくのが通常でしたけれど、最近は平たん部のほうにも土地がかなりできて、そこを残土処理場をしているというようなこともございます。住民の方々に近いところに土がかなり盛られているようなことが大分起こっていますので、是非県民にも分かりやすい形で取り組んでいただきたいと思う次第でございます。

続きまして、道路のインフラマネジメントについてであります。

人口減少、高齢化ですとか、建設業の担い手不足が顕著となる中、県内道路網の社会的な機能を維持して効果的にストックを活用するために、点検、修繕などの計画的なインフラマネジメントの実現が求められております。

道路管理者においても、先ほどもありましたようなデジタルの力を利用して、行政内の情報を共有することで、県民から寄せられる道路などの施設管理について、既存ストックの維持や安全対策のほか、インフラに関する新しいニーズへの対応力強化やマネジメントの高度化につながるものと考えております。

つきましては、県管理道路においても、点検、診断のAIなどによる省力化や、デジタル情報で道路の占用などをAIが自動審査することなどが可能となるようですが、県の取組についてお伺いさせていただきます。

杉本道路整備課長

ただいま、道路のインフラマネジメントに対して、ドローン等DXを活用した取組についてということで御質問いただきました。

道路の施設につきましては、高齢化の進行に伴いまして一斉に今後更新時期を迎えることとなっております。現在、定期的な点検、診断手法について検討しておりますが、現在につきましては、これまでは人員等の直接目視等々、手間が掛かるような形でございました。今回、この御提案いただいていますようなデジタルの力を活用しまして取り組んでいきたいと考えているところでございます。

これまで、県のほうでは、道路パトロール車にスマートフォンを載せてみたり、路面の画像を撮影するようなビデオカメラ、こういったものを搭載しまして、これで撮影して得られたデータ画像から、舗装の損傷具合を自動把握する技術の実証実験を、平成30年度から行っていたところでございます。これらを先行的に行っていたものを、現在、県下全域に展開を図っているところでございまして、今後も進めてまいりたいと考えているところでございます。

また、橋梁^{りょう}点検につきましても、法令で点検が定められております。5年に1度の頻度で求められており、基本的には近接目視が義務付けられています。こちらにつきましても、平成30年以降、ドローン、UAVによるひび割れ状況の撮影、図化等を行いまして、修繕設計のほうに反映するというような手法をとっているところでございます。

今後も引き続き、効率的で効果的なインフラの維持、管理に向けまして、DXを活用していきたいと考えておるところでございます。

元木委員

最近は、こういった技術の進化によりまして遠隔での情報共有もなされやすくなりましたし、ドローン等を使えば広域的な道路の維持管理も容易になってくるというようなこともあろうかと思えます。

県は、市町村や国と同様、パトロール・カーというのを出して、目視による点検を中心に今までも進められたと思えますけれども、是非、こういったスマホの機能ですとか新しいAI等の技術を活用して、住民から言われなくても自らの力で、そういった道路のメンテナンスができていくようなシステムを整えていただいて、最小の経費で最大効果が発揮できるように、よろしく願い申し上げる次第でございます。

続きまして、第4次徳島県住生活基本計画案についてお伺いをさせていただきます。

当計画案では、2050年のカーボンニュートラルに向けた貢献について記載がなされております。その中で、住宅断熱につきまして、ガラスやサッシ以外にも壁や屋根の素材、塗装、水道設備等も影響するのではないかと考えますけれども、この目標設定の考え方について、事業の内容とともに所見をお伺いさせていただきます。

高島住宅課長

住生活基本計画の中のカーボンニュートラルに関して御質問いただいております。

昨年策定いたしました第4次徳島県住生活基本計画におけるカーボンニュートラルへの貢献への目標設定についてでございますけれども、評価指標としまして、省エネルギー対策がされている住宅の割合ということで、今回選んでおりますのは、全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラス、ガラスが2枚あるようなものを複層ガラスと呼んでおります

が、それを使用したものの割合について目標を定めたものでございます。目標としましては、平成30年が20パーセントだったところに対して、5年後の令和5年が23パーセント、令和12年になりますと34パーセントという目標を掲げているところでございます。

なぜサッシのことについてかと申しますと、二重サッシとか複層ガラスなどにつきましては断熱性が高いということで、それを基準としておりますが、断熱につきましては、建物の外周が断熱の目安となるところでございまして、壁ですと外装、内装、それからその間に断熱材が入っていますので、ある程度断熱性能があるんですけれども、窓につきましては、熱損失が非常に高いというのが1点と、断熱性の高い窓にすることによりまして、冷暖房の負荷低減による温室効果ガスの発生抑制につながると、それが2点目でございます。

あと、計画を立てる際のデータというのが、総務省が出しております住宅・土地統計調査のデータを活用させていただいているんですけれども、この中に、サッシの仕様についてのデータのみしかないというところで、その3点から、窓のサッシについての目標を定めているところでございます。

元木委員

今回の計画案、窓の断熱に重きを置いた取組を数値目標に掲げておるということでございます。

昔ながらの木造住宅というのは、今の時代の住宅とはちょっと考え方も違う面もあって、この取組がなじむところとなじまない部分もあるのかなという気もいたしておりますけれども、今の方針に沿って進めていただきたいと思います。

一方で、健康志向というのも今進んでおりまして、子供のアトピーですとかアレルギーの問題を抱えている家庭なんかでは建材の種類を工夫して、例えばローリングなんか輸入材であるモミノキを入れたりした住宅建設も進んでおると伺っております。

こういった環境に配慮した取組を主に進めていただいておりますけれども、健康面というのもしっかりと研究していただいて、また実のある計画にしていきたいと思いますということをお願いさせていただきます。

続きまして、令和4年度の入札契約制度の改正及び運用の改善についてでございます。

このことについて、5月1日から原則適用がなされておると伺っております。

まず、この今回の改正に至った背景と主な改正点について、原因となった事項等について教えていただけたらと思います。

小津建設管理課長

ただいま、入札契約制度の改正について御質問を頂きました。

近年、建設産業は人口減少時代を迎え、働き手の高齢化や若年入職者の減少などにより深刻な担い手不足に直面しております。

このような中、地域の守り手となる建設産業が引き続きその使命を果たしていくためには、働き方改革の推進や就労環境の改善、若者をはじめとする担い手確保などに取り組むなど、建設産業が健全に発展できる環境整備が必要であると考えてございます。

また、地域経済の好循環を拡大するためには、県土強^{じん}靱化事業の迅速かつ円滑な執行にも留意する必要があります。

さらに、新型コロナウイルス感染症対策として、非接触、リモート型の働き方の転換が求められる中、生産性向上を図るため、建設分野におけるDX、デジタル・トランスフォーメーションの実装に向けた取組を加速する必要があります。

そこで、今回の入札制度改正では、地域の守り手となる建設産業の健全な発展、県土強^{じん}靱化の推進による地域経済の好循環、建設分野のDX実装という三つの視点から所要の制度改正を行ったものでございます。

元木委員

デジタル・トランスフォーメーションの時代において、建設産業の健全な発展等につながる取組を進めていただいておりますということではございました。個別項目について少しお伺いさせていただきたいと思っております。

資料を拝見しておりますと、とりわけ条件不利地域での難工事に当たる事業者への支援について、今回の入札制度の改正は力点を置かれておるということで、そういった新たに条件不利地域で施工する難工事部門を創設するというところでございます。

地元でも、大規模地滑^{すべ}り箇所などにおいて、急傾斜で現場へのアクセス道路も狭隘^{あい}で、地元事業者で対応が困難な難しい箇所であることなどによりまして、工事の進捗が遅れて、地元住民からは1日も早い復旧を願う声があるといったようなケースもございます。

こういった難工事を担う事業者を支援することで、住民の安全・安心につながると考えております。また、これら条件不利エリアにおいて、他のエリア以上に事前の減災対策はもとより、危険をいち早く察知して調査を充実させることが重要であると考えております。

つきましては、こういった課題解決に向けまして、入札契約制度の改正において、どのような工夫を凝らした運用を行っていくのか、御所見をお伺いします。

小津建設管理課長

ただいま元木委員から、条件不利地域での難工事に当たる事業者への支援といったところで御質問を頂いております。

県土整備部が発注する建設工事のうち、地理的条件により施工上の制約がある工事、それから施工箇所までのアクセスが不良であり、作業効率が著しく低下するような工事等、条件不利地域において施工する工事で、入札への参加が敬遠される恐れのある工事については、県土強^{じん}靱化の推進を図るため、昨年度でございますが、令和3年4月1日以降に各発注期間において入札を行う場合、難工事といった指定をして発注して、完成後、工事成績評価の中で適正に審査、評価するといった取組を行ってございます。

今年度につきまして、昨年度創設いたしました難工事に対しまして、今年度実施する表彰から、優良工事表彰の中に難工事部門を新たに創設いたしまして、この受賞企業に対して次年度以降、来年度の令和5年4月1日以降になります。入札公告を行う案件から総合評価で表彰受賞者として加点することといたしております。

元木委員

新たに難工事部門を創設して表彰していただけるということでございます。

本当に、地元でも危険な箇所がたくさんございまして、事業者も敬遠するような厳しい条件で仕事をされておられる方もいらっしゃるわけでございます。そういう中で、地元の方の方はやはり1日でも早く復旧していただきたいといった声が出て、県の方々も板挟みになっている面もあって、大変な御苦勞をされとるんかなと思いますけれども、工夫を凝らしてこういった難工事に当たっていただける事業者さんが不利益を受けないように、事業を着実に進めていただきたいと思う次第でございます。

最後に、先ほどもありましたJRの関係で、交通系ICカードの導入についてお伺いさせていただきます。

JRの経営問題等を背景としまして、私の地元でも駅舎の廃止ですとか、簡易型駅舎への移行が検討されておりました、これまで駅舎の会議室やトイレなどを利用してこられた方々からは不満の声が挙がっております。こういう中で、交通系ICカードの導入や、より拡大に向けた取組によって、公共交通の利用者も増えていくのではないかと考えております。

国の交通政策基本計画では、交通系ICカードによるキャッシュレス決済が重要課題に掲げられておりました、公共交通機関との連携の下、近隣県同様、ICカードを利活用できる基盤づくりを進めてほしいと考えております。

新駅建設に向けて、県からも支援を行うようでございますが、その際、ICカード対応可能な基盤整備にも取り組むことで、今回の補正予算でもプレミアム交通券や貸切バス事業への予算措置がなされている中、公共交通の需要喚起につながり、県民の利便性向上はもとより、県が掲げる環境都市・徳島をアピールするチャンスでもあると感じております。

つきましては、新駅建設を契機として、公共交通機関、関係機関や四国の他の3県等との連携の下、県としても交通系ICカードの導入に向けた基盤整備に取り組んではどうかと考えておりますが、御所見をお伺いします。

地面次世代交通課長

ただいま元木委員から、交通系ICカードの導入について御質問を頂きました。

SuicaやICOCAなど、10カードと呼ばれます交通系ICカードにつきましては、導入維持コストのほうが高くなっておりまして、四国内でのJRの一部や高松琴平電気鉄道のみ利用となっている状況でございます。

近年、公共交通機関では、QRコードやクレジットカードなどコストを抑えた電子決済の導入が進められておりまして、本県でも昨年10月からJR四国と徳島バスが連携しまして、鳴門市地域におきましてGPSを活用した新たなQRコード決済、くるくるなるとデジタル周遊チケットの実証を行ったところでございます。

交通事業者の皆様におかれましては、よりコストを抑えられ、汎用性が高い手法につきまして、県の生活交通協議会・ワーキング部会での情報共有などによりまして、ビジョン

のほうにも掲げておりますが、利便性の向上といったところで、導入に向けた検討を加速していただきたいと考えております。

元木委員

随分前ですけど、私もアメリカで少し生活しておったときに、ニューヨークのマンハッタン島の中というのは、バスと電車が同じカードでどこでも乗り放題というか、先払システムでしたけれども、徳島県でもこういったバスやタクシーのほかフェリーとか公的な公共交通機関で同じようなシステムで取り組むことによりまして住民の方々の利便性も向上して、ひいては公共交通の活性化や利用促進にもつながると思いますので、こういった点も是非検討に、視野に入れて取り組んでいただけますよう要望させていただきます。

岡田副委員長

2点、質問させていただきます。

1点目は、大鳴門橋の下の自転車道についてです。

大鳴門橋の下の自転車道は、計画ができて進められていっていると思います。また、地元鳴門におきましては、商店街にも大鳴門橋自転車道の開通を目指しますみたいなのぼりが立てられていたり、商工会議所とかで応援しようという動きがあって、それぞれ活発にされております。

また、この大鳴門橋の自転車道は徳島県だけではなく、対岸の兵庫県のほうの動きというのも併せて実現していかないと、徳島県だけでは難しい案件であるとは思うんですけど、現在の進捗状況というのを教えていただけますか。

山本高規格道路課道路企画担当室長

ただいま岡田副委員長より、大鳴門橋自転車道につきまして、現在の検討状況に関する御質問を頂いたところでございます。

大鳴門橋自転車道につきましては、平成30年4月に神戸淡路鳴門自動車道が全線開通20周年を迎えたことを契機といたしまして、大鳴門橋の桁下空間におきまして、四国新幹線整備までの間の新たな活用策として、兵庫県及び本四高速道路株式会社と連携し、検討を進めているところでございます。

大鳴門橋におきます自転車道の設置に当たりましては、まず自転車が安全に走行できるために必要な諸条件を満たす必要があること、また、構造上、大鳴門橋につきましては、長大なつり橋であり、風に対する安定性に特に配慮が必要であることから、慎重に検討を進める必要がございます。

このため、平成30年度より、自転車道設置に伴う重量増加による影響を確認する構造解析とともに、暴風時の影響を把握する風洞試験、大鳴門橋全体の耐風安定性を解析する数値解析を実施してまいりました。

令和元年9月には、渦の道を残した上で、大鳴門橋全長にわたり自転車道が設置できることが確認できまして、自転車道の実現に向けた技術的な課題の一つ、第1関門が解消されたところでございます。

令和2年度以降につきましては、風洞試験で確認いたしました基本構造をベースといたしまして、大鳴門橋の維持管理のための設備、既存の渦の道への影響を最小限にする自転車道の配置や、桁下の限られた空間への部材搬入や組立てなど、施工状況に考慮した構造などの技術的な課題の解決に向けて検討を進めているところでございます。

岡田副委員長

御答弁によりますと、現在実現に向けて随時取組を進めておられて、そもそもは大鳴門橋の下なので、大鳴門橋に影響を及ぼさないように開設するというのが一番の命題にはなるんだろうかと思えます。

具体的な数字はまだ検討中で、今もいろいろ調査しないといけないというお話がございましたが、実際、どのぐらいのペースで実施に移していける感覚といたしますか、いつ頃を目指している想定で話を進められているのでしょうか。

山本高規格道路課道路企画担当室長

ただいま岡田副委員長から、大鳴門橋自転車道の時期のめど等についての御質問を頂いたところでございます。

まず、先ほど、これまでの検討状況を御報告させていただきましたけれど、今年度につきましては、渦の道との共存や、既存の大鳴門橋の維持管理のための設備などの影響を最小限にとどめて、桁下の限られた空間においても、施工効率を高める合理的な構造につきまして、大鳴門橋を管理しております本四高速道路株式会社と取りまとめた後に、最終的な構造、配置に対する耐風安定性の再確認を実施するなど、引き続き、兵庫県や本四高速道路株式会社と連携しながら、技術的な課題の検討を図ることとしております。

工期的なものにつきましては、技術的な課題を解決して、断面等を検討して初めて施工ボリューム等々が明らかになってきますので、我々としましては、大鳴門橋構造上、長大なつり橋なので慎重な検討も求められている中で精一杯やっつけていかなければいけないと思っております。

特に、誘客のコンテンツとして、今、副委員長のお話がありましたように、地元の方々とか、サイクリストの皆様方の御期待も高まっていることを我々も感じておりますので、できるだけ早くその課題の解決を図れますように、兵庫県とか本州四国連絡道路株式会社と連携して、しっかりと取り組んでまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

岡田副委員長

既存の施設の中に新しく道を造っていただくようになるので、既存の施設と共存していけるような検討をしっかりと図っていただくとともに、上の道路、大鳴門橋はよく台風の前に風が強くなると通行止めになっておりますので、橋の下につきましても、風によっては通行止めに多分なっていくんでしょうが、同じような風速に耐えられるようなものになるのか、いずれにしても安全が担保できるということがまず一番であろうと思えます。

あわせて、個人的にはものすごく期待しておりますので、2025年の万博に自転車で行くと

というのが一つの夢でございます。オリンピックは初めてだったんですけれど、万博は2回目です。前は橋もなかったんで、フェリーを乗り継いで大阪万博に行かせてもらったんですけれど、今回は健康に留意しながら自転車でみんなで行けたらなというような思いもあるんです。万博は、5年先と言っていたらすぐにやってきて、もうちょっとになってきているんですけれど、それぐらいの時期ではどうなんでしょうか。いかがなものでしょうか。

山本高規格道路課道路企画担当室長

今、岡田副委員長のほうから、実施のめど、万博までにどうにかというお話を頂いたところでございます。

繰り返しとなりますけれど、今年度を含めて、構造配置の検討を正しく今やっているところでございまして、構造が決定することによって初めて施工手順が明らかとなって、期間も明らかになるということでございますので、非常に恐縮なんでしょうが、できるだけ早期に課題の解決を図れるように、皆さんの御期待も感じておりますので、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

岡田副委員長

先ほど、期待というふうなお話を頂きましたけれど、コロナ下の中で自転車の利用の高まりが非常に増えました。また瀬戸内のもう一つの橋では、橋の上が走れるようになっております。瀬戸内海周遊ができるんでないかとか、淡路島のほうではサイクリングのルートが確立されていたり、徳島県におきましても、自転車王国ということで、南であったり西であったりというところにサイクリストが集まれるようなスポットが点在しております。それをつないでいくという意味でも、大鳴門橋の下に自転車専用道ができるということは徳島にとってものすごい目玉になります。一つ夢のかけ橋から35年ぐらいたちましたが、新しい時代を迎えるに当たって、その新しい時代の夢のかけ橋が、人の力で渡れるようになるというところが非常に新しいものが出来上がる。自転車なのでカーボンニュートラルは全然関係ございません。次世代を担う子供たちにとっても、次世代を担う私たち高齢者にとっても、自転車だと行けるかなというようなところがございます。

是非、早期実現するように着実に進めていただきますとともに、当然安全対策が一番ですので、安全で強固な、出来上がったからには事故が起こらないような設計にさせていただいて、皆が活用できるようなものに是非していただけるように要望させてもらって終わります。

もう1点目は、先ほど、徳島東部都市計画区域マスタープランにも出ていたんですけれども、鳴門の鳴門町にあります黒山中山線について質問させていただきます。

この黒山中山線の計画は、小鳴門海峡に小鳴門大橋という橋が架かっているんですけれど、そこウチノ海公園のところの開発で、中山黒山線を抜きますよというのは、大分若いときに聞いた話です。なかなかそれが実現していないというような現実がありながら、着実に進めていただいているというのは実際感じておるんですけれども、現在、中山黒山線はどのような進捗状況になっているんでしょうか。

杉本道路整備課長

ただいま岡田副委員長から、鳴門公園線の黒山中山バイパスの進捗状況について御質問いただきました。

主要地方道の鳴門公園線の黒山中山バイパスにおきましては、鳴門市の撫養町木津の国道11号交差点から鳴門町土佐泊浦を結ぶ総延長6.2キロメートルのバイパス道路でございます。

この地域は、鳴門地域の観光振興に対して重要な役割を持っているということから、これまで当バイパスにおきましては、国道11号から鳴門町の三ツ石地区までの中山トンネルから小鳴門大橋を含みまして4.6キロメートルの間を供用した後、現在残る1.6キロメートルの区間について整備を進めているところでございます。

まず、この黒山側の800メートルの区間につきましては、これまで約9割の用地の取得に地元の皆様に御協力いただきまして、今年度は排水路の工事を進めているとともに、残る用地の早期取得に向けて努めているところでございます。

また、三ツ石側の800メートルの区間につきましては、地図混乱が解消できた箇所から順次用地交渉を進めてまいっているところでございます。また、令和4年3月からこの区間にありますトンネルの地質調査及び設計のほうにも着手したところでございます。

今後とも、まずは地元の皆様に御協力いただきながら、早期の用地取得の完了に努めるとともに、事業効果の早期発現に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

岡田副委員長

着実に用地取得に向けて進められているということで、このプランの中の計画によりますと、この黒の点々なので、主要地方道を10年以内に整備というところに入っているという解釈でよろしいですか。

杉本道路整備課長

マスタープランの中の黒の点々が10年以内という対象事業になっているところでございます。

岡田副委員長

私が議員になって最初に、質問で小鳴門橋の架け替えというのを要望したときに、小鳴門橋に代わって小鳴門大橋という橋が付きました、高速道路も走っていますということと併せて、黒山中山線が開通すればその分の小鳴門橋への通行量を減らすことができますということと、もう一つ、橋の長寿命化対策に取り組んでいくので橋の安全を担保していきますという答弁を15年前に頂いたんですけど、そのときにはこの黒山中山線というところがまだ全然形にもなっていなかったのです。それから進んで、今の課長のお話ですと着々とできるところから進められているということですし、黒山のほうというか、公園線の海岸線のほうにつきましては用地が90パーセント用意できているというのと、それから

今、内水のほうの水対策をされているので、着実に進んでいっているというような御答弁です。

それと、今日もらった資料からいくと、一応10年以内に完成するのかなという予定で進められているということなので、できるだけ早く整備していただきたいという部分と、それと合わせて、やはり周辺の道路の活用も、状況が変わってきます。初めに造られたときの状況から若干その公園線の環境とかも変わってきていると思います。一番違うのは、多分三ツ石側の住宅の数が増えているというところと、ウチノ海公園の利用者がものすごく増えているというところは、多分この計画、私が最初に質問したときの状況よりは状態が変わってきていると思いますので、そのあたりも加味しながら、そして、またみんなが待ち望んでいる鳴門公園線へのアクセスの仕方というところで、是非、現状に合わせた取組になるように進めていっていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

杉本道路整備課長

鳴門町、特に三ツ石地区にもかなり住宅が増えており、また周辺の交通形態につきましても改変しておりまして、おっしゃっていただいたとおりでございます。

うちのほうもしっかりその状況を把握、注視しながら、地元の皆様に一番便利な鳴門地域になりますように進めてまいりたいと考えます。

岡田副委員長

是非、よろしく願いいたします。

先ほどちょっと触れましたけれど、小鳴門橋の長寿命化計画、今も修復してもらっていて、常に修復して安全を担保していただいているというのは重々分かるんですけど、やはり老朽化と利用頻度が本当に高いんです。

それともう一つ、今、工事をしている、この間も壁の工事をされているので橋が片側通行になっていて、時間帯によっては大きいトラックがずっと数珠つなぎに並んでいるという状況が続く頻度が上がってくるようになっております。

そもそも橋が危険だと言われたのは、トラックがいっぱい通っているから。元々、あの橋自体がそういうふうな目的ではなく、高島の方の生活道としての橋で構築されておるから、それだけもつんですかというような質問をさせていただいた経緯があるんです。やはり災害に対して強いというところでいきますと、何箇所かのアクセス道があって、その地域の方たちが、1か所が駄目でも次のところがあります、迂回路がありますと、またリダンダンシーの確保というところで、災害に向けて非常に強い徳島県を是非目指していただきたいと思います。

また、今言っているところは鳴門の観光地でもありながら、地元の方たちも住まわられているという、割と人口の多い場所でもございます。皆さん方の生活道でありながら避難道でもあるというところを兼ね備えていただきまして、今あるインフラにプラスして黒山中山線ができるというふうに思っているんですけど、その今あるインフラが維持できるからこそ、新しい道路が皆さんにとってもう一つの安心材料になるというふうに思います。今あるインフラも是非維持していただくとともに、ちゃんと強固なものとしてできるよう

に、点検と維持するための費用と、維持するためのノウハウを構築していただいて、更に災害に強い徳島県を目指していただけるように要望したいと思いますが、いかがですか。

杉本道路整備課長

小鳴門橋につきましては、昭和36年に架設された年月の経つものでございます。

委員からおっしゃっていただいたように、地域的に塩害等もございますので、特に塗装とか、こういったところをこれまでも今もやっていかないといけないというところで、地元の方にも交通的な御迷惑をお掛けしながら頑張らせていただいているところでございます。

もちろん、地域のリダンダンシーの確保という観点からは、先ほど御説明させていただいた黒山中山の区間の整備とともに、現在の橋をきちんとメンテナンスして、今後も有効に活用していくということをまずは念頭に置いて今取り掛かっているところでございます。小鳴門橋の修繕についても、今後も定期的な点検を行って、健全な予防保全を確保していこうと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

岡田副委員長

安心して住める徳島県というのが、県民の皆さんが一番に望んでいるところでございます。

これからまた台風シーズンを迎えるという時期にもなっておりますので、やはり安心して過ごせる徳島県を目指して、是非強^{じん}靱な県土づくりというのに御尽力いただけますようお願いして終わります。

福山委員長

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はございませんか。

（「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14号，議案第17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57分）