

令和4年11月定例会 県土整備委員会(付託)

令和4年12月8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】

- 令和5年度に向けた県土整備部の施策の基本方針について(資料1)
- 県土強靱化を加速する公共事業の着実な執行について(資料2)
- とくしま生活排水処理構想2022(案)について(資料3, 4)

松野県土整備部長

3点、御報告させていただきます。

まず、資料(その1)でございます。

第1点目といたしまして、令和5年度に向けた県土整備部の施策の基本方針についてでございます。

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

県土整備部におきましては、依然として続きます災害列島、人口減少、新型コロナに加えまして、物価高騰という国難に立ち向かう未来投資により、2025年の大阪・関西万博開催、2030年のSDGs目標、2050年のカーボンニュートラル目標達成を見据えながら、新次元の分散型国土を具現化していくための施策を3本の矢として取りまとめております。

まず、上段に記載の1本目の矢といたしまして、強靱な県土づくりでございます。

近年の気候変動に伴う水災害リスクの増大や、迫り来る巨大地震に備えるため、流域治水プロジェクトや地震・津波対策を着実に推進するとともに、高規格道路や緊急輸送道路の整備による強靱で信頼性の高い道路ネットワークの構築、道路法面の防災機能強化など、安全で安心して暮らせる社会基盤を創出してまいります。

続きまして、左下段に記載の2本目の矢といたしまして、魅力的な県土づくりでございます。

大鳴門橋への自転車道の設置や未来に継承するスポーツレガシーの創出、さらにはインターチェンジアkses道路の整備等によるゲートウェイ、徳島の加速化を図り、夢と感動に満ち、人が行き交う活気を創出してまいります。

最後に、右下段のほうにございます3本目の矢といたしまして、持続可能な県土づくり

を掲げてございます。

地域を支える建設産業の担い手の確保、育成、生産性の向上を図るため、建築分野でのデジタル技術の活用や建設現場への新技術導入により、DX実装を図るとともに、良質な生活環境の形成に向けまして、住宅や港湾をはじめカーボンニュートラルにつながる事業にも幅広く取り組み、経済の好循環と豊かな環境を創出してまいりたいと考えております。

以上、御説明いたしました施策を積み重ねまして、新次元の分散型国土づくりに全力で取り組んでまいります。

続きまして、資料（その2）でございます。

第2点目といたしまして、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。

ロシアによるウクライナ侵攻や歴史的な円安による建設資材高騰に対応するとともに、限りある人材の有効活用を図るため、入札・契約制度の一部改正を行いたいと考えております。

具体的な取組といたしましては、1にございますとおり、市場動向に即応した工事価格の算出として、積算から契約に至る期間の価格変動を適切に反映できるよう、契約後、全ての資材を最新価格に変更するとともに、2、建設業の限りある人材の有効活用として、建設業法施行令の改正が公布されたことに伴い、監理技術者などの専任を要する請負代金額の見直しを行ってまいりたいと考えております。

今般の制度改正によりまして、公共事業の着実な執行を図り、県土強靱化を加速してまいります。

最後になりますけれども、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（案）についてでございます。

パブリックコメントや議会での御論議を踏まえ、前回の素案に対し、推進に向けた取組として、1点目に相談窓口を設置し、浄化槽に関するあらゆる問合せにワンストップで対応することや、2点目に浄化槽台帳を活用した適正な維持管理の促進を追加した最終案を取りまとめたところでございます。

今後のスケジュールでございますが、今議会の御論議を経まして、年内に策定、公表したいと考えております。

報告事項は、以上でございます。

御審議のほど、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

まず私のほうから、鉄道をはじめとした公共交通の利用促進についてお伺いいたしま

す。

鉄道の維持・存続に関して9月定例県議会で質問いたしました。その中で、県民の皆様に乗って残すことへの理解を深め、地域公共交通の維持・存続に向けて全力で取り組むとの力強い御答弁を頂いたところでございます。

その中でですが、JR四国では、新型コロナウイルス感染拡大や燃料の高騰などによる厳しい環境が続く中、来年春に27年ぶりとなる運賃の値上げを予定しております。JR四国の運賃値上げに関しては、利害関係者等が意見する公聴会が設けられていたものの、意見する申出がなかったということで開催されなかったとの報道を目にいたしました。

このことは、運賃値上げを受け入れてでも路線を守ってほしいと考える人が多い反面、どこか人事と捉える人も多いのではないかと。私は今、地域公共交通・四国新幹線導入促進議員連盟の会長をしておるんですが、その身としても心配をいたしております。国土交通省の鉄道局に行ったときにもそういった話が少し出ておりました。多くの方に自分事として考えていただけるよう、公共交通の利用をしっかりと意識啓発していくために、今後どのように取組を行っていくのかお伺いいたします。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま岩丸委員から、公共交通利用の意識啓発について、どのような取組を行うのかという御質問でございます。

本県では国、市町村、交通事業者とともに役割分担と連携により、公共交通の最適化や利便性向上に取り組んできた結果、南小松島駅を拠点とした路線バスの再編とパターンダイヤ導入による乗り継ぎネットワークの構築、また阿南駅以南における高速バスとJRの共同経営など、四国初、全国初の地域のモデルとなる取組が評価されまして、大臣表彰を受賞するなど成果が上がっているところでございます。これからは、県民の皆様により厳しい環境下にある公共交通の現状や利便性向上に向けた取組を知っていただくとともに、利用を呼び掛けていくことも重要になってきたと考えているところでございます。

そこで、本日、委員の胸にも付けていただいている缶バッジがございますけれども、去る12月4日には「乗ってのこそう！公共交通」をテーマに県下3地域で開催するリレーシンポジウムを県南部からスタートしたところでございます。

第1回のシンポジウムでは約170名もの多くの方々に御参加いただきまして、公共交通に関する国、県の取組を紹介するとともに、知事自らがコーディネーターとなって新たな交通モデルによる利用促進をテーマにしたパネルディスカッションを行いました。交通事業者や市町の取組のほか、地元の海部高校生にも参加いただき、公共交通を利用する中心的世代である若者の声も紹介して、マイレール、マイバス意識の醸成を図ったところでございます。

今後、開催を予定しております県西部、県東部のシンポジウムについても、公共交通のダイヤを考慮した時間帯でシンポジウムを開催するなど、県下全域で公共交通に乗って残すための機運醸成を重層的に図り、利用促進を進めてまいりたい所存でございます。

岩丸委員

いろいろな取組をしていただいているようでございますが、いずれにしても学生さんや

免許を返納した高齢者の方など、ほかに移動手段を持たない方にとっては、公共交通というのはなくてはならないものでございます。

12月5日の徳島新聞には、リレーシンポジウムに参加した人から、知らなかった話が多かったので来てよかったとか、地域公共交通はなくてはならないものなので地元として盛り上げていきたいというような声が紹介されておりました。西部、東部エリアでも開催されるとのことで、県民の皆様が自分事として考えられる機会を今後とも設けていただければと思っております。

今後とも公共交通の維持・存続のため関係者と連携しながら、乗って残すための意識啓発、利用促進を図っていただき、これまでの取組を知っていただきながら、地域に愛される公共交通となるようにしっかりと取り組んでいただけるようお願いいたします。

次に、先ほど部長から御説明いただきました入札契約制度の概要について、私も事前の県土整備委員会で公共事業における物価高騰対策について質問を行いました。また、本会議においては、我が会派の重清議員の代表質問に対して、物価高騰への新たな手法を導入するとの答弁がございましたが、具体的な内容についてお伺いいたします。

小津建設管理課長

ただいま岩丸委員から、入札制度改正についての御質問を頂きました。

ロシアによるウクライナ侵攻、歴史的な円安の影響を受けまして、急激な資材高騰が続いていることから、新たな取組を講じることといたしております。具体的には、公共事業の予定価格の積算に用いる資材単価につきましては、これまで年2回定期改定していたものを本年10月から調査頻度を高め、毎月価格改定を行うこととし、より適正な表示価格の算出ができるよう、運用改善を行ったところでございます。

そこで、この取組をしっかりと活用できますよう、積算から契約に至る施工業者の見積りでありますとか入札手続など、少なくとも四、五十日程度を要するこの期間の資材価格高騰に対応するため、受注業者との契約後、全ての資材を積算時の価格から契約時の価格へと変更する新たな手法を導入し、タイムラグを改善してまいりたいと考えてございます。

岩丸委員

資材単価が急激に値上がりしているということで、本当に大変な中とは思いますが、特に受注業者との価格変動等の情報の共有方法はどのように行っていくのでしょうか。また、知事から直ちに実施するとの答弁がございましたが、適用時期はいつからになるかお伺いいたします。

小津建設管理課長

ただいま岩丸委員から、受注業者との共有方法、それから適用時期についての御質問を頂きました。

受注業者との共有方法につきましては、契約後、積算時から契約時の単価変動を反映させまして、変更指示書により情報共有を行い、工事等の進捗状況や数量変更等と併せまして、実際の変更契約を行ってまいりたいと考えてございます。

また、適用時期につきましては、本年12月から契約を締結した全ての工事を対象としたいと考えてございます。今後とも建設業協会など各団体との連携を密にし、国の動向を注視しながら、より実効性の高い対策を検討してまいりたいと考えております。

岩丸委員

どうか引き続き社会情勢の変化を踏まえながら、立ち止まることなく、より良い手法を検討して入札・契約制度の不断の見直しを行っていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それと最後にですが、12月2日に国の令和4年度補正予算が成立いたしました。この予算には防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策が盛り込まれていると伺っております。インフラ整備が遅れている徳島県においては、我々も大変期待を寄せる予算でございます。そこで、この度成立した国の補正予算への対応状況はどうなっているのかお伺いいたします。

新瀨県土整備政策課長

委員から、補正予算の対応状況ということで御質問いただいております。

まず、予算の概要から御説明させていただきます。この度の国の補正予算でございますけれども、委員からお話ございましたように、5か年の加速化対策といたしまして、激甚化する風水害や切迫する大規模地震への対策、また予防保全型のインフラメンテナンスに向けた老朽化対策、また国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進などを積極的に進めるためのメニューが盛り込まれております。国全体でございますけれども、5か年加速化の予算といたしまして、国費で約1.5兆円、事業規模で約2.4兆円ということになっております。

これらの対策につきましては、本県が進めております災害復旧ありきではなく、災害をあらかじめ予防するという考え方である事前防災対策による防災・減災、国土・県土強靱化を進める上で欠かせない予算であると考えております。この度の国の補正予算に即応する県の補正予算につきましては、早期に事業を開始できるよう、閉会日の追加提案に向けて準備させていただいているところでございます。

岩丸委員

現状は理解いたしました。しかしながら、県内の河川や道路の整備状況についてどの程度進んでいるかと言え、吉野川のほうも無堤地区の解消に向けて取り組まれているようですが、まだ大分残っておる。また、高速道路はなかなか計画どおりにつながっていない。また身近な生活道路についても、未改良箇所が多いというようなことで、徳島県ではこれらの解決に向けて積極的にインフラ整備を進めていかなければならないところでございます。

近年猛威をふるっている自然災害への対応や地方創生などに寄与するインフラ整備にはもっとスピード感を持って進めていただきたいと思うわけなんです、改めて本県が活用している国の5か年加速化対策の対策期間と事業規模を確認させていただきたい。よろしくお願いいたします。

新瀨県土整備政策課長

ただいま委員から、5か年加速化の内容につきまして御質問いただいたところでございます。

5か年加速対策につきましては、令和2年10月、全国知事会長として、知事から当時の菅総理に国と地方の協議の場で直接提言して実現した予算でございます。対象期間は令和3年度から令和7年度までの5か年、事業規模は国全体で総額約15兆円の対策ということで決定されているところでございます。

対策事業といたしましては、この度整理した予算でございます、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対応としての流域治水対策、また道路ネットワークの機能強化であったり、インフラの老朽化への対応として、河川、ダム、道路、港湾などでの長寿命化対策など、各分野につきまして更なる加速化、進化を図るために用いられる予算ということになっています。

これまでの予算につきましては、令和2年度の補正予算から始まっており、令和3年度補正までの2か年で半分の約7.2兆円が予算化されたところでございます。さらに、この度の国の補正予算で先ほど申し上げた約2.4兆円が計上されているところでございまして、3か年で約7割が予算化されたということでございます。

岩丸委員

これから進めていかなければならないいろいろなインフラ整備が盛り込まれているようでございます。将来の徳島県とか県民のことを考えたら、いずれも大変重要なことだろうと思います。県内において、国の5か年加速化対策を用いることによって、これまでどのようなインフラ整備が進んだのか改めて伺いたします。

新瀨県土整備政策課長

ただいま委員から、5か年対策によりますインフラ整備の進捗ということで御質問いただきました。

これまでの5か年加速対策等によりまして、海部川や鮎喰川での河道掘削や樹木伐採、また県道鳴門池田線や国道439号などでの緊急輸送道路の整備、園瀬川や正木ダムでの河川、ダムにおける老朽化対策といった県土強靱化を着実に進捗しているものと考えております。

その一方で、命の道となります徳島南部自動車道などの高規格道路のミッシングリンクの解消、住民に身近な県道日和佐小野線や国道438号でのトンネル工事、委員からもございましたけども、吉野川、那賀川での堤防整備や上流でのダム再生、また沿岸部での地震津波対策など、インフラ整備につきましてはまだ道半ばという状況でございます。また、さきに御説明させていただきました令和5年度県土整備部の施策方針に盛り込んだ県土強靱化、強靱な県土づくりをはじめとする様々な事業、施策の実行のためには、今後もまずは5か年加速化予算の確保、通常予算とは別枠での中長期的な予算確保が必要であると認識しております。

岩丸委員

県内の現状はそのとおりなんだろうなと思います。しかしながら、県内にはまだまだ進めていかなければならないインフラ整備がたくさん残っております。

そこでなのですが、相次ぐ自然災害に屈しない県土づくりを進めて、県民の安全・安心を守ることは我々の使命であります。県議会としても防災・減災、国土強靱化対策の強力な推進について意見書の提出を提案したいと思うんですが、どうでしょうか。

福山委員長

ただいま岩丸委員より、防災・減災、国土強靱化対策の強力な推進について、徳島県議会会議規則第14条第2項に基づき、国に対し意見書を提出願いたいとの提案がありました。

本件はいかがいたしましょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

それでは、委員各位にお諮りいたします。

この際、県土整備委員長名で、意見書案を閉会日に議長あて提出したいと思いますが、これに御異議ございませんか。

(「異議なし」と言う者あり)

御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、お諮りいたします。

意見書の文案はいかがいたしましょうか。

(「正副委員長一任」と言う者あり)

それでは、文案は正副委員長に御一任願います。

なお、経済委員会において同趣旨の意見書を提出することが決定されておりますので、文案につきましては相談したいと思います。

黒崎委員

岩丸委員から、公共交通についての質問がございました。それとは少し違う内容でございますが、鉄道の話でございます。

新しいホールに隣接するJR牟岐線の新駅のことにつきまして、現在の取組状況はどうなっているのかということ等を聞きたいと思います。現在どのような状況になっておりますでしょうか。

谷川都市計画課長

ただいま黒崎委員から、新駅設置についての現在の取組状況ということで御質問いただきました。

JR牟岐線への新駅設置につきましては、先ほど委員も申されたとおり、新ホールへのアクセス向上はもとより、徳島市役所、徳島税務署や城東高等学校など、周辺公共施設を利用する方々の需要が存在しておりまして、通勤や通学、訪問などの利便性向上をはじめ、鉄道利用者の増によりまして、2050年カーボンニュートラルの実現、牟岐線の路線維

持にも大きく寄与するものと認識しております。

新駅設置に当たりましては、県が駅本体、徳島市がまちづくりへとつながる公共スペースを整備するとした基本的な役割分担が整いましたことから、JR四国に対しまして、駅設置の協力とともに、設計、施工、管理を依頼する協議書を提出したところでございます。

去る7月29日に新ホールの整備や県による公共交通利用促進などを前提に、基本了承をするとの回答がありました。その後、協議を重ねてまいりまして、現在JR四国が駅の位置や構造など、駅本体の詳細設計を進めているところでございます。また、この取組を県民の皆様に広く知っていただくということが何よりも重要であると考えておりまして、県ホームページにて新駅設置に関する情報ということで、経緯、取組や概要、期待される効果、頂いた様々な御意見といったものを掲載しております。今後とも、進捗に応じまして、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

JR四国から了承されたということでもあります。それに伴いホームページを開設して、いろんな説明をされているということをお聞きしまして、ホームページを見させていただきました。説明は大変よくできていると思います。何か質問の材料として使えるのかなと思ったら、余り切り込むところもなく残念やなと思います。比較的上手に説明ができていると思っております。

そんな中で、JRが了承したということも踏まえて、県の見解を聞きたいと思っております。

谷川都市計画課長

ただいま、鉄道事業者として新駅設置にメリットがあるのではないかとということで、県の見解を伺いたいというような御質問だと思っております。

JRが自治体からの要望による新駅設置、いわゆる請願駅でございますけれども、それを検討する場合、電気代、清掃費、施設点検費といった維持管理費であるランニングコストに対しまして、新駅の利用者予測を基に、現在より運賃収入が上回ること、いわゆる増収が判断基準の一つであるとお聞きしております。

今回、我々が新駅設置のチャレンジをするに当たりまして、まず県において乗車数予測を実施しております。この結果から見て、一定の利用者が見込まれると確認できましたことから、JR四国へ協議書を提出したわけでございます。JR四国におきましては、県の予測結果を参考にしつつ、鉄道事業者自らが行った検討においても、新駅設置による新たな需要が見込まれ、収入増につながるということなどから、基本了承いただいたものと考えております。

黒崎委員

県の予測結果とJRの調査結果が一致したということでもあります。

それはそれとしまして、今、議会の中では駅の距離が短いという話、あるいは徳島駅又は阿波富田駅から歩いたらいいのではないかというお話もあるということでございます。ただ都会に行ったらすごく短い距離って山手線でも幾つかあるんです。東京と規模が違う

という話もあるんですけど、それはそれとして、距離というのはやっぱりまち全体の機能によって、結果的に距離が短いとか長いとかっていうことが出てくるのかなと思ったりもするんです。

歩けない、あるいは歩かなくなるということについて、客観的にどのようにお考えになっているかということを知りたいと思います。

谷川都市計画課長

黒崎委員から、駅間距離が短いということで、それを県がどのように考えているのかという御質問だと思います。

新駅につきましては、委員お話しのとおり、徳島駅と阿波富田駅との距離が近いということから、これまでも徒歩でいいのではないかなという御意見を頂戴しているところでございます。徳島駅と新駅の駅間距離につきましては約0.6キロメートルでございまして、高松琴平電気鉄道、ことんでございますけれども、この志度線瓦町と今橋間、また伊予鉄道横河原線の石手川公園といよ立花間、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線、球場前からあき総合病院前なども約0.6キロメートルでありまして、四国内でも同程度の駅はございます。

一方で車椅子とかベビーカーを利用される方にとりましては、移動というのは決して容易ではないということで、とりわけ雨天時や風の強い荒天時ともなればなおさら困難になると考えております。公共交通ネットワークの充実につきましては、身体に障がいのある方はもとより、運転免許証を返納された高齢者、運転免許を元々持っていない児童や学生など、周辺公共施設を利用する全ての皆様にとりまして新たな交通手段になるとともに、ドア・ツー・ドアで歩くことの少なくなりがちなマイカーから、駅と自宅、目的地の往來に徒歩や自転車といったアクティブな移動手段が加わる公共交通、特に今回の場合ですと多くの方が乗車可能な鉄道へと転換を促すことによりまして、徳島市の都市計画マスタープランに記載されております、歩いて暮らせる、歩いて楽しめるまちづくりの推進、中心市街地の活性化、加えてまちなかへの自動車交通量の減少、あと周辺道路の混雑緩和によりまして、CO₂削減効果が見込めるということもございまして、カーボンニュートラルの実現にも寄与するものと考えております。

黒崎委員

説明の最後のほうにあった環境との関係で、徳島県は他県よりも随分早く環境首都、良質な環境を目指した徳島県にするんだということで、環境重視というスタンスを打ち出しているということが一つです。

もう一つは、昔はとかく駅を造ればその駅に何十人、あるいは何人もの従業員を配置していくということがありましたんで、利用者が少ない場合、駅を造れば造るほど、赤字に近づいていくといったことが基本にありました。私は次から次に駅を造ることについては余りよく思わない。決算したときに赤字になってしまうという恐れもあったんだろうと思うんです。

でも、最近の駅って無人駅が多いです。鳴門線に来ていただいたら分かりますが、全部無人です。それでも比較的何のトラブルもなく、無人になったらなったでうまくやっ

けるということもあるんです。だから民間の企業、JRになった途端に厳しく経費のことを言い始めて、全体的に利用者に対するサービスがストップしてしまった一瞬があった。

それが今も、駅の開発であったり、まちづくりであったりというところに消極的な形でずっと継続しているんだなという思いが私の中にはあります。県にはないかもしれませんが。私の中には少し今のJRに対しても批判的な部分というのはあります。

今になってJRの存続という話でございます。やはりJRというのは社会資本であります。幾らJRがやっているといっても、これは社会資本であります。それを地方の行政がどうバックアップするかという大変重要な問題になります。こういう話が出てきているわけでございます。私としては、今回のこの話というのは、やはり一歩前に出るべき話なんだろうと思っております。当初からこの計画については賛成をしておるスタンスでございます。

それで、新駅の開業に向けて今後のスケジュールというのはどういうものなのかお伺いしたいと思います。

谷川都市計画課長

委員から、新駅開業における今後のスケジュールということで御質問いただきました。

現在進めております駅の位置や構造などの駅本体の詳細設計につきましては、来年秋頃までに終えまして、その後、JR四国が工事着手に必要な国土交通省の認可申請を行うこととなります。認可取得後は速やかに県とJR四国との間で工事協定を締結いたしまして、関連する新ホールへとつながる跨線橋や駅周辺の公共スペース、いわゆる駅前広場というものでございますけども、そういったものの進度調整を図りながら工事を進めてまいりたいと考えております。一日も早く県民の皆様はその効果を実感していただけるよう、JR四国、徳島市とともに、新ホール完成前の新駅設置を目指して取り組んでまいりたいと考えております。

黒崎委員

よく分かりました。徳島駅、あるいは徳島の県下の駅がある程度確定されてできた時代と今とは随分と違いまして、徳島のそごうができたときのことを考えてください。そごうがあそこにあるんでっていうんで、そごうの近所でなかったらいかんみたいな感じで個店が全部あの周辺にくっついてきたんです。その結果、丸新がなくなりました。我々はそごうよりも丸新を残すべきだという思いがすごく強くありましたが、丸新がなくなっちゃって、東新町があんな状況になったんです。

景気の都合が悪くなれば大店舗っていうのはすぐにはなくなります。すぐに簡単に帰ります。それで帰った後四苦八苦するのは地元の企業なんです。地元の個店あるいは販売店なんです。こういうことが二度とあってはならないと私は思っております。

最近の商業も少しずつ変わってきていると思っております。大きい力は持っていないけれど、個店が持っている魅力というのを前面に打ち出して展開し始めている。正にそういったことがスタートした、始まったような気がします。

今までもそういうのはありました。それをどう評価するかということは止まっているようなところもあったんですけど、今はやはり小さいけれど個店の魅力を評価して、そこ

まで人が移動するということが起こってきています。テレビなんか見ていただいたら一番よく分かると思うんです。今話題になっている店というのは大規模な店じゃなくて個店なんです。個店がとても評価されている。それぞれの国民がそれを選んでわざわざそこまで行っているということでございます。

今回の駅の話とは少し離れているかも分かりませんが、駅を基本にして、個が持っている新しい魅力とか、あるいは個人が魅力を感じて動いていくということが起こるかもしれないという、一つの方向性やチャンスを提供できるんだらうと私は思っております。是非ともしっかりと進めていただくことをお願いします。

それと徳島市の担当、あるいはまちづくりの人たちとも、是非、よくお話をさせていただきたいと思います。市との連携について一言お願いしたいと思うんですけれど、どうでしょうか。

谷川都市計画課長

先ほど黒崎委員から御質問があったように、やはりまちづくりと人が中心になるためには、公共交通ネットワークの充実が非常に大事だと思っております。ただ、駅を整備してもその街がにぎわうかどうかということにつきましては、やはり徳島市と連携することが何よりも重要であると考えております。そのあたりは我々としてもしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

黒崎委員

ありがとうございます。是非ともよろしくお願い申し上げます。

もう1点、資料1のⅢの一番最後に良質な生活環境の形成というのがあって、きれいな水環境の創造というのがあります。きれいな水環境の創造について、創造というのがどういう意味なのか説明してください。

姫氏原水・環境課長

ただいま黒崎委員から、きれいな水環境の創造の意味について御質問いただきました。

水環境、生活排水処理ということで考えておりまして、今回の報告事項にもございます生活排水処理構想ということです。今後、下水道や合併処理浄化槽をはじめ、汚水処理施設、生活排水処理施設の整備を進めることで、県民の皆様の生活環境の向上、また公共用水域の水質保全といったところを進めていくということで考えております。

黒崎委員

分かりました。きれいな水という表現はものすごく幅が広いように思います。例えば農林水産のほうで言っている水というのと、あるいは瀬戸内海環境保全特別措置法の水っていうのといろんな取り方ができると思います。私が小さい頃は個人の家からし尿を集めてきて、松茂あたりから室戸岬の100キロメートルぐらい向こうに廃棄に行っていた。しかしそのときは、これは極端な話ですが、魚もたくさんいてその船を追っ掛けてきた。そんな話も聞きます。

今の鳴門わかめの色落ちの話であったり、あるいはスジアオノリの話であったりは、私

は基本的には山の管理が大きな原因かなと思っております。しかし、瀬戸内海環境保全特別措置法は余りにも排水の基準が高過ぎるという話もあるようです。

県土整備部がきれいな水環境という表現をしたときは、どの基準に基づいたきれいな水なんでしょうか。

姫氏原水・環境課長

まず、排水の基準というのを法律で定めております。水質汚濁防止法と下水道法等でそれぞれ排水の基準というのが定まっております。その基準を満たして放流しなければならないということで、まずそこを目指します。

それと、今、黒崎委員からもお話がありましたが、瀬戸内海ではきれいにし過ぎて逆に栄養が足りないという話も認識しております。一番最後のページ、24ページになるんですけど、今回の構想の中にもきれいな水と併せて豊かな海づくりへの貢献という項目も入れさせていただいております。これは、きれいな水質の基準があって、下水道ですとそれを満たすように放流するんですけど、基準ぎりぎりでするんじゃなくて基準よりもきれいな数値で放流しております。今まで基準よりもかなりきれいな水で放流してはいたが、基準を超えることはできませんので、基準までできるだけ近づけていく。処理をちょっと抑えて基準を超えない程度に処理を調整して放流するというような取組もやっております。そういうことで、きれいなと併せて豊かなというところで水環境を創造していこうということで考えております。

黒崎委員

分かりました。県の各分野できれいな水という基準が少しずつ違うのかなと想像しました。それぞれの立場での基準ということでございますんで、分かりにくいところもあるんですけど、このあたりはやっぱりもうちょっと時間を掛けて議論していかないといけないと感じております。

御答弁ありがとうございました。これで私の質問を終わります。

扶川委員

私もJRのことをお聞きしたいんですが、その前に9月29日の県土整備委員会で議論させていただいた建設業法違反の疑いがある事業所について、その後どのような調査をして結果がどうであったかということ、まず教えてください。

小津建設管理課長

ただいま委員から、営業所調査の状況といった御質問を頂いてございます。

指摘された業者につきましては、委員会での御指摘後、複数回、事前連絡を行わずに営業所調査を行っております。ただ、その営業所調査に行ったときには御不在であったため、現在事業者に対して連絡を取りながら、聞き取り調査の実施について調整を行っているところでございます。

扶川委員

現場を見られたと思うんですけど、あの写真のとおりでしたか。

小津建設管理課長

私は直接現場のほうは確認しておりません。

扶川委員

写真は撮っていただいているんでしょう。証拠隠滅みたいなことをされたら困ります。

何度行ってもいるわけじゃないです。あそこは人がいられるような場所じゃないです。車をとめる場所もないし、草だらけですし、人が出入りした形跡もなかったはずですよ。

何でこんな形だけの営業所を置いているのかという背景は、名前は違うんですけども実質的な経営者が同じである会社がほかにも別の地区に二つあって、営業所を置いていまして、三つの地区どこの工事でも指名競争入札に参加できるようにしているからだということと同じ自治体の業者から聞きました。

本当は一つของบริษัท、同じ実質的な経営者がいるのに、幽霊技術者やこのような幽霊営業所を置いて脱法的に公共事業を受注している疑いがあるんです。この営業所を持つ事業者は、該当する自治体の工事に対して、最近1か月以内に着手するという取決めを破って、工期終了が近くなってから取り掛かったために期限内に完了できなかった。ところがこの自治体は、県じゃありませんよ、契約違反をとがめずに1か月工期を延ばしてやったという事実があると思います。私に言わせたらこんなのはなれ合いです。

また、同じ業者には過去に県工事でも複数回指名停止になった経歴もあると聞きます。建設業法違反に関しては、指示、営業停止、許可取消し、営業禁止という監督処分があります。虚偽の申請によって建設業許可を得たりしたら刑事罰も課されます。こういう営業所では建設業許可の基準を満たしていませんから、それが確認されたら私は最低でも許可の取消しの監督処分がなされるべきだと思います。不正を放置しますと業界の信頼を失うのはもちろんですけど、放置した監督官庁の信用も失墜します。いい加減な業者はいい加減な工事をやるのに違いありませんから、結局被害は県民に及ぶわけですよ。

この件については、何年も前から東部県土整備局吉野川庁舎に通報しているのに、形だけ見に行つて調査をして放置してきた。公共工事を発注し続けてきた。私はこれは責任重大だと思います。今回こそ厳しい対応をしていただきたいと思います。

御答弁を頂きたいと思います。

小津建設管理課長

ただいま扶川委員から、今後の取組といったところで御質問を頂戴いたしました。

先ほども御答弁いたしました。現在、事業者に対しまして連絡を取りながら、聞き取り調査の実施について調整を行つておるところでございます。今後とも引き続き適切な調査を行い、法令を遵守するよう、しっかりと指導してまいりたいと考えてございます。

扶川委員

調査は結構です。指導も結構です。まず指示から始まるんでしょうけれど、明らかな法令違反が長年続いていることが確認されたら、ワカメの偽装のときにも議論しましたけれ

ど、直罰でやるべきです。こんな曖昧な態度を何年も取ってきて、これ以上放置することは私は絶対に許せません。その点を要請しておきたいと思います。

次に、JR四国への支援について伺います。

JR四国の5か年推進計画が2021年から2025年までホームページに掲載されているということをお教えいただきましたので読んでみたんです。大体分かりましたが、言いたいのはず、よその民間の企業のことですけれど、JR四国、これがホームページ上で非常に分かりにくい。あるということを前提に探さないと見つかりません。JR四国にお願いして、県庁のホームページにリンク可能として、県庁のホームページでもっと目立つところに分かりやすく表示していただけたらどうかと思います。

めったにこんな缶バッジは付けないんですけれど、頂いたんで付けてまいりました。

先ほど黒崎委員もおっしゃったように、それから答弁にもありましたように、乗って残そうというのは我が街のJRとして親しみを持って利用していただく、それがこの缶バッジの意味だと思うんです。そのために良いことも悪いこともきちんと情報をオープンにして、県民と一緒に考えていくという姿勢が、行政だけではなくてJRにも必要だと私は思います。そういう要請をしていただきたいと思います。もう少し分かりやすく県民に説明しましょうという願いをしていただきたいと思います。いかがですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

JR四国に対して、これから広報にしっかり取り組んでいただきたいと思いますという旨の御質問を頂きました。

県からも様々な取組をしっかりと広報していただけるよう、機会があるごとにお願ひしてきたところでございます。今後とも、しっかりと広報していただけるように、引き続き要望してまいりたいと考えております。

扶川委員

企業ですから普通の宣伝というのはいいところだけ見せるんです。こんな面白いものがありますよ、いいところがありますよ、是非利用してくださいと。しかし、やっぱり危機感も共有して、何とか助けてください、我が街の公共交通として一緒に頑張りますからお願いしますという姿勢を持っていただかないといけないと思います。私は民営化に大反対でしたけれど、昔の国有鉄道じゃないんですから、民間になっていいところといたらサービスの向上とかそういう低姿勢でしょう。そういうところでJR四国のほうに働き掛けていただきたいと思います。

それでお尋ねします。JR四国は経営安定基金運用益で赤字を穴埋めしてまいりましたが、この資料を見ると余り資金運用益というのはいらないようです。運用益だから元金は減らないんです。過去と比べたらうんと減っているんです。そのあたりをちょっと教えてください。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

JR四国やJR北海道は昭和62年の国鉄分割民営時から営業赤字を前提とされていたため、国の制度によって経営安定基金の創設や税の特別措置など、特別な配慮がなされてい

るところでございます。こうした厳しい経営環境にあることから、JR四国は早くからコストダウンに取り組んでおり、全線で赤字ではあるものの様々な取組を行ってきたと考えております。基金の部分につきましては、飽くまでJR四国の話となりますので、私のほうからは頑張っているという回答になります。

扶川委員

だから、県民に助けてくださいということをお願いするんだったら、財布の中身も見せましょう。この資料を見ますと、収支の状況を報告されてます。それはそれでオープンにされているんです。これにはっきりと基金から入っている分が幾らということを書いてあります。少ないです。県だって知っているでしょう。減っているでしょう。少ないでしょう。足りないでしょう。何でこんなに減っちゃったんですか。ゼロ金利政策みたいなことをやっているから、結局運用益が出ないんじゃないですか。これも私に言わせたら、国が原因を作った、元々赤字で黒字になる見込みはなかったんだから、当然国に支援してもらわなくちゃいけません。

高速道路にこれだけばんばん国がお金をつぎ込むのであれば、鉄道関係のインフラ整備や施設補修、車両整備等に国がどんどん金を入れりゃいいんだと思います。それをせずにJRと地方だけに責任を押し付けて、私は基本的な構造がおかしいと思っています。国土交通省は、国の支援はこれ以上続けられないから、不採算の度合いに応じて順次廃線しましょうみたいなことを言ってるわけでしょう。勝手です。私はそう思うんです。県の受け止めはどうか、教えてください。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

全線赤字のJR四国について、どのように受け止めているのかという御質問でございます。

先ほども説明させていただきましたが、JR四国は早くからコストダウンに取り組んでおりますが、現在、新型コロナ感染拡大の影響を受けまして、全路線が赤字になっております。四国内で一番営業係数が悪いところは愛媛県と高知県を走る予土線になるんですけども、こちらでも、新型コロナの影響を余り受けていない令和元年度につきましては1,137円です。営業係数といいますのは、100円稼ぐのにどれぐらいの経費が必要かというような指標でございまして、100円の場合はそれがとんとんということになります。いわゆる100円稼ぐのに1,137円掛かるということでございます。

当時、私どもはかなり経費が掛かるのかなと考えておりましたが、昨今、JR西日本、JR東日本でも新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、各路線の営業係数を発表しております。それを見ますと、令和元年度のJR西日本の芸備線の営業係数、100円稼ぐために必要な経費としまして2万5,416円、JR東日本につきましては、久留里線というところで1万5,546円となっております、JR四国に比べてはるかに高い。どちらかといいますと、JR四国がこれまで取り組んできたため、かなり低く抑えられているという状況が分かってまいりました。この結果につきましては、JR四国が路線維持のために、これまでたゆまぬ経営努力をされてきた結果ではないかなと考えているところでございます。

扶川委員

言いたいことを私なりに解釈すると、JR四国はしっかりと努力をしている、ほかにもっとひどいところがあるじゃないか、だから廃線、廃線と言うのはやめてくれということなんです。私も同じ気持ちですからそう解釈します。だから、しっかりと黒字化する努力をしなければいけないし、ならない部分は国の手のひらの上で議論するんじゃないくて、国に対して手のひらそのものを広げてもらうような議論を県としてもやっていただきたいと思います。高速道路の橋の関係でも意見書を上げたりしています。

もうちょっと具体的なことをお尋ねしますが、実は私も家族も板野から徳島駅まで通学や通勤でJRを利用して、長くお世話になってきたんです。通勤では渋滞の中、40分も50分も自動車を運転するのは大変だったので、私の妻は板野駅まで車で行って駐車場にとめて、JRを使って、徳島駅で降りて歩くということをやっておりました。子供が3人おりますが、子供も自転車を2台持ちまして、板野駅と徳島駅に自転車を置いて、JRを使わせていただきました。私も高校にJRで通学しておりました。

そこで考えたんですけれど、通勤に関して言えば、やっぱり安い駐車場が駅周辺にあるということが使いやすさにつながります。車より列車を選ぶようになると思います。上下分離方式で、施設と列車の運行を分離するという考え方もあるぐらいですから、駅周辺の駐車場とかの充実は非常に重要なんじゃないかと思うんです。

私も十分には分かりませんが、どのように取り組んでこられたのか、あるいは今後取り組んでいく可能性があるのかどうか、教えてください。

福山委員長

小休します。(11時31分)

福山委員長

再開します。(11時32分)

地面次世代交通課長

ただいま扶川委員から、JR利用に当たって駐車場が入り用だということで、取組状況についての御質問かと思います。

現在、パークアンドライドということで、自宅から目的地に移動する際に、自宅からは自家用車とか、今おっしゃられたような自転車であるとか、そういったもので出発しまして、途中にございます公共交通機関の駅とか停留所の近辺にございます駐車場に自家用車等を駐車し、そこからはJRなどの公共交通機関を利用して目的地に向かう移動方法でございます。

県の取組といたしましては、マイカーから公共交通機関への転換を図るために、ショッピングセンターの駐車場に車をとめて、JRとかバスなどで通勤するという店舗利用型パークアンドライドに取り組んでおります。具体的に言いますと、現在、フジグラン阿南をはじめ県内4か所で実施しているところでございます。ほかには、国による松茂町広島でのパークアンドバスライド、それからJR四国によるパークアンドレールライドというものも実施されているところでございます。

扶川委員

現状は分かりました。大規模なものが多いんでしょうけれど、板野駅前にあるのなんて民間の小さな駐車場です。でも、それがあって利用できるんです。全ての駅について利用できる、利用の利便性を高めるためには、ごく近所にそういうものがあるというのは非常に大事です。これは民間のJRが手の及ばないところに対する働き掛けが必要ですから、実際にそういうものがどれだけ設置されているのか、またこれから設置できる可能性があるのかを調べて、JR四国と話し合いをして、市町村とも連携して、更に推進していただきたいと思いますがどうですか。

地面次世代交通課長

パークアンドライドといった利便性の向上に資する取組の推進についての御質問でございます。

公共交通ネットワークの維持につきましては、こういった利用者の皆様に使いやすい環境を整備する、利便性の向上といったものは欠かせないと思っております。JRをはじめ交通事業者の皆さんとも連携しながら、そういった利便性の向上にも取り組んでまいりたいと考えております。

扶川委員

是非、可能性を探ってください。お願いいたします。

それと通学路です。これは自転車が置ければいいんですけども、今回、定期が値上げになります。県民みんなで支えていくという点では、確かに値上げを我慢しなきゃいけない部分はあると思います。しかし、子育てしやすい徳島県を作っていく上では、通学定期の値上がりというのはマイナス要因になるのは間違いありません。ですから、これに対しては行政として助成していいと思います。高校生なんか特にたくさん定期を利用されていると思います。どこが取り組むべきなのか分かりませんが、高校生の定期に対する補助というのを考えてはどうかと思います。いかがですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま、春のJR四国の運賃改定に伴う学割定期の値上げについての御質問と考えております。

JR四国をはじめ、公共交通の経営はかつてない厳しい状況となっております。こうした中、新型コロナウイルス感染拡大や燃料の高騰が追い打ちを掛けていることによりまして、これまでも厳しかったJR四国は更に追い打ちが掛かっているところでございます。

今回の運賃改定につきましては、消費税増税に伴う改定を除きまして、平成8年以来27年ぶりの運賃改定となります。JR四国においては、安全で安定した運輸を確保した上での経費削減には限界があり、現在の運賃の水準では、中長期的な事業継続が極めて困難であることから、利用者に御負担をお願いするに至ったと聞いております。

一方で、通学用の定期運賃につきましては、いわゆる値引きなんですけれども、JR四

国はかなり高い割引率を設けておりまして、その維持に一定の配慮を頂いているところでございます。

本県においては、経営状況が厳しい中において地域の移動手段を確保するという観点から、今回の運賃値上げについてはやむを得ない判断であると考えております。ただ、値上げには、物価や燃料の高騰による影響を今も受けている利用者の皆様に更なる負担をお願いすることになることから、JR四国に対しましては、利便性やサービスの向上に最大限に取り組んでいただくとともに、あらゆる年齢層の方々に対して、運賃値上げでどのような影響があるのか丁寧に説明するよう、お願いしたところでございます。

扶川委員

みんなJR四国にお任せするんじゃないくて、行政がお手伝いしましょうということを申し上げているんです。バスについては障がい者割引があります。それから、高齢者を無償化しているところもあります。JRはやっていないでしょう。財政的理由でこれまでやれていないんです。障がい者も高齢者も負担が増えます。

やっぱり行政が参加しないというのはおかしいんじゃないですか。バッジを付けて使いましょう、乗りましょうって言ったって、機運醸成だけでは限界があります。だから、実際に利用者の負担軽減というのは、行政がかんでいっていいと思うんです。特に学生とか障がい者とか高齢者とか、そういう方に対しては、福祉的施策として県がやってもいいと思います。教育委員会とか保健福祉部とか、必要なところと連携して制度を作ってほしいということをそちらからお願いできないんですか。してほしいんですが、いかがですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

通学定期が値上がりすることに対して、県が支援することはできないのかというお話かと思えます。

県土整備部次世代交通課といたしましては、公共交通の利便性向上でありますとか利用促進、そういったところから、今ある公共交通を将来にいかに残していくのかということに対して、精一杯頑張っているところでございます。

個別の補助等につきましては、それぞれの立場、例えば今回の学生割引につきましては教育委員会でありますとか、あと人口流出につきましてはそういったところの部署が対応する必要があると考えております。

そういった方々が一堂に会しまして、徳島県生活交通協議会という組織の中で情報共有を行っているところでございます。

扶川委員

その生活交通協議会で、ほかの部局とも連携して交通弱者に対する負担軽減、今度の値上げの軽減を図るということを議題として上げていただくようお願いいたします。できますか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

そのほかも含めてですけれども、これまでもそういった取組について、様々な関係者が

取り組んでいるものについては情報共有させていただいております。

扶川委員

もはやどういふふうに聞いていいのかわからない答弁ですけど、まあいいでしょう。これまでもそういうことについては情報共有しているということですから、本委員会ではこういう議論があったということも情報共有していただくように要望しておきます。

あと時間が余りないんですけど、もう一つこんなのがあるんです。よその県では、バス高速輸送システム、BRTというのがあるそうです。1キロメートルごとぐらいに駅があり、元々の線路を廃線したところに専用の道路を造って走らせるという仕組みらしいです。将来的には、こういうのも面白いのかなと思うんですけど、ただ高速性を損なうところがあるので、それも難しいなと思うんです。こういうものも是非研究しておいていただきたいと思います。すぐにどうこうということではないと思いますけれど、いかがですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

BRTについての御質問でございます。

BRTはバス・ラピッド・トランジット、バス高速輸送システムというものでございます。バス専用道路を敷設することで、定時性や高速性を確保しながら、新たに鉄道を敷設するよりも初期投資やランニングコストが安価であることから、鉄道に代わる公共交通として、宮城県や福島県、茨城県などにおいて導入されているものでございます。

BRTについては、これまでに導入されたところにつきましては、大きな災害があつて、線路を元に戻すよりも安価であるとか、地域の方々と話した結果、導入されたものと認識しております。

一方で、このような取組はなかなか全国的に例が少ないというところがあります。鉄道とバスの安全性に関する考え方や物理的な車両に関する安全装置がそれぞれで異なっており、例えば鉄道の安全基準によるバス用の安全装置の技術の開発や、運行に関する新たな法的整備などを行う必要があります。

本県が県南地域に導入したDMVにつきましても、既存の鉄道や道路を使用するため、大規模なインフラ整備が不要であり、従来の鉄道車両よりランニングコストが低減される効果が期待されることから導入したところであります。

BRTも含めた様々な輸送手段につきましても、地域の移動手段を確保していくために研究してまいりたいと考えております。

扶川委員

私も知ったばかりですので、いいところも悪いところもまだはっきりと分かりませんが、研究はしておく必要があるんじゃないかと思っております。

それからJR、先ほどの新駅のことです。私はまだ新駅には納得していないんです。

一つは先ほどの議論でもありましたが、ホームページを見させていただいたら、県がアンケート結果の発表もされていますけれど、私が資料請求したものについては黒塗りだらけじゃないですか。県民と一緒に考えていこうというのに、県民の代表の議員に対して十

分な情報提供をせずに黒塗りだらけにして、一緒に考えていこうなんていうのは虫が良すぎます。きちんと説明責任を果たしていただきたいと思うんです。時間があつたらちょっとやりたかったんですけど、あと9分ほどしかありません。

もう1点、利便性を高めるということと言うと、新駅にはエレベーターができます。先ほど、車椅子の障がい者の方なんか、たとえ600メートルでも歩けないじゃないかという話がありましたけれど、障がい者の方は車で来ていただいたらいいんです。当たり前です。だから、車用の駐車場を新ホールに接続して、ドア・ツー・ドアで運ぶのが本筋です。

徳島駅以外はエレベーターがないでしょう。板野からJR四国を使って車椅子の方が参加するなんて絶対に不可能です。無人駅で3番線まで移動するのに、こんな橋を渡らないといけません。介助者はいません。そういう課題があるのに、いかにも車椅子の障がい者が新駅を使ってホールに来るのにJRを使えるというような説明をするのは、悪いけれど正確じゃありません。使えません。高齢者だって足の痛い方がおいでます。歩くのが無理な方もいるのは分かっています。そういう方も障がい者と一緒です。ドア・ツー・ドアで来ていただいたらいいんです。元気な高齢者は600メートルぐらい歩けます。そのあたりを正確に広報していただきたいと思います。

それから正確に広報するという点で言えば、私は分からないんでデータが欲しいんですけど、自動車で来る場合と大きなディーゼル車を動かす場合、一体1車両に何人以上乗っていたらグリーンになるんですか。分かっていたら教えてください。

谷川都市計画課長

ただいま扶川委員から、自動車と鉄道との違い、温室効果ガスの排出がどのぐらい違うのかという御質問だと思います。

今、国土交通省のホームページにおきまして、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す。これは旅客でございますけれども、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につきましては、自家用自動車では131グラム、鉄道では28グラムとなっております。どのぐらい減るのかというのはこの場では試算しておりませんので、一つの目安としてそういった指標が出ているというところでございます。

扶川委員

131グラムと28グラムなんです。それぞれ1人が1キロメートル移動するためです。そうすると、少なくとも一つの車両に最低でも5人以上は乗っていないといけないということになるんですか。そういう計算ですね。

これから自動車は待ったなしで低燃費のハイブリッドから、いよいよ電気自動車の時代になろうとしています。そうするとCO₂排出ゼロです。元々の電気がグレーの電気だと仕方がないわけですけど、それも考えて比較すると必ずしもグリーンなんだろうかということがあります。新駅の利用で、新しくどれだけ利用者が増えるのかという数字、JRの利用者が増えるのかという数字が正確に出れば、それである程度CO₂削減もこのぐらいできるということが説得的に説明できると思います。私はその試算の根拠となるアンケート結果を情報公開して見たんだけど、納得がいかないんです。今日聞こうと思っていた

が十分に聞けないので、どうしよう。4分だけやりましょうか。

JR利用者アンケートの枠組みだけ聞いておきます。アンケート調査の資料をもらいましたが、この転換利用者数とか新規利用者数というような一覧表は業者が作ったものですか。県が検討資料として出したものですか。

谷川都市計画課長

ただいま扶川委員から、今回お示ししたデータにつきまして、業者のものなのか我々が作ったものなのかということでございます。

委員のほうから請求がありました内容につきましては、課内で検討、計算した文書全てという請求となっております。この内容につきましては、コンサルから頂いたデータを基に県のほうで作成した文書ということになっております。

扶川委員

そうですか。そうしたら先ほどの議論の中で、JR自身が新駅設置によって新たな利用者が増えるという理解をしてくれたから、賛同してくれたんだという議論がありましたけれど、JRは一体何の資料を基に新駅の利用者が増えるということを判断したんですか。

谷川都市計画課長

JRがどのようにして了承という判断をしたかというような御質問でございますけれども、今回、鉄道事業者自らの考えを基に検討を行っておるということでお聞きしております。

扶川委員

一緒に考えようと言っているのに、JRの姿勢がそうだとしたら、その姿勢は何ですか。数字は示さないけれど、増えるだろうということで賛成します。まあそれも一つの判断でしょうけれど、検討したなら検討した資料ぐらい発表してください。そうやって情報を公開したら、ああなるほどJRがこうやってちゃんと試算してくれているんだ、これなら黒塗りだらけのやつよりも分かりやすいですから、私だって賛成するかも分からない。それで賛成しろって言ったって、その資料はないじゃないですか。新駅そのものにばりばり反対しているわけじゃないです。最初から言っています。本当に利用者が増えて温暖化ガス削減の役に立つのか、利便性が向上して、ホールに来る人たちの足として役に立つのか、県民の健康維持のために歩くのがいいのかそうでないのかといういろんな観点から議論しているわけです。材料がそろわないからいつまでたっても賛成できないんです。JRが一体どういう根拠を持って利用者数が増えるという計算をされたのか、JRに聞いていただけませんか。

谷川都市計画課長

JRが検討している内容につきましては、やはり鉄道事業者、JR四国の経営情報と考えておりますので、今後お聞きするということは考えておりません。

扶川委員

だから助けてほしいと言うんだったら財布の中身を見せなさいという話です。おかしい。経営と言ったって、ほかの業者、ほかのライバルがあって、それでそのライバルに負けないために企業秘密があって隠すというのは分かります。ライバルなんていないじゃないですか。JRは国に助けてもらい、自治体に助けてもらい、住民に助けてもらって成り立つ公共交通じゃないですか。それで情報公開をしない、経営情報だから見せないなんていうのは応援できません。そういう姿勢は改めていただかなきゃいけないということを申し上げて終わります。

岡田副委員長

新駅の話と公共交通の話で委員会が進んできたんですけど、そもそも新駅を設置するに当たっては、私の感覚ではホールのアクセスとして駅があればいいですよねということが一番大事なところですよ。

歌舞伎座も新しくなって地下鉄の駅へのアクセスが直結になりました。コロナの間だったんですけど、視察に行かせてもらいました。国立劇場にしても、最近できあがったホールというのは、全て駅と直結になっているということが第一条件になっていると思います。

それともう1点、実はニコンの本社にニコンのミュージアムがあるんですけど、品川の駅を降りてそこに行こうとしたら、プロムナードみたいに駅から直結した屋根が付いている遊歩道がずっとあって、品川のビジネス街は全部その遊歩道でつながっていました。私はそれを知らんと駅を降りて摩天楼の中をさまよって、結局入り口が見つからんかって先輩に電話をしました。どこで迷子になっとなよという話だったんですけど。結局、利便性という部分で駅と目的地とのアクセスの良さの部分があります。

もう一つは芸術ホール、文化ホールなので、私の感覚ではそこに行くときには女の方は歌舞伎であれば着物を着ていきたいとかオペラであればドレスアップしていきたいとかっていう、演目に応じて少しでも気分を盛り上げるために劇場に足を運ぶというところ、着飾っていくっていう要素もあるんです。

そうすると、現状でいきますと、当然駐車場が少ないので公共交通を使って行きましようというときに、鳴門からだったら徳島駅にJRで行って、駅から歩かないといけないというよりは、その最寄りの駅にアクセスができるっていうのは当然非常に利便性が上がると思っています。ただ、今度はその駅からホールまでのアクセスも、車寄せじゃないですけど、アクセス道として傘がなくても濡れないように、髪の毛をセットしたのに風に吹かれてとんでもない髪にならないように、その部分も確保していただくほうが、利便性を上げる一つの口実につながるのかなと思うんです。そういうふうなところ、トータルで劇場の最寄駅の利便性が上がるっていう部分があります。

もう一つ、私は高校時代は3年間車で通っていた一人なんですけど、徳島駅から自転車で乗り継いで高校に行っていました。しかし、城東高校に行っていた友達は、朝は城跡の公園を歩いているんですけど、夜になってクラブが終わったり塾の帰りになると真っ暗な中なので、やっぱり女の子たちはみんな走って帰っていたっていう話もあります。現状も公園内に明かりはあるんですけど、やはり広いところを最短コースで抜けて

いく、公園内を走って抜けていくっていうのをみんな、子供たちもしているようなんです。そうなってくると、やはりそれよりは最寄りの駅があって、そこから確実にJRの列車に乗って帰れるっていうほうが安全性の確保ができるという面があります。子供たちへの安心・安全という部分を担保できるのかなというように思っています。

それとされているように、近くなるんで県庁の人や市役所の人が何度も使うというような部分で利用が増えるのかなと思うんですけど、それ以上に子供たちの安心・安全であったり、通学路の確保であったりという部分のウエートが非常に大きいと思います。

先ほど言ったように、新しいホールに来るお客さんたちが何を求めて来るのかって言ったら、私が期待しているのは、やっぱりラグジュアリーな高級オペラが来るのかなっていうような部分です。誘致ができるようなホールを目指してほしいということになると、やっぱりアクセスする部分、きちんとした入り口としてのJRの駅っていう部分の確立もしていただきたいなと思うんですけど、いかがでしょうか。

谷川都市計画課長

岡田副委員長から、新ホールに向かう方にとってのふさわしい駅となるようにという御質問だと思います。

現在、JR四国とも協議を重ねておりますが、その部分につきましてはやはり維持管理コストにつながっていく部分も往々にしてございます。ホールに来られる方のための屋根の設置の範囲とかについては、今、協議を重ねているところでございますので、副委員長の御要望があったことはJRにお伝えしまして、できるだけそのような感じになるように我々も取り組んでまいりたいと考えております。ただ、これに関してはやはりコストという問題が少しございます。できるだけ努力してまいりたいと思います。

岡田副委員長

是非、御検討いただきたいと思います。

駅の場所的にはものすごく利用したい場所にあります。元に戻っての話になりますけれど、それに見合った、やっぱり利用したいと思うような駅となるように、ホールに接続する部分が傘を差していくとか、かっぱがなかったらあかんよなっていうことにならないようにしてほしい。コストの面、費用対効果の部分もあると思いますけれど、利用者の利用率を上げるという意味でも、雨に濡れない、風に吹かれないっていう部分を配慮いただけたらなということを要望して終わります。

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、これを原案とおり可決する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9号、議案第11号、議案第12号、議案第13号、議案第27号、議案第28号、
議案第30号

以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

次に、お諮りいたします。

委員長報告の文案は、いかがいたしましょうか。

(「正副委員長一任」と言う者あり)

それでは、そのようにいたします。

次に、当委員会の閉会中継続調査事件について、お諮りいたします。

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

(「異議なし」と言う者あり)

御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。(12時03分)