

令和5年6月定例会 県土整備委員会（付託）

令和5年6月29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34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、理事者側から説明事項があればこれを受けることにいたします。

【報告事項】

- 第2次徳島県自転車活用推進計画（素案）について（資料1、資料2）
- 徳島環状線「末広・住吉高架橋（仮称）」高架下活用計画（素案）について（資料3、資料4）
- 令和4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5）

松野県土整備部長

3点御報告をさせていただきます。

資料1を御覧ください。

第1点目でございますが、第2次徳島県自転車活用推進計画の素案についてでございます。

自転車の活用は、脱炭素社会の実現、健康増進、観光振興などの効果が期待されていることから、大鳴門橋自転車道の令和9年度完成を見据え、県民及び民間事業者、行政が一体となって、自転車の活用に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、第2次徳島県自転車活用推進計画を策定することとしております。

自転車活用検討委員会におきまして、専門的見地からの御意見を頂きながら検討を重ねておりまして、この度、第2次計画の素案を取りまとめたところです。

2、計画（素案）の概要の部分でございますが、（1）計画期間につきましては、令和5年度から令和9年度までの5年間といたしまして、（2）目標・施策につきましては、①徳島ならではの資源を活用した「新たな価値や魅力の創造」をはじめ、②自転車交通の役割拡大による「良好な都市環境の形成」や、③サイクルツーリズムの推進による「魅力ある観光地域づくり」など、五つの目標を設定いたしまして、大鳴門橋への自転車道設置の推進や自転車通行空間の整備を加速するなど、自転車の活用に関する各種施策を推進することといたしております。

3、今後のスケジュールにつきましては、県議会での御論議はもとより、パブリックコメントによる御意見を踏まえまして、本年9月の策定を目指してまいりたいと考えております。

資料3を御覧いただければと思います。

第2点目でございます。

徳島環状線末広・住吉高架橋(仮称)でございますが、高架下の活用計画の素案についてでございます。

高架下活用計画は、高架下の道路空間において、まちづくり、にぎわい創出等の観点から、国の方針も踏まえつつ、適正かつ合理的な土地の利用を図ることを目的に、現在、整備を進めております徳島環状線の末広・住吉高架橋(仮称)のうち、利用が可能となった徳島市エコステーション前交差点から城東交差点までの間につきまして、第1期区間として策定するものであります。

利用部分としまして、この約230メートルの区間を7区画に分割いたしまして、利用用途は、広場・イベントという形にしております。

今後のスケジュールにつきましては、県議会での御論議をいただきまして、さらには、パブリックコメントによる御意見も頂くこととしておりまして、本年10月の策定を目指してまいります。

資料5を御覧ください。

第3点目でありまして、令和4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ております。

9月定例会に提出いたしまして、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しております。

このほど、決算の調整が終了いたしましたので、その概要について御報告を申し上げます。

(1) 業務の状況でございます。

令和4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209万3,311立方メートル、1日当たりおよそ5,735立方メートルでございます。

(2) 収支の状況でございます。

まず、左下に記載しております、アの収益的収支でございます。

収益的収支につきましては、消費税及び地方消費税を控除した額で計算することになってございまして、そのとおりに記載しております。

収入は、市町の管理運営負担金や長期前受金戻入など9億1,820万756円、支出は、指定管理料や減価償却費など9億2,414万7,872円となっております。

次に、右側のイ、資本的収支でございます。

収入は、企業債や一般会計からの繰入金など6億9,051万6,638円、支出は、企業債償還金など6億9,066万2,722円となっております。

流域下水道事業会計の令和4年度の決算概要については、以上でございます。

今後とも適正かつ効率的な経営を行い、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、よろしくお願いいたします。

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。

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

おはようございます。私からは、四国における新幹線について質問させていただきます。

四国の新幹線については、大阪市を起点に徳島、高松、松山を經由して大分市に至る四国新幹線と、岡山市を起点に高知市に至る四国横断新幹線の二つの路線があり、この二つの路線共に、国においては基本計画路線に位置付けたままとなっており、整備計画路線への格上げが最優先の課題となっております。

現在、国においては、鉄道整備等基礎調査委託費を活用して、基本計画路線を含めた、幹線鉄道ネットワーク等の在り方に関する調査に取り組んでいるところであります。

新幹線の実現に向け、越えなければならないハードルは多くありますが、県議会においても、四国新幹線についての議論を行い、関係自治体や経済団体などと連携を図りながら取組を進めてきたところでございます。

また、県議会以外でも様々な場面で、四国への新幹線実現に向けた議論が行われ、方針が示されてきたと思います。

現在、徳島県はどのような連携の下、実現に向けた取組を進めてゆくのか、お考えをお伺いしたいと思います。

脇谷次世代交通課長

新幹線の整備に関する御質問でございます。

四国への新幹線整備につきましては、県議会における御議論、御論議はもちろんのこと、他の四国3県あるいは経済団体、それから事業者となるJR四国など、多くの関係者が集まり、これまで議論を重ねてきているところでございます。

令和元年8月には、四国4県や経済団体などで構成されます四国新幹線整備促進期成会におきまして、リニア中央新幹線が新大阪まで延伸される予定であります2037年を一つのターゲットといたしまして、四国の新幹線の開業を目指すということを、中長期の目標として掲げているところでございます。

また、令和元年10月には、JR四国が在来線の路線維持に向けた議論を行う場として設けました、四国4県それから学識経験者で構成されております、四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱにおいて議論が重ねられてきていまして、四国が目指す将来像といたしまして、新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築という中間取りまとめが出されているものでございます。

本県といたしましては、四国新幹線について、先の代表質問での知事答弁にもありましたとおり、岡山ルートあるいは紀淡ルート、共に整備されるものというふうに認識をしているところでございます。

現在、委員のお話にありました基本計画路線に含めた整備新幹線につきまして、コスト削減であるとか高速化による効果的な整備手法、あるいは需要予測や便益などの整備効果

の推計手法について調査が進められているところでございます。

一方、四国内における新幹線の整備に向けての調査に関しましては、国における地形や地質などの調査が、平成20年度以降行われていない状況にございます。

そういった状況を踏まえまして、実現に向け、まず国を動かすということが非常に大事と考えておりまして、まずは四国4県が一つにまとまるということが重要になってくると考えております。

早く四国に新幹線をとという思いは4県共に同じでございます。整備中の新幹線、北陸新幹線、九州新幹線等の新幹線にめどが付きつつある今、次は四国という思いの下、4県がまとまって国に働き掛ける必要があると考えております。

原委員

新幹線は国土を維持、発展させていく上で重要な役割を果たす、高速鉄道ネットワークの根幹を成すものだと思います。

全国どこに居ても、誰もが便利で快適に暮らせる社会の実現を目指し、地域の隅々まで人々や物資を運ぶ新幹線や地方鉄道、また路線バスといった公共交通網を維持していくには、大きな責任とビジョンを持って積極果敢に進めていかなければなりません。

地方の暮らしや経済成長の基盤となる高速鉄道ネットワークの構築を推し進めるためにも、1日も早く新幹線整備に着手できるよう取り組んでいただきたいと思います。しっかりやってください。よろしく申し上げます。

次に、後藤田知事から、新たなチャレンジとして、東アジアでは韓国、東南アジアではタイの新規路線就航に向け全力で取り組むとの答弁がありました。

本県としては、これまで香港や台湾をターゲットとした路線就航に取り組んできたと思いますが、現状これらの取組の状況はどうなっているのかお伺いしたいと思います。

脇谷次世代交通課長

国際便、特に香港、台湾への取組状況についての御質問でございます。

これまで、徳島阿波おどり空港におけます国際線の誘致につきましては、本県での外国人宿泊者数などで実績のあります香港、台湾、東アジアを重点地域と位置付けまして、エアポートセールスを展開してきたところでございます。

その結果、コロナ前になりますけれども、平成30年あるいは令和元年におきましては、県政史上初めてとなります、国際定期便である香港季節定期便の就航が実現に至ったところであります。

また、香港、台湾については、このコロナ下におきましても、定期的にウェブミーティングを開催するなど、エアラインの会社等との関係性を継続してきた結果、今年3月には、水際対策の緩和以降初となる国際線の受入れ、台湾からのインバウンドチャーター、連続チャーター便の実現に至っているところでございます。

今後、まず台湾からのチャーター便をより長くすることをはじめ、いずれ定期便へとステップアップするために、議会終了後となる7月には、知事が台湾でのトップセールスを実施することとしております。

また、香港についてでございますけれども、令和元年以来となる徳島阿波おどり空港へ

の航路就航へ向けまして、本県の国際観光大使を務めていただいております、香港の旅行会社でありますEGLツアーズの袁社長様に6月13日から15日、来県いただきまして、ファミツアーなどを実施しております。

その際、知事にも参加していただき、意見交換などを実施したところでございます。

引き続き、徳島阿波おどり空港への国際線の就航に向け、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

これまでの香港、台湾に加え、韓国、タイなどへの誘致活動を展開する予定とのことですが、韓国、タイへの誘致活動については、具体的にどのような取組を進めていくのか、教えていただきたいと思っております。

脇谷次世代交通課長

タイとか韓国への取組でございます。

韓国は政府レベルでの日韓関係が大きく改善しているといったようなこと、それから、タイ自身は親日国でございます、訪日のニーズが非常に高く、ビジネス面での利用も見込めることなどから、ともに訪日旅行者の伸びに期待ができるものと考えております。

今回新たなチャレンジとして両国への誘致活動に取り組む予定としておりまして、タイにつきましては、知事も国会議員時代からのネットワークを生かすなどして、重点的に取組を進めているところでございます。

新規航空路線の誘致に関しましては、航空会社から、どの程度の需要が見込めるのかといったようなことも求められることから、今議会でもお願いをしております補正予算を活用いたしまして、需要調査なども実施してまいりたいと考えております。

それから、香港、台湾での誘致活動と同様に信頼関係の構築が非常に重要となってきますので、まず現地事情に精通した現地エージェントの活用であるとか、あるいは我々が自ら現地に赴いて航空会社、旅行会社にエアポートセールスを行ってまいりたいと考えております。

新たな路線の誘致を成果につなげるためには、現地における徳島の認知度を高めることが重要であると考えておりまして、特にタイにおいては、本県を代表する阿波おどりであるとか食べ物をPR、また広報の中心となっているインフルエンサーの招へい、観光部局や農林部局と連携したプロモーションの実施を今後やっていきたいと考えております。

原委員

国際線の誘致に加え、国内線についてもLCCを誘致するとのことですが、こちらも具体的にどのような取組を進めていくのか、お伺いしたいと思っております。

脇谷次世代交通課長

国内線のLCC誘致についての御質問でございます。

新型コロナが五類に移行されてから現在、国内においては急激にインバウンド需要が伸びている状況でございます。

そのインバウンドの効果を地方に行き届かせる必要があると思っております、そのためには外国人観光客を地方へ周遊させる必要があると考えております。

そのために移動できる手段の確保が重要と考えております、そこで欧米などの長距離路線が充実しており、我が国最大の国際路線網も有します成田国際空港と、本県の徳島阿波おどり空港がLCCで直結できれば国外から首都圏を訪れる外国人観光客の取込にもつながるほか、県民の皆様方にも成田国際空港を拠点として、海外への移動環境が整うものと考えております。

このため、ジェットスターをはじめとした国内LCCに対しまして事務方はもとより知事自らセールスを行うなど、積極的な折衝を始めたところでございます。

今後、国内LCCによる首都圏との交流拡大を図るため、例えば観光面では四国八十八ヶ所であるとかサイクリングロード、それから経済面では、本県の特徴であるサテライトオフィスでありますとか、良好な移住環境などをしっかりとPRしてまいりまして、1日でも早い就航を目指してまいりたいと考えているところでございます。

原委員

これまでの香港、台湾に加え韓国、タイなど、多様な国からの航空路線が新たに就航、また定期便へのステップアップとなっていけば、更なるインバウンド需要の取込による交流人口の拡大、ひいては地域経済の発展につながることから、現地の需要をしっかりと把握するとともに、効果的なプロモーションを展開していただきたいと思っております。

また、新規航空路線の誘致については、他の地方空港がライバルとなり、本県の優位性を示す必要があることから、積極的な支援を行うことで、着実な成果を上げ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。

次に、昨日中国のクルーズ船が本県に初寄港したことは、皆様報道等で知っているとは思いますが、インバウンド需要が期待されるクルーズ船寄港について、今後更なる誘致に向けた取組についても伺いたいと思っております。よろしく申し上げます。

村上港にぎわい振興室長

ただいま原委員から、クルーズ船の誘致について御質問がございました。

このクルーズ船の寄港につきましては、令和5年3月に国際クルーズ船が本格的に再開されたことを受けまして、3月17日にはオランダ船籍のウエステルダムが初寄港、それから、その時に大塚国際美術館、渦潮などの県内観光を楽しんでいただいたところでございます。

昨日は、中国船籍のチャイナ・マーチャンツ・エデンが初寄港いたしまして、年内には更に10回寄港が予定されております。

今年は日本船、外国船を合わせまして、過去最高となる20回の寄港を予定しているところでございます。

今後の更なる誘致につきましては、クルーズ船寄港時に岸壁での阿波おどりや和太鼓、音楽バンドによる演奏、それから県の特産品の販売など、おもてなしの充実をすることによりまして、寄港の定着化、さらにはリピーターの確保につなげてまいりたいと考えております。

また、これまで実施してきました船社や旅行代理店への直接訪問によるポートセールスに加えまして、今後は本県の魅力を実際に体験していただくファミツアーとか、関係者や一般の方を対象にしたクルーズセミナーの開催、それからクルーズの商談会への積極的な参画を行いまして、あらゆる機会を通じてポートセールスを行うことにより、クルーズ船の更なる誘致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

LCCとも共通しますが、クルーズ船が寄港すると、観光業界だけでなくサービス業や交通事業者等、多様な業種に経済波及効果が期待できるので、尚一層LCCやクルーズ船の誘致にも力を入れ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。

重清委員

新駅について質問いたします。

先日は、我が会派の嘉見議員の代表質問に対して、知事の思いのみで新駅中止を表明いたしました。

令和2年からずっと委員会でも議論し、本会議でも議論してきたと思っておりますが、まずは新駅設置の経緯を改めて伺いたいと思っております。よろしく申し上げます。

谷川都市計画課長

ただいま重清委員から、新駅設置の経緯について改めて伺いたいとの御質問を頂きました。

JR牟岐線の新駅につきましては、新ホールへのアクセス向上、周辺公共施設への通勤や通学、訪問などの利便性向上、鉄道利用者の増によります2050年カーボンニュートラルの実現、新たな人の流れによりますにぎわいの創出など、様々な効果があることから、令和2年12月の県議会代表質問におきまして新駅の検討の着手を表明しております。

また、令和3年度、これを受けましてアンケート調査や利用者数予測結果を議会に報告いたしますとともに、一定の利用者数が見込まれることから、JR四国へ新駅設置の協議書を提出しております。

昨年7月、基本了承いただきまして、詳細設計業務に係る施行協定を締結しております。

この施行協定に基づきまして、詳細設計費を1,308万7,000円といたしまして、プラットフォームをはじめとする土木設備の設計を今まで進めてきたところでございます。

重清委員

次に新駅の設置検討に当たり、これまで費やした費用についてお伺いいたします。

谷川都市計画課長

重清委員から、これまで新駅の設置検討に当たりまして要した費用を伺いたいとの御質問でございます。

新駅設置事業につきましては、新ホールへのアクセス手段の一つとしまして、これまで

取り組んできたところでございます。

新駅の設置検討に当たっては、令和3年度までの執行額、決算ベースでございますけれども、現地測量、アンケート調査、新駅の利用者数予測、プラットホームの位置の概略検討に約5,200万円を支出しております。

また、令和4年度以降は新駅の詳細設計業務に係る予算を計上しているところでございます。

重清委員

詳細設計業務の予算はどのようになっているのか、お伺いいたします。

谷川都市計画課長

重清委員から、詳細設計業務の予算はどうなっているのかとの御質問でございます。

新駅の詳細設計業務に係る予算につきましては、鉄道事業者であるJR四国とのこれまでの協議におきまして、設計期間が過去の事例から設置合意後、おおむね1年程度を要するというところでございまして、令和4年2月の定例会で、令和4年度当初予算に加えまして令和5年度の債務負担行為を議会にお諮りし、お認めいただいているところでございます。

令和4年度は当初予算3,800万円を計上いたしまして設計内容を反映した結果、2月補正後の最終予算として1,500万円、令和5年度の当初予算500万円を合わせて合計2,000万円を確保しております。

また、詳細設計に係る支出でございますけれども、令和4年度、JR四国における設計業務の発注や打合せに要する経費、いわゆる事務費でございますけれども、それを約60万2,000円、それと令和5年度は、前渡金といたしまして374万5,000円をお支払いしておるところでございます。

重清委員

この駅については、今まで県側から必要ではないかと、交通弱者とかいろんな方に対して、これはやっぱりあるべきではないかというので、いろいろ言ってこられたのではないかと思いますけど、今までこの新駅設置を推進してきた県としては、今どういう考えでおるのかなと思って。実際2.5億円から3億円ぐらいの工事費であったと思うのですが、駅が出来てJR四国にとっても増収が見込まれるということで、JR四国とも協議していたと思うのです。

徳島市とも協議をしていたと思うのですが、今回のこの中止を、どのように受け止めているのか、まずお伺いいたします。

谷川都市計画課長

重清委員から、新駅設置を推進してきた立場として中止をどのように受け止め、どのように考えているのかという趣旨の御質問であろうかと思っております。

新駅設置につきましては、これまで様々な御意見を頂戴しておりまして、その効果や必要性を、県議会をはじめホームページを通じまして県民の皆様方に対し、折に触れ申し上げ

げてきたところでございます。

我々が実施した、新駅に関するアンケート調査結果におきましては、自宅から目的地が近く徒歩又は自転車が便利、自宅から最寄りの駅が遠い、そういった意見をたくさん頂戴いたしまして、県民の皆様全員が新駅を利用できる環境でないこともある中で、新駅設置に関しまして一層の理解を深める取組をすべき点はあったかと少し反省をしているところでございます。

これまで県議会の皆様をはじめ、新駅に賛同、期待していただいた方には大変申し訳なく思いますとともに、これまで協調、連携してきたJR四国や徳島市との信頼関係を維持するためにも丁寧に対応、且つ調整をしてまいりたいと、そのように考えております。

重清委員

新駅がなければ徳島市側から新ホール予定地にはどのようにして行くのか、架かっていた跨線橋も今外していると思うのですが、そこらは駅がなくても行けるようにはする予定ですか。

谷川都市計画課長

ただいま重清委員から、新駅がなければ市役所東側から新ホールへ行けないのではないかというような趣旨の御質問だろうかと思えます。

新駅は新ホールを利用される方のアクセス向上、利便性向上を図るツールの一つといたしまして、整備を進めてまいったところでございます。

新駅が中止となった場合におきましても、県と市の新ホール整備に関する基本協定に基づけば、徳島市が線路をまたぐいわゆる跨線橋の整備を担うこととなっております。市役所東側、東駐車場側から新ホールの経路、ルートは確保されるものと考えております。

なお、徳島駅、新ホール間における交通弱者を含めたアクセス対策につきましては、新ホールの担当部局が検討するものと考えており、その内容に応じまして当課とも連携を図ってまいりたいと考えております。

重清委員

徳島県が新駅を止めても市がするでしょうという話だったのですが、市との協定上にもあるように、新駅整備等に当たり互いに協力し、信義を重んじ誠実にこの協定を履行しなければならない、というのを結んでいるのでしょうか。

それを今回、県だけが新駅止めましたと、あとは市で今までどおりにやってください、そういうのでいけるのですか。きちんとした協議ができた上で、徳島市とも話し、それでまたJRとも話した上で、両方とも協定を結んでますよね、これについてどうするかを聞いてから結論を出すべきではないのですか。

先にやっけて、私たち止めますって、あとは残ったところでやってください、これはちょっと筋が通らないのではないかと思います。新駅がなくなったら今知事が徳島駅北側改札口設置とか言っていますが、今の状況で線路が五つも六つもある北側でどこへ付けようと思うのですか、これ実現性はあるのですか、どうですか。

谷川都市計画課長

ただいま重清委員から、徳島駅北側改札設置に実現性はあるのかというような趣旨の御質問であるかと思えます。

徳島駅の北側には徳島城跡の国史跡、風致地区、都市公園区域といった、法令によりまず開発制限がございまして、これら法規制の整理には国や徳島市の協力をはじめ、一定の時間を要するものと認識をしており、実現性の検証は必要と考えておるところでございませぬ。

重清委員

簡単な地図をもらっているのですが、北側を見たら中央公園があつて、これ小学校ですか、それから体育館、武道館つて、どこを開発するのか、どこからどうやって渡って行くのかと、具体的な計画ってできるのかな。今からこれをするにはまた何年も何十年も掛けるのですか。現実的な話で、車庫というのですか、あれもなかなか高架の問題があつて、二軒屋に持っていくというのも止まったままでしょう。

これだけ動かすわけにはいかないもので、そういうのでまた、今のホームから北側へ長い橋を架ける予定にしているのですか。

一体どういう話を知事としているのか、ちょっと教えていただけますか。

谷川都市計画課長

北側改札の、どのような建設イメージがあるのかというような御質問であろうかと思えます。

駅北側のほうは、先ほど委員お話しの中ほど車両基地がございまして、スペースがないという状況でございませぬ。

北改札を作ろうと思えば、車両基地内に設置するということが、まず1点考えられるのかなと思っております。

ただ、これはJR四国との関係もございませぬので、そのあたりはJR四国との話合いの中でどのようにしていくかということが決まってくると、その実現性の検証も含めて検討してまいりたいと、そのように考えております。

重清委員

北側の改札の建設費は一体どこが負担して、幾らぐらい掛かると見ているのか、お伺いいたします。

谷川都市計画課長

北側改札の建設費は誰が負担して、一体どれぐらい掛かるのかというような趣旨の質問であろうかと思えます。

事業主体や費用負担につきましては、鉄道事業者のJR四国をはじめまして、まちづくりを担う徳島市と協議を行い、決定されるものと考えております。

また、建設費についても現時点でお示しできるものはございませぬが、他県での改札設置事例から、新たにJRの車両基地をまたぎ北側へ渡る跨線橋、それが必要になろうかと

思いますので、プラットホームとか券売機の設置のみを想定した今回の新駅よりは高くなると見込んでおります。

重清委員

恐らく金額も年数も掛かると思いますけどね。

今までこうやって委員会で議論し、本会議で議論してきたこと、今までの予算等は全部無駄になるのではないかと考えておりますし、一番分かりにくいのは何を根拠に中止と言っているのか、ここが分からないのですが、これちょっと教えてもらえますか。

谷川都市計画課長

ただいま重清委員から、何を根拠に新駅設置を中止するのかというような御質問でございます。

先ほども申し上げましたが、新駅は利用者の利便性やアクセス向上に寄与する新ホールの付帯施設であると考えております。

設置に当たりましては、新ホール計画との整合を図りまして、駅の設計、施工、管理を担うJR四国、駅とホールを結ぶ跨線橋や駅前広場を整備する徳島市と、役割分担を定め進めてきたところでございます。

県からの新駅設置の協議に対し、JR四国は、大ホール約1,900席、小ホール400席とする現計画での新ホール整備を前提に基本了承していただいているというところでございます。

現在、ホール見直しのための検討がなされているところでございまして、JR四国が了承している規模に満たない、すなわち前提条件を満たさなくなる場合は、新駅設置の再検証とともに、JR四国と再協議を行う必要があるかと考えております。

また、新ホール見直しに一定の期間が必要でございまして、駅本体のみならず、線路西側から新ホールへのアクセスに必要な、先ほど申しました跨線橋、駅前広場といった周辺施設の設計に完了期限、工期がございますことから、担当課といたしましては関係者への影響を考慮いたしまして、JR四国との詳細設計業務につきましては、まずは、事業中止に向けた検討を進めたく、出来高の確認、精査に向けた事務処理などの協議を行っているところでございます。

この一方で、知事のこれまでの定例記者会見におきまして、公約に沿って準備を進めたいとの発言、さらには知事協議においても同様の発言をされております。

去る6月21日、嘉見議員の代表質問に対しまして、知事はこの度の知事選を通じ県民の皆様から徳島駅と新駅の距離が近い、徳島駅周辺のにぎわいを取り戻してほしいといった多くの声を頂戴したことから、新たな駅を造ればよいということではなくて、徳島駅新ホール間を徒歩で行き交い、飲食やショッピングなどを楽しんでいただくことが徳島駅周辺の活性化につながる考えの下、徳島駅周辺をにぎわいの拠点とすべく県民の皆様にとりまして、より効果的で夢のある投資となります徳島駅北側改札を設置したいとの思いを強くいたしまして、新駅については改めて設置中止を判断されたものと考えております。

重清委員

今の計画では、新ホールで2,000席、それと小ホールは400席だったと思うのですが、それがJRとしても増収が見込まれるというので、協議に入ったと思うのです。この新ホールが見直しで縮小されたら、恐らくできないかなという状況になるかも分からないのですが、ただし、新ホールは少なくするという事に決定したわけではないので。

それなのになぜ新駅の中止を先に発表しなければいけないのか、その理由が今聞いても分かりません。

それは、理由付けをただ単に公約だったからというのでやられるようでは、今までの議論は何だったのかと、私たちが県民に対しての説明ができるように今説明をしていただきたいと思いますが、どうですか。

松野県土整備部長

今、重清委員から、御質問をたくさん頂戴いたしました。

まず、課長の答弁にありましたとおり、我々の新駅に対する説明が十分にできなかったと、浸透してなかったという反省すべき点があったことは、それについては本当に申し訳なかったと思っております。

それから、議会の中でも御論議をいただいて、賛成それから期待を持っていただいた方々には、こういう状況になっているということについては、改めてお詫びを申し上げたいと思っております。

その上で今、重清委員からお話がありましたけれども、後藤田知事が記者会見などでも言っている中でありますけれども、県の施設はかなりのものが老朽化している状況を踏まえながら、良いレガシーを残すために、いろいろこれから議論を積み重ねたいという考えを持ってございます。既存施設の活用でありますとか、新たな施設整備の両方の観点を持ってということをおっしゃいます。

その中で、新駅以外にも、駅の北口の話も先ほどございましたし、別の面では新しいアリーナでありますとか、徳島駅の周辺のにぎわいづくりにも発言がなされております。

そういった点で、市町村とまちづくりや都市計画の議論をしっかり行いたいというのが基本的な立ち位置かと理解してございます。

その中で、まちづくりあるいは都市計画を行う主体は基礎自治体の役割であるという考えでございまして、県は広域行政の立場の観点から、いわゆる基礎自治体の仕事を補完する、あるいは広域調整の機能をしっかり果たすという中で、議論をしっかりしたいという思いでございまして。

そのまちづくりの議論の中で、新駅が必要という判断もあろうかと思っております。

そういった場合、県ではなく基本的に徳島市が設置すべきではないかという考えも持たれている部分があるように受け止めております。

県とJR四国との間で締結している協定に関して、先ほど課長からも御説明いたしましたけれども、基本的に公約のとおり、一旦白紙として考えて中止という表明をいたしておるところではございますけれども、徳島駅と新ホールの間のにぎわいづくりといった点なども含めまして、改めて検証いたしまして、県議会の皆様へ丁寧に説明していきたいという考えでおると承知しておるところでございます。

重清委員

改めて県議会で説明をしていきたいということで、中止は一つも分からないと思いませんか。

まず、徳島市とかJRとかで協議をし、また県議会に対してもきちんとした説明をして判断をしたいと、そういう解釈でいいのか、もう中止に向かってただまっすぐ走っていくのか、その点がどうか、ちょっと今ので分かりにくかったのですけど。

松野県土整備部長

もう一度、御説明を差し上げます。

まず、新駅を進めるといふところは、これまで取組をしてきたところでございまして、新駅を中止するという議論は今までなかったものですから、その作業をしないと、検証しないと、どちらがということは言えないと思っております。

その上で、しっかりとステークホルダーであるJR四国、徳島市としっかりと議論をした上で、県議会にも、こういう状況になるということをつまびらかに御説明をした上で最終的に御判断をいただくということになろうと思っております。

その前提として、中止に向けた準備というか、作業がどういう状況になっているかということを進めないことには議論ができないということで、中止に向けて作業をしているということでございます。

重清委員

分かったような、分からないような。

ホールが今の原案もまだ残っておりますと、検討の中でという話で分かりやすかったのですけど、新駅はどうなのですか。

ここを分かるように説明してくれたら、中止だけが先に走っていつているのか、それとも、もう1回検討して、いろんな協議もして、もう一度必要だというのが出てくるのかどうか、フラットな白紙の状態かどうか、そこを教えてくださいませんか。

松野県土整備部長

今、検証作業をしている最中でございますので、最終的にどちらでということをお示しする段階ではございませんが、ホールの議論も横目で見ながらということと、それから、県としての新駅を設置するかしないかということになろうかと思っております。

先ほども申し上げましたけれども、まちづくりの議論の中で、市とじっくり議論した中で、そのまちづくりの観点で駅が必要という議論もあろうかと思っております。

そういったことも含めてでございますので、新ホールの関係でいきますと、パブリックコメントもされていると思っておりますので、県として新駅を設置しないという場合についての意見も、しっかり聞きたいと思っております。

重清委員

この問題に何年も掛ける訳にはいかないのです。

もうすぐにでも新ホールも含めて結論を出していただきたいです。

これは徳島市で、ホールで35年掛かった、あれだけ時間を掛けるわけにはいきませんので、もう9月には県土整備部として、また県としての方針を委員会に示していただきたいと要望しておきます。

また、北側についても一緒に、本当にできるか、もうちょっと具体的に計画を出していただきたい。そうでないとこれが今の駅の代わりになるとは、今の段階では到底分かりませんので、その点は強く要望をして終わります。

長池委員

新駅なのですが、例えばJRが造りますと言われたときに反対なのかどうかと、今聞きながら思ったんですよ。

要は近いからどうのこうのとか、徳島駅前のまちづくりに重点を置きたいとか、徳島駅からホールまで歩く間ににぎわいを取り戻すとか、要はあそこに駅があったらいけないのですかという話と、もう一つは、いや県はお金を出しませんよと、市とかJRがやるのだったら、どうぞというスタンスなのか、ちょっとそのあたりが混ぜこぜになっていて、よく分からない。

私としては、県南に住む人間としては、駅前のにぎわいも大事なのですが、県民の足としての牟岐線の利用者が増えてほしいなと思います。

利用者が増えるには、駅が増えたほうが有り難いのであって、そういう観点から言うと、駅はもっといっぱいあってもいいぐらい。

だから、県として、重清委員の言葉をもう1回繰り返すようになりますが、理由がよく分からない。

節約したいから、お金がないから、他がやってくれるのだったらやってください、というスタンスなのか、いや、そこに駅があったら困るのだと、何か理由の中にそんなニュアンスも何となく聞こえてきた。

駅前のにぎわいを中心にしたから、県としてはあそこに駅があるべきではないというふうな言い訳なのか。一番分かりやすかったのは、ホールが縮小したら、利用者が見込まれないから、JRとの話は一回白紙に戻すのだったら、何となく分かるのだけれど、あそこに駅ができたなら、少なくとも新駅より南にある駅よりは利用者は多いですよ、はっきり言って。だって目の前に市役所があって、反対側に裁判所やら、中央警察署があって、城東高校があるのですから。

小松島は駅が四つぐらいありますけども、全部合わせても多いと思います。そういう意味で、私らはすごく期待しておったので、予定してなかったけど、何か言いたくなって立ったのですが。

本当になんか中止、中止って言われて、公約を大事にされるのは政治家としては重要だと思うのですが、いの一番の公約はそこではなかったと思うのです。私からしたら、そのあたりもう少し、なぜそうなのか、どう説明をしていくのかっていう方針があるのであれば聞かせてほしいし、もうちょっと議論しなければ、急に中止になったら市やJRも困ると思いますし、期待しておった人もおるのです。

ちょっと規模は違いますが、新幹線を通しますって言っていた国が急に止めますって言うようなものですから、地元からしたら、期待している人からしたら、何だそれと。そ

して、やりたかったら地元でやってください、徳島県でやってくださいって言っているようなものなんですよ。

そんなの話が違いますよってということで、余り地元の自治体、徳島市に背負わせるような理由がたくさん出てくるようだったら、縣市協調というのはまず崩れますし、県民ホール、新ホール自体もなくなってしまうのではないかなという懸念もありますので、そのあたりをしっかりと、皆さんに押し付けるのもいけないので、我々も多少責任を取らなければいけないなと思いながら発言しているのですが、もう一回ちょっと、私が言っていることが間違っていたら指摘してほしいのですが、いかかでしょうか。

谷川都市計画課長

ただいま長池委員からは、新駅についての御質問がございました。

まず、この新駅につきましては、先ほど申し上げたように、JR四国は新ホールが現計画での規模であれば、新駅は請願駅として受け付けるというようなことでやっていただいている状況でございます。

現在、このホールの見直しという話がございますので、その見直しがあった場合、多分規模縮小という方向でしか見直しをすることはないかと思っておりますので、そうなった場合においては、JR四国として維持管理経費が当然必要になってきますので、新規利用者がなければ、それがどのぐらいのロット感があるかっていうところを多分鉄道事業者としては見ているかと思うのです。

収入が維持管理経費を上回るのであれば、JRとしては受けてくれるという状況になります。

ただ、これまでの協議の中でも、従来の周辺公共施設があるということで新駅を設置する、JR四国が自ら設置するということは、恐らく今までの協議の中ではそういった話は聞いておりませんので、新たなにぎわいの施設とか、そういった集客、鉄道利用する方々が増えるという見込みがあるようなものに関しては、請願駅としては受け付けるというようなスタンスであろうかと思っております。

長池委員

また、今後いろいろ話されて、また委員会というか、我々のほうにも説明を頂けるといふふうなお話でしたので、これ以上は言いませんけども、ちょっと腹が立っています。感情的になっています。

見込まれると言ったって、そんなものどう考えたって見込まれますよ、感覚的に。小松島もありがたいなと思っていました。駅から駅の間は近いって言うけど、小松島は昔、港線というのと本駅というのがあって、ホームとホームが見えていた、日本一距離が短い線って言ってマニアがよく来ました。路線も短く、廃止になってしまいましたけれども。

県も、見込まれるからあそこに造るっていう姿勢できていたはずなのです。

ホールが少々縮小になろうが、何しようが、あれだけ周りにいろんな建物があって利用者がおる中で、これはもう全然、見込まれますよ。

ですから、反対する人もおるし、それに乗っかって当選した知事ですから、中止せざるを得ないというのは分からないでもないんですけどね。

そのまま我々がすつと通すわけにはいかないなという心情であります。

余計な時間を取りましたが、是非しっかりと、市とかJRとかとも話を進めていただいて、それをつまびらかにしていただきたいと要望して、終わりたいと思います。

古川委員

私も巻き込まれますと、先ほど部長が反省していましたということを言いましたけども、何を反省しているのか一つも分かりません。

言うべきではないと思うのですが、反省すべきとするのだったら、中止の議論をしなかったということ自体を反省すべきだと思いますよ。

財政が日本全体で豊かではないわけですから、費用対効果をしっかりと決めた上でやっていくというのが、全ての事業がそうではないですか。県土整備部はそのあたりが全然できていないのです。結局、結論ありきで、結論に近づけるための議論しかしていないではないですか、今までは。そこを反省すべきですよ。

県民に対して、きちんとしたデータを示していかないといけない。良い面も悪い面も。北口にしてもそうですよ、これからは、絶対それはお願いをしておきます。

北口の改札を造るのは、こういう面がメリット、こういう面がデメリット、しっかりと示した上で判断を求めていかないといけない。それが全然できていない。

これからの、JR存続の話にしても、新幹線の話でも然りです。みんな同じ、結論ありきで、その方向に何か数字をうまいこと作って。そこを反省してください。

これからの事業、本当に、どこをどうやって、選択していかなければならないわけですから、せざるを得ないわけですからね。

そのあたりはしっかりと、費用対効果をしっかりと検証できるような議論をしていってほしいなと思います。よろしく願いいたします。

あともう1点、ガラッと話が変わるので、やめておこうかなという気になっているのですが、時間がまだ30分まであるので、ちょっとだけ聞きます。

もう全然ガラッと話変わりますけども、今回選挙戦、4月に選挙をやって、県土整備部の関係で一番聞かれたっていうのは、環状線の道路の事をすごく聞かれました。

私は渭東地域が地元なので、渭東のほうにしても安宅の交差点から末広の橋の間まで、本当に時間が掛かっているなど、今イオンなんかで模型とかも作っているの、構造的なことは大体分かるのですけれども、いつになったらできるのかみたいな話はかなり聞きました。

それから、新浜のほうの人には、あの土地を本当に高架にするのか、そのあたりも聞かれましたので、そのあたりがどういう状況なのかを教えてほしいなど。国道55号から西の国府のほうに向かう、これは国の事業でやっていると聞いていますので、このあたりの状況もどうなのか。

またさらには、国府から北側の北環状はどうするのか、そのあたりも含めて教えていただけたらと思います。

山本高規格道路課長

ただいま古川委員より、徳島外環状道路に関する御質問を頂いたところでございます。

本事業につきましては、担当課が3課にまたがることから、順次お答えをさせていただきますと思います。

まず、外環状道路の概要につきまして御説明させていただきますと、徳島市の中心部へ、その周辺地域における慢性化した交通渋滞の緩和でありますとか、輸送の効率化、また日常生活における交通利便性、安全性の向上を図るために、延長約35キロメートルの環状道路を計画しております。徳島北環状線につきましては、県の道路事業といたしまして平成12年度までに全区間で供用がされております。

現在は、委員からもお話がありましたように、一般国道192号徳島南環状道路につきましては、国土交通省の直轄事業として、また東環状線につきましては、県の街路事業及び道路事業といたしまして、更には、西環状線は県の道路事業といたしまして重点的に整備を進めているところでございます。

このうち私ども高規格道路課の担当しております南環状道路の状況でございますが、こちらにつきましては、国府の観音寺の国道192号から八万町大野の国道55号までの延長約9.5キロメートルの区間におきまして、国土交通省に192号のバイパスとして整備を進めていただいているものでございます。

現在、国道192号から鮎喰川の左岸堤防までの2.6キロメートル、国道438号の上八万町の下中筋から国道55号までの3.3キロメートルの計5.9キロメートル間につきましては、暫定の2車線若しくは側道により供用がなされてお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4キロメートル間につきましては、この5月に用地取得が全て完了しております。今年度は鮎喰川を東に渡った先でございます僧津山トンネルや、それに続きます川西高架橋の上部工に着手するなど、南環状道路で当面予定されております工事が本格的に進むことになりまして、残る工事が全て終われば、国道192号から国道55号までの9.5キロメートル全体の区間が連続して通行可能という状況になります。

今後とも、国に最大限協力いたしまして、工事が円滑に進むように、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

谷川都市計画課長

私のほうからは、徳島東環状線の事業進捗と、今後の見込みについてのことを御答弁させていただきますと思います。

徳島東環状線につきましては、徳島市川内町平石の国道11号交差点から徳島市八万町大野の国道55号交差点までの全長約10.4キロメートルの都市計画道路でございます。

このうち都市計画課におきまして、街路事業として、阿波しらさぎ大橋北詰から末広大橋北詰盛土部までの約3.1キロメートルの区間で事業を進めているところでございます。

これまで阿波しらさぎ大橋北詰から、安宅の交差点までの約2.3キロメートルを供用しております。

現在、安宅交差点以南の残る0.8キロメートルの高架区間につきましては、下部工の発注は全て終えております。

また、工区最後、末広大橋の北詰の交差点ですけれども、そこに架かる上部工は、現在入札準備を進めるなど、本線の高架橋工事は鋭意進めているところでございます。

今後、末広大橋北詰の家屋が連担する狭小な区域におきまして、北側から順次整備をしてきた高架橋と、末広大橋北詰の盛土部を接続する難工事を控えております。

こうしたことから、長期間に渡ります通行規制を予定しておりまして、このことにつきましては、県民の皆様、事業者の皆様へ事前周知を徹底しますとともに、コストの縮減、工事期間の短縮を図り、早期の完成に向けてしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

杉本道路整備課長

私からは、徳島東環状線新浜八万工区について進捗状況を御説明させていただきます。

徳島東環状線の新浜八万工区につきましては、八万町大野の国道55号から末広大橋までを結ぶ延長2キロメートルの区間でございます。このうち平成23年度までに約1.7キロメートルの側道部を供用しているところでございます。

また、令和元年度から末広大橋工区と新浜八万工区を直接結びます暫定的な道路整備に着手し、国道55号までの側道部の4車線化工事を進めてまいりまして、令和3年3月に全区間において供用を開始し、この結果、徳島小松島線では供用前に比べまして約1割の交通量が減少するなど、渋滞緩和に寄与しているところでございます。

現在、八万町と西新浜町の境に位置します残る歩道部の橋梁につきまして、整備を進めているところでございます。新浜八万工区側道部の早期完成に向けまして、しっかり取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、徳島西環状線の進捗についてでございますが、こちらは徳島市国府町観音寺の国道192号から板野郡藍住町東中富の徳島引田線までの延長6.1キロメートルの計画でございます。

令和4年3月に、旧飯尾川から西黒田中村線までの0.8キロメートルの側道部を暫定供用するなど、これまでに国道192号から徳島鴨島線を越えました約2.6キロメートルの側道部を開通しているところでございます。

現在、北に続く西黒田中村線から西黒田府中線までの0.9キロメートルの区間につきまして、整備を進めているところでございます。

今年度には用地交渉を開始する予定となっております。

側道部分の先行的な整備や、区間を区切った段階的な整備などで、創意工夫を凝らしながら整備効果が早期に発現できるよう努めてまいりたいと考えております。

古川委員

分かりました。

最初のほうが頭に入ってこなかったのですが、まず、国がやっている事業については、今の認識では用地のことで絡んだり、収用するとかいうことでちょっと止まっているということが頭に入っているのですが、このあたりの話は余りなかったように思うのです。これからどのように進んでいっているのかを教えてくださいませんか。

山本高規格道路課長

ただいま古川委員から、南環状道路に関します用地の進捗状況についての御質問かと思

います。

用地の進捗状況でございますが、当初任意交渉と並行して土地収用の手続も進めておりました。

結果、この5月に任意交渉で用地契約が全てできましたので、土地収用の手続を経なくても用地取得は完了したということでございます。

古川委員

その部分は、用地は完了した、できましたということで、あとは工事で、大体国のほうで、なかなか言ってくれないのですが、長くともこれぐらい、5年は掛からないとか、いや5年以上は掛かるとか、いや3年ぐらいでいけるとか、感覚でいいのですが、そのあたりを教えてもらえたらと思うのですが。

山本高規格道路課長

ただいま古川委員から、南環状道路の完成の時期につきまして御質問を頂いたところでございます。

南環状道路につきましては、まだ今後、鮎喰川に架かります橋梁と構造物が複数、実は残されておりますので、また、今後の予算状況につきまして不確定なことがございまして、申し訳ございません、現時点ではお示しできるような状況ではございません。

ただ、国や徳島市と連携をいたしまして、地元のほうでもできるだけ早い開通を望まれているということは重々承知をしておりますので、1日も早い全線供用に向けて、しっかりと連携をして取り組んでまいりたいと考えております。

古川委員

分かりました。

そうしたら、用地できたのであとは予算と言ったので、それはしっかり国のほうに言って予算を確保してくれという話かなと思います。

そちらのほうは、また頑張りたいと思います。

あと、東環状の安宅から末広については、下部工は発注を終えているということ、今回上部工についても始めようとしているのですが、長期間の難工事があるので、それで結構時間が掛かりそうで、まだまだちょっと見えてこないということだったと思います。

あと、新浜のほうは側道のところにしか言及はなかったのですが、高架のほうは全くめどが立っていないというか、どうなったらやるのかという部分もあるのですか。

杉本道路整備課長

ただいま、新浜八万工区の高架部分の今後の進め方について御質問を頂きました。

新浜八万工区における高架道路の進め方につきましては、新浜八万工区と連続いたします、国施工の徳島南環状線及び徳島東環状線の末広住吉工区等の完成供用後の交通状況で大きく交通量が変わってくると考えております。

こういったものを見据えることと、かつ徳島環状線全体の道路ネットワーク形成の優先順位を勘案、考慮した上で、この高架区間の整備の検討、着工時期の調整を進めてまいり

たいと考えております。

古川委員

分かりました。

高架部分はどうするかっていうのは、様子を見たいということですね。

あと、北側のほうは言及がなかったので、今は何も計画がないということなのだろうなということなんだろうと思います。

大体状況は分かりました。以上で終わります。

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。

はじめに、道路整備課にお聞きします。

6月議会の報告第10号、損害賠償（道路事故）の額の決定及び和解に係る専決処分の報告についてですが、賠償金額が1万7,000円から39万5,000円と相当開きが見受けられます。それらの道路事故6件について、事故の原因と詳細内容、そして賠償内容についてお聞きしたいと思います。

杉本道路整備課長

ただいま委員から、道路管理^{かし}瑕疵によります損害賠償事案の内容について御質問を頂いております。

道路事故によります損害賠償につきましても、国家賠償法第2条第1項によりまして、道路等の営造物の設置又は管理に^{かし}瑕疵があったために他人に損害が生じたときは国又は公共団体はこれを賠償する責に任ずるとされているところでございます。

本議会に御報告させていただきました6件の事案につきましても、令和4年12月から令和5年3月にかけて発生したものでございます。損害賠償額は合わせて約107万円でございます。

事故の内容につきましても、6件とも全て落石によるものでございます。例えば、令和5年3月に国道193号の美馬市内で発生した事故については、昼間に走行中、落石が車体の下に転がり込みまして、回避できず乗り上げたことからタイヤを損傷したものでございます。県の過失は10割で、損害賠償額は1万7,000円となっております。

また、もう一つ御紹介いたしますと、令和5年1月に県道阿南鷲敷日和佐線美波町地内で発生した事故については、こちらも昼間に路面上に落ちていた石を避けようとしてまして、結果、車が横転したものでございますが、これも過去の事例を基に運転者の前方不注意また運転操作の誤り等を考慮いたしまして、県の過失は4割となり、損害賠償額は39万5,000円となっているものでございます。

岡田（晋）委員

説明ありがとうございます。

今回の事故報告は落石が原因とのことですが、近年に発生した道路の瑕疵による道路事故の状況について教えてください。

杉本道路整備課長

今回の御報告をさせていただいた以外に、近年の落石以外にこういった事案があるのかということでございます。

令和4年度におきまして、議会に報告させていただきました道路事故の案件につきましては、今回の落石に起因する事故のほかに、舗装面の陥没また段差を原因とするもの、また道路側溝の蓋の不備による事故等がございました。

岡田（晋）委員

説明ありがとうございます。

道路事故は道路の事情によって発生することが多く、日々の点検において不備を見付け事故が発生しないよう速やかに補修、修繕をすることが大事だと思います。

以前は直営で点検と簡易な補修はやられていたと思いますが、現在3庁舎において外部委託がなされており、小回りが利かなく、とても不便になっているかと思えます。

私たちが、県民の皆さんからちょっとした穴埋めや不良箇所をお聞きし、改善を県の担当者をお願いしても、委託業者は受け持ちの路線数が多く、パトロールは週に1回も行われていない所があります。その間、不良箇所が拡大し、大事故につながりかねません。また、委託業者は委託業務内容以外はやりません。何か頼むと別途予算を伴うことが少なからずあると思えます。小回りが利く県直営に戻してはどうでしょうか。

それができないのなら、即対応のできる体制をとり、事故を未然に防ぐ努力が必要かと思えます。どうされるか、具体的な対応について見解をお聞かせください。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田委員から、道路の補修や修繕に即対応できる体制をとれないかということの御質問を頂いております。

県では、道路の異常等に対して適切な措置を講じ、管理上必要な情報を収集することによりまして、道路を常に良好な状態に保つよう、現在213路線2,246.7キロメートルの県管理道路に対しまして、おおむね週1回以上の頻度で道路パトロールを行いますとともに、豪雨や地震時には異常時のパトロールを実施しております。

これによりまして、路面の段差や陥没、側溝の排水不良や危険箇所を発見した場合、事故を未然に防ぐため、速やかに補修、修繕、応急措置を行うなど、道路交通の安全確保を行っているところでございます。

具体的なところを申し上げますと、県管理道路の補修や修繕は、限りがあります県予算の中で、その規模や緊急度に応じまして工事発注、それから業務の外部委託、覚書による路線管理企業様への作業依頼のほか、道路作業班、そして維持管理担当職員等を、庁舎の事情に応じました手法を採用して緊急の対応を図り、速やかに実施しているところでございます。

今後とも、安全、安心な道路環境を確保するために迅速かつ適切な道路の維持管理に努めてまいりたいと考えてございます。

岡田(晋)委員

説明ありがとうございます。

次に、県土整備委員会資料20ページに記載してあります道路整備課の事務分掌の中で、県道担当の事務分掌として県道に関することとありますのでお聞きします。

私は、県外から車を運転して帰ってきて一番に思うことは、道路幅が狭いこと、舗装が悪く、がたがたで穴が開き、補修の跡が至る所にあり、亀の甲羅のようになったひび割れがあちこちで見受けられること、そして、白線などの路側線は消えかかっており、交通の安全が確保されていない哀れな県道事情です。お隣の香川県と比べると雲泥の差だと思います。県民生活に密着した生活インフラとしての安全な道路維持と管理が望まれます。

県道を走っていて危険に感じるのは、路側帯に生えた草木が路側線を越え、道路の中にかぶさっていたり、上から垂れ下がり、車の屋根の上にかかっていたり、通行を妨げていることがよくあります。県管理の国道についても同様です。同一路線で走って気付くことですが、県内でも管轄の違いにより、危険な草木の伐採程度が違うことです。比較的によく草木を刈ったり、除去がなされている区間は県直営、余り何もせず、ほぼ放置している委託区間もあります。それでは困ります。管轄ごとの担当の判断でなされているのではないかと思います。行政は公平でなくてはなりません。

そこで、徳島県内で県道管理における補修、修繕、舗装の修繕を行う基準、路側線の引き直しを行う基準を定めておられたら教えてください。なければ、この際、定めていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

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、舗装、修繕や区画線の引き直しを行う基準を定めているのかとの御質問でございますが、県では現在、先ほども申しましたとおり、213路線2,246.7キロメートルに及ぶ道路を管理する中、橋梁をはじめとした道路インフラの老朽化対策や交通安全プログラムに基づきます通学路対策を重点的に実施しているところです。

このため、舗裝修繕や区画線の引き直しにつきましては、路線の重要性や交通量、また事故の危険性、沿線状況など、多岐にわたる条件を考慮し、限られた予算の中で取り組んでおります。基準を設けることは難しいと考えてございます。

また今回、四国の他県3県に確認いたしましたところ、本県と同様に基準は設けておらず、地元要望や現地状況により修繕を実施しているとお聞きしております。

今後とも、地域の皆様の意見をお聞きするなど、丁寧な対応を図りながら、安全安心かつ快適な道路環境を確保するため、迅速且つ適切な道路の維持管理に努めてまいります。

岡田(晋)委員

説明ありがとうございます。

基準を定めるのが難しいのであれば、県民全体の公平性の確保のため、県道管理における舗裝修繕や路側線の引き直しの手引きやマニュアル等を作る検討に着手していただきたいと思います。取組の経過について、また次回の議会においてお聞きしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

これで道路整備課についての質疑を終わります。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

最後に委員から、舗装修繕や路側線の引き直しの手引きやマニュアルを作る検討に着手してほしいというお話でございますが、先ほどの答弁と繰り返しのようになりますが、県におきましては、長い延長の県道、国道を管理しております。

舗装修繕それから区画線の引き直し等の維持管理にかかる対応につきましては、路線の重要性、交通量、それから事故の危険性など、多岐にわたる条件を考慮し、限られた予算の中で取り組んでございます。基準を定めることは難しいと考えてございますので、御理解いただけますよう、よろしくお願いいたします。

今後とも迅速かつ適切な道路の維持管理に努めてまいります。

岡田(晋)委員

私は回答を求めてなかったのに今答弁があったということに関しまして、私は基準ということはきっちり決めたものをきちんと定める、規則で定めるとか、そういうのではなくて、手引きやマニュアルっていう言葉で表現しています。

ということは各職員さんに、こういうときはこういうふうにしなさい、対応しなさい、連絡があったらすぐ見に行き、自分でできるものはやる、そういうことをきちんと書いたものを全事務所に徹底して、県民全体の公平性を図ってほしいということを趣旨として言いたいので、それは続けて次回の議会でもいろいろ問うていきますので、答弁は要りません。私は答弁を求めてなかったのに、言ってくれたからこれを言いました。

山西委員長

午食のため休憩いたします。(11時58分)

山西委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。(13時02分)

それでは、質疑をどうぞ。

岡田(晋)委員

続けてお聞かせください。

河川整備課にお聞きします。県管理河川堤内地、堤外地及び管理用道路、全てにおいて、草木の繁茂により、県民の生活環境を悪化させている事例が県内各地で見受けられ、特に今の時期、私たちにも問合せや要望が数多く寄せられています。

県内の自治体において、環境保全条例を定めて、宅地、農地を問わず90センチメートル以上に伸びた草木は伐採するよう、土地の所有者に指導を行っている自治体があります。その中で、住民の環境保全意識は高まっています。個人の土地に指導している行政が自ら管理する土地は草木が生えたままでは、コンプライアンスに反します。

当然ながら、行政が住民の模範を示すのが当たり前だと思いますが、見解をお聞かせください。そして、先ほど道路整備課にお聞きした同様の内容ですが、県管理河川における草木の伐採状況の基準を定めておられたら、教えてください。なければこの際、定めてい

ただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

披田河川整備課長

ただいま岡田委員から、2点御質問があったかと思えます。

県管理河川の維持管理について、行政が住民に模範を示すべきという御質問だったかと思えます。

河川管理時における草木に対しましては、まず、洪水を安全に流すという観点で取り組んでおりまして、河川内の樹木につきましては、繁茂拡大により水位を上昇させるなど、治水上の支障となっている箇所、局所的洗掘を助長する箇所、護岸などの点検に障害を与えている箇所は、必要に応じて伐採を実施しているところでございます。

中でも、堤防につきましては、浸食、亀裂など変状を早期に発見するため、徒歩巡視や点検などとともに、必要に応じた除草も実施しております。

また一方で、草木の繁茂は害虫類の発生、火災の原因、ごみの投げ捨てなど、周辺住民に迷惑をお掛けすることから、地域の皆様方の声も頂きながら、業者への委託はもとより、行政と地域の方々が連携した官民協働型河川維持管理システムや、公募型伐採など様々な手法を駆使して対応しているところでございます。

引き続き、地域住民の皆様方とも連携しながら、河川の適正な維持管理に努めてまいりたいと考えております。

続きまして、2点目の草木の伐採に基準はあるのか、また基準がなければ定めないのであるということにお答えさせていただきます。

先に申しましたとおり、繁茂拡大により、洪水を安全に流す支障となる箇所、点検に障害となる箇所、害虫類の発生など、河川や箇所ごとに伐採を行わなければならない理由が多岐にわたるため、一律の基準を設けるとすることは非常に難しいと考えてございます。

そういった点で、四国のほか3県にも確認したところ、いずれの県でも基準というのは設けられておらず、本県におきましても難しいと考えております。

新瀨県土整備部次長

今の基準に関する河川整備課長の答弁に少し付け加えさせたいと思います。

御質問いただいております、河川に関する伐採、除草につきましては、地域の方々、これはお一人お一人でございますけれども、頂いた声につきましては必要に応じて対応してまいりたいと考えております。

加えまして、先に答弁させていただいております道路管理につきましても、同様に地域の声につきましては、必要に応じた対応を講じてまいりたいと考えております。

岡田(晋)委員

説明ありがとうございます。

県民の生活環境を守るため、県管理河川用地における草木の伐採除去を行う基準が定められないのなら、県下の全ての部署の職員に取扱いのマニュアル、どういうふうにして運用していく、連絡があったらこうするということを、県下全体で統一するようなマニュアルを定めることに着手していただきたいと思えます。先ほど道路整備課のほうにもお願い

したことなのですが、一応それはこれで終わります。また次回聞かせてもらいます。

次に、県土整備委員会資料40ページに記載のあります、河川整備課の事務分掌の中で、整備担当の分掌事務として、広域河川改修事業に関することとありますのでお聞きします。吉野川に源を発し、石井町と徳島市に至る全長25.8キロメートルの飯尾川の河川改修事業の進捗状況と今年度の計画、そして今後の事業の見通しについてお聞かせください。

披田河川整備課長

岡田委員から、飯尾川の改修事業の進捗と今後の見通しについて、御質問がございました。

飯尾川は、流域全長が約26キロメートル、流域面積が約71平方キロメートル、吉野川の水位が高いときに排水ができなくなる県内最大の内水河川であり、その流域は徳島市、石井町、吉野川市の2市1町にまたがるため、これまで上下流バランスに細心の注意を払いながら、鮎喰川合流点から加減堰までの徳島工区、加減堰から飯尾川放水路までの石井工区、飯尾川放水路から鳥正橋までの吉野川工区に分け、整備を進めております。

現在の進捗状況につきましては、下流部の徳島工区は平成20年度の四国最大級のポンプを有する角ノ瀬排水機場の完成や、平成25年度の加減堰右岸撤去工事が完了し、概成している状況です。

続く中流部の石井工区につきましては、桧瀬橋までの改修が進んでおり、残る桧瀬橋から飯尾川放水路までの1.3キロメートルについて、今年度は地元調整に必要な河川の流量調査などに取り組んでまいります。

河川改修の推進には、地域の皆様の御理解と御協力が何より重要であるため、引き続き地元市町との連携の下、地元住民との合意形成が図られるよう取り組んでまいります。

岡田(晋)委員

説明ありがとうございます。

今年度から進捗の遅れている工区の改修計画の見直しにも着手して、よりコストの掛からない管理方法を検討して積極的な事業展開を行っていただきたいと思います。河川整備課は終わります。

次に、都市計画課にお聞きします。盛土防災・事前復興担当室の事務分掌で、1、盛土防災に関することとあります。静岡県熱海市での土石流災害を踏まえて、今年の5月に施行された宅地造成及び特定盛土等規制法を受け、広島県は盛土に対する規制を大幅に引き上げた、新たに盛土をする場合の許可基準を国のガイドラインより厳しくする方向で国土交通省と協議されているとのこと。

盛土は、農地や宅地や場所によって法律が異なっており、自治体の条例で制限が掛けられて、全国一律の包括的な規制がなかったのですが、今回の新法で、市街地はもとより、山間部において人の住むところにも影響を及ぼす可能性があれば規制され、その区域指定や許可を要する面積は、都道府県知事が条例で定めることができることとなっております。

また、盛土の面積も、国は3,000平方メートル以上とするガイドラインを定めていますが、独自で500平方メートル以上を許可制としている自治体もあります。新法により県の

許可がなければ、一定以上の規模の盛土ができなくなりましたが、新法施行に伴って、本県においてこういった取組が考えられているかお聞きします。

手塚都市計画課盛土防災・事前復興担当室長

ただいま岡田委員より、盛土規制法の施行を受けて、県はどのように取り組んでいくのかといった質問を頂いております。

令和3年7月に、静岡県熱海市で発生しました土石流災害を踏まえまして、国において、危険な盛土の規制強化を目的として、従来の宅地造成等規制法の一部を改正した宅地造成及び特定盛土等規制法、いわゆる盛土規制法が令和4年5月に公布、本年5月26日に施行されたところでございます。

この法改正によりまして、宅地、農地、森林などの土地の用途にかかわらず、盛土の崩壊により人家などに被害を及ぼす可能性がある区域を知事が指定し、区域内で行われる一定規模以上の盛土を許可制とすること、また、土地所有者などの責任が明確化され、実効性のある罰則が設けられるなど、危険な盛土が全国一律の基準により包括的に規制されることとなったところでございます。

県といたしましては、国が示します基本方針、ガイドラインなどに基づきまして、まずは法の運用の基礎となる、規制区域の指定を進めるため、地形、地質や、土地利用などを調査する基礎調査を行いまして、その後、その結果を踏まえまして、盛土の崩壊により人家などに被害を及ぼす可能性がある区域を抽出いたしまして、規制区域の検討を進めることとしております。

なお、許可が必要となる盛土の規模につきましては、県が条例で独自に定めることが可能となっております。基礎調査を進める中で適切に検討いたしまして、近隣の他県の状況なども確認しながら対応してまいりたいと考えております。

今後とも、盛土に伴う災害から、人命や財産を守るという盛土規制法の趣旨を踏まえまして、規制区域、運用基準など、検討を進めるとともに、他法令を所管する部局との連携も図りまして、盛土による災害の防止に向け、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

岡田（晋）委員

説明ありがとうございます。

それでは、今年度に行う基礎調査の予算内容とスケジュールについて伺います。

手塚都市計画課盛土防災・事前復興担当室長

ただいま岡田委員より、盛土規制法の基礎調査の予算、スケジュールについて御質問がございました。

盛土規制法に基づく規制区域の指定に必要な基礎調査に要する費用といたしまして、本年度当初予算に3,200万円を計上しております。先月5月26日に法律が施行されまして、政令なども定められたことを受けまして、現在手戻りがないよう確認しながら、基礎調査の委託業務について準備を進めているところでございます。

早期の規制区域の指定に向け、しっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

岡田（晋）委員

説明ありがとうございます。

諸条件をクリアして基礎調査の年度内完了に向けて努力をしてください。

次に運輸政策課にお聞きします。県庁の北側を流れている新町川の右岸、左岸の河川区域内に、数多くの船舶が係留されています。去る5月25日の10時から11時半の間に調査いたしました。結果、かちどき橋より下流県庁側、新町川右岸に公用船舶2隻、ヨット20隻、プレジャーボート20隻、漁船33隻、廃船2隻、物置使用1隻、県庁の対岸側、新町川左岸に公用船舶10隻、ヨット21隻、プレジャーボート3隻、漁船20隻、廃船1隻の合計133隻が係留されておりました。

近年起きるであろう、南海トラフ巨大地震による津波が発生した場合には、いの一番にそれらの船舶が住宅街に押し寄せ、危険にさらされるかと思えます。

少しでも被害を未然に防止するためには、住宅街から離れた、より海に近い、マリンピア沖洲の波止場に移動することが良いと思うのですが、移転についての御検討をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

原田運輸政策課長

ただいま岡田委員より、ケンチョピアに係留している船舶をマリンピア沖洲に移転することを検討してはどうかといった御質問を頂きました。

ケンチョピアにつきましては、その景観から、県民の憩いの場となる一方、東日本大震災の際に、無秩序に係留された小型船舶などが津波の漂流物となり、海岸、河口周辺への集落や橋梁等への被害を拡大させたということもありまして、景観の保持と防災を両立する取組を進めてきたところでございます。

具体的には、東日本大震災以後、ケンチョピア周辺水域を港湾法に基づく放置等禁止区域に指定いたしまして、暫定的な係留施設といたしまして、小型船舶用泊地とする告示を行いまして、それとともに徳島県港湾施設管理条例の改正による、使用料の新設を行うとともに、船舶に係留する係船環を整備しているところでございます。

また、無許可で係留していた船舶及び浮棧橋につきましては、所有者に対する許可申請の指導、廃船の撤去、警告を行うとともに、流出の危険性がある所有者不明の沈廃船や浮棧橋の撤去に取り組んでいるところでございます。

一方で、恒久的な受入施設の候補の一つとなりますマリンピア沖洲につきましては、現時点ではケンチョピアの小型船舶に係留できる小型棧橋を有してはいない状況でございます。

このことから、当面の対策といたしまして、沈廃船等の撤去や、ケンチョピアに係留する船舶の管理者を把握いたしまして、係船環にしっかりとつなぎ止めるということに注意を促すことで、津波発生時におきまして船舶流出による周辺家屋や港湾施設等への被害軽減に取り組むとともに、今後の放置艇対策につきましては、他県事例の調査研究を行いまして、県民に親しまれておりますケンチョピアの景観の保持と防災を両立させる取組をしっかりと進めてまいります。

岡田(晋)委員

説明ありがとうございます。

私の質問に対し、移転するにはマリンピアに栈橋がない、ケンチョピアとして親しまれているので継続したいとの答弁がありました。現状を鑑みると致し方ないかとも思います。それなら利用者の満足度を高めて、誇れるハーバーにしてほしいと思います。

昨日、利用者に移転の話をする、返ってきた言葉は、全国でも珍しい県庁前のヨットハーバーを徳島の売りにしてはどうか、そして、使用料は高くなっても構わないので、せめて手足を洗う水道を付けてほしい。特に県庁の向かい側にと言われましたので、お伝えして要望いたしますので是非とも設置をお願いします。

今後、想定される南海トラフ巨大地震による津波に備えて、県民の安全を守る調査と研究、そして他県の状況調査をお願いして質疑を終わります。ありがとうございました。

須見委員

河川改修について何点かお伺いをしたいと思います。

多々羅川の河川改修工事の現状、また、今年度、どのように進めていくのか教えてください。

披田河川整備課長

須見委員から、多々羅川改修と今後の取組について御質問頂きました。

多々羅川におきましては、昭和54年度より下流の西新浜町の旧水門から中流部のJRまでの4,560メートルの改修事業を実施しております。

多々羅川は河床勾配が緩く、川幅も狭いことから、大きな水害を県下にもたらした平成16年の台風23号をはじめ、幾度となく浸水被害が発生しております。

このため、園瀬川合流点から徳島市勝占町のJR橋までに約4.6キロメートルの河川改修を計画し、平成27年度までに国道55号付近までの約3.1キロメートルの整備を完成させ、引き続き上流の改修に向け、多々羅川の洪水を大松川へ流す放水路等の整備を重点的に行っております。

これまでに多々羅川の環境維持に必要な水流を確保する分流堰や樋門、川底を管渠で横断する農業用水路などの改築を終え、現在は残る市道、多々羅川橋架け替えの令和5年度中の完成を目指して整備を鋭意進めているところになります。

また、JR橋までの約1.3キロメートルにつきましては、県道地蔵橋の改築をはじめ順次整備を進めるとともに、改修計画区間の更に上流の丈六町や渋野町におきましても、引き続き定期的な河川の点検を行い、堆積土砂の撤去をはじめ、適切な維持管理に努めてまいりたいと考えております。

今後とも頻発、激甚化する水災害に対し、地域の皆様の安全、安心を確保できますよう関係者と連携を図りながら、事前防災対策にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

須見委員

1点確認です。

先ほど説明にもありましたように、地蔵橋の下流に分流堰を設けて、多々羅川に流れる水量が大松川へ流れるように調整したと思います。

これによって、分流堰を設けた地蔵橋下流の狭い川幅を補強したり、浚渫等々をしなくても、洪水や浸水の脅威から、下流の地区住民の安全と安心が守られると認識をしておりますが、その認識でよろしいでしょうか。

披田河川整備課長

先ほどの須見委員からの御質問になります。

現在、分流堰ができておりまして、広い大松川へ基本的には流しまして、細いままの多々羅川のほうへ、維持流量としまして河川が維持するのに必要な流量を流す堰が出来ております。

それが出来たので洪水時にも大丈夫かというお話でございますが、大松川からの分流ということで、そこでは、多々羅川に流れる分というのは制限はできるのですが、それ以降、地域のほうへも雨が降りますので、そこからの川へ入ってくる水というのはございます。

その関係もございまして、保全治水上、必要な浚渫、樹木の伐採等は、引き続き行っていく必要があると考えております。

須見委員

引き続き、早期の完成を目指して、しっかりと工事を進めていただきたいと思います。

それともう1点確認なんですけれども、先ほど新濱次長の答弁の中において、河川の樹木伐採について、地域の声があれば対応していくという話ではありました。

地域の声を大切にして、地域住民を無視する事なく整備を進めていくと理解をさせていただきました。その理解でよろしいでしょうか。

新濱県土整備部次長

須見委員から、河川内樹木に対する対応ということで、改めて対応の状況についての御質問を頂いたと思います。

先ほど申し上げたとおり、河川につきましては、洪水を安全に流すという観点がございまして、地域の様々な環境に与える影響というのもそれぞれ違う状況がございまして。

それも含めまして、幅広く地域の声を頂きながら、必要に応じまして対応してまいりたいと考えております。

須見委員

ありがとうございます。

地域の住民の声を無視する事なく整備を進めていくということで、安心してその言葉を受け止めさせていただきます。

それでは続きまして、入札制度についてお伺いをいたしたいと思っております。

WTO案件について、どのようなものなのか、詳しくお聞かせ願いたいと思っております。

西岡営繕課長

ただいま須見委員から、WTO対象工事の制度等についての御質問でございます。

WTOにつきましては、国、都道府県、政令指定都市が調達する物品やサービスのうち、建設工事も対象となっているところでございまして、今回建設工事であれば現時点では22億8,000万円以上が対象となっております。

また、政令規定の事項がございまして、そちらのほうでいろいろ規定がございまして、一般競争入札、参加者の資格には事業所の所在地要件の設定をすることができないですとか、最低制限価格制度を適用しない、こういうような要件もございまして。

須見委員

徳島県の発注工事の中で、WTO案件というのはどのような工事があるか教えていただきたいと思っております。

西岡営繕課長

ただいま須見委員から、徳島県発注工事の中でWTO対象工事はどんな状況かという御質問でございます。今、営繕課のほうで所管している工事については、これまでWTO案件はございません。

ただ、県下全部ということで見ますと、他部局の事例ではございますけれども、令和3年度中央病院のER棟の新築工事、平成26年海部病院改築事業、平成24年三好病院改築事業、平成21年中央病院改築事業ということで、病院局で4つ、それと、ちょっと特殊なんですけれども、住宅課のほうで、県営住宅、こちらの集約PFIでもWTO案件だったということでございます。

須見委員

幅広く、県外も含めて入札に参加できるというような趣旨がWTO案件だというふうに理解をしておりますが、WTO案件の入札で、不調になった入札が今まであったかどうか教えてください。

西岡営繕課長

WTO案件で不調になった案件ということでの御質問でございます。

営繕課所管の工事では現在、県立の国府支援学校の校舎棟の新築工事を入札の手続きをしております。

こちらのほうが、今年の初めに1回入札をさせていただいたのですが、不調に終わったということで、現在、再度入札の手続きをしている状況でございます。

須見委員

入札が不調になった場合には、今言われたような再度の入札が行われるわけですが、不調不落を回避するために、一般的にどのような対策がとられているのか、教えていただきたいと思っております。

西岡営繕課長

今、不調不落の対策ということで、御質問でございます。

建設産業、業界全体の技術者が不足しているとか、資材単価の高騰等によりまして現在、全国的に入札不調が増加していたという状況がございます。

このようなことから、不調不落対策といたしましては、例えばスライド条項の積極的活用だったりとか、労務単価の機動的見直しとか、一般競争入札の1社入札の原則有効化、これらの対策を実施していくという形を考えてございます。

須見委員

不調不落等をなくすためにも1回目不調だった場合、その原因をしっかりと理解して、追求して次に生かすことは非常に有効だと考えておりますので、その点しっかりと1回目不調になった理由、原因などを分析していただきまして2回目、3回目と不調不落がないようにしっかりと努めていただきたいと思います。

次に、建築一式工事の総合評価値、経営事項審査結果の総合評点が徳島県において1,200点以上の県内企業が何社あるのかと、840点以上の数についてお伺いいたしたいと思っております。

西岡営繕課長

ただいま須見委員から、総合評定値1,200点以上、それともう一つ、840点以上は何社あるのかという御質問でございます。

建築一式工事におきまして、総合評価値1,200点以上は1社でございます。

それともう一つ、総合評定値が840点以上につきましては、合計で56社でございます。

須見委員

次に、総合評価落札方式における手持ち工事数についてお伺いいたしたいと思っております。

手持ち工事数は、どのようなものなのか、教えていただきたいと思います。

佐野建設管理課長

今、須見委員から、手持ち工事の総合評価の制度についての御質問でございます。

入札契約制度の主要な手法であります総合評価落札方式におきましては、工事成績や同種工事の施工実績の評価を行っており、結果的に実績を有する特定の企業に受注が集中する可能性が否定できなかったところでございます。

このため、年間の発注件数が少ない建築一式工事、そして電気工事、管工事につきまして、建設企業の育成の観点から、議会での御論議を踏まえまして、平成29年度の入札契約制度改正によりまして、頑張る全ての企業がチャンスを得られるよう、新たな評価項目といたしまして、手持ち工事数の評価を導入したところでございます。

手持ち工事数の評価につきましては、入札公告の入札参加資格審査申請書等の提出期限におきまして、県発注の同種工事の受注がなければ、評価基準に基づきまして加点評価するものでございまして、建設工事であれば当初設計金額が3,000万円以上の建築一式工事におきまして、手持ち工事がない場合に30点を加点することとしております。

この評価の導入によりまして、手持ち工事がない業者が受注できる場合が増えまして、受注機会の分散が図られているものと考えております。

須見委員

例えば工期が延長になった場合、手持ち工事数はどのような扱いになるか教えていただきたいと思えます。

佐野建設管理課長

須見委員から、工期が延長になった場合の手持ち工事の考え方ということでございます。手持ち工事数の措置期間につきましては、手持ち工事数の評価を適切に実施するため、入札公告におきまして、当初、契約締結日から工期の末までということで明示させていただいております。

この措置期間の延伸についてのルールでございますが、天候不良、関係者や関連工事の調整等、受注者の責めに帰さない工期延伸を行った場合は、手持ち工事数措置期間の延伸を行わないこととしております。

なお、受注者の責めに帰さない工期延伸でない場合、すなわち受注者の責めにより工期内に工事が竣工せず、延伸した場合につきましては、手持ち工事数措置期間を延伸いたしまして、これにつきましては、受注者に対しまして発注者が手持ち工事数措置期間の変更通知を行うということにしております。

須見委員

1回目の工期の延長が受注者の責めにおいてではなく、発注者の責めにおいて延長した場合は措置期間は終わってないと、一旦切れるわけですが、何かしらの問題があって、2回目、工期を延長する場合において、その部分に関しては受注者に責めがあったとした場合、手持ち工事数の措置期間は一旦なくなっているのですが、2回目の工期延長の部分に関しては、再度手持ち工事数の措置期間が復活するというような考えでよろしいでしょうか。

佐野建設管理課長

今、須見委員から、一度工期を延伸しまして、それでそのときには、手持ち工事数の対象にならなかったということで、再度工期を延伸した場合、これが受注者の責めにより延伸した場合という御質問でございます。

この場合、受注者の責めにより工期内に工事が竣工せずに延伸した場合につきましては、延伸期間を手持ち工事数措置期間と、対象とすることとしております。

須見委員

よく分かりました。ありがとうございました。

古野副委員長

それでは失礼いたします。

まずは、先月中旬に路肩崩壊をいたしました国道193号線、非常に困難な工事の中、鋭意努力をしていただいておりますこと、感謝申し上げます。

そして、一度は工期が延びましたが、1,000世帯近い方々がお住まいですし、県境を超えて高知県との行き来がある路線でございます。

非常に苦勞されている方がたくさんいらっしゃいますので、一日でも早く復旧をお願いしたいと思います。

1点質問をいたします。今月2日に梅雨前線に伴いまして線状降水帯が県南の沿岸地域に発生をいたしまして、6月としては記録的な降水量でございました。

私の地元で、阿南市と那賀町を結ぶ幹線道路の国道195号線が山腹崩壊をいたしまして、約6時間余りにわたり一時全面通行止めとなりました。

その情報がうまく伝わらずに混乱が発生をいたしましたが、どのような状況であったのか、なぜ混乱が起きたのか、まずはお聞かせいただきたいと思っております。

杉本道路整備課長

ただいま古野副委員長から、6月2日の豪雨におきまして、195号阿瀬比峠の通行止めが発生したときの状況等、御質問を頂きました。

6月2日阿南市蒲生田における1時間雨量がおっしゃられたように、6月の値としましては観測史上1位となる、1時間72ミリメートルの激しい雨を記録したところでございます。

このため午前11時頃、国道195号阿南市山口町の阿瀬比トンネルの東側に位置します山腹が崩壊したところでございます。直後に、通行者から通報を受けた県警が交通規制を始めたところでございます。その後11時45分から全面通行止めを実施し、その後、土砂の撤去に努めまして17時には片側通行を可能としたところでございます。

通常、通行止め初期の現場におきましては、道路管理者と交通管理者が迂回路の情報を共有してきたところでございますが、今回観測史上1位というような激しい雨が降ったこともありまして、情報共有に時間を要し、迂回路の案内が十分にできず、現場のほうで混乱、また那賀町をはじめとする周辺地域の皆様に御迷惑をお掛けする結果となったところでございます。

今後の対応としましては、まず那賀町と阿南市をつなぐ国道195号など主要な幹線道路で全面通行止めとなった場合におきましては、今回の事案を教訓に、通行規制情報はもとより、委員から御指摘のありました現場での混乱の原因となりました迂回路の情報を、しっかり現場で皆様方、また運転手の方々にしっかりお伝えをしていかなければいけないと考えておりまして、適切な情報の共有に努めてまいりたいと考えているところでございます。

また、今後の情報の発信の仕方につきましても、引き続き県のホームページのほうで案内しております徳島県県土防災情報システムで通行規制の内容、また迂回路情報の発信に努めているところでございますが、これらに加えまして那賀町のケーブルテレビ、またケーブルテレビ徳島等で実施しております迂回路を含む道路交通規制情報の自動放送につきましても、ほかのケーブルテレビ各社におきましても利用を働き掛けて周知に努めてまいりたいと考えております。

今後とも、平時はもとより発災時におけます交通規制情報の適切な発信に努めまして、県民の皆様の安全、安心の確保に努めてまいりたいと考えております。

古野副委員長

ありがとうございます。御丁寧に御説明を頂きました。

そしてまた、続きまして、今後の対応も言っていただきました。

SNSで発信をされること、またホームページを見ていただく、多分、今の時代はこれが一番だろうかと思えますけれど、高齢化率が上がってきた地方のほう、そしてまた県民の方々全体も高齢化率が上がっております。

特に現場で大雨の中、車から出ることもためらうほどの大雨の中で、迂回をしてくださいという一言だけでその現場は済まして、どこへ行ったらいいいのか、迷った方がたくさんいらっしゃるというのが当時の状況です。

そういうようなことが今後ないような形を、これから台風シーズンになってきますけれど、どうぞ対応していただくように、お願いいたしまして、終わります。

山西委員長

この際、委員各位にお諮りいたします。

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、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、よろしくお願いいたします。

それでは、質疑をどうぞ。

扶川議員

急遽テーマを差し替えまして、新駅についてお尋ねをいたします。

古川委員が、県が反省するべきは中止の議論をしてこなかったことだ、費用対効果を十分に検討せず、結論ありきでそれに近づける議論しかしていないということを厳しく指摘をされました。全く同感であります。実際、私も3,000万円掛けて県が実施してきた新駅設置検討事業の資料というのを、情報公開請求で入手いたしました。

これですけれども、どこもかしこも黒塗りだらけで、本当に新駅設置でJR新規利用者がうんと増えるのかということが検証できなかった。例えばアンケートで新駅を利用しない理由、しないと答えた理由、回答はこのとおり、262人の回答のうち115人が真っ黒に塗りつぶされているんです。

今後、北口の改札の問題、重清委員さんからも出ましたけども、これについても事業の効果、検証をなさるのであれば、その際はデータの黒塗りは絶対にしないようにしていただきたい。議会が検証できません。

データにしても、アンケートにしても、公表を前提にJRや利用者に対しても協力を得るように、お願いしたいと思います。

これは、1回答弁ください。

谷川都市計画課長

ただいま扶川議員から、今後北行き改札口等の検討をする際には、しっかり情報を公開していただきたいという御質問でございます。

先ほどの新駅に関してのアンケートとか利用者数予測の公文書公開請求につきまして、このときに部分公開した理由といたしましては、当該公文書を公にすることによりまして個人が特定されるおそれがあるというものをはじめ、個人の特定や目的外使用をしないことを条件にアンケート調査を実際したこと、また、非公開を前提にアンケート調査の協力や情報を頂いているということもございまして、個別具体的に判断をしたという状況でございます。

これは今までにも御答弁をさせていただいたところでございます。

先ほど、今後そういったような検討する、調査業務をする場合には、そういったことがないようにということでございますので、内容にもよりますので、そこは個々、具体的に判断しまして、情報を公開できるものはしていくということでやっていきたいと考えております。

扶川議員

部長さんが、駅は新ホールの附帯施設であって、ホールの計画の見直しによって駅の利用者が少なくなると、JRも維持管理費が収入を上回ってしまうから、要らないということになるのではないかとというような趣旨のことをおっしゃいました。

そのとおりだと思います。

その場合は、市が仮に独自に造りたいと言ったって、お荷物になりますから市が経費補填しなければJRは認めないと思います。請願駅なので、お願いして造ってもらうものですから、しませんが言われたら終わりです。

しかし、ホールが従前のような規模の計画であれば新駅もやるべきだという考え方には、私は反対です。それは、以下述べますが、私は、県民の世論というのは既に固まっていると思うからです。

例えば、新知事後藤田さんが主張するような、駅から市役所まで歩くことによって町の活性化と、あるいは市民の健康づくりとかを県議会でも御承知のように、山田前県議らが議論しておりました。また、車椅子の利用者など本当に大変な人はエレベーターが徳島駅しかない状態で、JRを使うわけがないじゃないかと、これは私が再三申し上げてまいりました。

こういう議論がずっとされてきたのに、まさに先ほど古川委員がおっしゃったように、結論が先にあって一切耳を傾けずに、しゃにむに進めてきた。私は選挙の前に、知事が交代するかも分からないから、一旦設計業務についてもストップすべきではないかということまで申し上げました。それもしない、だからどんどん無駄が広がってきたわけです。

新駅の問題は県民から見てもホールよりは分かりやすい。確かに情報が不十分であったから、議論もその分不十分かもしれません。

しかし県議会、また市議会の議論も経て、住民の多くは、私は要らないというような結

論を出しておられます。確かに、もしかすると牟岐線沿線の方だけアンケートをとると、長池委員さんがおっしゃるように、欲しいという声が多いかも分かりません。

しかし、知事は県民全体の代表であります。

私自身も板野郡でアンケートをとりましたが、これも本会議で紹介したように圧倒的多数が要らないという御意見でありました。

休み時間に岡田(晋)委員の意見も伺いました。

吉野川市のほうで、議会でJRに意見書を上げたのだけど、何かと言うと小さな駅のトイレが次々撤去される、困るから何とかしてくれと言ったんだけど、叶わなかったそうです。

仕方がないからある駅では、市が駅に仮設トイレを置いたそうです。

岡田(晋)委員に言わせれば、代弁しますけども、県が新駅に大金をつぎ込むぐらいなら、県下全域にトイレぐらい造るお金はあるだろうと。県がですよ。それが県民の全体の考え、利益を考えるとということではないかと、御意見を頂きました。全くそのとおりだと思います。

したがって、こういう県民の声を踏まえた知事が公約に掲げて当選なさった新駅廃止については、直ちに中止手続を進めて然るべきだと私は思います。今更何を議論するのか。

その当時、反対意見には十分に耳を傾けないで、反対意見のほう知事の意見となると手の平を返すなんてことは許されません。県民の目線で見れば新駅は中止すべきではありませんか。

考え方をもう1回教えてください。

谷川都市計画課長

扶川議員より、新駅は中止すべきではないかというお話でございます。

先ほど午前中にも、重清委員にも御答弁したように、新駅は利用者の利便性やアクセス向上に寄与する新ホールの附帯施設と考えております。

設置に当たりましては、当然、新ホール計画との整合性を図りまして、JR四国、徳島市との役割分担を定め進めてきたところでもございます。

JR四国は、この大ホール、小ホール、現計画での新ホール整備を前提に基本了承をいただいているところでもございまして、今後ホールの見直しの内容によりまして、改めてJR四国と新駅設置の再協議、検証をすることが必要になってくると考えております。

あと一方で、駅本体だけではなく、徳島市が整備をすることになっていきます跨線橋、駅前広場、そうしたものには個々に設計の完了期限がございますので、そこは担当課として、まずはJR四国との詳細設計業務につきましては、事業中止に向けた検討という一つの中で出来高の確認、精算に向けた事務処理、そういったものの協議を行っているところでございます。

扶川議員

精算に向けて事務処理を行っているということなので、それは粛々と進めて、早く中止にしてほしいと私は思います。障がい者の方、あるいは高齢者の方なんか、どうすれば

駅から新ホールまでスムーズに移動して、市が整備をする役目を担っているエレベーター付きの跨線橋までたどりつけるかっていうことは、県としても市に迷惑を掛けたわけですから、しっかり市と協議して支援をしていくべきだと私は思います。いろんなアイデアが出てくると思いますから、それこそ一生懸命検討していただきたいと思います。

先ほど、公開のことについて納得がいかなかったことがありましたので、もう1回お尋ねしておきますけども、本当に利用者がうんと増えるのかということ、私は最初、説得力がある資料が出れば、検証した上で、場合によったら賛成してもいいと思っていたのです。

しかし、これでは駄目です。こういうことをやるから住民、県議会も含めて、県の言っていることを信用してくれなくなるわけです。

情報公開というのは、情報は県民の財産なんですから、原則公開がなければいけません。物によって公開できない場合もあるというのは、ごく例外なんです。

個人情報公開しないのは当たり前です。でも個人個人アンケートをとって、名前も何も書いていない、こういう理由で私は新駅には反対ですなんていう、記述してあるその文章を黒塗りする理由なんて全くありません。

情報公開審査会に出せば、公開しなさいという話になるだろうけれども、何しろ情報公開審査会を出してから結論が出るのに、下手をすると1年も2年も掛かりますから、無駄ですから、出してないだけのことです。

そういう姿勢を改めていただきたい。もう1回この黒塗りで出された新駅の資料についても公開できないか検討していただきたいのですが、いかがですか。

谷川都市計画課長

扶川議員から、新駅に関する情報公開請求について、改めて公開すべきではないかと、そのような御質問でございます。

先ほども申しましたように、個々具体的に中身を判断いたしまして、公開する、公開しない、それを判断しておりますので、今後、今の段階で公開できるのではないかという話については、再度中身をチェックさせていただきまして、その判断をするということになろうかと考えております。

扶川議員

分かりました。是非、再度チェックしていただきたい。

情報公開審査会にかけても、これは当然非公開にしなければならないという判断がされる場所以外は全部外してください。

その結果、このアンケートの結果、新駅によって利用者がものすごく増えるというのであれば、それはホールだけの効果ではないかも分かりませんから、場合によったらホールが見直しになってもJRも同意してくれるかも分からないではないですか。

だから、そういう情報をオープンにすることは非常に大事なことです。

是非お願いをしておきたいので、これを要請して終わります。

山西委員長

ほかに質疑はありませんか。

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4号、議案第11号、議案第14号

以上で県土整備部関係の審査を終わります。

次に、お諮りいたします。

委員長報告の文案は、いかがいたしましょうか。

(「正副委員長一任」と言う者あり)

それでは、そのようにいたします。

次に、当委員会の閉会中継続調査事件について、お諮りいたします。

お手元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が、これに御異議ございませんか。

(「異議なし」と言う者あり)

よってさよう決定いたしました。

次に、当委員会の県外視察についてでございますが、8月1日から8月3日までの3日間の日程で、危機管理施策や県土整備施策に関する取組等を調査するため、静岡県、東京都及び茨城県の関係施設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)

御異議なしと認めます。

よってさよう決定いたしました。

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)