

令和5年2月定例会 県土整備委員会（付託）

令和5年2月27日（月）

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

【追加提出議案】（説明資料（その3））

- 議案第58号 令和4年度徳島県一般会計補正予算（第12号）
- 議案第71号 令和4年度徳島県公用地公共用地取得事業特別会計補正予算（第1号）
- 議案第72号 令和4年度徳島県港湾等整備事業特別会計補正予算（第1号）
- 議案第81号 令和4年度徳島県流域下水道事業会計補正予算（第1号）

【報告事項】

- 徳島県マンション管理適正化推進計画（案）について（資料1、2）
- 徳島県トラック運送事業者GXチャレンジ支援事業の実施結果について（資料3）
- 徳島県港湾等整備事業経営戦略の改定（案）について（資料4、5）
- 台湾インバウンドチャーター便について（資料6）

松野県土整備部長

それでは、県土整備部関係の案件につきまして、御説明いたします。

予算関連と報告事項4点をお願いしたいと思います。

まず、県土整備委員会説明資料(その3)の目次を御覧ください。

今回、御審議いただきます案件は、令和4年度補正予算に係る歳入歳出予算、継続費、繰越明許費及び流域下水道事業会計予算でございます。

それでは、資料の1ページを御覧ください。

一般会計の歳入歳出予算総括表でございます。

表の下から3段目、計の欄を横に御覧ください。

左から3列目の補正額欄に記載しておりますとおり、県土整備部合計で146億1,665万5,000円の減額をお願いしております。

その右隣の計欄には補正後の額を記載してございますが、合計で741億6,356万4,000円となっております。

また、補正額の財源につきましては、右の財源内訳欄に括弧書きで記載のとおりでござ

います

2ページを御覧ください。

特別会計でございます。

公用地公共用地取得事業特別会計及び港湾等整備事業特別会計の補正額は、最下段の左から三つ目でございますように、合計で4億2,860万1,000円の減額となっております。

3ページを御覧ください。

このページから21ページにかけては、補正予算に係る各課別の主要事項説明についてとなっております。

まず、県土整備政策課でございます。

職員の人件費の決定に伴う補正など、次の4ページの最下段、補正額の欄に記載のとおり、合計で12億6,137万5,000円の減額となっております。

5ページを御覧ください。

建設管理課でございます。

土木企画調整事業費の決定に伴う補正など、合計で820万1,000円の減額となっております。

6ページを御覧ください。

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

まず、一般会計でございますが、6ページの用地事務などに要する経費の補正として281万1,000円の減額となっております。

7ページに移りまして、公用地公共用地取得事業特別会計につきまして、公用地公共用地の先行取得額の決定に伴う補正などで合計5億4,330万7,000円の減額となっております。

8ページを御覧ください。

高規格道路課でございます。

高速自動車道対策事業費の決定に伴う補正など、合計で1億6,310万円の減額となっております。

9ページを御覧ください。

道路整備課でございます。

道路改築事業費の決定に伴う補正など、合計で3億3,067万8,000円の減額となっております。

10ページを御覧ください。

都市計画課でございます。

土木企画調整事業費の決定に伴う補正など、合計で2,666万1,000円の減額となっております。

11ページを御覧ください。

住宅課でございます。

建築物耐震化推進費の決定に伴う補正など、合計で1億1,918万8,000円の減額となっております。

12ページを御覧ください。

営繕課でございます。

営繕受託事業費の決定に伴う補正など、5,560万8,000円の減額となっております。

13ページを御覧ください。

水管理政策課でございます。

堰堤^{えん}管理費の決定に伴う補正など合計で1億6,642万7,000円の減額となっております。

14ページに移りまして、河川整備課でございます。

総合流域防災事業費の決定に伴う補正など、合計で10億4,132万6,000円の減額となっております。

15ページを御覧ください。

このページから16ページにかけては、砂防・気候防災課でございます。

災害関連緊急砂防事業費や、次の16ページになりますけれども、河川等施設災害復旧事業費などにおきまして、今年度は昨年度に引き続き、本県で比較的大きな災害が発生しなかったことによる事業費の決定に伴う補正など、合計で98億6,634万5,000円の減額となっております。

17ページを御覧ください。

水・環境課でございます。

廃棄物処理施設管理指導費の決定に伴う補正など、合計で1,668万4,000円の減額となっております。

18ページを御覧ください。

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

まず、一般会計でございますが、18ページの港湾施設災害復旧事業費におきましても、今年度、本県で災害が発生が少なかったことによりまして、事業費の決定に伴う補正がございます。合計で13億3,503万8,000円の減額となっております。

19ページを御覧ください。

港湾等整備事業特別会計でございます。

土地造成に伴う県債の償還金に要する補正など、合計で1億1,470万6,000円の増額となっております。

20ページを御覧ください。

次世代交通課でございます。

交通政策調整費の決定に伴う補正など、合計で2億2,321万3,000円の減額となっております。

22ページを御覧ください。

このページから27ページにかけては、既に御承認を頂き事業を実施しております、一般会計における継続費の変更についてでございます。

道路整備課の一ノ瀬トンネルの新設事業ほか2件及び都市計画課の末広住吉高架橋上部工架設事業ほか2件につきまして、令和4年度の進捗状況に伴いまして、年割額や財源を変更しようとするものでございます。

28ページを御覧ください。

このページから43ページまでは、繰越明許費でございます。

このうち38ページまでは、一般会計の追加分といたしまして、今回、新たに御承認をお願いする事業につきまして、翌年度の繰越予定額を記載してございます。

追加分の合計は、38ページの最下段、右から2列目の欄に記載のとおりでございます。5億9,373万円となっております。

また、39ページから41ページまでは、一般会計の変更分といたしまして、既に御承認を頂いている事業につきまして、翌年度繰越予定額の変更を記載してございます。

変更分を反映した補正後の合計につきましては、41ページの最下段、右から2列目の欄に記載のとおりでございます。27億2,938万2,000円となっております。

続く、42ページから43ページは、特別会計に係る繰越明許費でございます。

追加分といたしまして、42ページの公用地公共用地取得事業特別会計におきまして、翌年度繰越予定額は2億7,700万円となっております。

43ページを御覧ください。

港湾等整備事業特別会計におきまして、翌年度繰越予定額は1億4,520万円となっております。

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

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

44ページを御覧ください。

流域下水道事業会計でございます。

ア、業務の予定量につきまして、旧吉野川浄化センターの処理水量の減少に合わせ、補正後欄に記載の水量に変更をお願いするものでございます。

45ページを御覧ください。

イ、収益的収入及び支出でございます。

収入では、流域下水道管理運営負担金といたしまして、指定管理料等維持管理費に充てる市町負担金の補正など、合計で1,975万4,000円の減額となっております。

46ページを御覧ください。

支出では、処理水量の減による指定管理料の補正など、収入と同額の合計1,975万4,000円の減額となっております。

47ページを御覧ください。

ウ、議会の議決を経なければ流用することのできない経費でございます。

職員の給与費について、補正予定額欄に記載のとおり259万4,000円を減額するものでございます。

最後に、エ、他会計からの補助金でございます。

一般会計からの補助金につきましては、補正予定額欄に記載のとおり893万8,000円を減額するものでございます。

以上で、提出案件の説明を終わらせていただきます。

続きまして、御報告事項を4点ほどお願いいたします。

資料1を御覧ください。

第1点目は、徳島県マンション管理適正化推進計画案についてでございます。

国のマンションの管理の適正化の推進に関する法律の改正を受けまして、いわゆる長期修繕計画を作成している管理組合が少ない現状も踏まえ、本県におきましても、新たに制度化されたマンション管理適正化推進計画の策定を進めているところでございます。

計画の概要でございますが、対象となるのは県内の町村域において立地する分譲マンション、市においては市がやるということになってございまして、管理状況に応じた助言、指導及び勧告の実施、関係団体と連携した支援の実施などの施策を講じることとしてございます。

今後は、県議会での御論議を頂いた後、3月以降にパブリックコメントを実施いたしまして、6月の策定、公表を予定としております。

続きまして、資料3を御覧ください。

第2点目といたしまして、徳島県トラック運送事業者GXチャレンジ支援事業の実施結果についてでございます。

トラック運送事業者GXチャレンジ支援事業につきましては、燃油価格高騰により大きな影響を受けるトラック運送事業者の負担軽減を図るため、燃費向上や環境配慮につながるエコドライブの実施などGXの推進に取り組む事業者に対しまして、燃油価格高騰分の一部を支援するものでございます。

令和4年11月7日から12月23日まで申請の受付を行い、事業者の皆様におきまして、申請時に選択したGXチャレンジ項目に取り組んでいただきました結果、6,066台に対し、支援金3億409万1,000円の支給を行ってございます。

続きまして、資料4を御覧ください。

第3点目といたしまして、徳島県港湾等整備事業経営戦略の改正案についてでございます。

令和3年3月に策定いたしました徳島県港湾等整備事業経営戦略について、このたび改定案を取りまとめたところであります。

主な改定内容といたしまして、2の（1）計画期間につきましては、新たに取り組む徳島小松島港津田地区の第2水面貯木場・フェーズ2の事業期間に合わせまして、令和13年度までとしております。

（2）地域開発事業につきましては、津田地区第2水面貯木場の埋立事業計画を盛り込み、起債額を縮減するため、新たに土砂受入料を徴収することといたしてしております。

（3）港湾整備事業につきましては、老朽化が進む県営上屋や荷役機械など、港湾施設の戦略的な維持管理による最適化や世界情勢による資材高騰などを反映してしております。

以上の取組を反映した結果、令和3年に策定いたしました収支計画における令和8年度での一般会計繰出金ゼロにつきましては、変更ございません。

3、今後のスケジュールでございますが、今議会での御論議を経まして、年度内に改定、公表したいと考えております。

最後に、資料6を御覧ください。

第4点目といたしまして、台湾インバウンドチャーター便についてでございます。

来る3月24日金曜日から4月9日日曜日までの間、台湾のスターラックス航空によりまして、5往復8便の国際旅客チャーター便運航が計画されております。

現在、国と最終調整を行っているところです。
運行日程等については、資料に記載のとおりであります。
報告事項につきましては、以上でございます。
御審議のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

福山委員長

以上で、説明等は終わりました。
これより質疑に入ります。
それでは、質疑をどうぞ。

元木委員

東みよし町管内における吉野川無堤地区解消に向けた取組についてお伺いいたします。
地元東みよし町においては、加茂第二箇所が着々と進められており、一日も早い完成を待ち望んでいる住民の声もでございます。毛田箇所につきましても地元の調整が進められているとのことであり、町や地元住民との合意形成の下、着実な事業の推進が期待されます。一方、対岸の宮岡箇所や昼間箇所の早期事業着手に向けた住民の要望も根強くございます。
つきましては、東みよし町管内における無堤地区解消に向け、今後どう取り組んでいくのか、所見をお伺いします。

井上水管理政策課長

元木委員より、東みよし町内におけます吉野川の無堤地区の解消に向けた取組についての御質問でございます。

吉野川における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き実施されてございまして、最新の平成29年に変更されました河川整備計画におけます無堤地区の整備については、委員のお話にございました東みよし町における無堤地区、下流から申しますと毛田、加茂第二、宮岡、昼間、この4か所を含む全ての無堤地区におけるおおむね10年間の事業着手ということに加えて、無堤地区の整備の進め方として、上下流左右岸のバランスに配慮しながら堤防等の整備を実施すること、また堤防の未着手区間のうち、もっとも氾濫の被害の大きい地区の対策を優先するとの方針が示されてございます。

この方針の下、平成16年の台風第23号において氾濫被害の大きかった加茂第二箇所につきましては、下流の無堤地区に先駆けて、平成25年に事業に着手され、地元の東みよし町が用地事務を国から受託し、用地の取得を進めてきた結果、これまでに用地の取得率は99パーセントを超えている状況でございます。

工事の状況でございますが、平成27年に着工いたしまして、これまでに支川の合流点に設置する稲持谷川樋門、それから古川樋門、こまた川樋門の三つの樋門本体が完成するとともに、築堤の工事が着実に進められてございます。

昨年12月の国の第二次補正予算におきまして、吉野川水系の河川改修に対し約24億円の補正が配分されてございます。加茂第二箇所におきましては、国のほうが令和8年度の完

成を目指しており、堤防整備は加速するものと考えてございます。

次に、その下流になります東みよし町とつるぎ町にまたがる毛田地先でございますけれども、地権者との個別説明を行ってきたところでございまして、昨年末までに設計協議がまとまって、12月に堤防整備に必要な用地幅を示す用地幅杭と呼んでおりますけれども、その幅杭の設置が完了し、今年度内に用地測量とか物件調査に着手する予定と国のほうから聞いてございます。

続きまして、加茂第二箇所対岸となります宮岡箇所につきましては、地元住民で構成されました足代東部地区堤防推進対策協議会との意見交換を実施しているところでございます。今年度につきましては昨年の7月と11月に設計協議が進められてございます。

最後に東みよし町内で最も上流になります昼間箇所についてでございますが、具体的な取組にはまだ至っていないものの、下流の無堤地区の進捗状況を踏まえ、また上下流左右岸のバランスに配慮しながら、設計等に着手されるものと県のほうでは考えてございます。

今後とも吉野川の無堤地区の解消に向けまして、地元の市町との連携の下、あらゆる機会を通じて堤防整備に必要な予算ですとか、早期整備を国に対して働き掛けてまいりたいと考えてございます。

元木委員

具体的な御答弁を頂きました。まず、加茂第二箇所では令和8年度の堤防完成に向けて整備が加速する旨の御答弁を頂きました。これからは側道の整備とともに高島周辺の土地を生かした取組や遊歩道整備も課題となりますけれども、町の方針に沿って県としても協力をお願いいたします。あわせて、支川である加茂谷川の河川整備や山間部の保水力強化に向けた取組も充実させ、治水機能の強化を図っていただきたいと思う次第でございます。

また、未着手の昼間箇所については答弁がございましたけれども、数年前には輪中堤での整備方針と伺っております。この箇所は小川谷川左岸側に農地が集積し、右岸側は運動公園であるため、近隣の農業関係者や町当局とも調整の上、小川谷川への架橋による側道の延伸等、小川谷周辺のまちづくりも視野に入れながら、町や三好市との連携の下、長期的な視点で計画的に取り組んでいただきたいと思っております。

全体を通じまして、堤防のストック効果というものを最大限発揮できるよう、堤防完成後の周辺の親水空間が住民生活に役立つものとなりますよう、町当局とも連携を深めながら特段の御配慮をお願いいたします。今後とも地元住民や関係機関とのコミュニケーションを絶やすことなく、吉野川上流域の一日も早い無堤地区解消に向けて、東みよし町をはじめとした関係機関並びに関係部局が一丸となり、必要な予算の確保や早期整備を御期待申し上げます。

続きまして、吉野川流域治水に向けた高知県などとの連携強化についてお伺いします。

近年は吉野川の治水が大きな課題となっており、上流の無堤地区解消に向け、吉野川本川については国が主体となって着実な取組が進められておりますが、流域全体で治水対策に取り組む流域治水の取組が重要でございます。

吉野川においては早明浦ダムの下流など高知県側の上流域と一体となって、治水対策を

有効に進めていくためには、徳島県と高知県が一体となった流域治水計画を策定し、必要とされる予算確保に向け、国に対して両県共同で国との協議や要望などを行っていく必要があると考えております。

ついては、流域治水計画や予算要望活動等について、現状と今後の見通しについてお伺いします。

西岡河川整備課長

今、元木委員から、吉野川の流域治水に向けた高知県等との連携強化についての御質問でございます。

吉野川水系におきましては、上流の高知県をはじめ、国や流域の市町村など、あらゆる関係者による流域治水協議会を設置して3回にわたる議論を経まして、河川整備に加え、ダムの事前放流や砂防施設の整備、流域内の治水対策の全体像を取りまとめた吉野川水系流域治水プロジェクトを令和3年3月に公表してございます。

これまで、流域治水の考えの下、国におきましては、無堤地区の解消や河道掘削、高知県におきましては、支川の堤防整備や砂防施設の整備、森林の整備保全など、また、本県におきましては、即効性のある洪水を安全に流すための河道掘削や流水の阻害を解消するための樹木伐採を加茂谷川や小川谷川などで実施しておりまして、黒川原谷川におきましても引き続き取り組んでまいります。

さらに、逃げ遅れゼロを目指しまして、今年度内にはリアルタイムで切迫性の伝わる映像を配信できる河川監視カメラを山口谷川や加茂谷川に設置してYouTubeで公開するとともに、流域住民の避難の実効性向上につなげる啓発活動を行うなど、防災情報の充実を図っているところでございます。

また、四国4県の市町村で構成される四国治水期成同盟連合会、四国河川協議会など、合同で毎年財務省や国土交通省に対し、吉野川水系の河川整備に必要な予算の確保のため、要望活動も行っております。

今後とも吉野川流域の治水対策について上下流一体となり、強力で流域治水を推進してまいります。

元木委員

流域治水につきましては、吉野川全体の流域治水の向上に向け、今後とも四国4県で協力しながらしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

次に、当プロジェクトにおける砂防施設の整備についてお伺いします。吉野川や県管理河川の支川では、洪水を安全に流すため、即効性の高い河道掘削や樹木の伐採が進められておりますが、上流域から供給される土砂を抑制しないとすぐに効果が薄れてしまうのではないかと考えております。そうならないように溪流における堰堤えんの整備など、国や市町村との緊密な連携の下、計画的な砂防施設の整備が必要であると考えております。

ついては、吉野川水系流域治水プロジェクトにおける砂防施設の取組状況についてお伺いします。

坂本砂防・気候防災課長

ただいま元木委員より、吉野川水系の流域治水プロジェクトにおける砂防施設に関する取組状況について御質問いただいております。

吉野川流域における砂防事業につきましては、明治時代まで遡ることになりますが、美馬市脇町の曾江谷における内務省直轄工事が始まりでございまして、以降、県西部から中央部を中心に国、県によりまして砂防事業を実施しております。

先ほど委員がおっしゃられたとおり、砂防事業は河川本川への土砂流出の抑制はもとより、近年におきましては人命に関わる甚大な被害が発生する土砂災害に対しまして、単独避難が困難な高齢者等を守る災害時要配慮者利用施設の保全、また災害発生時の救助活動などを確保する緊急輸送路の保全などを優先的に対策する方針でございまして。

吉野川流域におきましては、通常砂防事業といたしまして、東みよし町の引地谷川ほか5か所、地すべり対策事業といたしましては、三好市の有瀬ほか29か所におきまして、支川における砂防堰堤や地すべり対策工の整備を進めているところでございます。

また、維持工事におきましても、下流域や吉野川への土砂流出の軽減を図るために、既存の砂防堰堤に計画を超えて堆積した土砂を撤去することとしておりまして、現在は三好市の深川谷堰堤などにおいて実施しております。

今後とも国や市町、河川事業と連携を図りながら、流域治水プロジェクトの枠組みの中で砂防事業を推進しまして、安全安心・強靱とくしまの実現に取り組んでまいりたいと考えております。

元木委員

吉野川上流域では集落数の減少が進む中で、数十年前にできた施設の老朽化も進んでおります。堰堤などへの土砂の堆積も見受けられることから、地元住民のニーズを踏まえつつ、将来の集落の在りようを見据えながら、計画的な施設の維持や新たな施設整備も求められております。

砂防施設の費用対効果を最大限に発揮できるよう、既存施設の定期的な点検を行いながら、新たに着手すべき事業の箇所や規模、工法、材料の決定など、多角的な視点で行っていただきますようお願いいたします。

関東大震災から100年目という節目の時期を迎えるに当たりまして、中央構造線・活断層地震など、常に大規模災害を想定に入れ、自然の地形も生かしながら、地すべりが想定される箇所の点検や老朽化した建築物、砂防施設等の点検などにも計画に取り組んでいただけますようお願いいたします。

黒崎委員

今期はもう最後でございまして、私からは3点質問をさせていただきます。

まず、災害が起きたときの緊急輸送道路の確保ということではありますが、その中でも、橋梁の耐震化について、現状をお尋ねしたいと思います。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま黒崎委員より、県管理橋梁の耐震化の状況についての御質問を頂いております。

委員お話しのとおり、南海トラフ巨大地震をはじめとした大規模災害時におきましては、円滑な救命救急活動、緊急物資の輸送、復旧活動の支援を担うため、道路ネットワークとしての機能を確保する橋梁の耐震化は重要な課題と認識しております。

兵庫県南部地震等の発災しました平成7年度から橋梁の被災実態も踏まえまして、積極的に耐震化に取り組んでいるところでございます。

県では、徳島県地域防災計画に基づき指定を行いました緊急輸送道路における15メートル以上の橋梁、385橋を優先的に耐震化を行う橋梁として対策を進めてきたところでございます。令和3年度末までにその約99パーセントとなります381橋の耐震化が完了している状況となっております。

黒崎委員

99パーセント進んでいるっていうことです。努力された結果がそこに表れているのかなと思います。数字的には進んでいるという認識でありますけれども、緊急輸送道路における橋梁を優先的に対策を進めてきたとのことなんですが、それ以外の道路についての対策はいかがでございましょうか。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

緊急輸送道路以外の道路の対策状況について、御質問いただいております。

橋梁の耐震化につきましては、緊急輸送道路における橋梁385橋に加えまして、それぞれの橋梁が持ちます役割、特性を考慮いたしまして、津波避難に資する道路の橋梁、それから、孤立化を防ぎ命を守る生命線道路の橋梁、また吉野川に架かる長大橋など、131橋について橋梁の老朽化対策、それから歩行者、自転車の交通安全対策の機会と合わせまして、優先的に対策を行ってきたところでございます。

これによりまして、緊急輸送道路と合わせた516橋について、令和3年度末までに、その約89パーセントとなります458橋の耐震化が完了となっております。

引き続き残る58橋の耐震化を進めまして、発災時の緊急輸送や避難における安全・安心を確保してまいりたいと考えてございます。

黒崎委員

想像していたよりも進んでいるなという気がします。今後も予算を確保していただいて、大変重要なことでございますのでしっかりと進めていただきたいと要望をしておきます。

続きまして、今度は同じ橋でも大鳴門橋のことを聞きます。大鳴門橋の自転車道の話でございまして。

これは地元の期待も大変大きいところがございまして、県下全体にその効果を波及させなければいけないと思っております。サイクリストをどのように誘導していくのか。いろんなルートがあると思うんですけど、サイクリングルートの設定が大変重要であると考えております。どのようなルートが設定されているのか。まず、そのあたりをお伺いしたいと思っております。

山本高規格道路課道路企画担当室長

ただいま黒崎委員より、既存のサイクリングルートの設定状況につきまして御質問いただいております。

大鳴門橋自転車道につきましては、サイクルツーリズムを通じた交流人口の拡大や観光振興、またポストコロナ新時代に対応いたしました自転車の利用促進を図るという目的で、兵庫県及び本州四国連絡高速道路と連携しながら取り組んでいるところでございます。

この大鳴門橋自転車道につきましては、これまで、渦の道にたくさん来られていますけれど、これができることによりまして、歩行者に加えて多くのサイクリストの利用が見込まれております。委員お話しのとおり、こうしたサイクリストの方々を県全体に誘導するためにはサイクリングルートの設定というのが重要となっております。

これまでも、県下には観光振興とか利用促進の観点から、様々なルートが設定されているところでございます。例えば、橋の博物館と連携いたしましたブリッジ・サイクルツーリズムの創出に向けて総延長約300キロメートル、5コースを設定しております徳島自転車Tライン、また、県北、県央、県西、県南と各エリアで総延長約800キロメートル、26コースを設定しております自転車王国とくしまの公式コース、また地元の鳴門市が南あわじ市、東かがわ市と連携して設定しておりますASAサイクリングコースなど、サイクリストのレベルに応じまして、多種多様なルートが設定されているところでございます。これらを活用しながら、県下全体に誘導を図っていくことが重要であるかと考えております。

黒崎委員

もう既にいろんなルートが設定済みであるということは分かりました。本県に来ていただいたサイクリストに満足していただけるように、地元と連携したサイクリングルートを活用しての魅力向上につながるようなソフト面の充実というものが重要であると考えております。

今後、そういったことについてどのように取り組まれていくのか。そのあたりのソフトの部分のこともお尋ねしたいと思います。

山本高規格道路課道路企画担当室長

ただいま黒崎委員から、既存のサイクリングルートなどを活用した大鳴門橋自転車道の魅力向上に向けた取組についての御質問を頂きました。

既存の各サイクリングルートの活用をはじめまして、自転車道の魅力向上など、ソフト面の検討を進めていく必要がございます。そのため昨年10月には、学識経験者や関係団体で構成されます徳島県自転車活用検討委員会を開催いたしまして、専門的な見地からいろいろな御意見を頂いたところでございます。

さらに、検討委員会の中に有識者やサイクリスト、地元団体で構成される大鳴門橋自転車道の検討部会も設置させていただきまして、去る1月31日に第1回部会を開催いたしまして、地元の関係者も交えて検討に着手したところでございます。

サイクリストをはじめとする多くの来訪者に満足いただくためには、委員がおっしゃっ

たとおり、魅力向上のためのソフト面の充実が重要でございます。これにはやっぱり地元関係者との連携が不可欠と認識してございます。このため、引き続きおもてなし力の充実に向けまして、検討部会などを通じまして、鳴門市はじめ、地元の関係者とともにしっかりと検討を進めてまいりたいと考えております。

黒崎委員

それぞれの地域の魅力をもう一回チェックし直して、どんなおもてなしができるのかというところが大変重要だと思います。

地元のいわゆる地域の市町村も協力というか、主体的にやっていただきたいと思うんですけど、そういったことをしっかりとコミュニケーションをとっていただいて、前に進めていただきたいと思います。

鳴門とドイツのリューネブルクとの都市交流がありまして、以前に一回、ドイツに少しの間行ったことがあるんですけど、驚くほど自転車が走っています。ちょうど休みの日に差し掛かると自転車がたくさん走っているんです。やっぱりヨーロッパって自転車王国やなと再認識をしました。

これからインバウンドが拡大していくだろうと思っておりますし、また世界的な傾向でもあるというふうにも聞いてもおります。脱CO₂というふうなことを考えても、そういったことが体づくり、あるいは趣味の分野の中心になってくるのかなと思ったりもしております。そういったところで、魅力向上のために受入体制をしっかりとお作りいただいて、各市町村との連携というのが何よりも大事だと思いますので、そのあたりをしっかりとやっていただきたいということをまず要望をしておきますので、よろしく願いいたします。

あともう1点は絶対聞いておかないといけないんですけど、DMV、デュアル・モード・ビークルの件なんです。そう大したことではなかったように私も聞いているんですけど、この間から不具合が何回かあった。技術的にはもう確立されているんだと私も思っております。でも、そうでもなかったのかな。そのあたりのことがどうなっているんだろうっていうのはあります。ちょこちょこ出てくるのがとても気になります。そのあたり技術的にちゃんと確立されているのかどうなのかということも含めてお尋ねしたいと思うんですが、これからどのように対応されていきますか。

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、DMVの現状についての質問かと思われます。

DMVにつきましては、世界初の本格営業運行となることから、国が設置した学識経験者などから構成されるDMV技術評価検討会におきまして、性能試験や耐久性の検証などの試験を行いまして、その結果から安全性に問題がないことや、長期耐久性につきましては営業運行を行いながら検証していくことなどの意見が示されまして、安全性の評価は得られているものでございます。

阿佐海岸鉄道によりますと、今回の不具合事象につきましては安全性の問題ではなく、例えば開発していた北海道より徳島県の気温が高いなどの影響を受けまして、特に夏場ではございますが、排気ガスのすすの蓄積量が多くなるというような環境面の違いであるこ

とやDMVの運転保安システムにつきましては、天候や時間帯などによりまして、地域によって通信環境の受信レベルが一定しないことなど、地域特性に起因するエラーが多く発生していると伺っております。

すすにつきましては、短い周期でメンテナンスを実施するなどの対応、さらには通信レベルにつきましては、安定的に受信できるものにアップデートするなどしたことによって、徐々にではございますが改善されてきていると伺っております。

また、長期間にわたる運行は世界初でありますので、初めての事例でございます。予期し得ない不具合事象につきましては、その都度、原因を究明して再発防止を施していきたいと説明も受けているところでございます。

引き続き、県も阿佐海岸鉄道と共に安定したDMVの運行に取り組んでまいりたいと考えております。

黒崎委員

基本的な安全性は、深刻に考えるようなことではなかったというような御答弁でございました。環境に左右される部分もあるというのは、私も今、初めて分かりました。すすがという話ですけど、すすがどのように影響するんですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

DMVにつきましては、トヨタのコースターというベースマシーンを改良して、鉄輪をつけまして鉄道も走れるような車体に改良してございます。

エンジンにつきましては、基本的に元々あるコースターということになるんですけども、排ガス規制がかなり厳しくなってきたことを受けまして、昔のようにそのままマフラーから排出するのではなく、一旦、エンジンの周辺に戻しまして、高熱でそのすすを焼き切るということで排ガス規制に対応した車両になっていると伺っております。

ただ、このすすが溜まってきますと、エンジンの警告灯が早め早め、エンジンに支障を来すようなところに至る前に表示するようになっております。その警告灯の表示によって、エンジンの馬力が上がらなくなったりすることがありますので、前もって、警告灯がつく前にすすを焼き切るなどの対応を行っていると伺っております。

黒崎委員

日々の調整でそれはクリアできると思っていただければいいんですね。であるならば、遠いところからデュアル・モード・ビークルに乗りたいたいという人が結構おいでになると思います。せっかく来てるのに乗れないとか、運行できないということになると、大変御迷惑も掛けるし、がっかりもさせてしまうし、また、もう二度と来るんやめようかみたいな話になったら、これは県にとってもマイナスでございます。地域にとってもマイナスになります。

こんなことがないように、点検をしっかりとっていただきたいとくれぐれもお願いを申し上げます。

それからもう1点は、台湾からのツアーが組み込まれているというふうな話も聞いております。そのことについて、ちょっと御説明いただければと思います。

地面次世代交通課長

ただいま黒崎委員より、台湾のインバウンドチャーターについて御質問いただいております。

まず、今回の報告の前提といたしまして、先ほど御報告いたしましたとおり、当チャーター便運航計画につきましては、現在、国と最終調整中のごさいます、現時点では決まったものではなく、飽くまで計画ベースとの扱いということで御理解いただけたらと思います。

チャーター便につきましては、台湾の旅行代理店が台湾で販売する観光旅行のために運行するもののごさいます、台湾のスターラックス航空により、国際旅客チャーター便といたしまして、台湾の桃園国際空港と徳島阿波おどり空港を結ぶもののごさいます。来る3月24日、3月28日、4月1日、4月5日、4月9日の5往復8便、8便ついでいますのは、最初の24日の復路と最終の4月9日の往路が回送便となつてごさいますので、そういった日程のごさいます。

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御質問いただいた台湾からのツアーの件でごさいますけれども、3月11日に台湾のライオントラベルが関西国際空港を経由しまして、鳴門それから県南のDMVに御乗車いただけると伺つております。具体の人数でありますとか、そういったところは個人情報等もありまして、私どももまだ把握はしておりませんが、正にインバウンドが解禁された今、徐々に海外の方からDMVも注目を浴びているというところかと考えております。

黒崎委員

ちょっと勘違いされたのかなと思います。

インバウンドチャーターの話も大事な話なんですけれど、是非ともデュアル・モード・ビークルも海外にPRしていただきたいなという思いで聞いたんですけれど、ちゃんと組み込まれているという認識でいいわけやね。

これが台湾に帰つて、台湾の皆さん方にどう伝わっていくのかということがとても大事なことなんだろうなと思うんで、そこのところは特別の何かおもてなしとかお考えになっているのかどうなのか。まだそれは言えないのかどうなのか。そのあたりのことはどうなんでしょうか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま台湾からのツアー客に対してのおもてなし等の考え等についての御質問かと思われまふ。

現時点では、まだDMVの乗車がツアーに組み込まれたという情報だけでして、今後、旅行会社でありますとか阿佐海岸鉄道、さらには地域の自治体と協議をさせていただきまふ、できることについてはやっつていっつて、特に県南地域が皆さんの印象に残つていただけるように取り組んでいきたいと考えております。

黒崎委員

台湾からのツアーでデュアル・モード・ビークルを体験しに来るといふうなことになるれば、外国からのツアーが来られるということでは初めてになるんでしょうか。そのところはどうかでしょう。外国から来られるなんていうのはかつてあったんですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

DMVでございますけれども、運行を開始したタイミングが新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けまして、行動制限等があったところでございます。申し訳ございません、今手元にそういった具体の資料は持ち合わせていないんですけれども、私が現時点で把握できていないということは、こういった団体ツアーについては限りなく少なかったのかなという認識でございます。

黒崎委員

おいでいただけるんだったら、それが成功するように、台湾に帰ってちゃんと皆さんがPRしてくれるように、しっかりと情報を集めて頑張っていたきたい。おもてなしをしっかりとやっ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。

扶川委員

DMVの話が出てたんで予定していませんでしたけど、ちょっと補足で疑問があること、知っておきたいことがあるんで教えてください。

DMVの耐用年数は幾らですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

DMVにつきましては、現在、長期耐久性の検証も行っているところでありまして、耐用年数といったところは、今後更にデータを蓄積して考えていくものと考えております。

扶川委員

1両作るのに掛かる費用はどのぐらいですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

導入協議会等でも公表させていただいておりますが、約1億3,000万円でございます。

扶川委員

利用者層ってというのは、地元の住民が多いんですか。それとも観光客が多いんですか。内容を把握していますか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

元々阿佐海岸鉄道はDMVを導入する以前から昼間の利用者数が多く、昼間にピークを迎えています。DMVに関しましても、昼間にピークを迎えているといったところから観

光利用の方が多いのかなと思います。そもそもDMVは地域の足を守るというところで、新たな人の流れを作って利用者を増やしていくというような考えの下、導入されたものでございますので、そういったところはあるのかなと考えております。

扶川委員

耐用年数を聞きましたのは、あれは非常に重量があるでしょう。普通のバスに比べると重たいです。それが道路を走るわけですから、普通のバスに比べたら振動で傷むのも早いと思うんです。日常的な足としては、やっぱり住民の方は当然、今までもそうですけれど、車なんかをよく利用されていると思います。JRの利用が少ないということであれば、これが本当に日常の足として使うのに便利なものなら、世界で唯一なんてことはないです。こういうアイデアはどこでもあったでしょうから、あっちでもこっちでも使われているんじゃないかと思うんですけれど、そうでないとしたら、やっぱり珍しいものとして乗りに来ているんじゃないかなと思うんです。それも一つの活用の仕方だろうとは思いますが。水素バスみたいなものです。でも、非常に金が掛かっているわけですから、有効に使わないと費用対効果の問題が出てくると思います。

だから、黒崎委員がおっしゃったように、いずれ飽きられてしまったら消えていくっていうものじゃなくて、県南観光の魅力アップのほうの主であって、DMVというのはその手段として、引き込んでくる入り口として活用するべきもんだと思います。そのあたりの考え方をはっきりさせて、魅力ある観光だったと、来てよかったなというようなものを持って帰らないと、だんだん利用者が減っていくと思うんで、そこら辺を踏まえて、しっかりと取り組んで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

DMVにつきましては、ゴールデンウィークにアンケート調査を行いました。居住地エリアと交通手段の関係を分析しますと、四国地域外から来訪がやはり8割に上っております。遠方の方ほどJR牟岐線の利用が多いことが分かったところでございます。

委員から御指摘いただいたとおり、一過性のものにならないように、地域の方々と一緒になって、DMVが一つの観光の目玉となって、この地域を活性化していくというところについて、関係自治体とも一緒になりながら頑張っていきたいと考えております。

扶川委員

作るのに通常のバスの10倍ぐらい掛かっているわけですから、そういう形で活用していただかないと費用対効果を生まないと思いますんで、その点は要望しておきたいと思えます。

また、簡単なことからちょっとお尋ねします。

道路のアプト事業なんかで、よく感じるんです。先ほど黒崎委員の話もありましたサイクリストの目から見てもどうなのかなってよく感じるんですけれど、道路の草刈りです。自転車なんかは車道と歩道の間を走ったりします。そうすると、道路って道路路面と歩道との間にガッターっていう部分があって、ちょっと下がって水はけがあったりするんですけれど、そこに草が生えているとどうしても危険なんです。バイクにしても自転車に

しても、車道寄りに走るようになります。見た目も悪い。気持ち良く走れません。

それだけじゃないんです。とにかく効果的な除草というのを進めていく必要があるという点でいうと、やってみると分かるんです。ガッターに泥がいつぱいたまっているんです。土がいつぱいたまっている。

公共事業なのかアドプトなのかも分かりませんが、とにかく草を草刈り機でざっと刈ってしまうだけで泥を取らないもんだから、春になるとまたどんと生えてきてしまうんです。非常に効率が悪い。下はコンクリートですから簡単に取れるんですよ。スコップで素人が取ったって、あのガッターの部分の泥なんていうのは簡単に取れるんです。もし公共事業でやっているんだったら、是非仕様を変更していただいて、泥までちゃんと取るようなことを地道にやっていけば節約になると思います。

それから、割れた路面や敷石なんかのすき間に草が吹き出しています。そこにシリコン樹脂を注入してやると生えないというような取組をしているところもあるようにインターネットのホームページで見ました。これなんかもちょっとした工夫で無駄な公共事業費を払わずに、今、対応策がとれずほったらかしになっているところを減らしていくことにつながっていきますので、工事の仕様とかも是非研究、検討していただいて、長持ちする対策をしていただきたいんですが、いかがですか。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま扶川委員から、県管理道路におけます除草の際、L型側溝等に堆積した土砂と一緒に除いてはどうかというような御質問を頂いております。

道路の維持管理につきましては、日常のパトロール、それから地元住民の皆様からの情報提供を元に、必要に応じて対策を図っているところでございます。

委員お話しのL型側溝などの路肩に堆積した土砂の除去につきましては、現地の状況を確認し、支障を来している場合は土砂の除去を行っているところでございます。

加えまして、除草を行う場合に堆積した土砂の除去が必要と事前に判明している場合は当初から、そして、着手後に判明した場合につきましては、契約の中で変更対応というような形で除草と土砂の除去を合わせて実施しているところでございます。

扶川委員

私が見たところはアドプトなのかも分かりませんが、素人は草刈り機を持っていきませんが、建設業者なんかはアドプトでやって、草刈り機でだっとやっています。そうやっているのであれば、アドプトのやり方もちょっと助言していただければと思います。

私らはごみ拾いだけじゃなくて土まで撤去します。これはアドプトを超えているんですけど、非常に長持ちして気持ちがいいです。これから観光客を受け入れていく上で、道路が草だらけってよろしくないですから、是非、改善していただきたいなと思います。

それでは、次に、新駅についてなんです。質疑でもお尋ねしたことでもありますが、どうもよく分からないことがあるので、契約の仕組みを知るためにちょっと確認させてください。

今、議案の説明がありました。2022年2月当初予算で、全体の詳細設計について1,308万7,000円として債務負担行為を可決してるんですか。それを教えてください。

谷川都市計画課長

ただいま扶川委員から、新駅設置事業に係る契約、施行協定の内容についての御質問を頂きました。

現在、締結しております施行協定につきましては、県とJR四国におきまして、JR牟岐線への新駅設置に伴う詳細設計に関する取決めを定めたものであります。

業務の実施に当たりまして、相互に公平性、公正性、透明性の確保に努めますとともに、協力し、適切な事務処理に努め、事業の促進を図ることを目的としております。

この主な内容といたしましては、業務の位置や概要、業務の施行区分として、業務は全てJR四国が施行する。協定の完了期限は本年9月29日とする。業務の費用は総額1,308万7,000円とし、その全額を徳島県が負担するということを規定しております。

先ほど扶川委員お尋ねの1,308万7,000円につきましては、令和4年度分を824万9,000円、令和5年度分を483万8,000円とすることとして、年度協定を締結しております。債務負担行為につきましては、令和5年度分ということでございますので、今回、当初予算として要求させていただいております500万円、これが債務負担の上限額となっておりますので、その内数となっているという状況でございます。

扶川委員

債務負担行為を先に確認して、その後、協定を結ぶんですね。

谷川都市計画課長

債務負担行為を設定した後に施行協定、年度協定を締結しているところでございます。

扶川委員

だから、さっき私がお尋ねしたように2022年2月当初に債務負担行為を1,308万7,000円かどうか知りません、違いますね、もっと大ざっぱな額なんだろうが、決めているんですよね。このときは幾らって決めたんですか。

谷川都市計画課長

すみません。最後の質問の内容がちょっと聞き取れなかったんで、申し訳ございません。

扶川委員

協定は8月31日に結ばれていますから、令和4年度分の824万円はそれよりも前の令和2年、2022年の2月議会で債務負担行為の設定をしていると思うんですが、それは幾らだったんですか。

谷川都市計画課長

令和5年度の債務負担行為につきましては500万円を設定しています。

（「令和5年度じゃない、令和4年度を聞いております」と言う者あり）

令和4年度は3,800万円の当初予算を計上しております。

扶川委員

3,800万円の当初予算ですか。これは債務負担行為が3,800万円なんですか。

谷川都市計画課長

3,800万円は債務負担行為ではございません。

扶川委員

ちょっと訳が分からないんだよね。一から勉強してるんで、しつこく聞きますけれど、今年度の824万円の債務負担行為、その協定に出てくるお金っていうのは、債務負担行為がそれより先に行われるとしたら、いつどのような形で幾ら行われたんですか。

谷川都市計画課長

扶川委員が申し上げている令和4年度の824万9,000円につきましては、令和4年度当初予算額として計上しているものでございます。

その令和4年度当初予算につきましては3,800万円を計上いたしまして、この時点で、締結、施行協定を締結した段階で824万9,000円という形で決めているものでございます。

令和3年度末の定例会におきまして、令和4年度の当初予算を計上するとともに、令和5年度債務負担行為ということで500万円を設定しているということでございますので、同時に予算を計上している。担保も計上したというような状況でございます。

扶川委員

令和5年度の債務負担行為についても、令和3年度末の定例会、つまり2022年2月議会でもう確認しているということなんですね。えらい手回しが早いんですね。3,800万円っていうのは何だったんですか。アンケートでしたか。

谷川都市計画課長

この3,800万円につきましては、現在、締結している施行協定の中身でございますけれども、新駅設置に伴う詳細設計に関するものでございます。

扶川委員

詳細設計は全部で1,308万円でしょう。3,800万円っていったら大分余ったわけですか。

谷川都市計画課長

今定例会、この委員会で補正予算をお願いしております新駅の詳細設計につきましては、現在JR四国におきましてプラットホームや上屋などの土木建築設計など、徳島市が実施する立体遊歩道や駅前広場と調整しながら進めているところでございます。

令和4年度の当初予算につきましては、先ほど申しましたように、この詳細設計に係る費用といたしまして、まず、3,800万円をお認めいただいているところでございます。

この詳細設計の実施に当たりまして、JR四国や徳島市とのこれまでの協議をはじめ、議会での御論議を踏まえまして、安全かつ円滑に列車を走行させる行き違い設備の検討が不要になったこと、既存測量成果の活用によります詳細測量の範囲を縮小したこと、プラットフォーム幅員の拡幅や上屋、屋根の範囲でございますけれども、それを拡張するといったことなどを踏まえまして、設計費用の増減を加味した結果、最終予算額を1,500万円とし、2,300万円の減額をするというものでございます。

扶川委員

要するに、最初に大ざっぱに3,800万円くらい要るみたいな形でやっていたけれども、いろいろ変更があって減ったということですね。令和5年度分についても、債務負担行為を令和4年当初でやってしまっているということなんですね。不勉強なおかげで、これはチェックできませんでしたが、そんな先々のことを決めとかなでいいのにと私は思いました。私としては十分な点検ができなかったです。

見積りというのは、この協定書を見ますと全部細かく数字が出ています。その中で設計の分は7,500万円の業務費として出て、諸経費が54万円で、諸経費が5万4,000円、事務費が69万5,000円となって、その横に積算時は積上げ計算ってなってるんですけど、この精算以外の分については、もうこれ確定なんですか。この事務費の69万5,000円以外の分については、このお金はもう払うのが決まっている内容なんですか。

谷川都市計画課長

先ほど補正予算のお話をさせていただきましたけれども、これに伴いまして、現在の施行協定と年度協定というのは変更する予定でございます。先ほど話した補正予算の流れでございますけれども、昨年7月29日付けで基本了承するというところでJR四国と協定を締結しております。その際に、JR四国がダイヤへの影響を精査いたしまして、行き違い設備の検討が不要になったということがございまして、現在の全体事業費としまして1,308万7,000円に定めております。令和4年度分を824万9,000円としているところでございます。

その後、JR四国や徳島市との協議を踏まえまして、議会での御論議もありましたので、駅利用者の安全性や利便性、周辺施設との連続性、これは立体遊歩道や駅前広場といったような周辺施設との連続性を考慮する必要が生じたということもございまして、プラットフォームの幅員の拡幅、あと上屋、屋根の範囲です。そういったものの拡張などをJR四国に対して、現在、検討を依頼しているところでございます。

今後、令和4年度1,500万円ということでございますので、その費用の中で設計費用の精査を行いまして、施行協定の変更手続等を適切に進めてまいりたいと考えております。

扶川委員

普通の公共事業と違って、全部JR四国にお任せ、おんぶに抱っこなんで、中身はさっぱり分からないんです。こういうやり方はよく分からなかったんで、しつこく聞きました。例えば公共工事なんかだったら、入札するときには詳細な内訳書をもらいますが、JR四国のほうからこういう費用が掛かった、こういう設計をするんだという詳細なものはく

れないんですか。

谷川都市計画課長

当然、費用をお支払いするというわけでございますので、中身については十分精査をさせていただくという形をとってまいります。

扶川委員

年度の初めにこの3,800万円を決めて、それを大きく減額するとか、中身については県のほうは精査をするけれど、どうも議会のほうで聞いても具体的なことはなかなか出てこなかったりするというのは、私はよく分からないんです。何度も言いますが、知事候補が新駅をやめると言っているんで、その段階で500万円を債務負担行為で了解しているといっても、慌ててここでお金を支払って、残りをさっさとやってくださいという必要はあるのか。仕事としては、3月の末で全部完結することになってるんですね。3月末に全部完結するんですか。

谷川都市計画課長

令和4年度分につきましては、先ほど申し上げましたとおり、新たな事象も発生しております。その状況を見ながら、JR四国から出来高の申請がありますので、それに応じて支払をしていくという形になろうかと思えます。

扶川委員

この協定書に書かれている工程表というのは、3月末までになっていますけれど、実際は令和5年4月以降も協定を進めていくわけですね。

谷川都市計画課長

現状ですと、令和4年度に設定しておりました土木建築設計につきましても、引き続き令和5年度に入ってから作業をしていただくような形になると考えております。

そのことから、1,500万円の予算につきましても、明許繰越しの分を設定させていただく議案を提出させていただいているところでございます。

扶川委員

また、あとで正確に反対せないかんで教えてください。二つ反対せないかんようですね。明許繰越しもあるんでね。とにかく知事が交代する可能性があるわけだから、今この2月議会で議決せずに、6月にしてもいいんじゃないかと私は思います。それによって違約金が発生するというわけでもないと思うんで、この議案には反対したいと思います。

それから次、別のことをお尋ねいたします。

都市計画のことなんですけれど、先ほどもちょっと藍住町とか北島町のマンションの管理について説明がありました。管理をちゃんとやっていかなくちゃいけないというようなルールができていますけれど、それは先を見て、将来いろんな事象が起こってきたときに問題が起こらないようにするための管理計画だと思うんです。

今の徳島県全体の都市計画の本をパラパラと見ていきますと、コンパクトシティとはかけ離れた開発が行われている。特に、藍住町なんかは線引きがされていないために、どこもかしこも建物が建っている。大型店が次々とできる。それが徳島市の市街地の空洞化というか、活性化に反するような商店街の衰退なんかにつながっていくっていうことに、ずるずると来ていると思うんです。徳島市だけで頑張って、西新町の開発をして活性化しようたって、そう簡単じゃないですよ。徳島県東部全域できちんとした都市計画がないと、散漫な開発が続いて、今日も資料を頂きましたけれど、人口が集中する場所、D I Dというのがどんどん大きくなっていく。要するに、あっちにもこっちにも人が集まる場所ができてしまって、旧来中心市街地として栄えていたところが衰退していくことになるわけです。

このあたりを県が十分にリーダーシップを発揮して、コンパクトシティに対応するということができるのか疑問なんです。県としては、やっぱりこれ以上市街地を拡大していくということに関しては、将来の急激な人口減が見込まれる中でよくないことだという認識を持っているんでしょう。まずそれを教えてください。

手塚都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

ただいま扶川委員より、都市づくりの市街地拡大の取組について御質問いただいております。

都市計画区域におきましては、基本的には無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る必要があると認識しております。徳島市を含む徳島東部都市計画区域におきましては、いわゆる区域区分でございますけれども、市街化区域と市街化調整区域との区分を定めております。一般的に線引きと言われているものでございます。

市街化区域には、既に市街地を形成している、また、おおむね10年以内に優先的、計画的に市街化を図るべき区域として設定しております。一方、市街化調整区域は市街化を抑制する区域ということで指定しているところでございます。

この区域区分を採用するかどうか、その方針につきましては、都市計画区域を構成する市町の意見を踏まえまして、いわゆる都市計画区域マスタープランでございますけれども、県が都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において決定することとなっております。

今定例会の事前委員会で報告させていただきました徳島東部都市計画区域の区域マスタープランの案におきましては、コンパクトシティの実現を都市づくりの基本的な方向性といたしまして、効率的な都市活動、安全、利便性の高い生活環境の確保、スプロール現象の抑制、自然環境の保全・調和を土地利用の基本方針としております。そのことから、適切に土地利用の規制、誘導を図る必要があると認識しておりまして、引き続き区域区分を採用することとしております。

扶川委員

D I Dというものを増やしていくという方向に徳島はなっているわけです。あっちにもこっちにも、そういう密度は低いんだけど集積するようなところが広がっていつているんです。特に県北の私の選挙区内の地域の中では藍住町なんかはそうですね。それが良

いことか悪いことかかっていうこと、抑制しなきゃいけないんだという考え方であればちゃんと議論しなきゃいけないです。

まちの活力、その地域の活力というのは、単に家が増えて開発が進むということではないと思います。大都市なんかでもそうなっていますけれど、いずれ大きな団地を作っても、若い人が一斉に団地に入居して、一斉に高齢化して、一斉にお荷物になってしまっているという状況が生まれているでしょう。

そんなのは駄目だから、中心市街地に市街地を集積、形成して、コンパクトシティを目指そうということになっているはずなんですけれど、住民も首長も議員の皆さんもそういう意識を持っていないですよ。私も含めて不勉強でしたけれど、そういう意識啓発っていうのを本気でやらないと大きな人口減に直面したときに、あっちにもこっちにも人家がばらばらに散らばっていて、インフラの維持にしても何にしても手に負えないようになってしまうということが起こるわけじゃないですか。まして快適な住みやすいまちづくりなんてことにはならないわけじゃないですか。もう少しそのあたりを啓発して、考え方を広めて、市町村と共有して、実のある都市計画にしていくべきだという感想を持ちました。どのようなお考えですか。

手塚都市計画課まちづくり・事前復興担当室長

ただいま扶川委員より、コンパクトシティの意識啓発を行って住民、市町村と共有すべきであるといった意見を頂いております。

徳島東部都市計画区域におきましては、現在、人口が減少に転じてございまして、高齢者の人口割合も全国よりかなり進行しているといったことで、今後、人口減少、高齢化が進行することが危惧されております。

委員御指摘のとおり、中心市街地におきましては、空家や低未利用地が増加いたしております。一方、世帯分離によりまして、単独世帯の増加などに伴いまして、世帯数は増加傾向にあるということから、郊外での宅地化が見られるといったところでございます。

このような中、持続可能な都市づくりを行うためには、一定の人口密度を維持する必要がございまして、空家や低未利用地の有効活用を図りつつ、居住、医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能を誘導、集約化を図るコンパクトなまちづくりを進めることが必要だと認識しておるところでございます。将来のまちづくりの姿を現し、知っていただくために、県のほうで都市計画区域のマスタープランを大きな方向性としてまとめてございませう。それに基づいて市町村のまちづくりも進めていただくといったところでございます。

扶川委員

このぐらいにしておきます。是非このあたりは真剣に議論して、将来、魅力ある徳島県どころか、あっちもこっちも空家だらけ、草ぼうぼう、不便でしょうがないなんて地域にならないようにしっかりした対応、計画をお願いしたいと思います。

もう4分ほどしかないんですけれど、あと、1点だけ。もう工務店の名前を出しますが、前々から指摘している市場町の斎藤工務店。実態がないのに、公共工事を受けている問題を指摘しました。これはどのような対応をしていただけましたか。

小津建設管理課長

ただいま扶川委員から、建設業者への営業所調査についての御質問を頂戴いたしました。

御指摘いただいた業者につきましては、これまで複数回、事前連絡を行わずに営業所調査を行ったところがございますが、不在であったという実態がございます。

このため、建設業許可の要件を満たしていることを確認するため、建設業法に基づく立入検査について、現在、事業者と調整を行っているところがございます。今後とも、適切に調査・検査を行いながら、法令を遵守するよう指導してまいります。

扶川委員

立入検査をやらないかんですけど、事前にちゃんと準備しておきなさいでは、そんなもん検査にならないですよ。飛び込みでいったら、ほとんどおらんかったわけでしょう。おらんかったわけじゃない。私も写真を見せましたけど、あんなもの事務所じゃないです。掘っ立て小屋の廃屋みたいなもんですよ。そんなものを事務所として認めたら、徳島県の建設業、建設許可なんてルールがないようなもんです。だから、これから改善するんじゃない駄目で、これまでどうだったかということちゃんと検証して、私は場合によったら取消しでもやるぐらいの毅然とした対応をしないと、ほかの真面目にやっている建設業者に対して非常に失礼だと思います。そこは、これまでどうだったかということも含めて、毅然とした対応を願いたいんですが、どうですか。

小津建設管理課長

現在、調整を行ってございます建設業法に基づく立入検査につきましては、建設業許可の要件を満たしているかどうかを確認するものでございます。

扶川委員

もうちょっと詳しく教えて。許可要件を満たしているか確認するというのは、どういう点を確認するんですか。

小津建設管理課長

許可要件といたしましては、適切な経営能力を有する常勤の役員等がいること、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、欠格要件に該当するか否かというところの確認を行うこととしております。

扶川委員

専任技術者は事業所ごとにおらないかんのですよね。あそこの荒れ果てた事務所にもおらないかんわけですよ。おるということは、そこに電話が置いてあって、転送されるような状態でもおることになるんですか。

小津建設管理課長

現在、常勤の役員等につきましては、テレワーク等も可能となっておるところでございます。ですので、必ずおるということじゃなくて、そういった面も含めて調査をしてまいりたいと考えてございます。

扶川委員

私が写真で示したとおり事務所としての実態がないわけですが、事務所としての実態がないということは、この許可には影響しないんですか。

小津建設管理課長

繰り返しの答弁になって恐縮でございますが、現在、建設業法に基づく立入検査についての調整を行っているところでございます。調査の前の段階でございますので、コメントは差し控えさせていただきます。

扶川委員

分かりました。そんなことを事前に準備するようなことになっても困ります。ちゃんと立入りして内容を確認して、これまでもちゃんと事務所として使われてきたということは何らかの形できちんと確認ができなければ、許可要件を欠いていると思いますので、毅然とした対応をお願いいたします。

岡田副委員長

すみません、一点だけ。公共交通機関の充実の話です。都市計画区域マスタープランの中にもあるんですけども、公共交通の利用促進に向けた交通管理システムやバス専用レーン等々とパークアンドライドの充実、また自転車駐輪場の整備を促進するっていうこと、公共交通と二次交通のことが書かれています。

4月から地域のクルマとって、神山で実際に地元のタクシー屋さんと契約して、地元の方たちが使いやすくするというような取組、地域バスが地域タクシー、地域のクルマとっていうのに形が変わるっていうことを、この間ちょっと教えてもらって、いろいろ調べてたんです。

地元の方が言っているのが、鳴門市は高齢者の方はバスが無料なんですけれども、バスに乗り降りをするのが難しくなったので、利用しないっていうのが1点です。

それと、自分の握力や脚力が低下したので、買物に行った帰りに買物袋を持ってバスに乗り降りするのがしにくくなったので、バスの利用もなかなかしなくなったというようなお話も実際に聞いています。

もう一つ言うと、高齢者の方からお話を聞いていると、コミュニティバスも10人、9人乗りでは、やっぱり乗り降りが大変なんです。それで、家の玄関から目的地まで行ける交通手段が欲しいということです。

タクシーとか、地域のクルマという発想は、さすが神山は持続可能な過疎を目指すという取組を進められている地域だけあって、高齢先進地域であるがゆえに高齢者施策の最新自治体であるなどと思って、いろいろお話を聞いてから調べていました。

地元の方たちの希望は、高齢者の方たちも元気な間はいろんなところに行きたいし、その地域とつながっていききたいし、自分で買物に行きたい。特に女性の方たちにお話を聞いていると、自分が行きたいときに行きたい。それはなぜかという、今まで自分が運転して車で移動されていた。それで免許を返納されたので、自分の行きたいときに行けていた環境をやっぱり持続したいという御要望があります。

だから、そういう公共交通プラスの二次交通というところで考えていただきたいのは、やはりコミュニティの移動も重要かもしれないんですけど、これからの高齢者のニーズに応じていくとするならば、多様性の時代ですので多様化するニーズに応えられるようなシステムづくりっていうのを是非していただきたいなというのが1点です。是非検討していただきたいなと思います。

当然、市町村との絡みもあるので、県がどうという話は難しいのかもしれないんですけど、今のプランの中で書かれていることは全て、高齢化している東部エリアにおいて、高齢者の皆さん方が実際にそういうふうに思われていることを是非くんでいただきたいなというのが一点です。

それを受けて新駅についてです。

鳴門の皆さんに聞きますと、JRの最寄り駅で降りられるということですが、徳島駅は割とアップダウンがあって、バリアフリーができていないので、高齢者の方とか、親子連れのベビーカーなどで御利用されているお母さんたちは、フラットで段差なく、駅からホールに直接アクセスできるようなユニバーサルデザインの機能を持った新しい駅になるということであれば、利用してもいいなということをおっしゃられています。

それと、鳴門の人にとったら、徳島市内に来て駐車場を探すのが大変やし、今言われている2,000席のホールだったら、周辺の渋滞が考えられます。それだったら公共交通機関、しかも鳴門の市民にとってJRの一番の利点は、定刻に着くということなんです。それに合わせますと、汽車の時間を見ながら公演の時間に合わせて行けるというところは、一つのメリットではないかというお話も伺っています。やっぱりそういうふうなところもかみ合わせて、これからは車の免許を返納された方たちが自由に行動できるようなサポートをしてもらおうシステムづくりとか、体制づくり、公共交通の在り方っていうのを是非考えていただきたいと思うんですけど、いかがですか。

地面次世代交通課長

ただいま岡田副委員長から、今後の地域の高齢者の方の足の確保とか二次交通としての交通の在り方など、多様化に対応したような移動手段の確保にどう取り組むのかといったような御質問を頂いたと思います。

今後の本県の持続的な地域公共交通ネットワークの維持確保に向けましては、今、副委員長からもございましたように、本県では、令和元年12月に県下全域にわたる公共交通ネットワーク再構築の羅針盤となる次世代地域公共交通ビジョンを策定しまして、現在、そのビジョンに沿った取組を国、県、市町村、事業者の皆様等とも連携しながら行っているところでございます。

その中で、基本的な役割分担というものも決めてございまして、複数の市町にわたるような広域的な移動手段につきましては、県のほうが主体的に取り組んでいく。それぞれの市

町の域内交通の部分については、市町村という基本的な役割分担というものをお願いした上で、ただいま本県におきましては、幹線系統バスの広域路線でありますとか、鉄道の維持存続といったようなところに主体的に取り組んでいます。

そういった取組状況とか、国や県の中の先進事例などを市町村の皆様、事業者の皆様とも共有しながら、県内における先進的なコミュニティバス、先ほど事例が出ましたけれども、例えば、中山間地域におけるコミュニティバス等の事例でありますとか、そういったものを横展開するべく共有させていただいてございます。

各地域におきまして、課題というものはその地域特有のものがございます。今、副委員長がおっしゃいましたが、特に域内交通に焦点を置いた取組につきましましては、正に各市町村の皆様にも主体的に取り組んでいただきまして、県としても様々な支援させていただきながら、その地域に応じた移動手段の構築を現在進めているところでございます。

こういった取組を全県的な運動にするべく、今週の日曜日にホテルクレメント徳島で昨年の12月から3回目となるリレーシンポジウムをいたします、こういったものを通じまして、現在の県における公共交通の課題を知っていただき、危機感を持っていただきまして、乗ってのこそう！という全県的な取組、行動に移すべく、現在、頑張っているところでございます。

谷川都市計画課長

岡田副委員長から、新駅のユニバーサルデザインについての御質問がございました。

この件につきましましては、新ホール側の担当部局が立体遊歩道、エレベーター、階段、スロープといったもの、我々が駅前広場のアクセス、新ホールへのアクセスが当然しやすいようにということを考えております。こういった周辺施設との連続性を十分に踏まえた上で、今、JR四国に設計をお願いしているところでございます。皆様が使いやすい駅となりますよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

岡田副委員長

ありがとうございます。すみません。先ほど言ったシンポジウムって、私たちには案内が来てませんよね。

地面次世代交通課長

事前委員会が始まる前くらいにチラシを配付させていただいております。

今回は特に住民の皆様にも御参加いただきたいということで、そういう一般的な御案内という形にさせていただいております。よろしく申し上げます。

岡田副委員長

すみません。今、初めて聞いたんで、何とも言えんのですけれど、先ほどの話は地域の特性じゃなくて、現状です。高齢者の方たちが求めているものは何かっていう話です。だから、先ほど課長がおっしゃったような話ではなくて、県として取り組むべき話なので、今、質問させてもらっています。はっきり言って、今までの公共交通機関とコミュニティバスの在り方っていうのではなくて、もう少し多様化して皆さんに対応できるような中身

を考えていただかないと持続可能な徳島県にならないので、話をさせてもらっています。

先ほどからずっと言っていますが、このプランを読んでいると持続可能な徳島県を目指すって話なんだけれども、平成16年からって話なので、もう何年たっとなですかって部分が非常にあります。その中でも、コミュニティの公共交通機関に関してはものすごく需要が変わってきて、その部分に対応できていないから、今、話をさせてもらっています。これを県の取組として是非するべきだと思うんですが、いかがですか。

地面次世代交通課長

ただいま県として、高齢者への対応とか様々なニーズや課題を把握した上で、移動手段の構築に対して取り組んでいくべきではないかといったような御質問でございます。

県といたしましては、まず今ある交通事業者、交通資源を維持、存続できるような形で最大限に残しつつ、今、副委員長がおっしゃられたような高齢者のニーズでありますとか、その他の公共交通に対するニーズに対しましては、公共交通の生活交通協議会といったような関係者が集うような場におきましても、様々な声を頂く形で、しっかりグリップしまして、それぞれ一步踏み込むような取組につきましては、例えば高齢者施策で言いますと、保健福祉部等との連携をしっかりと図りながら、県民の皆様の移動手段の確保に努めてまいりたいと考えております。

佐藤県土整備部交通交流統括監

主に市町村のコミュニティバスの関係かとは思いますが。今、市町村におきましても、地域の移動手段である例えばタクシーとかも、やはり維持するのが厳しい状況になっているということです。そういったものをもっと地域の公共交通として積極的に活用できないかということで、例えば今まで路線バスが走っていたところをタクシーに置き換えて、比較的家の近くまで行くことができないかといったところを検討している自治体も既にございます。

それに追いつくように、様々なバス停の位置とかを決めている法律なんかも規制緩和が行われておりまして、例えば、今の幹線バスとの接続がもっと簡単になってくるといったような施策もできるようになってきているところがございます。

我々としては、例えば今、阿波市でもデマンドバスということでやられていますけれども、そうした特定の地域で成功した事例を横展開することによって、自分たちの地域でもファーストワンマイルという自宅からバス停までの距離をフォローアップできるような交通モデルが作れないかということです。それぞれの先進事例、先進市町の取組をシンポジウムなんかで横展開することで、県下全域の公共交通ネットワークがもっと最適化を図っていけるようにということで、我々もしっかりと意識して取り組んでおるところでございます。

県としても、そうした市町村の取組を支援しながら、次の世代までつながるより良い公共交通ネットワークを維持していきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

岡田副委員長

他人事ではなくて、やっぱり自分事なんです。高齢者の方にとっては、車の免許の返納をしなさいっていうから返納したら、何が起きているかっていうと、認知症になられている方も非常に多いんです。地域のコミュニティで元気にされている方も当然たくさんいらっしゃるんですけど、やっぱり交通、移動手段を奪われてしまった方たちが、それまで市外の方であったり、県内のそれぞれの地域に友達がいて、その方たちのところに行っていたほど、やっぱり遠くに行っていたからこそ、家族に免許の返納を促されて返納したんですっていう方たちがいらっしゃいます。その地域内だけの移動じゃなくて、県内ではドアからドアに移動できる手段です。徳島県は特に自家用車の普及がものすごく進んでいるということ、高齢化先進県というならば高齢化先進県として、その課題を真摯に受け止めて、県として取り組んでいくべきだと思います。

それでないと、今、言われている空家の利活用っていう部分にとっても、空家にならないように、その地域で住み続けていただくために何が必要なのかということ、やっぱりそこには公共交通機関が必要だと思います。

佐藤統括監がおっしゃられたように、公共交通機関の在り方が例えばバスだけではなくて地元のタクシーを活用する、また先ほどおっしゃった福祉の話だったら介護タクシーというふうな話になってこようかと思うんです。少なくとも高齢者が住みやすい街ってというのは、子育てをしている世代の方たちも住みやすい街になりますので、やはりその部分を配慮していくことが人口流出を止めることにもなっていくと思います。高齢者の方が元気で住み続けてくれるということは、それだけ人口が留まるという話になりますので、いろんなことを兼ね備えて、元気で高齢者の方がそれぞれの地域で住んでもらうための公共交通機関の在り方を本当に真剣に早急に考えていただきたいと思いますが、いかがですか。

地面次世代交通課長

ただいま岡田副委員長から、高齢者などが元気で住みやすい街にするために在るべき公共交通を考えるべきということでございます。公共交通事業者を取り巻く環境は非常に厳しいものがございます。このコロナで更にその厳しさが増しまして、公共交通の維持確保というのは待ったなしの課題であると認識しております。そういった中で、今、副委員長がおっしゃったような視点は非常に重要なものだと認識しております。事業者や市町村、国、庁内関係部局とも連携して、そういった視点で、今後とも公共交通維持存続に向けて取り組んでまいりますので、よろしく申し上げます。

岡田副委員長

これがプランだけでなく実現していくように、是非、真剣に取り組んでいただきたいと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、これを原案とおとり可決すべきものと決定することに御異議ございませんか。

扶川委員

先ほども申しましたけれど、新駅に関わる議案第1号と第58号だと聞いておりますが、これには反対です。

先ほど来、議論しておりますと、例えば市が担当する部分もはっきりしていないし、それもあるんでしょうか、JRの設計業務も4月以降も継続していく。そういう状況の中で、仕事が進めば進むほど、後で払うお金がたくさんいるわけですよ。今、御承知のように知事候補が複数、これは中止するというふうなことを掲げている。こういう段階ですから、今議会でこれを採択するのは間違っていると思います。選挙後にやるべきだと思いますので反対いたします。

福山委員長

それでは、県土整備部関係の議案第1号及び議案第58号については、御異議がありますので、起立により採決いたします。

お諮りいたします。

議案第1号、令和5年度徳島県一般会計予算及び議案第58号、令和4年度徳島県一般会計補正予算（第12号）は、これを原案のとおり可決すべきものと決定することに御賛成の方は、御起立を願います。

（賛成者起立）

起立多数であります。

よって、議案第1号及び議案第58号は、原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、ただいま採決いたしました議案を除く議案について、採決いたします。

お諮りいたします。

ただいま採決いたしました議案第1号及び議案第58号を除く県土整備部関係の付託議案は、これを原案のとおり可決すべきものと決定することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よって、議案第1号及び議案第58号を除く県土整備部関係の付託議案は、原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

【議案の審査結果】

原案のとおり可決すべきもの（起立採決）

議案第1号、議案第58号

原案のとおり可決すべきもの（簡易採決）

議案第15号、議案第16号、議案第17号、議案第27号、議案第38号、議案第39号、議案第47号、議案第48号、議案第50号、議案第56号、議案第71号、議案第72号、議案第81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。

本年度最終の委員会でございますので、一言御挨拶を申し上げます。

本委員会の審査に当たりまして、委員各位におかれましては、この1年間終始御熱心に御審議を賜り、また、委員会の議事運営に格段の御協力を頂きましたことを深く御礼申し上げます。

おかげをもちまして、委員長としての重責を大過なく全うすることができました。

これもひとえに、委員各位の御協力のたまものであると心から感謝申し上げます。

また、県土整備部関係の審査に当たり、理事者各位におかれましては、常に真摯な態度をもって審査に御協力いただき、深く感謝の意を表する次第でございます。

審査の過程において表明されました委員の意見並びに要望等を十分尊重していただき、今後の県土整備行政の推進に反映されますよう強く要望させていただきます。

終わりに当たりまして、報道関係者各位の御協力に対しましても、深く謝意を表する次第でございます。

3年に及んだ新型コロナウイルス感染症は、アフターコロナに向け、新たな局面を迎えておりますが、依然、原油価格や建設資材の高騰が県民生活に大きな影響を与えております。

皆様方には、ますます御自愛いただきまして、引き続き、それぞれの場で、県勢発展のため御活躍いただきますことを祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

松野県土整備部長

県土整備部を代表いたしまして、一言お礼を申し上げます。

ただいま、福山委員長から丁寧なお言葉を賜り、誠にありがとうございます。

福山委員長、岡田副委員長はじめまして、委員の皆様におかれましては、この1年間、

県土整備行政の諸般にわたり、終始熱心に御審議を頂きました。適宜適切な御指導、御提言を賜り、厚くお礼申し上げます。

県土整備部におきましては、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打破に立ち向かっているところでございまして、頂きました数々の御提言などを重く受け止め、現在進めている新次元の分散型国土の創出にしっかりと生かしてまいりたいと思います。

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

1年間、本当にどうもありがとうございました。

福山委員長

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（12時29分）