

令和4年9月定例会 県土整備委員会（付託）

令和4年9月29日（木）

〔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】

- 県土強靱化を加速する公共事業の着実な執行について（入札・契約制度の一部改正）（資料1）
- 令和4年度指定管理者の応募状況について（資料2）
- とくしま生活排水処理構想2022（素案）について（資料3，4）
- 令和4年台風第14号に係る県土整備部関係の被害状況について

松野県土整備部長

4点、御報告させていただきます。

まず、資料（その1）を御覧ください。

第1点目でございますが、県土強靱化を加速する公共事業の着実な執行、入札・契約制度の一部改正についてでございます。

大規模自然災害を迎え撃つ県土強靱化を加速するとともに、ウクライナ危機や円安の進行による建設資材高騰に対応するため、この度、入札・契約制度を一部改正するものでございます。

主な取組を御説明させていただきます。

まず1といたしまして、市場動向に即応した設計金額の算出として、建設資材の価格高騰を設計金額へ適正に反映するため、物価資料に掲載されている全ての資材単価の毎月調査を実施し、県単価の改定を行ってまいります。

2、公共事業の着実な執行として、意欲ある建設企業の育成と受注機会の拡大を図るため、土木一式工事におきまして、ワンランク上の工事にチャレンジできるチャレンジ企業支援型工事を創設しております。

今般の制度改正によりまして、公共事業の円滑かつ着実な執行を図るとともに、県土強靱化を加速してまいります。

続きまして、資料（その2）を御覧ください。

第2点目は、令和4年度指定管理者の応募状況についてでございます。

県土整備部におきましては、富田浜第一、富田浜第二及び幸町駐車場の駐車場グループにつきまして、7月22日から県のホームページで募集概要を公表するとともに、希望者に

対しては、募集要項等の配布を行い、8月下旬に現地説明会を開催するなど、指定管理者の公募に必要な手続を順次進めてきた結果、申請書類の受付期間である9月21日までに1団体の申請がございました。

今後、指定管理候補者選定委員会における審査を経て、11月定例会において、指定管理者の指定議案を御審議いただき、指定管理者を決定いたしたいと考えております。

続きまして、資料(その3)を御覧ください。

第3点目は、とくしま生活排水処理構想2022(素案)についてでございます。

とくしま生活排水処理構想は、県民が快適、安心して暮らすことができる生活環境や、美しく豊かな水環境を実現するため、生活排水処理施設の迅速かつ最適な整備を推進する指針となるもので、今回、平成29年に策定したとくしま生活排水処理構想2017を見直すものでございます。

2番の基本方針についてでございますけれども、合併処理浄化槽や下水道などの施設の整備に掛かる時間軸を勘案いたしまして、整備手法の更なる最適化を図り、早期かつ持続可能な生活排水処理システムを構築することとしております。

3の整備目標につきましては、令和17年度末の汚水処理人口普及率95パーセント以上としております。

4、見直し結果につきましては、下水道において、未着手の2処理区を廃止、15処理区で区域を縮小し、集落排水施設におきましては3処理区で統廃合、2処理区で区域の縮小を行い、合併処理浄化槽の整備区域を拡大させて、図の下段、新構想のとおり、令和17年度末の計画では整備目標を満たす97.1パーセントとなっております。

推進に向けた取組といたしまして、5番でございますけれども、(1)合併処理浄化槽整備の加速化と維持管理の適正化、(2)下水道等の早期整備と持続可能な事業運営、(3)未来につながる水循環を創造する意識の醸成などに積極的に取り組むこととしております。

今後のスケジュール、6番でございますけれども、県議会での御論議、それからパブリックコメントによる御意見を踏まえ、年内の策定を目指してまいります。

最後でございます。

資料はございませんけれども、9月17日から20日にかけて本県に影響を及ぼした台風第14号に係る県土整備部関係の被害状況について報告をいたします。

現時点では、県の公共土木施設におきまして、被害の発生はございません。

なお、県が所有する港湾倉庫において屋根が一部損傷するなど、被害を受けましたが、既に復旧の準備に取り掛かっております。

また、市町村が所管する公共土木施設につきましては、三好市ほか1市6町1村において44か所の被害の報告を現時点で受けてございます。

今後につきましては、市町村と緊密に連携し、早期復旧に努めてまいります。

報告事項は、以上でございます。

どうぞ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

ただいま御報告いただきました、とくしま生活排水処理構想2022素案についてお伺いいたします。

6月の委員会の際にも質問させていただきましたが、各市町において下水道区域を縮小する処理構想が次々と発表されておりますが、県の処理構想についても地域のニーズ、実状を十分反映した形で見直す必要があるのではと申し上げておきました。

今回、県構想の素案が示されましたけれども、この構想、素案の中身について詳しい説明をお願いします。

姫氏原水・環境課長

ただいま岩丸委員から、とくしま生活排水処理構想2022素案の中身についての説明について質問いただきました。

生活排水処理構想は前回、平成29年に人口減少等を踏まえ、集合処理区域を大幅に縮小し、合併処理浄化槽区域を拡大する見直しを行い、その後も厳しい財政事情による事業予算確保の難しさ、高齢化の進行による接続意欲の低下、人口減少に伴う使用料収入の伸び悩みなどが進行している状況でございます。

今回、こうした社会情勢の変化や下水道及び合併処理浄化槽などの施設の整備状況を踏まえまして、早期に生活排水処理施設を整備することに主眼を置き、下水道の整備までに長期間を要する区域は、事業効果の早期発現が見込まれる合併処理浄化槽で整備する区域に見直すなど、地域の実状を反映し、整備手法の更なる最適化を図るもので、昨年度から市町村と検討、調整を図りながら、点検、見直しを行ってきたところでございます。

今回の見直し結果について、下水道では未着手である小松島市の小松島処理区、美馬市の脇町処理区の2処理区を廃止するとともに、旧吉野川流域下水道の処理区をはじめ、15の処理区で区域を縮小することとなっております。

また、集落排水施設では美馬市の知野、宮内、海陽町の日比原の3処理区で統廃合を行うこととなっております。これらの結果、整備目標とする令和17年度末において、前構想と比べ、合併処理浄化槽で整備する区域の面積が4,533ヘクタール増加し、人口の構成比で見ると、下水道が6.4ポイント減の27.2パーセントに対し、合併処理浄化槽で整備する人口は8.6ポイント増の66.7パーセントとなっており、合併処理浄化槽による処理が人口ベースで全体の3分の2を占めることとなっております。

合併処理浄化槽での整備を加速することで、令和17年度末の汚水処理人口普及率は97.1パーセントとなり、整備目標である95パーセント以上を満たす計画となっております。今後見直される本構想に基づいて、市町村との緊密な連携の下、効率的に汚水処理施設の整備を促進し、きれいな水環境の創造に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

岩丸委員

分かりました。今回の素案では未着手の下水道区域の廃止をはじめ、整備着手までに時間を要する区域を縮小して、事業効果がすぐに現れる合併処理浄化槽で整備する区域に見直すとのことであります。

これによって、令和17年度末には、汚水処理人口普及率を95パーセント以上にすることを目標として掲げておられますが、達成に向けて今後どのように取り組んでいけますか。

姫氏原水・環境課長

ただいま岩丸委員から、目標達成に向けてどのように取り組んでいくのかと質問いただきました。

今回の構想では、当面の目標として令和8年度末を短期目標年次として、汚水処理人口普及率75パーセント以上を設定しております。まずはその短期目標を着実に達成することで長期目標年次の令和17年度末の整備目標の達成につなげていきたいと考えております。

特に本県では、令和3年度末の汚水処理人口普及率66パーセントのうち、合併処理浄化槽が43.6パーセントと約7割を占めるとともに、合併処理浄化槽は普及率、伸び率ともに全国一となっており、本県の汚水処理人口普及率の向上には合併処理浄化槽の普及が大きな鍵を握っていると考えております。

このため、合併処理浄化槽への転換に係る補助制度を継続するとともに、市町村に対しては国の交付金や県の補助制度を有効活用した補助金額のかさ上げを要請し、また、適切な維持管理が可能な公共浄化槽の導入を支援するなど、合併処理浄化槽整備の加速化に向けた取組をしっかりと進めてまいります。

また、令和2年度に市町村の浄化槽担当者に加え、徳島県環境技術センターや浄化槽のメーカー、施工、管理、清掃業者など、民間事業者の皆様ととくしま浄化槽連絡協議会を設置し、合併処理浄化槽の普及につながる方策について検討するとともに、これまで官民協働で、販売事業者と連携した一体的な普及啓発や生活排水対策に係る研修会の開催などの取組を行っているところです。引き続き、この協議会の枠組みも活用し、市町村や浄化槽関係団体からも意見を頂きながら、合併処理浄化槽の普及につながる方策を検討し、実施してまいりたいと考えております。

一方、下水道などの集合処理につきましても、市町村が見直した計画区域で確実に整備が推進できるよう、コスト縮減や工期短縮につながる新技術、新工法を市町村に対して積極的に情報提供するとともに、国への予算獲得や制度拡充の提言を実施してまいります。

今後、この生活排水処理構想の見直しを踏まえ、市町村と緊密に連携し、目標達成に向けて、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

岩丸委員

今後、合併処理浄化槽で整備する区域が拡大され、合併処理浄化槽の整備を加速していくということでありました。

合併処理浄化槽は、基本的には各家庭において個人が設置することになると思うのですが、この合併処理浄化槽の取組において、市町村が設置・管理する公共浄化槽という説明

がありました。これの導入を支援するという話ですが、具体的にどのように取り組んでいくのでしょうか。

姫氏原水・環境課長

ただいま岩丸委員から、公共浄化槽の導入支援について、どのように取り組んでいくのかという質問を頂きました。

県では合併処理浄化槽の整備を促進するため、市町村への補助制度を設けておりまして、平成15年度からは市町村自らが浄化槽の整備・管理を行う市町村設置型の浄化槽、いわゆる公共浄化槽の整備も対象に含めており、現在、本県では三好市と東みよし町において公共浄化槽の整備を進めております。

この補助制度では公共浄化槽の整備が進むよう整備費用だけではなく、市町村がPFI方式の導入を検討する場合の導入可能性調査に対しても補助を行っております。

さらに今年度からは、これまで50人槽までとしていた浄化槽の処理対象人数の上限を撤廃するなど、市町村がスムーズに公共浄化槽の整備事業に着手できるよう、支援の拡充を図っているところです。今後ともあらゆる機会を捉え、市町村に対して事業の導入を働き掛けてまいりたいと考えております。

岩丸委員

今、説明いただいた中で、公共浄化槽を整備の対象に加えたのが平成15年ということ、もう大方20年ぐらい。その中で三好市と東みよし町の1市1町の二つだけが今スタートしているということですが、なかなか普及できてないのかなと思うのですけれども、このことに対してどんな課題があったのか、認識しておられますか。

姫氏原水・環境課長

ただいま岩丸委員から、公共浄化槽が進んでいないことに対する認識等について御質問いただきました。

合併処理浄化槽の整備を進める上で、適切な維持管理ができる公共浄化槽というのは非常に有効な手段であると考えております。しかしながら、事業が広がっていないことにつきましては、市町村において、市町村が事業主体となることから、職員の事務負担や人件費が増加すること、市町村で起債額が増加することに対する財政的な不安があるということ、また、事業には住民の理解と協力が必要となり、事業としての見通しを立てる必要があることなどが課題であり、市町村としてなかなか事業に着手できていないと考えられます。

このため、民間の資金とノウハウを活用するPFI方式の導入も含め、公共浄化槽の整備に着手していただけるよう、市町村に積極的に働き掛けてまいりたいと考えております。いずれにしても、事業を進めていくためには市町村、住民、民間事業者の理解と協力が必要になることから、今後とも市町村に対して事業の導入に向けた支援を行うとともに、個人に対しても合併処理浄化槽への転換に理解を求め、水環境への意識を高めていただくよう啓発を続けてまいりたいと考えております。

岩丸委員

分かりました。この生活排水処理対策というのは、県なり市町村、そしてまた県民、これが一体、一丸となって継続して取り組んでいくということが重要なんじゃないかなと思います。

今、いろんな課題が挙げられました。公共浄化槽が普及していないことについての課題も認識されておるようでございますが、今回の見直しで、より現実的な整備手法が選定され、目指すべき方向性が明確に示されておりますので、今後、市町村ともしっかりと連携しながら、徳島の水環境がすばらしいものになるように、未来につなげる取組を進めていただきたい。また、合併処理浄化槽の管理は個人の行動によるところが大きいので、県民一人一人が水環境の保全を意識し行動できるよう、更なる普及啓発に取り組んでいただきたいということをお願いして終わります。

黒崎委員

私のほうからは2点質問をいたしたいと思えます。

まず、私もこの間、一般質問で質問をしたのですが、その質問のほとんどが環境関係だったという御注意のようなものを頂きました。もうちょっと幅広く質問したらどうかとおっしゃっていた方もおいでになりました。

ただ、やはり徳島県も環境ということについては、環境首都だというような表現も使っているぐらい、環境については一生懸命に今の知事がやられています。

脱CO₂などの環境への配慮が求められていることが大変多くなりました。理念で動いているグリーン社会推進課と現場を持っている県土整備部や農林水産部だったりでは対応の仕方がやはり多岐に及んでいたのかと思えます。そんな中で新聞記事にも最近、環境配慮型の土木事業というのがちらほらと出てまいりまして、こういったことについて、徳島県の県土整備部としてどのように対処されているのか、そのあたりのことをちょっと確認したいと思ひまして、まずこの1点を質問いたします。

小津建設管理課長

ただいま黒崎委員から、県土整備部における公共事業の環境対応についての御質問を頂いてございます。

先日、新聞に出ていたという御紹介もございましたが、これは恐らく日本経済新聞に載っていたある業者が脱炭素型のコンクリートを使ったコンクリートの二次製品を開発したといった趣旨の記事ではないかと考えてございます。

このお話もありまして、委員お話しの脱炭素につながるコンクリート、それから、その二次製品の活用につきましては、現在、国土交通省において、国土交通省グリーンチャレンジ、それから国土交通省環境行動計画の中で、二酸化炭素吸収型コンクリートなど、公共調達における低炭素材料や工法の活用推進をプロジェクトの一つとして掲げ、現在、大手資材メーカーやゼネコン等を中心に開発が進んでおり、今後、これら資材の活用が進むことは公共事業における二酸化炭素の排出削減に寄与するものであると認識してございます。

一方、本県におきましては、県内企業の振興を図るため、県内企業優先発注及び県内産

資材の優先使用のための実施方針を策定いたしまして、県土整備部におきましても、この趣旨に沿って県内企業への優先発注、県内産資材の使用を行っているところでございまして、生コンクリートとか、コンクリート製品につきましては、原則県内の工場で製造された製品を使用することとなっております。

このような中、現在、県内企業においてこういった脱炭素型の製品等の開発を進めているといったお話は私のほうでは把握できていない状況となっております。このため、これら新技術の活用につきましては、国をはじめ、メーカー等の動向をしっかりと注視するとともに、県内の生コンクリート製造会社やコンクリート製品の製造会社に対しまして、機会を捉えて全国的な事例紹介やこれらの製品の開発に関する情報共有を図るなど、引き続き意見交換を行い、経済性も考慮しながら、今後の普及拡大につなげてまいりたいと考えてございます。

黒崎委員

丁寧に御説明いただきました。

2030年までに脱CO₂50パーセントを目指すんだっていう国の大きな方針があり、県もそうなっています。そんな中でこれからこういった素材を開発するということになれば、企業に大分負担が掛かっていくんだらうなと思います。そんなときに徳島県としてどんな広報をされるのかということもあるとは思いますが、少し先のことを今から掛かっていくという構図に今はなっているのかなと思います。

ですから、県内の仕事は県内の事業者でって私も口を酸っぱくしてずっと言ってきた経緯もあるので、やはりできるだけ徳島県内の業者がそういう技術を持たれるように頑張りたいと思いますので、そこのところの啓発等をしっかりとお願いしたいと思います。ありがとうございます。よろしくお願い申し上げます。

あと、もう1点でございますが、最近JRのことがよく新聞やテレビに出てまいります。先般、JRの新駅の話が出ました。音楽ホール、あるいは市役所の近辺に造るんだということで、私はこれについては賛成の立場でありまして、いいことだなと思っています。

そんな中で公共交通を利用して音楽ホールのほうに行くということが、例えば車を何百台も走らせて行くよりも、何百人かのホールに行かれるお客さんが列車を利用するという事になった場合かなりのCO₂の排出が抑制できるのかなと思ったりもします。温室効果ガスがどれくらい削減されるのかというのは大変難しい計算にはなると思うのですが、そのあたりのことはどのようにお考えになっておりますでしょうか。ざっくりとで結構でございます。

谷川都市計画課長

ただいま黒崎委員から、鉄道利用への転換によります温室効果ガス、いわゆるCO₂でございすけども、その削減にどのように寄与するのかという御質問でございます。

新駅設置に伴い自動車から鉄道へと移動手段が転換することによりまして、自動車通行量の減少及び周辺道路の混雑緩和による温室効果ガス、先ほど言いました二酸化炭素排出量の削減効果が見込めるところでございます。

国土交通省ホームページにおきましては、輸送量当たりの平均的な二酸化炭素の排出量が示されておりまして、一人の方が1キロメートル移動するのに排出する二酸化炭素量は2020年度の数字でございますけれども、自家用乗用車で131グラム、鉄道では28グラムとなっております。

このことは、鉄道が環境に優しく、自動車から鉄道への転換が二酸化炭素排出量の削減につながることを示しているものでございます。新駅が設置され、多くの方に鉄道を利用していただけることにつきましては、委員が先ほどおっしゃっていたように二酸化炭素削減量の試算というのは非常に難しいものでございますけれども、カーボンニュートラルの実現につながっていく重要な取組であると考えております。一人でも多くの方に利用していただけるよう新駅設置の効果を丁寧かつタイムリーに情報発信してまいりたいと考えております。

黒崎委員

列車と乗用車ではかなり排出の差があるというのが分かりました。ただ、それについては今度は運用の話になるんだけど、JRの運用に利便性という価値を持たせて運用していかなければ、幾ら排出量が少なくてもというところがございますので、このあたりはまだまだ少し先の話になるかもしれませんが、十分に研究をしていただきたいと思いません。

環境面から見た場合に公共交通の利用促進というのが大変重要だなと思えます。かつては、もう十五、六年前でしたか、県庁の職員の皆さん公共交通を使いましょうみたいなキャンペーンもあったように思いますし、今もなされていると聞いてはおります。

私も駅前でちょっと会食をして帰るときには必ずJRを使います。県庁の職員さんもたくさんJRに乗られているんですが、もっと活用できるようなこともお考えいただきたいとは思っています。

県民へのこういったことの周知をどのようにされていくのかということも併せてお伺いしたいと思えます。

地面次世代交通課長

ただいま黒崎委員から、環境面からも重要となる公共交通の利用促進に向けた県民への周知ということで御質問いただきました。

バスや鉄道などの地域公共交通は地域住民の皆様の通勤・通学などの生活交通や観光ビジネスへの二次交通として必要不可欠なものでございまして、2030年度の温室効果ガス排出50パーセント削減達成にも寄与するものと認識してございます。

本県におきましては、国、市町村、交通事業者らとともに令和元年12月に持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けまして、次世代地域公共交通ビジョンを策定してございます。その中でも利用促進というのを主要な柱の一つとして位置付けて、様々な取組を現在実施しているところでございます。

御質問いただきました利用促進に向けた県民の皆様への周知でございますけれども、これまでも毎年9月20日がバスの日、10月14日は鉄道の日ということで、こういった日を捉えまして、お絵かきバスイベントでありますとか、絵画コンクール作品展など、国と提携

した公共交通の利用促進キャンペーンといったものを積極的に展開しております。あわせて本県独自の取組といたしまして、今年1月、それから先般8月には県民の皆様が多く集まりますショッピングセンターにおきまして、交通事業者とともに水素バスの乗車体験でありますとか、パネル展などの利用促進イベントを開催いたしました。

さらに、県民の皆様向けの県の広報紙、OUR徳島を活用いたしまして、令和2年12月号では、新型コロナの影響で大幅に減少した需要回復のために事業者の皆様が取り組む感染防止対策でありますとか、お得な企画切符などを紹介し、これは来月10月号になりますけれども、全国初となりますバスと鉄道の乗り継ぎ連携をはじめ、利便性が大きく向上しているといったようなことを県民の皆様にしっかりとお伝えし、積極的な利用を呼び掛ける特集記事を予定してございます。

また、直近ではとくしまプレミアム交通券の発行とかバス情報のオープンデータ化をはじめとする利便性の向上による利用促進にも注力していたところでございます。今後とも各種啓発、利用促進イベントなどを通じまして、公共交通を地域に必要な社会基盤としてみんなで支えていくという意識を醸成しまして、維持存続に努めてまいります。

黒崎委員

一気に説明をしていただきました。たくさん情報を頂いたのでよく分かりました。ありがとうございます。

県内の市町村も関心を示されているところもございますし、また、まだなのかなと思うようなところもあります。岡田副委員長も出席されていたのですが、7月31日に鳴門でJRに関しての市民の集会と意見交換会というのがありました。その意見交換会で、やはり交通弱者と呼ばれる高齢者であったり、高校生やあるいは中学生、学生からの意見がたくさん出てきました。

やはり我々が思っている以上にJRがなければ生活が成り立たないという方々が数千人規模でおいでになるということでもありますので、かつては国鉄でしたが、JRは社会の財産です。民間企業といえども、一つの社会の基盤、大きな役割を担っているものがございますので、これをどう残していくのかということについては市町村としっかりと連携していただきたいと思えます。

ちなみに7月31日の会が終わったときに、後で御自分でもかつて運輸業を手掛けていた方々が、例えば、各駅、エリアで駅長制度みたいなのを作って、各地域、地域でお客さんが多い時間帯に出て行って、おはようという声掛けをするだけでも大分違ってくると思うという話もしていました。

この辺で成功している例としては、山城なんかがそうなのかなと思います。市議会議員の方が妖怪の格好をしてやっていますけれど、いずれにしても市町村との連携をどのようにされていくのかなというところに大変重要なポイントがあると思ったりします。そのあたりいかがでしょうか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま黒崎委員から、市町村との連携というお話を頂きました。

四国のワースト5に入っているJR牟岐線と鳴門線について、去る7月に実際に鉄道を

利用している皆様の意識調査を行った結果、事前委員会でも御報告させていただきましたが、その結果中高生の約4割が通学に鉄道を利用、さらに利用者の8割超が廃線になれば困るといった御意見があることが明らかになったところでございます。

このため、去る9月2日には徳島県生活交通協議会ワーキング部会を開催いたしまして、国、県、市町村、鉄道をはじめとする交通事業者の皆様と鉄道利用に対する意識調査の結果や県内の鉄道を取り巻く危機的状況を共有させていただきまして、更なる利用促進に向けて各地域が主体的に取り組むことを確認したところでございます。

この中では、委員からお話がありました鳴門市長と市民の意見交換会を鳴門市のほうから御紹介いただきまして、全ての市町村に周知していただくとともに、横展開していただけるように県としては調整役として取り組んできたところでございます。

今後は、鉄道をはじめ公共交通をより身近なものとして感じていただくために県内各地での公共交通利用促進シンポジウムやDMV営業運行開始1周年という節目を捉えたDMVとJR牟岐線のコラボレーション、鉄道ファン向けイベントの開催など、重層的な取組を展開してまいる所存でございます。

今後も県民の皆様に乗って残すことへの理解を深めていただき、更なる利用促進が図られるよう、市町村、交通事業者の皆様とともに鉄道をはじめ、公共交通の維持存続に向けた取組を進めてまいる所存でございます。

黒崎委員

今、お話に乗って残すというお言葉がありました。正にそのとおりで、やはり利用をすることというのが一番なのかなと思います。県庁の職員も今、この建物の中に3,000人ぐらいおられるのかな。その方々ができるだけ積極的に、週に1回でもJR、あるいはバスを使おうかと思っていただいたらいいのになという話をしたら、そんなことを言っていたら残業で時間が遅れたときに、車でないと帰れない場合もあるんですという話もあったんですけど、それは何とか調整していただいて、まず県庁からそういったことを発信する以上は、やはり県の職員もそのあたりのこと、週に1回はJR、あるいは公共バスを使おうというところにもう一回立ち返ってほしいなと思います。お仕事の関係もあるとは思いますが、3,000人がそう思う、そうしたということになれば、かなり様子が違ってくるなというのが明らかにあると思います。このあたりはやはり県庁もあるし、市役所もあるので、もうみんながその気になったら大分変わってくるかなと思います。私も1回は言わないで、週に2回ぐらいは乗らないといけないなと思っております。

市町村との連携はとても大事なので、今後もこのあたりしっかりとお願いをして質問を終わります。ありがとうございます。

扶川委員

ちょっと公共工事のことで少しお尋ねをしたいと思います。この入札・契約制度の一部改正というのが行われるそうで、分からないところはまた後で教えていただきたいのですが、私が前から関心を持ってる一つが落札率なんです。かつて、元知事の汚職事件があったときには最低制限価格というのは66パーセントちょっとでした。それが、今は90パーセントを超すというような話も聞きました。そのあたりの推移を教えてください。

それと、そのときに県の公共工事の総額がどうであったのか、年度と併せて教えてください。

小津建設管理課長

ただいま最低制限価格の設定の推移について御質問いただきました。

本県におきましては、一般的に設計金額3,000万円未満の価格競争におきまして、最低制限価格制度を適用しております。最低制限価格は直接工事費、共通仮設費、現場管理費、一般管理費等のうち適正に工事を履行する上で最低限必要な義務的経費しゆんの峻別により設定されたものでございまして、この基準額を下回る場合、通常であれば適正に工事を履行することができないおそれがあるため、具体的な判断基準を定め運用を行っておるところでございます。

本県におきましては、平成19年4月までは予定価格の3分の2といった算定式で算出しており、23年6月以降は中央省庁18機関及び特殊法人等72機関により組織された中央公共工事契約制度運用連絡協議会、中央工契連と我々は呼んでおりますが、こちらが示したモデルに準拠し、順次見直しを行ってきたところでございます。

扶川委員

三つ答えていただいておりますけど、平成19年のときの平均落札率はどうだったのですか。今、現状はどうなってますか。

小津建設管理課長

ただいま、落札率についての御質問を頂きました。

平成19年当時の落札率につきましては、現在、数字を持ち合わせてございません。御理解いただきたいと思っております。

直近の数字は今持っておりますので、直近の数字を申しますと、県全体の工事の発注でございまして、令和2年度が92.6パーセント、令和3年度は92.8パーセントとなっております。

扶川委員

当時、入札談合、官製談合が発覚しました。それで、がくっと下がりました、私の記憶では平均の落札率が70パーセント台になったときがあります。今、90パーセント台です。だから、最低15パーセントぐらいは上がっていると思います。

そんな大きな昔ではないので、その当時、別にそれによって工事ができなかったという話もなかったのですけれども、今、ここまで上げてきた。それは国も悪いと思いますけれども、それだけ競争性が低下していると思うんです。今日、余り数字を頂けないようなのですけれども、例えば1,000億円の工事で10パーセント競争によって落札率が下がったら100億円です。

当時も議論した覚えがありますけれども、百何十億円というお金が節約できたじゃないかと。それで、工事品質が低下しないようにするためにはちゃんとした検査をするようにする。ちゃんとした業者を育てるようにする。それで工事品質は下がらないと。落札率と工

事品質は基本関係ないということは当時の田中康夫長野県知事が施行した制度でも明らかになっているというようなことを盛んに議論しました。今も認識は変わっていません。

私は、これは国全体で業界の圧力に負けて競争性が低下したのだと認識しています。県庁の職員が建設業協会に再就職されたなんてことも当時言われました。そんなことでいいのかなということで強い疑問を持っていますので、引き続き、データをもうちょっと整理して議論していただきたいと思います。

それに関わるのですけれど、業者がちゃんとした業者ばかりなら、手抜きは起こらない、品質確保されます。でも、そうじゃない業者もあるという事例を知っています。

建設業法では、幾つか建設業をやるのに必要な要件というのが定められています。経営管理者を置かなくちゃいけないとか、それから専任技術者を置かなくちゃいけないとか。それから、ちゃんと営業所を置かなくちゃいけないとか。その例えがこれなんです。

今やっているかどうか知りません。事前に言っていたので名前をあえて言いませんけれど、この業者が今でもやっているのだったら、ここが本社なんです。ぼろぼろの重機を前にほったらかしにして、ツルが生えたバラック、これが本社です。こんな会社が公共事業を請け負っていたら大変な問題です。

実はこの通報を受けて、当時、前に行ったら、本社に掲げておかないといけない建設業の看板が落ちて、腐りかけの階段の前の草に埋もれかけていました。その当時、こんな会社を参加させていいのかということ吉野川市のほうに連絡したのですけれど、指導しますとか、現場調査しますとか言って一向に動かない。それから時間がたったので、今、どうなっているか知りませんが、この写真は数日前に撮ってもらった写真です。きちんとやらない業者を指導して排除していくことが場合によっては品質確保につながるのであって、落札率を上げてやって、そんな業者でももうけられる仕組みを残してやるのが公共工事の品質確保につながるのではありません。厳正な対処をしていただきたい。その点をまずちょっとお尋ねしたい。

小津建設管理課長

ただいま扶川委員のほうから、業者の指導などについての御質問を頂いてございます。まず、最低制限価格が上昇している背景といたしましては、平成17年に公共工事の品質確保に関する基本理念及び発注者の責務等を明らかにするため、公共工事の品質確保の促進に関する法律が制定され、平成26年の改正におきましては、基本指針の中に予定価格の適切な設定及びダンピング受注の防止が明記されました。公共工事の品質確保と担い手の中長期的な育成を図るため、発注者の責務として最低制限価格の設定等、必要な措置を講じ、施工するものが担い手を育成、確保するために必要となる適正な利潤の確保が位置付けられたことが背景にあり、最低制限価格は上昇してきた経緯があるのではないかと考えてございます。

もう1点、委員から業者の指導、それから営業所の調査をどうしているのかといった御質問だったと考えてございます。

まず、建設業を許可する場合には、許可要件として適切な経営能力を有する常勤の役員がいること、専任技術者を営業所ごとに置いていること、適切な社会保険に加入していること、役員等が暴力団員でないことなど、欠格要件に該当しないことなどを確認して許可

することとしており、このうち、経営能力を有する常勤役員等及び専任技術者については本人確認を行っておるところでございます。

また、徳島県の入札参加資格業者につきましては、営業所調査を実施いたしまして、具体的には土木一式工事、または建築一式工事において、前回調査から相当期間を経過し、調査が必要と認められるもの、地域等からの情報提供があり、調査の必要があるものなどについて調査を実施しておるところでございます。

営業所調査におきましては、営業所に机やパソコン等があり、契約事務を行う場所として機能していること、経営能力を有する常勤役員等及び専任技術者の常勤性の確認、それから帳簿等を備え付けていることなどを確認し、不適切な場合については改善し指導することとしてございます。

今後とも適切に建設業許可申請を審査するとともに、計画的に営業所調査を実施いたしまして実態把握と法令を遵守するよう指導してまいります。

扶川委員

ここで具体的な業者名はあえて挙げませんが、今、指摘した業者と別の業者、ある営業所、本社は別のところにあるのですが、別の自治体に置いています。誰もいません。これも前から近所の住民なんかがおかしいじゃないかということで、吉野川庁舎のほうに言っているのですけれど無視です。

今、おっしゃったこととまるっきり正反対の対応をされてます。これもまた具体的に説明をさせていただきますので、本当にちゃんと対処してください。そうでないと、品質の確保なんてできません。実際に、その業者が施工した道路のへこみを同じ市の別の業者に見ていただいて、現場で私、測ったことがあります。施工して間もないのに水たまりができています。そんなことになるんです。絶対にそんなことを許してはいけないと思うんです。厳正な対処を改めてお願いしておいて、これはその後の動きを見守っていきたいと思います。よろしく願います。

あと、新駅のことです。今、議論がありました。私も新駅に賛成か反対かという結論はまだ出しておりませんが、納得がいけないことが幾つかあったので、情報公開請求をしまして、業者に出した新駅のアンケートの原本を頂きました。

ところがこれを見て、問題点は後で言いますけれど、その問題点、疑問点を議論する以前の問題で納得がいけないことがいっぱいあるんです。また特別交付税の情報公開請求と同じで、黒塗りだらけです。これが納得がいけない。

例えば、何でこんなことを隠すのかなということで、一番おもしろい点かなと思うけれど、アンケートの設問の中に数、例えば新駅を利用しない理由というのが、問26のところにあって、これについて記述式の部分があるんです。利用しない理由を書いているところが多いんです。1ページ、2ページ、3ページ、4ページ、約4ページにわたって記述式ですが、これ一つずつ言っている人で意見が違う。

さっき黒崎委員がどのようにしてJRの利用を増やせばいいか検討すべきだと言いましたが、そのとおりです。私はこれを見たいです。どうして利用しないのだと。これを見てこそ初めてちゃんとした議論ができるんじゃないですか。こんなデータを何で黒塗りするのですか。訳が分からないです。

担当課に聞きましたら、個人が特定されるからって。されるわけないでしょう、記名式じゃないんだから。個人が特定されるような情報が書いてあったら、そこだけちょこっと消したらいいんです。何で全部潰してしまうんですか。

総務委員会でも議論しましたけれど、県の情報公開制度に加えて、今度、公文書管理条例ができます。ところが、公文書管理条例において、何を秘密とし何を保存するかは事業課に任されるというのです。情報公開条例も一緒に何を潰すかというのは事業課に任されているのです。県の情報公開条例が一般的な決まりしか決めていなくて、じゃあこれ、こんなものを何で隠すんだって下の窓口に行って抗議しても駄目なんです。不服があったら申立てしてくださいと。

今、不服申立てで言ったら、進行中の事案が250件以上あります。私も1回したことがあります。回答が来たのは数年後です。1年とは違います。2年でもないんです。もったってるんです。それで原課の判断のとおりでよろしいですと。裁判する気にもなりませんでした。あほらしくて。もう終わっています。何だったか思い出して、忘れた頃にやってくる。

これで県民の知る権利を、議会が行政をチェックする機能を果たされていると思いますか。保障されていると思いますか。とんでもないです。だから、昨日、総務委員会でこんなのは駄目だと言いました。今度、公文書管理条例を作るときには、日弁連が提案しているように第三者機関みたいなものを設けて、ちゃんと公文書管理ができているかどうかということを審査する仕組み、管理する仕組みを作るべきだと言いましたけれど、今、作る気はない。骨抜き公文書管理条例になろうとしていると私は思います。

情報公開制度の運用を原課がやっているから、事業課がやっているから。ここで例を挙げますけれど、こんなことを何で隠すんですか。

隠されたからといって、今から異議申立てをしたって結果が出るのは下手すると何年後なんです。最短で1年です。そんなことできません。私も暇じゃないから、裁判はできません。1回やりましたけれど。だから、こんなことでは話にならない。これ全部説明してください。あっちもこっちも黒塗りです。この議論をしていたら終わってしまいますので、時間があればやりたいので、後回しにしておきます。あとで一つずつ聞きますから。

頭は疲れましたけれど、それでも何とか夕べ知恵を絞って、新駅の転換利用者数、それから新規利用者数の計算式がどうなってるかというのを見ました。二つ気が付いたのですけれど、一つは県議会で説明している資料が不誠実です。JR牟岐線の新駅設置に係るアンケート結果についてということで、令和3年9月定例会の県土整備委員会でアンケート結果についての報告がありました。ここに例えば、周辺施設の利用者アンケート、まず、その新駅を新規に利用する人の数がどのくらい、割合がどのくらいあるだろうかということをつかもうと思ってアンケート結果を出しているんです。それでアンケートの配布数、回答数を書いて、周辺施設の通勤・通学者についてはびっくりしますけれど、82パーセントも回答があったということです。

これを見たら結構把握できているのじゃないかと思うでしょう。これ配布数です。周辺公共施設で通勤・通学している人の数じゃないんです。通勤・通学をしている人の数は別にあります。それが今度手に入れた情報公開で出てきた資料ですけれど、これと比較するととてもこんな高い割合にはならない。

もっとひどいのは周辺の居住者です。配布して10パーセントが利用したいとなっていて、すけれど、このデータでいうと周辺対象地域に住んでいる人で新規に利用する人は、計算すると、したいという希望がある人の回答数が、1例ですけれど、新町東地区に通勤している人は2,194人いて4施設がある。この4施設は前に一遍聞いたことがあります。それから西地区の2施設とか2,194人に配っているんです。有効回答というのがあるって、利用するというのが2,194人のうち14人で、3.2パーセントなんです。これは有効回答の3.2パーセントです。しかし、この地区に従業している人数全体で比較すると0.6パーセントです。利用の全体の中で0.6パーセントの人が利用してもいいですよと答えております。ほとんどの人が答えていないんです。これも数字のごまかしです。

このアンケートが果たして有効なのかなと非常に大きな疑問を持ちます。しかも議会に出したアンケート結果では利用主体がこれ、周辺の居住者の10パーセントみたいになっている。何でこんなに差が出てくるかという今みたいなトリックなんです。

回答をくれた人がごく一部で、そのごく一部の中で利用すると答えた人が新町東地区でいったら434人の回答のうち14人です。それも全体の人口からいったら0.6パーセントです。少ないでしょう。これで本当のアンケートと言えるのか。

そもそも配布した枚数、全体に対して、積極的に回答していなかった人のほうが圧倒的に多い。新駅にうんと関心を持って書いてやろうかという人は利用するという人が割と多かったと思います。でも、圧倒的な人は回答していない。それ以前に全体に配布もされていない。それで一部の人利用するという事になって、その利用回答が本当に住民かみたいな話になって、それも住民に対して14人になりますけれど、これを有効回答の割合にして、全体の対象人口に掛けて、それで利用者数を出して、利用見込数を出している。

これはいんちきとまでは言いませんけれど、全然科学的じゃないです。私は前の委員会でもっと科学的な、自分なりに科学的なアンケートの採り方を提案したことがありますけれど、このアンケートではとてもじゃないけれど、新駅、どんどん利用されるだろうというような結果にはならないと思う。回答しなかった人の多くは関心のない人です。関心のない人って乗らないと私は思います。そのことを正確に議会に報告をすればいいのに、その説明はありません。

周辺の利用者だったら、全体の総数を出したら0.6パーセントの計算になります、場所からいったら。具体的に14人利用すると答えた人は、新町東だった。これを10パーセントにして。これは有効回答数の中の何パーセントかということにすぎないわけですよ。なので、これはおかしい。議会に対しても、出てきたときにはどうにもこうにも分からないから、この元の資料をもらって、やっとそういうことかと分かりました。

この有効か有効でないかということも正確ではない。解説ばかりになってしまいますけれど、例えば、転換利用の場合はここにJR利用者アンケート公表値と書いてあるんです。これは公表した部分ですから、ここに公表値と書いています。要するに議会でも見せるし、一般にも公表するつもり。でも、これは有効回答とは違うんです。理由があるんです。例えば、徳島駅と阿波富田駅を使っているという御回答があって、それ以外にどこの駅から乗っているか分からないといったような御回答があって、41人回答があって、そのうち17人が使いたいと言っているんです。これはどこの駅から乗っているか分からないから転換には入れられません。だから、これ41.5パーセントが使いたいとなっているだけ

ど、除外してるんです。

遠いところから乗ってくる人をむしろ使いたいと、これから転換にしたいと。より近いということになりますからね。どこの駅から分からないやつを除外しないといけないのに、せずに有効回答数の数字が出ているのに、それを使わずに除外する前の数字を議会に説明していると。この右の部分、新規、転換利用者数についてもさっき言った。これは転換利用者数、新規利用者数ですね。転換利用者数にしても新規利用者数にしても同じように有効利用者数というのを、有効回答数というものじゃなくて、有効じゃない数字で議会に説明している。

ややこしくなりますけれど、公表しているのは、通学者が8.7パーセント、市役所の訪問者の9.8パーセントが新駅を利用しますなんてことになって、周辺の居住者は10.1パーセントとなっているんです。でも、これは転換の部分が入っているんです。重複するから転換の部分除外しなければいけない。転換の部分除外したものが有効回答です。そうになると、どういうパーセントになるかという、通勤・通学者の合計では新規利用割合は2.8パーセントです。一桁違うんです。新規利用と桁が違いますね。周辺の居住者に至っては2.8パーセントです。だから、この数字が出ているのに、不正確な有効じゃない数字を議会の説明資料に出して我々に説明してるんです。不誠実です。

何とか、利用者の数を増やして見せようということでご息なことをやられたのではないかと疑ってしまいます。長々説明しました。頭を痛めて12時まで掛かってしまいましたけれど、こういうことをやってはいけません。このアンケートそのものの信憑性にのっつた対応をと言いました。黒塗りのこととか、正確な報告がされていないということです。とにかくおかしい。いろいろ申し上げましたけれど、それぞれ回答いただけることがあったら回答いただけませんか。

谷川都市計画課長

ただいま扶川委員から、新規利用者数、または転換利用者数のアンケート公表値が、正しい報告が議会のほうになされてないのではないかというような御質問を頂きました。

情報公開されました資料ですけれども、その部分の例えば新規利用者数の周辺施設の利用者アンケートの公表値につきましては、議会に報告をしている数値と同じものを出させていただいております。ですので、議会に違う数字を報告したというような話というか、正しい数値を公表しております。

扶川委員

だから有効じゃないと言っているじゃないですか。後でちゃんと計算してください。利用割合の数字がこれよりも小さくなっている。ちゃんと有効利用者数というのを出しているのか。今、申し上げたように具体的に。その理由は転換分と新規、重なっている部分を新規分から除いた、それを新規分で計算、除いたものが有効。それから、転換の利用については利用駅が不明な分を除いたのが有効。そういうことを補正せずに数字が大きくなって、議会に報告するのはおかしいのではないかと申し上げている。だから、公表したものと同じものでしたって、それは同じものです。補正前のものを載せているだけのことから。補正前のものを載せるのはおかしいじゃないですか。ちゃんと有効な回答として見

られる数字が出ているんですから、それを委員会に報告すべきです。どうしてそうしないんですか。

谷川都市計画課長

新駅の新規利用の意向については駅が設置された場合にあなたは駅を使われますかというような話になってございます。転換の分につきましては、JR利用者の利用駅に変更意向ということでちゃんと仕分けをしていますので、その転換利用の中に新規利用者が含まれているというような話はございません。

扶川委員

失礼だけど、このアンケート結果をちゃんと読まれてないね。この数字をちゃんと読み取れてないです。今の答弁だと、そこまで分析して見ていないなということがよく分かりました。公表値に出ているものが有効数と違うんです。よかったら、後でそうなるんじゃないかって説明しますから、違うなら違うと言ってください。ここで聞いても水掛け論になるので言いません。業者に言われるまま出したのですか、それとも、やっぱりこの上の部分だけで詳細を見なかったのですか。それは分かりませんけれど。

一番大事なものは、通勤者にしても、それから通学者にしてもちゃんと数字が出てるのに、それが正確に使われていないということです。それと、ここに黒塗りがありまして、これ以上読み解けないんです。こういうのも問題です。何で問題かというのと、何で隠すのかさっぱり分かりません。

例えば、徳島市役所で働いている人が1,348人いると。有効回答が何人あって、利用するという回答が何人あって、それで月に30回から0回まであってというような数字になっているんです。ところが、ここ全部黒塗りになってるんです。周辺のやつだけが出ているんです。だから、これで分かるんですけど、周辺だと新町東地区で働いている4施設については2,194人になって、その有効回答が434人で、利用するというのが14人になる。有効回答の割合では3.2パーセント、さっき申し上げたように従業員人口にしたら0.6パーセントの利用です。この4施設の部分は開けてあるのに、何で2施設と市役所については真っ黒に塗ってあるんですか。意味ないでしょう、こんなこと。全く意味ないです。こういうとにかく一つずつやったら、もう五、六時間になるからやめておきますけれど、やることがわけが分からない。何で隠すんですか。今の数字で個人が特定できるなんてはずがないじゃないですか。JRの営業にこれがどう影響するんですか。県の政策判断、事業にどういう適正でないような影響を及ぼすことになるんですか。分からない。このことをもう一遍説明してください。どうしてですか。

谷川都市計画課長

ただいま扶川委員から、新駅設置に係るアンケート調査及び利用者予測の公文書公開請求についての御質問でございます。

県民の知る権利を尊重し、県政に対する県民の理解と信頼を深め、公正で開かれた県政の推進に資することを目的とした徳島県情報公開条例は平成13年3月に制定、公布されております。

また、公開請求の後、公文書は条例第8条に公文書の公開義務としまして、個人に関する情報、法人等に関する情報、審議、検討又は協議に関する情報、事務又は事業の遂行に関する情報、犯罪の予防等に関する情報、非公開を条件とする任意提供情報、法令等又は国の機関の指示等による非公開情報のいずれかが記録されている場合を除き公開しなければならないと書かれております。

今回の公開請求につきましては、条例に基づきまして、それぞれの公文書の内容に鑑み、実施機関でございます当課におきまして、公文書公開、公文書部分公開を決定したものでございます。

この部分公開した理由につきましては、当該公文書を公にすることによりまして、条例第8条第1号で規定する個人に関する情報であって、個人が特定されるおそれがあるものをはじめ、個人の特定や目的外使用をしないことを条件にアンケート調査を実施したこと、また、非公開を前提にアンケート調査の協力、また情報提供を頂いているという観点から、条例第8条第2号で規定する法人等に関する情報でありまして、法人等のノウハウに関する事項で正当な利益を害するおそれがあるもの、条例第8条第4号で規定いたします地方公共団体が行う事業に関する情報であって、事務事業の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあるもの、条例第8条第6号で規定する非公開を条件とする任意提供情報であって、相手方との信頼関係を著しく損なうおそれがあるものに該当するものと個別、具体的に判断したものでございます。

扶川委員

委員会で特別交付税のことについても市町村課に聞いたんです。全く同じような答弁。要するに条例を読み上げただけで具体的に何の説明もしないんです。何で公開できないかという理由を条例を読み上げただけで答弁できていると思いませんか。それこそ不誠実でしょう。

まず一つだけ、私なりに考えてひょっとしたらこれは主張が合っているところがあるかも分からないですが、JRのことがあります。この中にJRの資料があって、目的別利用ですとか対象範囲割合とかのアンケートについてJRに聞きました。問合せがあったでしょう。これを公開してくれるなっていうふうに県に言っているんですかと。回答は分かりやすく言うと、これはJRが提供したデータを基にコンサルタントがまとめた表でこの数字についてはJRが出している数字ではありませんので、その判断は県のほうに聞いてくださいと言われました。

つまり、県が勝手にJRからもらった資料だから消してなんていう理屈で消しているんでしょうけれど、経営情報に関わるだなんて理屈を付けて消しているんでしょうけれど関係ないです。とにかく、ちょっとでも出したくない。この利用しない理由のアンケートなんて、正にそうです。何でこんなことをするんですか。こういう情報公開制度の運用がされているようだ、民主主義が死にます。議会の議論が空洞化します。だから、私はもう絶対反対だと昨日声を荒げて言いました。ここでは荒げませんが、そのくらいの気持ちです。議会を軽んじるのもいい加減にしてください。県民の知る権利を軽んじるのもいい加減にしてください。今のは説明していないじゃないですか。説明しないで許されるなんて思ってるのだったらとんでもない。文句を言って、制度があるからそっちで文句を

言ってくださいと言ったら、1年たっても回答が戻ってこないんです。こんなのがありませんか。ふざけるなど言いたいです。できるんだったら、この黒塗りの部分一つ一つについて、第何条の何項に該当する部分って、一つ一つ説明してください。一つだけ最後に聞きますけど、利用しない理由の記述式の部分について、全部黒塗りにしてあるのは、それによって個人が特定されるからだって窓口で聞きましたけれどそうですか。どうやって特定されるのか教えてください。

谷川都市計画課長

ただいま各アンケート調査の集計結果で自由記述欄がなぜ非公開となるかというような御質問でございます。

アンケート調査につきましては、その結果を今後の新駅設置を検討するための基礎的な資料として活用すること、回答者の個人が特定されたり、回答者の情報を目的外に使用、利用しないと示した上で実施しております。これは6号に該当します。このことから、公開されないことを前提に回答されたものと考えており、自由記述欄の中に個人的事柄、心情なども記載されており、公にすることで個人の権利、利益を害するおそれがある。これが1号に該当します。

また、公にされることを望まない回答者が今後、同種のアンケート調査において率直な意見を記載しない、または控えるなど、理解や今後の協力を得ることができない、新駅に係る事務事業の遂行に支障を及ぼすおそれがあるというふうに判断しております。

このため、公開文書の公開義務を規定いたしております徳島県情報公開条例第8条第1号の個人に関する情報で、特定の個人を識別することができるもの、公にすることに個人の権利、利益を害するおそれがあるもの、第4号のその他当該事務又は事業の性質上、当該事務又は事業の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあるもの、更に第6号の公にしないとの条件で任意に提供された情報であって、公にしないことが合理的であるもの、その条項に該当すると判断しまして、非公開とさせていただきます。

扶川委員

終わりますけど、あとこれだけ。議会ですよ、ここ。目的外利用なんですか。とんでもない話です。終わります。

長池委員

指定管理者の資料もあったのですが、昼からにします。今たくさん答弁してて大変だと思うので。

それだけの予定だったのですが、午前中の議論の中でちょっと気になった点がありました。生活排水の処理構想が出てきました。資料にもあるんですけども全国で最低の設置というか、実態がある中で、岩丸委員の今後どうしていくのだという質問の答弁で市町村と公共合併浄化槽の話も出ましたし、補助制度の継続という話もありましたが、補助制度の継続プラス、もっとたくさん個人に対する補助をあげられないかなと思っております。

公共のほうってまとめてがっさりいけるような気がするんですけども、実はなかなか進まなかったりしてるんです。個人の補助が大きいほど早いのと違うかなというのは個人

的な思いがあるので、それを言いたかったのです。

実際、徳島の伸び率、この資料の中の7ページのグラフにも出ていますが、単純に人口が減ったら多分、分母が変わりますから普及率は上がるんです。それによって普及率が上がっている部分もあります。1点ちょっと確認したいのですが、今、新築とか建て替えとかのときは、もう単独ではなく合併浄化槽でないといけないのでしょうか。だから、新築は単純に普及していったるんです。ほっておいても法的に上がるポイントというのはあるんです。あと、人口減っているのを加味すると。だから、それよりもプラスこれまでよりも努力して上げていかないと全国平均には絶対追い付かないと思うのです。

そんな中で、先ほどの答弁であったような公共の合併浄化槽であったりとかいうことで、私は補助制度の現状よりももっと上乘せしたほうが良いと思うんです。そのあたり、先ほどの答弁よりもちょっと具体的に考えておるようなこととか何かあれば。何かちょっと見えてこない。その部分を本当に強化してほしいんです。小松島を見たら、もう目も当てられない状態で、県下で最低ということで、本当にどうにかしないといけないなと思っている一人ですので、是非力を入れてほしいんです。皆さんが立ててるポイントが見ようによっては新築ができて人が減ったらこのぐらいいくん違うかみたいな数字なんです。下手したら。だから、もっと行政の努力をこの計画の中に入れるべきですし、今、思いがこの計画の中で足りないのだったら、ちょっと述べてほしいなと思ってるんですけど、何か答弁できますか。

姫氏原水・環境課長

ただいま長池委員から、合併処理浄化槽整備促進に向けた取組をもっと強化すべきではないかという御質問を頂きました。合併処理浄化槽の整備に関する補助制度につきましては、県では昭和63年度から設けておまして、個人に対して市町村が設置、市町村が補助する場合、その費用の一部を補助するというものでございます。平成20年度からは不要となる単独処理浄化槽、くみ取り槽の撤去費についても補助しております。

また、令和元年度からは単独処理浄化槽の転換に伴う浄化槽本体だけではなくて、宅内の配管の工事費についても補助を行っております。また、今年度からはくみ取り槽から転換を行う場合の宅内配管の工事費について補助制度の対象に加えるなど、補助制度の拡充というものを図っております。

それで、今回、下水道の区域を見直すということで、これまで下水道の計画区域であったために合併処理浄化槽の普及啓発というのが思うようにできなかったというところもございまして。それにつきましても今回、区域から外れるということになった場合、そこについて、合併処理浄化槽の整備に係る啓発活動というのも積極的に展開できることになると考えておまして、そういったところで市町村と連携しながらしっかり取り組んでいきたいと考えております。

長池委員

ありがとうございます。

本当に全国ワーストワンというのは何か他県の人から見たら、徳島県って汚水まみれみたいに映ります。生活排水が垂れ流しみたいなイメージになっています。実際は違うんで

すけれどね。だから、そういうイメージを払拭する、更に本当に水環境を良くするためには進めないといけない事業です。今、おっしゃっていただいたような宅内の浄化槽にも補助が出ますとか、住民の方はみんな分かってないんです。だから、もっと広報しないといけないし、それを市のほうが主体となってやるべきなんですけれども、そういうことにももっとプッシュして、市の広報にちよろって書いてあるだけじゃなくて、合併浄化槽に転換するための補助制度のチラシを配るのだったら、もう別予算でいけぐらいの補助というか、プッシュしていかないと数字が伸びていかないと。本当に人口減と新築の数による自然ポイント増しか成果が上がってこないと思いますので、どんどん進めてほしいと思います。お願いでございます。小松島はお金がないのでよろしくお願いします。

ちょうど12時になったので一回切ります。

福山委員長

午食のため休憩いたします。(11時59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。

長池委員

昼休み前に、少しだけ生活排水処理ということで、要望というか、よろしくお願ひしますということで質問しました。付け加えると、私は12年前に初当選して議会に来たんですけど、その頃はこういう委員会で、扶川委員も言っていたのかな、合併浄化槽を進めたほうがいいのではないかという議論がすごく印象に残っています。でも国というか県というか、方針は下水道ということで一向に譲らないような姿勢だったのが、時が変わればこうなるのかなというふうな感想を持ちました。別にそれみたことかというわけではないんですけど、現状としてやっぱり全国最下位というのは本当に何とかしないといけないと思います。いろんな意味で不安に思ってる方もいると思うんで、安心できるように何とか進めていっていただきたいなと思います。

午後は1個だけなんですけど、指定管理者の応募状況ということで資料が出ています。毎年この時期になるといろんな指定管理者の報告がなされます。今年も県土整備部のほうでは駐車場の件が出ておるんですかね。令和5年から10年ということで、約5年間の指定管理者の契約と申しますか、協定が結ばれるということです。指定管理者という制度は古い制度ではないんです。まだ5年、10年、15年、そのぐらいだと思っただけなんですけれども、今回更新になる駐車場もそうなんですけど、そこも5年前に契約したんだと思っただけなんです。コロナのときとかすごい駐車場は影響を受けたと思っただけなんですけれども、いわゆる金額はそういう事象があった場合は見直しとか実際あったのか、どういう対応されたのかなというのをお聞きしたいと思っただけなんです。

谷川都市計画課長

ただいま、長池委員から県営駐車場の指定管理におきまして、新型コロナウイルスの影

響にどのように対応したのかというような御質問でございます。

まず県営駐車場の管理運営につきましては、民間活力を導入いたしまして、多様化する住民ニーズに対する効果的なサービス提供と、効率的な管理運営による経費の削減を図る目的といたしまして、平成18年から指定管理制度を導入しております。

指定管理においては、利用料金制を採用しております。駐車場の利用料金を指定管理者の収入といたしまして、利用料金収入の一部を県に四半期ごとに納付することとなっております。

先ほど委員のほうから、新型コロナウイルスの影響にどのような対応をしたのかというような話がありましたが、令和2年度以降はやはり新型コロナウイルスの感染拡大に伴いまして、テレワークの推進による通勤利用者の減、徳島県建設センターでの研修会等の開催中止による減、夜の飲み会の自粛による夜間利用者の減などの要因によりまして、利用者台数が激減しております。想定以上の減収が生じているところであります。これに対しましては、指定管理者からも納付金の満額納付は困難だというような申出がありまして、基本協定書に基づき協議を行いましたところ、指定管理者の事業継続を下支えするというので、料金収入の減少に応じた納付金の減免基準を定めまして、納付額の軽減を図っているところでございます。

長池委員

つまりこの駐車場に関しては、これだけで管理してくださいと県が管理運営費を渡すのではなくて駐車場の利用料金の一部を県のほうに納付すると。いわば家賃徴収しよるみたいな感覚でもいいのかなと思うんですけれども、ただそれがコロナによって利用料金が激減したということで、契約相手から納付金を減額してくれないかという話に応じたということですね。分かりました。

実際、そのルールというのを決めたと言っていたんですかね。納付金の減免か減額のルールを定めてそれに合わせて減額したということで、ちょっともう一回確認なんですが、そののところをお願いします。

谷川都市計画課長

委員のほうから、減免基準についての御質問でございます。

今回適用した減免基準でございますけれども、料金収入の減少でございます。これが前年同月比で30パーセントから50パーセント未満の場合は納める納付額を2分の1免除、50パーセント以上の減少になっている場合は全額免除としております。

長池委員

駐車場のほうに民間の力を活用するというので指定管理者があるわけで、できるだけ利用が減らないようには努力はしていただいているだろうなと思うんですが、今回コロナに関してはもう仕方ないなと私も思います。コロナができたからそういう基準を定めたのか前からあったのか、そのあたりだけ教えてください。

谷川都市計画課長

この基準につきましては、やはり新型コロナウイルスの事案がございましたので、このためだけに今回基準を設定したものでございます。

長池委員

じゃあこの基準というのは、令和5年度から何かあったときもそういう基準があつて、適宜採用されることになるんだろうなと思うんですけど、それで間違いはないですよ。分かりました。

あと今回の県土整備部のこの委員会に出てきているこの指定管理者とは違うんですが、指定管理者制度の中では、県が民間業者にいわゆる管理料というか委託料を払って管理してくださいって契約の仕方もあると思うんです。今の駐車場の場合は、業者のほうからこれだけ県のほうに利用料金の一部を払うという話なんですけど、お金の方向が逆のものがあります。そういうのも減免基準じゃなくて逆のパターンだから、どう考えたらいいんだろう。委託料を何かの理由でもう少し上げてあげないといけないかなという状況が発生したときはそういう基準があるのか、そのあたりの仕組みみたいなのはどうなんですか。

谷川都市計画課長

新型コロナウイルス以外でそのような指定管理料を見直すことはあるのかという御質問でございます。

指定管理料につきましては、先ほど御答弁しました新型コロナウイルス感染症と同様に指定期間中、物価高騰や賃金水準の変動などの社会情勢の変化によりまして実態に合っていないと判断した場合、基本協定に基づきまして、指定管理料の変更を申し入れることができるものとされております。

また変更の可否や変更金額などにつきましては、協議の上決定するものとしておりまして、真摯に対応してまいりたいと考えております。

長池委員

正に私が今回ちょっと危惧していることはその部分でして、物価がすごい上がっている、エネルギーから始まって子供のお菓子まで上がっておりまして、そういうのがその指定管理者の管理運営費にどう響いてくるのか、ちょっと直結はしない部分もあるんですが、全てが上がっている。

一方で、国も含め賃金を上げていかないかんという社会情勢の中で、端的に徳島の最低賃金というか時給みたいなものも上がっております。そういうのが今後この5年間契約を新しく結ぶに当たって、ややもすると大きな変動を見せる可能性もあります。それに対して、今、協議の上ということで御答弁いただきました。やはり協議の上というのは話し合いなんですけれども、さっきの駐車場ではないですが、ある程度、例えば30パーセントから50パーセント減ったら2分の1とか、50パーセント以上減ったらという数字の目安があればいいんです。今回そういう数字の目安っていうのはあるんですか。例えば建設において資機材が上がったときにスライド何とかというのがあっていいんでしょう。皆さんが一番得意なところだと思うんですけど、そういうものが反映できたら、私はある程度安定した委託契約、指定管理者との契約も良好な関係になると思うんです。もうにっちもさっちもいか

ないようになって上げてくださって頭を下げに来て、県のほうが協議しましょうかというのでは、やはり信頼関係というか、そういった業者との関係性というのが長続きしないのではないかなと思うんです。現在もう既にそういうのが導入されているんだったら別にいいんですけども、そのあたりも含めて今後の考え方、方針がありましたら教えてください。

谷川都市計画課長

今後そのように基準を設けるべきではないかというようなお話でございますけれども、施設管理につきましては、個々具体の施設によって状況が変わってきますので、現時点では協議の上決定するという事で、我々も真摯に対応してまいりたいと考えております。

長池委員

企業努力でできるだけ節約しながら皆さんされているんだろうなと思うんです。ただ単に物価が上がったから単純に金額をもっと上げてやれというんじゃなくて、やはり良好な管理をしてもらえとか、しっかりしているところにはきちっとそれに対応してあげなきゃいけない。逆に手を抜いているというか、悪質なところがあったら途中でも契約を切れるような制度がいいのではないかと思います。午前中のぼろぼろの会社の写真を見ましたけれど、企業で良好なところはしっかり応援するし、駄目なところは排除するという制度が必要です。プラス良好なところにスライド制とかが導入されていれば、物価が上がっても安心して将来が確定できる。現場で働いている人って結構きつきつでいってますから。指定管理者のその上の会社はどうか分かりません。会社は良好なんでしょうけれど、現場で働いている人ってそんな高額な賃金をもらっていませんので、是非皆さんの給料が上がった分ぐらい上がるような制度があればいいかなと思います。一応要望として上げておきます。

この委員会でしか言えないんで言わせてもらいます。これは毎年指定管理者の募集をする際に思うことなんですけど、本当に賃金とか物価が上がりそうなので是非備えておいていただけたらなと思いますし、柔軟な対応をしていただきたいなと思います。

あと1個だけ、意見と言いますか、午前中の議論を聞いていて思ったことなんですけど、新駅について御意見や議論がありました。黒崎委員と扶川委員からありました。扶川委員は主にアンケートの採り方から結果の公表が議会に対して不誠実ではないかという趣旨だったと思います。

ふと議論を聞きながら、阿波富田駅ができたときにどうだったのかなと思いました。阿波富田駅よりは今度できる新駅のほうが市役所も目の前だし、裁判所や警察署さらには城東高校とか、その奥には徳島商業高校とか徳島市立高校とかもありますし、利便性は良くなるのかなと思っています。そもそも私は小松島ですので牟岐線の子供の頃から使っております。

牟岐線は元々歴史的に言いますと小松島港線だったんです。小松島の港まで引っ張っていて、その1年、2年後ぐらいにもっと南伸ばしましょうということで南に行っている。ですから、小松島の北部にあるのに新駅で南小松島駅ができました。そういう歴史がある中で小松島港線の一部、昔の一部ですけど港までが廃止された。今、利用者が少ないので

牟岐線の評判が余りよくないんですが、やっぱり県南の人間は多少なりとも不安に感じております。すごくね。これなくなるのと違うかみたいな漠然とした不安です。現になくなってきた歴史がありますから。

ですので、少しでも利用者が増えてほしいなと思うわけですし、新駅ができるというのは、私は総合的に利用者の増加に関してはプラスかマイナスかと言えばプラスになると思います。まずそこにどれだけのお金を掛けるかっていうのはまた別問題で、費用対効果になってくるんですが、利用者の増加という意味ではやはり駅はできたほうがいいんです。何なら小松島にもう1個造ってほしいぐらいなんです。じゃあ小松島とあそこの新駅のどちらを造るかと言ったらやっぱりあっちです。どう考えてもあっちというのはそのこのホールのところですよ。もう利用が確定している人がすごく多いですから。

私、高校のときはバスに乗って徳島市文化センターのところまで行って、そこから自転車で徳島市立高校まで行っていました。徳島駅まで行くと向こうへ行くのはちょっと離れていますし、高校生にとって朝の10分ぐらいが命取りになりますので。そんな行き方をしていました。

単純に扶川委員のおっしゃる論点はすごく分かります。アンケートの採り方、公表の仕方、私は黒塗りなんか見たらそれだけで頭に来ると思います。もうちょっと丁寧な説明をしていただきたいのと、また県庁の人が今どんな状況なのかというのもちょっと知りたいなと思いました。県庁の人が阿波富田駅をどのぐらい使っているのかなと思います。自家用車で来てちょっと離れた駐車場に止めている人がどのぐらいいるのか、自転車やバイクの人がどのぐらいいるのかも気になりました。そんなアンケートを採らなくていいんですが、是非今後も議会に対してできるだけ情報をしっかりと公開して疑念を持たれないようにしていただきたいのと、できたら新駅をホールよりも先にできるぐらいの勢いで進めていただけたらなということ意見を意見として申し上げます。何か言うことはありますか。

谷川都市計画課長

長池委員から、新駅に賛成いただくという御発言を頂きました。ありがとうございます。JR牟岐線の新駅につきましては、様々な御意見を頂戴しているところでございます。新駅がもたらす効果といたしましては、当然新ホールへのアクセス向上、あと、やはり徳島市役所や徳島税務署、城東高校など、周辺の公共施設への通学や通勤、ホールなどの利便性向上が一番であると考えております。

それに加え、マイカーから公共交通への転換によりまして、2050年カーボンニュートラルの実現、利用者増に伴うJR四国の増収、ひいては牟岐線の維持存続に大きく寄与するものと認識しております。

こうしたことから、JR牟岐線への新駅設置につきましては、運転免許証を返納された高齢者や身体に障がいのある方はもとより、新ホールや周辺公共施設を利用する全ての皆様にとりまして、既存ストックを最大限活用する最も効果的な手法と考えているところでございます。今後も引き続きできて良かったと言ってもらえるような駅になるよう、新駅設置の効果を丁寧かつタイムリーに情報発信し、その必要性を粘り強く訴えてまいりたいと考えております。

長池委員

よろしく申し上げます。新駅は必要最低限の設備でいいと思います。余り飾ったような、お金を掛けているようなのはしないほうがいいと思います。ただでさえ新ホールは賛否が分かれていますので、駅ぐらいはシンプルなやつで費用対効果をできるだけ高めていただきたいということを最後申し上げて、終わりたいと思います。

元木委員

先ほど来JRの駅の話がございましたので、ちょっと私の地元の話も関連で質問をさせていただけたらと思う次第でございます。

御承知のとおり、人口減少高齢化が進む中で、地域公共交通の利用者数もどんどん減少して、事業者の経営を圧迫しているというような状況が県下全体にあると思います。とりわけ私の地元で見えておりましたが、東みよし町から例えば池田高校に通う生徒の大半がJRを利用しておるわけでございます。当校では200日の登校日のうちの40日が学校行事等に費やされており、試験や短縮授業のときには阿波池田駅12時59分発に乗車することになりますけれども、この便を逃したら3時間以上待つて16時9分のJRに乗らなければならないという状況でございます。特急にも乗ることができるのであれば、14時半発という間の便があるんですけれども、これは当然部分的な駅にしか止まらないというようなことで、足がない子供にとってもかなり影響を及ぼしており、重要な課題なのかなと感じておるところでございます。

一方においてバス路線につきましても、町営バス、市営バスそして四国交通という3社がバスの乗り入れをしておるわけでございますけれども、バスの運行時間もかなり重複もしておりますし便数も少ない。そして三好市のバスであれば東みよし町から乗れないとか東みよし町のバスであれば三好市から乗れないとか、そういった課題もあるわけでございます。

私自身は、四国交通というのは民間企業でやはり営利が主の業種だと思いますので、幹線を走る部分というのは四国交通なり民間に任せて、それ以外の弱い地域に公営バスが入るべきかなと感じておりますけれども、実際はもう同じ幹線に相互乗り入れで、同じところを走っておるというような現状もあろうかと思っております。

こういった状況を踏まえまして、何らかの対応を考えなければならないというようなことで、この東みよし町地域公共交通計画の中でも位置付けられており、県もその協議会の一員として加わっておると伺っておる次第でございます。こういった課題について、県としての率直な御認識と今後の取組の方向性についてお伺いしたいと思います。

そして加えまして、今JRの駅が簡素化の方向でどんどんなくなって、駅舎もホームも屋根がなくなっておるようなところがありまして、もっと駅を中心とした町のにぎわいを残していくために、何とか駅についても残していく方向で、県としても応援していただきたいというような地元の切実な声もございます。もし御答弁があれば教えていただけたらと思います。

地面次世代交通課長

ただいま元木委員から、地域の路線バスの現状ということでお話いただきました。これ

に対して、県としての認識はどうかといったような御質問だったかと思えます。

県といたしましては、午前中にも黒崎委員の質問にも答弁させていただいたんですけれども、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、持続的な公共交通ネットワークの維持存続に向けて現在様々な取組を行っているところでございまして、まずお話を頂いたバスにつきましても、いろいろ対策を講じてきているところでございます。

具体的なバス路線の取組でございすけれども、今までバス事業者におきましては、その地方バス路線を維持するために、人件費の削減をはじめ、様々なたゆまぬ経営努力をされてきているところでございますが、どうしても赤字という経営状況でございす。こういった赤字路線に対しましては県と国との協調補助制度を活用しまして、地域公共交通確保維持改善事業費補助金によってバス事業者への支援を行っております。

先ほど元木委員からもございました市町村が運営しているバス、市町村が運行主体となっている過疎地における路線バスに対しましては、県独自の生活バス路線維持確保補助金という補助金によりまして支援をしているところでございます。

こういった補助によりまして、コロナとか現状非常に厳しいところでございすので、コロナ対策としていろいろな感染防止対策でありますとか、今後のアフターコロナを見据えた設備投資に対しても臨時交付金を活用しながら、バス事業を継続していただくということを目的に、県としても支援をしているところでございます。

元木委員

コロナ対策を主眼とした支援を県として行っているといったお話であったかと思えます。少なくとも高校生がどうしても足がない、交通弱者と言われているグループに入る方々だと思いますので、そういった方の自由な行き来は最低限でも行っていただきたいということを要望させていただきたいと思えます。

今、私が申し上げた市営バス、町営バス、民間バス3社が経営等の問題でなかなか乗ってくれないというのもあるし、走れないのかなという部分も分かるんですけども、やはりもしその3社ができないのであれば、県営バスを新たに創設して走らせるぐらいのことを私はやっていただきたいと思う次第でございす。どうしても町営バスは町内中心、市営バスは市内中心で運送する。そして民間バスにはやはり経営というのがどうしてもございすので、それぞれ制約がある中でうまく拾ってあげられない交通弱者の方を県としてサポートしていただきたいと思う次第でございす。

特に交通空白地域というの、県西部というのかなり広い面積がございまして、今、当町ではタクシーをかなり充実させて、将来的にはもう空白地域を全てタクシーで行き来をしていただいて、それに対してもっと行政からも支援をしていただきたいというようなお声もあるわけでございす。JRというのは非常に便利な乗り物である一方で高齢化が進む中では、高齢者というのどうしても足の悪い方が多くて、今のように階段を使わないとホームに行けないというような状況ですとなかなか使いにくい面もございす。そういった高齢者に対しては循環バスですとかタクシーを中心に考えていただいて、是非高校生のJRの利用について御支援を頂きたいということを要望させていただきます。

次に、地すべり対策事業についてちょっと質問をさせていただきたいと思えます。県

内、県土強靱化のために毎年一定の予算の枠内で各地で地すべり対策事業が実施されております。地元においても、集中豪雨等への災害の対応として、集落などへの地滑りを防ぐための工事数も数年にわたって行われております。保全対象となる集落の住民との対話の中で、集落への地滑りを防ぐ工事よりも発災時にすぐに自家用車などで避難するため、あるいは救急車や消防車などがスムーズに集落に入って来られるような道路整備も合わせて、積極的に取り組んでほしいといったような声もあるわけでございます。まず地滑りの可能性が想定されるエリアでの建物の建築規制などはどのようになっているのかお伺いをさせていただきます。

坂本砂防・気候防災課長

ただいま元木委員より、地滑りの対策の区域において工事制限等はどうなっているのかという御質問を頂いております。

地滑りの可能性が想定されるエリアにつきましては、地すべり等防止法におきまして、地滑り被害を除却または軽減するため、地すべり防止区域に指定することができるかとされております。法指定されますと、一定規模以上の行為においては許可を受ける必要がございます。例を申しますと、高さ2メートル以上の切土でありますとか深さ2メートル以上の掘削、また載荷重、重みと言いますか、重さが1平方メートル当たり10トン以上の工作物の設置など、地滑りを助長若しくは誘発する行為は許可が必要となっております。

元木委員

次に、事業実施に当たりまして、事業に関係する住民に対してどういった合意形成を図っているのか、御所見をお伺いいたします。

坂本砂防・気候防災課長

ただいま元木委員より、事業実施に当たりまして、住民に対してどのように合意形成を図っているのかという御質問を頂いております。

住民の方々との合意形成の図り方につきましては、事業の規模や性質、また地域の方の要望の有無などによって判断をしておるところでございます。関係者が限定される事業につきましては、個別に事業内容などを説明し御協力を得る場合がございます。

地すべり対策事業の場合につきましては、対策を実施する地すべりブロックの追加などが行われることがあるため、全体的な概略説明を自治会長など地域を代表するの方々、また地域の世話人といった方々に説明いたしまして、地すべりブロックを追加する際には、関係者に対して個別に説明することが多くございます。

施工につきましては、工事用進入路やケーブルクレーンなどの設置に当たりまして、地域の方々の御協力が必要な場合が多くございますので、市町村や地域の皆様の御協力を頂きながら、事業進捗に努めているところでございます。

元木委員

地域の代表の方に御説明を頂いておるといようなお話でしたけれども、なかなかそれが対象エリアの関係住民の方に伝わっていないケースもあって、やはり公共工事というのは

どうしても住民の方の目に触れることが多くて住民生活に影響が多い。そういう側面があるために、工事の途中ですとか工事が終わった後等にその関係住民の方が気付いて、いろんな要望がまた新たに出てくるけれども、軌道修正ができないといったようなこともございます。したがって、住民の合意形成というのをこれまで以上に重視していただいて、ちゃんと最初から最後の工程まで具体的に少なくともその被災が想定されるようなエリアに住まわれている方々にお伝えいただいて、関心を持っていただきたいということをお願いをしたいと思います。

最後にこの事業の検証に当たりまして、どういった視点を重視して、どのように進めていくのかをお聞かせいただきます。

坂本砂防・気候防災課長

事業の重要な視点、またこれをどのように進めていくのかという御質問を頂いております。

事業実施に当たって重要視する視点につきましては、現地調査などによりまず採択基準の確認、また重要度、緊急度の把握、さらに関係市町村からの要望などでございまして、これらを踏まえて優先順位を付けておるところでございます。特に重要度、緊急度につきましては、単独での避難が困難な高齢者の方や障がい者の方々を守る要配慮者利用施設の保全、また安全な避難を確保するための避難所の保全、さらに防災拠点や緊急輸送路などを守る公共施設の保全といったことを考慮しておるところでございます。

県といたしましては、常に県民のニーズの把握に努めるとともに、透明性、客観性を保つことに一層留意する必要があると認識しております。こうしたことを踏まえまして、砂防事業としての役割が果たせるよう、地域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。

元木委員

是非、地域の声をしっかり吸い上げていただいて、事業者任せにならないように取り組んでいただきたいということをお願いしたいと思います。

最後に1点、岩丸委員、そして長池委員からもございました汚水処理人口普及率向上に向けた取組についてお伺いしたいと思います。

ちょうど先ほどのやり取りで、地元の東みよし町、三好市の取組の御紹介を頂いたところでございます。地元でもちょうど今、町議会の中でも災害時の避難所トイレの整備促進を求める機運も高めておるというところでございます。

お示しいただきました構想の素案によりますと、汚水処理の手法や国の制度の活用に関して、市町村によってばらつきがあって、下水処理問題の優先度合いが異なっているんじゃないかと感じたところです。

そして、そのことが吉野川流域あるいは那賀川流域などにおける県全体の下水処理の取組の非効率につながって、先ほどの答弁にもございましたとおり、職員の事務処理や人件費、住民の理解などの課題につながっておる面もあるんじゃないか感じております。

また、事業者側の担い手の問題ですとか、業界の慣習等の問題もあるのではないかなと思う次第でございます。

国土交通省四国地方整備局の調査によりますと、四国の総人口に占める下水道を利用できる人口割合が今年3月末時点で43.7パーセントと、全国平均の80.6パーセントのちょうど半分ぐらいにとどまっております。本県以外でも香川県43位、愛媛県38位と四国は全体的に数字で言うと下位にいるというような状況でございます。

四国地方整備局の調査報告によりますと、四国の下水道整備が軒並み低い理由として、一つは台風に襲われやすいため、徳島県と高知県等が、汚水よりも雨水の処理を優先してきたこと、そして、もう一つは山間部に住む方々の集落が点在しており、人口が密集する平地と違って下水道を1本整備しても利用人口が一気に増えず、事業効率が悪いことなどが挙げられております。

そういった中、国はこれから四国4県と緊密な連携をとって、補助金で下水道整備を促進するというところでございます。

なお、下水道に加えまして、農業集落排水や合併処理浄化槽などを利用できる汚水処理人口普及率は令和2年度時点で64.6パーセントで全国平均の92.1パーセントを約27.5ポイント下回っているということで、なお一層の取組も必要かと思えます。

こういう中で、先ほどの質疑を踏まえまして、汚水処理人口普及率に向けて四国地方整備局や四国の他の3県、そして、関係市町村との連携を強化して、公共合併処理浄化槽の整備を更に促進してはいかがかと考えますが、御所見をお伺いします。

姫氏原水・環境課長

ただいま元木委員から、公共浄化槽の整備の促進を更に進めるべきではという御質問だったかと思えます。

まず、生活排水処理の手法というものを大きく分けると、主に市町村が整備する下水道、集落排水などの集合処理と主に個人が設置する合併処理浄化槽による個別処理とがあります。一般的に人口が密集している地域では効率的に整備、維持管理可能な集合処理が有利なため、市街地などでは下水道・集落排水施設、人口密度が低い中山間地域などでは合併処理浄化槽が整備されております。

この度、早期に生活排水処理施設を整備することに主眼を置きまして、地域の実状を反映して最適な整備手法を選定するべく、今回、生活排水処理構想の見直しを行ってございまして、本委員会に素案を報告させていただいたところでございます。

また、本県における汚水処理の人口の普及率につきましては、令和3年度末の最新のデータでは66.0パーセントとなっております。全国平均の92.6パーセントに比べて大きく下回っており、更なる向上が必要であるということは強く認識しているところでございます。

一方、率の伸びで言いますと昨年度末では1.2ポイント増だったんですけど、今年度末ではそれを上回る1.4ポイント増と全国2位の伸びも示してございまして、全国平均との差というのは着実に縮小してきているという状況でございます。

今後、午前中にも話をさせていただいたんですけど、本県の汚水処理人口普及率の向上には、普及率、伸び率ともに全国一となっております合併処理浄化槽の普及というのが大きな鍵を握っております。今回、生活排水処理構想の見直しを踏まえて、合併処理浄化槽の取組を更に加速していきたいということで、その手法として、公共浄化槽、これにつ

きましては、様々な事業実施に当たっての課題がございますので、市町村と緊密に連携して課題を解決して、できるだけ事業を推進できるように、取組を進めてまいりたい。効率的に生活排水処理施設の整備を促進してまいりたいと考えておりますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。

元木委員

是非、このとくしま生活排水処理構想2022の策定に当たりましては、三好地域も含んで、吉野川流域全体で課題を捉えて、全体として課題を分析して、その処方箋をこの素案に盛り込んでいただきたいと思います。

そしてまた、那賀川流域等、他のエリアについても同様にその地域に合った視点で取組を進めていただくようお願い申し上げる次第でございます。

また、将来的には人口がどんどん減少していくと予測もされております。そしてまた、コンパクトシティ化の流れもございます。こういった流れも踏まえ、本県の特長性についてもしっかりと分析しながら、実のある取組をお願い申し上げまして終わります。

岡田副委員長

午前中も先ほどもJRの活用の話が出ていました。当然JRの利用率が下がってきているからワーストに入っている鳴門の線なんですけれども、振り返りますと、40年前に車で3年間通って来ていた一人としては、その当時車に乗っている時間は非常に楽しくて、人生の中でベスト3を挙げよと言われてたらその車の時間です。1日のうち2時間なんですけれども非常に楽しくて、何でなんだろうなと思っていました。いろんな高校の友達がいるんですけれども、テストの前には必ず最後のまとめは1時間車の中で勉強するという時間を取りながら来ていた一人としては、今JRの中でワーストに入っているということ自体が初めて聞いたときには信じられなかったんです。けれども、逆に言うと子供の数が減っているので、学生の数というのでも減ってきています。

そしてもう一つは、鳴門市のほうに至りましては学区制を廃止するよというところ、県内の子供たちはどこの高校でも行けますというのが一つの教育現場の中で動きとしては現状あります。城東高校に至りましては全県1区の学校となっておりますので、県内どこからでも受検ができるような体制をとっています。今言われてる新しい駅ができれば城東高校から一番近いので、また更に城東高校の全県1区の価値が上がってくるのかなというふうには思っている一人です。

そして何を言いたいかというと、結局JRに乗られている学生さんたち、この間の大雪の日、私も朝一緒に車に乗ってきたんですけど、Wi-Fiがないんです。私らの楽しかった思い出は、みんなとくちやらくちやらしゃべりながらああでもないこうでもないと言いながら、いっぱい食べたり飲んだりしながら乗っていたという記憶なんですけれども、当然コロナになっているので、今、子供たちは距離を空けてすごい整然として座っています。

それでじゃあ一人一人何してるのかなと見ていたら、みんなが携帯かタブレットを見ながら勉強してるか携帯の操作をしているんです。それで、辞書を持っていたり本を広げている子っていうのは若干少ないなって思いながら、ただそれも時代の変遷なので、携帯で

小説を読めるし勉強もできるし、学校から送られてきた宿題は皆、携帯で返事を戻すという時代です。非常に携帯利用率というのは高いというか、ほぼ全ての高校生の方たちがみんな端末を操作しながら汽車に乗っていたというのを目の当たりにしましたが、多分JRの車両にWi-Fiがないんです。私もいろいろと調べよう、検索しようと思って、雪の情報とか徳島に着いたら行けるのかなというのを調べようと思ってやっていたらどんどんギガが減っていきました。

こういう状況なんだったら、子供たちは使い放題か何か特別に入っているのかなとは思いますが、ただ利用する側から言うと、やはりその利便性を上げてもらうということも一つ必要ではないかと思えます。そして特に外国人のインバウンドの方のJRの利用率が非常に高いとよく聞くと、例えば私の知り合いの何人かからは、東京から高松駅までJRの夜行で来て、JRの高松駅から池谷駅まで来て鳴門に行くから鳴門に迎えに来てというような連絡をかつては受けていました。そういうふうな経験からすると、やはり外国人の周遊ルートとして今のJRの利用率というのは非常に高いので、そのあたりを逆に今に間に利便性を高めてもらうという意味でも、利用する側の方たちにとってJRが非常に有意義なものであるということだと思います。それと1時間掛かっても、そこで次の地点の情報が得られるというプラスの思考をしてもらえる時間としてもらえるならば非常に有意義な時間であると思います。そのあたりJRに対して利便性を上げるような要望とかってということについてはできるんですか、されているんですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

岡田副委員長から、Wi-Fi整備など乗客の利便性向上を進めることが重要と考えるけれども、どのような状況かという御質問でございます。

副委員長御提案のJRのWi-Fi整備の推進につきましては、利用促進に向けた利便性向上の効果的な手法の一つであると考えております。現在のJR四国管内でのWi-Fi整備状況につきましては、南風うずしおなどの特急列車や四国まんなか千年ものがたりなどの観光列車などにとどまっている状況であります。また駅につきましても、県内では徳島、阿南、鳴島などの駅では利用できる状況となっておりますが、残念ながら池谷ー鳴門間の鳴門線ではまだ整備されていないような状況でございます。

県としましては、毎年JR四国に対して要望を行ってございまして、本年1月に行いましたJR四国に対する要望においても、Wi-Fi整備を推進するよう要請しているところでございます。

本日、通勤・通学者の利便性向上の観点から岡田副委員長より御意見いただきましたことから、引き続きJR四国に対して要望してまいりたいと考えておる所存でございます。

岡田副委員長

ありがとうございます。

是非そのことによって利用率は上がると思えますし、また利用している方たちがJRだったら勉強するのに支障がないよとか、Wi-Fiが繋がっているからいろいろその時間が無駄じゃなくてプラスになる有意義な使い方ができるよということで、JRの利用率が上がるように是非取組を進めていただきたいと思います。どうぞよろしくお願ひし

たいと思います。

それともあともう1点は、特に鳴門ー池谷間の池谷駅での待ち時間というのがありまして、その部分がやはり、朝の時間帯とか夕方の時間帯とかは待ち時間がないような編成はしてもらっているんですけど、できたら買物に行くような昼間の時間帯も、実は直で最短で行くと、いつも私が阿波おどりに行くときに乗っていた午後4時36分発で午後5時7分ぐらいに徳島駅に着くのがあるんです。だから多分それが正味普通に行った徳島ー鳴門間のJRの汽車の時間だと思うんです。30分ちょっとで行けて車で行くのとほぼ変わらないような時間で徳島まで来られるというダイヤは今も健在であると思います。

それぐらいの時間で行けるのが昼間の時間帯等でありますと、先ほど来から高齢者の方が車をやめられたときの利便性としてJRを使って徳島駅周辺に買物に行きたいとか、そして徳島駅に行くそれぞれのショッピングモールに向かってリムジンバスとかが出ていたり、各企業が走らせている車とかがあるので無料バスに乗って買物にも行けますよというところで昼間の利用につながっていくのかなというところがあります。

JRの中のシフトの中で朝夕だけじゃなくて昼間の1時間1便でいいので早く行けるような時間帯を作ってもらえたら、高齢者の方にとっても利用がしやすいのかなと思います。またお見舞いに行く方がちょっと徳島に行こうかとかいうときに使ってもらえるのかなというふうにも思います。やはり利用環境とその時間のダイヤのシフトといいますか組み合わせといいますか、それがどこまでつながっているかというところももう一つ工夫をしてもらい、それをしましたよということで宣伝をしてもらったら、JRの意気込みといいますか社会に対してのJRの位置付けというものがPRできるのかなと思いますので、またそのあたりももう少しまた御協議いただければと思います。よろしくお願ひしたいと思います。

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、これを原案とおり可決する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2号、議案第7号、議案第16号、議案第17号、議案第18号、議案第19号、

議案第20号, 議案第21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55分)