

令和6年11月定例会 県土整備委員会（付託）

令和6年12月13日（金）

〔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31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】

- 水災害に関する減災会議について（資料1）

朝田県土整備部長

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。

水災害に関する減災会議についてでございます。

さきの能登半島豪雨では、輪島市や珠洲市などにおいて、集中豪雨に伴い多数の中小河川が氾濫し、尊い人命が失われる甚大な被害が発生しております。こうした激甚化、頻発化する水災害の教訓を踏まえ、避難情報を発信する市町村と、あらかじめ避難判断に関する防災情報を互いに共有することに重点を置いた会議を12月24日に開催し、国、県、市町村による防災・減災対策に取り組んでまいります。

具体的には、近年、浸水被害が大きかった平成16年、平成26年、飯尾川や海部川、あるいは園瀬川などでの緊急点検結果の報告、市町村によるハザードマップ作成を支援するための洪水浸水想定区域図の説明、さらには測量データの精度向上が進んでおります。

そういったことを踏まえると、土砂災害のイエロー、レッド等の警戒区域を指定しておりますが、必ずしもそこで起こっているかというとは決してそうではなく、それ以外のところでも起こっております。そういった観点で、危ないところを改めて調べていこうということで、これまでの1万2,520か所の土砂災害警戒区域に加え、新たな区域指定に向けた基礎調査を行っていくことについて、首長の方々にもお集まりいただき、市町村と情報共有した上で、今後の方向性について確認、意見交換をしてまいります。

会議の内容については、県ホームページにおいて県民の皆様にも周知してまいります。

報告事項は以上でございます。

御審議のほど、よろしく願いいたします。

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

今日は、3点質問させていただこうと思います。

まず、事前委員会でも話させていただいたんですけれども、四国4県の地価について、各県で最も高い地点を、過去10年間で調べました。データがここにあるんですけれども、本県以外の四国の3県は、10年前より非常に上がっているんです。本県の徳島駅前だけが、実はマイナスなんです。どうしてこういうことが起こったのか、いろいろ考えてみたんですけれども、そこに経済効果を促すようなことがなかなかなかったのかと思います。

一つは、御承知のように徳島で事業が余り進まなかったという中で、大きな事業をやりますと、大体100億円の事業となると約55億円のお金が国から入ってくる。徳島県においては、そういうことをほとんどやっていない。例えば、高松市と比べますと、高松市は御承知のようにかなり事業が進んでおります。そういった中で、恐らくかなりの額が高松市には入ってきた。しかし、徳島県にはそれが入っていない中で、事業をしますと、もちろん国だけの予算だけでなく県からも出ますし市からも出ます。そこに大きな経済効果が生じます。

アメリカでも、大戦前のニューディール政策の中で、経済を活性化するために大きなダム工事とかいろいろなことをやった例があるわけですが、そういうことをやるのが大きな経済効果をもたらすといわれております。

松山駅についても、区画整理が進む中、四国4県の中でも県都の駅周辺の町並みは非常に変わっているわけですが、変わっていないのは徳島駅前の状況です。この現状を大きく変えようということで、昨年11月に県都とくしままちづくりグランドデザインが公表されたわけです。その中に盛り込まれた様々な施策を進めることで、県都の駅周辺の町並みを劇的に変えていくことができると思っております。

その県都とくしままちづくりグランドデザインの核となる鉄道高架ですが、先日、知事から、完成すれば年間約50億円の便益が見込まれるとあったわけですが、どのような効果が生まれてくるのか、詳しく教えていただきたいと思います。

桂野まちづくり室長

ただいま大塚委員より、鉄道高架事業の効果について御質問を頂いております。

先ほど委員から、四国4県の地価が最も高い地点についてお話がございました。

その件につきまして、もう少し詳しく御説明させていただきますと、香川県で18.8%アップ、愛媛県では16.4%アップ、高知県では3.5%アップと、10年前と比べると3県とも上がっているところでございます。

本県につきましては、徳島駅前が一番高い地点になりますが、10年前に比べますとマイナス1.1%となっております。委員お話しのとおり、県都とくしままちづくりグランドデザインの取組が重要となっているところでございます。

そのグランドデザインに位置付けられました鉄道高架事業の効果につきましては、踏切の除却や鉄道に交差する道路の整備による周辺道路の快適性、安全性の向上に関する効果としまして、踏切除却などによる自動車や歩行者などの移動時間の短縮として約50億円、走行条件が改善し、燃料費や車両整備費などの走行経費の減少としまして約2億円、踏切

部などで起こる事故の解消などの交通事故の減少としまして約0.5億円に加えて、まちづくりなどに関する効果としまして、歩行者が自動車、自転車と交差せずに安心して鉄道を横断可能となることによる歩行者の快適性の向上としまして約3億円、鉄道の高架により都市側の利用可能となる高架下空間の創出としまして約0.3億円といった便益が発現し、年間約50億円を見込んでいるところでございます。

これらの効果につきましては、完成後、約20年後で1,000億円を超えまして、国の費用便益分析マニュアルの算定期間であります50年間で計算しますと、約2,300億円となる見込みでございます。

大塚委員

そこに投資する中で、非常に大きな経済効果が現れる。そういうことがはっきりしているわけです。皆さん御承知のとおり、徳島市について、ここ20年間、30年間、そういった大きな取組がなされていないです。

前の事前委員会でも言ったんですけど、私も鉄道が結構好きなもので、徳島本線も使っていますが、三、四十年ぐらい前の景色と変わってないです。特に、佐古のところで鉄道高架になっているのに、徳島駅に近付いたらコトッと下がるんですね。それで、何か不便な状態がいまだに続いているのは、なぜなのか。皆さん方も、多分鉄道を利用されたら思うと思うんです。こういうことは多分、日本全国ないと思います。県都の手前で高架が出来ていて、県都の手前になったら高架鉄道が無くなるんです。なぜなんですか。どういう理由があろうと、都市が発展するにはそういうことがあってはならないと思います。本当に必要なことに財政をつぎ込んで、国からの予算を頂いて街を発展させるのが絶対に必要なことと思うんです。そういう中で、是非、高架事業については積極的にやっていただきたいと私は思います。

次に、先日報道されました徳島おどりフェスタなんですけれども、約8万人の県内外の方が参加されたということで、大きな成果があったと思っております。

このイベントのすばらしいところは、県北エリアをはじめ、徳島中央公園や藍場浜公園、そして新町川公園の周辺など、非常に広範囲にわたってにぎわいがあったわけです。実は、多くの方が街中を歩いたんです。私も、いつも健康問題について言っているんですけれども、とにかく街を歩く、自分の生活域を歩くということは非常に健康に良いことですし、街自体に活性化が起こります。その街にある商店が潤います。そういうことが絶対必要です。このイベントでそれが実証されたわけなんですけれども、ふだんの徳島の状況を見ますと閑散としています。

私、前に言ったかも分かりませんが、県の医師会の役員として中四国9県に何度も参りました。一番にぎわいが無いのが徳島市だったんです。ほかの都市は、バスの駅の停留所付近に人がいっぱい立っていました。駅の間を歩いていますから、その間の商店街は潤っていました。それは全てですよ。徳島市はそれが無いんです。閑散としています。こんなことがあってはならないですよ。情けない。

そういう中で、とにかく歩くということは非常に大事なんですけれども、聞くところによりますと、徳島市では眉山の魅力度アップに取り組んでいるそうなんですけど、眉山ロープウェイ乗り場である阿波おどり会館と徳島駅を結ぶ大通りについても、誰もが歩きたい

と思えるような空間に変えていくことが、私は必要だと思います。

中四国をいいましたけど、実際に私もよく東京とか大阪も行くわけですが、ほかの近隣の都市でも、とにかくよく街中を歩いています。そういうことをふだんできるような政策が大事なんです。そういうことを絶対やらなければいけないわけです。

お聞きしたいんですけども、鉄道高架ができるまで時間がありますが、その間にもまちづくりが必要であるわけです。県として、これも徳島市と連携して取り組むべきだと思いますが、このあたりのお考えについてお伺いしたいと思います。

桂野まちづくり室長

ただいま大塚委員より、鉄道高架ができる間にもまちづくりは重要であるというところで、そういった取組の考えについて御質問を頂いております。

県都徳島のにぎわい創出には、徳島駅前を中心としまして、人が行き交う回遊性を高め、公共投資を呼び水とした民間投資の拡大につなげるのが重要であると考えております。

昨年11月に公開しました県都とくしままちづくりグランドデザインでは、魅力的な施設整備や歩きたくなるまちづくりにより、ウォーカブルで回遊性の高い街を目指すイメージをお示ししております。

また、令和元年6月に徳島市が作成しました徳島駅周辺まちづくり計画では、にぎわい交流軸を形成し、新たなにぎわいを創出し、そのにぎわいを全面に広げることをコンセプトとしまして、歩いて暮らせる、歩いて楽しめる街を目指すこととしており、県と市で方向性は共有しているものと考えております。

特に、徳島駅から眉山を結ぶにぎわい交流軸として位置付けられます新町橋通り、先ほども委員からもお話がありましたけれども、これは県が管理する都市計画道路でございます。

現在、新町橋通りの沿線では、徳島市において新町西地区市街地再開発事業の取組の一環として行われる川の駅、また広場、あと眉山の活性化に向けた眉山未来プロジェクトなど、拠点施設整備が進められているところでございます。

加えて、本年9月からはNPO法人新町川を守る会が、アミコビル東側や東新町商店街の西側入り口の歩道に、快適に休憩できますようテーブルや椅子を並べたオープンテラスを設置するなど、活発に活動されているところでございます。

県としましても、回遊性向上の相乗効果を発揮するため、これらと連携してふだんから歩きたくなる空間づくりに取り組む必要があると認識しております。

今後、徳島市をはじめ関係者とも連携を図る体制づくりを行い、ウォーカブルな街路の空間づくりに向け取り組んでまいりたいと考えております。

大塚委員

是非、積極的に街中のにぎわいを作るように頑張ってくださいと思います。

あと、周辺のことでも車両基地なんかのこともありますが、とにかく車両基地につきましては、音楽ホールの跡ということで、今しております。

ただ最近、徳島市長からも芳しくないということが出ていますが、あの御意見の中には、あの場所において車両基地というのは騒音とか見てくれのこともありますし、今後、そう

いうのも十分に考慮していただいて、利便性、それから経済効果、いろんな面で考えられた上で検討されて進めていっていただくようお願いしたいと思っております。今回、周辺整備はそれで終わりたいと思います。

あと2点あります。1点は、御承知のように国道492号の道路が地すべりでやられまして、長い間、国道の通行が遮断されております。

このことについて、新聞でも出たんですが、もう一度現在の状況を教えていただきたいと思っております。

姫氏原砂防防災課長

ただいま大塚委員から、国道492号の道路災害の現在の状況について御質問を頂いております。

一般国道492号美馬市木屋平尾山においては、今年6月23日の地すべりによる山腹崩壊以降、全面通行止めとし、これまでに地元美馬市と連携し、待避所の整備やガードレールの設置など安全対策を施し、迂回路として市道を利用いただいております。

災害現場の復旧状況といたしましては、去る10月27日に地すべりを抑制するための斜面上部の切土工事を終え、早期に1車線でも通行の確保ができるよう工事工程に工夫を凝らし、斜面下部の対策工事に先行して、現在、川側擁壁の復旧工事を進め、年内の片側交互通行を目指しているところでございます。

大塚委員

年末ということで帰省の方がおいでますし、私は実は迂回路を使って木屋平に診療に行っていますが、迂回路ははっきり言って非常に危険なんです。

実際に2件、迂回路を使って大きな事故が起こっています。一つは、女性の方が、車が火災を起こして燃えたんです。そばに人がいたので救出することができたんです。もう1件も、高齢の女性の方の事故なんですけど、非常に危険なんです。できる限り早めに修復、復旧していただきたいということで、この前の新聞を見て、片側通行が可能なぐらい頑張っていていただいたということで、うれしく思っています。

年末年始ということで、安全な通行の確保は必要と思うんですが、それについてどのような対策が取られているか、お伺いしたいと思います。

姫氏原砂防防災課長

ただいま大塚委員から、年末年始の安全対策について御質問を頂きました。

通行開放後に迎える年末年始の期間は、地域住民のほか、県内外からの帰省客、観光客等、ふだんとは違う車両の通行が増加することがあり得ますから、工事箇所において事故が発生しないよう、しっかりとした安全対策を講じることが重要であると県としても認識しております。

そのため、幅員が狭くなって片側交互通行の箇所があることが分かるように、現場の手前には看板を設置して安全な通行を促すとともに、現場においてはバリケードを設置し、夜間はチューブ式の保安灯で安全に誘導することに加え、投光器を設置して現場の状況を確認できるようにしてまいります。

さらに、毎日1回、現場のパトロール、点検を実施するとともに、遠隔で斜面の状況を観測したり、ライブカメラによって路面状況の監視を行うなど、現場での異常の有無を迅速に把握でき、連絡が取れ、対応できる体制をしっかりと整え、工事現場の安全確認に万全を期してまいります。

加えて、降雪、凍結が予想されるときには、速やかに除雪車の手配や凍結防止剤の散布ができる体制を確立し、地元美馬市と連携して実施してまいります。

大塚委員

実は、岡田議員が今日お見えになっていて、一緒にいろいろお聞きしたりしてやってきたんですけど、実は地すべりの工事は非常に難しい工事なんです。分かっています。普通の道路崩落と違いますので、本当はかなり努力していただいたと思います。やっていただいたおかげで、年末年始に片側通行していただけるということで非常にうれしく思っています。岡田議員も同じ御意見だと思いますので、是非、安全を確保の上でやっていただきたいと思っております。よろしくお願ひしたいと思っております。

もう1点、最後になりますけれども、実は吉野川の瀬詰大橋のことなんですけど、6月定例会の県土整備委員会において、瀬詰大橋の交通安全対策について伺いました。その後の状況についてお伺ひし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

ただいま大塚委員から、瀬詰大橋における対策の検討状況について御質問を頂きました。

瀬詰大橋につきましては、既に橋が張り出した構造になっており、現在、新たに歩道添架を進めている六条大橋のように、新たに歩道を添架することは構造上難しいことから、現在の限られた幅員の中で、車、自転車、歩行者がそれぞれ安全に通行できる対策を検討してきたところでございます。

歩道がなく幅員も限られている道路では、軽車両である自転車に、路面標示や看板により車道内の通行すべき位置や方向を示すことが交通安全の向上につながってまいります。

このため、県内では、国、県、市町村、警察などの関係機関が連携して、市道などにおいて路面標示による交通安全対策を進めているところでございます。

こういった事例を参考に、瀬詰大橋におきましても同様の整備を行っていくこととし、現在、警察と協議を進めているところでございます。

大塚委員

瀬詰大橋も、広い道路幅があれば歩道を別にということもできるんですけども、それが非常に難しいということで、応急対策といいますか、その中でもどうにか自転車に乗られる方、歩かれる方が安全に通行しなければならないということで、いろいろやられていると思っております。

県が検討している、自転車が車道内を通行する路面標示の整備をいわれているんですけども、具体的にどのように検討されているか、お伺ひし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

ただいま大塚委員から、具体的な検討内容について御質問を頂きました。

瀬詰大橋の具体的な安全対策といたしましては、自転車の通行位置と車両の幅、さらには、進行方向を示す路面標示、矢羽根と申しますけれども、これや自転車のマークを車道の左端に設置し、既に橋の起終点に設置しております、歩行者、自転車の通行もあることを示した車のドライバーに注意喚起している看板を、夜間でも見やすい、自ら発光するLED式に更新してまいります。

これらの対策を行うことにより、車、自転車、歩行者がそれぞれ通行すべき位置を示すことができ、また、自転車が車道の左側を通行する場合があることを車のドライバーに注意喚起することで、限られた橋梁幅りょうの中においても、それぞれが譲り合いながら安全に通行することにつながってまいります。

大塚委員

瀬詰大橋の安全を考えますと、対策を早く実施したいと考えるわけですがけれども、この実施はいつ頃になっておりますか。

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、こういった取組をいつ頃予定しているのかという御質問を頂きました。

今後、阿波市や吉野川市など関係機関との協議を進めまして、今年度内を目途に工事着手するよう進めてまいります。

大塚委員

瀬詰大橋は少ない道路幅なんですけれども、その中で自動車、歩行者が効率的に通行し、そういう事故が起こらないように工夫されていると思います。

今後、市町村や学校などと連携しながら、瀬詰大橋を通行する利用者に対して周知を徹底してやっていただきたいとお願いして、私の質問を終わりたいと思います。

原委員

私からは、経済対策に係る県の補正予算についてお伺いしたいと思います。

先般、本会議において我が会派の岡本議員からの代表質問で、国の経済対策補正予算を受けての県の対応を伺ったところ、後藤田知事から補正予算案を今定例会の閉会日に追加提案するとの御答弁がございました。

まず、このことについて、国の経済対策補正予算における公共事業関係予算の概要と、それを踏まえた県の対応状況についてお伺いしたいと思います。

原田県土整備政策課長

ただいま原委員より、国の経済対策予算におけます公共事業関係予算の概要と、それを踏まえた県の対応ということで御質問を頂いております。

県におきましては、原委員をはじめといたしまして、県議会の議員各位の御協力を頂きまして、地域の実情を機会あるごとに訴えてきた結果、日本経済、地方経済の成長、それ

から物価高の克服、国民の安心・安全の確保の三つを柱といたします、国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策が策定されまして、それを踏まえまして総額13兆9,000億円の国経済対策補正予算案が、11月29日に閣議決定されたところでございます。

このうち、国土交通省の公共事業関係予算といたしましては、最終年次を迎える防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策を含み、国費といたしまして、昨年度を上回る総額1兆9,126億円、対前年度比でプラス1,496億円が確保されたところでございます。

現在、年内をめどとされております国補正予算の成立後、速やかに現場での対応を可能とするべく、今定例会閉会日の補正予算案の提案に向けまして、国への情報収集を行うなど準備を進めているところでございます。

原委員

国全体でも、昨年を超える公共事業予算が確保されているということで非常に有り難いです。

今回の総合経済対策の柱の一つである日本経済、地方経済の成長を実現するためにも、それを下支えする公共事業は規模も含めて必要であると考えております。

一方で、近年頻発する豪雨災害や地震、津波に対し不安が高まっている中で、県民の安心・安全を実現するためには、その対策の中身も重要であります。

そこで、県補正予算で予定されている対策のメニューについて教えていただきたいと思っております。

原田県土整備政策課長

原委員から、県補正予算に予定されている対策メニューということで御質問を頂いております。

今回策定されました国経済対策補正予算におきましては、高規格道路のミッシングリンクの解消、緊急輸送道路の整備など、道路ネットワークの整備、機能強化や、河川改修、ダム再生など、気候変動を踏まえまして流域治水等の推進など、新設改良を目的とするものに加えまして、河川、ダム、道路、港湾等のインフラ機能を維持するための老朽化対策や通行性確保に向けた舗装補修、流下能力向上のための河川内土砂撤去など、維持、長寿命化を目的とするものなどが対策の柱とされておまして、県におきましても、こうしたメニューを含めた補正予算案を早急に編成したいと考えております。

原委員

新設改良のみならず、維持、長寿命化関係も含まれており安心しております。予算が限られている中で、災害や事故を防ぐ備えである維持修繕予算は非常に重要であります。

昨年、我が会派から提案した道路3か年リフレッシュ対策では、私の地元、鳴門市の瀬戸撫養線、鳴門池田線でも舗装の修繕が進展して、地元から非常に喜ばれているところがあります。

一方で、例えば中山間部では、道路の通行部分の谷側にあり道路を保護する役割を持つ路肩の傷みが近年目立ってきており、集中豪雨で崩落する事例も少なくなく、対応が必要と感じているところであります。

そのため、維持修繕予算は、今回の補正予算だけでなく令和7年度当初予算でも、本年度並み若しくはそれを上回る予算をしっかりと確保すべきと考えますが、今後どのように取り組んでいくのか、お伺いしたいと思います。

原田県土整備政策課長

原委員より、維持修繕予算をしっかりと確保すべきといった御意見を頂きました。

委員お話しのとおり、長寿命化対策を含めました維持修繕につきましては、災害の未然防止や重大事故の抑制など、備えとして重要な役割を果たすとともに、県民の皆様が日常的に使われておりますインフラ施設につきまして、その機能が確実に発揮され、少しでも長く利用できることを目的に行っているものであります。

県下広範にわたり数多くあります道路、河川、砂防、港湾などの管理施設におきまして幅広く対応を行うため、限りある財源を工夫いたしまして、この度の補正予算をはじめとする国の補助事業や令和7年度当初予算での県単独事業を効果的に使いながら取り組んでまいりたいと考えております。

気候変動に伴い、激甚化、頻発化する水災害をはじめとしまして、地震、津波災害などの災害リスクが高まる中、県民の安心・安全な暮らしを守るためにも、引き続き、適切なインフラの維持修繕に努めるとともに、今回の道路3か年リフレッシュ対策予算による効果や実態も踏まえつつ、補助事業や県単独事業を合わせまして、来年度当初予算を含めて一体的に必要な予算の適正な規模確保に努めてまいりたいと考えております。

原委員

分かりました。

先ほど申し上げましたが、維持修繕予算は非常に必要な予算ですので、2年目を迎える道路3か年リフレッシュ対策だけでなく、先ほど例を挙げて申し上げた路肩の修繕なども含めて、きめ細やかに対応いただけるよう、しっかりと予算の確保をお願いいたします。

次に、道路の除草等維持管理についてお伺いしたいと思います。

令和5年9月定例会の県土整備委員会で、道路の維持管理、特に除草について質問させていただきましたが、鳴門市内の県道で、除草作業や堆積した土砂の除去を実施して道路がきれいになってきております。ありがとうございます。

近年の労務単価や資機材燃料費等の高騰により、維持管理に係る費用も人材も厳しい状況にあると思いますが、県として道路3か年リフレッシュ対策予算を活用した新たな対応等、何か取組があれば教えていただきたいと思います。

森道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま原委員から、道路3か年リフレッシュ対策予算を活用した新たな対応等について御質問を頂きました。

昨年度、2月議会でお認めいただいた道路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、堆積土砂の撤去、除草後の再繁茂への新たな手法の試験導入など、道路機能を維持する対策を実施しているところでございます。

特に、除草後の再繁茂対策につきましては、交通量の多い路線をモデル箇所として選定

し、今年度は鳴門池田線の鳴門市大麻町や松茂吉野線の板野郡上板町、さらには羽ノ浦福井線の阿南市長生町などの17路線41か所におきまして、路側の土砂撤去や除草剤散布、舗装等構造物の隙間を防ぐシール張りなどを試験的に実施しているところでございます。

現在、これらの対策について再繁茂の状況を確認するとともに、地元市町村に意見を伺うなど効果の検証を行っているところでございます。

2年目となる令和7年度につきましては、これまでの取組に加え、除草作業の省力化にもつながる舗装や防草シートによる植樹帯、中央分離帯の改良・廃止、あと被覆植物の植栽による盛土法面覆いなど、新たな取組を進めてまいります。

今後とも、道路3か年リフレッシュ対策を活用し、新しい技術の検証を積み重ねながら、効果の高いものから横展開し、工夫を凝らしながら効果的、効率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。

原委員

再繁茂を防ぐために、新たな目地張りシールに取り組まれているということで、新たな繁茂を抑制する技術をしっかりとやっていただき、物価高騰、人材不足に対応できるよう、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

次に、私の地元、県道鳴門公園線の整備についてお伺いしたいと思います。

現在、県が進めている鳴門町三ツ石地区から土佐泊浦黒山地区までの県道鳴門公園線、黒山・中山バイパスは、観光や災害時のリダンダンシー確保の観点からも、地元にとって大変重要な事業であります。

黒山地区では、工事が行われるなど着実に整備が進んでいると感じているところでありますが、令和4年2月定例会にて私が質問させていただいた以降の状況が気になる場所ではあります。

県道鳴門公園線における三ツ石地区から黒山地区までのバイパス整備のその後の状況について、お伺いしたいと思います。

鈴江道路整備課長

ただいま原委員から、県道鳴門公園線のバイパスの整備状況について御質問を頂きました。

県道鳴門公園線の黒山・中山バイパスにつきましては、これまでに国道11号から鳴門町三ツ石地区までの小鳴門大橋を含む約4.6kmを4車線で完成させ、現在、残る三ツ石地区から黒山地区までのトンネルを含む1.6kmの区間について、早期の事業効果が発揮されるよう、暫定的に2車線で整備を進めているところでございます。

令和4年2月時点で取り掛かることとしておりました、黒山地区と三ツ石地区をつなぐ黒山トンネルですけれども、地質調査や設計につきましては、令和4年度末に完了しているところでございます。

一方、トンネル工事の進入路も兼ねます三ツ石側の800mの区間につきましては、懸案である地図混乱が解消できた箇所から鋭意用地交渉を進め、約8割の用地を取得しているところでございます。

黒山側の800mの区間につきましては、9割を超える用地を取得するとともに工事に着

手しており、現在黒山地区の起点側からバイパス工事の一環として道路排水工事を行っているものでございます。

今後とも、まずは工事着手に必要な用地取得を丁寧に進め、バイパス整備にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

原委員

黒山地区と三ツ石地区をつなぐ黒山トンネルの地質調査及び設計については、令和4年度末に完了していて、三ツ石側の800m区間の約8割、黒山側の800m区間の約9割の用地を取得できているとのことで、質問させていただいた以降、かなり進んでいるのではないかと思います。

県道鳴門公園線の現在の状況は分かりました。

黒山トンネルを含むバイパス整備の推進には用地取得は不可欠であり、スピード感を持って取り組むべきと考えます。早期の用地取得に向けた取組について教えていただきたいと思ひます。

鈴江道路整備課長

ただいま、早く用地取得を進めるべきではないかという御質問を頂きました。

用地につきましては、三ツ石地区から黒山地区までの区間については地図混乱がある上に用地関係者も数多くありまして、地元調整や事務手続に時間を要しているところでございます。それで、公共嘱託登記土地家屋調査士協会に委託いたしまして、順次、その解消に努め用地取得に取り組んでいるところです。

また、境界紛争や100名を超える相続などの問題により、用地取得に至っていない箇所についても問題解決を図りながら、任意交渉により用地取得を進めているところでございます。

今後とも、鳴門市との連携をより強化するとともに問題解決と交渉を重ね、一日も早く用地取得できるよう、しっかりと取り組んでまいりますのでよろしくお願いいたします。

原委員

県道鳴門公園線のバイパス整備の推進に力を入れていただき、用地取得も進んでいますが、地図混乱の課題もあり、これからが大変だと思ひます。

このバイパスがつながれば、鳴門の更なる飛躍が大いに期待されることから、県道鳴門公園線の整備推進について、今後とも精一杯取り組んでいただけるようよろしくお願い申し上げます。

庄野委員

今日も鉄道高架のことや基金のことなど、これは後ほど聞きます。

まず初めに、御成婚広場を含む新町川公園のことについて、少しお聞きしたいと思ひます。

新町川公園は、都市公園法に定められた都市公園でございますけれども、県の管理するところと市の管理するところが分かれておりまして、藍場浜公園、郷土文化会館などがあ

るところは県が管理をしていて、船などが係留されている水際公園の辺りは市の管理でございまして、新町川兩岸に都市公園法にのっとって新町川公園が造られており、県の管理する区域が3万7,793㎡と事前に都市計画課から聞いております。

県管理の中にあわぎんホールが建っております、これも説明を受けたいんですけども、時間の短縮で、私が申し上げます。基本的には大体建蔽率が定められておりました、都市公園内に物を造るのは2%が基本的な部分だそうです。あと、郷土文化会館などの施設はホールも含めて教養施設らしいんですが、これを建てる場合は10%が許容されるということで、建蔽率はトータルで12%まではいいとお聞きしています。

郷土文化会館も教養ホールと聞いていますけれども、現在の建蔽率は幾らになっておりますでしょうか。

脇谷都市計画課長

庄野委員より、都市計画法上では新町川公園と申しますけれども、現在の藍場浜公園に関する建蔽率の御質問でございます。

委員からも御紹介がありましたけれども、県管理公園が3万7,793㎡、現在、そこにあわぎんホールのほか、トイレや小さな休憩所などを合わせまして約2,800㎡の建築物が建っております。当該公園の敷地に対する割合である建蔽率に関しては、約7.4%になっている状況でございます。

庄野委員

そうしたら、全部で12%まで許容できるということですが、今度、新たに御成婚広場にホールを造ろうとしているんですが、御成婚広場にホールが建った場合に12%を超す可能性があると思います。それで、徳島市の方とも少し話をしたんですけども、都市公園ですから、阿波おどりの時期もそうですが、いろんなイベントの時期に、非常に多くの方が新町川も含めて新町川公園を利用されています。その利用者にとって12%を超えることになる、別の場所にこの公園を造らないといけないのではないかと私は聞いたんです。

このことについて、新しく御成婚広場に1,500席程度のホールを造れば、この建蔽率はどうなりますか。

脇谷都市計画課長

新ホール建設における今後の建蔽率という御質問だと思っております。

委員からの、建蔽率を超えた場合、新たに公園を設ける必要があるのではないかとこの点に関しましては、まず、都市公園法において、そういった規定はございません。

次に、建蔽率を超えた場合にはどう対応するのかといった御質問でございます。

一昨日、経済委員会へ報告のありました新ホール早期整備プランにおきましても、新ホールの整備に当たっては、藍場浜公園が日常的に休息や散歩などの利用ができ、今後も県民の憩いの場として機能するよう配慮するといったことも記載されております。

今後、設計が進む中で、藍場浜公園におきますこれまでの利用者も含めて、藍場浜公園との親和性という観点からも、適切に検討してまいりたいと考えているところでございます。

庄野委員

これを超えても何ら問題ないということをおっしゃいましたが、過去からこういう取決めがあって、聞くところによると、平成24年の法改正で、地方分権改革ですか、地方自治体でこの分については条例で決めてくださいとなったとお聞きしました。

従来の建蔽率は、その地域に住んでいる方の散歩であるとか、川縁の新町川を中心とした安らぎとか、公園利用者の方々へきちんと配慮しなさいということだろうと私は思うんです。そういうことから鑑みると、この都市公園の御成婚広場は今でもかなり多くの方が利用しています。私も公園を散歩するときには、川沿いですから、非常に風とか風景とか気持ちの良い場所なので、かなり公園の利用者もいると思います。そういう意味では、建蔽率が多少オーバーしようがそれは知らないというのではなくて、公園利用者への配慮も考えながら、なぜ都市公園法にのっとってそこに公園があるのかということ、私は今後とも十分配慮していただきたいと思っていますところでございます。

ホールのことになりますけれども、いろいろ鉄道高架の部分も絡んでくるのですが、内町地区のまちづくり協議会の方々、依然として騒音とか煙害が懸念されるとして、徳島市から譲与されている今の旧文化センター跡地にホールを造ってくれという要望を出しております。それで、私もそのほうがいいと思っていますのですけれども、今までも十分申し上げてきましたが、藍場浜公園西エリア、御成婚広場にホールを造ることは、駐車場の台数も懸念されております。

それから、川縁でありますから水をどうやって止めるのかということも懸念される方もおられます。それから、あそこは後ろが川、前は両方道ですから、もし仮に1,500人が入っているときに大きな危機的な事象があったとき、どうやってその方々を逃がすんだと、避難させるんだという議論もございまして。

様々な懸念材料がある中で、あそこに造っていくのが妥当なのかどうなのかということ、私は今でも思っております。そのことは、都市公園のことも絡めて申し上げましたけれども、新町川は本当に徳島市も含めて県都の財産だろうと思います。だから、あそこでマルシェであるとかいろんなイベントがたくさんございまして、阿波おどりの時もいろんな方々が集う場所でもあります。だから、私は市民の安らぎとして大切にしてもらいたいです。そういうことも少し申し上げておきたいと思っております。

次に、鉄道高架のことについて質問しますが、JR四国からも発表がありまして、特急むろとと特急剣山の運行をやめると言われていたことが、公共交通を守っていくことが非常に重要なことでありまして、是非とも牟岐線にしろ徳島線にしろ守っていただきたいとずっと思っております。

そういう意味では、駅の無人化が進み、今度は特急の運行を停止するということもいわれながら、JR四国もますます経営的なものがあるのかと思っておりますけれども、そういう中で、鉄道高架が非常にばく大なお金で計画されております。徳島の花畑踏切の辺りから二軒屋駅の辺りまでの非常に長い距離、踏切を通るところもなくなる予定なんですけれども、過去に、二軒屋駅のところまでやる場合について反対運動が起こりました。それは、二軒屋のまちづくりの関係で、減歩などの話で住民の方々が反対運動をした。鉄道高架は絶対反対だということで反対運動が起こりました。

そして今、内町地区の皆様方も、ちょうど徳島市が調査したときに、10年ぐらい前も、そうした反対運動とお金の問題がネックになって難しいという判断をされていたと聞いております。

そこにもう一度、鉄道高架の議論があるんですけども、この間の9日の徳島市議会の本会議で、徳島市長が、旧文化センター跡地のような利用価値の高い場所を車両基地とすることは本来望ましいことではないと申しております。大局的な判断として適切なものなのか、議会でも十分議論し、地域の声を聞いて決める必要があると言っていて、あと市と県が180億円ずつ負担するとした想定にしても、巨大投資を行うべきかどうかについては、将来世代への影響を見極めつつ、相当に慎重な判断が必要だということも言っております。

内町地区のまちづくり協議会も、現時点の所に建ててくれるように訴えているところで、この度の議会で鉄道高架計画はB/Cが1.2と言われました。私は過去から花畑踏切の撤去、それから危ない踏切がたくさんありますので、それは解消できたらいいと思いますけれども、今の人口減少、そしてJR四国もいろんなことで費用を掛けるのが難しくなっていると私も思います。

そんな中で、果たしてあそこの場所に本当に鉄道高架、JRの車両基地、まず、車両基地を造らなかつたらなかなか工事もできないと思うんですけども、車両基地の移転をどんな形で進めていこうとしているのか。

また、進めていくためには、JR四国、徳島市ときちんと話し合いもしなければいけません。年が明けたらするという話も事前委員会で聞いているんですけども、これは非常にハードルが高い部分があると思っております。そこらをどういう形でクリアしていこうとしているのか。

当初言っていたのは駅北開発で、駅北開発のためには車両基地をどうにかのけなければいけないというので、それをせつかく実施設計までやられていて、すぐに着工しようとしていた今の土地、譲与してくれた市の旧文化センター跡地に車両基地をして、玉突きで御成婚広場に持っていくと最初に言っていたのですけれども、最近になって玉突きではないということも言っていて、鉄道高架の車両基地移転は現実味を帯びているのかどうか。また、県として真剣に進めていこうとしているのかどうか。そこら辺をお聞きしたいと思います。

桂野まちづくり室長

ただいま庄野委員から、鉄道高架事業の車両基地移設についての御質問を頂いております。

これから人口減少や少子高齢化が進む中、現状のサービスレベルの維持、県民の暮らしの質の向上のためにも、人口や生活サービス施設を市街地に集積することが重要であるとともに、徳島県の将来を担う若い世代をはじめ、県内外の皆様から選ばれる徳島県となるためにも魅力度アップが欠かせないと考えているところでございます。

車両基地移設を含む鉄道高架事業は、鉄道を高架化することにより都市交通の円滑化をはじめ、市街地の分断解消や回遊性の向上が見込まれ、車両基地跡地や高架下空間の活用をはじめとしますハード、ソフトにおけるまちづくりの取組や民間活力の活用などにより、人の流れが増幅することで商業活動の活性化が期待できると考えております。

今年開催しました徳島市内鉄道高架・沿線整備促進協議会におきましては、徳島市長から、財政事情から事業費について心配する発言がある中、大きく動いていくチャンスとも言っていたいております。

この度の旧文化センター跡地への車両基地移設につきましては、これまでの課題解消を図ることのできる新たな計画を県案として提案させていただいたところでございまして、今後、騒音や景観などを心配していただいております地元住民の皆様方の御意見をお伺いするとともに、県議会での御議論を踏まえ、徳島市やJR四国と事業の進め方や費用負担につきましても丁寧に協議を重ね、合意形成を図り、事業化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

庄野委員

説明は分かりましたけれども、非常にハードルの高い事業だと思います。

それと、私は1年も前から言っているんですけども、事業を進めるに当たっては、ホールも鉄道高架もそうですが、徳島市、徳島市議会と十分に信頼関係を保ちながら進めていかないと物事が一つも進まないと思います。

私、この度の本会議でも申し上げましたけれども、知事がいろんな発言をしています。市議会にとやかく言われることはないとか、これは県がしているので放っておけとか、そういう声は、私はまずいと思うんです。きちんと協力してやっていくんだという真摯な姿勢、県市協調の姿を見せていかなければ、先ほど大塚委員も言っていましたけれども、県都の徳島市が少しでも魅力的な街になる、地価も上がるということをするには協力しなければ駄目なんです。だから、けんかするような、反発を食らうようなことを知事が言うことは、私はまずもっていけないと思います。それは猛省していただきたいと本会議で申し上げましたけれども、全てそうした姿勢で、自らの意見に反対する者は排除していくような形ではうまくいきません。だから、もっと大きな気持ちで全体を取り込んで、どうしたら進むのかということをしていくように私は変わっていただきたいと思っております。

次に、基金は本会議の質疑がありましたので、県土整備部長も一生懸命答えていただいたんですけども、私はいまだにどういう基金なのかよく分かりません。

これを見せていただいて読ませていただいたら、徳島市と協調して県都のまちづくりを推進することにより、広く県民の利益の増進につながるにぎわいを創出し、誰もが住みたいと感じ継承したいと願う徳島の未来を創生するため、新たに県都のまちづくりによる徳島未来創生基金を創設し、安定的な財源を確保するということで20億円。積立金です。

この積立金はどういう算定根拠ですかと聞いたら、市が今まで果たしてきた役割を考慮してということであって補償ではないと言ってきました。どういう役割なのかというと、役割を考慮ということは、5億円相当の旧文化センター跡地の負担付贈与として県側が受け取ったあの土地、それから中央公民館とか福祉センターとかを壊したりした部分の費用負担、これは大体15億円といわれているんで、これでしょうと聞いてもそうではないと言います。本当によく分かりません。

それで、今心配しているのは、徳島市は譲渡契約を結んでいますので、何回もこれも本会議でも言っていますし、皆さんも質問していますけれども、この契約書は旧文化センター跡地にホールしか建てないということで契約しているんです。もしホールが建たない

となると、市と市議会で決めたら、市は返してくださいと言えるんです。協定違反ですと、返してくださいと。そうしたら、返さなければいけないのと同時に、損害賠償請求が生まれる。補償でないと言うのだから、損害賠償請求が出てきた場合、返してくれと出てきた場合に、基金と別に補償をするんですね。

原田県土整備政策課長

ただいま庄野委員より、基金20億円の根拠ということで改めて御質問を頂いております。今までの答弁の繰り返しにはなるんですけども、この度の基金につきましては、県市協調によるまちづくりの取組を加速させるという観点から、徳島市が今後実施するまちづくり事業を支援するというので、県において設置しようとするものでございます。

その上で、新ホール整備に係る県市基本協定に基づき、これまで徳島市が担ってきた役割を考慮するとともに、県都のまちづくりを強力に進めるためには一定規模以上の額が必要であることから、県として20億円程度が相当と考え、この度予算案として御提案させていただいたところでございます。

この基金につきましては、補償や賠償といったものではございませんで、この度の基金20億円の内訳につきましても、市の役割を考慮した部分でありますとか、していない部分といった内訳はないといった状況でございます。

庄野委員

それは分かったんですけども、今の基金は補償とか全然関係ないと言うために、市の活性化、中心部、全県下を巻き込むような事業をやってくれという基金が20億円。仮の話をしているんですが答えていませんけれども、部長はどう思いますか。仮に、徳島市が徳島市議会と方針を決めて、そこに造らないんだから、今の段階では協定に違反していますよね。藍場浜ということで、県議会でも予算を付けて動いていますから。市議会は、県はその基本協定に違反していると言っているんです。全員でないですよ。多数を占めている皆様方が言っています。ということは、もし返してくれと言われれば返さなければいけません。

それで損害賠償が出てきた場合に、法律的な話になってきます。そうなった場合に、県は、この基金は基金として積んでおいて、裁判にもなって幾ら払いなさいということになれば、別に補償をしないといけないと思うんですけども、どうですか。

原田県土整備政策課長

ただいま庄野委員から、土地の譲渡契約に関する損害賠償の御質問を頂いております。

今、新ホールに係る土地の譲渡契約に関連します損害賠償というお話を頂きましたけれども、観光スポーツ文化部が所管させていただいておりますので、県土整備部からの答弁は差し控えさせていただきたいと思っております。

庄野委員

余り釈然としませんが、私は徳島市と佐那河内村の選出の議員です。本来だったら、補償も何も関係ないんだったら、県都徳島市のまちづくり事業に20億円もくれるんで

すから、私らは本当は一番に賛成しないといけないんです。それを徳島市にそれだけ積むんだったら、小松島でも阿南でも、ほかの県議会議員の人はそんな基金があるんだたらうちのまちづくりに積んでくださいと多分言うはずです。補償も何も関係ないんだたら、徳島市の議員は賛成して、ほかの議員はなぜ作ってくれないのかと言うのが普通です。

この基金は変なんです。積算根拠がないんです。補償だっていうのなら分かります。でも市議会は、市議会の全員ではない、多数を占めている方々に少し聞くと、いわば大元を握られておいて、お伺いを立ててしなければいけない基金は筋が悪いと。補償の意味があるんだたら、きちんと土地も返す、一旦補償の話に入ることが行政手続上普通ではないのか。僕もそう思います。

だから、基金は補償のようで補償でないと言うんですから、ほかの市町村の人は、なぜ徳島市だけそんなにして基金を積まないといけないんですかということにならないですか。どう思われますか。

原田県土整備政策課長

ただいま庄野委員から、なぜ徳島市にだけこのような基金を設けるのかといった御質問を頂いております。

この度の基金につきましては、これも繰り返しにはなりますが、知事・市長会談におきまして合意した今後の取組方針にも記しておりますように、県市協調新ホール整備に関する基本協定に基づきまして、これまで徳島市が担ってきた役割を考慮して、徳島市が今後実施するまちづくり事業を支援するために設置させていただくものでございます。

基金の設置に至った理由といいますか、にぎわい創出でありますとか、広く県下に波及するといったことを少し書かせていただいておりますけれども、詳しく御説明させていただきますと、徳島駅の周辺におきましては、県都徳島市の中心市街地に位置しておりまして、近隣には多くの高校や大学が立地し、未来を担う若者が集い交流する場であると。それから、県内外から鉄道、バスなど、様々な交通手段が接続する本県最大の交通結節点ということもありまして、観光客を中心とする県外からの来県者の多くがこのエリアを経由して県内各地へ移動されているところでございます。

こういった方々に対しまして、徳島に住みたい、再び立ち寄りたいたいなどと思い描いていただくことは、選ばれる徳島県になるためにも非常に重要と考えておりまして、そのための手段の一つとして、県都の顔ともいえる徳島駅周辺におきまして、まちづくりを行っていくことは必要不可欠なものと認識しております。

香港や韓国との定期便が開始されまして、これまで以上にインバウンドへの取組が重要性を増す中、公共交通の拠点である徳島駅周辺の重要性は、今後更に高まるとともに、県都のまちづくりを進めることで公共投資を呼び水とした民間投資を生み出すことも期待されまして、関係人口増加による経済の活性化、地価の上昇、さらにはにぎわい創出などの県民の利益が増進し、それらの効果は広く県下に波及していくと考えております。

こういった県下全域に及ぶ大きなプロジェクトの実施に当たりましては、県と徳島市が共に一致協力いたしまして、県都のまちづくりを強力に進める必要があると考えております。

今後とも、県としましては徳島市のまちづくりを後押ししまして、本県全体のにぎわい

創出につなげてまいりたいと考えております。

庄野委員

言っていることは少しは分かりますけれども、20億円ですから。徳島県だってそんなに予算がふんだんにあるわけではありません。必要な予算を掛けるべきところはたくさんあります。そういう中で、きちんと、すっきりと、腑に落ちないような腹に落ちないような20億円もの基金を予算として出してきて、それも徳島市からも有り難いと、本当にうれしいですという全体的な声も余り聞こえてこずに、なぜそういうことをするのかと私は思いますので、これについては納得がいきかねます。

それと最後に、さっき私はJR四国の特急むろとと特急剣山のことを言いましたけれども、どう認識していますでしょうか。昨日、ニュースで特急の運行について言っていたので、どうですか。何か対処しないといけないのではないですか。

梶原委員長

小休します。（11時51分）

梶原委員長

再開します。（11時51分）

庄野委員

所管が変わっているようで、分かりました。

でも、県土整備部も所管外とはいえ関係はあると思います。ですから、JR四国の特急がなくなっていくことは、県南においても県西部においても、それだけ早い時間で移動できたものがなかなか移動しにくくなるということで影響があると思いますので、担当部と意見交換もしながら、県民の足を守っていただきたいと思います。

井川委員

私の考えは、庄野委員が今おっしゃっていたこととほぼ同じであります。

20億円の基金を積むということで、普通、県土整備部が出してくる予算だったら、積算根拠を考えて緻密な製図を立てて、それで20億円がこれに掛かりますと言ってくるんですけども、こんなにぎわいづくり創出というので20億円を積んで、県土整備部としてどのように思われているのかお聞かせいただきたいと思います。

原田県土整備政策課長

ただいま井川委員より、20億円の積算根拠がないのということで、どういう考えかといった御質問を頂いております。

まず、この基金につきましては、地方自治法第241条第1項で、普通地方公共団体は条例の定めるところにより特定の目的のために財産を維持し資金を積み立てることができることと規定されておりまして、今回の基金の条例第1条に定める内容を設置目的とする基金に関しまして、今回、積立金の予算案を提案させていただいたところでございます。

この予算案の内訳は、全額基金への積立てでございまして、積立金予算の根拠は地方自治法に規定されているとおり、条例で定めております特定の目的のために資金を積み立てることができることとされておりまして、これは県で条例設置したほかの基金も同様でございます。

この度、積み立てさせていただいた基金を使う際につきましては、これも条例第6条に、条例の設置目的に規定する事業の財源に充てる場合に限り処分することができることと規定されておりまして。

今後、この基金を充当して行う徳島市への支援に関しまして、詳細内容など制度設計に向けて、徳島市と引き続き協議を進め、実際にその支援に関する歳出予算を計上させていただく際には、県議会の御承認が必要になるということとございまして、市との協議の上、その内容につきまして県議会に御説明をさせていただきたいと考えております。

井川委員

私も余り聞く耳が遠いのかも分からないのだけど、要するに徳島市にわび料を払うようなものでありまして、新しいホールが百七十数億円掛かると。それでこの20億円は掛かると。前の旧文化センター跡地に建てる設計費が7億円、8億円掛かっていると。全部足したら、新しい、藍場浜に建てるホールは何も安くはないではないですか。半額でできて、しかも工期が早いということで始めた藍場浜のホールが、全然値も安くなければ工期も早くない。これはどうなっているのか。皆さんとは担当が違うと思いますが、私もこれはこの県土整備委員会で言わせていただきたいと思います。

あと、鉄道高架の件であります。先ほど庄野委員も言っておりました。徳島市長も余り好ましい場所ではないと言っているんです。県外から徳島に来られた方が、まず目にするのはあの場所だと思います。徳島市役所の真ん前で裁判所があって、徳島市としても一番メインのところでありまして、あの一等地、すばらしい土地に操車場はもったいないと私も思います。

鉄道高架においては、すごくお金も掛かって、できるかできないか分からないですけれども、高架はしてくれたらいいなと思います。こういうのは、はっきり言いつできるか分からないからあれなんです。操車場をあそこに持つてくるというのは厳しいんじゃないかと思えます。仮に鉄道高架が進み出したら、徳島駅のホームを上を上げてということで操車場が使えなくなると。その部分も、建て替え用に二、三年あそこに操車場を置くというのなら私も納得しますが、ずっとあそこを操車場を使うことはちょっとおかしいんじゃないかと。徳島市長も余り望ましいところではないと言っておりますが、もう一度その辺の御意見をお聞かせいただきたいと思います。

桂野まちづくり室長

ただいま井川委員より、鉄道高架事業についての御質問を頂いております。

先ほども申しましたように、これからの人口減少、少子高齢化が進む中、現状のサービスレベル維持、県民の暮らしの質の向上のためにも、人口や生活サービス施設を市街地に集積することが重要であると考えております。

大塚委員からも、地価の変動のお話もありました。10年間変わってきていないのは四国

4県の中でも徳島だけというところで、香川県の高松駅周辺におきましては、アリーナ建設でありますとか、松山駅につきましても整備でありますとか、そういった駅、まちづくりが更に進んでいるところがございます。

車両基地の移設を含む鉄道高架事業につきましては、鉄道を高架化することにより、ボトルネック踏切となっている花畑踏切を除去し、国道192号の隘路^{あひ}でありますアンダーパスの改築が可能となるなど、都市交通の円滑化をはじめ、これまで線路で分断されていた市街地においてグランドレベルで接続し、スムーズな歩行者路線を確保することができるようになり、人が行き交う回遊性が高まるものと考えております。

また、車両基地跡地や高架下空間の活用をはじめとしますハード、ソフトにおけるまちづくりの取組や民間活力の活用などにより、駅北側エリアを含め駅周辺における人流が増加することで、高松駅周辺のように開発の呼び水となり、商業活動の活性化が期待できると考えております。

昨年11月に公表されました、県都とくしままちづくりグランドデザインの下、県都の魅力度アップのため、回遊性向上や一体的なまちづくりが可能となる鉄道高架の事業化に向け、旧文化センター跡地におけます車両基地移設を含む新たな鉄道高架事業計画を取りまとめ、今回県案として報告させていただいたところでございます。

徳島市南部の牟岐線沿いへ車両基地を移設するこれまでの鉄道高架計画におきましては、車両基地の回送列車運行による踏切遮断時間増加の影響を軽減するため、新町川南側の整備完成後に徳島駅側を整備するといった施工手順に制約があること、回送列車運行により人件費や燃料費などの回送コスト増加、高架区間外における踏切遮断時間の増加などの課題があり、なかなか進んでいない状況でございました。

一方、旧文化センター跡地への車両基地移設につきましては、徳島駅に近く回送区間に影響がないことから、現行計画における回送列車に伴う課題が解消し、事業を進めることができると考え検討したものでございます。

こうしたことから、これまでの課題を解消することのできる新たな計画を県案として提案させていただき、今後、県議会の御議論を踏まえ、徳島市やJR四国と、事業の進め方、費用負担につきましても丁寧に協議を重ね、合意形成を図るとともに、地元住民への説明も併せて行い、環境や景観、高架下の活用などについても検討しながら事業化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

井川委員

今、高速道路の徳島南部自動車道ができておりますけれども、あれはいつぐらいの完成になるんですか。

杉本高規格道路課長

県南に向けての高規格道路の整備につきましては、今、小松島南・阿南間の整備を進めるとともに、その前後につきましても整備を行っているところでございます。

開通につきましては、まだ具体的な年度は申し上げるところではございません。

井川委員

そうしたら、鉄道高架事業とどちらが早くできるのでしょうか。

杉本高規格道路課長

道路につきましても、何年間というところではございませんので、全体としては明確には申し上げることはできません。

ただ今回、小松島南・阿南間につきましては、部分的な先行としまして、令和7年度の開通が目標として発表されておりますので、そこについては、まず進んでいくところでございます。

井川委員

明確なあれは無理なのも分かっているんですが、せっかく高速道路も着々と進んでおりまして、一極集中して、まず高速道路を早く造りませんか。

そして、どうせ牟岐線といっても貨物なんかはないんですから、阿南から高速バスを1時間に2本ぐらい走らせたなら、絶対そっちのほうが人を動かせる力もあると思うし、とにかく私としては、鉄道高架は有り難い事業ではありますが、今は高速道路造りを一極集中でやっていただけるほうが有り難いかなと。これには御意見を求めたりはしませんが、そういう私の感想であります。

前後いたしますが、私としては先ほどの20億円の基金はとても認められないところでございまして、その辺、分かっていたきたいと思います。

もう一つお願いしたい事案がございまして、私は徳島市の北矢三町に住んでおります。鮎喰川の南岸に当たるんですが、ちょうど弁天橋を越えたら四国三郎橋になって藍住町になるんですけれども、毎朝その弁天橋の交差点はすごい交通ラッシュなんです。神山から県道21号線を通じて、ちょうど県西部から吉野川の南岸を歩いて15号線に来て、それが四国三郎橋の一つ南の弁天橋で歩いて、毎朝すごい交通渋滞しております。

そして、平日だけでなく土日になったら、徳島市から藍住町のゆめタウンとかいろいろ大きい商業施設に朝からががが行くもので、9時を過ぎたら逆に土日のほうがよく混んでおります。すごいラッシュでありまして、また一度通っていただいたら分かるかと思うんですが、ちょうどこの21号線、神山から来る筋の鮎喰川の下にアンダーパスがあります。もう少し行くと中鮎喰橋の下にもアンダーパスがあります。今度、不動橋の下にもアンダーパスがあります。弁天橋に渡るところにはアンダーパスがない。もう少し西に行くと鉄道の下にアンダーパス、また旧吉野川橋の下もアンダーパスがあります。

アンダーパスが良いか悪いかは別として、何かアンダーパスでも造って交通対策できないかなと思うんですが、御意見をお聞かせいただきたいと思います。

鈴江道路整備課長

ただいま井川委員から、弁天橋南詰交差点のアンダーパスの整備についてお尋ねいただきました。

この弁天橋南詰は、県道徳島北灘線の四国三郎橋につながる南北方向の徳島市道と、東西方向の県道徳島吉野線が交わる交通量の多い交差点でございます。

それで、一般的に堤防道路と橋梁の交差点における、委員がおっしゃいましたアンダー

パスの新設につきましては、渋滞対策の手法の一つとして認識しております。

しかし、川側への橋梁下に新たなアンダーパスを設置することは、河川法に基づく工作物設置許可の技術的基準を定めております工作物設置許可基準において、治水上支障となるとの観点から、原則として認められておりません。

また、アンダーパスの設置につきましては、当該地の住宅地側も堤防沿いに連担する住宅などの開発が進んでおまして、周辺に与える影響はかなり大きく慎重な検討が必要であると考えております。

一方、当箇所につきましては、国、県、徳島市、警察などの関係機関が参加いたします徳島地区渋滞対策協議会において主要渋滞箇所として位置付けられており、これまでに交差点東側の右折レーンの延伸などを行ってきております。

引き続き、徳島市をはじめ関係機関と連携し、時間帯別通行速度の分析などを進めながら、必要な渋滞対策については議論してまいりたいと考えております。

井川委員

川の中は河川法で認められないということなんですけれども、それはそうなんだろうが、ずっと神山から来るその道沿いの橋の下は結構アンダーパスがあって、なぜあそこだけないのだからと非常に悩んでいるところでもあります。

何か手法をいろいろ考えて、今後、温かいお力添えを頂いて、アンダーパスができないかももう少し考えていただけないかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

梶原委員長

午食のため、休憩いたします。（12時08分）

梶原委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。（13時12分）

それでは、質疑をどうぞ。

沢本委員

午前中の議論でも出てまいりました、昨日のJR牟岐線の特急むろと廃止の報道につきましては、私も非常に衝撃を受けたといいますか、また通勤、通学で利用されている方への影響が非常に大きいかなと。

さらに今後、学区制撤廃が進んでいきますと、ますます通学の足の確保は重要になってくるかと思ひます。そういった意味で、JRの路線の維持確保は今後の駅中心のまちづくりを進めていくという点におきましても、地域上重要なことと思ひます。

この点につきまして、今一度、県の御見解をお伺ひしたいと思ひます。

脇谷都市計画課長

沢本委員より、県都とくしままちづくりグランドデザインに関する御質問かと思ひております。

先ほど、牟岐線特急むろと廃止の議論がございましたが、昨年来から公共交通につきま

して、特にJR四国の現状が聞かれているところでございます。JRに限らず路線バスやタクシー、どの業種もそうかもしれませんけれども、乗務員は非常に不足している中、公共交通とまちづくりに関しましては一体的に取り組む必要があると考えているところでございます。

そういった中、昨年度お示しさせていただきました、我々が進めている鉄道高架事業を含む県都とくしままちづくりグランドデザインにつきましましては、徳島駅を中心といたしました一体的なまちづくりをすることにより駅周辺の活性化を図りまして、人や物などの動きや流れが活発になるなど効果が発揮されることから、JR四国にとりましても鉄道利用者の増加はもとより、収益増などの副因となると考えているところでございます。

本年8月末の新聞報道によりますと、夏に新しく四之宮社長が就任しましたが、8月の定例会見におきましても、なかなか鉄道事業だけで黒字化は難しいことから、JR四国は非鉄道で足固めということで、本年も3月には高松オルネの開業、9月には松山駅の高架開業で高架下の活用といったことで、JR四国は非鉄道事業で経営を賄っていくと。四之宮社長のコメントからは、非鉄道事業に関してアクセルをどんどん踏んでいきたいと新聞で報道されているところでございます。

我々の鉄道高架事業といたしましては、県や徳島市に関しましても、地域の分断解消とともに市街地が活性化いたしまして、午前中も大塚委員からお話がありましたけれども、地価の向上でありますとか交流人口の増加による税の増収、また踏切の除却、街路整備によります渋滞の解消、回遊性の向上といったことにメリットがあると考えているところでございます。

沢本委員

分かりました。

JR四国の鉄道事業におけるマンパワーとのことで、今回のようなダイヤの改正、見直しになっているようでございますが、非鉄道事業におきましても、まちづくりと一体となって、県で進めていただけたらと思います。

それでは、午前中議論のございました鉄道高架事業につきましまして御質問させていただきます。

大塚委員の質疑におきまして、鉄道高架事業の効果としての御答弁がございました。踏切箇所が減ることによって、移動時間の短縮や、それに伴います走行経費の減少、その多くが道路交通に起因するものであったかと思えます。

私も、徳島市内を自動車ですべて走っておりますと、幾度となく交通渋滞に巻き込まれるわけですが、この渋滞によります時間的な損失はかなり大きなものがあると思っております。

今後、人口が減少していく中で、自動車の走行台数が減っていくともいわれておりますが、現状の交通量はどのような状況でしょうか。

そしてまた、鉄道高架による将来の効果について、どのような効果があるとお考えでしょうか。お伺いいたします。

桂野まちづくり室長

ただいま沢本委員より、交通量や鉄道高架事業の将来の効果について御質問を頂きました。

先ほどもお話しさせてもらったとおり、鉄道高架事業の便益につきましては、踏切の除却や鉄道に交差する道路の整備に伴い、渋滞緩和や事故減少などにより大きな効果を発現するものでございます。

最近の交通状況につきましては、徳島市中心部エリアの渋滞箇所について、平成25年には26か所とされておりましたが、1か所解消されて令和6年には25か所となっております。依然、渋滞は緩和されていない状況が続いていると考えております。

また、鉄道高架事業区間の踏切箇所の交通量を調査しましたところ、約15年前、平成22年の前回調査におきましては、花畑踏切をはじめ区間内12か所の12時間交通量の合計は約4万6,000台、今回、令和6年に調査しましたところ、合計が約4万台と約1割減少しております。

一方、交通量調査に併せて踏切遮断時の滞留する車の延長も調査しておりまして、例えば花畑踏切では、1回の踏切遮断時の最大滞留長が、平成22年には300mのところ今年度は390mで、累計の踏切遮断時間の滞留延長が、平成22年は累計で約26kmのところ約32kmと、いずれも2割、3割増加している状況でございます。12か所の踏切の合計でも、1回当たりの最大・累計ともに約2割増加し、踏切箇所の渋滞長は増加している状況でございます。

将来の効果、いわゆる便益につきましては、国の費用便益分析マニュアルに基づき算定を行っておりまして、将来人口も考慮しておりますことから、交通量とともに効果は徐々に減少する予測となっております。

完成後、マニュアルによりますと50年間便益が発生するとしまして、合計約2,300億円の効果が発現すると見込んでおります。

沢本委員

徳島市内の中心部の渋滞箇所、弁天橋のところは含まないかもしれませんが、渋滞解消にはいろんな対策に取り組まれているかと思いますが、過去10年間で1か所の解消にとどまっているということでもあります。改めて、鉄道高架事業の渋滞解消の効果が大きいものかと思いました。

先ほどございました便益の部分なんですけれども、鉄道高架事業費は約850億円と公表されておりますが、それに対する便益が50年間で2,000億円を超えると。さらにまちづくりにおきます波及効果も期待できるというところでございますが、鉄道高架事業は大変大きな効果をもたらす事業と思います。

ただ、さきの事前委員会で、鉄道高架事業の費用便益比が1.2という報告がございました。その1.2という数値の意味をどのように捉えたらいいのか。このあたりを詳しく教えていただけたらと思います。

桂野まちづくり室長

ただいま沢本委員から、費用便益比1.2についての御質問を頂いております。

鉄道高架事業の費用便益比の算出につきましては、国土交通省の費用便益分析マニユア

ルに基づき算出を行っております。

まず、便益については、移動時間の短縮、走行経費減少、交通事故減少のほか、歩行快適性の向上や高架下空間の創出などを計上しております。

次に、費用につきましては、鉄道高架事業の総事業費からJR四国の負担額を控除し、関連する道路関連事業費や道路の維持管理費を計上しております。

これらの便益と費用の合計額は、便益が約2,300億円、費用が約860億円となります。この事業投資や効果発現の時期が異なることから、費用便益比を算出する際には社会的割引率を考慮しまして現在価値化することとなっております。この社会的割引率といいますのが、現在のお金は投資することで利益を得ることができ、将来増加しているとの考えでございまして、例えば現在の50万円は、利息4%の利回りで運用しますと20年後には約110万円となりまして、逆に20年後の110万円は、現在の価値では50万円になるとの考えで、投資効率性の観点から評価できるものとなっております。

今回算出しました費用便益比は社会的割引率を4%とし、現在価値化した便益は先ほどの2,300億円が約580億円、費用は先ほどの860億円が約490億円となりまして、これを費用便益比としますと1.2となっております。この費用便益比が1を超えていることが国の補助採択要件の一つとなっております。

沢本委員

効果が発現されるまでに、非常に長い期間それを考慮しながら効果を検証していくということで、難しい検証であるかと思えます。

大塚委員からの質疑の中にもありましたが、佐古駅周辺の鉄道高架からやがて30年になります。この間、徳島の街はなかなか発展していない。四国3県の県庁所在地の中心駅、あるいは音楽・芸術ホールの整備も含めて考えますと、言い方はおかしいかもしれませんが、徳島は他の3県に比べて周回遅れのような状況になっているかと思えます。

今回の鉄道高架事業は、たちまち非常に高額な投資になります。加えて、沿線住民の皆さんの御理解、御協力も必要ですし、非常にハードルの高い事業であることがよく分かりました。

ただ、だからやめておこう、もっと慎重に考えようというのではなくて、後藤田知事が示されました、鉄道高架も含めた県都とくしままちづくりグランドデザイン、この鉄道高架事業は、今から行政手続も含めて事業期間を約20年掛けてやっていく。その効果が現れるのも長い年月が掛かる。今、佐古の鉄道高架は当たり前のようになっていますが、そうした音楽ホールにしても、20年前、いや10年前、もっと早くできていたらという声もよく聞きます。

二十年先、三十年先に徳島に住んでいらっしゃる皆さんに、二度とそういった思いをさせないために、早ければ年内といわれております県と市とJR四国との3者協議が建設的な議論の下で進んでいきますことを願ひまして、質問を終わります。

梶原委員長

ほかに質疑はありませんか。

（「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。この発言を許可したいと思います、これに御異議ありませんか。

（「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

それでは、道路整備課にお聞きします。

私は昨年度、本委員会の委員をさせていただいておりました。毎回、県民生活に密着した内容を中心に質疑、要望してまいりました。その中で一番気に掛かっていたこととしては、本県の道路事情が良くないことでした。一番必要なのは、道路維持修繕に係る予算の増額だと思います。もちろん、予算の原資は税金ですのでいたずらに増やすことはできないことは十分に理解しておりますし、県職員の皆さんに限られた予算の中で工夫し対応していただいていることも承知しております。質問している私も、道路アドプトの取組に参加するなど、日常生活に必要な道路環境の向上に少なからず協力しております。

こうしたことから、昨年度、県土整備委員の皆さんと共に増額を要望しました。結果、昨年度の2月議会において道路3か年リフレッシュ対策として16億円が計上され、補正予算として議決しました。

しかし、16億円を各事務所に分けると2億円ずつとなり、到底足りないと思い、その2月議会の県土整備委員会で、私は以下のように申し述べました。きれいな舗装や区画線にするためには、今回予定のリフレッシュ対策事業費16億円で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、次年度の新設改良工事の補正予算を組むときに補正予算に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、次年度以降の事業費を増額要望してはどうでしょうかといった内容でした。

御答弁では、まずはこの予算を活用し道路維持を進めるとのことでしたが、8か月を経過した現時点での当初予算49億円と2月補正予算16億円の執行状況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、令和6年度道路維持予算の進捗状況についての御質問を頂きました。

道路の維持修繕費につきましては、県管理道路の維持修繕や除草・清掃など、道路環境を維持保全するために幅広く活用する予算であり、令和6年度につきましては、当初予算49億円を活用して進めているところでございます。

現在の執行状況につきましては、11月末までに約85%を執行しており、残る予算につきましては、来年3月までの降雪などの突発的な事象を見据えたものとして確保しているところでございます。

また、令和5年度2月補正予算を初年度とする道路3か年リフレッシュ対策の16億円に

つきましては、舗装の補修、区画線の引き直し、さらには堆積土砂の撤去など、除草の再繁茂を防ぐ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予算であり、早期発注や発注時期の調整を進めてきたところ、10月末までには舗装、除草とも全ての執行を完了しているところでございます。

岡田（晋）議員

16億円は、私たち議員が要望して付けていただいた予算ですが、各事務所では物価高による工事費の高騰もあり、維持修繕の予算が足りないことから、県民の皆さんからお受けしていた私たちが思うような要望には、なかなか応えられない状況だとお聞きしております。

現実問題としての維持修繕対応の状況はどうなっているか、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、道路維持修繕対応の状況について御質問を頂きました。

路線延長の長い県管理道路では、限りある財源を工夫し、国の補助事業や県単独事業を効果的に使い分けながら道路の維持管理に努めているところでございます。

こうした中、県管理道路にあつては、昼間は1週間に1回以上、夜間は1か月に1回程度、全路線をパトロールしており、路面の段差や陥没、雑草が繁茂するなど危険箇所を発見した場合には、事故を未然に防ぐため、維持補修、除草・清掃の応急措置を行うなど、令和6年度当初予算の約49億円に加えまして、道路3か年リフレッシュ対策の16億円を効果的に使い分けながら、安全かつ快適な道路空間の確保に努めているところでございます。

また、県民の皆様からの御要望に対しましては、直ちに現地確認するとともに、緊急性や重要性を考慮し、優先度の高いものから順次対応しているところでございます。

引き続き、県民の皆様から頂いた御要望や御意見につきましては、要望者に対する丁寧な説明や関係機関との連携を密にしながら、スピード感を持った対応に努めてまいりたいと考えております。

岡田（晋）議員

要望者に対して丁寧な説明というのは、予算がないんでちょっと待ってくださいという感じが多いかと思えます。ほぼ使い切っている状況の中で、私は予算を付けてもらいたいということで、先日の総務委員会において、予算の使い道として、県民生活に密着した内容に重点を置いた予算編成を次のように求めました。昨年度2月議会の道路3か年リフレッシュ対策により、多くの方から走りやすくなった、良くなったとの声を聞きますが、まだまだ十分ではありません。舗装は傷み、穴埋め箇所が目立ち、白線のセンターラインや路側線は薄くなったり消えたりしており、交通事故につながりかねない箇所が県下一円に見受けられます。また、歩道と車道との間に草が生え、自転車で通学する生徒や散歩される歩行者にとって通行しにくい厳しい状況もあり、予算の使い道としては、県民みんなが毎日利用する県道のリフレッシュや隣接した河川の堤防の草刈りなどの関連予算を増額する必要があると思いますが、いかがでしょうかという内容でした。

そのためには、県民生活に密着した道路の維持修繕費について、令和6年度2月補正予

算、そして令和7年度当初予算において、更に上乗せし増額を要求していくようお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

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、道路の維持修繕費につきまして増額を要求していくようとの御質問を頂きました。

道路は、県民の皆様が日常的に使われている、地域に密着した重要なインフラであり、これを維持する道路維持修繕費につきましては、安全かつ快適に長く利用していただくため必要な予算であると考えております。

引き続き、道路3か年リフレッシュ対策予算につきましては、適切なインフラの維持ができるよう予算確保に臨んでまいりたいと考えております。

岡田（晋）議員

県下全体での県管理道路の維持修繕の遅れを取り戻すためには、維持修繕費が毎年最低でも100億円は必要になると思います。道路の維持には地方交付税措置があります。

また、先日の総務委員会で、岡本委員が徳島県の財政状況をお聞きしたところ、財政調整基金は1,907億円あるとのことでしたので、それも活用できると思います。

本日の委員会の冒頭で、原委員もこの問題について質疑されました。そしてその後、庄野委員も、徳島市内だけに集中するまちづくり基金20億円ではなくて、県下全体でそれぞれに何か要るのではないかとおっしゃってくれました。

それに関して、県民全体が望んでいる道路の維持修繕の予算、後藤田知事は県民目線で行政を営む方針で頑張っておられます。私は、県民の総意として、県道の維持修繕予算の増額、確保をお願いしたいと思います。

道路整備課におかれましても、全県民生活の利便性と安全性向上のため、目を見張るような増額要求をお願いして、質疑を終わります。

梶原委員長

この際、委員各位にお諮りいたします。

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、質疑をどうぞ。

扶川議員

遠藤徳島市長は、知事提案の旧文化センター跡地の車両基地案に対して消極的だということが報じられましたが、先ほどの答弁でもあったように、鉄道高架事業自体は大きく動くチャンスが訪れたという認識で反対しておりません。

市長が、知事提案の旧文化センター跡地への車両基地設置に懸念を示しておりますのは、まず、利用価値の高い場所を車両基地とすることは本来望ましいことではないという土地利用の在り方の問題。それから、鉄道高架計画全体の850億円という費用の問題。また、

車両基地周辺の騒音と環境の問題です。

そこで、費用の問題からお尋ねしますが、平成21年3月21日、大学教授やJR関係者、市、県の関係者が開いた第3回JR高徳線・牟岐線鉄道高架事業技術検討会の資料では、車両基地を移転するか現在の位置に存置して高架するかという検討をしております。その中で、車両基地を移転する場合、回送距離に応じて燃料費や人件費が増加すると、先ほども話がありました。

一方、現在の徳島駅部に設置する、今の車両基地を高架にするわけですね。それは一旦、現在の車両基地を全面仮移転する必要があるのも、その分だけ移転案に比べて建設費が増加されるとされております。

この二つの案と比べてみますと、今回、旧文化センター跡地に車両基地を設置する案は、回送距離がほぼない。燃料費や人件費が節約できます。すなわち、北側からの整備も可能になります。また、現在地に造るよりも、全面仮移転の必要がないから建築費が節約できます。

こうして見ますと、今回知事が提案した車両基地の場所は、費用の面では一番合理的で完成までの期間も短いのではないかと。時間がないので、簡潔に見解を教えてください。

梶原委員長

小休します。（13時42分）

梶原委員長

再開します。（13時43分）

桂野まちづくり室長

ただいま扶川議員より、鉄道高架事業についての御質問を頂いております。

今回、鉄道高架事業につきましては、昨年11月に公表されました県都とくしままちづくりグランドデザインの下、県都の魅力度アップのために回遊性向上や一体のまちづくりが可能となる鉄道高架事業の事業化に向け、旧文化センター跡地における車両基地移設を含む新たな鉄道高架計画を取りまとめ、今回、県案として報告させていただいております。

徳島市南部の牟岐線沿いへ車両基地を移設する、これまでの鉄道高架計画では、車両基地への回送列車運行により踏切遮断時間増加の影響を軽減するため、新町川南側の整備完成後に徳島駅側を整備するといった施工手順の制約があること、回送列車運行による人件費や燃料費のコスト増加や、高架区間外におきます踏切遮断時間の増加などの課題があり、なかなか進んでいない状況でございました。

一方、旧文化センター跡地への車両基地移設につきましては、徳島駅に近く回送区間に踏切がないことから、現行計画における回送列車に伴う課題が解消し、事業を進めることができると考え検討したものでございます。

扶川議員

なぜ、こんなことを聞いたかといいますと、南のほうにはまだ移転するあてがないわけ

です。

知事の言うように、移転先を旧文化センター跡地にして、なおかつ、そこを本格的な移転地にしないとすれば、そこに仮に移転して工事して、車両基地も現在地で上げていくという方法しか考えられないからです。市長も、ひょっとしたらそんなことを考えているんじゃないかと思ってお聞きしたわけです。ただ、費用面で見ると、現在の県の提案は、単にホームの下だけじゃなくて、新車両基地も高架構造にするために、地蔵橋付近に移転する案とそう変わらない費用の850億円が掛かる。これは私も大きいと思います。市長が心配するのも無理ないと思います。

しかし、今説明があったように、この提案により北側からの整備が可能になったんですから、例えば、花畑踏切から徳島駅、そして富田駅付近までと、ここまで整備したらどうだろうというように、できるだけ総延長を短くして、 B/C が1に達したら、そこで止めるというような計算もしていいんじゃないかと。そういう方法もあると思います。

また、庄野委員がおっしゃったように、そもそも二軒屋駅東側の住民は鉄道高架に強く反対運動をしてまいりまして、南部の計画をやめれば、これも回避できます。

踏切除却数が減ることについても、今後、人口減少が進む中、富田小北の踏切のように拡幅で環境を改良するなどすれば、これも安全性を含めて対応できる余地があると思います。

B/C について、どこまで整備することで1をクリアできるか試算していただきたいんですが、いかがでしょうか。

桂野まちづくり室長

ただいま扶川委員より、鉄道高架事業費を削減するために B/C を算出し議論するべきではないかとの御質問だったかと思えます。

現在、徳島駅西から文化の森駅付近までについて、着工準備採択を受けているところでございまして、県案として、これまでの課題解消を図ることのできる新計画を今回提案させていただいており、今後、県議会での御議論を踏まえ、徳島市やJR四国と丁寧に協議を重ね、合意形成を図り、事業化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

扶川議員

市長が心配しているじゃないですか。合意形成を図るためにも、費用全体をどうやって縮減するかということを実際にやらないとこれは進みませんよ。 B/C は1でいいです。計算してください。

次に、土地利用の問題ですが、知事の新提案では、旧文化センター跡地の高架車両基地下のほかに、駅北にも新たに活用できる用地ができるわけですから、前に検討された現在地で車両基地を持ち上げる案よりも、駅周辺のまちづくりに使えるスペースが増えます。確かに、市長がおっしゃっているように、旧文化センター跡地の土地は周辺に役所や中洲市場があつて、土地の利用価値の高い場所だと私も思います。しかし、そういう良い場所だからこそ高架にして、その下をにぎわい創出の拠点とすれば十分価値のある使い方ができると思います。

この点でも、県のお考えをお伺いします。

梶原委員長

小休します。（13時49分）

梶原委員長

再開します。（13時49分）

桂野まちづくり室長

ただいま扶川議員より、高架橋構造の高架下の活用についての御質問を頂いております。旧文化センター跡地の車両基地移設候補地は約2haございまして、今回、高架橋構造を提案しているところでございます。これによって、高架下の空間が活用できるのではないかと考えております。

鉄道の高架下の活用例としましては、販売店舗や飲食店などの商業施設のニーズがあるところは施設利用され、駐車場や駐輪場などが不足している場合は簡素な利用が見込まれるなど、地域における最もニーズの高い利用が行われ、先進事例なども多様なものになっているところでございます。

高架下空間の活用は、鉄道在来線が高架化された場合にも適用されることから、今後、幅広く先進事例を研究し、地域のニーズも取り入れながら、徳島市やJR四国、また地元と共に高架下の活用について検討してまいりたいと考えております。

扶川議員

評価が欲しかったんですけどね。価値のある土地に対する適切な使い方を聞きたかったわけです。ストレートにお答えいただいたらいいんですが。私は価値があるから提案しているんだと思いますから、それでいいでしょう。

問題は、騒音問題です。平成21年3月の検討資料を見ますと、現在の車両基地の騒音測定結果から、移転した場合と現在の駅の場所での存置では、どちらも同程度の緩衝帯の設置と防音壁により対策を講じることができると結論付けております。

これに対して、旧文化センター跡地は、警察、裁判所やマンションなどがありました。確かに、現在の車両基地に比べたら、周辺に民家、施設が多い。したがって、この騒音問題で市長が懸念されることも理解できます。

ただ私は、前から主張しているように、ハイブリッド車の導入をはじめ、車両連結の位置や装置そのものの改良、車両点検施設の騒音対策等、鉄道高架事業が本格的に着手されるまでに大きく技術的な改良がされることが可能だと思います。

JR四国にも意見を聞いてしっかり研究して、市が納得いく提案をするべきだと思いますがいかがでしょうか。

桂野まちづくり室長

ただいま扶川議員から、騒音や振動についてどのように考えているのかという御質問を頂いたかと思っております。

今回、検討を行っております車両基地移設候補地の周辺には、徳島市役所や徳島中央警

察署などの官公庁のほか、家屋やマンションなどの住宅もございますことから、県議会や地元説明会などにおきまして、騒音や煙害などに対する懸念、新たな車両基地に伴う街の分断などの御意見も頂いているところでございます。

車両基地では、運行していない車両をとめておく留置設備や車両の整備、検査、修繕などを行う検修設備などを備えることから、車両のエンジン音やブレーキ音などが発生することも予想されるところでございます。このことについて、周辺住民の生活環境への影響、騒音や振動をはじめとする環境調査なども行い、その影響を評価し、結果に応じて対策の検討を行いたいと考えているところでございます。

今後、新しい候補地への車両基地移転を進めるに当たっても、地域の皆様の不安を解消するため、適切な時期に調査、検討に着手したいと考えております。

扶川議員

最後に基金の問題をお尋ねします。

私は、藍場浜西案のホール、それから車両基地は旧文化センター跡地設置が一番合理的だと考えて知事の提案を支持しております。

確かに、県の基金に対する説明は非常に分かりにくいです。私も、経済委員会で大分食い下がりましたが、分かりにくい。かといって、今更賠償するとか土地を返すという手続を踏んでいくと、ただでさえ長く掛かる車両基地建設も遅れてしまうんじゃないかと危惧しております。

そもそも、土地の返還や損害賠償請求ができるという契約の規定自体、現行の協定を前提に作られております。市長が20億円の基金を歓迎してくれている以上、今回の市のまちづくりのために造成する20億円の基金が、その市の負担を考慮したものであることを踏まえて、市が提供した土地や市が負担した施設取壊し費用の問題を県市協定の見直しの中で整理、決着させることは、制度的にも、努力をすれば実態としても可能だと思います。

そこで、協定の見直しを急いでいただき、早々に決着させることが県民、市民の利益になると。今日の報道を見ますと、どうも市長もそのようにお考えのようですので、ここで、県としてはどうなのかということも確認しておきたいと思っております。

原田県土整備政策課長

ただいま扶川議員より、協定の件についての御質問を頂いております。

県土整備部におきましては、今回、知事と市長とで合意いたしました基金20億円の積立て、それから設置に対する条例案について提案させていただいたところでございまして、徳島市がこれまで担ってきた役割を考慮するとともに、一定規模以上の額は必要だということで予算として提案させていただいているところでございます。

県市協調の基本協定につきましては、観光スポーツ文化部が所管しておりますので、県土整備部からのお答えは差し控えさせていただきますが、県土整備部といたしましては、今回のこの基金20億円を県都のまちづくりを進めるための基金として、しっかりと県市で協調いたしまして、市と協議しながら、今後、進めてまいりたいと考えております。

扶川議員

それでは、最後1点だけ。

先ほども申し上げたように、B/Cが1、それをしたら全部計画がストップしてしまうというのでないんだったら、是非計算してください。改めて要求して終わります。

梶原委員長

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）

（「議案第1号、第6号反対」と言う者あり）

庄野委員

先ほど議論がございましたけれども、基金の予算案、それから条例案の議案第1号と第6号につきましては、私は賛成できません。

理由は、私の質問の中で申し上げましたけれども、基金のいわゆる造成根拠が分からない。条例制定についても、反対することにさせていただきたいと思います。

井川委員

同じく。

梶原委員長

それでは、議案第1号及び第6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6年度徳島県一般会計補正予算（第6号）及び議案第6号、県都のまちづくりによる徳島の未来創生基金条例の制定についての計2件については、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号及び第6号の計2件については、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。

議案第1号及び第6号の計2件を除く県土整備部関係の付託議案については、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号及び第6号の計2件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6号

原案のとおり可決すべきもの（簡易採決）

議案第8号、議案第9号、議案第10号、議案第11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）

井川委員

2名反対があったという趣旨のことを委員長報告に加えていただきたいと思います。

梶原委員長

承知いたしました。

それでは、そのようにいたしたいと思います。

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、その旨議長に申出いたしたいと思います。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、当委員会の後期の県内視察についてでございますが、ただいまの予定としましては、令和7年1月27日に県南部において、スマート回廊の取組に関する意見交換会や県土整備施策に関する取組等を調査するため、関係施設等を視察したいと考えておりますが、よろしゅうございますか。

（「異議なし」と言う者あり）

それでは、さよう決定いたします。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（14時00分）