

令和5年11月定例会 県土整備委員会（付託）

令和5年12月14日（木）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

山西委員長

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】

○ 台湾インバウンドチャーター便の状況について

松野県土整備部長

1点、御報告させていただきます。

台湾インバウンドチャーター便の状況についてでございます。なお、資料はございません。

11月13日から13往復、台湾のスターラックス航空により運航されているインバウンドチャーター便は、明日のあと1便を残すのみとなっております。

これまでの搭乗率は約99%、約2,400の方々台湾から徳島にお越しになり、阿波おどり会館、鳴門の渦潮、祖谷のかずら橋、DMVなど、広く県内を周遊し、宿泊いただきました。

今回の成果を更なる就航につなげられるよう、今後ともしっかりと取り組んでまいります。

報告事項は以上でございます。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

山西委員長

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。

原委員

私からは、我が会派の重清委員の代表質問に対し、車両基地移設に当たっての技術的な検討、また、鉄道高架事業の実行可能性を検証するとの答弁がございました。

まずは、鉄道高架事業の概要とこれまでの経緯をお伺いいたします。

谷川都市計画課長

ただいま原委員から、鉄道高架事業の概要とこれまでの経緯を伺いたいとの御質問を頂

きました。

徳島市内の鉄道高架事業につきましては、徳島駅西から文化の森駅付近までの約4.7km区間におきまして、鉄道の高架化を行うものでございます。

平成18年度の新規着工準備箇所採択時の事業費は約500億円となっております。

この間、採択されて以降は調査設計を進めておりました。平成25年度には全体区間を二つに分けまして、1期区間を新町川周辺の高架化を含む国道192号南側から冷田川北側までの約2.9km、2期区間につきましては、出来島踏切西側から新町川北側までの徳島駅部の約1.7kmの高架化をいたしまして、それに伴う車両基地の移転と文化の森駅の行き違い線を整備するという事業計画としておりました。

また、新町川以南を先行して鉄道高架をする分割案を県のほうから徳島市に対して提案しておりましたが、全区間の都市計画決定を望む徳島市との合意には至っていない状況でございます。

原委員

当時の事業費が約500億円とのことですが、県、市、JR四国の負担額をまずは教えていただきたいと思っております。

谷川都市計画課長

鉄道高架事業の約500億円の内訳を知りたいという御質問でございます。

鉄道高架事業というのは、連続立体交差事業ということで、国の補助を受けて行うものでございます。

約500億円の内訳でございますけれども、まず、鉄道事業者であるJR四国が負担する額が約50億円、残る450億円を国が2分の1、県、市が4分の1ずつの1対1という負担割合となっております。

負担で申しますと、国が220億円、県、市がそれぞれ115億円という内訳になっております。

原委員

それでは、県と市の負担割合は何をもって決めているのでしょうか。

谷川都市計画課長

県と市の負担割合をどういうふうに決めているのかということの御質問でございます。

鉄道高架につきましては、まちづくりと一体となって整備することで効果が発揮されるということから、平成16年にまちづくりを担当します徳島市との間で事業を進めていくに当たっての基本方針を定めております。

この基本方針の中では、事業の役割分担や施行範囲、都市計画決定のタイミング、費用負担の考え方などを定めております。

その中で、連続立体交差事業、これ鉄道高架事業でございますけれども、及びまちづくり事業のそれぞれの地方負担に係る費用につきましては、県と市が1対1で負担することを原則とする取決めを行っているところでございます。

原委員

平成18年に公表された事業費約500億円は数十年前の試算であり、昨今の建設資材や人件費の高騰などから、各事業者の負担増が予想されております。

事業実施に当たっては高額な費用が一つの課題になると思いますが、鉄道高架事業による効果を改めて伺いたします。

谷川都市計画課長

鉄道高架事業によります効果を伺いたいとの御質問でございます。

鉄道高架事業は、都市部におけます道路整備の一環でございます。

道路と鉄道との交差点におきまして多数の踏切を一挙に除去し、踏切渋滞、事故を解消するとともに鉄道で分断された市街地の一体化が可能となります。

あわせて、駅周辺のまちづくりも促進される効果があるということでございます。

長年の懸案でありました徳島駅の南北分断を解消するため、駅北の車両基地移設とともに、徳島駅周辺におけるまちづくりの実現性、北側開発や土地利用の観点から、平成18年度に新規着工準備箇所として採択されております車両基地移設を含めた鉄道高架事業、JR四国におきましても、当事業による車両基地移設を前提としておりますことから、その実行可能性を検証したいと考えておるところでございます。

原委員

私も、花畑踏切をはじめとする踏切の撤去により市内の交通渋滞が解消されることは大変期待しております。

鉄道高架事業の実行可能性ということであったが、具体的にどのような検証が必要なのか教えていただきたいと思っております。

谷川都市計画課長

鉄道高架事業の実行可能性ということで、具体的にどのような検証が必要なのかという質問でございます。

鉄道高架事業の実行可能性につきましては、車両基地移設に当たっての技術的な検討、鉄道高架事業の費用対効果などの検証が必要であると考えております。

現時点では具体的な内容はお示しできませんけれども、車両基地内にあります設備が移転候補地に配置可能かどうか、徳島駅から移転候補先の車両基地へどのように接続するかなどを踏まえまして、検証内容を今精査しているところでございます。

また、この検証には予算が必要でございますので、その予算につきましては、後に未調査項目がないように検討、調整した上で、国の経済対策補正に対応した県補正予算案に合わせまして、検証に必要な調査予算を提案できるよう進めてまいりたいと考えております。

原委員

鉄道高架事業は多額の費用や長期間を要するものであります。

これまで議論が停滞していた状況から、その一步を踏み出すことが大変大事だと思いま

す。

また、県都の将来を見据え、まちづくりと一体となり鉄道高架を進めることは、県民や市民にとってプラスになることから、検証に必要な予算を計上し、スピード感を持って取り組んでいただくことを要望しておきます。

続きまして、先般10月末に会派視察でタイを訪問してまいりました。

それで、現地の活気を感じてきたところではありますが、タイから日本を訪れる旅行者数は、以前から東南アジアの中でも群を抜いており、ゴールデンルートと呼ばれる定番の観光地を既に訪れた方々の中には、次は徳島を目指して来る方もいるのではないかと思います。

タイに限らず確実に徳島へ来てもらうためには、やはり直行便が欲しいところでありませう。

早期の国際線就航に向けて鋭意取り組んでいるところと思いますが、こういった点が課題となっているのか教えていただきたいと思ひます。

北川次世代交通課推進幹

ただいま原委員から、国際線就航に当たってどのような点が課題になるのかということをお質問いただいております。

国際線の誘致につきましては、まず、現地での認知度が求められることから、観光部局とも連携いたしまして情報発信に取り組んできたところでございまして、例えば私も参加いたしました10月の韓国のソウルで開催されましたPRイベントでは、多くの方にパンフレットなどを手に取っていただきまして、持参した部数が在庫切れになるほどで、一定の手応えを感じているところでございませう。

また、就航に当たりましては、採算面のリスクを下支えする運航支援を航空会社から求められておきまして、本県におきましては、従来、着陸料や空港施設使用料などに対し、一定の割合で航空会社に対して支援をしてきたところでございませう。

こうしたこれまでの取組の結果、その成果の一つとして先ほど御報告申し上げました台湾からのインバウンドチャーター便が就航し、約99%という高い搭乗率につながっているものと考えておきませう。

これを、定期便化へつなげていくためには、インバウンドのみならず、国内から相手国へ向かうアウトバウンドも一定の利用が必要になると認識しているところでございませう。

また、新たな路線誘致には受入体制の整備が不可欠でございませうが、今、全国的な課題として飛行機の誘導や搭乗手続など、地上支援業務いわゆるグランドハンドリングに従事する人材が不足しておき、徳島阿波おどり空港におきましても同様の状況でございませう。

その原因といたしましては、コロナ禍において航空需要の減少による採用の抑制や、離職により人員が減少していたところにインバウンド需要が急速に戻り、なかなか人材の確保が追いつかず、現場社員の負担が軽減されていない状況ということでございませう。

こうした課題に今後しっかりと対応してまいりたいと考えておきませう。

原委員

誘致実現にはいろいろと課題があるようですが、11月補正予算で計上されている国際線

就航促進事業はそれに対応するものなのか、内容の詳細を教えてくださいたいと思います。

北川次世代交通課推進幹

11月補正予算で計上いたしました国際線就航促進事業の内容詳細について御質問を頂いております。

航空会社との調整が具体化しつつあることから、相手方から定期便就航の意向が示された際には、スピード感を持って対応できるよう航空会社への支援として空港の着陸料や施設使用料など運航に要する経費に対し、一定の割合で補助、また定期便運航には、アウトバウンドの利用も必要となりますことから、徳島から海外への旅行商品の造成支援や、国際線を利用する県民の方向けにパスポート取得費用の支援などに係る費用を補正予算内に計上させていただいたところでございます。

また、徳島阿波おどり空港におきましては、国際線カウンターが少し奥まったところにごさしまして、利用者にとって分かりやすくするための動線表示やきめ細かい案内表示の整備、さらに、国際線受入れに不可欠なグランドハンドリングを担う人材のひっ迫が顕在化しておりますことから、空港業務に係る人材を安定的に確保するため、喫緊の対応といたしまして他空港からの応援派遣や、中長期的な視点からの支援として新規採用職員の研修や人材確保に係る広報などについて、グランドハンドリング事業者に対し支援をする予定としております。

補正予算をお認めいただいた際は、この予算を活用し、受入体制、環境整備を図りたいと考えております。

原委員

JNTO、日本政府観光局の公表によると、日本を訪れる外国人旅行者数はこの10月にコロナ前を上回ったと聞いております。

訪日意欲の旺盛な外国人に徳島へ来てもらうためにも、万全の受入環境を整えていただきたいと思います。

非常に好評であったと部長から報告がありましたが、台湾に続き新たな誘致ターゲットであるタイ、韓国、そして、コロナ前に就航していた香港からの直行便へとつながるよう誘致実現にしっかりと取り組んでいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

重清委員

何点かお伺いいたします。

最初に鉄道ですけど、高架ではなく現在の鉄道についてお伺いいたします。

鉄道は高校生の通学や高齢者の通院など、交通弱者の日常生活に必要な不可欠であることに加え、交流人口の拡大や観光振興など、地域経済の活動基盤となる重要な社会インフラであると思っております。

一方で、人口減や少子化に加え、マイカー利用の普及などにより利用者が減少し、JR四国の経営状況は厳しいものとなっております。

このような中、鉄道の再構築に向けた地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正、10月に施行され、輸送密度1,000人未満の線区が再構築の対象路線となり、本県では

牟岐線の阿南駅以南が対象と聞いております。

J R 四国からは、自治体と入り口の議論をできるだけ早く開始したいとの社長発言が地元紙をはじめ、各メディアでも報道されておりますが、県として J R 四国との鉄道再構築に向けた議論をどのように進めるつもりであるのか、お伺いしたいと思います。

脇谷次世代交通課長

今、重清委員から、J R 四国との再構築に向けた議論についての御質問でございます。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が本年4月に改正され、この10月から施行されているところでございます。

地方鉄道の再構築につきましては、昨年度国のほうから、まずは輸送密度1,000人未満の区間が協議の対象になるということが言われており、本県におきましては、牟岐線の阿南駅以南が対象、また、四国内のほかの県におきましては、予讃線の向井原－伊予大洲間あるいは予土線の北宇和島－若井間が該当しております。

この秋に J R 四国の令和4年度の線区別収支が公表されておりますが、本四予讃線を除く路線がおおむね赤字といった公表になっております。

鉄道ネットワークは四国全体、また、国全体でつながることでその効果が発揮されるものと認識しておりまして、その効果が発揮されて利用者の利便性が確保されることから、単に単線、路線ごとの利用状況、収支だけではなく、これまでの J R 四国の経営安定化を支えてきた基金の運用益を今後どう活用していくのか、あるいは、ホテル業や不動産業などといった間接事業、そういった鉄道外収益をどう伸ばしていくのかといった今後5年あるいは10年の未来像を踏まえた上で、J R 四国グループ全体の連結決算で議論を行う必要があると考えております。

そこで、本県といたしましては、現時点で J R 四国から協議の申出はありませんが、J R 四国が実施をしております対象路線の現状あるいは経営状況の開示について J R としてどういった考え方であるのかといったようなことをより詳細に確認して、更に検討に必要なデータを求めていくことが重要であると考えているところであります。

そこで、議論を行う際には、4県が足並みをそろえて J R と交渉をしていくことが重要であると思っております、その辺を4県で意見交換を行い、確認をしているところであります。

今後とも、4県で連携して J R 四国との協議を継続し、在来線の維持、充実に向け、しっかり取組をしてまいりたいと考えております。

重清委員

四国4県で足並みをそろえ、J R 四国に対し、経営状況の開示などを求めていくとのことですが、牟岐線の維持、存続につながるよう引き続きよろしく願いいたします。

一方で、J R 四国から安易に存廃、再構築の議論が行われないために、自治体としてただ存続を求めるだけではなく、牟岐線の利便性向上や利用促進など、活性化を図ることも必要であると思っております。

そこで、県では今後牟岐線の維持、活性化に向け、どのような施策に取り組んでいくのか、お伺いいたします。

脇谷次世代交通課長

重清委員から、牟岐線の維持、活性化に向けてどのように取り組んでいくのかとの御質問でございます。

本県では、これまでも次世代地域公共交通ビジョンに基づきまして、公共交通の最適化あるいは利便性の向上、利用促進に努めてまいってきたところでございます。いわゆるモダルミックスとっておりますバス、鉄道の再編、それから、これは今年やっております。是非、委員の皆様にも御利用いただきたいんですが、JR四国のアプリ、しこくスマートえきちゃんというのがございます。そこで、鉄道とバスの1日乗り放題の乗車券を現在発売しているところであり、そういった各施策を展開しているところでございます。

また、牟岐線の維持、活性化に向けては、これまでも申し上げてきましたが、JR牟岐線にパターンダイヤの導入であるとか、あるいは、徳島バス、高速バスとの共同経営あるいはJR牟岐線の先にありますDMVの導入、そういったことを県が調整役となってこれまでも取り組んできたところでございます。

鉄道の利用促進につきましては、利用者に利便性を実感いただくことが何よりも重要と考えておりまして、JR四国に対しても、その辺は常々十分意識したいろんな見直しを申し入れているところでございます。

さらに、この度JR牟岐線に更なる利便性の向上あるいは利用促進を図るため、サイクルトレインの実証運行というのを来年2月から3月にかけて、土日祝日に実施できるように、現在JR四国と最終調整を進めているところでございます。

サイクルトレインは、近年のサイクルツーリズムの推進とともに、観光路線や地方鉄道の活性化の取組として非常に有効であると考えておりまして、観光はもとより、通勤通学あるいは買物などでの移動範囲が広がるとともに、駅からのアクセスが向上いたしまして、交通弱者対策にもつながるものと考えております。

また、今後整備される旧海部病院の海部寮、海部高校の生徒さんの利用も見込まれることから、新規需要の拡大による牟岐線の利用促進に期待ができるものと考えているところでございます。

なお、この度の実証運行は、これまでサイクルトレインはいろんなイベント事として実施をしてきましたが、今回は、一般の方の日常利用を想定し、一般の方と自転車を持ち込む方が同じ車両に乗る、いわゆる混乗運行による実証実験を考えており、実施の際にはアンケート調査を実施いたしまして、利用のニーズあるいは安全対策といったいろんな課題の検証などを行って、今後につなげてまいりたいと考えています。

今後ともJR四国をはじめ、沿線市町と連携いたしまして、牟岐線の維持、充実を図るために、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

重清委員

JR牟岐線のサイクルトレインの実証運行については、この度土日祝日において沿線地域の学生や一般の方の日常利用を想定とのことで、特に、海部郡や阿南市の学生による部活や買物での利用が考えられております。

こういった利便性の向上や利用促進を積み重ねることが在来線の維持、充実に重要であ

るので、しっかりと取組をお願いしておきます。

また、鉄道の再構築の議論についてですが、牟岐線はもとより、JR四国の鉄道は国民生活に必要な不可欠なインフラであり、国の責務において守られるべきものと考え、JR四国との協議に向けては四国4県の連携を強めていただくことはもとより、地元の市町の声をしっかりと聞いて、国に対しても在来線の維持、充実に向けた提言活動を実施するなど、今後もしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

コロナで3年間、密になっただけいけないということで、皆鉄道も控えて、私も3年ぐらい乗らなかったんですけど、やっぱり鉄道って便利なんですよ。時間も読めるし、速いし、運転もしないので楽です。今日も2時間運転してきましたけど、やっぱり疲れますね。だから鉄道は残していけないといけないと思う。

私も、小学校の時から夏とか冬に鉄道に乗って徳島駅まで来て、東新町まで歩いて映画を見たり、食事をして、それで、買物をして帰ったという記憶がまだ残っております。しかしながらもう50年以上前ですよ。その間、どんどん鉄道の利用は不便になってきております。

そこらは、利便性をもうちょっと考えてJR四国も一緒、県も一緒、いろいろ考えていかなければ放っておくだけでは、こうなっていくですよ。

そうではなく、この間も言っていたように新駅はどうなのと、ここへやったら、こう行けるのではないかと、利便性を考えてやりませんか。

これから新駅というか、鉄道高架も考えてくると思いますけど、これは今の段階では何もまだ議論を戦わせるような調査もできていないみたいですので、私は今回余り言いませんけど、その調査費をきちんと付けて、それで議会に対しても示してほしいし、県民に対しても示してほしいと、この点だけは要望しておきますので、よろしく願いいたします。

それともう1点、地元のことになります。

河川のことについて、今、毎年のように全国各地で水害の発生が続いております。

私の地元海陽町でも、令和3年9月の線状降水帯による大雨では短時間に雨が激しく降り、身の危険を感じたことから、河川監視カメラの映像を確認したところ、宍喰川の水位がみるみる上昇し、濁流が自宅すぐ横の県道の高さまで迫ってきたことを鮮明に記憶しており、もう少し長い雨が降れば浸水が発生していた。このときにも県のほうから夜中に電話をくれましたけれども、ぎりぎりまで来ていますので注意してくださいと、親切に連絡がありましたけど、確かに急に増えるんですね、最近の雨は。本当に異常な感じですけども、これ異常ではなしに普通にこういう状況になってきたと思います。この大雨より更に激しい平成26年台風第12号では、大きな浸水が発生し、宍喰川上流域の広岡地区をはじめ多くの家屋が浸水いたしました。

そこで、宍喰川の浸水対策についてお伺いいたします。

まず、これまでの宍喰川の浸水被害発生状況について教えてください。

披田河川整備課長

重清委員から、これまでの宍喰川の浸水被害発生状況についての御質問でございます。

宍喰川水系における近年の主な浸水被害の状況につきましては、平成10年5月の前線を伴った低気圧により、県南部を中心に大雨となり床下59戸、床上9戸の家屋浸水が発生し

ております。

また、平成18年4月の豪雨によりまして、床下48戸の家屋浸水が発生をしております。

委員お話しの平成26年8月の台風第12号の大雨につきましては、宍喰雨量観測所におきまして、時間最大112mm、総雨量690mmに及ぶ豪雨により床下168戸、床上35戸の甚大な家屋浸水が発生しております。

さらに、令和3年9月の線状降水帯による大雨につきましても、宍喰川上流域の広岡地区、芥附地区などで浸水が発生しており、令和4年、令和5年の出水時におきましては、地元海陽町と連携した水防体制の下、浸水被害の防止に努めているところでございます。

重清委員

宍喰川では浸水被害が繰り返されており、早急に対策は必要であると考えておりますが、現在の河川整備の状況はどうなっているのか、教えていただけますか。

披田河川整備課長

現在の河川整備の状況についての御質問でございます。

宍喰川の河川整備につきましては、これまでに河口から約3.6kmの区間、坂瀬川合流付近までの整備を進めておりまして、令和2年度には、長年の懸案でありました馳馬堰の撤去を行いまして、令和4年度に護岸整備は完了している状況でございます。

今年度は、正梶堰から上流に向けた樹木伐採や河道掘削など、浸水被害の軽減に取り組んでいるところでございます。

重清委員

現状はよく分かりましたけど、平成26年台風第12号の大雨で浸水被害が発生した広岡川や坂瀬川、ここはまだ未改修な状況であります。

また、気候変動の影響により、今後ますます大雨が頻発するおそれがあることから、宍喰川上流域の被害軽減に向けた浸水対策が必要だと思っておりますが、どうでしょうか。

披田河川整備課長

宍喰川上流域の被害軽減に向けた浸水対策の御質問でございます。

気候変動に伴います自然災害の激甚化、頻発化の対応としまして、本県ではあらゆる関係者が協同し、治水対策に取り組む流域治水を推進しておりまして、宍喰川水系におきましても、令和2年度に県が主導する形で国、地元市町が参画する、徳島県南部流域治水協議会を立ち上げておりまして、令和4年5月にはハード、ソフト両面から具体的な浸水被害軽減策を盛り込んだ宍喰川水系流域治水プロジェクトを策定し、現在宍喰橋から上流左岸の堤防強化や浸水想定区域図の作成などに取り組んでいるところでございます。

加えまして、上流域の被害軽減に向けた取組につきましては、地元海陽町から浸水対策の御要望を頂いておりまして、これまで護岸整備や輪中堤など地域と連携した河川整備について検討を進めているところでございます。

来る22日、現在の宍喰川水系の河川整備計画を変更するため、学識経験者を中心としたとくしま川づくり委員会を開催いたしまして、令和6年6月頃をめどにこうした上流域の

改修を新しい整備計画に位置付けまして、その後、現地着手に向けた準備であります具体的な調査、設計に着手してまいりたいと考えております。

今後とも、流域治水の考え方の下、治水対策を推進し、地元海陽町と連携しながら、流域の皆様方の安全・安心の確保に努めてまいりたいと考えております。

重清委員

流域住民の願いは、安全・安心の確保であります。

宍喰川流域でもいつ再び浸水被害が発生するか分かりません。洪水から地域を守るためには、確実な河川整備が大変重要と認識しており、引き続きしっかりと浸水被害の軽減に取り組んでいただきたいと思います。

河川整備を行えば必ず浸水被害は少なくなってきました。これぐらいの浸水被害はなくさないことには、津波が15m、18m来ると言われております地域でございますので、それには対応できないと思いますので、しっかりとまずは、河川整備をやっていただくよう要望して終わります。

近藤委員

鉄道高架事業について質問というか、再度確認をさせていただきたいんですが、先日の当会派の沢本議員からの代表質問において、鉄道高架事業の検証を行うとの答弁がありました。

鉄道高架事業は、これまでの計画どおり約4.7kmの高架化を目指すという認識でいいのか、再度確認をお願いいたします。

谷川都市計画課長

ただいま近藤委員から、鉄道高架事業全区間約4.7kmの高架化を目指すとの認識でいいのかという御質問でございます。

徳島市内の鉄道高架事業につきましては、JR高徳線徳島駅の西からJR牟岐線文化の森駅付近に至ります約4.7kmの区間におきまして、平成18年度に国の新規着工準備箇所として採択されております。県と市の間で役割分担を決めた上で、まちづくりと一体的に進めることとしてまいりました。

その後、具体的な計画内容を決める過程におきまして、徳島市南部の牟岐線沿いに車両基地を移設することといたしまして、移設後の回送列車によります踏切遮断時間の増大に伴う交通渋滞を回避するため、新町川以南約2.9kmの区間におきまして、先行して鉄道高架化する都市計画決定案を徳島市に提示してきたところでございます。

こうした中、全区間の都市計画決定を望む徳島市との合意に至っていない状況に対しまして、この度の車両基地移設案というのは、鉄道高架とまちづくりを同時に進められる発想の下、どこからでも高架工事に着手することができまして、鉄道高架の施工手順の幅が広がること、高架化の完成を待たずとも車両基地の早期撤去が可能になること、全区間同時に都市計画決定するという徳島市の考えに沿う形になることなどのメリットがあると考えておりまして、これを契機といたしまして、原委員からもお話がありましたように、これまで停滞していました鉄道高架事業の議論を前に進めたいという思いがございます。

そこで、車両基地移設に当たりましての技術的な検討や約4.7kmの採択区間におけます鉄道高架事業の費用対効果を改めて算定するなどの再検証を行いつつ、事業化に向けてまちづくり事業の主体となる徳島市や鉄道事業者でございますJR四国など、関係者の意向を丁寧にお聞きした上で、この度の車両基地移設案を含めた新たな計画をお示ししたいと考えているところでございます。

近藤委員

鉄道高架事業により踏切をなくすことで交通渋滞や事故の解消、地域が一体となったまちづくりができるなど多くの効果が期待できると思いますので、実現できるようこれからもしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

続きまして、もう1点、オーバーツーリズムによる渋滞問題について質問をさせていただきます。

地元の神山町鬼籠野のゆうかの里というところはしだれ桜が300本ぐらい生えていて、開花シーズンには県内外から自動車にて観光客が訪れるところなんですけど、行く道中の県道207号線で対向できない区間がありまして、かなり渋滞を引き起こしております。

県道沿いの地域住民から渋滞で自分の家に帰れないからこの問題を解消してほしいという要望がたくさん来ております。

今後、県道207号線で車の待避所であったりとか拡張工事、そういうふうな計画があるのか、お伺いいたします。

杉本道路整備課長

ただいま近藤委員から、桜の時期におけます県道鬼籠野国府線での混雑について御質問いただきました。

県道鬼籠野国府線につきましては、神山町鬼籠野の県道神山鮎喰線との交差点から、徳島市国府町の国道192号との交差点に至る道路でありまして、周辺地域住民の方々の暮らしを支える生活道路としての役割を担っている道路でございます。

この路線におきましては、県では幅員狭小で線形不良な狭あい区間を解消する目的で、これまで一ノ坂工区としまして、延長約900mのバイパス道路について整備を進めてきております。

これまでにお話のありました、しだれ桜の名所、ゆうかの里を中心としまして、周辺約800mの区間について既に供用ができているところでございます。

残る100mにつきましては、今年度、支障家屋の移転が完了したところでございますので、引き続き擁壁工事や、また大地谷川に架かります橋梁^{りょう}工事などを順次進めてまいりたいと考えておるところでございます。

桜の時期におきます渋滞の対策状況でございますけれども、本路線につきましては、平時につきましては交通量が少なく、幅員が狭小な区間も一部ございますが、譲り合いしながら通行していただいている状況でございます。

桜の開花時期には、県内外からゆうかの里へ向かう車両が集中する状況ということを知っております。

そこで、地元警察と神山町にも協力を頂きまして、桜の時期であります3月下旬から4

月上旬、今年度におきましては3月25日から4月2日と聞いておりますが、この期間の朝9時から17時の間につきましては、神山町鬼籠野の神山鮎喰線との交差点から東に向かって約1kmの区間につきましては、県道を東向きの一方通行としまして、その反対にあります町道流田線を利用した巡回方式としまして、円滑な通行と安全の確保に努めているところでございます。

道路管理者としましては、現在整備を進めております一ノ坂工区の早期完成に向けまして、引き続き取り組んでまいるとともに、桜の開花時期におけます混雑状況を注視しながら、地元神山町と連携し、安全・安心な道路の確保に努めてまいりたいと考えているところでございます。

近藤委員

町は町で、いろいろ知恵を出していろいろな方法で渋滞を緩和するような形でしていると思いますので、今後県としても観光に力を入れるのであれば最低限のインフラ整備というのは当然していただきたい。

また、地元住民の理解がなければ観光客の誘致も非常に難しいと思いますので、今後ともよろしくお願いします。

岡田（晋）委員

元気とくしまの岡田晋です。質疑をさせていただきます。

まず、はじめに都市計画課にお聞きします。

先日発表されました県都とくしままちづくりデザインは、県都である徳島駅周辺のにぎわいを創出するためのベストデザインだと思います。

私たちが待ち望んでいた鉄道高架の実現に期待する声は多いと思います。その鉄道高架事業という名称を、公表された県都とくしままちづくりデザインの動画の最終ページに明記すべきだと思います。

動画は急いで作られたので忘れていたかと思いますので、追記してはどうでしょうか。

鉄道高架や車両基地の移転について、JR四国は協力的だとお聞きしておりますが、打診した計画の内容とそのときの反応についてお聞きしたいと思います。

谷川都市計画課長

ただいま、岡田委員から2点質問を頂きました。

まず1点目の公開された県都とくしままちづくりグランドデザイン動画の最終ページに鉄道高架事業という名称を明記してはどうかというような御質問だろうかと思います。

この県都とくしままちづくりグランドデザインのイメージ動画につきましては、政策創造部が所管しておりますので、岡田委員からの要望内容をしっかりお伝えしたいと思っております。

2点目でございます。

鉄道高架や車両基地の移転について、JR四国の反応はいかななものかというような御質問であろうかと思います。

鉄道事業者側におきましては、鉄道の高架化及び車両基地の移設に当たりまして、一定

の費用負担が発生するなどのメリット、デメリットを確認し、判断されるものと考えております。

J R 四国としても、鉄道高架事業による車両基地移設を前提としておりますので、徳島駅周辺のまちづくりというのは必要と考えているということはお聞きしております、これから技術的な検討につきましては、協力してまいりたいという回答を得ているところでございます。

岡田（晋）委員

県都とくしままちづくりデザインで示された車両基地の場所は徳島駅のすぐ東隣です。

一等地に設置される車両基地は、実務的な車両の入替えのみの施設として造るのではなく、車両の見学や鉄道学習の体験ができて、楽しく皆が集える施設としてにぎわいづくりに一翼を担う車両基地としていただきたいと思えます。

多くの鉄道愛好家、鉄道ファン、てっちゃんを呼び込むことができ、人が集い、にぎわいが醸し出せる、どこにもない特徴的な車両基地にしませんか。見解をお願いします。

谷川都市計画課長

ただいま岡田委員から、車両基地につきましては、にぎわいの施設にすべきではないかと、そのような趣旨の御質問であろうと思えます。

徳島駅北側でございます車両基地を新ホール計画地に移設するに当たりましては、まず、技術的な検討が必要であると考えております。

その上で、県内におきましても、例えば10月14日、鉄道の日というような日がございます、その際には車両基地の見学会や国鉄型気動車の撮影会などのイベントが開催されております。

そうしたイベントを開催しておるといことでございますので、そうしたにぎわいの観点を含めた施設となるよう J R 四国に要請してまいりたいと考えております。

岡田（晋）委員

徳島駅を中心としたまちづくりとしての計画、県都とくしままちづくりデザインで示された鉄道高架や車両基地移転、新ホールの発表はすばらしい計画だと私は思います。

私は、集う人皆に計画の賛否をお聞きしています。そのお聞きした多くの県民の方々は計画に賛同しています。

J R 四国や徳島市など各方面との協議や法的手続を加速度的に行っていただき、一日でも早く計画の貫徹ができるようお願いをして、この質疑を終わります。

次に、道路整備課と河川整備課にお聞きします。

道路と河川の維持修繕予算についてです。

私が6月議会の本委員会、そして9月議会の一般質問と本委員会で再三質疑させていただいている道路脇の雑草の処理や舗装の穴開き修繕、河川の草木の伐採などについて、対策が進まない理由をお聞きすると、予算がないからできないとの理由でした。

そのため、工事費、委託料、手数料などの予算総額について、令和5年度の合計金額で先ほど申し上げた各種維持修繕に対する県民の要望にどれだけ応えられているか、道路、

河川それぞれについて教えてください。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田委員より、道路の維持管理に係る予算額等に関する御質問を頂いております。

県では、これまで安全・安心かつ快適な道路環境を確保するため、路線の重要性や交通量、また、事故の危険性、沿線の状況など、多岐にわたる条件を考慮いたしまして、迅速かつ適切な道路の維持管理に努めているところでございます。

令和5年度の道路維持修繕費につきましては、約49億1,000万円を確保しているところでございます。

この予算によりまして、例えば吉野川市に関連しましては、県道山川川島線、県道西麻植下浦線などにおきまして、舗装修繕の対策を進めているところでございます。

県民の皆様から寄せられる御要望に対しましては、建設から維持管理までの多様化する行政ニーズに可能な限り応えられるよう、引き続き、維持管理に関する有利な地方債の活用、長寿命化計画に基づきますトータルコストの縮減など、安定的かつ継続的な予算の確保に努め、工夫を凝らしながら効率的かつ効果的な維持修繕に取り組んでまいりたいと考えてございます。

披田河川整備課長

河川整備課からもお答えさせていただきます。

河川内に繁茂する草木や堆積土の除去などを行う費用といたしまして、河川海岸修繕費を計上しておりまして、令和5年度は約25億7,000万円を確保しているところでございます。

この予算によりまして、洪水を安全に流す観点から、著しい樹木の繁茂や土砂の堆積が見られる箇所につきまして、例えば吉野川市に関連しましては、学島川の市道、岩戸橋から日の出3号橋までの間、江川の市道、五九郎橋から境橋までの間、飯尾川放水路の飯尾川排水機場付近などにおきまして、対策を進めているところでございます。

県民の要望にどれだけ応えられているかというところにつきましては、道路整備課とかぶるところはあるんですが、県民の皆様から寄せられている御要望に対しましては、建設から維持管理までの多様化する行政ニーズに可能な限り応えられるよう引き続き維持管理に対する有利な地方債の活用、長寿命化計画に基づくトータルコストの縮減など、安定かつ継続的な予算確保に努めまして、工夫を凝らしながら将来に引き継ぐための維持管理に取り組んでまいりたいと考えております。

岡田（晋）委員

お聞きすると、予算は県民の要望に応えられてないということです。

県民の要望に応えられない金額のため、長年の間、管理が不十分で放置されている状況となっています。根本的に対策を講じるには予算が必要です。予算要求をどうされていたのか、教えてください。

昨年と一昨年の要求額と予算査定後の確定金額、そして、来年度に向けて県民の要望に

応えられる予算要求額を教えてください。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田委員より、予算要求等に関する御質問を頂いております。

道路維持修繕費の予算要求額と予算額につきましては、令和4年度当初は対前年度比104%となります49億4,000万円、昨年度の要求につきましては、前年とほぼ同額の49億1,000万円、ともに要求額どおりの予算額となっております。

近年の道路維持修繕費につきましては、平成30年度は33億6,000万円、令和4年度、令和5年度は49億円と、さきに御説明のとおり工夫を凝らしながら予算額の確保に努めてきたところでございます。

来年度予算につきましては、現在編成作業を進めているところでございまして、財政当局に対しまして、道路の維持修繕の現状、それから必要性をしっかりと説明をしてまいりたいと考えてございます。

披田河川整備課長

河川整備課から河川についてお答えさせていただきます。

河川海岸維持修繕費の予算要求額と予算額につきましては、令和4年度当初予算につきましては、対前年度比157%の約25億7,000万円、昨年度、令和5年度の当初予算につきましては、前年度と同額の約25億7,000万円、ともに要求額どおりの予算額となっております。

また、近年の河川海岸維持修繕費につきましては、平成30年度が約10億2,000万円、令和2年度につきましては約16億5,000万円、令和4年度、令和5年度につきましては、約25億7,000万円と先ほど御説明したように工夫を凝らしながら予算額の確保に努めてきたところでございます。

道路整備課と同じにはなるのですが、来年度の予算につきましては現在編成作業を進めておりまして、財政当局に対しては、河川の維持修繕の状況や必要性をしっかりと説明してまいりたいと考えております。

岡田（晋）委員

県民の皆さんの生活に密着した一番の問題としての、道路や河川の適正な管理をするためには維持修繕予算を今まで以上に増額しないと要望には応えられません。

担当課として大幅な予算の増額を要望してください。

それは、私をはじめ県民の皆さんのために一生懸命頑張っておられる全ての議員の方が望んでいることと思います。

結果としては、今までにない県民の皆さんの生活環境の改善が徳島県全域で実施でき、県民はもとより、徳島県を訪れる方から喜ばれることと思います。

来年度に向けて、是非とも2倍以上の維持修繕予算の増額要求をお願いして、この質疑を終わります。

次に、道路整備課にお聞きします。

一般県道238号川島西麻植停車場線の一部区間の県道への昇格についてお伺いします。

吉野川市の一般県道の中で、唯一同一路線で連続した道路があるにもかかわらず、その一部が市道として扱われているところがあります。

その県道は一般県道238号川島西麻植停車場線です。場所は川島町の川島高校横の主要地方道43号神山川島線を起点とし、県立鴨島支援学校から国立病院機構徳島病院の西側を通り、一般県道西麻植下浦線や国道192号と交差し、JR西麻植駅前を終点とする道路です。

その路線の中間部では、県道としての認定が途切れて一部が市道となっています。

場所としては、鴨島支援学校の駐車場から西で、延長301m、幅員4.1mから11.3mのところですが、現在は市道ですが、県道に昇格させることにより、道路管理上同一管理者が管理することとなり、沿線地域住民としても管理先への連絡などが1か所で済み、利便性が高くなります。

道路の管理区分については市民の方も余り知らないことが多く、この道路も連続しているので、地元の方はてっきり県道だと思っているようです。

県道を市道に移管した例はたくさんあります。その逆もしかりだと思います。

私は、市議会議員のときに、徳島県の意向を聞くために、県庁に出向き、道路整備課長に現状をお話ししました。

そのときの回答は、その道の権限、いわゆる^{けんぼら}権原が公共の土地になっているのが前提ですが、移管は可能だとの回答を得ました。

市に調べていただくと、該当の場所は公図上の道とのことであり、それを示す公図も既に道路整備課には提出しておりますので、お分かりだと思います。

基本的に、移管条件は整っています。また、昇格を要望するために市も努力や協力をしています。

今は必要ない危険なガードレールの撤去や長年使用していなかった古い市営住宅の払下げを行うときに、その一部を道路として幅員を広げ、安全対策を行ったり、起点部分の拡幅改良などを行っています。

このようなことから、県としても県道への昇格手続を、吉野川市に働き掛けてはどうでしょうか。

杉本道路整備課長

ただいま岡田委員から、川島西麻植停車場線に残る吉野川市の管理する市道の部分についての県道昇格について御質問を頂きました。

委員お話しの県道につきましては、元々JR西麻植駅から徳島病院前までの約1.9kmであった県道に対して、町のほうから当時県道昇格の要望がございました。

神山川島線の交差点までの約1.7kmの町道を加えまして、全長約1.3kmの県道川島西麻植停車場線として平成7年4月に路線認定を行っているものでございます。

この路線認定の後、県道として供用開始するためには道路管理者が道路敷地の所有権や使用权など、いわゆる権原を取得していただく必要があることから、当時の鴨島町、川島町におきまして、権原の取得を進めていただいた約1.4kmの間につきましては、既に県道として供用開始をしているところでございます。

委員お話しの残る301mの区間につきましては、当時川島町から権原の取得に時間を要

すると報告を頂いておまして、現在まで現吉野川市において市道山田大塚1号線として管理されているところがございます。この区間につきましても、継続して県道昇格について市と情報共有に努めているところがございます。

現在市におきまして、権原取得の状況を確認していただいているところがございます。引き続き市と相談しながら進めてまいりたいと考えております。

岡田（晋）委員

一日でも早く住民にとって分かりやすい県道の管理を行うためにも、一般県道238号川島西麻植停車場線の全線が県道となりますようよろしくお願いをして、次の質疑に移ります。同じく道路整備課にお聞きします。

先週の一般質問で曾根議員が質問しました、通学路の安全対策についてですが、吉野川市鴨島町牛島にある主要地方道県道30号徳島鴨島線と一般県道235号宮川内牛島停車場線の交わる交差点の安全対策ですが、この交差点は子供たちが学校に通う通学路となっているにもかかわらず、この交差点にはガードレールなど防護対策はなされていません。信号待ちのため交差点で待っている歩行者や子供たちに車が突っ込むという事故のニュースもよく耳にします。この場所は車もスピードを出して通過するため特に危険な箇所です。

通学路の安全を確保するため、早急にガードレールやガード柱等の安全対策を講じていただきたいと思いますが、見解をお伺いします。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田委員より、通学路の安全確保に関する御質問を頂いてございます。

県ではこれまで通学路の安全確保に向けた市町村の基本的方針でございます。通学路交通安全プログラムに基づきまして、学校関係者や警察などと連携した合同点検を踏まえ、交通安全施設の整備に取り組んでいるところがございます。

さらに、プログラムに基づく合同点検のほか、日々の道路パトロールや道路利用者からの情報提供などによりまして、新たな要対策箇所が認められた場合につきましても、関係者間で連携、協議しながら、早期の対策を行っているところがございます。

委員お話しの主要地方道徳島鴨島線と一般県道宮川内牛島停車場線の交わる交差点につきましては、今後地元吉野川市をはじめ、教育委員会や警察などの関係者と現地確認を行い、対応を検討してまいりたいと考えてございます。

今後とも、子供たちが安全で安心して通学できるよう交通安全対策にしっかりと取り組んでまいります。

岡田（晋）委員

一日でも早く安全対策をしていただき、子供たちが安心して通学ができますようよろしくお願いをして、次の質疑に移ります。

次に、河川整備課にお聞きします。

吉野川水系県管理一級河川江川についてであります。

環境省の全国名水百選に選定され、夏冷たく、冬温かい水温異常現象で、徳島県の天然記念物にも指定されている江川湧水源に源を発し、河川延長8,800mのきれいな水で知ら

れている江川。その上流端に設置しているアバと呼ばれている浮き輪を連ねたガード、オイルフェンスのようなものですが、それにより流れて行くはずの浮遊物やホテイアオイが滞留し、生活環境を著しく悪化させている現状があり、何故あんなことするのかと近隣の方々から苦情が寄せられておりますので、質疑いたします。

場所は吉野川医療センターの東の端から下流100mのところの江川です。

水は高いところから低いところに流れるのが当たり前で、河川についても同様、浮遊物や溶け込んだ物も含め、水とともに下流に流れて行くのが当たり前です。

同じようなアバが更に下流にも設置されているのに、何でこんな管理のできない場所にそういった物が設置されているのですか。そして、この場所には必要ないので撤去してほしいと近所の皆さんがおっしゃっていますので、管理者としての見解をお伺いします。

披田河川整備課長

岡田委員から、江川についての御質問でございます。

河川で繁茂しましたホテイアオイ等の水草につきましては、水門などの河川施設に堆積しまして、施設の操作を妨げたり、水面を覆いまして水生生物の生息環境の悪化、海域に流出した場合には、漁網の破損などが生じるおそれがあると言われております。

江川におきましては、吉野川合流から吉野川市青柳地区までが県管理河川、そこから上流につきましては、吉野川市が管理している普通河川となっております、その管理境に水草を補足するフェンスを設置している状況となっております。

また、必要性につきましては、それぞれの管理区間をそれぞれの管理者が対応するというのが一般的でございますので、それぞれの河川で繁茂した水草につきましては、それぞれの管理範囲で撤去を行っている状況となっております。

例えば、鳴門市付近を流下します県管理の新池川や大谷川などにつきましては、県管理区間で発生した水草が、国が管理する旧吉野川に流出しないよう、県管理区間において撤去を行っているというところでございます。

河川管理者が徳島県と吉野川市にまたがっている江川におきましては、これまで県と市がそれぞれの管理範囲で発生したものを河川内に設置したフェンスで捕捉しながら撤去してきている状況となっております。

市に対しまして、こういった考え方を丁寧に説明していきたいと考えてございます。

岡田（晋）委員

近隣の住民の方は本当に生活環境を侵されているということをおっしゃっているのです、この生活環境を侵すことがないように速やかに撤去をお願いして、次の質疑に移ります。

同じく河川整備課にお聞きします。

吉野川水系県管理一級河川飯尾川についてであります。

9月の本委員会において飯尾川の浸水対策について4点お聞きしました。1、大雨や台風時の浸水被害の状況、2、県として取り組んでいること、3、改修が進まない問題点は何か、4、用地の先行取得について説明を求めました。

3点目の改修が進まない問題点については、飯尾川の洪水流れを阻害する石井町と吉野川市との境にある石積みの農業用固定堰、麻名用水堰の撤去が長年の課題として残されて

おり、麻名用水堰撤去については、当時の地元の町長とも調整した上で、ポンプ設備案を地元の方々にお示ししてきたところですが、用水の安定した取水量の確保や地下水の影響に関しまして、最終調整がまだ整っていない状況であり、引き続き合意形成を図るよう取り組む必要があると考えておりますとの答弁でした。

最終調整や合意形成が得られない状況が長年続いており、その間事業主体である県がストップ状態の打開を図る行動を取っていない現状を指摘し、とにかく事業がストップしている状態を打破するため、一日でも早く事業主体である徳島県が関係市町と麻名用土地改良区、そして流域住民の皆さんの御意見もお聞きし、現計画に固着することなくグレートリセットで臨んでいただきたいと要望しました。

そのときの御答弁では、飯尾川改修期成会勉強会での最近の地元市町の考えも伺いつつ、進めていきたいと考えておりますとのことでした。その質疑の以前に、勉強会と称する会が8月に開かれていて、進捗が見られなかったとお聞きしました。

前回本委員会で協議の進捗については、次回の委員会でお聞きすることといたしますと申し上げましたので、その後の石井町、吉野川市、そして、麻名用水との協議の進捗についてお聞きします。

披田河川整備課長

岡田委員から、飯尾川につきまして御質問を頂いております。

現在、地元の関係者の方々と話し合いを行っている現状の中で、お答えさせていただきま

す。去る11月6日には、吉野川市とこれまでの経緯を踏まえまして代替えポンプ計画に対する麻名土地改良区の現在の考え方であったり、石井町との境界付近にございます飯尾川放水路で実施しております河道掘削や樹木伐採の吉野川市への効果などについて、確認や理解を深めているところでございます。

飯尾川の堰の問題につきましては、長年にわたる課題でありますことから、引き続き地元の市町や関係の方々としっかりと代替施設に関します合意形成に向けた打開策を探ってまいりたいと考えております。

岡田(晋)委員

今お聞きする限りにおいては、余り進捗が見られないようです。

お聞きする限り、一般質問やこの委員会での質疑に対する御答弁は、その場で説明していただけるのはいいんですけど、それをずっと続けていっていただかないと、ここで終わるというのではないので、よろしくお願ひします。

答弁された以上、そのとおりに実行していただきたいと思ひます。

今後ともお聞きしますので、県が主体となり積極的に協議を進めて一日でも早く打開が図れるようよろしくお願ひします。

私の議員としての活動の中で、一番にお願ひしてやっていただきたいこととしての、一丁目一番地の飯尾川問題については、今後とも細かいことでも必ず教えていただくことを要望し、私の質疑を終わります。

長池委員

鉄道高架の話が出ておりますので、私も併せて鉄道高架のことで、まず各委員からの質疑の中で明確になった数字があるんですが、確認ですが、原委員の質問で効果ということで、渋滞解消であったり南北の分断、正しくそういうことだろうなと思います。

非常にたくさん、特に新町川以南のほうは踏切がたくさんありまして、私も小松島ですから、徳島市内に出入りするときは踏切にかかるかかからないかで、えらくテクニックといますか、どこを通ったほうが早いかみたいなのが身に付いているんですが、この答弁の中で平成26年に分割案が出されていたということで、新町川よりも南をまず先行してやって、その後、徳島駅周辺、花畑踏切ですかね、そういった分割案が出された。

出したのですけども、それがうまくいかなかった。私はこの分割案は最高だと思うんです。踏切もなくなりますし、その後、徳島駅のほうに入っていくというのはいいことだなと思っておったのですが、そのあたりがなぜうまくいかなかったのかをもう一回御説明をお願いします。

谷川都市計画課長

長池委員から、これまで徳島市と鉄道高架の合意に至っていない状況について再度御質問いただきました。

徳島市との鉄道高架とまちづくりに関わる基本方針を、平成16年8月20日に知事と徳島市長が合意事項として結んでいる部分がございます。

その3項目目に都市計画決定についてという項目がございますして、鉄道高架とまちづくりの都市計画決定については、施行の範囲内において同時に行うものとするという内容の記述がございます。

県としては、この内容手順を先行して都市計画決定をしていくことについては、その方向性は間違っていないということで、これまでも徳島市と協議をしてきたわけでございますけれども、市としては、この内容、県の案がこれに対してそぐわない、反故にはなっていないかというような話がございまして、度重なる協議をしてまいりましたけれども、その中でこの先行案については、合意ができていない状況になっております。

長池委員

南をやってから、次に駅周辺をやりますよというのが、その平成16年の県市の協定にそぐわないのではないかと理由付けで、市が合意しなかったということで受け取ってよろしいんですね。はい。分かりました。

平成18年に500億円ぐらいの事業の見積りということで、費用対効果という言葉は、私はよく分からないのですけども、これって何か計算するんですか。費用対効果っていうのは、それが当時500億円以上あったのか500億円なかったのかよく分からないのですが、平成18年の頃はそんな計算をしているのかどうか、またそもそも費用対効果っていうのはどういうものか。効果は分かるんです。渋滞も解消されますし、駅もきれいになったらにぎわえるのかなっていう効果は分かるんですけど、それを数字に落とし込むのが多分費用対効果なんだろうけど、そのあたりもうちょっと詳しく教えていただけたらと思います。

谷川都市計画課長

ただいま長池委員から、費用対効果について御質問がございました。

平成18年当時の鉄道高架事業、連続立体交差事業の費用対効果につきましては、新規採択時に当時の基準に基づいて算定した数値としては2.3となっております。

これまでも御答弁させていただきましたが、今後車両基地の移設についての技術的な検討を行うとともに、鉄道高架事業の費用対効果を改めて算定いたしまして、事業の妥当性を検証してまいりたいと考えております。

この費用対効果でございますけれども、鉄道高架事業というのは、道路整備の一環でございます。

鉄道高架事業は、高架化や周辺道路との一体整備によりまして、都市交通の円滑化、踏切事故の解消による安全性の向上、地域分断の解消、防災・減災機能の強化が図られるとともに、まちづくりとの一体整備によりまして、市街地の活性化にも効果の大きい事業であると考えております。

この費用便益分析におきまして、まず取り上げる便益、効果でございますけれども、現時点での知見によりまして、十分な精度で計測ができ、かつ金銭表現が可能な移動時間の短縮、走行経費減少、交通事故の減少、これは踏切を除却しますので踏切事故がなくなる、そういった3項目について、まず算出をいたします。

費用については、鉄道事業者が負担する事業費を除きました鉄道高架事業費と関連道路整備、周りの側道等の関連道路の維持管理費を計上いたしまして、算出した各年次の便益費用の値と割引率を用いまして、基準年次の現在価値に換算して費用便益分析をするということになります。

単純に言いますと、この費用便益比というのは、算出した便益額と事業費との比率、これよく聞くかと思うんですけれども、 B/C と言われるものなんですが、それが1.0以上であるということが事業の新規採択とか、継続の条件の一つとなっているところでございます。

長池委員

また後で自分も勉強します。 B/C ね、初めて聞いたので。そもそも、何年掛けて効果が出るとか、そういう感覚ではないんですね。

それと、採択時が2.3っていうのは B/C っていうのが2.3だったのか、もう一回確認をお願いします。

谷川都市計画課長

平成18年度の新規採択時の当時の基準に基づき算定した費用対効果 B/C は、2.3となっております。

長池委員

では、早くしていたらよかったね。

500億円の費用対効果が2.3もあるような事業を平成18年にスタートしていたら、もうかなり効果が得られていたし、いやまだできてないかな、まだできてないんですかね、もう

できているんですかね。17年、18年で高架ができているかどうか分かりませんか。できていたら一気に効果が上がる。

いずれにせよ、逆に損したということです。効果を得る機会を失ったわけですから。今回の新しいまちづくり計画は早くしたほうがいいのかと思います。効果が上がるのであれば。上がるのであれば。そういう計算を改めてされるということなんでしょうけど。

それと私、ふと思ったのが、重清委員の言うとおりに、JR牟岐線は大事と思っているんですよ。本当に残さないといけないと思う。いずれ私も車も運転できなくなるだろうし。今、JR牟岐線を利用されているのは学生だったり、交通弱者の方が中心なんだろうなと思います。

それに加えてサイクルトレインですか。あれはいいことだと思います。大分前に言っていたけど、そんなの無理ですって一蹴された記憶が蘇ってきますが、やっとなんかふうになったんだと思います。

どんどん利用してもらわないといけないんだけど、徳島市内の交通渋滞を解消したら乗る人が少なくなるのではないかと思ったりもして、結局鉄道高架事業ってJR側には余りうれしくないのではないかなと思うのです。

さっきもおっしゃったように、道路事業の一環なんです。だから、鉄道の利便性を高める事業ではないんです。高架だろうが踏切があろうがそのまま行けばいいのだから。

であるならば、そのあたりがJR側にとってはどこまで踏み込んで費用を出して協力してもらえるかっていうのが大事なんだろうなと思うのですけれども。

そう考えていくと、それこそさっきの分割案、先に徳島駅をして後で南側をするぐらいのほうがよくなっていくというか、逆に南のほうは高架事業が要らないのではという話にもなってきたそうなんですけれども、一括でっていうことにこだわるというか、そりゃそうですね。

県も市も関連しますから、市の意見も聞かないといけないんですが、そのあたりどんなふうに見通しているのか。私は、先に車両基地を移転して、駅を開発してあげたほうがJR側が一番喜ぶと思うし、新町川以南を高架しようがしまいが、今の案は、JRにとってはどちらでもよいという感覚になると思うのです。

どちらかという、渋滞が解消されたら鉄道に乗る人が少なくなるみたいな感じにならないとも言えないし、さらには、将来性を考えると県南のほうには高速道路も整備されつつあるという中で、いよいよJRにとっては牟岐線の重みというのが薄くなっていくのではないかなという見通しは素人の私でも分かる。

だから、JR牟岐線を残すためにも、しっかりと県がフォローアップしていかないと、駅の高架だけ終わって、県南は終わりです、もうJRは要りませんという話になってはいけないと思っているんですが、そのあたりJRとまだ何の協議もできていないのでしょうか、県はどんなふう考えているんですか。

谷川都市計画課長

まず、4.7kmということなんですけれども、これは平成18年度に国の新規着工準備箇所として採択されておりますので、この4.7kmの採択区間における鉄道高架事業の費用対効果を改めて算定する、これが前提になろうかと考えております。

それと、JR四国の反応でございますけれども、鉄道高架はまちづくりと一体となって整備することで効果が発揮されることとなります。

鉄道高架事業単体でありますと、単に道路事業の一環ということになりますので、まずはその駅周辺のにぎわい、そのまちづくりというのが、鉄道利用者増につながるという考えがございまして、JR四国もまちづくりをすることが非常に大事だというような考えを持たれております。

その中で、鉄道高架事業とまちづくりを一体的に進めるということについて、JR四国には技術的な検討に協力したいと言っているところがございます。

長池委員

徳島駅の再開発というか、にぎわいができたらJRの乗客は増えるというのは意見が分かれるところであります。私も徳島駅のクレメントで行事があっても車で行きます。ほかの用事もあるので。だから、徳島駅がにぎわうのとJRの乗客が増えるのはちょっと微妙なんですね。そこをJRがどう捉えるかというのは、今後の課題。

ほら、JRの乗客を増やしたかったら、特にJR牟岐線とか、各駅に1億円ずつぐらいあげたらいいですよ。それで、トイレと駅周辺の駐車場や駐輪場などをいっぱい整備して、きれいにしてあげて駅に立ち寄って徳島方面に行くとか、JR牟岐線を利用するみたいなのを、もっと各駅が工夫すればいいのしょうけども、今悲しいかな、駅員さんがいないような状況になっています。

自宅近くの駅も駅員さんがいなくなるということで、どんどんそれぞれの駅が弱体化していつているんですね。

だから、本当にJRの乗客を増やすっていうのであれば、私はもうちょっと協議するべきではないのかと思います。

サイクルトレインみたいな案もありますけども、だったら駅に自転車が乗り降りしやすいような整備もしなければいけないのです。その費用はどうするのですかっていう話ですよ。今回実証実験でいろいろ結果が出るんでしょうけど。いろんな話をしなければいけないなど。

何が言いたいかという、今日も議論がいっぱい出たんですが、皆さんに共通しているのは、車両基地が移転できるいい場所が見付かっていいプランだなというのが共通しておるし、早くしてほしいというのも共通しておるのですが、どうもこのプランの肝となる高架事業、車両基地移転というのが、今言ったいろんな議論の中で、これから協議をしていって、来月決まりますとか、余りそういう話にはならないのだろうなというのを感じているんです。

特に、過去に分割案がうまくいかなかったように、市との協議というのはかなり重要になってくるんだろうなと思ひまして、その市との関係性というのも今、いいような、悪いような、何かぐちゃぐちゃとなってしまっている。

それが、多分来春の市長選を見越してでないとならぬ前に進めないのだろうなというのも見通しがつく。既に何箇所かは、ちょっと待ちの状態になるんだろうなという中で、私が一番危惧してるのは、そういうのがある程度調査したり結果が出ても、そういうふうな政治的な部分もあって、なかなか決まらないっていうのが常態化していくのが目に見えているの

ですよ。

それが終わらないとホールに進めないような状況であるならば、完全にホールは、また先送りになるのではないかなど。本会議の答弁の中で、知事が自分の今任期、つまりあと残り3年何箇月の間に着工するという話も出ました。

それでも、どう考えてもそこまでいけそうなスケジュールが組めないのではないかなどいうのは心配しております。

県民アンケートの中でやはり一番大きい部分は、市長が替わる度に場所が変わる、今回は知事が替わる度に場所が変わると、県民はいい加減あきれているのですね。

早くしてほしいなというのが一番大きいと思うのです。

そういうことも含めて、県は県民全体を見なければいけない。県立ホールですからね。市立ホールでないのですね。小松島の人間も使う。

そんな中で、どんどん遅れていくことが今想定される中で、一つ気になっていたのが、御成婚広場という名前が付いているのですが、御成婚広場と言われたら、あの上に建物を建てていいのかっていう県民の声があったんで、ちょっとそこだけ確認させてください。御成婚広場って、そもそも何かいわれのあるところなんではないんでしょうか。

谷川都市計画課長

ただいま長池委員から、御成婚広場についての御質問がございました。

藍場町第一地下駐車場の整備に伴いまして、昭和48年に復元した公園については過去の資料が残っておらず、上皇天皇の御結婚を記念し、御成婚広場と呼ぶようになったのかは確認できておりません。

現在親しみある愛称の御成婚広場というのは、法令上都市計画決定された都市公園、新町川公園の一部でございまして、藍場町に位置します、これも愛称で呼ばれている藍場浜公園内の広場になっております。

我々がいろいろ資料を調べたんですけれども、平成5年6月の今上天皇の御結婚を機に今の御成婚広場というのは再整備したと推測されるものでございます。

長池委員

私はそのいわれが何か全然分かっていないし、御成婚広場という名前が付いている限りは、何かそこで行事ごとがあったのかなと思ったんですが、そうでもなさそうでした。

ただ、そういった名前を付けたということは、何か当時の思いはあるんだろうなと思うので、引き続き、そこも調査をしていただいて、別にこの事業を止めようとか、そんな話ではないんですよ。

そういう県民の声もありますので、そこはきちんとしないと、御成婚広場というのはその当時誰かが適当に付けたただの名前だと言って、いきなりショベルカーとかダンプカーが入っていくわけにはいかないと思いますので、きちんとしてほしい。

いずれにせよ、ほとんどの人、議員もそうですが、皆が口をそろえて言うのは、早くしようということですよ。早くしよう。

今の計画だろうが、新しい計画だろうが早くしよう。そこの早くしようの意味をもう

少し理事者のほうは分析してほしい。高架事業を早くしようといっても、5年や10年でできないですね。駅前開発と言うて、そんなものを待ってからホールを造るわけではないと思うのですが、ただ、その計画を立てるまでも多少時間は掛かるんだろうというのが、今の議論を聞いていて思いました。

JR側にとって、また市にとって、県にとって、また、国にとってということで、そういった再計画なり、再整備する案を作るのでさえ、そんな一筋縄ではいかないと思いますので、そういう意味でこの残り3年ちょっとで着工というのは厳しいのと違いますかという声も聞こえてきております。

本来、もう既にできていなかったらいけないのではという市民ホールが^う紆余曲折で今までできておりますので、スピード感というのは必要であるということ、もう少し市との協定とかがないと前に進まない話でして、そこをどうしていくのかということのをこれからしっかりと見ていきたいと思っております。

山西委員長

午食のため、休憩いたします。(12時09分)

山西委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開します。(13時12分)

それでは質疑をどうぞ。

杉本道路整備課長

午前中に岡田委員から御質問を頂きました、県道昇格についての、私の回答について1点訂正がございますので、御報告させていただきます。

回答の中で、約1.9kmであった県道に約1.7kmの町道を加え、合計を約3.6kmと回答すべきところを、1.3kmと誤って発言しておりましたので、訂正させていただきます。

古川委員

私も少しだけ時間を頂いて、知事が提案している駅北開発というか、新ホールの場所移転というか、この件について私の考えをちょっと言わせていただきたいなと思っております。

まず、事前委員会で県都のまちづくり、新ホールについてということで、資料が出てきて、その事前委員会でも言ったのですけども、これまでは県土整備部はまちづくりというか、新駅を造ってやるのが有効だと言ってきたわけでしょう。官庁もたくさんあるし、高校もあるし、新駅を造るのがいいんだと言ってきたわけなんです。

それを、県政をしっかりと見ている県民もいらっしゃるわけですから、そういう人にとったら、これまでの主張は何だったのかとなるわけなんです。県の言うことはちょっと半分で聞いておかなければならないなみたいになってしまったら、県政にとっては良くないのですよ。県行政の印象についてはマイナスなのですよね。ですから、そのあたりはきちっと考えないといけないと思うのです。

せめて、もう少しトーンを落とすとか。例えば、ここだったら何と書いてあるかという、本当に駅周辺の魅力を高めていくには、駅北開発が解決の第一歩となる、基地移転、

駅北開発に一刻も早く着手する必要があると書いてあるわけでしょう。本当ですかという感じなんですよね。これまでの県政を見ている人にとってはそうなるわけなのですよ。そう思いませんか。なので、そのあたりをもう少しトーンを落として、必要ではないかとか、その程度に抑えておいてほしいなというのが僕の希望です。

アピールするのも大事ですけども、やり過ぎは逆効果ですよ。やり過ぎは。

これを言ったらまた飯泉さんの批判になってしまうので、余りしてはいけないのでしょうけれども、飯泉県政の後半ぐらいから、本当に実行性を伴わない言い切りとか、言葉が先行というのがすごく目に付いていて、それがすごく気になっていて。アピールするのは大事だけでも、やり過ぎはいけないですから、そのあたりをもう少し修正していったほうがいいと思いますね。このあたりはちょっと、提案というか、皆さんにちょっと考えてほしいなと思いますので、よろしく願いをいたします。

今回の後藤田知事の提案については、僕も基本的に積極的というか、攻めのマインドというか、そのあたり、僕は評価をしたいなと思うのですけれども、これはちょっと無理筋かなと思っています。

一つは、さっきも言いましたけども、駅北開発が課題解決、駅周辺の魅力度アップの第一歩になる、また、車両基地が街を分断していると言っていますけども、果たしてそうですか、と僕は思うのですよね。

今回、代表・一般質問でもいろいろ出ましたけども、車両基地の移転の例ということで、梅田のうめきたとか汐留とかも出てきましたが、このあたりはもう論外でしょう。そんなところと比べてはいけないと。長崎というのも出てきたけども、長崎も今回は新幹線が来たのですよね。新幹線の駅が来ているところと同じにしてもいけないのかなと思うのですよね。松山については、僕も余りよく知りませんが、松山駅の東西両方とも街に家が建っているわけじゃないですか。分断しているって分かるけれども、徳島駅の場合は本当に分断していますかという感じがしますね。北側に何かあるかというところと城山ではないですか。ちょっと西側に体育館と小学校がありますけども、これは県道で接続しているわけでしょう。つながっているわけですよね。

だから分断されているのかなという気は大きくします。ですから、ほかのところと一緒にになるのかなと、比べていいのかなというのはすごく感じます。

結局、北側にそんなに土地はないから、車両基地の建物をどこかにどかしたり、線路をどかしたりしたら、できる土地は余り広くない土地が細長くできるという感じで僕は受け止めているのです。

この公共投資を呼び水にして、民間投資を促すって言われていますけども、皆さん本気でその車両基地移転、鉄道高架した費用に見合うだけの投資が来ると確信していますか。

とてもできないでしょう。それだけの民間投資が本当にこれから来るのか、それはしっかり考えてもらわないといけませんよ。本当に来るのならいいと思いますけれども、皆さん確信があるのかどうか、本当に言い切っているから、どうなのかなとすごく思います。

多少はそりゃありますよ、お金を掛けて入れるのですから。何らかの変化はあると思いますけども、それに見合うだけの民間投資が来るのかというのを、しっかり見極めていくのは、事務方がしっかりといろんなところを調べて、きちっとエビデンスを示してくれないといけないと思います。だからそんなに早く、たっただただとできるものではないと

思うのですよ。それがまず1点あります。

それから、とにかく県立ホール、ここは県立ホールをうんぬん言う場ではないですけども、そちらのほうから県立ホールも一緒ではないとちょっとということで資料に書いてきているので言いますが、県立ホールっていうのは、先ほど議論もあったように、とにかく早くするべきなのです。だって県内の生徒、学生が自分たちの県の大会とか行事とかを県外でしなければならないなんて状況はかわいそう過ぎるじゃないですか。とにかく早く完成させて、そういう事態を解消しなければいけないわけでしょう。

県はどういうふうに言っているか。今、令和9年9月完成予定ですよ。新たな埋蔵文化財が出てくる可能性もあるというのを結構強調していますけれども、可能性はあるのでしょ、あるのだとは思いますが。せめて、新たに出てきて遅れても1年ですよ、許容できるのは。令和10年9月までには何とか造り上げてほしいなと思います。

そうすると、着工して3年間を目指すといっているのですから、逆算すると、令和7年9月には着工しなければならないのですよ。令和7年9月に着工できますか。

これから可能性の調査予算を計上してくるわけでしょう。その調査結果というのは2月定例会に間に合うのかなと。今から発注の予算を認められたら、これから発注して正月を挟んで2月定例会と言ったら、2月頭ですからね、1か月ぐらいの間で結果が出るか、2月定例会で示せるのかということですよ。

もし示せなければ、6月定例会になるわけなんですよ。6月定例会に示して、それで分かりました、いきましようとなりましても、結局、設計を始めるとなると、基本設計から実施設計、段階を踏んで。それが9月定例会に予算が出てくるわけですよ。早くても。その後も、令和6年の9月定例会に出てきたら、令和7年9月までに着工しようとしたら、1年で基本設計と実施設計をしなければならないわけですから、1年でできますかということを考えるわけですよ。

だから、無理筋ではないか、基本設計と実施設計は本当に1年ぐらいでしなければならない。さっきも言ったように埋蔵文化財、重要遺構は出てこないだろうと言っていますが、本当に、どこまで根拠があるのかとそれも疑いたくなるのですよ。地下に駐車場はありますから、無茶苦茶深いところまでは掘れないのしょうけれども、ちょっとこう掘っていったら、重要遺構でなくても出てくる可能性はそれなりにあります。そうなってくると、また着工が遅れるじゃないですか。そんなことをいろいろ考えるわけですよ。

さっきいろいろ言われた御成婚広場という名前が付いているわけでしょう。そういうことにこじつけて反対する運動も出てくるだろうし、あんな市役所と警察との間に、操車場を持ってきていいんですかと、うるさくないのですかという意見も出てくるわけですよ。既に私にも言ってくるし、聞こえてきていますからね。そういう反対も起こってくるわけでしょう。ですから、いろんな詰めなければならない事が本当にいろいろ出てくるのは皆さんも分かっているわけでしょう。想像に難くないじゃないですか。そんなことを迅速に詰めていかなければならないわけですよ。政治的な部分を除いて、実務的な部分だけでも本当に大変です。

早期着工、早期完成といいますが、それに加えて今回は徳島市という相手のある話です。協定を巻いているわけでしょう、今までもホールの規模を縮小するとか、小ホールをやめるとか、新駅もやめるとか、このあたりももう既に協定違反ですよ。だけど、これ

と一緒にしたらいけないと思う。ここまで協定違反をしたから、もうこっちも変わらないのではないか、みたいな考えを持っているのなら、それは間違いだと思いますよ。

ですから、規模を縮小とか、小ホールとか、新駅とか、それはもう公約で言っている話ですから。知事が公約で出して、県民が選んでいるわけですから。それはもう僕もある程度は仕方ないかなと思うのですよ。

でも、ここをもうやめてしまって、別のところに移すということは、本当に全く初めて出てくる話ですから。それと一緒にしてはいけないと、絶対に。それはしっかり押さえておいてくださいよ。

今の市長は県の話を書くという姿勢を示していますが、ただ一方で、徳島市議会は、昨日、一昨日ぐらいの議論を聞いていると、ほぼ反対という状況でしょう。

さっきもちょっと話をしてきたけれども、今の市長も来年4月が選挙ですから、その選挙がはっきり言って、こんなところで言うてはいけないかもしれませんが、どうなるか分かりませんよ、本当に。となると、4月、市が動く、本当にきちっとできるのも多分6月定例会からだだと思いますよ。

となると、次の9月定例会までに、6月定例会で市の中の意見がまとまるか、県の言うとおりにいきませんかってなかなかならないと思うのですね。それでは、土地はどうするのか、今まで使ったお金はどうするのかという問題を置いておいて、とりあえずホールは御成婚広場でいけませんかという話にはならないですよ。

一番僕が心配しているのは、さっきも言ったように、1年ぐらい遅れて、せめて令和10年9月ぐらいまでには完成させてほしい。

3年遡って、令和7年9月には着工してほしいということを行いましたけれども、逆にそれまでに着工できていないと、令和9年4月にはまた知事選挙があるわけでしょう。大体知事選挙だったら1年ぐらい前に動きが始まるわけですから、ある程度令和8年4月ぐらいまでには着工してそれなりに工事が進んでおかないと、またこれが知事選の争点になりますよ。またそれで選挙することになったら、いやいや何をしているのかという話になってきます。本当に次の知事選挙までかなりの部分の工事は進んでいますかということなのですよ。

また、次の選挙も後藤田知事が勝てば、それはそのまま進んでいきますけど、選挙はそんなに簡単なものではないですからね。大体そういうので、反対したほうが結構強いんですよ。大体反対するほうが強いですから、それは本当に分からない。そうしたら、違う反対派のほうが勝ったら、また皆さん、また別のことを、文書を作らなければならなくなりますよ。そんな繰り返しになりますよ。

それで、こんな県立ホールのことで政治問題をしているほかの県の事例というのは、僕は余り知らないのですが、事務的に粛々と良いものを造ったらいいと思うのですが、そんな形になったら、何をしているのかということになってくるからね。それが、本当に一番心配です。

ですから結論としては、新ホールは切り離して、新ホールは今の場所で、とにかく早くやってしまうと。きちっと行政の継続性を見て、このあたりは事務方がしっかりとしないといけないと思うのですよ。これを見て、しっかりと駅周辺のにぎわいとかそのあたりは、新ホールを切り離して何か別の落としどころを事務方がしっかりと考えて、新ホールを切

り離すということは、操車場は移転できないということになるので、それ以外の方向で何か考えて、これからの開発とかいうのは、まずは既存施設をしっかりと活用して、ソフト対策でまずやっていって、ある程度の呼び水は許容しますけど、基本的には既存施設を生かして、知恵と工夫、ソフト対策でやって、どうしてもその後、いろいろやっていかないといけなくなって、本当に必要に迫られたらハード整備をしていくという流れが良いと思いますよ。そのあたりもしっかりと考えて、事務方が知事を説得していかねばならない。

こっちはかり話をしていたので、多分皆さんに聞いたらまあまあ、今までどおりの話しか聞こえてこない。部長が一番言いやすいのですから、知事には。部長も徳島に骨を埋めることも考えてもらわないと、部長がしっかり言ってほしいなと思うので、部長はそのあたり、僕が言ったことに対してどう思いますかというのを最後に聞いて終わりたいと思います。

松野県土整備部長

本会議でも、重清委員から代表質問での質疑を皮切りに、今回の県都のまちづくり、大きくずっと議論がされてきた鉄道高架、それから、本来であればまちづくりの主役はまず基礎自治体であると、そういう前提の下で議論をしてきているところでございまして、当然これから、それぞれJR四国、それから、国道も通っていますので国土交通省であるとか、たくさん関係者と議論をしなければいけないという状況でございます。

その最初の案をどうするかということでございまして、これにつきましては、県土整備部だけではなくて、施設を所管している未来創生文化部、それから、市と全体の取りまとめの窓口をしている政策創造部と、それぞれのポジションが連携をしながら取組を進めてきているというところでございまして、先ほどホールの内容につきましては、我々は直接の所管ではないので、答弁は差し控えたいと思いますけれども、徳島を良い街にしていくということについては、私はいささかも信念は揺らいではないので、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

古川委員

では、分かりました。それでは以上で終わりますけれども、知事も公約しているのですから、それは全否定されたら困るからね、お金が掛かるハード事業、箱物、幾つかは何とか努力して、事務方も一緒になってやっていかねばならないと思いますけど、やっぱり、無理かどうかというのは、ちゃんと事務方が判断して、落とすところを考えていってあげなければならないなと僕は思いますので、そのあたりをもう一回よく考えていただきたいなと思います。

古野副委員長

県内のインフラの整備についてお伺いをいたしたいと思います。

私の地元の那賀町を例に取りますと、那賀川の氾濫であったり、山の荒廃による土砂災害、そしてまた、決して走りやすいとは言えない国道195号など、インフラ整備が大変遅れております。

住民目線で考えてみますと、継続してインフラ整備を進めていかなければ、安全・安心な社会ではなくなる。観光客も来ないし、地元の名産の木頭杉や木頭ゆずも出荷できないということにもなりかねない。そういうことで、県内全域のことを大変心配いたしております。

そこで、公共事業の進め方について、幅広くお伺いしたいと思います。河川、道路などインフラ整備は主に国や県が役割分担の下で進めておりますが、いずれも十分な整備水準ではなく、これからも着実に進めていかなければなりません。これからどのように進めていかれるのか、お伺いをいたします。

新瀨県土整備部次長

ただいま古野副委員長から、インフラ整備に関しまして御質問を頂いたところでございます。

公共事業全般の観点からお答えさせていただきたいと思っております。

御承知のとおり、気候変動による水害の激甚化、頻発化といったことは、県内はもとより全国各地で生じておりました、この災害の現状を踏まえれば、そのリスクというのは高まっているというふうに私どもは認識しているところでございます。

そこで、現在県を挙げまして、副委員長からもお話がございましたけれども、堤防整備や落石対策、道路の拡幅など災害に備える事前防災対策による県土強靱化などに切れ目なく取り組んでいるところでございます。

今年度の公共事業費につきまして御説明させていただきますと、当初予算で、農林、県土合わせまして約680億円、うち県土分は513億円、そして9月補正で先般お認めいただいておりますけれども、県土で59億円ほど計上させていただきます。

また、去る11月30日でございますけれども、国の補正予算も成立いたしております、これに呼応する形で、追加の補正予算についても準備を進めているところでございます。予算面からの県土強靱化を、こういう体制で後押しできるように取り組んでいるところでございます。

古野副委員長

予算面の取組は分かりました。着実にこれからもインフラ整備が進むよう、引き続き予算の確保をお願いいたします。

先ほども各委員から話がありましたように、県内の整備の進めていないところもたくさんございます。よろしくお伺いしたいと思います。

そして、予算とともに必要なのがインフラ整備を進めていくための人材であります。確保できているのか。そして、人材不足となっているとの意見も聞かれますが、その点はどうですか。

佐野建設管理課長

ただいま古野副委員長から、建設業の人材確保についての御質問を頂きました。

県内の建設業におきましては、全国と同様、インフラ整備を担っております建設業の就業者数の減少が続いておりました、平成12年度には4万4,000人でありました就業者の人

数は、令和2年度には2万5,000人と5割強まで減少しているという状況でございます。

人口減少が進む中で、いかにして少ない人数、限られた人材で工事や業務を効率的に進めるのか。そして、新しい担い手を確保していくのかといった検討や対応を業界と連携しながら進めているところでございます。

これまでDX技術の活用や、女性が就労し活躍できる環境づくりなど、人材の生かし方と裾野を広げていく取組を引き続き進めているところでございます。

古野副委員長

人材の確保は、一朝一夕に解決できる問題ではないので、官の立場としてインフラ整備を進めるための民間での人材確保を進める必要があります。

若手技術者の確保はしっかりと進め、その上で女性やアクティブシニアの方々を労働力として生かすことが求められているのではないかと思います。どうですか。

佐野建設管理課長

ただいま、建設業におけます人材の育成確保についての御質問でございます。

建設業はもともと男性の仕事というイメージが強かった業界でございますが、近年の少子化による働き手の不足や、多角的なものの見方をする人材の必要性といった観点から、最近では建設業への女性の入職が進んでおりまして、引き続き教育現場と連携したイメージ戦略やPR活動、そして、女性定着の成功事例や女性が活躍している仕事の事例を発信するなど、女性に選ばれる建設業を目指してまいります。

また、県内では県外の建設業者で定年退職を迎えられた方が帰県し、県内企業へ再就職した事例もあると伺っております。

建設業は、高齢者の割合が高く、スキルや経験を持ったシニア人材が活躍しやすい環境であると言われておりまして、経験豊富なアクティブシニアの方々に今までのスキルを生かせる仕事を任せるだけでなく、技術の伝承をお願いしていくなどによりまして、建設業の維持及び発展に寄与できるものと期待しているところでございます。

古野副委員長

しかし、これからも人材不足は急速に進んでいくとしか思えません。

人材の確保には、答弁にございましたように女性やシニアの人材の裾野を広げる取組を進めていかなければならないと思います。

ところで、在職中の土木職員はインフラ整備を進めるため自らも技術力向上に取り組んでほしいと思いますが、どうですか。どのように技術力向上に取り組んでいるのか、お伺いします。

新瀨県土整備部次長

ただいま、職員自らの技術力向上についての御質問を頂いております。

例えば、職員は在職中に業務を終えた後でございますけれども、例えば大学の博士の学位取得でございましたり、あと技術士の資格などいろいろキャリアアップに努めているところでございます。

そうして得られたスキルにつきましては、現場での監督そして工事をする前の設計業務でありましたり、またマネジメント等に幅広く生かされていくということでございます。

近年、少し部内の土木職員が減少する傾向にございますので、その中でこういった高い技術力であったり、関係者とのコンセンサスを図っていくという調整力でございますけれども、これが業務を進めていく上でも役立っているという面もあると考えております。

古野副委員長

状況は分かりました。

私も役場での退職者の活躍状況は知っておりますが、もっと退職者は活用できるのではないかと思います。

この考え方は、インフラを発注する国や県の土木関係職員も同じことでありまして、社会全体で高齢化が進んでいく中で、技術を持っている土木職員は定年後や離職後もキャリアを生かし、インフラ整備に力を発揮していると思いますが、離職者の現状はどうなっておりますか。

新瀨県土整備部次長

ただいま、現状について御質問いただきました。

現在の我々土木職員の離職後の対応でございます。

ちょっと遡らせていただきますと、平成17年2月の県議会の説明でございましたけれども、離職後2年間につきましては民間企業への就職の自粛という運用をとっている状況でございます。

一方、これまで平成28年4月でございますけれども、地方公務員法の改正が行われておりまして、本県でも職員の退職管理に関する条例を制定いたしまして、法律や条令などによりまして離職後の制限でありましたり、報告など退職管理を明確にするシステムが出来上がっているという状況でございます。

こうした中におきまして、現状といたしまして土木職員においては、地方公務員法の改正以降におきましても自粛の運用は変わっておりませんで、2年間空けてから民間の建設会社やコンサルタントで活躍されていると伺っております。

こうした方々につきましては、その上で県内インフラの整備の後押しをしていただけると伺っております。

古野副委員長

20年前と比べまして、気象状況や社会環境が大きく変化をいたしております。また人手不足もますます深刻になっております。

高齢化社会を迎える中で、他県で活躍された方、国や県で技術力を養った退職者の方を県内民間企業でのセカンドキャリアに活用していくべきであり、退職後は空白期間を設けずに人材が不足している企業で活躍するということで、経験や技術を社会に還元していくという時代になっていると思いますが、どうですか。

新瀨県土整備部次長

県で、土木でありましたり、農業土木でありましたりに携わっている者に当てはめさせていただきますと、在職中に培いましたキャリアであったり、経験であったりというのは在職中、離職後にかかわらず活用できるものと考えております。

離職後の経験や技術の活用について検討いたしまして、また民間の方々の意見も伺いながら速やかな対応を取れるよう、そのように動いてまいりたいと考えております。

古野副委員長

人口減少、高齢化など社会環境が変化していく中で、着実にインフラ整備を進めるために何が必要かを考え、しっかりと対応していただきたいと申し上げて、私の質問は終わります。

重清委員

すみません、終わったんですけど、今の件をそんなに簡単に進めるのですか。今の現状で。君たちが退職したらすぐ民間の会社に入って社長になったり、いろんなことをするのですか。単純にそういうことができるのですか。

もう少しきちんとした資料を持ってきて、いろんなことをしないといけないのではないのでしょうか。私はこれについて初めて聞きました。こんなことで良いのですか。まず今、現状がどのようなものなのですか。

辞めて2年たった後の人間が、どんな会社で何をしているのかと。過去5年間でいいので、入ってからどのようになっているのですかと。県の公共工事が増えているのですか。そこは、どうなのですか。

新瀨県土整備部次長

重清委員から、退職者の状況ということで御質問いただきました。

今、手元に具体的な資料はございませんけども、違う視点で申し上げますと、今土木の職員の資格というのが先ほど申し上げたとおり、土木の一級でありましたり、技術士でございましたり、測量士補であったり様々資格を取っているという状況がございます。

それを在職中に取得した者につきましては、それが生かせる形で、例えば2年間につきましては民間には行かず、それ以降、民間でどのような活躍をしているかということにつきましては、今一度資料のほうを再調査させていただきたいと思っております。

重清委員

ですから、今まで何で退職後2年間は民間企業に就職してはいけなかったのかという話だったのか。それが今回やめますというのは、その部分が解消できたのですか、ただ足りないだけでやりますではないと思っております。

そのあたりの説明は、全くしてくれないですね。そのあたりはどのようになったのですか。その2年の件は。何で2年間は駄目なのかと。

それに対してはこうこうやりますという何かがないのかと。人が不足しているから就職します。それだけですか。教えてくださいませんか。

新瀨県土整備部次長

先ほど、御答弁のほうで回答の中身を申し上げさせていただきましたところなんですけども、平成17年以降、そういう自粛に入っておりまして、実は平成28年4月に地方公務員法が改正されております。

それに呼応する形で県の条例等も設けさせていただいております、その中では離職の制限、例えば働き掛けであったり、再就職した場合の報告なんかを土木職を含めた県職員全体で、その法律及び条例に基づいて退職管理を明確化しているというのが現状でございます。

重清委員

平成28年に改正しているって、今、令和5年でしょう。そうすると、この間何をしていたのですか。これをきちんと、1年でできたのであれば、そのときにすればいいのではないのでしょうか。何で今上がってきているのかという、ここの説明をしてください。今それを言っているのです。

新瀨県土整備部次長

今、重清委員から、平成28年の地方公務員法改正以降の土木職員の民間企業への就職状況についてということでございます。

私どもとしては、平成17年2月以降とっております運用の中で引き続いてやっていたという状況でございます。

ただ一方で、先ほど申し上げましたけども、非常に土木職員が減少している状況、土木職員に限りましては現在400名ぐらい私ども把握しておりますけども、その方々の状況につきましても、これからますますこういう時代でございますので、なかなか将来の人数的には、減少が続いているというふうに考えておりますので、それに関しましてもう少し調べさせていただきたいと思っております。

重清委員

土木は、民間は人が少なくなっているのはよく分かるんですけど、ところが、県の職員のほうも減っているのでしょうか。それでしたら退職したらそちらを手伝ってもらったらどうですか。

南部にしる東部にしる西部にしる、土木の技術者が少なくなっていて、全然、仕事も十分はかどっていかないという状況になっているのでしょうか、今。

それだったら、民間に行くのではなくて、まずこちらにみんな採用したらどうですか。それで1年でも長くするとか、何とかしてこちらにまず今まで持っている技術を生かしたらいいと思いますけどね。民間に行ってややこしいことになるよりか。

今皆さんに権限はあるんですよ、公共工事に対しては。それがいきなり民間会社に行くんですか。皆さん定年になったらずっと行くんですかと。

そうではなくて、県や市町村のほうで、今人が足りないんですよ。そこも考えたらどうですかと言いたいんですよ。

いきなりそんな民間へ行くよりか、後でもめるよりか、まずはそちらのほうをやったら

どうですか。

新瀨県土整備部次長

今、重清委員から、退職後ということで御質問いただきました。

来年の状況で申し上げますと、今60歳定年であったものが改正を受けまして61歳まで、役職定年した後1年間につきましては職員としての定年延長という形を取るような状態でございます。

以降、順次定年延長というのは段階的に拡大していくような状況でございまして、最終的には定年が65歳となるような制度設計でございまして。

ですので、現在60歳でこれまで退職していた方々につきましては、いろんな状況をそれぞれ抱えてございます。個々人で、職員を取り巻く環境もいろいろ違ってまいりますので、その方々の意向を踏まえながら65歳までの権利というのがあるように存じております。

そこで、仮に65歳で退職し、以降でその制度を終わられたのであれば、次の段階をどうするのかということは、また考えていかなければならないというふうに考えております。

重清委員

61歳になったら退職して再雇用とか今しているのですよね。

61歳からの話をしているのですか、それとも65歳になってからの話を今していたのかか、どちらですか。

新瀨県土整備部次長

年齢に関する件で御質問いただいたと思います。

先ほどから御説明させていただいている内容は、離職後ということでございますので、その61歳で離職される場合もあれば65歳で離職される者もあると考えております。

重清委員

では、去年で結構ですから、61歳で何人離職されているのですか。それで再雇用されているのは何人ですか。

山西委員長

小休します。（13時54分）

山西委員長

再開します。（13時55分）

新瀨県土整備部次長

今、手元にある資料でお答えさせていただきますと、令和5年度につきましては辞められた方の中で、再任用という形で退職した上で県に残っていただいた方につきましては、12名でございます。あと、これに加える形で数名の方が御退職されたと考えております。

重清委員

数名って何人ですか。

全体で何人退職して12名が再任用されて、残りは何人かと。今の計画では12名プラス何人が次から就職しようとしているのか、どのようにしようとしているのですか。そのあたりが分かりにくいんですけど。県に再任用されて給与が安くなるよりも、皆さん民間に行きたいという希望があるのかどうか、そのあたりはどうなんですか。

新瀨県土整備部次長

手元には、今正確な退職人数というのは申し訳ございません、持っておりませんので、また改めて御説明させていただきたいと思います。

山西委員長

小休します。（13時57分）

山西委員長

再開します。（14時07分）

新瀨県土整備部次長

データがございますのが令和4年度末の退職者でございます。

我々土木職につきましては、60歳で定年を迎えられた方が9名、そのほかに60歳を待たずに早期退職であったり普通退職を迎えられた方が3名いらっしゃいまして、合わせて12名の方が退職している状況でございます。

そのうち、先ほどの数字の訂正になるかもしれないけれども、60歳を迎えられて再雇用された方が4名という状況でございます。

ですので、恐らく普通退職と早期退職の方々というのは御自身の都合により違う会社なり違う業種のほうに転職されたと推測されますけれど、60歳で定年を迎えられた土木職9名の方のうち、再雇用ということで土木に残られた方は4名ということになります。

重清委員

ということは、5名の方が再任用なく自分で何かされているか、先ほど言われたように農業をされているか、介護をされているかということで、もう今までの経験を生かしていないということで、これからこの5名の方たちをどうにかしたいという考えですか。

新瀨県土整備部次長

5名というのではございませんで、申し上げさせていただいたのは、土木職を定年も含めていろんな理由で辞められた、いわゆる離職者につきましては、今運用の中では2年という自粛の期間が入っておりますので、業界の方々に伺ってその中で新たな対応策をとってまいりたいということでございます。

重清委員

そうしたら、実際に2年たってこういう建設関係の会社に就職しているという人が今まで県下でどれくらいいらっしゃるんですか。それをまた調べて教えてください。分かっているのなら今教えてください。

新瀨県土整備部次長

ただいま、民間で活躍されている方につきましての御質問を頂いておりますけれど、今手元にデータがございませんので、また調べさせていただいて御報告させていただきたいと思っております。

山西委員長

ほかに質疑はございませんか。

（「なし」と言う者あり）

この際、委員各位にお諮りをいたします。

ただいま、扶川議員から発言の申出がありました。この発言を許可いたしたいと思っておりますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは、扶川議員の発言を許可いたします。

なお、委員外議員の発言につきましては、議員一人当たり1日につき答弁を含めおおむね15分とする申合せがなされておりますので、よろしく申し上げます。

それでは、質疑をどうぞ。

扶川議員

最初に鉄道高架でございますが、私は以前から新町川までということであれば賛成だったんです。しかし、それより南は、二軒屋の東側の住民の方とともに反対運動をしたことがございます。

今回、旧文化センター跡への車両基地移転によって北側からでも手を付けられるようになったということは大歓迎をしております。是非新町川までやってほしいという立場で意見を申し上げます。

それから、ホールを早くしてほしいという意見が出ましたからちょっと言っておきますと、知事のおっしゃるように県の文化施設整備というのは全県を見て行うべきだと私は思います。鳴門に2回確認しましたが、令和9年度には1,300人程度のホールが改修されてできるんです。

主としてこれまで回転率が5割くらいだったんで、県立ホールとの競合はむしろ望んでおりません。高校生のコンクールをやってくれるんだったら是非使ってほしいという立場です。

県立ホールが9年度にできなくても鳴門は使えるという話です。そういう意味では、慌てる——はもらいが少ないと申しますけれど、50年100年先を見越す、見据えたまちづくりをしていくべきだという知事の考え方を私は支持します。

それでも知事は任期中に着工すべきだということを今、明確化しているんですから、私はそれでいいと、そのように意見を申し上げます。

それでは、取り上げたい本来の質問をやります。

11月11日と16日に徳島新聞で報道された徳島市の耐震改修補助事業における不正疑惑でございますが、この問題は既に古川委員が県土の事前委員会で取り上げられて建築指導室長が、県補助金交付規則により今回の事案に対して補助事業者である徳島市に状況報告を求めると答弁しております。状況報告はいつ出るのでしょうか。

佐藤建築指導室長

ただいま扶川議員から、徳島市における木造住宅耐震化の報道についての御質問を頂きました。

現在、事業主体である徳島市が事実確認中であるということをお聞きしております、県といたしましても補助金の適正な執行の観点から、指導監督を行う立場であるため、今回の事案に対しまして補助事業主体である徳島市に状況報告を求めているところでございまして、近日中には出てくるものと考えております。

扶川議員

ももごとおっしゃいましたが、近日中ですね。近日中と聞こえましたがそれでいいんですね。分かりました。

この事業は、徳島市既存木造住宅耐震化促進事業のことですが、市の要綱を見ますと、その補助額は耐震改修について、その補助対象工事費用の5分の4又は100万円を上限とするとなっておりますが、この事案に対して国、県、市の補助、本人の負担割合を教えてください。

佐藤建築指導室長

今回の改修事業の補助に対しまして、国、県、市で合計140万円の補助でございます。国が65万円、県が37万5,000円、市が37万5,000円の負担額となっております。

扶川議員

これも記事によるものですが、耐震改修を受けた亀井組が徳島市内の女性の自宅を改修した際に小窓の位置が改修後の図面で改ざんされて、壁に向かって左寄りから中央に改ざんされていた。また、本来ないはずの柱も図面に書き込まれていたとされております。

女性が工事中に壁の中をのぞいたら、柱に金具を取り付ける箇所が少ないことに気が付いて、知人の建築士が調べてみると、評点が全く違っていたということが報じられておるわけです。

記事を読んで非常に疑問に思ったのは、これ記事に掲載されていますから、この写真と図面を見たら私のような素人でも明らかに違っていることが分かるのに、どうして補助金の交付に当たって検査や審査を通過してしまったのかということです。

そこでお尋ねしていきますが、市の要綱を見ますと耐震診断は診断士が行い、市民はこれが無料でできます。

次に診断を受けて補強工事をしたいとなると、耐震診断報告書などの書類を添えて補助金交付申請が行われ、その事業が内定した段階で補強計画は診断士によって作られて、計

画ですね、市民はこれに6,000円くらい払います。

このとき、現況平面図、改修平面図という図面が出されるんですが、記事に掲載された図面というのは、つまり改ざんが疑われる図面というのはこの時に出された書類なんですか。また、この書類は誰が作るルールなんですか。教えてください。

佐藤建築指導室長

ただいま、診断等の図面に対する御質問でございますけども、図面につきまして既存図面でありますとか、そういうふうなのを活用いたしまして診断員が作成する若しくは施工者が作成することになっております。

扶川議員

ということは、今の説明からすると施工者が持っていた図面と診断員が作成した図面とが違う、要するに診断員が偽造した疑いがあるという理解でよろしいですね。

佐藤建築指導室長

ただいまの御質問についてでございますけど、今回につきましては施主、施工者が調停中ということも聞いておりまして、徳島市に報告を求めておりまして、その回答をまだ頂いておりませんので、今後徳島市からの報告の結果も踏まえて適切に対応してまいりたいと考えております。

扶川議員

まあいいでしょう。論理的に考えて診断員ということになるんですよ。

記事では、本来ないはずの柱が図面に書き込まれていたとなっておりますが、それもこの図面なんではないかと思えます。

市の要綱によりますと、着工できるのは補助金交付の決定後となっております。そのことについて事前の県の説明によりますと、施工後は壁を貼る前と完了時に県の建築士会の検査士、つまり検査員がそれぞれ中間検査と完了検査を行うと聞きました。

しかし、施主は施工中に壁の中を自分でのぞいて、柱に金具を取り付ける箇所が少ないことに気付いたと報道されております。

なぜ、玄人の専門家である建築士会の検査員は気付かなかったのか非常に不思議です。また、施工前に提出されている補強計画図面というのは、検査員が見ていて当然それに基づいて検査するわけでしょう。現場で検査するんです。それなのになぜ、窓が壁の真ん中にあるはずが、実際現場で見たらそうになってないということに疑問を持たなかったのか、どうしてこのようなことが起こったのか、可能性はどのように考えておられますか。教えてください。

佐藤建築指導室長

ただいまの御質問でございますけども、図面等につきましてどういうふうな図面を使われたのか、また現地のほうについてもどういう現場確認をされたかにつきまして、今回まだ報告を頂いておりませんので、報告の結果を踏まえまして内容についても対応してま

いりたいと考えております。

扶川議員

診断員だけの問題でなくて、これは検査員さんにも問題があったのかもしれませんが。これは大変なことかもですよ。

記事によりますと、工事がされたのは昨年2月で、施主の女性は亀井組から耐震に問題がないと言われて納得できずに調停を申し立てて、9月以降、市と県、建築士会にそれぞれ相談したのに動いてくれなかったという不満を述べておられるようです。

調停が申し立てられていることを今もおっしゃいましたが、調停が申し立てられているからといって、いつ南海トラフ大地震が起こるか分からないのですよ。今日かもしれない、明日かも分からない。そういう中で、命に関わる耐震化改修の問題で不満や異議が申し立てられているのに余りにも時間が掛かりすぎじゃないですか。

これまでどのようにこの相談に対応してきたのか、その経緯と、市から報告が出た後どのように対応するのか、その考え方を教えていただきたい。どうですか。

佐藤建築指導室長

今後のお話になるかと思うんですけども、回答をまだ頂いておりませんので、具体的なことについては控えさせていただきますが、やはり県としましても耐震性の確保を最優先にどういった解決方法があるかということも、市の回答とか意向も踏まえまして検討を進めてまいりたいと考えております。よろしく申し上げます。

扶川議員

時間も余りないので、これまで県としてはこの女性の施主から、いつ、何度相談を受けて、どのような対応されたのか、せめてそれだけ説明していただけませんか。

佐藤建築指導室長

ただいま、女性の方からの回数等についての御質問でございますけども、電話であったりとかもありますので回数については持っていませんので、申し訳ありませんけども、お答えできない状況でございます。よろしくお願ひいたします。

扶川議員

そこまで私が聞くとは思っておられなかったのかも分かりませんが、また教えてください。最後にもう3分しかないので、私の意見を申し上げておきます。

第1に、もし本当に工事の手抜きが行われていても、結果として評点が1以上になれば問題ないなどという対応でよいとお考えであれば間違いです。図面の改ざんが行われていたら、その場合はそれが誰であったにせよ、それを行った人は資格剥奪を含む厳正な対処を受けなければいけません。

第2に、金銭面でも補助金の返還を施主に迫るなどということは論外です。何か勘違いされるようなことをおっしゃって、それが記事で批判されております。

当然委任払を受けても実際にお金を受け取っている施工業者から返還を求めるべきであ

るので、その点はきちんと徳島市にも御指導いただきたい。

第3、に工事が契約どおりの内容でなかったら、例え評点が1を超えていても契約違反には違いありませんので、改めて亀井組に契約どおりの工事をしていただくのが当たり前でしょう。そういう行政指導に従わなかったら、それはもう耐震工事をする資格を問われるんじゃないでしょうか。このように意見を申し上げておきます。

最後に、どうしてこのような問題が起こったのかをきちんと分析して、再発防止の手立てを取ることです。評点が1以上だったから何も検討しなくていいという話ではありません。

先ほど申し上げたように検査士、診断士、それぞれがちゃんと仕事をできてたのか、できてなかったのか、徹底的にきちんと調べた上で対応すべきです。

そして、そのようなことが二度と起こらないような対策をとるべきです。そして、県としてこういう施主が今後もし現れた場合に、誠実に相談に乗っていく体制をとることを求めます。木で鼻をくくったような対応は絶対駄目です。懇切丁寧に施主の気持ちに沿った相談をしていただきたい。

その意味では、先ほどのどういう相談があり、どういう回答をしたというのを詳細にまた教えてください。そして市からこの問題についてまた報告があったら、是非私にもお知らせいただきたい。このことをお願いしておきたいと思いますが、いかがですか。

佐藤建築指導室長

県といたしましても耐震性の確保をやはり最優先に考えておりますので、どういう解決法があるのかにつきましても検討を進めてまいりたいと考えております。

扶川議員

今申し上げたことをメモしていただいたと思いますけど、一つ一つ誠実に御検討いただきたい。また議論する機会があるかもしれませんので、よろしく願いいたします。

長池委員

先ほど扶川議員が冒頭で、ホールを早く完成させてほしいという人たちに向けて、慌てる——はもらいが少ないという発言をされました。

私は、早く造ってほしいなといううちの一人なんで、私に向けられた言葉なのか、誰に向けられた言葉か分からないですが、非常に適切ではない言葉だと思うのですが、この件をどう扱うか、まずは御本人の意見を聞きたいと思いますが、委員長、よろしいでしょうか。御査収ください。

扶川議員

分かりました。その言葉については実は私もどうしようかと悩みましたので不適切だったと考えて撤回いたします。趣旨は、慌ててもよろしくない結果が生まれるということもあるということを言いたかっただけでございます。

長池委員

以後、お気を付けください。

山西委員長

それでは、ただいまの質疑中の扶川議員の発言については後刻、記録を調査の上、措置することといたしたいと思えます。

それでは、これをもって質疑を終わります。

これより採決に入ります。

お諮りいたします。

県土整備部関係の付託議案は、これを原案のとおり可決すべきものと決定することに御異議ございませんか。

（「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3号、議案第11号、議案第12号、議案第16号、議案第17号

以上で県土整備部関係の審査を終わります。

これをもって、本日の県土整備委員会を閉会いたします。（14時28分）