

令和6年6月定例会 県土整備委員会（付託）

令和6年6月25日（火）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

梶原委員長

ただいまから県土整備委員会を開会いたします。（10時32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年度徳島県流域下水道事業会計の決算概要について（資料1）

松野県土整備部長

この際、1点御報告させていただきます。

資料（その1）を御覧ください。

令和5年度徳島県流域下水道事業会計の決算概要についてでございます。

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

（1）業務の状況でございます。

令和5年度の旧吉野川流域下水道事業会計における年間汚水処理量は223万4,346 m^3 、1日当たりいたしますと、およそ6,105 m^3 でございます。

（2）収支の状況でございます。

まず、左下に記載のア、収益的収支でございます。

収益的収支につきましては、消費税と地方消費税を控除した額にて記載しております。

収入につきましては、市町の管理運営負担金や長期前受金戻入れなど9億1,257万1,420円、支出につきましては、指定管理料や減価償却費などを計上してございまして9億1,248万5,236円となっており、当年度は8万6,184円収入が支出を上回ってございます。

次に、右側のイ、資本的収支でございます。

収入は企業債あるいは一般会計からの繰入金などございまして6億3,160万4,110円、支出につきましては企業債償還金などで6億3,160万4,110円となっておりまして、当年度は資本的収入及び支出が同額となっておりまして、過不足は発生していないという状況となっております。

流域下水道事業会計の令和5年度の決算概要については以上となります。

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

報告事項は以上でございます。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

梶原委員長

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。

大塚委員

阿波市と吉野川市を結ぶ橋に瀬詰大橋というのがございます。実は、あそこは基本的に車道だけです。その中で、自転車、歩行者がそこを渡るときに、かなり以前から危険な状況というのが続いていたわけです。阿波市の市議会でも、それから吉野川市の市議会においても、かなり問題視され、長年懸念となっている橋でございます。

それに関して、今、若い方、特に高校生が通学によく使用しているんです。車が走ると、自転車が通る幅というのは本当に狭い。カラーを付けているだけなんです。そういうところで本当に危険な状況が続いているわけです。

もちろん、これは別問題ですが、徳島県の場合、ヘルメットを着用していない中で、運転をされている方も非常に危険な状況を感じられているのです。

それについて、お金があれば歩道だけの橋を付けていただくのが一番いいんですけども、ちょっと聞いてみますと30億円ぐらい掛かるということで、なかなかお金の問題もあって進んでいないんですが、何か方法があるんじゃないかということで、今、実は私も考えています。

今日はそれに関する質問なんですけども、六条大橋だったですかね、下から歩道を橋に付随して付けて、下から支えを造るという方法で六条大橋なんかはやっているんですけども、それがどうも難しいようなことも聞いているんです。それについて、まずお聞きしたいのと、もう一つ、瀬詰大橋についての、すみません、先に構造上のことを聞きましょうか。そういうことでお聞きしたいと思います。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま大塚委員から、瀬詰大橋の歩道設置に係る構造上の質問を頂いております。

県道志度山川線の瀬詰大橋につきましては、阿波市阿波町と吉野川市山川町を結ぶ地域の幹線道路でございます。

橋長は589mで片側3mの二車線道路の橋梁^{りょう}として昭和41年に架設され、それ以降、地域の皆様に利用していただいているところでございます。

これまで、瀬詰大橋の交通安全対策としましては、先ほど委員からもお話がありましたが、自転車、歩行者の通行箇所をカラー化して自動車ドライバーに周知させる注意看板とかも設置いたしまして、注意喚起しているところでございます。

瀬詰大橋の構造につきましては、箱の形をしたような鋼製の桁がありまして、その上を走る車両と桁の自重に耐え得る構造となっております。

橋の構造上、歩道拡幅のために幅員を拡幅した場合には、増加する重さに耐えられない状況でございます。

大塚委員

橋の元になるところが、構造上、更に横に歩道を付けるには難しいというお話だったんですけども、交通量についてお伺いしたいんです。あそこは車が多いんですね。言ったらなんですけども意外と多いし、先ほどちょっと触れましたように、高校生が自転車で通学をしていますが、高校生だけではないんです。

今、お答えの中にもあったんですが、自転車の通る幅というのをカラーでしていますが本当に狭い。本当に危険です。そういう中で、交通量についてお答えをお願いできますか。調べたことがあるように聞いております。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま、交通量調査について御質問を頂きました。

瀬詰大橋についてでございますけれども、地元の市議会における議論において、歩行者、自転車等の利用状況の把握要望があったことから、去る4月に瀬詰大橋南詰で上り下りの台数調査を実施しております。

具体的には、平日の6時から19時の13時間で歩行者は5人、自転車は42台、自動車につきましては6,312台となっております。

大塚委員

歩行者はちょっと少ないんですけど、車は非常に多いです。それと自転車は定期的に学校へ通うということでもまああの数がございます。

特に、車が関連する事故の中で、命を守るために昔は、シートベルトの着用を余りしていなかったこともあったんですけども、非常に厳しくシートベルトの着用をすることで、かなり亡くなる方が少なくなったわけです。ただ、残念なことに、つい最近も高校を卒業してしばらくたって、同級生と4人の方が自動車に乗っていて、助手席に乗っている方だけはなぜかシートベルトをして、あとの3人はしていなかったということで、ほかの3人は亡くなったと。

それともう一つ、ちょっと言ったんですけど、ヘルメットの着用率も悪いので非常に危険な状況が常時あるわけです。毎日ある。運転していても気持ち悪いぐらい。そういう状況がずっと作り出されているわけです。これは、きちっとやるのが行政の務めだと思います。そういうのをしていなくて、もしまた起こったとしたら、本当に行政の責任と言われてもおかしくない。そういうことになると思うんです。

そういうことで、何か新たにそういった歩道橋を私は財政の問題を超えて造ってほしいと思うんですけど、どうですか。何か対策を考えられたことはありますか。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま大塚委員から、何か対策ができないのかという御質問を頂きました。

繰り返しになるんですけども、歩道拡幅につきましては、構造上、瀬詰大橋につきましては耐えられない状況にございます。こうした状況の下で、自動車の運転者に対する注意喚起看板の新設や改良、路面標示の検討を行うとともに、瀬詰大橋と同様の条件の下で

いろいろ実施された対応策についても、幅広く研究してまいりたいと考えております。

大塚委員

注意喚起の看板とか、そういうことはもちろんやっていただいて、非常に役に立ちますし、そういう意識を持つということは大事なことだと思うんです。

ただ、先ほども触れたんですけども、現状、結構大型の車両も通ります。そこで、本当にほとんどいっぱいいっぱいのところでは自転車が通っているわけです。本当に危険な状態が事実上あるわけです。繰り返しになるところもあるんですけど、そういうのに対して、もう少し行政としてきめの細かい何かないかなということ、例えば、通行のやり方とかも考えていただけたらいいのではないかなと思うんです。

実際に、橋によっては、県道においても大型車両自体が両側通行できない鳴池線なんかがありますけど、そういう中でいろいろ考えてやっているところもあるんです。それに自転車が加わったりするということ、非常に危険な状況があります。

いろいろ私も考えてはみたんですけど、新たな歩道橋ができないという設定の中で、実際に何か方法を考えていただいて、とにかく大きな死亡事故だけは絶対にあってはならないと思います。私もいろいろ、更に考えてしまいますけど、行政としても是非、方法論を考えてやっていただきたいと切に思います。

これに関しては、これからもまた時々お聞きしたり、新しい方法論があったら、私も提案したりしたいと思っております。そういうことで、これについては終わります。

須見委員

私からは、国土強靱化についてお伺いをいたしたいと思っております。

5月に徳島県議会自由民主党の役員も県と共に、新藤内閣府特命担当大臣ほかに対しまして、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策以降の国土強靱化の取組の継続を骨太方針へと明記するように要望活動を実施したところでございます。これを踏まえまして、今回の骨太方針2024が閣議決定されたところと聞いております。この骨太方針の中に国土強靱化はどのように記載され、その内容はどのように評価されるのか、まずはお伺いしたいと思っております。

原田県土整備政策課長

ただいま須見委員より、骨太方針2024の中で国土強靱化はどのように記載され、その内容はどのように評価できるのかといった御質問を頂きました。

去る5月8日に、国土強靱化の実現に向けた要望といたしまして、ただいま委員から御発言のありました県議会の先生方の御協力を頂いて、知事や市長会、町村会の代表者と共に、新藤内閣府特命担当大臣、それから鈴木財務大臣、斉藤国土交通大臣などに対しまして、5か年加速化対策後も国土強靱化を計画的に推進するため、改正国土強靱化基本法に基づきまして、実施中期計画の令和6年内の策定を骨太の方針に盛り込んだ上、確実にこれを実現することに加えまして、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算、財源の例年以上の規模での確保、それから大規模自然災害に迅速かつ的確に対処するため、四国地方整備局の組織体制の強化などを求めたところでございます。

これを受けまして、去る今月の21日でございますが、閣議決定されました骨太方針2024では、引き続き、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に基づく取組を着実に推進し、災害に屈しない国土づくりを進めるとともに、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的、安定的に切れ目なく国土強靱化の取組を進められるよう、令和6年能登半島地震の経験も踏まえ、施策の実施状況の評価など、国土強靱化実施中期計画に向けた検討を最大限加速化し、2024年度の早期に策定に取り掛かると記載されたところでございます。

これまで明らかにされなかった国土強靱化実施中期計画の策定開始時期が明記されたことは、要望活動の成果であると評価をさせていただきます。

来年度の国当初予算の計上も見据えまして、令和6年内策定を国に要望しているところでございまして、引き続き早期策定を求めてまいりたいと考えてございます。

須見委員

国土強靱化の継続に向けた国土強靱化実施中期計画策定に、国も動き出したことは理解いたしております。

これまでも、我々の要望活動の結果、前の防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策に引き続き、直ちに防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策と切れ目なく国土強靱化対策が行われてきたと。国土強靱化に係るこれまでの本県の成果を知りたいんですが、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策や防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策について、本県への予算の配分の実績やその内容を詳しく教えていただけたらと思います。

原田県土整備政策課長

ただいま須見委員より、本県への予算配分の実績、それから内容についての御質問を頂きました。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策につきましては、平成30年度から令和2年度までの3か年、国全体でおおむね7兆円とされてございまして、本県には3か年で計333億円が措置されております。

また、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策におきましては、令和3年度から令和7年度までの5か年で、国全体でおおむね15兆円規模とされており、既に令和2年度の補正予算からの4か年で8割の約12兆円が措置されてございまして、本県には4か年で計746億円が措置をされております。

主な実施内容についてでございますが、まず、大規模な国直轄事業におきましては、徳島南部自動車道の徳島沖洲インターチェンジから徳島津田インターチェンジ間の令和2年度開通、それから立江榑渕インターチェンジから阿南インターチェンジ間の令和7年度開通に向けた整備の促進、令和4年度の吉野川勝命地区の堤防の完成や長安口ダム本体改造の完成などがございます。

また、県事業におきましては、末広大橋ほか橋梁^{りょう}、それから排水機場での老朽化対策、園瀬川ほかの河川の堤防整備でありますとか、冷田川ほかにおけます河道掘削などによる流域治水、撫養川や日和佐港海岸などによります地震の津波対策と、県下で幅広く事業を

展開させていただいております。県土強靱化は着実に進捗していると考えております。

一方で、南海トラフ巨大地震をはじめ、自然災害のリスクが高まる中、命の道となる高規格道路のミッシングリンクの解消、それから吉野川・那賀川水系の堤防整備やダム再生、中小河川の河道掘削など、県内のインフラ整備はまだまだ道半ばであり、引き続き、県土強靱化の取組は必要不可欠であると考えております。

須見委員

高規格道路のミッシングリンクの解消、河川等々、インフラの整備の状況は県内ではまだまだ道半ばであるということに関しては、私も同感であります。

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の継続がなくなりますと、インフラ整備が今以上に遅れまして、県民の安全・安心が確保できない事態が発生するという強い危機感を持ったわけであります。

一方で、昨今の気候変動に伴う豪雨災害の頻発化、激甚化や高規格道路をはじめとする道路整備の遅れに対応するには、財源や組織の確保も必要であると考えております。

国の予算確保だけでは十分ではなく、財源や組織の確保も必要と考えるわけですが、それに対してはどのように取り組んでいくのか、御意見をお伺いします。

原田県土整備政策課長

ただいま須見委員より、国予算の確保だけでは十分ではなく、財源や人、組織の確保も必要であると、それに対してどう取り組むのかといった御質問を頂きました。

国におきましては、県土強靱化を強力に後押しするため、地方に対する交付税措置率の高い有利な地方債といたしまして、地方単独で行う場合の緊急的に行う河川等の浚渫しゅんせつに対する緊急浚渫推進事業が令和6年度末までの時限措置となっております。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策や防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として行う国直轄事業や補助事業の県負担に対しましては、防災・減災・国土強靱化緊急対策事業債が、及びこれと連携した地方が単独で行う防災インフラの整備におきましては緊急自然災害防止対策事業債が、令和7年度までの時限措置となっております。

県といたしましては、今後も計画的かつ安定的に県土強靱化を進めるためには、引き続き有利な地方債が不可欠な財源であるため、継続的に措置されるよう、全国知事会をはじめ、こういった時限的措置の延長を機会あるごとに国に要望いたしております。

また、国土強靱化を強力に進めるためには、委員お話しのとおり、執行体制の強化も必要不可欠であるところをございまして、能登半島地震を踏まえ、被災地が迅速に復旧活動を行い、早期復興へ動き出すためには、最前線に拠点となる国の機関が必要であると再認識したところをございます。

本県では、県南部におきまして、阿南市に那賀川河川事務所はあるものの、道路に限って言いますと、日和佐の国道出張所のみでございまして、四国の他県と比較いたしましても十分な体制とは言えず、これまでも四国地方整備局の人員確保とともに、事務所の新設や出張所の格上げなど、組織体制強化を要望してきたところをございます。

今後とも、必要な財源でありますとか執行体制について要望してまいりたいと考えてお

ります。

須見委員

国土強靱化継続の重要性、また、なくなった場合の影響の大きさを、様々な説明で改めて認識をすることでございます。

県土強靱化に向けて、我々県議会も県と同じ方向に進むべく、引き続き国に対してしっかりと声を上げていく必要性を強く感じたところであります。

相次ぐ自然災害に屈しない県土づくりを進め、県民の安全・安心を守ることは我々の使命でありまして、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っておりますが、委員長、取り計らいをよろしくお願いいたします。

梶原委員長

ただいま須見委員より、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議長宛て提出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）

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を願います。

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、相談いたしたいと思っております。

ほかに質疑はございませんか。

原委員

昨年度に続き、今年度もよろしく申し上げます。

私からは、建設産業の働き方改革の推進についてお伺いしたいと思っております。

本年4月から、労働基準法で時間外労働の上限規制の適用が開始されたことを踏まえ、他の産業と遜色ない休日の確保に向けて、県内事業者には随時、説明会を行っていると思っておりますが、どのような内容なのか教えていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

谷川建設管理課長

ただいま原委員から、入札契約制度につきまして、どのように周知をしているのかとの御質問でございます。

入札契約制度におきましては、社会経済情勢の変化に対応できるよう、不断の見直しが必要でございまして、関係する業界団体と密に意見交換しながら取り組んでいるところでございます。

令和6年度につきましては、建設産業の持続的発展、担い手確保をはじめ、建設分野のDX実装、建設産業の賃上げ促進、県土強靱化の加速、建設産業の支援の五つの視点から所要の改正を行っているところでございます。

先ほど、委員お話しの入札契約制度の改正については、本年3月、徳島県電子入札ホームページに掲載するとともに、4月には改正内容を御理解いただくため、8庁舎にて建設業者向けの説明会を9回開催し、周知徹底を図っているところでございます。

原委員

随時、県内事業者の説明を行っているということで、ただ、建設産業の人材確保も大変な状況と伺っておりますので、建設産業の人材確保につながるよう、より良い取組をより一層周知していただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

次に、3水域、河川・港湾・漁港強靱化に向けた取組の推進についてお伺いをいたします。

能登半島地震を踏まえ、河川、港湾、漁港の3水域において、流出した船舶等によってもたらされるであろう津波による二次被害、発災後の応急対策活動への支障を未然に防ぐため、リスクの高い水域から放置艇を含む船舶の移動、係留保管能力の向上に県としてどう取り組んでいくのか教えていただきたいと思っております。

高崎港湾政策課港湾経営・管理担当室長

ただいま原委員から、6月補正予算の河川・港湾水域強靱化事業の概要について御質問を頂きました。

平成23年の東日本大震災における大津波では、多数の船舶に大きな被害が生じ、今回の令和6年1月に発生いたしました能登半島地震においても、津波により漂流船や転覆船が発生しております。

こうした船舶が津波により流出した場合、背後住宅地や重要インフラへの二次被害や発災後の応急対策活動に支障を来すことが想定されております。

本県におきましても、近い将来、発生が予想されております南海トラフ巨大地震に備え、県が管理する背後地に市街地や家屋が迫る河川港湾の水域におきまして、暫定的な係留保管場所の確保について、これまで取り組んできたところでございますが、更に対策を進める必要があると認識しております。

このため、県土整備部が行います河川・港湾水域強靱化事業では、河川・港湾を対象に船舶の係留保管能力の向上に向けまして、管理上支障のない水域や既存インフラ施設を活用した係留保管可能な候補地につきまして、調査検討を行った上で地域の特性や現行の港湾計画など、県内港湾を取り巻く環境との整合を図った船舶移動計画を策定してまいります。

原委員

徳島県として管理している係留施設は県内に一体何箇所あるのか、教えていただきたいと思ひます。

高崎港湾政策課港湾経営・管理担当室長

ただいま原委員から、県内の小型船舶の係留施設がどれだけあるか御質問を頂きました。津波により流出する船舶からの二次被害を軽減するために、暫定的な係留保管場所といたしまして、これまでに港湾ではケンチョピアをはじめ県内で35地区、暫定係留保管場所を指定いたしまして、さらに河川のほうでは新町川をはじめとする3河川を占用許可区域としまして、船舶の係留を許可しているところでございます。

原委員

暫定係留施設を含め35か所ということで、ただ、県内にはヨットをはじめ、プレジャーボート等を所有の方が多くいると思ひます。県として今から計画していくと感じていますが、一体どちらに移動するのでしょうか、教えていただきたいと思ひます。

高崎港湾政策課港湾経営・管理担当室長

ただいま原委員から、船舶の移動先につきまして御質問を頂きました。

例えば、平成13年度に改定されております徳島小松島港の港湾計画におきましては、マリニア沖洲マリンターミナルを保管可能な候補地として想定しておりまして、そのほかにも静穏度が保たれる河川や港湾区域において、今回お認めいただいた予算によりまして、調査していきたいと考えております。

原委員

これから調査をしていくということで、ただ、他県ではマリーナ整備等も含め取組を推進しております。

今後、徳島県の特徴を付ける意味でも、県において整備するマリーナ等では、PFI、NPO、指定管理等、新たな手法による整備、民間経営手法の導入等、スピード感を持って取組を推進していただきたいです。

また、漁業従事者、漁業協同組合としっかり協議していただき、漁業活動に支障のないよう、プレジャーボートの係留保管場所を確保していただきたいと思ひます。

しっかり取り組んでください。よろしくお祈いします。

井川委員

今の原委員の質問を受けましてお尋ねしたいんですが、県庁の東側に新しい万代橋という、内環状線と言われる計画でございすが、大分、道らしく見えてくるような部分が多くなっていると思ひます。

現状、どうなっているのか教えていただきたいと思ひます。

脇谷都市計画課長

井川委員から、万代橋の状況についての御質問を頂いております。

万代橋は、住吉万代園瀬橋線、いわゆる都市計画事業の街路事業の一部として事業を実施しております。

当路線は、市内中心部の渋滞対策や自転車、歩行者の安全対策などを目的といたしまして、今、委員からもお話がありましたけれども、内環状道路の一部を構成する路線でありまして、徳島市と共に平成14年度から順次整備を進めてきているところでございます。

当路線のうち県の整備区間につきましては、これまで新町川を挟みまして万代側の約340mと福島側の約400mの陸上部の整備を中心に行ってきております。

万代側においては、令和3年3月までに万代町臨港道路から県道徳島小松島線の約340m区間におきまして暫定供用しております。

また、北側の福島側におきましては、令和元年8月に臨港道路福島沖洲線から北側の市道までの間、約120m間を暫定供用しております。

これまでの整備により、陸上部の整備が相当程度進捗しておりますことから、新町川をまたぐ万代橋につきましては、今後、万代中央ふ頭、最近にぎわっておりますけれども、そういったにぎわいと連携も十分に考慮した上で、県都のまちづくりの魅力度アップあるいは県土強靱化の複合的な視点を入れながら、関係者と協議を進めてまいりたいと考えているところでございます。

井川委員

内環状線というのができたら有り難いと、昔からそういう話があって期待しているところではありますが、ということは万代橋というのは、昔言っていたような開閉橋じゃなくて普通の一般の橋になって、ケンチョピアのヨットハーバーというのは、先ほど原委員が言っていましたように、とりあえずどこかに移設するという考え方でいいんですか。

脇谷都市計画課長

万代橋につきましては、平面橋での整備を決定しているところでございます。

それから、県庁前の船舶につきましては、今後関係者との協議を踏まえた上で、先ほどの繰り返しになりますけれども、万代中央ふ頭のにぎわいと在り方、そういったことを踏まえた上で検討してまいりたいと考えております。

井川委員

万代橋のことは分かりました。

徳島市とも絡んでの事業と思いますので、精一杯お願いしたいと思います。

あと、私も徳島市からの選出でございますから、いろいろ気になることを伺います。私は田宮に住んでいるんですが、ヤマダデンキが一丁目にあります、そこから西に向けて夕日がきれいなど写真を撮ったこともあるんです。夕日はきれいだったのですが、何かずっと重い電線がぶら下がっているんですね。この電線がなくなったらどんなにきれいかなと思いつつ見たんですけど、最近工事で下を掘って埋設工事をなさっているみたいなんです、その現状と進捗状況を教えていただきたいと思っております。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま井川委員から、徳島鴨島線の無電柱化工事の進捗状況についての御質問を頂いております。

徳島県では、災害時における電柱の倒壊リスクを低減できる無電柱化を推進していくため、令和3年3月に徳島県無電柱化推進計画を策定しております。

この計画に基づきまして、市街地の緊急輸送道路の防災対策としまして、令和3年度から5年間で、徳島環状線や徳島鴨島線、委員お話しの田宮街道など3路線5箇所約7kmの無電柱化を進めることとしております。

一般的には、無電柱化は計画の策定、家屋の事前調査、事業者、電線管理者の関係事業者との調整又は詳細設計、現地工事の順に進めておりまして、今お話しのありました徳島鴨島線の吉野本町から南田宮工区につきましては、道路の北側と南側を併せまして整備延長1,340mの計画を策定しているところでございます。

現地では、工事の影響による交通渋滞を緩和するために、令和5年9月から、まずは道路北側の610mに着手しておりまして、現在西から344mの区間で管工事を行っているところでございます。

また、残る266mにつきましても、既に入札手続を進めているところでございます。

井川委員

広い道路であれなんですけど、重たい電線がぶら下がって、仮に地震でもあって電柱が傾くようなことがあったら大変なことだと思いますので、できる限り埋設化ということで進めていっていただきたいと思います。梶原委員長も近くに住まわれていますから、良くなることはいいですね。

あと聞きたいんですけど、環状線ですね、西環状と言うのかな、南環状かな、今、僧津山トンネルを多分掘っていると思うんですけども、あれもできるできると言いながら、どんな進捗状況なのか。令和6年度ぐらいには掘り上がるみたいなことを言っていたような気はするんですけど、今、進捗状況はどうなっているか教えてください。

杉本高規格道路課長

ただいま井川委員から、徳島南環状道路におけます僧津山トンネルの進捗状況について御質問を頂きました。

現在、南環状道路としましては、国道192号から鮎喰川の左岸堤防までの2.6km、また、国道438号から国道55号までの3.3kmの計5.9kmの間を暫定2車線又は側道により供用しているところでございます。残る鮎喰川の左岸堤防から国道438号までの約4kmにつきましては、地域の皆様の御協力によりまして、昨年5月に用地買収が全て完了し工事を発注していただいたところでございます。

御質問の僧津山トンネルにつきましては、令和5年の3月に工事の発注をしていただいております。今年度予算の中でも進めているところでございます。現在、坑口周辺の工事を進めているところで、掘削につきましても、この令和6年の春から掛かり出せたところでございます。

また、この僧津山トンネルの奥に続きます川西高架橋や上八万インターチェンジなどの大木高架橋、こういったところも今年度の予算を活用し、大規模な構造物の工事が進めら

れることとなっているところでございます。

井川委員

鮎喰川に橋脚が建っていますけど、建って20年にもなる、もつとなるかな。橋脚が腐ってしまうんじゃないかというぐらい長いこと建っていますので、何とか環状線には我々期待している。特に、南の日亜化学工業株式会社とかに勤務なさっている、石井町、吉野川市、そのあたりから通う方がたくさんいると思うので、皆、朝の出勤にものすごく時間が掛かっておりますので、何とか一日でも早い完成を見せていただきたいと思います。

せっかくですから、続けて、西環状線というのですかね、国府の芝原、北井上へ向いての環状線ですけれども、これは今、どういう進捗状況か教えてください。

鈴江道路整備課長

ただいま井川委員から、徳島西環状線の進捗状況についての御質問がございました。

西環状線につきましては、徳島南環状道路と接続する国道192号から藍住町東中富の徳島引田線までの計画延長6.1kmの道路でございまして、令和4年3月に旧飯尾川から西黒田中村線までの0.8kmの側道部分を暫定供用するなど、これまで国道192号から西黒田中村線までの約2.6kmの側道を暫定供用しているところでございます。

それで、これから北のほうに続きます西黒田中村線から西黒田府中線までの0.9kmの区間につきましては、令和4年度に事業着手し、地元説明会や境界立会を終え、昨年度から用地交渉を開始し、地権者との協議が整ったところから用地の取得契約を締結しているところでございます。

今年度は、用地取得を引き続き進めるとともに、側道に関する道路構造物の設計を実施し、工事着手に向けて、徳島西環状線と接続や交差する市道を管理する徳島市などと接続の協議等を行う予定でございます。

今後とも、整備効果の発現を考慮した、区間を区切った段階的な整備や側道部分の先行的な整備などに取り組んでまいりたいと考えております。

井川委員

私も、知り合いが東中富のあの辺りの団地だったかな、たくさんいるので、ちょくちょくお邪魔してお話ししたら、議員さん、藍住といつ橋がつながるのですか、藍住のほうのあれもできているし、国道192号から黒田のほうに行けるように道が通ると。もうこれだけ形が見えてきているのに、いつこの橋は架かるのですかとおっしゃられるから、橋って、そんな計画があったのですかという話で、私も言葉を濁して帰ってきたのですけれども、可動堰ぜきから始まって、いろいろ問題があったということは私も重々分かっているのですが、せっかく北も西もあそこまで進捗しているという状況でございまして、どうにか橋が架かったら本来の環状線というのができると思います。

なかなか難しい問題ですけど、県土整備部としてどういう考えをお持ちか、お聞かせいただければと思います。

鈴江道路整備課長

ただいま井川委員から、徳島西環状線の延伸の吉野川を渡河する橋梁^{りょう}についての御質問がございました。

徳島西環状線の残る区間、いわゆる吉野川を渡河する橋梁^{りょう}なのですけれども、これはかなり長大な橋梁^{りょう}となりまして、大規模な構造物となると想定されます。そして、その整備をするに当たりましては、多大な費用と長い時間を要すると考えております。

それでこの度、先ほど御説明いたしましたけれども、先月8日には知事や県議会議員の皆様をはじめ、市町村長や市町村議会議長、経済団体の皆様と、斉藤国土交通大臣、鈴木財務大臣、新藤内閣府特命担当大臣などに対して、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策後も、道路予算をはじめとする国土強靱化予算が継続的、安定的に確保できるよう強く要望をいたしたところでございます。

それで引き続き、現在着手しております西黒田中村線から西黒田府中線までの0.9kmの区間について、工事着手に向けて準備を着実に進めるとともに、必要な道路予算の確保に取り組んでまいりたいと考えております。

井川委員

所期の目的どおり、環状線も板野郡と徳島市をつなげて初めて環状線の意味が出てくると思います。

予算的に厳しいのは重々承知であります。あの部分を橋で結んで、所期の目的どおりの環状線の日も早い完成を、私も命のある限り見守ってまいりますので、是非ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

最後に、ホールの問題について、私の意見を述べさせていただきたいと思ひます。

代表質問のときに、嘉見副委員長もちらっとおっしゃられていたのですが、中心市街地にホール、文化センター跡地というのが現計画になります。私もそれがベターだと思うのですが、藍場浜に移すという計画もあるということで、いろいろ言われて今やっているところではございますが、あの狭い所になぜ移さなければならないのか。中心市街地になぜホールがなければならないのか。体の不自由な方が車に乗せてもらってホールに見に来て、広々とした玄関ホールというか車寄せがあって、そこで体の不自由な方を置いて、駐車場に車を止めに行つて、いろいろ見える。それが本来のあるべきホールの姿ではないかなと思ひます。トラックが2台は十分入りますよとか、言っていることは十分分かるのですが、せっかく建てるホールですから、考えるならもっとゆとりのあるような所に考えたほうがいいのではないかと私は思ひます。

徳島市内、文化センター跡地というのが経済効果等々から言えばいいとは思ひますが、逆にそれを変えるというのであれば、私らは見に行くのにほとんど車で行くと思ひますよね。まずそれだったら、車が駐車しやすい郊外にすることを考えていただきたいと思ひます。

例えば今、鳴門の音楽ホールを建て替えているのですが、県もそこに相乗りしてそのホールを大きいホールにするとか、あの辺りだったら駐車場も構えるような土地もあるかもしれませんし、もっともっと柔軟な考え方を持って、せっかくホールを造るのであれば、もっとみんなが行きやすい、体の不自由な方にも優しいホールを造っていただきたいと思ひます。

決してこれでどうこうという返事をもらおうとは思わないのですが、県土整備部としてどういうお考えを持っておられるか、急にですけど、何か言っていただけることがあったら、一言言っていただきたいと思います。

梶原委員長

小休します。（11時28分）

梶原委員長

再開します。（11時28分）

脇谷都市計画課長

今、ホールに関する県土整備部の意見という御質問でございます。

ホールにつきましては、観光スポーツ文化部が中心となってやっているところでございますけれども、市との調整もございますので、今後再開するワーキンググループの中で、徳島市と共にしっかり詰めていきたいと考えているところでございます。

井川委員

当然、県土整備部としては答えられないのは重々分かっていますが、せっかくするのであれば、みんなに来てもらいたい。来ていただきやすい、今は本当に車社会でありますので、車寄せ、また駐車場、十分土地のあるようなところで計画ができたらどうかなと思いますので、御検討いただきたいと思います。

梶原委員長

ほかにございませんか。

（「なし」と言う者あり）

この際、委員各位にお諮りいたします。ただいま、岡田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）

それでは、岡田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いては、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、よろしく願いいたします。

それでは、質疑をどうぞ。

岡田（晋）議員

元気とくしまの岡田晋です。

委員長の許可をいただき、ありがとうございます。

それでは、道路整備課にお聞きします。

大塚委員同様、瀬詰大橋への自転車・歩行者道の設置についてです。

私が担当のときに吉野川市の案内パンフレットに入れました瀬詰大橋についての説明です。皆さんにどういう橋なのか、ちょっとお話しします。

現在の瀬詰大橋ができる以前は、瀬詰渡しで吉野川を渡っていました。昭和30年に木橋が完成しましたが、増水により幾度か流されたり、通行不能が多く、人々待望の永久橋が現在の瀬詰大橋です。橋の北詰からの阿波富士こと高越山の眺めは誠に素晴らしいものがあります。

この橋は、床版橋、片箱桁橋で橋長589.4m、幅員7.8m、完成は昭和41年です。主要地方道県道3号線、市道山川線に架かる橋で、吉野川市と阿波市を結ぶ交通の要衝となっており、両市の住民にとってなくてはならない大事な交通インフラです。

しかし、歩行者や自転車通学者、そしてJRに乘るために阿波市からJR山川駅に向かう中学生にとっては、自動車事故に遭いそうな、とても危険な橋となっております。

先ほど、阿波選挙区選出の大塚委員からも、設置に向けた要望がなされたところですが、私は吉野川選挙区選出です。吉野川市議会においても、設置の要望が地元の議員から複数回なされています。

市からお聞きしていることとして、調査を行ってくれるとのことですが、状況を教えてくださいたいと思います。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田議員から、瀬詰大橋の交通量調査の結果についての御質問を頂きました。

地元の市議会における議論において、歩行者、自動車等の利用状況の把握要望があったことから、去る4月に瀬詰大橋南詰で上り下りの台数調査を実施したところでございます。

具体的には、平日の6時から19時の13時間で歩行者5人、自転車42台、自動車6,312台となっているところでございます。

岡田（晋）議員

各種調査を進められているとのこと、今回は通行量調査、また今後、この調査結果をどのように活用していくのか、お聞きします。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田議員から、この調査結果をどのように生かしていくのかとの御質問を頂いております。

地元市議会における議論におきまして、歩行者、自転車等の利用状況の把握要望があったことから、調査したものでございます。

先ほどの大塚委員の答弁を繰り返すこととなりますが、歩道拡幅につきましては、瀬詰大橋の構造上、耐えられない状況にございます。こうした状況の下で、自動車の運転者に対する注意喚起看板の新設、改良や路面標示の検討を行うとともに、瀬詰大橋と同様の条件の下で様々に実施された対応策についても、幅広く研究してまいりたいと思っております。

岡田（晋）議員

現在、設置工事が進められている六条大橋の次の順位として、これは要望ですが、瀬詰大橋の自転車・歩行者道の設置計画を立てていただきたい。

危険な橋だと分かっているながら、そのまま放置しては、県として県民の安全は守れず、県民は安心した生活が送れません。今後、設置に向けた各種調査を早急に行ってください、一日でも早く自転車・歩行者道の設置計画を立てていただくことを、今後も大塚委員と共に継続して要望を行ってまいります。

次に、令和5年2月に補正予算で議決した道路リフレッシュ対策16億円についてお聞きします。

昨年度の本委員会において、委員の皆様全員が同様に県民目線で要望していただき、道路3か年リフレッシュ対策として、2月補正予算で初年度分16億円を開会日に先議しました。

2月28日の本委員会で、長年重要な生活インフラである県道の手入れが、県民の皆さんが望むように実施できていない現状を改善するため議決した補正予算ですので、一日でも早く事業実施をしてもらいたいと思いますと私は申し上げました。事業はどれぐらい進んでいるのでしょうか。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田議員から、道路3か年リフレッシュ対策の事業の進捗について御質問を頂きました。

舗装や除草の補修等につきましては、これまでも予算の確保はもとより、緊急輸送道路や観光地、アクセス道路など主要な幹線道路の、特に交通量が多く傷みが早い区間を中心に実施してきているところでございます。

道路3か年リフレッシュ対策では、舗装の補修、区画線の引き直し、また堆積土砂を撤去するような除草の新たな手法の試験導入といった、道路機能を維持する対策を速やかに実施するものでありまして、前倒しで編成していただきました2月補正予算を初年度とした3か年で集中的に実施することとしております。

令和6年度は舗装関係で12億円、除草関係で4億円の予算を基に、準備が整ったところから順次発注を進めているところでございます。

現在、舗装につきましては、吉野川市鴨島町の国道318号などにおきまして、今年度予算の12億円に対し、入札手続中を含め約半分程度の予算の執行をしているところでございます。

また、除草につきましては、これまでの肩掛け式機械除草に加え、除草回数が少なくても、その効果が長期にわたる除草の新たな手法について検討いたしまして、例えば、先ほども話をさせていただきましたけれども、路側に土砂が堆積して、草木の繁茂が著しい徳島市国府町の徳島環状線などにおきまして、縁石付近の土砂除去を実施したところであります。今後はその効果を検証し、順次県内に展開してまいることとしております。

今後とも、道路3か年リフレッシュ対策を活用しまして、工夫を凝らしながら、効率的かつ効果的な道路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）議員

また、お聞きすると事業の優先順位があるそうで、主要な幹線道路など、特に交通量が多い区間を中心に舗装工事を実施しているようですが、県民生活に密着しているのは生活

道です。なかなか県民の要望がかなえられません。

今回予定のリフレッシュ対策事業費では、全県的に実施するには予算が足りないと思います。足りない予算は、本年度の新設改良工事の補正予算として計上してもらいたいと思いますが、どうでしょうか。それができないのなら、先ほど申し上げた優先順位の道路については、基本的に緊急対策というのではなく、通常予算として次年度以降の事業費の増額要望をしてはどうでしょうか。見解をお聞かせください。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田議員から、予算についての御質問を頂いております。

道路の整備に当たっては、歩道整備などの交通安全対策事業や、きょうあい区間を解消する改良事業、落石対策などの防災事業など多岐にわたり、地元の御要望も多様であることから、限られた財源の中で優先順位を付けて、さらには、用地確保といった調整も行った上で、トータルで見て安全・安心な道路環境になるよう取り組んでいるところでございます。

昨年度、県議会での御論議を踏まえまして、暮らしに深く関わる舗装・補修や新たな手法による除草対策など、集中的に実施する道路3か年リフレッシュ対策を新たに設けまして、初年度16億円を令和5年度2月補正予算で追加で前倒し計上を行い、より密着した対策についても、しっかり取り組んでいるところでございます。

まずは、本予算を活用いたしまして、道路の維持管理をしっかりと進めてまいりたいと考えております。

岡田（晋）議員

後藤田知事は今までになく、現場主義、県民目線を唱えられ、その言葉を実行していただいております。

私たち議員が要望して、後藤田知事が付けてくださった緊急対策予算です。県民の代表である私たちの要望は県民の願いです。より多く実施していただくことをお願いして、この質疑を終わります。

梶原委員長

それでは、これをもちまし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1号、議案第16号、議案第17号、議案第18号、議案第19号、議案第20号

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。（11時42分）