

平成30年9月定例会 県土整備委員会（付託）

平成30年9月28日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

須見委員長

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はありますが、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】

- 指定管理者の応募状況について（資料1）
- とくしま流域水管理計画（素案）について（資料2，3）
- 台風第21号に係る県土整備部関係の被害について（資料4）
- 次世代地域公共交通ビジョン骨子（案）について（資料5）

瀬尾政策監補

4点、御報告させていただきます。

1点目は、指定管理者の応募状況についてでございます。

お手元の資料その1を御覧ください。

県土整備部におきましては、徳島県月見が丘海浜公園、旧吉野川流域下水道の2施設について、7月25日から募集を開始し8月21日に現地説明会を開催するなど、指定管理者の公募に必要な手続を順次行ってまいりました。

去る9月25日をもって申請書類の受付を終了し、それぞれ1団体の申請がございました。

今後、指定管理候補者選定委員会における審査を経て、次期定例会において、指定管理者の指定議案を御審議いただき、指定管理者を決定いたしたいと考えております。

2点目は、とくしま流域水管理計画（素案）についてでございます。

お手元に資料その2とくしま流域水管理計画（素案）をお配りさせていただいております。

去る6月定例会におきまして、水管理の目指すべき方向性となる計画方針（案）を御報告させていただいた後、パブリックコメント及び住民懇談会を実施し、県民の皆様方から御意見を頂くとともに、流域住民、学識経験者、行政機関で構成する、未来へ紡ぐOUR（あわ）の水会議での御審議を踏まえまして、計画（素案）を取りまとめました。

1、特徴としましては、過去から積み重ねられた水に関する労苦の歴史や取組事例を踏まえるとともに、近年の豪雨災害から得られる最新の知見を盛り込み、将来を見据え県民総ぐるみで、計画を策定、連携して施策を推進していくこととしており、治水だけでなくあらゆる水問題の解決を目指すものとしております。

2、計画の概要としましては、対象を県下全域、計画期間をおおむね30年とし、水管理を総合的かつ計画的に推進するため、条例の5本柱であります、治水、利水、水循環及び環境、災害対応、水教育ごとに課題や目標、目標達成に向け取り組むべき施策を五つの流域水管理プランとして束ねてお示しし、県民、事業者、教育機関、行政などが連携して進めることとしております。

3、今後のスケジュールでございますが、パブリックコメントを実施し広く県民の皆様から御意見をお伺いし、計画案の取りまとめを進め、年度内の策定を目指してまいります。

3点目は、台風第21号に係る県土整備部関係の被害についてでございます。

お手元の資料その4を御覧ください

さきの事前委員会におきまして、平成30年7月豪雨及び台風第20号の被害状況について御報告させていただきましたが、それに続き、台風第21号に係る県土整備部所管公共土木施設の被害について御報告させていただきます。

今月4日に非常に強い勢力を保ったまま本県に上陸し、近畿地方を縦断した台風第21号による県土整備部所管の公共土木施設の被害につきましては、現在のところ河川では穴吹川など5か所、被害金額は約2億5,000万円、道路では県道鳴門徳島自転車道線の1か所、被害金額は約1,000万円となっております。

これらの被災箇所につきましては、現在11月に国による災害査定を受ける準備を進めているところであり、災害復旧事業費の既決予算を活用し早期復旧に努めてまいります。

今後とも、県民の安全安心の確保に向け、国や市町村と連携を密にし取り組んでまいります。

なお、平成30年7月豪雨に係る県土整備部所管公共土木施設の被災箇所につきましては、来週10月1日から5日までの5日間、国による災害査定を受けることとしており、査定後は速やかに工事発注を行い被災箇所の早期復旧に努めてまいります。

4点目は、次世代地域公共交通ビジョン骨子（案）についてでございます。

お手元の資料その5を御覧ください。

モータリゼーションの進展や人口減少、さらには、深刻な運転手不足といった時代背景を踏まえ、次の世代まで地域公共交通を維持、確保するため、県を挙げて取り組む必要があります。

そこで、去る8月27日、学識経験者や交通事業者などで構成する、徳島県次世代地域公共交通ビジョン策定委員会を開催し、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、地域公共交通の最適化に向けた羅針盤となる、徳島県次世代地域公共交通ビジョンの策定に着手したところです。

ビジョン骨子（案）の概要でございますが、現状の大きな課題として人口減少やモータリゼーションの進展に伴う利用者の減少をはじめ、深刻な運転手不足や高齢者の移動手段の確保など公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、交通資源の最適化や利便性の向上などをビジョンの柱としております。

具体的な処方箋としては、駅で鉄道とバスを乗り継ぐモーダルミックスの推進やコミュニティバス、タクシーとの連携による新たな運行形態の導入などを地域で実装することで、未来へつなぐ公共交通ネットワークの実現に向けた取組を進めるものでございます。

今後のスケジュールでございますが、来年2月頃にビジョン素案を作成し、議会での御論議やパブリックコメントを経て、平成31年中のビジョン策定を目指してまいります。

報告事項は、以上でございます。

よろしくお願い申し上げます。

須見委員長

以上で、報告は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑をどうぞ。

眞貝委員

次世代地域公共交通ビジョンについてお聞きしたいと思います。

全国的にも公共交通機関の経営内容が非常に厳しい状況にあり、懸念されていると聞いております。

J R 四国においても、会派の控室で西沢議員は特急がなくなるとか、いろいろ大変な時代がきたということをよくおっしゃっていますが、J R 四国においても路線維持に向けた検討を進めていると聞いております。また今後、鉄道やバスがどうなるのかと非常に心配している声も聞いておるところでございます。この次世代地域公共交通ビジョンの説明がありました。もう少し詳しくお聞かせいただければと思います。

佐藤次世代交通課長

次世代地域公共交通ビジョンの内容について御質問を頂いております。

まず、公共交通を取り巻く大きな課題として、やはりモータリゼーションの進展や人口減少により利用者が減少をしていること、また近年の運転手不足など担い手側も不足をしていること、こうした要素が絡み合います。路線の減便がなされるなど、公共交通全体が縮小均衡にあります。

その一方で、学生や高齢者の方の移動手段といたしまして、また訪日外国人など旅行者の二次交通として公共交通の充実が求められておりますほか、多種多様な事業者を調整する機能が不足している状況があります。

こうした三つの大きな課題解決に向けた六つの処方箋といたしまして、バスや鉄道、タクシーなど地域の交通資源に総動員をし、鉄道とバスの連携などモーダルミックスの推進や、市町村が担っておりますコミュニティバスやタクシーなどとの連携、今新しい技術ができておりますI o Tなどを活用した円滑に乗り継ぎができる仕組み作りなどに取り組むことで、次世代地域公共交通ビジョンの3本柱に掲げております、交通資源の最適化、利便性の向上、役割分担の明確化を計り、利用促進を目指していくという内容になっております。

今回、こうした大きな方向性を県として示すことで、市町村の地域の実情に応じた計画策定などの取組を県が支援して、次の時代まで交通資源をつなげてまいりたいと考えております。

眞貝委員

資料の中でもあり御答弁も頂いたんですが、公共交通の縮小均衡とありますが、これ縮小しながら均衡を保っておる、それとも縮小しつつ均衡を保っておる、どのように取ったらいいのか、どのような状況なのかと。縮小して均衡しているということは、非常に大きな問題であるのかなと思っております。

特に路線バスにつきましては、地方において利用者がどのような状況になっているのか、路線が今後どのようなようになるのかと非常に懸念しているところですので、これも踏まえて教えていただけますか。

佐藤次世代交通課長

路線バス、公共交通自体が縮小均衡にありどういう状況かという御質問を頂いております。

まず、一番身近な存在でございます路線バス、これの利用者や路線の推移についてでございますが、本県におけるバスの利用者の状況は国の統計データでは輸送人員といたしまして、昭和63年度からの数字が残っております。

比較しますと昭和63年度は2,092万人でしたが、平成29年度には492万人ということで、割合にして76%減少、4分の3程度の利用者の方が減少している状況でございます。

それとバス路線の状況でございますが、路線バスの営業運行キロで比較いたしますと、こちらのデータが平成15年度からになります。平成15年度時点で5,217キロメートルだったものが、平成29年度は4,374キロメートルと約2割減少しているところでございます。路線のキロ数自体は2割ですが、利用者の方というのは大幅に減っている状況でございます。

縮小均衡ということで、大幅に下がって今は多少の波はありますが、大体横ばいという状況でございます。この前、策定委員の方とお話をしたところ、最近では車を持たない方も増えているという状況もお聞きしております。そうした中で減ってきたという状況は落ち着いて、これからはニーズが高まるような状況も出てくるのではないかとといったような話もされておるといふところですよ。

眞貝委員

利用者が30年で約4分の1、県下で20%の路線が削減されている、非常にすごい数字だと思いますが、4分の3の利用者が減った中でバス事業者は経営が維持できているのか。当然、国や県から補助は出ていますが、国や県からの支援で十二分に賄えているのか。その中で補助金が出てないのであれば、バス事業者が完全にその赤字を補填しているのか、どのような状況になっておるのでしょうか。

佐藤次世代交通課長

路線バスへの支援というところでございます。

県といたしましては、路線バスの中でも特に市町村をまたがる広域移動を担います幹線バスに対して支援をしている状況でございます。

この幹線バスに対する支援の仕組みにつきまして御説明をさせていただきます。

平成29年度の実績で説明させていただきますと、幹線バスの運行経費が全体として約9億円掛かっている状況でございます。それに対する運賃収入、いわゆる料金収入といたしまして約6億円となっております。差引きしますと3億円の赤字という状況でございます。この3億円の赤字に対しての現状は、国と県がそれぞれ協調して支援を行うというスキームになってございます。ただこの赤字補助を行うために条件がございます。いろいろ条件があるのですが、分かりやすい事例で言いますと、例えば始発から終点まで平均してお客様が5人以上乗っているといった条件がございます。この条件を満たさない、例えば4人しか乗っていない、3人しか乗っていないという便があった場合につきましては補助が減額されるという仕組みになってございます。

そうした減額分を合計いたしまして、平成29年度のケースでいうと9,900万円が補助の対象とならなかった部分がございます。結果的に事業者の皆様は御負担を頂いているという状況でございます。

眞貝委員

国や県から補助はしていますが、3億円の中で9,900万円の赤字と申しますと、高速バスは1台新車購入価格6,000万円台と聞いているわけです。路線バスであれば、高速バスほどの設備もない、もう少し小さいので3,000万円もあればいけるということはこの赤字の中で2台は買えます。そして、その中で残ったお金で人件費として5人から6人の運転手など雇用できると思います。

私も商工会で中小企業や商売人と話をするが、民間の事業者がこれだけの設備投資ができるお金を赤字の補填に回している、赤字を継続して事業をやっていくということは、非常に厳しい、いつ止めてもいいのではないかと、もう後始末の段取りに入るような現状ではないかと思うところです。

そういう状況の中で、これから路線バスがなくなると、免許証を返納するなど出てくると県民は非常に困ると思うのですが、県がどのような対策をしていくのかをお聞かせ願えますか。

佐藤次世代交通課長

県として今後どういう対策を講じていくのかというところでございます。

先ほど少し説明いたしましたとおり、現行の国の支援制度ということになると、補助対象から外されるというケースもあるということで、これが今事業者の方が赤字を抱える大きな要因となっております。

我々としても、なぜこんな条件があるのかとお聞きしたところ、国としても一定以上の利用がなければ、そもそも路線として必要なかどうか、代替手段に見直すべきではないのかとこうしたことを考える手法として、一定の要件を設定しているのだという話がございました。

ただ、我々といましては、こうした全国一律の基準で補助の対象になるということが決まってくると、例えば本県のように人口減少が進行しております地方におきましては、現行制度が地域の実情に合っていないということで、これまでも地域の実情に沿った自由度の高い交付金制度、こうしたものを創設してほしいと国に対して政策提言を行っ

てきております。

また、今年6月の四国知事会では、本県知事から声を上げまして、四国知事会の総意として国に対しての緊急提言という形で行っておるところでございます。

現状のところ残念ながら来年度の国の概算要求には反映されていないという状況ではございますが、我々としてもこうした制度が見直されない限り、国の支援が先細りをしていき、その負担を地方が被っているということになっていくのではないかとということで、地域の実情を引き続き国に訴えてまいりまして、新たな制度が構築されるようしっかり頑張っていきたいと考えております。

眞貝委員

政策提言をして、来年の3月には反映できていないという中で、そんな悠長なことを言っていていいのかという時代になっていると思います。

国のほうが、はい分かりましたと言って動いてくれるというのは、地方創生と言いながら、なかなかこういう小さなことに対しては非常に難しいのかなと。もっとこれは県が独自にリーダーシップを取って、この赤字の補填をしてでも路線バスを守るという意気込みを出していただきたい。県民のために県は頑張りますということをお願いしたいと思っております。

また、香港の定期便を事前委員会でもお話をさせてもらったのですが、各県いろいろトップシークレットのお金があるようでございます。

この路線バスには、そのトップシークレットぐらいのお金は要らないと思いますので、もっと強く県がリーダーシップを発揮して、県民に路線をこれ以上縮小はさせない、県民の足は守りますということで一歩踏み込んだ御答弁を頂けたらと思います。

板東県土整備部次長

公共交通を取り巻く課題について、いろいろと御議論いただいているところでございます。

先ほどからお話がございますように、人口減少社会の下で利用者が減る、さらにはバス事業者、またJR四国にとっても運転手等の担い手不足といった中で、それを維持するために減便するという負のスパイラルで非常に厳しい現状に置かれているということでございます。眞貝委員のお話のとおり、このまま事業者の努力だけに頼っておるようでは確かに近い将来、公共交通機関が維持できない事態が起り得るのではないかとということで、我々としても非常に危機感を持っているところでございます。

それで現在、これまでも実務者レベルのワーキング、そして今年度ですが学識経験者また事業者の方々に構成いたします次世代地域公共交通ビジョン策定委員会を立ち上げまして、様々な立場から御議論を頂いているところでございます。

今後こうした会議の中での御意見等も踏まえまして、持続可能なまた利用者にとっても便利で具体的な施策を展開することによりまして、県民の皆様の足を守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。

ただ、先ほど赤字補填ということで、やはり公費を伴うということがございますので、我々としても、関係者がそれぞれの役割分担の中で、県としてどういった関わりができる

のかということも十分踏まえまして、さらにはまた委員各位におかれましても今後御指導、御支援いただけますようによろしく願いいたしまして、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

岸本委員

関連でお尋ねしたいと思います。前から利用者が少ないということで発想を変えたほうがいいのではないかと考えているのですが、例えば県庁の職員は、今どれくらい公共交通機関を利用して出勤されているか分かりますか。

佐藤次世代交通課長

現在、県職員が何割公共交通を使っているのかというデータは持ち合わせておりません。

岸本委員

是非、県庁の職員、市役所の職員それから徳島駅前の各企業にも、県が率先してマイカー通勤ではなく、公共交通機関を使ってくれという運動をするべきではないか。現在路線がない方もいらっしゃいますが、率先して利用すれば交通渋滞も省ける。

昭和63年から4分の1になっている、当時は通勤に使われていたと思います。大企業には公共交通機関を使ってくれと、そのために行政自らが模範を示すというようにと前から思っていますがそういう考えについてはどう思われますか

佐藤次世代交通課長

これまで、毎日は難しいので公共交通機関利用促進デーという日を設けまして、その日は公共交通機関を使おうという運動はしていたところでございます。我々といたしましても、公共交通の利用促進でイベントはかなり実施しておりまして、先週末、バス協会の主催であります、バスまつりをやったり、JRや県バス協会と連携して、例えば子供たちと一緒に絵かきバスという形でバス業界に関心を持ってもらうようなイベントを実施し、その中で公共交通の利用を呼び掛けてきたところでございます。

引き続き、利用促進につままして、我々としても率先してという部分もございまして、しっかりと取り組んで公共交通の利用を呼び掛けてまいりたいと考えております。

岸本委員

運行側の協会と連動をするというのではなく、県としても多くの方が勤めている大企業に公共交通で通勤してくださいと働き掛け、そしてもう定期券を渡す。前から思っていますが、歩くこともでき、公共交通を使って路線の乗客も増える、そちらの方向に働き掛けると非常に経費も安上がりで済むのではないかと思いますので、県庁や市役所、駅前の企業、そうしたところにアピールすべきだと思っておりますので、是非とも検討いただけたらと思います。

山田委員

地方創生対策特別委員会で質問しようと思っていたのですが、活発な議論になってますので聞いておきたい。

今、国のほうでは地域公共交通網形成計画なども進んでおります。岸本委員から出た職員への対応ということでは、奈良県が知事を先頭に公共交通機関の利用をかなりやっております。

奈良県の荒井知事は国土交通省へ出向きました。何が問題なのかというと、奈良交通株式会社、この1社が実はもうできないと言い、慌てて知事が国土交通省へ行って、これは何とかしないといけないという話になる中で、地域公共交通網形成計画を奈良県で作って取組が始まっている。いろいろな問題点はもちろんあると思いますし、単純に徳島県に当てはまらないと思いますが、非常に熱心に取り組まれていると私自身も思いました。

その関係で徳島バス株式会社の関係者の方にも直接お話も聞きました。徳島県も実は1社運行ということで同じ状況にあります。しかし、奈良交通株式会社みたいにということになっていません。これは以前、地方創生特別委員会でも御披露したことがあります。この問題、国は地域公共交通網形成計画を進め、四国でも愛媛県が既にやっている。いろいろな不十分さを佐藤次世代交通課長はじめ聞いています。徳島県は今回出された次世代地域公共交通ビジョンの骨子というのは、そういうことを念頭に置かれて、出口は地域公共交通網形成計画に合流するというものなのか、また別なことをお考えなのかという点についてお伺いします。

佐藤次世代交通課長

今回、次世代地域公共交通ビジョンという形で、県としての大きな方向性を示す計画を策定するというようにしております。

地域公共交通網形成計画につきましては、地域公共交通活性化再生法の中で位置付けられている計画でございます。基本は街づくりとともに、地域の生活交通を主体的に考えるよう市町村に対して、県は広域的な見地からの支援を行うという位置付けになっております。かつては市町村単独でないと地域公共交通網形成計画は策定できなかったものが、現在は県とともに全県で策定することも可能という状況になっております。

今回、次世代地域公共交通ビジョンという形で方向性にしましたのは、やはり地域の実状は、地域それぞれに応じて異なるものであると考えております。このため県としても、これまで十分に市町村から御意見は頂いているところですが、まずは大きな方向性を県として示しまして、それを受けて今後市町村から地域の実情に合わせ、地域公共交通網形成計画を市町村単位とするのか、広域の範囲とするのか、それはこれからいろいろ議論があると思います。そうした策定を実際にしていただくことで、真に再構築となるような取組につなげていきたいと考えております。

山田委員

真につながる、言葉で言うとそのとおりに思いますが、最終的には市町村で地域公共交通網形成計画を充実していただいて、県としてもその状況を見た上でというものなのか、県自身もそれに関わって地域公共交通網形成計画の主体となってやるのかということが1点と、徳島県内でも既に地域公共交通網形成計画ができて市町村もあるということで

その現状と、全国の地域公共交通網形成計画の到達点が現時点で分かっていたら教えてください。分かっていなかったら地方創生対策特別委員会でも結構です。

佐藤次世代交通課長

まず、地域公共交通網形成計画の策定状況ということでございます。

平成30年6月末時点のデータしか持ち合わせておりませんが、全県域で策定しているのが4県ございます。

今後市町村が計画策定を行うときに県としてどう関わるのかという話でございしますが、我々としては特に複数エリアで構築する場合、地域の方から要望があれば主体的には関わっていきたいと考えております。

各市町村で地域公共交通会議がある所がございします。これは正にその地域の公共交通をどうしていくのかというのを市町村が主体となって考えていく場ではございしますが、そうした会議には毎回必ず出席し御意見を聞いている状況でございします。

我々としても、ビジョンの方向性を示して終わりということは決して考えておらず、やはり県としては広域的な見地から支援する役割がございしますので、しっかりと市町村の取組をサポートしてまいりたいと考えております。

山田委員

現在の地域公共交通網形成計画をしている市町はどこかと、六つのワーキンググループで検討されてきた中で出た特徴的な意見があれば教えていただきたい。利用者の声をどう捉えるのかが一つの大きなキーワードになるかなど。確かに行政関係者、交通関係、タクシー運転手関係とかいろいろ聞いてますが、やはり利用者の視点というのが一番中心にならないとおかしい、その点も含めてどういう状況かお答えください。

佐藤次世代交通課長

まずは、地域公共交通網形成計画の県内市町村の策定状況でございしますが、現在3市町で策定されております。

小松島市とつるぎ町が平成28年度に策定しておりまして、阿波市が平成29年度策定という状況でございします。

六つのワーキンググループで出された意見ですが、今回の次世代地域公共交通ビジョン骨子案に反映されているところでございしますが、補助制度で国の基準によって一律にカットされるのは地域の実情に合っていないといった点、これは中山間地域が中心ですが、今の規制の状況では地域で受皿になる事業者というのは非常に少ないため事業を担える条件を緩和してほしいということ、乗り継ぎに対する利便性の向上、こうしたものに対する御意見を多く頂いております。

山田委員

分かりました。今日の答弁を踏まえて地方創生対策特別委員会でも引き続き聞かせていただきます。

庄野委員

公共交通の問題で一つ重要なのは主にバスのようなことを言っていますが、この六つの処方箋のモーダルミックスの推進で駅を中心とした乗り継ぎネットワークとあります。

私もJR牟岐線をよく使いますが、JRが基本になっていると思います。JR四国の経営の厳しさから本当にどうなっていくのか分からないという恐れを抱いている県民も多いと思います。学生はじめ車を頼っている方々はかなりおります。これからの議論するに当たって、是非JRの各地方路線、牟岐線であるとか、徳島線、高德線が存続の危機になったのではこれはもう成り立ちません。これからの公共交通、県民の足を確保していくという議論の中には、JRが一本筋が通ってあるということを踏まえて議論していただきたいと思っております。どうぞ意気込みを教えてください。

佐藤次世代交通課長

JRもしっかりとという御意見を頂いております。

今JR四国では、鉄道の今後の路線維持に向けた懇談会ということで、本県知事も参加する形で検討が進められているところでございます。

先般、その中間取りまとめに向けた議論がなされたわけですが、その中でもやはりJRの維持に向けて、経営が厳しい、誰がどのように負担するのかといった議論がかなり活発になされまして、主に県側からの意見としては、民営化した趣旨である、そもそもJR四国として成り立つのかといった議論に立ち返ることではないかということで、これまでもJRの経営安定基金があるわけですが、金利収入で賄えないというのであれば、それは国にもう少し支援スキームを求めるというのがまずは筋ではないかということで、前回の懇談会の中ではまとまらなかったという経緯がございます。

我々としてもJRの路線維持に向けた検討が今進んでいるという状況でございまして、委員からもJRが本来、幹になるのが筋であるので、路線維持を我々もしっかり守るために現在、全てのバスが徳島駅に来ているところを、例えば途中でJRに乗り換えていただく。そうした形でバスにとっても鉄道にとっても利用につながっていくという形が取れないかということで、今モーダルミックスというものを計画しているところでございます。

引き続きこうした路線が維持されますように、我々としても国に対して声を上げていき、しっかりと知恵を出していきたいと思っております。

庄野委員

よろしく申し上げます。前にもパーク・アンド・ライドという、最寄りのJR駅の所まで車で来て、例えば阿南市から徳島市までJRで来るとか、かなり議論されてました。実際にどれだけの方がそうした使い方をしているのかというのはよく分かりませんが、例えば那賀町から徳島市まで通うのであれば、最寄りの駅の桑野駅とか阿南駅に止めて、そこから県庁まで通うという仕組みも過去にはかなり言っていたように思います。そういうことも含め、岸本委員も言っていましたが、公共交通を皆で使っていくということは重要なことであって、それだけその会社にも収入が上がり、存続するという契機になります。県南の方からしたら牟岐線が廃止になってしまうと本当に困ると思いますので、十分真剣に取り組んでいただきたいということを申し上げて終わります。

長尾委員

公共交通の件で質問が続いておりますが、先ほど、岸本委員から県職員が公共交通をどれだけ利用してるのかと、佐藤次世代交通課長は分からないという話でございますので、私が代わりにアンケートさせていただきたいと思います。

ここにいる職員の中で、公共交通を利用している人は恐縮ですが手を挙げてください。それが実態で、1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8人ぐらいでありまして、多分これが県庁の全体の割合になるのではないかと思うわけでございます。民間は別にしても、やはり県職員が県下の市町村職員、国も含めて率先して公共交通を利用する、これは職務規定に入れるぐらいに人事という面でも入れないと、とてもではないが職員が「隗より始めよ」で率先するぐらいでやらないと誰も言うことを聞かないと思います。是非、この中に先ほど指摘されたようなことを含めて、私は入れるべきだと指摘をしておきます。

それから、庄野委員からも話がありましたが、このパーク・アンド・ライドというのは、私も平成3年に当選したときには、川内で華々しくやったり、その後、羽ノ浦のキョーエイという話も一時期あった。今はまだ羽ノ浦駅はできていないが、例えば、ああいう所に県南の人が車で来て、そこで汽車に乗り換えて入ってくる、徳島線は石井町白鳥ぐらいの所に作って、そこから乗り換えて入ってくるとか、パーク・アンド・ライドは一時期、随分言われていた。そんな中で乗換えという表現はあるが、パーク・アンド・ライドという言葉が消えてしまっている。改めて確認するがパーク・アンド・ライドを捨てたわけではないですね。

佐藤次世代交通課長

パーク・アンド・ライドにつきましては現状でもやっております。今回は骨子案ということで、そこまで書ききれてなかったところでございます。

県の取組状況といたしましては、現在多く進めておりますのが店舗利用型のパーク・アンド・ライドということで、最近では平成30年7月2日からフジグラン北島の駐車場をスペースとして、まずは10台お借りしまして進めているところでございます。

現状で店舗利用型といたしましては、県内4か所ございますし、国による松茂町でのパーク・アンド・バスライド、お話のありましたJR四国によるパーク・アンド・レールライドといったものも続けて実施をされておるという状況でございます。

長尾委員

私も随分昔、ドイツのアウクスブルクに行ったときは、そこはパーク・アンド・ライドの看板は半分が車、半分は電車で、街の中には車が入るのを規制し市内の渋滞緩和と公共交通の利用というのが模範の街ということで視察をしたことがあります。それにはまず率先して公的機関の人の意識改革は大事かと思っておりますので、是非、このビジョンの中に入れていただきたいと重ねて要望しておきたいと思っております。

次に、台風の報告もあり、台風第24号が大変心配であります。河川の氾濫、堤防の決壊ということが大きく問題になっております。徳島県で川といえば吉野川でありまして、吉野川の堤防決壊や洪水被害を想像したらゾッとするわけで、近年それは関係者の御努力に

よって堤防の強化や様々な施策によって、その不安はかなり解消はしてるわけでありませう。それでも、これだけ異常な降雨とかが起きますと吉野川でも心配だと、本県は那賀川、勝浦川もあれば大きな河川があるわけでありませう。

そういう中で今回、国土交通省が砂利の用途規制の見直しをした。四国ではどこの川が見直しされたかというところ、吉野川はこれまでの用途規制を昨年3月になくした、那賀川は引き続き規制はあるが、高知県の物部川も今回規制をなくしたなど、それぞれ見直しが進んだ。なぜその見直しをしたのかということをごどのように思っているかお聞きしたい。

赤堀河川整備課長

吉野川の砂利等の採取に関する用途規制がなぜ見直しされたかといった御質問でございます。

吉野川下流域の砂利の用途規制の対応等につきましては、平成28年度に手入れ砂、あと漁業協同組合の関係者の方から、他部局ではございますが県等に要望があつて検討会議が設置されたと聞いております。その検討会議の結果、見直されたものと承知しております。

長尾委員

御答弁のとおり、平成28年5月に徳島県の漁業協同組合から吉野川河口の砂利撤去の要望がされた。これは吉野川の河口では漁業協同組合が、最近スジアオノリが採れない、その理由は河口に砂利が堆積したからだという一つ指摘もあつて、その砂利を撤去してほしいと。しかし、それ以前は漁業協同組合の方々、砂利を採つてはならないと言つていた人たちで、それが採つてくれと変わったわけだ。

これは徳島県議会水産振興議員連盟、私も入つており、嘉見会長でありましたが、当時それを聞いて、県下の特産物であるスジアオノリの採取が障害になっているのであれば取つてほしいということで要請をして、それで学識経験者、漁業協同組合、県は水産振興課長、国土交通省による検討会議を設置して、平成28年に2回ほど会議を開催し、今は休眠状態と聞いております。

ところが去年3月に国土交通省が、今申し上げましたように四国でも河川の砂利採取の用途を見直して、この吉野川の河口については砂利を採つてもよいという大きな方針転換、規制緩和がなされ、この場所における砂利採取を可とすると。当該箇所はコンクリート用骨材以外での使用を可ということで書いてありますが、これはどのように思っているのですか。

赤堀河川整備課長

コンクリート用骨材以外への可となったことに対する見解、御質問でございます。

河川砂利の用途につきましては、従前は県内のコンクリート用骨材として利用することが一般的な取組でございました。昨今の公共工事の減少やコンクリート用骨材が河川砂利から砕石に移行いたしまして、砂利の利用が少なくなってきたことも含めコンクリート用骨材等だけに絞つていたのでは、河川の異常堆積に対応できなくなるといったことで、徳島県でございましたら、徳島県河川砂利等の採取許可要綱を策定しておりますが、そう

いったものを見直し、コンクリート用骨材以外にも採取できるといったことを取り決め、例えば、民間のお力添えを頂いたりすることで、異常堆積した部分の河川砂利の撤去を行うなど取り組んできているところでございます。

長尾委員

県内に砂利やバラスなど民間の会社があるが、そういうところの骨材には使えないということ、それ以外に使えるという意味ですか。

北川県土整備部副部長

四国地方整備局が規制緩和したというお話でございます。

従来、河川の砂利というのは、高度成長の時代にかなり採り過ぎた面もございまして、環境面も配慮するというので、コンクリート構築に使うのであれば可、それ以外は不可という大きな規制でこれは全国的な流れでございました。そういった中で課長からも話があったとおり、公共工事の減少も含めて規制緩和という流れになってきておったところでございます。

徳島県では、四国地方整備局が実施する前、平成26年にはそういったことに限らず、例えば、農業のあぜ道に使っていいですよという規制緩和を先行したところがございます。

その中で、この度の規制というのはコンクリートの工事に関わらず、一般の公共工事、コンクリート砕石とか、いろいろな業態に使ってもいいですよという規制緩和がなされたと理解しております。

長尾委員

徳島県議会水産振興議員連盟で要望を受けたのは、スジアオノリの漁業協同組合の人だったわけで、ここからすれば要は退けてくれればいいのであって、その用途は関係ない話で、つまりもう少し深くしてくれればいいという立場です。

一般の県民からすれば、下流域にたくさん砂が出て、もし洪水が来たら不安で堤防を上げるか、県が砂利を採ってくれたら有り難い。

一方、今のような話であるが、私が当選以来、鳴門関係の議員の方はよく言っていたが、鳴門金時の手入れ砂に使えるかもしれない、吉野川の砂しか駄目だみたいなことを言う人がいる。そんなことで学識経験者、漁業協同組合、県、国土交通省による検討会議ができたわけだが、この中に県でいえば水産振興課長は入っているが、河川整備課長は入っていないわけだ。今回も去年3月にこの決定はしているが、私が知らされたのは昨日、徳島河川国道事務所の所長がこの話の説明に来たわけだ。徳島河川国道事務所からすれば、このことは去年、県の河川整備課長には伝えた、県の河川整備課長から水産振興課長に伝えたと。しかし、水産振興課長からは嘉見会長や私には何ら報告はなかった。そういう意味においては県といっても県土整備部と農林水産部の連携というか、このことに関係するところへの情報提供というのが足りなかった面があるのではないかと考えています。

そういうことからすると、学識経験者、漁業協同組合、県、国土交通省の検討会議があり、これ休眠中だが、今回のこの国の規制緩和を受けて今後どうしていくのか。ここで採取者は都道府県への砂利採取者の登録をすることというのがあって、県の関わり合いがあ

るわけだが、今後こういうことからすると、私はやはり県土整備部の河川整備課もこういう会議に入って、お互い情報共有するとともに、川というのは土木的などころもあるし、農林的、水産的などころも関係するわけでありますから、連携の取れる体制を作るべきだと思いますがいかがでしょうか。

赤堀河川整備課長

連携、情報共有するよという御指摘を頂きました。

当時、平成28年度末から平成29年度当初になろうかと思いますが、国から河川整備課長に情報が入って、我々としては直ちに他部局には伝えたと承知しておりますが、委員の御指摘のとおり関係する部局が情報共有、連絡を密にしていくということは非常に大切でございます。連携するところはしっかり連携し、情報共有の漏れがないように対応するように心掛けてまいりたいと考えております。御理解よろしくお願いいたします。

長尾委員

規制緩和、用途規制を見直したことについても、ここでのやり取りがあるように、例えば民間の砂利はどうなのか、手入れ砂は農林水産部から見ればどうなのか、それからスジアオノリからすればどこを採ってくれるのか様々な問題もある。これは当然、勝手にできるわけではないから関係者が話し合っ、その中で一步一步やっていかななくてはならない問題だと思いますので、それを踏まえて私は、県の河川整備課もしっかりとかんでおくことが必要だと思いますので、重ねて指摘をしておきたいと思います。

次に、余り言いたくない話だが、全浄連NEWSという冊子があって、この8月号に平成28年度末の汚水衛生処理率が日本全国で85.8%になっていると大きな見出しが出ています。

伸び率が鈍化で平成27年度比は0.7ポイント増という見出しだが、この汚水衛生処理率はどういう率かという、水洗便所設置済人口を住民基本台帳人口で割って出す数字。この水洗便所設置済人口というのは、水洗便所を利用してるだけでなく生活排水を適切に処理している人口を指しており、下水道整備済み区域であっても接続していない世帯、単独処理浄化槽を設置している世帯は外されるとある。だから流域下水道を作っても接続しない市町村がいっぱいあり、そういった所はこの率には入っていない。ある意味で正確な率で、これは全国平均は85.8%、徳島県はというと53.7%で全国最下位であります。昔から言われているが、最下位から2番目の和歌山県が56.2%。この二つの県だけが50%台であとは大変高い。四国の3県でも香川県が71%、愛媛県が72%、高知県が70%、一番高いのは東京で99.8%、これは日本の47都道府県の上と下になっているわけです。

更に関連すると、徳島県は下水道処理率が全国最下位というのは前から言われていることだが改めて紹介すると、全国平均が73.7%、徳島県は13.6%、和歌山県が20.5%、10%台というのは徳島県だけでありまして、20%台も和歌山県以外ない。東京は99.5%というのがこの下水道処理率の状況でございます。

徳島県は下水道処理や衛生処理の両面について最下位と全国的に流れれば、誘致企業にも影響してくる場合もあり、こんなことから頑張らなければいけないわけでありますが、これを乗り越えるためには県も取組が大事だということで、新未来「創造」とくしま

行動計画でも151ページにきれいな水環境づくりの推進というのを書いて、汚水処理人口を平成27年から平成30年までに4万2,000人から8万4,000人目標と書いているが、これは平成30年に実現できるのでしょうか。

三好水・環境課長

汚水衛生処理の状況、県の新未来「創造」とくしま行動計画についての御質問を頂きました。

まず、行動計画に示しております8万4,000人を目指すという数字ですが、平成29年度末で累計5万4,000人という中間目標を立てております。

平成29年度は5万4,000人に対して、累計2万5,000人という状況にあります。平成30年度末8万4,000人に向けて頑張っていきますが、多分今の状況で言いますと3万人を切るあたりの数字になるかとは思いますが。

長尾委員

平成29年度で5万4,000人という目標で、今は2万5,000人ということは、平成28年度が2万8,000人の目標にはるかに及ばない状況であります。

人口は減る、財政は厳しく下水道はなかなか進まない、そういう中で市町村設置型浄化槽の設置が一番効果的だと言われているが、この市町村設置型浄化槽について県の目標と現状はどうなっているのか。例えば、24市町村で今年度まで何箇所かの目標で、今は何箇所なのか。

三好水・環境課長

市町村設置型浄化槽ですが、現状では三好市1件でございます。

来年度、東みよし町で2例目となる市町村設置型浄化槽をスタートすることになっていきます。

市町村数の目標としましては具体的な数字は上げてませんが、全県下的に進めていきたいという方針です。

長尾委員

糖尿病による死亡率が全国ワースト1とか不名誉な数字はよく言われますが、この市町村設置型浄化槽というのは市町村がやることだと思っていれば人ごとになるので、これは県が率先して、環境首都とくしまと言っているのだから、もっと力を入れて取り組むべきだと思うわけです。

例えば、市町村設置型浄化槽の設置基数、ここには答弁であった実施自治体数の目標とか現状は書いてないが設置基数だけは書いてある。これは平成27年度が660基を目標にしている。平成25年度で545基、これを平成30年度は2倍の1,090基にしようということだが、現在は何基あるのですか。

三好水・環境課長

平成29年度末で868基でございます。

長尾委員

1,090基に対して近いような気もするが、問題は実施自治体数をとにかく増やしていくことが非常に大事だと思っています。

それともう一つは、下水道は徳島市であれば、水道料金とセットで各家庭から1回もらうだけで済む。しかし、浄化槽はくみ取りがあり、清掃料金が年1回、環境技術センターが年に1回法定検査をする5,000円が要る。もう一つは保守点検、これは民間の業者が来てブローが動いてるかとか。そういう状況を見ると3か所でお金を払わないといけない。何かたくさん払っているのではないと言われる中で、下水道の場合は大変なお金が掛かっているが余り痛税感はない。浄化槽は、3か所にお金を納めなくてはいけないことで、何かまだまだ県民の間に理解がない。

そういう中で那賀町は、いわゆる一括契約方式で、町が町の下水道、町の浄化槽だという観点に立って、清掃、保守点検、法定検査を町が連携を取って1回集める。集めたお金を三つに分ける。こういう一括契約方式で町という公的機関が関与しているから安心できる、いわゆる下水道と同じ。そういうことで市町村設置型浄化槽が難しい場合は一括契約方式が今進んでいる。これは24市町村で現状はどうなのか。

三好水・環境課長

一括契約制度の御質問を頂きました。

現状でございますが、委員言われましたとおり平成22年度に那賀町で導入されまして、現在は3市8町の11市町が一括契約制度を導入しております。

長尾委員

3市8町、努力はされているとは思いますが、とにかく24市町村あって公共下水道はこれからは難しい。日本は下水道の処理が高いが、徳島は最下位の10%ぐらいで逆に浄化槽が多い。この浄化槽に力を入れて、個人で管理を任せるのではなく、清掃や点検また法定検査等が進むような取組を市や町や県も一緒になって準公的な管理というか、そういう意識を最初から持つ必要があると思う。

この全国ワースト1の汚水衛生処理率、我が家は水洗だから良いわけではないので、ここをもっと本県としてしっかり取り組んでいこうという意思を私は強く示すべきだと思います。

この新未来「創造」とくしま行動計画は弱いというか、これなら例年同じことやって全然達成できない。もっと抜本的な取組を県として出すべきだと思うがこの点どうでしょうか。

三好水・環境課長

数値目標だけでなく、そういう取組を市町村と県、関係業界が一丸となって進めていくような枠組み、施策をしっかりと進めてまいります。

長尾委員

課長の思いもあるが、これは県土整備部全体として取り組むべき問題だと思っておりますので、部長の決意をお聞かせください。

瀬尾政策監補

かなり長い間、下水道の処理につきましては最下位と言われておりました。これまでも、先ほどありましたように合併浄化槽の市町村設置型等、様々なことをやっておりますが、課長が答弁したとおり、なかなか数字がその目標どおりに達していない、そのように重々承知しております。委員の御指摘もさることながら、環境の目標もあり、水環境の改善のためにも条例も作ったところでもあります。それも含めまして、なお一層少しでも汚水処理人口普及率が上がりますように様々な普及活動やPR、それから新たな技術的な向上も含め研究し取り組んでまいりたいと考えておりますので、もう少し時間を頂き一生懸命取り組んでまいります。

長尾委員

ワースト1は、30年近くと続いているわけでありますから、これを乗り越えるように一丸となって、是非頑張ってくださいと思います。

最後に、徳島阿波おどり空港に新しい施設ができて、今度香港便ができるというのは結構なことだが、この前、県土整備委員会で高松空港を視察しました。高松空港は瀬戸内ナンバー1空港を目指していると御説明を受けたわけでございます。

その高松空港で来月28日から韓国便が毎日就航することになって今宣伝をしております。来月15日に、徳島県議会日韓友好促進議員連盟を代表して、嘉見会長、須見副会長、黒崎副会長、幹事長の私の4名が代表で行きますが、関西国際空港から行くことになりまして、帰りは高松空港に帰ってくる。高松空港が一番近いわけで、高松空港の往復便が乗れたら一番便利である。今回、台風で関西国際空港も大変なようだが、一応飛ぶということで、15日は県庁を朝6時に出て、11時のエアプサンに乗って釜山へ行く、それからソウルへ行って、ソウルから高松空港へ帰ってくる。ソウル発は朝8時とまた早い便で高松空港へ行くのだが、いずれにしても徳島阿波おどり空港に韓国便がない間はこれ致し方ないことである。そうなってくると次善の策としては、来月28日から高松空港から毎日韓国便がある。今思うことは、徳島駅でもどこでもいいが、徳島から高松空港に韓国行きに接続したバスを検討できないか、次世代交通課はどう考えているのか。

佐藤次世代交通課長

徳島から高松空港行きのバスが出ないかという点でございますが、現状のところは先ほども申しましたように、バスの運転手不足等もございまして、新たな路線を作るときは、利用状況を見ながらになるのがバス会社の基本的な考え方ではないかと思っております。

現在バス会社としましては、徳島－高松間の高速バス、高松からは空港に向かうリムジンバスもございまして、そうした御利用をまずはお願いできたらと考えておるところでございます。

長尾委員

今のは高速を使うが直通ではない。おっしゃるとおり、来月28日からデイリー便が出て、当然その利用状況を見てということだとは思いますが、そこはよく注視をしていただきたい。我々もエアプサンに対して、例えば、阿波おどりのイベント時に今回の香港便みたいなものをお願いしたり、また韓国釜山の観光会社も行って営業をしてくるつもりですが、是非、そうしたソウルや釜山便の取組、そしてそれに接続する便利なことも今から頭に入れて考えていただければ有り難いと思いますので、よろしく願いいたします。

須見委員長

午餐のため、休憩をいたします。（11時56分）

須見委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。（13時03分）

それでは質疑をどうぞ。

山田委員

まず、事前委員会でも確認したブロック塀の対策についてですが、今年度補助率を大幅に引き上げて撤去を進めると確認しました。3,400万円が計上されたということで改めて確認ですが、これは対象件数750件と聞いてますがそういうことか。

この750件というのは平成24年度までの11市町村がベースになって、徳島市をはじめ他の市町村はしてないわけですからこれを超える可能性もある。また黄信号のブロック塀もかなりあるという状況からすれば、これを超えた場合にどうするのかというのと、今年度限りという言葉が入ってますが、引き続き補助とするのかも含めて御答弁をお願いします。

森住宅課長

補正のブロック塀の安全対策に対する御説明をいたします。

まず、対象件数といたしまして750件、これにつきましては平成21年から平成24年に調査いたしましたブロック塀の調査で、危険と判定された733件に対する件数でございます。

それを超えたらどうなるのかということでございますが、まずは今年度、議会の承認を得まして補助事業をスタートし、その進捗によりまして判断したいと思います。それと、着手するに当たりましては市町村の協調補助ということですので、市町村の御協力も頂かなければならないので、そちらの御説明を進めてまいりたいと思っております。

山田委員

引き続き、次の議会の中でもしっかり聞いていきながら、前の6月議会のときには、徳島市はじめ幾つか補助要綱を作っているが、全県にではないという状況がありましたので、それも含めて24市町村で対応できるようなシステムにしてほしいと思います。

それと、豪雨災害の関係でも少し聞いておきたいと思います。

西日本豪雨での水害による人的被害が多発したことを受けて、危機管理型水位計での観

測情報を直接住民に知らせることが検討されたと言われておりますが、本県では水位計100か所ぐらいと聞いてますが、これプラス簡易水位計ということになるのかこのあたりについて御報告ください。

赤堀河川整備課長

危機管理型水位計についての御質問を頂きました。

危機管理型水位計につきましては、国土交通省が平成29年7月の九州北部豪雨災害等を受けて、洪水時の水位観測に特化した低コストな危機管理型水位計を開発したものでございます。大きな特徴といたしましては、機器の1か所あたりの費用が安価でできるメリットがございます。

この危機管理型水位計につきましては、中小河川が九州北部豪雨等で急激な水位変化をもたらした所がございますので、そういった所の情報提供に役立つように、今後整備を進めていきたいと考えているところでございます。

山田委員

整備を進めていく方向ということは答弁されたんですが、既に設置されたものがあるのか、これからどうするのか、具体的に御答弁いただけますか。

赤堀河川整備課長

危機管理型水位計の現在の整備の進捗状況でございます。

危機管理型水位計につきましては、堤防の高さ、また川幅など相対的に氾濫しやすい箇所、行政施設や病院など重要施設の浸水が懸念される箇所、また支川合流部、既設水位計のみでは水位が把握しにくい箇所をピックアップいたしまして、そういった所に設置していきたいということで、現在このピックアップ作業を行っているところでございます。

山田委員

ピックアップ作業をされてるということですが、いつまでに危機管理型水位計は県民の皆さんの目に見えるような格好になるのか。そう悠長なことも言ってられないと思いますが、河川の問題というのはこの間もずっと起こっているわけです。そういう面ではスピードアップしないといけないのに、ピックアップ中ですよというだけでは。

県はこう考えているということも含めて少し踏み込んで御答弁ください。

赤堀河川整備課長

この危機管理型水位計につきましては、中小河川において先ほど説明したような所につきまして平成32年度までに50基を整備するといった方向で進めております。

山田委員

平成32年までに50基という状況です。50基ということならそれこそ早急にしないと、今日も台風第24号の話が出ましたが、全国的に西日本豪雨の際に中小河川で非常に深刻な影響も出ていると思いますが、平成32年までに50基と悠長なこと言ってますが、今年度はど

こまでやるのですか。

赤堀河川整備課長

危機管理型水位計はコストが安いといった特徴がありますが、現在発注の準備も並行して進めていく中で、予算が確定し基数も確定していくものと考えてございます。

山田委員

これは早急にやらないといけないと思いますので、強く要望しておきたいと思います。

これとの関係で、これは県土整備委員会、防災対策特別委員会でも度々議論になってますが、河川の状況をリアルに把握しお知らせをして逃げ遅れの防止を図ることが非常に重要になってきており、今日のとくしま流域水管理計画（素案）でも書かれております。

具体的に質問しますが、河川のライブカメラの設置のことです。実は最近、国府町のCATVが船戸谷川に自らの会社で設置したと、なぜかと聞いたら住民の皆さんからの要望がかなり強くあったということでやりましたという話を聞きました。徳島県は残念ながら木頭に1基あるだけという状況です。まず実態ですが、県内に河川のライブカメラはどれぐらいで、県は1か所、そして国、市町村で把握していたら教えてください。

赤堀河川整備課長

ライブカメラの設置個数についての御質問を頂きました。

現在、河川のライブカメラにつきましては、国で14か所、県は1か所、市町村につきましては36か所、全部で51か所設置されているものと承知しております。

山田委員

国14か所、県1か所、市町村36か所という状況。余りにも県が少なすぎる。さっき污水处理の問題、これからもまた議論するのですが全国最下位という状況だと出てますが、この河川のライブカメラも県独自では結局1基というと全国最下位の状況だと思いますが、これについてはどうするつもりですか。さっき言ったように、中小河川を含めてリアルタイムで住民に知らせて、逃げ遅れの防止を図るということは重要で、ここの31ページの避難判断に必要となる情報の収集・配信という中にも、河川のリアルタイム情報とカメラ等の整備も含めてと書いています。これからしたら、ライブカメラの設置についても県としてかなり配置をしたいという意味だと受け取ってよいのですね。

赤堀河川整備課長

まずは、先ほど申しました51か所ですが、隣の香川県では36か所、愛媛県では44か所といったことで、徳島県全体ではライブカメラの設置が極端に低いという状況ではないと考えてございます。

ライブカメラにつきましては、県は基本的には、河川整備をはじめとするハード・ソフト一体となった治水対策、そして市町村がハザードマップの作成や周知、住民の避難行動に係る対策という役割を担います。水害からの被害を少なくしていくということで、県と

市町村との役割分担の中で、県が現在設置しているライブカメラは少ないといった状況になってございます。

従いまして、これからどう広めていくのかというお話でございますが、まずは既存のライブカメラの活用を考え、いろいろ周知する取組を進めていきたいと考えております。

山田委員

よく分かりませんが、31ページに河川観測設備やカメラ等の整備と書いてる。問題にしているのは、四国4県での数字や市町村のことではないのです。県が1か所というのは全国最下位レベルではないか。こういう計画が出ているのなら、これについてやはり前向きな取組、これは議会で度々議論されてきたことです。逃げ遅れを防ぐということからも非常に重要な取組だと思うので、これ部長でも北川副部長でもいいのですが、その方向性、整合性を含めて、県として来年度でなくできるだけ早くしないと逃げ遅れというのは絶対に問題になります。今回の台風被害でも佐那河内村のライブカメラを見てということも聞きました。だから国府町のCATVが自ら金を出してやっている。県がこれに能動的に取り組まないとどうするのですかという問題です。

赤堀河川整備課長

先ほどの説明が十分でなかったかも分かりませんが、まずはこの51か所のライブカメラを十分に活用していくということで、取り組んでいきたいと考えているところでございます。

県はライブカメラを新たに設置しないのかということですが、先ほど申しましたように役割分担がございまして、そういったことについては市町村と十分に連携しながら取り組んでいきたいといった形でございます。

山田委員

はっきりした方向を出してもらいたいが、県で1か所だと余りにも少なすぎる。他の所でこれだけの被害が起こっているのに、能動的にやらなくてもよいのかということで聞いてるわけです。その辺についてはどうですかと北川副部長に聞いているのです。

谷本県土整備部次長

河川における治水対策、危険の周知という質問と存じております。

先ほど委員からありました水位計、現在、徳島県の河川の中に56か所107地点で設置しております。

先ほど、課長が言いましたように、平成32年までに50か所追加していく。更にカメラにつきましては県下一円で51か所あるということで、ハード対策に加えてソフト対策も今後非常に重要になってきますので、今の水位計やカメラの設置状況を検証しながら増やす所は増やしていくという形で対応してまいりたいと考えております。

山田委員

増やす所は増やすということだが、何年間も議論してきているので、実際にそういうこ

とが起こってきている、だからこれは急いで、また議会ごとに進捗状況も聞いていきたいと思えます。ただ徳島県が1か所というのは、私も国府町のCATVの皆さんも言っていたが、驚きの声で捉えておりました。役割分担で市町村だということではなく他の県はやっているわけです。他県のことでも時間があつたら聞きたかったが、県単位で1か所というのは、全国で余りにも遅れている取組なので、これは強く要望しておきたいと思えます。

次の問題で汚水処理人口普及率についても聞いておきたいと思えます。

今日も長尾委員から汚水衛生処理率の問題が出されました。

一般的には汚水処理人口普及率が発表されております。2017年度も全国最下位と16年続けて最下位という状況ですが、まず四国の他の3県の状況と、いつも比較される和歌山県の状況について端的に御報告ください。

三好水・環境課長

汚水処理人口普及率について質問を頂きました。

四国4県の状況ですが、平成29年度末で徳島県60.4%、香川県76.6%、愛媛県78.1%、高知県72.5%になります。

和歌山県ですが、今数値を持ってませんが60数%になります。

山田委員

和歌山県は確か63.8%ということで46位という状況です。その上は高知県で72.5%という状況です。

とくしま生活排水処理構想2017が昨年発表されました。

目標値として2017年度現在60.4%の汚水処理率を2025年度末に78.7%に引き上げるという目標を掲げて、平成26年の年平均1.6%という進捗状況を2.2%に引き上げるという構想が策定されました。構想された以降、年2.2%の状況になっているのか。また、この引上げをやる上で財源はどれぐらいを予定しているのか。2025年度末78.7%目標で全国最下位が脱出できるのかという点も合わせて聞いておきたいと思えます。

三好水・環境課長

平成29年7月に策定しました、とくしま生活排水処理構想について質問を頂きました。

平成37年の中間目標ですが、先ほど言いました約79%を達成するということを目標に掲げております。

年間普及率の増加分ですが、平成28年度から平成29年度につきましては2.2%には届いていませんが1.5%上昇しております。平成37年度に約79%を達成するため、市町村ごとに生活排水処理構想の中でアクションプランを掲げております。県はそれを支援することにしてはおりますが、そのためには下水道等の集合処理施設の整備促進、合併浄化槽の整備促進ということも掲げております。

予算的な話がございましたが、合併浄化槽につきましては市町村設置型浄化槽を推進しておりますが、それは市町村ごとに予算を立ててやっていくということになり、個人の方が合併浄化槽を設置する際や単独浄化槽から合併浄化槽に変更する際に市町村から補助金を出しております。

2025年に向けてどれぐらいのお金を予定しているかということは、数字的には今持っておりません。

最下位を脱出できるかという話ですが、今目標にしているのが和歌山県の63%程度には追いついていくかということですが、数字的には約79%で和歌山県の伸びが徳島県よりも若干低い1.4%という数字だったと思います。伸び率によって最下位を脱出できるか基本的にはそういうことになってくるかと思います。

山田委員

別に和歌山県と競争してというつもりは全くないのです。

そもそも論を聞いておきたいのだが、汚水処理人口普及率を上げる問題というのはどういう意味があるのか。

実は以前、この流域下水道を導入する時かなり議論をしました。徳島県の遅れという問題を指摘したのですが、汚水処理人口普及率というのを県民に分かるように説明してほしい。それで何で徳島県はこんなに低いのかということについても端的にお答えください。

三好水・環境課長

汚水処理人口普及率をどうして向上させていくのかという御質問を頂きました。

汚水処理人口普及率は、生活排水を適切に処理できるような機能を備えているということから人口を割り出しておりまして、その周辺的生活環境の状況などの改善に向けていくことが必要であるということで目標を挙げております。

実際には、単独浄化槽が多く、それを合併浄化槽に転換していき、下水道で面整備を進めるということが数値的には大きく飛躍する部分があると思います。それを進めるというのが過去の流域下水道の目標であったと思います。

山田委員

十分な答えになっていないのですが、汚水処理人口普及率が全国的に90%を超えたという情報は当然、都市格ということに関わってくるわけです。

徳島県のいろいろな面での格にも関わってくる問題で、これについて財源もよく分かりませんということで計画がうまく行くのかと私自身は思っております。

その上で実は、財務省が下水道の新設や更新の費用を巡り、国費の補助率引下げの検討を始めているという動きが報道されています。既に北海道議会は下水道事業の改築に係る国費支援の継続に関する意見書などを提出しています。

本県は、下水道普及率は長尾委員から質問があったように低い状況があるものの、改築等はいずれ時間の問題になってくるわけですが、この状況はどう把握されているのですか。

三好水・環境課長

下水道施設の改築に係る国費支援の継続に関する意見書が北海道から出ているというところから御質問を頂きました。

平成29年11月29日に財務省の財政制度等審議会におきまして、汚水処理人口普及率

が90%を超え、10年後には汚水処理設備の概成が見通せるという中で受益者負担の原則から言いますと、下水道施設への補助を見直すところはその審議会の中で取りまとめられております。

これを受け、国土交通省からは90%を超えたということで、後10年で汚水処理を概成し、10年間は未普及対策を取り、10年後には未普及は解消されるであろうというようなことで要請を受けております。

各県、徳島県も遅れている所もありますが、今国全体から見ると90%を超えたということで、10年を見据えて下水道施設の補助の更新ができ、その10年以降の2027年度以降の国庫補助の動向については、まだ国から詳しく情報が出ておりませんので注視していきたいと考えております。

山田委員

やはり下げるという方向が国で検討されている、とんでもないことだと思います。北海道議会が意見書を上げているというのを私即応しましたが、当然のことだと思うわけです。そういう面は引き続き注視しながらいきたいと思います。

旧吉野川流域下水道についても聞いておきたいと思います。

指定管理者のことも出ておりますが、流域下水道の全体事業費、直近の事業費の累計そして処理能力等についても御報告いただきたいと思います。その上で多大な投資をしてきたわけですが、何がネックになってこのように伸びてないのかということも端的にお答えください。

三好水・環境課長

旧吉野川流域下水道事業の現状でございます。

事業費で言いますと、県が600億円、市町村が1,500億円ということで、合わせて2,100億円という全体計画がございます。

平成29年度末現在でございますが、県が338億円、関連公共下水で218億円で約556億円、投資しております事業費で言いますと約27%の進捗になっております。

流域下水道事業の役割分担で言いますと、県が市町村をつなぐ幹線関係と処理場の整備を行う、市町村がそれぞれの枝線でありましてか面整備を行うということで役割分担を決めてやっておりますが、市町村で面整備が進めば処理場の整備をするという状況でございます。

ただ、今市町村の財政状況等もございまして面整備の進捗が遅れているという状況でございます。

山田委員

面整備がほとんど進まない状況で、これについても実は議論したかったわけですが、ここ数年でこの流域下水道が飛躍的に接続率が上がる状況にはとてもない中で、今年の初めに総務省、農林水産省、環境省、国土交通省の4省で汚水処理の事業運営に係る広域化・共同化計画が出されて2022年度までに策定がうたわれております。平たく言うと汚水処理等を汚泥処理も含めて下水で処理するという方法もあり、流域下水道もその対象になると

と思いますが、今の状況を詳しく御説明いただけたらと思います。

三好水・環境課長

平成30年1月17日の国土交通省，農林水産省，総務省，環境省の連名で各都道府県に汚水処理の事業運営に係る広域化・共同化計画という文書が出ております。

この文書の内容は，県が全ての市町村に，平成34年度までに広域化・共同化計画を策定すること，平成30年度の早期に管内全市町村等が参加する検討体制を構築することの2点を要請されています。国が進める広域化・共同化計画は，下水道処理区域の統合，下水道汚泥の共同処理のみならず，維持管理の共同化やし尿投入など様々なメニューがあり，財政事情が厳しい市町村にとっても施設更新等の課題に対応する取組であると認識しています。現在ですが，5月下旬に全市町村に参加いただき，その中で計画策定に向けた会議をスタートしていますので，国の開催する説明会等からの情報に注視していきます。

山田委員

いろいろ聞き足りない点がありますが，し尿汚泥を流域下水で処理する方向もという話が出ました。

当然，住民の皆さんはほとんど知らない世界ですが，やはり住民の合意があつてこそということになりますので，これについては引き続き見守っていきたいと考えます。

須見委員長

ほかに質疑はございませんか。

（「なし」と言う者あり）

それでは，これをもって質疑を終わります。

これより採決に入ります。

お諮りいたします。

県土整備部関係の付託議案は，これを原案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6号，議案第10号，議案第11号，議案第12号，議案第13号，
議案第15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。（13時39分）