

決算審査特別委員会記録

＜南部東部振興・県土マネジメント部・まちづくり推進局＞

開催日時 平成27年10月16日（金） 10:07～12:38

開催場所 第1委員会室

出席委員 11名

和田 恵治 委員長

岡 史朗 副委員長

池田 慎久 委員

川口 延良 委員

中川 崇 委員

田中 惟允 委員

藤野 良次 委員

安井 宏一 委員

荻田 義雄 委員

太田 敦 委員

粒谷 友示 委員

欠席委員 なし

出席理事者 松谷 副知事

野村 総務部長

榎原 会計管理者（会計局長）

加藤 県土マネジメント部長

金剛 まちづくり推進局長

辻本 南部東部振興監

ほか、関係職員

傍聴者 2名

議 事 議第84号 平成26年度奈良県歳入歳出決算の認定について

＜会議の経過＞

○和田委員長 それでは、ただいまより本日の会議を開きます。

なお、本日2名の傍聴がごございます。入室していただきます。

また、田中委員から理事者側に請求されました平成26年度市町村別個人県民税不納欠

損一覧についての提出が理事者側から出ており、机上に配付しましたので、ご確認ください。

それでは、日程に従いまして、南部東部振興、県土マネジメント部、まちづくり推進局の審査を行います。

これより質疑に入ります。その他の事項も含めて、質疑等があればご発言願います。

なお、理事者の皆さんには、委員の質疑等に対して明確かつ簡潔に答弁をお願いします。

○太田委員 それでは、通告をさせていただいている4点について質問をします。

まず、登大路のバスターミナルの問題ですけれども、まずこの計画に当たって、全体でどれぐらいの予算規模になるのかについてお伺いをしたいと思います。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 ただいま登大路バスターミナルの予算規模がどれぐらいになるのかとのお質問であったと思います。

現在、このバスターミナルについては、基本設計をしており、この基本設計の内容に基づいて文化庁と現状変更等の協議を実施しているところです。ここでおおむね内容が決まりましたら、詳細設計に移っていこうという進捗状況です。詳細設計に入れば、おおむね金額もしっかり出てくるかと思えます。わかり次第、この委員会等でも報告をしたいと思います。以上です。

○太田委員 建設ニュースを見ますと、大体この工事費は28億円ぐらいになるとも言われており、大変大きな規模の事業になるかと思えます。このバスターミナルですけれども、交通をここで管理するシステムを導入されると聞いていますけれども、この登大路のバスターミナルをつくることによって、交通渋滞をどれぐらい解消することができるかと考えておられるのか、その点についてお伺いしたいと思います。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 このバスターミナルができましたら、交通渋滞がどれぐらい緩和になるかとお伺いしたかと思えます。

このバスターミナルは、奈良市内から県庁までのバスの流入を一旦このターミナルで受けて、主としてここで乗降していただこうと。そして、ここから奈良公園内への移動で、バスをできるだけ公園の外の駐車場に分散することによって、渋滞を緩和しようというものです。また、あわせて、今までなかなかできなかった一般の乗用車について、周辺には民間の駐車場が数多くありますが、この民間駐車場への流入についても渋滞になっていると考えていますので、緩和するための一般自動車の誘導システムもあわせて考えています。

どちらにしても、なかなか交通規制以外に打つ手がなかったのですが、今回、このコントロールセンターをつくることによって、従来の渋滞を確実に緩和させる自信はあると考えていますが、何十パーセント緩和できるのかの部分については、もう少し交通計画等とも合わせながら検討したいと考えています。以上です。

○太田委員 それでは、3点目ですけれども、今回のバスターミナルですが、3階建てを予定されているとお聞きしています。工事に対して、景観への影響についてはどのような調査をされたのかも聞きたいと思います。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 バスターミナルの景観の影響についてご質問いただきました。

まず、景観については、かねてから県庁舎の横の大きな建物になるのではないかという危惧をされている部分も理解していましたので、ちょうど県庁の南側の大宮通りからどのように見えるか、それから知事公舎側の国道369号線、奈良坂から南下している道路ですが、こちらからどのように見えるかを意識して、周辺道路の視点場からのイメージパスをつくって、奈良公園整備検討委員会にそれを出しまして、シミュレーションによってこう見えますという部分を説明していろいろ意見をいただきました。その中で、建物の圧迫感を低減させる努力、下から上を見上げたときに圧迫感があるのではないかという意見が出たり、屋根の形等をさわることによって、もしくは植栽等によってもう少し軽減させる方法があるのではないかという意見をいろいろいただきました。

その意見を踏まえて、修正をして、現在、奈良公園整備検討委員会でも見ていただき、国道369号線の道路側が地上2階、知事公舎側が2階、県庁舎側が3階になっている建物の大きさでおおむね了承をいただいたところです。

奈良県のホームページでもどういう意見が出てどういう議論がされたかは公表しています。ただ、今後、文化庁と関係機関と協議をしますので、景観についてはさらに関係機関のご意見等も踏まえ修正しながらやっていきたいと考えています。以上です。

○太田委員 そうしますと、今回の景観による影響がどのようなものなのかは、このイメージパスによる議論が影響調査になるという認識でよろしいですか。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 景観の影響についてということでしたら、この場所が景観アセスメントの法律でやらなければいけない調査という場所ではありませんので、現況を踏まえた上でイメージパスで整備検討委員会においてシミュレーションを行ったことで、景観への検討を行ったと考えています。

以上です。

○太田委員 ここは名勝奈良公園のエリア内で、景観への影響を危惧する声をたくさん聞いているところです。

この登大路のバスターミナルについては、総括質疑で改めて質問をしたいと思いますので、よろしくをお願いします。

次に、若草山の問題について質問をしたいと思います。若草山については、平成26年から移動支援施設の計画が議論されてきて、モノレール計画については平成26年8月にバスの運行案を中心に検討を進めるように方向転換すると。そして、平成27年8月7日まちづくり推進局奈良公園室からの報告の中で、バス案を検討したのですけれども、走行ルートや工法を検討した結果、回転場などの確保に必要な擁壁など構造物の設置といった若草山の価値を損ねる整備となるおそれがあると判明したことから、このバス案についても環境への大きな影響があると報告されたところです。

この移動支援施設の今後について、どのようにお考えなのか、お伺いしたいと思います。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 若草山の移動支援について、かねてから県ではいろいろな捉え方がありますが、小さなモノレールのようなもので何とか高齢者や障害をお持ちの方もぜひ若草山に簡単に登っていただけるようにおもてなしの観点から提案をしてきたところですが、いろいろな意見を踏まえて、県としては凍結をして、整備検討委員会のいろいろな意見を新たに受け入れた形でしているところです。

その中で、最初に出てきたバス案については、一巡目に若草山ドライブウエーの途中から入るルートでどうかという県民等からの意見がありましたので、検討しましたが、道路を補強しないといけない部分がたくさんあるということで、景観上のみならず、自然への影響で無理があると報告しました。

ただ、最初に言いましたように、多くの方に若草山を簡単に登っていただける部分も必要かと考えていますので、県庁から若草山ドライブウエーをぐるっとバスで上の展望台の駐車場まで行けるようなやり方かどうかと提案して、整備検討委員会でもそれで一度検討してみてくださいという意見をいただいたところです。

今後は、今やっているぐるっとバスの計画等とうまく合わせながら、全てのバスを若草山へ上げるのは客のニーズもありますので、何本かに1本という形で若草山の上も行きますというPRができるように、運行計画等と合わせて検討しているところです。以上です。

○太田委員 モノレール案もバス案も、構造物の設置が若草山の価値を損ねるといふ検討結果になったかと思ひますけれども、今後としては構造物のようなものはつくりなひと、ソフト整備による移動支援で考えられるといふ解釈でよろしいでしょうか。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 移動支援については、バスを上まで上げるには、既に構造物であるドライブウエーがありますので、そこを利用すれば行けると現在考えていますが、将来的に絶対構造物をつくりなひのいいのかどうかについても今、春日山原始林保全計画検討委員会をつくっているのですが、若草山の部分が非常に曖昧になっています。平たん部の計画の中に若草山は余り入っていませんし、原始林の計画の中にも余り入っていないと。後は、ここの部分について、既に移動支援について調査研究をしてきた部分も踏まえて、新たに委員会にするか、ワーキングにするかは別として、若草山を今後どのように保全していくのか、活用していくのかといふ部分についてはしっかり議論できる場をつくって、検討したいと考えています。以上です。

○太田委員 今回、あらゆる角度から検討していただき、モノレール案もバス案も、若草山は、1, 300年間にわたってそのまま受け継がれてきたところに非常に大きな価値があつて、新たな構造物をつくることは、その価値を損ねることになるといふ結論に至っているのだと思ひます。そういう観点で、今後、若草山のにぎわいといふ点を検討していただきたいと思ひます。

今回、いろいろな角度で検討をしていただいたかと思ひますけれども、環境影響調査や移動支援手法の検討など、今回のバス案やモノレール案を検討するに当たって、一体どれぐらいの費用がかかったのかについてもお伺ひしたいと思ひます。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 今まで若草山の移動支援についてどれぐらいの予算がかかったのかとご質問であつたかと思ひます。平成24年度、若草山移動支援施設整備基本計画をつくりますといふので、約360万円の予算を使っています。また、平成25年度は、若草山環境影響調査で約1, 400万円の費用をかけています。

なお、これらの業務は、現在、若草山周辺の大気環境や動植物、景観など、さまざまな状況を把握する現況の基本情報を収集するといふ部分において、データベースとして残りましたので、この部分については今後も、先ほど言ひました若草山の価値をどこに見出して、どうやって保全していくのかワーキングや委員会の中での基本資料としても利活用し

たいと考えています。以上です。

○太田委員 今回、移動支援施設と、環境影響調査と合わせて約360万円と1,400万円という数字が示されました。少なくともこの360万円は、モノレールなどの移動支援施設の導入のための金額だったのではないかと思います。私たちはかねてから、景観を守るべきだと訴えてきましたけれども、県で予算を使って検討を進めてこられたことについては、今後の教訓にしていかなければならないと言っておきたいと思います。

それでは、続いて、県営プール跡地の問題ですが、平成27年10月14日の夕刊第一面に、奈良県がホテルの誘致などを計画する県営プールの跡地で、橿原考古学研究所が埋蔵文化財の試掘調査をした結果、奈良時代の大型建物の一部と見られる遺構が見つかったという記事がありました。県としてこうした記事を受けて、どのようにお考えなのかお伺いをしたいと思います。

○本村地域デザイン推進課長 委員から県営プール跡地についてご質問がありましたが、ご質問の文化財発掘調査です。これは、今回の県有地の北の前まで奈良警察署があった場所の西側駐車場跡で試掘調査を平成26年度に実施して、掘っ立て柱、建物、溝、土溝等が発見されて、奈良時代の遺構の存在が確認されたことを承知しています。現在、奈良警察署跡地で文化財発掘の本調査を平成27年5月から年末までの予定で実施しています。

今回の県営プール跡地活用プロジェクトですけれども、これについては平成27年1月から3月に、ホテル事業者である森トラスト株式会社、この地に移転してくるNHK、奈良市、本県の4者で計画をどうするかという協議をして、このプロジェクトの用地における配置については、ホテル事業用地は北側の大宮通り側、つまり奈良警察署の跡地の部分です。それから、NHKが三条通り側ということが決まったところです。

現在、発掘調査が行われている奈良警察署跡地ですけれども、ホテル事業用地が中心となっているということですが、今後の調査結果の内容で遺物、遺構の状態に応じて、保存方法や事業への影響などを勘案しながら、さまざまな選択肢の中からとり得る最善の対応を図りたいと考えています。ただ、詳細の状況が判明していない現段階では、対応を想定することはできないと考えています。

ホテル以外のコンベンション施設や広場や駐車場などの施設の整備、運営に係る事業者公募の手續を現在進めていますけれども、平成27年度末に事業者を選定した後に、平成28年7月には本契約を締結したいと考えています。奈良警察署の跡地の文化財発掘調査が平成27年末まで行われた後、調査結果が示されるものと考えており、仮にホテル以外

の事業内容に修正を要する場合があった場合でも、契約締結前の段階で適宜協議等を行うことは十分可能かと考えています。以上です。

○太田委員 ホテル建設については、このことによって、県内で観光客が抜本的にふえることについては疑問を持っています。また、地域の活性化という点でも、この計画については住民の参加が不可欠だと思っています。持続可能な観光や観光のまちをつくっていくためには、改めて地元の観光業や商店街など関係者の皆さんなどの県民参加でまちづくりについて進めていただきたいと思います。現在の段階では結果を見ないとわからないということですので、そのことを求めておきたいと思っています。

最後に、河川の問題について2点質問をします。このたび、大和川流域の治水条例について計画されていますが、地元からは何よりも水害対策の解決に向けて前進することを期待されておられ、この条例制定による効果について、お伺いをしたいと思います。

○平岡県土マネジメント部河川政策官河川課長事務取扱 太田委員からの条例による効果について、回答します。

大和川流域においては、昭和57年の大水害を契機に、国、県、市町村が流す対策とためる対策を行う総合治水対策をやってきました。それで、30年以上が経過して、社会情勢の変化により、防災調整池の設置を必要としない小規模開発の増加、あるいはため池の減少により保水力の低下、浸水区域における住宅の建設などの課題も発生しています。これらの課題解決に向けた取り組みの強化と総合治水対策の体系化を図るため、総合治水対策を推進するための条例について検討を進めたいと考えています。

条例の検討を進めるに当たっては、治水、森林、農業、土地利用、まちづくりなどの幅広い分野の学識者と流域市町村の代表者から成る奈良県総合治水対策推進委員会を設置して、条例に盛り込むべき内容について議論いただきたいと思います。その際の検討項目としては、防災調整池の設置対象となる開発範囲の拡大、水田貯留の促進、ため池を保全する仕組み、浸水区域における土地利用のあり方、県及び上下流の市町村が連携し、まちづくりと一体となって総合治水対策に取り組む仕組みなどを考えています。これらについて、委員会で深く議論していただきたいと思います。

なお、委員の方々には了解をいただき、第1回の委員会は11月中旬に予定しています。

それで、効果ですが、委員会の審議の状況によって明らかにしていきたいと考えています。以上です。

○太田委員 また進捗状況などについても報告をしていただきたいと思います。

最後の質問になりますけれども、各市町村が作成するハザードマップがあります。きょう大和高田市のハザードマップを持ってきたのですけれども、これを見ますと、洪水の被害の想定が、奈良県が作成した降雨の状況がシミュレーションされていると。総雨量が195ミリ、ピーク時が1時間69ミリを想定したシミュレーション結果から、この洪水ハザードマップがつくられており、奈良県が作成したシミュレーション結果ということが示されています。紀伊半島大水害や広島県の豪雨災害、関東、東北の豪雨災害などが広がっている中で、この降雨の想定はそういうところとあわせて適当なものになっているのかどうか、そういう状況に合わせたものになっているのかどうかについてお伺いしたいと思います。

○平岡県土マネジメント部河川政策官河川課長事務取扱 市町村が作成しているハザードマップのもととなる浸水想定区域に用いる降雨が適当かどうかの質問です。平成13年の水防法の改正の規定により、洪水により相当な被害が生ずるおそれのある河川において、市町村が適切な避難場所を設定、あるいは迅速な避難のための措置を講じられるように、河川管理者が河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域を浸水想定区域として指定することが義務づけられました。県内では、国管理河川としては、平成13年から平成19年までに大和川ほか4河川、県管理河川としては、平成18年から平成20年までに佐保川ほか22河川の全ての河川について、浸水想定区域を指定し、公表済みです。

この浸水想定区域設定に用いた降雨ですが、河川の長期的な目標としての安全度と一致させています。大和川流域を例にしますと、国が管理する河川では、150年に1回程度発生する可能性がある降雨、県が管理する河川では、県庁所在地を流れる重要な河川である佐保川、秋篠川、岩井川は100年に1回程度発生する可能性がある降雨、その他の15河川は、基本的に50年に1回程度発生する可能性がある降雨であり、今、県が整備している降雨よりもかなり強い雨でやっているとのことです。以上です。

○太田委員 9月に鬼怒川の堤防決壊があり、茨城県の常総市の中心部が浸水しました。この鬼怒川の上流に大雨が降って、仮の堤防が決壊をして、広い範囲が浸水すると。こういう災害は、これからも奈良県でも起こる可能性があるのではないかと心配しているところ です。

河川の上流でこの記録的な大雨があるときに下流で洪水の危険がある、こういうことも観点として必要ではないかと思えます。常総市では、市役所が浸水するなど大規模災害が出て、こうした市役所なども代替拠点を用意することなども含めて、市町村で考えるべき

ことではあるかもしれませんが、県としても支援や指導をしていただきながら、災害が起こったときに迅速に対応ができるように、県の役割を果たしていただきたいと申し上げて、私の質問を終わります。以上です。

○粒谷委員 2点お伺いします。まず1つは、“はならあと”についてお伺いします。“はならあと”について、目的をわかりやすく、その成果と、今後の展開についてお伺いします。

○本村地域デザイン推進課長 委員から、“はならあと”について質問がありました。“はならあと”は、ことしで5年目ということで取り組んでいるものです。

内容ですけれども、県内の、例えば歴史的な町並みが残る地域などの例えば町家、空き家などを活用して、そこに現代アートを中心としたアートを展示をする等々といったイベントを行い、まちの魅力を再認識してもらい、外からそれを見にやってくる、訪れてくれる方々がそのまちの魅力を再発見したり、にぎわいを創出したりなど、まちづくりの一環として取り組んでいるものです。目的としては、一つのアートと、町家等々のコラボレーションによって、まちづくりを進めることを目的としていると考えるものです。

今後ですけれども、ことし、既に一部の地域では“はならあと”のイベントを行っており11月の下旬までイベントを実施するところです。会場は県内5カ所で行っています。以上です。

○粒谷委員 昨年、生駒市でご縁があって、オープンに寄せていただきました。なぜ現代アートなのかよくわからないけれど、出品されている現代アートの方が挨拶でこの現代アートをここに展示するに当たって、非常に規制、制約をされたと不満の声です。お聞きしたいのは、現代アートで出品されている方は無料なのか、有料なのか、どちらですか。

○本村地域デザイン推進課長 費用の分担のあり方ですけれども、現代アートを出展される方については、基本的には料金を徴収していません。以上です。

○粒谷委員 現代アートを出品される方に県がお金を払っているのですか。その方たちに、無料で提供していただいているのですか。

○本村地域デザイン推進課長 出展にかかわる諸経費で必要な部分については、最終的には県の予算になります。以上です。

○粒谷委員 県の事業で現代アートの方はいろいろな表現をなさいます。制限されて当然ではないですか。現代アートの方が自分のお金で、自分のフリーハンドのところで展示なさるのだったらフリーハンドでいいと思うのです。行政がやる事業について、何かの形で

規制があつて当たり前ではないですか。そういうことを言っているのです。

それと、実際県でやるのですが、地元の市町村とのリンクというのはほとんどないです。せいぜい市が広報を出すぐらいです。しかも地元の経済界も全く知らない状況の中でやっています。そして、今おっしゃったように、その地域のまちづくりをするのだと、魅力あるものを発見するのだというのであれば、やはり地元の経済団体や市との協力体制というのは必要ではないのかと思うのですが、どうですか。

○本村地域デザイン推進課長 委員がおっしゃることは、非常によくわかっています。昨年、委員も生駒市のところにご出席いただいたときに、一人のアーティストの方から発言があつたことをお聞きになったことを承知しています。目的については先ほど申し上げたように、あくまで県のまちづくり施策の一環としてやっています。また、費用についても県費になりますので、当然、やっているイベントの中身については、目的に沿ったものということでご理解いただきたいと考えており、今後もこの取り組みの中で出展される方々については説明に努めてまいります。それから、地元との協力ですが、このまちづくりのイベントについては、地元の団体が中心になって動いているもので、地元主体でやっているイベントです。ですから、例えば空き家の会場をどこにしようかと、地元でいろいろ探してきていただくということもやってもらっていますし、地元の方々の協力についても地元の方々を中心にして動いていただいているところもありますので、そういった面では地元と協力しながらやっているというところ です。

今後も出展いただく方に極力説明に努めていくとともに、地元と連携しながら進めたいと考えています。以上です。

○粒谷委員 地元とはどこですか。地元とは何なのですか。

○本村地域デザイン推進課長 地元というのは、ことしであれば5会場で、生駒市、五條市新町、橿原市八木町、今井町、宇陀市宇陀松山の地域です。地元でまちづくりの活動をしている団体がありますので、その方々が中心になって動いているということです。以上です。

○粒谷委員 地元のまちづくりの方というのはわからないことはないのですが、これは大きなイベントで1,500万円という金で4回やれば6,000万円を使っているのです。その成果もそんなに大きくは出ていない。地元、地元とおっしゃるのでしたら、ボトムアップする形で団体も一部の方ではなくいろいろな団体も参加していただいでやるべきではないのかと思うのですが、どうですか。

○本村地域デザイン推進課長 地元と申しますのは毎年公募で選定しており、公募の中で手を挙げていただいた地域ということでしています。ですから、我が町でやりたいというところがありましたら、自由に入ってきていただいて、一緒に活動していただければと考えています。

成果ですけれども、始めて5年で、少しずつ成果というか、見えてきている部分も若干ながらあり、空き町家の活用で、今まで空いていた家をはならあとのイベントに来た方に町家の魅力を認識していただいて、ぜひ借りたいと空き家の利活用につながったという事例も幾つか出ていますので、こういった地道な取り組みが成果に結びつくようにこれからも努めたいと考えています。以上です。

○粒谷委員 よく理解できないので、質問しますけれど、去年生駒市から大和郡山市にバスの運行をされていました。藤野委員は知っていますか。知らないでしょう。大和郡山市の藤野委員も知らないというのです。生駒市からのコストはいかほどかかって、何人乗っておられたのですか。この事業で生駒市から大和郡山市へのバスの運行があったのを、後で聞きましたけれど、こんなお金の使い方であるのですか。何人の人が乗ったのですか。

○本村地域デザイン推進課長 詳細な乗降客数については今手元にないので即答は難しいのですけれども、去年運行したバスについては、費用をとった上でご利用いただいたということもあります。会場間を移動すると、その中で、いろいろな各地域のまちの魅力などについて説明をしたりという活動もし、また各会場間を移動しながら、いろいろな会場をめぐるっていただくという趣旨の取り組みです。以上です。

○粒谷委員 これで終わります。また後日やりますけれど、1,500万円の費用の明細を教えてください。バスが幾らかかり、どうだったかを教えてください。私と意見が合わないと思うけれど、同じような形で来年もやるようでしたら、来年度の予算については賛成しかねる。そう言って、くぎを刺しておきます。もう少し生きた金を使ってもらわないといけないと思います。

次に、効率的、効果的な基盤整備ということで県土マネジメント部でいろいろおやりになったと思うのです。身近な問題で、道路管理や、堆積土砂、草刈りなど、いろいろな事業があると思うのですが、決算を踏まえて県民に十二分に応えられたかというお気持ちがあるでしょうか。

○加藤県土マネジメント部長 維持管理関係の草刈りや堆積土砂の関係についてご質問をいただきました。本会議でもご質問をいただいており、各事務所の状況を改めて把握をし

ていますけれども、地域の皆様方からは、除草、堆積土砂の撤去について、まだやってくれという声を聞いている、それについて、事務所でまだ全て応え切れていない状況であると聞いています。以上です。

○粒谷委員 県土マネジメント部長がおっしゃるとおりです。一般的には自治会から県や市にいろいろ要望が上がってきます。これはいわゆる大きな事業ではない。身近な問題です。ところが、事務所で予算がないのです。お金がないのです。住民の方からいえば、なぜできないのですかという話はものすごく多いです。県会議員方が多分同じ悩みだと思うのです。地元から要望があつて土木事務所へ行ってお願いした。しかし、必要だけれども残念ながらできないという事業がたくさんあります。大きな規模ではないです。補助金をつけるような、箇所づけの事業ではないのです。

土木事務所にもう少し弾力的な運用ができるお金がなければ、住民の皆さん方の答えは出ないと思うのです。住民の皆さん方は税金を払っているのに、これぐらいのことできないのかとおっしゃいます。私達はほんとうに苦勞するのです。実際行ったら、堆積土砂のおいがする。臭い、これは取り除かないといけない。ことしの予算はないとなれば、もう1年間辛抱させないといけない。これはぜいたくな話だというのではなく、これぐらいのことをしてあげたいと思うのです。思ってもできない。大きなことも大事だけれども、住民の皆さん方に身近な問題で、ふだんの身の回りのことで県民の要望をきちんと反映できることというのは、土木事務所にもう少し予算の配分で生きた金を使える形が必要ではないかと思うのです。そういう意味では、来年の予算は土木事務所にそれなりの配分をぜひお考えいただきたいと思います。

○藤野委員 まず1点目は、平成26年度主要施策の成果に関する報告書159ページ公共交通機関を利用したまちづくりで、県が公共交通基本条例を策定して、さまざまな取り組みが行われている。その中で、県、市町村、交通事業者で構成されている県の地域交通改善協議会で、25路線45系統の存廃をさまざまに議論されておられて、ことし6月に3路線を順次廃止されたことが決定されたと聞いていますが、廃止した路線は当然町村等でコミュニティーバスの運行もしているのかと想像はするのですが、現状はどうか、あるいは今後、存廃も含めた議論が方向としてどのように進められていくのかを1点お聞きします。

続いて、同じ公共機関を利用したまちづくりの事業の中で、鉄道駅のバリアフリーの整備事業があります。平成26年度では57駅のバリアフリー化を図られ、今後、順次進め

ていくということだろうかと思いますが、計画についてお聞きします。

続いて、平成26年度主要施策の成果に関する報告書168ページの都市公園整備事業です。特に大和郡山市にある大和民俗公園の利用状況、そしてあり方検討委員会を今後始めていこうと聞いていますが、その方向性についてお聞きします。

続いて、サイクルロードについてお聞きします。自転車の専用道路を県が順次進められています。このことについては、以前にも本会議の一般質問で聞いたのですが、午後からの決算審査特別委員会で観光局でもお話しされるかと思うのですが、めぐる奈良について、さまざまな取り組みをされています。めぐる奈良を自転車で周遊できる事柄も取り入れながら、自転車の乗り捨てについて、レンタサイクル等々の質問もしたと申し上げておきたいと思いますが、その中でも特に案内板の整備、レンタサイクルのシステムとサイクルステーションについての取り組みも始めていきたいと答弁がありましたが、この現状についてお聞きします。以上です。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 まず、市町村が運行するコミュニティバスに関する支援、鉄道駅のバリアフリー化の2点についてお答えします。

まず、コミュニティバスの運行にかかわる県の支援です。先ほど委員がお述べのように、県で、県、市町村、交通事業者から成る地域交通改善協議会において、移動人数に応じた交通サービスの提供体制を構築するための取り組みは進めています。その中で、委員からご指摘のあった、3路線の廃止、具体的には五條大淀線、熊野線、八木大滝線です。廃止になった後、委員がお述べのように、コミュニティバスの運行という方向で代替という措置でやっています。具体的に申しますと、支援として、例えば熊野線、八木大滝線は、ほとんどかぶっているのですが、この路線については、川上村、上北山村、下北山村、3村合同でコミュニティバスを運行する形にしています。10月1日から運行しています。

こういう3村連携のコミュニティバスの運行に関してですけれども、今年度から今まで路線バスで走っていたのを、広域のコミュニティバス、市町村の越境した形のコミュニティバスを運行する場合には、県から新たに運行費補助をするという仕組みを今年度より始めたところです。

県としては、引き続きそういった支援を行うとともに、一方、市町村内のコミュニティバスの検討などに対しては検討費に係る補助や、実証実験に関する補助などの支援を行うとともに、市町村における公共交通に係る協議会、県も参加していますので、県として

も助言を行いたいと思っています。

次に、鉄道駅のバリアフリー化ですけれども、バリアフリー法がありまして、平成23年3月に改正された移動等円滑化の促進に関する基本方針、大臣告示では、目標として平成32年度までに鉄道事業者は1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅について、原則バリアフリー化をすることになっています。

現在、県内の状況で、平成25年度末、3,000人以上の駅が全64駅あります。そのうち44駅が段差解消を行っています。パーセンテージでいうと68.8%です。全国平均は83.3%ですので、比較のおくれているというのが正直なところです。今年度は、鉄道駅の支援として、近鉄の10駅とJR西日本の1駅について県からバリアフリーの補助を行うこととしています。具体的に申し上げますと、エレベーターの設置などによる段差解消への補助で、近鉄に関していいますと、近鉄下田駅、尺土駅、平端駅の3駅です。

一方、バリアフリーでも視覚障害者対応として、内方線つきの点字ブロックの整備がありまして、それについては近鉄桜井駅、富雄駅、橿原神宮前駅、高の原駅、学園前駅、新大宮駅、王寺駅です。同じ点字ブロックの設置ですけれども、JRに関しては郡山駅が予定されています。

そもそも鉄道駅のバリアフリー化は、先ほど申し上げましたバリアフリー法では、一義的には鉄道事業者に努力義務がかかっている仕組みになっています。ただ、県としても国とともにですけれども、引き続き鉄道駅のバリアフリー化について進むように働きかけを行うとともに、支援も行ってまいりたいと考えています。以上です。

○堀内まちづくり推進局次長公園緑地課長事務取扱 大和民俗公園について答弁します。

大和民俗公園では、民俗博物館や移築復元した古民家などを展示しており、その利用状況ですが、近隣住民以外にも、例えば教育活動の一環として特に学校関係で多く利用されています。具体的に言いますと、県内外から、主に小学校を中心に約70校に及んでおり、その中でも県外の小学校で10校程度来ていただいている状況です。

また、公園では、イベントも実施しています。具体的に言いますと、古民家を活用したイベントのほか、昨年には”なら民博ふるさとフェスタ”を開催して、2日間で約4,900人の来園がありました。引き続きことしも、11月14日、15日の2日間、イベントをする予定を考えています。その際、開催に当たり、来園者に対して、公園の魅力、希望に関するアンケート調査を実施しています。アンケート調査の意見として、公園の魅力について、植栽や自然環境を上げるものが多かった一方、今後に向けては魅力あるイベン

トの増加が必要といった意見も多くありました。そのため、現在、学識経験者をはじめとする有識者などとも連携、調整しながら、現状調査などを行っている状況です。今後、これらのアンケート結果も参考にしながら、公園のあり方について検討してまいりたいと考えています。以上です。

○木村道路環境課長 藤野委員のご質問は、自転車でめぐる奈良など、自転車を使った観光を促進するためにどのような取り組みを行っているかということでした。

自転車の利用促進に向けた取り組みについては、健康志向、観光志向といった県民の意識の変化に応えるとともに、国内外から来訪される方々に奈良県の隅々まで楽しんでいただける移動手段を提供するという観光振興の観点からも大変重要な策であると考えています。

本県では、平成22年に奈良県自転車利用促進計画を策定して、ハード施策とソフト施策を両輪として取り組んでまいりました。ハード施策ですが、県内に31ルート、延長約600キロメートルになる、広域的な自転車利用ネットワークを設定して、案内誘導、注意喚起のための約2,700基のサイン、サイクリングステーション2施設を設置したほか、休憩所141施設の登録を進めてまいりました。また、ソフト施策として、屋内での自転車の保管や自転車配送サービスの取り次ぎが可能な宿泊施設をサイクリストに優しい宿として58施設を認定したり、各種サイクリングマップを製作し、情報発信の充実を図るなど、民間事業者との協働による取り組みを進めてまいりました。

また、今年度からですけれども、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを当面の目標にして、京都府が整備した木津川自転車道と和歌山県が整備を進めている紀の川自転車道を結ぶ県内延長約75キロメートルの自転車道ネットワークの形成に取り組むこととしたところです。9月議会において、道路法に基づく県道大和青垣吉野川自転車道線として認定していただいたところです。京都嵐山から和歌山港に至る総延長約180キロメートルの（仮称）京奈和自転車道として、京都府、奈良県、和歌山県の3府県が連携して、広域的な観光振興に取り組んでまいりたいと考えています。

今後とも、自転車利用者が安心して安全、快適に走行できる空間や環境を整備して、県内の観光振興や地域活性化を目指したいと考えています。以上です。

○藤野委員 まず、公共交通ですが、全国で初めて県の公共交通条例を奈良県が策定し、大変注目をされている中を押さえて、国も交通政策白書が決定されて、生活の足、買い物難民と言われた中で移動の権利をしっかりと守っていこうということで、高齢化社会の中

で非常に重要な位置づけを占めていく、また地域交通の拡充の一つのチャンスであるところの白書ではうたっているというところで、奈良県のこれからの取り組みというのは先ほど申し上げた全国的に注目されている部分と、荒井知事が申されている、先進県にしたいということも大いに賛同するところです。

ただし、市町村との連携、事業者との関係も含めて、さまざまな課題点もあるだろうかと思いますが、ここは全般的な今後の進め方や、取り組みの考え方も含めて総括において荒井知事に質問をしたいと思います。

続いて、鉄道駅のバリアフリー整備事業は、計画どおり大に行っていただきたい。特に市町村のバリアフリー基本構想もそれぞれの市町村が策定しながら進めていると聞いていますが、人々が集まっているところのバリアフリー化を図るのは、高齢者のみではなくて、子育てをしている方々、お母さんやそれに関係する方々にも非常にリンクをしてくる取り組みですので、大いにバリアフリーについては進めていただきたい、支援をしていただきたいと思います。

続いて、都市公園整備事業です。民俗博物館、あるいは大和民俗公園の今後のあり方というのをこれから議論が始まると聞いていますけれども、そこだけの部分を捉えて議論するのではなくて、あそこは大和郡山市の中でも唯一の里山の自然というか、自然環境のあふれる矢田丘陵というすばらしい地域ですので、全般を捉えて、大和郡山市の一つのまちづくりというか、市内の憩いの場、あるいは市外からも来ていただいて自然環境に浸っていただく場所ではありますので、大和郡山市と連携しながら進めていく観点も含めて、荒井知事の見解を総括でお聞きしたいと思います。

最後に、サイクルロードです。ハード面は順次進められていると理解をしましてし、どんどん進めていただきたいと。ただし、質問にも述べましたように、レンタサイクルのあり方、案内板の設置等々も含めて今現在どのようになっているのか、あるいはどのように進めようとしているのかお聞きします。

○木村道路環境課長 レンタサイクルについては、共同でやっていただくレンタサイクルの事業者と連携して、ならクルマップという自転車道に係る地図を作成し、掲載しています。ならクルマップを見ていただければ、どこにどういったレンタサイクルがあるかも情報としてとっていただく仕組みになっています。

案内サインについては、順次設置を行っており、先ほども答弁しましたが、現在、2,700基をつけています。全体の600キロメートルある中で割合でいきますと約8割が

完了しており、あとの2割は今後、順次設置してまいりたいと考えています。以上です。

○藤野委員 今、外国人の観光客もかなり奈良県に訪れていると聞いていますので、レンタサイクルや案内サインの設置等々含めて充実を図っていただきたいと願ひまして、質問を終わります。

○荻田委員 私から数点質問をさせていただきます。

まず、大宮通り線、すなわち菅原から第二阪奈へ接続する道路について、今の進捗状況はどうなっているのか。

それから、最近のゲリラ豪雨による県管理、国管理、市管理のそれぞれの河川の状況、そして道路側溝における各土木事務所の維持管理が十分にできているのか。特に奈良市内、大安寺、西九条、東九条、神殿地域が非常にゲリラ豪雨が降りますと床下まで来るという状況で、浸水常襲地域になっているように思われます。この件についてお答えをいただきたいと思ひます。

次に、奈良市の都市計画道路である西九条佐保線、この事業が本格的に大宮通りから南へ用地先行が始まっていますが、西九条佐保線に向ける京奈和自動車道、(仮称)奈良インターチェンジと、大安寺の新駅を中心とする都市計画決定に向けての地元説明の状況について、今どのように対応されているのか、進捗状況をお答えいただきたいと思ひます。

また、大和郡山市から(仮称)奈良インターチェンジまでの、特に大和郡山市側は奈良県が担当して用地買収をしているようですが、それと饗応して奈良側は奈良国道事務所が、私も所長ともいろいろ協議をしていますけれども、その辺についてお聞かせください。

それから、粒谷委員からもお話がありました。一番危惧をしている道路や河川の維持管理についてお話もしていただいたようですけれども、女性でいえば化粧をするということになりますし、維持管理はやはり手を抜いてはならないと思ひています。そういった観点から、岩田建設委員長も、何としても委員長の使命だと頑張っておられますけれども、財源も大変な状況ですが、奈良県の各土木事務所について、河川や道路の維持管理の費用はある程度しっかりとした応分の対応をすべきではないか、十分に至っていないのではないかと思われます。これは副知事からお答えをください。

そして、444万1,000円というみんなでも守りロード事業、県道や、地域のロードを地域ボランティアによって、年2回花植えをして、優しい環境づくりをしていただひています。これらについて、やはりボランティアですから、それぞれの花植えについて花を植える時期、そこへ支払ひは1地区年間5万円と聞いていますけれども、それらについて

予算執行は直ちにしておいてほしい。今、どのような状況になっているのかを聞かせてください。

それから、国道369号線、大宮通り花いっぱい事業で、年2回植えかえて非常に結構です。しかし、維持管理はできたら奈良市内の大宮通りの付近の住民の方によってしていただけないのだろうか。みんなで作くり上げておもてなしの心というものを、そういったところから市民の皆さんにもご協力をいただいてやるものが一番いいのではないかと。この事業は7,924万4,000円使っています。こういったことも市民とともに歩む、そういう優しい気持ちで観光客などにおもてなしの心が通ずるのではないかと思います。お答えください。

それから、各土木事務所の職員は足りないのではないのですか。私は奈良土木事務所管内ですけれども、各自治会や各地域の道路にしろ、河川にしろ、いろいろなご要望があります。要望を聞いているだけで大変な仕事だそうです。夜遅くまで仕事をしなければならぬというのが実態です。ここに土木事務所所長を経験した人もおられるけれども、県土マネジメント部荒次長、答えるのなら答えてください。

大変な状況はあなたたちが一番経験して詳しいのだから、その辺はしっかりと受けとめて、県庁力で対応をしていただきたい。高卒でも土木の技術者を採用されているのですか。またどなたか答えてください。

それから、奈良公園室長、いろいろ頑張ってください。特に奈良は鹿が天然記念物ですけれども、これによって、いわゆる奈良市の東部、田原地区全体、あるいは十市地区、さらには鼓阪地区という形で外へ出て、農作物に被害を及ぼすのが今、随分出ています。それで、奈良公園室も鹿害阻止のためにいろいろなネットを張っていただいて、ご苦労していただいています。そんな中で、今、やっていただいている状況、成果、課題をお答えください。

それから、日本共産党の太田委員もおっしゃいましたけれども、私は少し違うのです。新しくターミナルをつくり、駐車場をつくることで、何とか奈良公園の中に県庁東から向こうへ行く車を少なくするように、そして本当に歴史的な風土を満喫をしていただけるような道路づくりを頑張ってください。さらに県庁東から南大門まで、今、道路の舗装などをやり直しいただいています。もっと早くできていたらという率直な思いですけれども、このごろは観光客が非常にふえてきて本当にありがたいことです。これからホテルができ、おもてなしの心とともにぐるっとバスなども非常に効果を発揮して、市民の

方々も、利用される方々も、観光客の方々もお喜びをいただいています。これは率直な地元の見解でもあります。それぞれ今申し上げた点について、まずお答えをください。

○松谷副知事 私には、道路管理やら河川管理の常日ごろの経費についてのご質問だったと思います。

委員からご指摘のとおりですけれども、従来から県も問題意識を持っています。維持管理についても当然、恒常的にかかわる経費ですので、できるだけ効率的にやりたいということで、どうするのがいいのかといろいろな勉強も従前からしています。例えば草刈りであれば、ぼうぼうとなって伸びたのを刈るのではなくて、事前にある程度のところで刈りに行くようにしてはどうかや、道路管理も含めて工夫をすることで、一部事務所では包括管理の手法を講じて、業者に委託をしている状況でもあります。問題意識としては県も委員の皆さんと同じように認識しているつもりではあります。

ただ、おっしゃっていただいているとおり、予算との関係もありますので、先ほど申し上げたとおり、できるだけ効率的にやっていくことを心がけて取り組んでいるところです。

本会議でもご指摘いただきました。先ほど加藤県土マネジメント部長もお答えしたように、現実的に今どういう状況になっているのか、再度確認をしている状況でもありますので、そういうことを踏まえながら、現在検討していることを前提にしながらどうしていくのかを検討したいと思っています。以上です。

○森本県土マネジメント部道路政策官道路建設課長事務取扱 2点ご質問がありましたので、お答えします。

まず、1点目は、大宮道路の宝来ランプの検討状況、進捗状況のご質問でした。大宮道路の高架部から第二阪奈有料道路へは、大宮道路の供用時から乗り入れできない状態に現在なっています。これは大宮道路の高架部から宝来ランプへの交通と、三条通りから平面部を走ってくる交通から、第二阪奈有料道路へ行く交通が同一平面上で交差することとなっていることから、安全性を確保するため、高架部から宝来ランプへ乗り入れを制限した形で供用したことに起因しています。

この状況も解消するために、大宮道路の高架部からの交通と三条通り平面部からの交通が交差しないように、分離する必要があるということで、これまでどのような構造で処理するのがいいのかを検討してまいりました。具体的に申し上げますと、この2つの交通を立体交差させる方向で今、検討しています。大宮道路の高架部を延伸して、そのまま三条通りからの平面部をまたいで第二阪奈有料道路へつなぐ方法、それから、三条通りの平面

部の交通を持ち上げて、その下を大宮道路高架部からの交通をくぐらせて第二阪奈有料道路へつなぐ方法が考えられています。このうち、大宮道路高架部を延伸する方法については、平成22年度に供用した高架構造物に影響を及ぼすこととなりますので、三条通りからの交通を持ち上げて、大宮道路からの交通をくぐらせる方法の検討を深めています。三条通り平面部からの交通を持ち上げる案についても、2車線両方持ち上げてから第二阪奈有料道路と阪奈道路の交通を分離する方法と、阪奈道路方面への車線のみ持ち上げて、第二阪奈有料道路へはそのままの平面交通をするという方法も考えられます。

高架部、三条通りからの平面部をあわせると、大阪方面の交通で約3万台の交通が通っています。このことから、極力交通への影響を少なくするため、施工ヤードをできるだけ小さくして、車線規制を少なくすること、規制期間をできるだけ短くするといった難しい課題をクリアする必要があります。また、これらの案については、地域の方々の利用方法も変更することとなりますので、どのような影響があるのか、どのような対策ができるかについてもあわせて検討しているところです。現時点では、具体的な結果をお示しする段階に至っていませんけれども、引き続き、1日3万台の交通への影響を極力小さくして、確実かつ安全に施工できるよう、ランプの計画を立案していきたいと考えています。

それから、2点目、京奈和自動車道の大和北道路、郡山下ツ道ジャンクションから奈良インターチェンジまでの間の進捗状況のご質問かと思えます。郡山下ツ道ジャンクションから奈良インターチェンジまでの6.3キロメートル区間は、平成21年3月から国によって事業化され、現在、用地測量、物件調査、用地取得が進められています。地域別に説明しますと、まず、郡山市域についても、先ほど委員がお述べのとおり、県の土地開発公社の京奈和自動車道用地事務所により、用地先行取得を進めています。

現在、地元説明を終えた4町、具体的に申しますと、南側から発志院町、大江町、美濃庄町、下三橋町において、幅杭の設置は9割完了しています。用地測量や物件調査、用地買収が進められており、ことし7月末の状況ですけれども、48件の契約をいただいています。また、横田町、伊豆七条町についても地元説明を行いながら、幅杭設置を進めているところと聞いています。

それから、奈良市域については、国が直接用地買収に入っていますが、地元説明が終わって了解の得られたところから幅杭設置をしている状況です。その後、用地測量、物件調査が進められていくと聞いています。これも具体的に申し上げますと……。

○和田委員長 森本政策官、ちょっと待ってください。

荻田委員、細かい説明は聞きますか。

○荻田委員 簡潔でいいです。

○森本県土マネジメント部道路政策官道路建設課長事務取扱 奈良インターチェンジ周辺の八条第一自治会については幅杭設置しており、今年度から用地測量、物件調査が進められると。それから、八条第二自治会においても地元からおおむね了解の得られたところから幅杭設置に向けて調整していると聞いています。以上です。

○平岡県土マネジメント部河川政策官河川課長事務取扱 荻田議員の質問にお答えします。

1点目は国、県の河川の整備状況でした。国については、河川整備の基本計画となる河川整備計画を策定して、淀川水系が平成21年度、紀の川水系が平成24年、大和川水系が平成25年に、その計画に基づいて、鋭意整備をしています。

県の河川整備ですが、大和川水系、淀川水系、紀の川水系のそれぞれ水系ごとに整備計画に基づいて改修に取り組んでいます。進捗状況ですが、全体で36%の状況です。

2点目ですが、浸水常襲地域対策で、平成19年度に浸水常襲地域、昭和57年の大水害以降、昭和57年を含めずに3回以上浸水したところで、平成19年度に減災対策緊急プログラムを作成しました。その対策については、河川改修を行えば解消する、道路の側溝を広げるなどいろいろあります。現在の状況ですが、その対策の必要な箇所が89カ所ありました。対策の終わったところが22地域で、実施中または準備中が63地域です。残る4地域については、対策を検討中という状況です。先ほどおっしゃいました神殿についてもこの4地域に入っているのかと認識しています。以上です。

○本村地域デザイン推進課長 私からは、西九条佐保線についてお答え申し上げます。まず一つは、大宮通りから南の全体の北側の区間の進捗と、新駅を中心とする都市計画の説明の状況です。

まず、北側の進捗ですが、大宮通り以南の大森高畑線までの区間ですけれども、平成25年10月に事業認可を取得して、平成25年11月には専門の事務所である幹線街路整備事務所を設けて、体制を強化しながら鋭意事業の推進を図っています。

平成26年3月から、地権者及び隣接者との用地境界の立会を進めて、ご協力いただいたところから建物調査に着手するなど、精力的に用地交渉に取り組んでいるところです。

それから、新駅を中心とする都市計画の説明の状況ですけれども、平成26年12月中旬ごろから西九条佐保線の平面道路化、JR関西本線の鉄道高架化と新駅設置の都市計画変更の手續に着手をしています。ことしの5月8日には原案の閲覧を開始して、5月15日

から6月15日の約1カ月間において、パブリックコメントを実施しました。それから、並行して5月23日及び24日の両日には、大安寺西地区と大安寺地区を対象として地元説明会の開催をしています。6月14日は、奈良市全域を対象とした公聴会の開催をしたところです。また、その後、都市計画変更案の縦覧を8月に行い、これも手続を完了していますが、都市計画変更の内容や事業実施に対する反対意見もなかったところから、引き続き事務手続が円滑に進むように、関係機関との調整に努めたいと考えています。

今後は、今月28日を予定している都市計画審議会の審議、あるいは国との協議を経て、ことし秋ごろの都市計画変更の告示を予定しています。さらにその後、必要な手続を経て、事業認可を取得した上で、今年度中に新規事業化を図りたいと考えています。以上です。

○高木道路管理課長 私には2点、質問がありました。

一つは、みんなで・守ロード事業の予算執行についてのお尋ねです。みんなで・守ロード事業は平成18年度から実施しています。平城遷都1300年記念事業を契機にして、多くの人々が奈良県を訪れる中で、もてなしの心あふれる魅力ある奈良県づくりを推進し、地元の住民の方々や企業による快適な道路空間の維持、向上に向けて、主体的な取り組みの育成と継続を支援するものです。この中で、道路美化プログラムとして、道路の清掃、植栽を行っていただける地域住民、団体の方々に対して支援をさせていただき、花の苗などの提供をさせていただき事業です。

本年、奈良土木事務所管内でこういう活動をずっと続けていただいているところ、皆さまの希望される時期に予算配当が間に合わなかったということで、大変ご迷惑をおかけしました。今後は地元のご要望、土木事務所、県での連絡調整を密にして、適切な時期に予算が執行できますようにと考えています。

それから、2点目は、大宮通りの植栽を行っていますけれども、これらの維持管理についてのお尋ねでした。大宮通りにおいては、来県者のゲートウエーとしての統一感とアピール感のあるおもてなし空間の創出を図るため、彩り豊かな植栽等の整備に取り組んでいるところです。これも平城遷都1300年事業以降、植栽帯、植樹帯のないところについてはプランターの配置等により花植えを行い、観光客のもてなしを図っています。

これらの花壇の維持管理については、きめ細やかな維持管理によりきれいな花を少しでも長く保てるよう、できる限り沿道の住民の方々のご協力をいただきたいと思います。現在、一部、複数の団体に協力をいただいていますけれども、今後も沿道住民の方々の協力体制が築けるよう努力したいと考えています。以上です。

○川端県土マネジメント部次長企画管理室長事務取扱 土木技術系職員が足りないのではないかについて、私からお答えします。

ここ数年、紀伊半島大水害や、いろいろなプロジェクトが動き出しており、土木技術系職員の業務量が非常にふえているところです。一方、県庁全体の職員数、特に土木技術職員数は、それまでの公共事業の減少と採用者数を控えてきたこともありまして、10年前の平成17年には470人いたものが今年度では県土マネジメント部以外の部局の職員も含めて、土木技術系の職員が376人という状況になっています。数年前に比べて、若干事業量の伸びを下回っているのが現状であると認識しています。

このような状況に対応するために、計画的な発注、例えば予算の執行に当たって、設計から積算、発注業務に至るまでのマネジメントを効率的に行う、契約方法についても総合評価方式の期間の短縮や、手続の簡素化を進めるなど、事業の執行の迅速化、効率化を図っています。また、現場技術委託の形でコンサルタントの方にも来ていただく土木技術業務の補助委託を行い、円滑な事務処理にも努めています。

しかしながら、一番の大きな課題は、新規職員の確保で、近年必要となる土木技術職員の採用に努めてきたところですが、来年度向けの職員採用のI種試験でも合格者数が50点を下回っている状況でした。年々土木建築系の学生が減少していること、また、例えば、東京オリンピックに代表されるように、大都市部での設備投資の投下が今後予想される状況ですので、より積極的な人材の確保に取り組んでいくことが必要だという認識でして、来年度向けの社会人の経験者の採用試験では、新たに土木建築にかかわる総合職の採用枠を設けて、より広く職員の確保を図っていこうと考えています。

また、引き続き、各大学で開催される採用説明会の県の土木技術職員への参加、インターンシップの受け入れ、土木建築の施工現場も実際に見学していただくツアーも開催するなど、積極的なリクルートの活動を行っていくとともに、新規に採用した職員に対しても積極的に部内での研修を行うなど、人材の育成に努めることとしているところです。

新規土木技術職員の確保は国や他の地方自治体でも課題となっていますが、今後とも新規採用者をはじめ、土木技術職員の確保、技術力向上に努めたいと考えています。以上です。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 私には、奈良公園の鹿の状況、成果、課題ということでお聞きだったと思います。

現在、奈良公園の鹿は約1,000頭いますが、委員がお述べのように、奈良公園から

外へ出ていき、農家の田畑を荒らして、捕獲おりにかかり、鹿苑に連れてこられる鹿はふえている状況にもあります。その原因としては、奈良公園の鹿は奈良公園の中で、本来芝生を食べて生きていきますが、伝統的に鹿せんべいというおやつのようなものはありますが、それ以外のものをたくさんおあげになる人たちが非常にふえており、その結果、鹿が外へ田畑の野菜を求めて出ていく、そして荒らす、そして交通事故に遭う。奈良公園の中では、ペット化のような傾向が少し出ており、どうしても餌をもらうという部分が強くなりますと、人間に対して攻撃をしやすくなるということで、人身事故等も非常にふえてきています。

奈良県が率先して鹿の保護管理をやろうということで、有識者による実行委員会も立ち上げ、奈良公園の鹿が将来的にも今の形できちんと残っていけるようにと考えているのです。その中の成果としては、今までは非常に厳しいご意見をいただいてきた農家の方々とも何度か打ち合わせをする会を持ちながら、ご意見を聞いて、新たにネットフェンス等の対策を文化庁の補助をもらいながら始めていくということもあります。また、捕獲された鹿がほとんど満員状態で非常に劣悪な環境になっている鹿苑ですが、何とか改修の予算をいただき、現在は柵及び土壌改良の部分にやっと着手できた次第です。

今後の課題としては、地元の方々の中でも特に都市部から来られた方なのかわかりませんが、奈良公園の鹿に対しての認識が少し変わってきている方がふえているのを非常に課題と考えています。奈良の鹿愛護会やほかにもいろいろな保護団体等にパトロールをお願いをしているのですが、冬は食べるものがないから餌をあげるのが当然だと、軽トラックで野菜等を持ってこられて、奈良公園の中でそれを置いて鹿にあげられると。そのことを注意すると、非常に怒られるという悩ましい問題があります。その辺も含めて、今後、皆さんが人と鹿の共生をしっかりと理解していただけるように、きちんと広報、啓発しながらやっていきたいと考えています。

それから、バスターミナルについては、委員からも頑張れよと言っていたと思います。何とかしっかりコントロールセンターとして、今まで渋滞対策はやってきましたけれども、なかなか成果が上がりにくかったことを重々認識した上で、これをラストチャンスと踏まえて、しっかり渋滞対策をやりたいと考えています。

もう1点、県庁東から大仏前までの道路を工事して、何とかことしの秋ぐらいにはきれいな形になるかと。もう少し早くできなかつたのかについては、委員はじめ、皆さま方のお力で奈良公園室ができて、今まで観光で奈良公園事務所で持っている道路でしたので、

なかなか予算的に厳しい部分がありましたが、まちづくり推進局に組織をつくったことで予算措置もかない、念願の道路整備ができることになったことを報告します。以上です。

○和田委員長 委員並びに理事者の皆さん、できるだけ簡潔に質疑、そして答弁をしていただくこと、ご協力をお願いします。

○荻田委員 今、中西奈良公園室長から、交通渋滞についての対応などお話をいただきました。しかしながら、根本的な奈良市内の交通渋滞解消について、県と市と十分な協議をしていただきたい。奈良教育大学から大森町までの循環道路は大変な渋滞です。きのうも申し上げたように、八軒町の旧奈良保健所跡地の道路に面した店舗や家を、その用地として反対へ移っていただく、それによって道路拡幅をすることも狭義の交通渋滞対策になっていくのではないかと考えています。今ですと、循環道路はバス停両方でとまる、八軒町なら八軒町、京終なら京終でとまれば、その間は一切、どちらも動けないのです。こんな道路のバス停はまれなことです。これはぜひ、県と市で共有をして、副知事、その辺協議をしてください。それだけ申し上げます。

それから、土木技術職員は毎年採用が少ないようです。それぐらい魅力がないのか、民間のほうが早く決まってしまうものですから、採用時期の関係もあつてうまくいかないところもあるようです。今、各土木事務所にコンサルタントを入れてやっているのです。しかし、現場へ行っても、コンサルタントはコンサルタントでして、やはり県の職員が方向づけをしないことにはどうにもならないというところもあります。土木技術職員の採用に当たっては、高卒の採用はしているのですか。もう結構ですから、しっかり取り組んでください。

1点だけ申し上げておきます。今の太田通りの高架をするときに、菅原地区として伏見南地区で大反対が起きました。それで、高架は反対だということになりました。議会もそれがいいだろうと採決をされ、決定し、今の道路になっています。そのときに、どなたかわかりませんが今の形であっても別に太田通りから一気に第二阪奈有料同道路へ入るのには織り込み長が十分あるから大丈夫です、事故は一切起こりませんということでした。だから、当時の責任者の曖昧な物の考え方で今日営々と続いているのです。奈良県の道路の形態はコンサルタントが悪いのか、県の職員が悪いのか、よくわかりませんが、例えば太田通りから西向いて走っています。菅原から宝来へかけて高架で入っていきます。高架から入って一気に第二阪奈有料道路へ行くというのが、これは一つの流れだと思います。これが交通網の流れとしては一番常識的なものだと思います。このことは3年も前から話

をしているのではないですか。今、どの工法がいいか、上下どうしたらいいか、そんな話をまだやっているというのはナンセンスな話で、これは全国の道路網の体系から考えますと、このような道路はめったにないと思います。

高額な費用を投下して、それでは、平面8車線でやったらよかったです。何も金がかからなくてよかったです。だから、このことについては県土マネジメント部として真摯な思いで対応してください。県土マネジメント部長、このことについて、全国でこのようなケースはあるのですか。お答えください。

○加藤県土マネジメント部長 大宮通りのインターチェンジアクセスの件について、当初計画していたはずの交通が現状では実現されていないことについて同様な事例が全国的にあるかというご質問でしたが、申しわけありません、具体的に承知をしていませんので、あるかないかについては、この場ですぐ申し上げることはできませんけれども、現在検討を進めている計画については、とにかく交通量が多いところで限られた空間を使って実施をしていかなければならない工事になろうかと思っておりますので、当初計画したものが同じようにやはりできませんでしたということにならないようにしっかり検討を進めてまいりたいと考えています。以上です。

○荻田委員 前任、あるいはその前任の話ですから、今の県土マネジメント部長には気の毒だと思いますが、検討というのはいつまで検討するのですか。あの状態で県のやり方で、交通事故は一切起こりませんということでした。それにもかかわらず交通事故が発生した。本来は高架から第二阪奈有料道路へ行っていたのですが、事故が起こってくる、大変なことになったとあって、警察から協議がかかって規制が反対になったのではないですか。その反省を含めてこの際、道路建設課長としていつまで検討して、いつから具体的なきちんとした方向づけを示すのか、それだけ教えてください。

○森本県土マネジメント部道路政策官道路建設課長事務取扱 ただいまのいつまでというご質問にお答えします。

先ほどの答弁の繰り返しになりますけれども、1日3万台の交通の影響を極力少なくして実施できる、確実にかつ安全な施工ができるようランプ計画を立案したいと思っております。いつまでというのは今、回答できません。

○荻田委員 松谷副知事、私が道路網の高架は反対だといって声をあげてやってきた一人です。果たして県内、県外、あるいは通常通っている者にとって、今のあの道路事情は非常にいい道路であるのか、いい形態になっているのかということだけお答えをお聞かせく

ださい。道路建設課長が検討しています、検討していますともう3年かかっています。これも具体的にお答えください。

○松谷副知事 委員からご指摘の部分、私達も同じ認識ですので、形態をどう改善するかということを経験の言葉をかりると失敗だったということになるとは思いますが、1日3万台の通行量を確保し、あそこで止めてしまうことになったら大変なことになりますので、そのことを前提にしながら、できるだけ速やかに交通を通せるような形を検討した上で、現在の状況を改善したいと思っていることは事実ですので、その辺はご理解いただきながら、いつまでするかになりますと、検討と、今の状況をなかなかお話しすることはできないのですが、できる限り速やかには思っていますので、認識としては委員と同感、同一であるということをお答えしておきたいと思えます。

○田中委員 先ほどからの議論に少し関係がありますが、改めてお尋ねしたい部分がありますので、質問します。

まちづくりの”はならあと”で、粒谷委員から質問がありました。少し聞き取れなかったもので、もう一度確認をさせていただくのですが、作品を展示される方の人件費は認めていないということでしょうか。

それから、道路維持管理について、一般質問もした中で、いろいろと議論する中で地元協力の団体との協働によって草刈り作業が推進されているということですが、県内にそういう協働団体というのは、大体どのくらいあるのでしょうか。

それから、土木技術職員の採用について、このところ、公務員の給与体系は下がる一方ですが、ようやく少し上げようか、上がってもいいのではないかと、民間との感覚においてそういう状況になっているように思いますが、技術者というのは、優遇されているということで就職しようというインセンティブが働くのだらうと思えますから、土木技術職員だけには限りませんが、技術者というのはもっと優遇されてもいいのではないかと、高い月給で採用してもいいのではないかと考えています。そういう意味で、民間へ行くより県庁へ勤めるほうが優遇される、いい仕事もさせてもらえるという気持ちを持って採用試験には応じてくるという姿を構築することのほうが大切だと思えますので、ぜひともそういうことに対しての検討もいただきたいと思えます。

宇陀土木事務所を残していただいたことは非常にありがたく思っていますが、いまだにセンターラインの引けない狭い道路、またこれから1.5車線の道路をつくろうかということも言われるのですが、観光地としての素材がありながら、観光バスが入らない道路を

つくるということは、いかがなものかと思imasので、改良工事をする上では1.5車線などと言わないで、技術者も投入して、人間もふやして、2車線道路をつくってくれるようにお願いをしておきたいと思imas。

それから、奈良公園の話がありました。地元の畑を荒らすのは、スリムな鹿でして、スマートでよく走りそうな鹿です。しかし、奈良公園の鹿を見ますと、腹ぼての鹿が悠々と歩いているということで、少し激しい言葉になるのかもわかりませんが、余り頭数がふえていくことについても何か考えたほうがいいかと思imas。

先ほど、土質というお話がありました。公園の中になるのでしょうか、浮見堂の手前の池も水草で覆われてしまいました。地球温暖化の現象がそこにあらわれているのだとおっしゃる方もありますが、上に鹿苑がありますから鹿のふんで栄養過多になった水が温められて水草がわっとふえるということではないかと思imas。

水路か、川になるのか、どういう立場になるのかわかりませんが、あの流れている水の水質を管理するという発想は県としてできるのでしょうか、できないのでしょうか。お尋ねしたいと思imasので、質問をします。以上です。

○和田委員長 今、5つの質問または要望が出ていますが、田中委員、3番目の土木技術者の労働条件の改善は、要望でいいですか。

○田中委員 要望で結構です。

○和田委員長 2車線道路は要望ですか。

○田中委員 これも要望です。

○和田委員長 それでは、他の3点について答弁をお願いします。

○本村地域デザイン推進課長 委員から”はならあと”について質問がありました。現代アートを展示する作家の人件費が認められているのかどうかですけれども、詳細な内訳が手元にないのですが、作家への人件費ではなくて、会場設営の諸経費で見ていると記憶しています。以上です。

○高木道路管理課長 私からは、道路のサポート、みんなで・守ロード事業に取り組んでいますけれども、これらの事業に対する協力団体の数のお尋ねでした。みんなで・守ロード事業では、自治会等が主体的に行う除草活動に対して報償金を支給しており、この道路保全プログラムに参加をしている団体が66団体あります。また、清掃や植栽を行っていただく美化活動をしている団体が32団体、合計98団体が現在あります。以上です。

○中西知事公室審議官観光局次長まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱 奈良公園

の鹿の頭数についてですが、先ほども言いましたように、有識者による保護管理計画委員会の中で当然検討していますが、今言われているのは、やはり野生です。野生ではありますが、ずんぐりむっくりしているのは、人の手による部分というのは非常に影響していると考えています。残飯等あげる方、先ほど言いました野菜を持ってこられる方、その部分について現在、状況調査をしているところです。

それともう1点、池の問題ですが、確かに鹿のふんが鹿苑をはじめいろいろなところが入ってくるので、奈良公園内の池の水質というのは非常に栄養過多にはなっています。ただ、水草に関しては栄養過多が原因で水草が発生したわけではないと聞いています。外から鳥等によって持ってこられたものということで、発生するとするなら水質が悪くなってヘドロ化していく部分は時として見られます。それで、水質の改善についても、奈良公園の対策の中でヘドロ化した土砂を取り、そして水をどのようにきれいにするのも踏まえて、現在検討しながら、部分的に着手をしているところです。以上です。

○田中委員 ”はならあと”については会場設営費で考えているということですが、そうすると、何カ所かある各場所によって取り扱いの仕方が違うという理解でよろしいでしょうか。それとも、補助金支出項目の中で、それは含めると書いてあるのか、含めないと書いてあるのか、その部分によって受託団体は決裁で不許可になったら困るので、大体はこれでよろしいかとお伺いを立てながらやっていると思いますので、その辺の認め方というのは指示をしたほうがいいのかと思います。

なぜそんなことを言うかといいますと、今度宇陀市で同じ”はならあと”の事業を、近々されるということで準備を進めておられます。新進気鋭の幾つかの賞をとられた方が民家の中で絵を描いて、それをつくるのに既に半月ほど毎日そこへ通って作品を仕上げている事実がありますので、学生であるのかどうかはわかりませんが、そういう方にボランティアでただで描きなさい、ただ紙だけはあげますということではいかがなものかという気もしますので、その辺のところは明確にしておいたほうがいいのかと思いますので、あえてお尋ねをしました。今のは確認した上で方針を打ち出してください。作品の作者に対しての人件費の支出はしてもいいのではないかという立場でぜひ認めてくださいという要望をしておきます。

それから、道路維持管理のことですけれども、66団体、美化32団体ですが、この団体は毎年きちんと機能を果たしておられるか。協力してくれたらそれに対してわずかながらも補助金というか何らかの報酬というものが支払われるということだと思っておりますが、

この66団体、32団体は、草刈りのことですので、2年、3年に一遍ということではないと思いますから、きちんと毎年役割を果たしているのかどうか、お答えをいただきたいと思います。

それから、川の中の草刈りは国土交通省の河川管理ですと、発注するのに1件何百万円という形で発注しておられます。地元の方に協力してもらおうということも大切かも知れませんが、奈良県は狭いですから、片方であのような金で草刈りやってもらっているのに、なぜ私達がボランティアでただ働きしないといけないのかという気持ちを抱いておられる方も大勢おられるということもご理解をしていただきたいと思います。毎年きちんと裏づけをしていただいているのかどうかということをお尋ねします。

それから浮見堂も少しにおいがしたり、池の水がどす黒かったりなど、観光的にも決していい状況ではないと絶えず見ていました。決算審査特別委員会ですから、これ以上のことは言いませんが、どこが管理する役割かよくわかりませんが、県で水質改善の設備をつくり、地下でもできると思いますので、そういうものをつくり、水質の維持に努めることをお願いしておきたいと思います。

○高木道路管理課長 私からは、みんなで・守ロード事業で、草刈りの活動をしていただいていますけれども、毎年登録されている団体はきちんとその役割を果たしているのかという質問でした。毎年年度末に活動報告書の提出を求めています。それらの報告書の中で状況についてはきちんと確認をしています。以上です。

○田中委員 財政的な裏づけがきちんとできているのですかという質問ですけれども。

○高木道路管理課長 はい。できています。

○田中委員 道路の草刈りというのは、延長が長いですから、希望がたくさんあるのもわかっており、なかなかやってもらえない、年間に2回、3回刈ってほしいという要望もあります。今は精いっぱい1回しかできていないのが現実です。一般質問で申し上げたのは、道路の法面が5メートル、6メートルという高いところの草刈りについては、高齢化した農家にはとてもではないけれど刈れないという現実があるので、県で草刈りをやっていただきたいということを申し上げたつもりですけれども、地元から要望のある箇所が全部できているかといえば、非常に難しいのではないかと思います。共同でやろうという団体があっても、その箇所を全部賄っているのかと考えたときに、それが達成できていないのかと思うのですが、何か語弊がある話ですけれども、要望箇所と現実とは必ずしもできていないという話であったと思いますので、あえて、きょう質問したのですが、その部

分はどのようなお考えでしょうか。

なぜこういうことを言っているかという点、草刈りの要望があるのは事実ですし、また先ほどからも何人かの委員が要望に応えるべきだという主張をしていますから、それに答えてもらうためには、財政当局にも考えていただききちんとそれに応じないといけないという気持ちを持ってもらわないといけませんので、こういう公の場で草刈りの箇所が要望されているのに、実現できていますと答えるのか、いや、まだもっとやるべきところがあるのかと答えるのかで、この先の考え方が変わってくると思いますから、あえて何遍もお尋ねしています。協働、協力してやろうという団体が全部役割を果たしているのか、財政的な裏づけができていのかどうか、その辺はいかがですか。

○高木道路管理課長 委員がお述べのように、草刈りの要望に対して全てフォローができているとはなかなか言いがたい状況です。地元のボランティアの活動をしていただいている団体の方々、希望されている方々を全て受け入れできているかという点、その点でも十分な点はありません。そういったところについては、今後もしっかりと予算を確保していくよう努めたいと思います。以上です。

○池田委員 私からも数点、質問をしたいと思います。

南部東部に関してです。平成26年度に南部地域及び東部地域において、振興計画を策定するという事で予算化され、実施をされました。その振興計画を策定するに至ったこの地域における背景についてご説明をいただきたいと思います。

また、計画策定に当たって、南部東部の現状と課題、目指すべき姿をどのように設定されているのか、あわせてお答えいただきたいと思います。加えて、今後の振興計画に基づく事業の展開、取り組みについてもお答えいただきたいと思います。

○北村南部東部振興課長 南部振興基本計画、東部振興基本計画の背景並びに南部地域、東部地域の現状等についてです。

南部、東部地域の現状を説明するにはいろいろな要素がありますが、最も端的な人口で説明しますと、総人口は昭和35年と比べて10万6,000人の減、率にして約40%の減少となっています。特に14歳までの年少人口の減少が著しく、昭和35年と比較して約4分の1に減少しています。一方、65歳以上の高齢者は3倍以上に増加しており、高齢化率は38%を超えている状況です。また、人口の社会増減についても若年層を中心に年間1,600人を超える転出の超過になっています。

このような状況を踏まえて、近い将来において、地域社会の存続も危惧されることから、

県では同地域の振興を目的として、平成23年3月に南部振興計画、平成24年10月に東部振興計画を策定しました。また、平成23年9月に発生した紀伊半島大水害への対応として、平成24年3月に復旧復興計画を策定し、平成26年度末までを集中復旧復興期間として全力で取り組んでまいりました。昨年度末までにその全ての避難が解消し、復旧工事もおおむね完了しましたが、復旧復興から地域振興へとステージを移し、さらなる取り組みを進めるために、全計画策定後の地域の状況の変化、大水害の経験、これまでの取り組み、成果などを踏まえて、南部振興基本計画、東部振興計画を本年の3月に策定したところです。

この計画においては、頻繁に訪れてもらえる地域になるという交流の促進と、住み続けられる地域になるという定住の促進という地域の目指す姿をまず明示して、これらを地域の方々と共有しながら取り組みを進めているところです。以上です。

○池田委員 答弁があったように、去年、深刻な状況として、消滅可能性都市という衝撃が国中にわたったわけですが、南部東部地域の多くがこれに該当すると示されています。まさに地域の存続が危ぶまれる事態の中で、振興計画を立てられたことは大変意義あることですし、今からしっかりと取り組んで、毎年1,600人を超える人口の減少が続いているということですが、これを反転させて増加させるという取り組みが、ご説明のあったようにこの計画に基づいてきちんとした手順を踏んで取り組んでいただいていると理解をしています。

その一環になろうかと思えますけれども、平成27年1月から3月に実施された南部東部地域の宿泊者限定の路線バス運賃のキャッシュバックキャンペーンの実績、成果についてお示しいただきたいと思えます。

○福野移住・交流推進室長 委員ご質問の件にお答えします。

ことしの1月から3月、オフシーズン対策と復旧復興期間最後の応援ということで、路線バスの宿泊者に対するキャッシュバックキャンペーンを行いました。1月から3月の利用者実績は、往復で述べ6,000人の方に利用していただき、宿泊者数で確認しますと、南部東部地域全体で1月から3月で対前年比で14%ふえています。特に十津川村、天川村に関しては、十津川村で24%の増加、天川村で20%の増加で実績を残しています。以上です。

○池田委員 特に十津川村、天川村は宿泊施設も多いということで、このような大きな伸びが示されたと思えます。実際、平成27年度に入ってから4月からずっと継続して好

評で、成果も上がったということで取り組んでいただいておりますが、もしわかるようでしたら、4月以降の実績も教えていただけたらと思います。

○福野移住・交流推進室長 4月から8月末までの実績は、約5,800人の利用が既にあります。宿泊者は、対前年に対して20%増加しています。その中で、十津川村、天川村が多く、利用者に関して若干の特徴があり、十津川村に関しては高齢者層が多く、天川村は若者が多いという結果が出ています。あと、路線バスの場合特に特徴的なのは、一人旅比率が非常に高いこともわかっており、この辺の原因をさらに分析していき、来年もまた考えていきたいと思っています。

○池田委員 今伺いますと、1月から3月、往復で6,000人ということは、対象は3,000人ぐらいで14%のアップと。4月以降も8月までで6,000人ぐらいで、それなりのパーセンテージが増加したりということです。考えますと、毎月、約1,100人強の方に乗っていただき、今まで以上に乗っていただいていると。それが当然宿泊者限定ですから、宿泊にもつながり経済効果にもつながって、地域との交流であったり、活性化にも当然つながっているということで、大変すばらしい事業だと思っています。

平成27年度から平成32年度までの6カ年の振興計画ですけれども、スタートしている南部東部の振興計画の策定に当たって、県においては人口動態、暮らし、仕事、観光面などさまざまな角度から調査をされたようです。実際、平成26年度の重点課題に関する評価を見たところ、平成21年度の調査で、この地域に住み続けたいかという問いに対しては、87%の方がこの地域にこれからも住み続けたいというアンケート結果が出ています。

一方で、県民の生活に関するアンケート調査の結果を見ますと、南部東部それぞれの地域ともに急病時の医療体制、多様な就業環境の整備、公共交通の利便性に対する満足度の低さが顕著にあらわれています。とりわけ、公共交通の利便性における満足度の低さが際立っているという結果が出ており、住民が不便、不満とともに、将来どうなるのだろうかという不安もあわせて抱えておられるのが見てとれると思います。

住民の足とも言うべき公共交通について、どのように利便性を高めていくのかは重要な課題だと思いますし、今振興計画をつくっていただいておりますが、これがしっかりできないと、余り効果が出てこないのではないかとも思っています。つまりは、住民においてはますます転出が多くなったりなどにつながり、人口増加どころかますますひどい状況に陥るのではないかと心配をしています。

このまま過疎化、少子高齢化が進んでいきますと、さらに大きく人口が減少します。公共交通の利便性を高めるどころか、今度は別の議論です。公共交通そのものを維持できるかという話になってくるのは、皆さんも心配されているところだと思います。

そこでお尋ねしますが、生活の足となる南部・東部地域における路線バスの維持、確保について、強く支援していくべきだと考えていますけれども、奈良県においてはどのようにお考えなのか、お聞かせいただきたいと思います。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 池田委員のご質問にお答えします。

委員がお述べのとおり、県民の生活の足である公共交通を維持、確保、改善していくことは県としても非常に重要であると当然ながら考えています。そのため、今年度においては、先ほど藤野委員からお話がありましたが、奈良県公共交通条例に基づく公共交通基本計画、法律に基づく地域公共交通の形成計画を策定することを予定しています。

それとは別に、県では従来から、県、市町村、交通事業者などの代表者で構成する奈良県地域交通改善協議会において、移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制を構築する取り組みを行っています。移動ニーズは、先ほど生活の足のニーズとして通学、通勤、通院、買い物、観光も含めて主に射程を置いています。

そういう取り組みのほか、支援という観点から申しますと、従来から国の補助金、県の補助金で複数市町村をまたぐ路線バスについては運行費補助を実施しています。加えて、先ほど藤野委員からのご質問に回答しましたが、複数の市町村が連携して取り組むコミュニティバスの運行についても今年度から支援を行っています。

一方、財政面の支援だけではなく、公共交通の需要は派生的な側面が実はあります。そのため、県のみならず、市町村や交通事業者、道路管理者などの関係者でワークショップ、協議を現在行っており、その際にバス運行のあり方、バス運行する際に周辺のまち、地域がどのような特徴を持っているのかなどの実態をよく把握しながら、まちづくりと一体となった公共交通のあり方や利用促進策などについてアイデアを絞り合っている状況です。

こういった取り組みを集約した形で、先ほど申し上げた2つの公共交通に係る計画を策定したいと考えており、地域の公共交通の維持、確保、改善に向けた取り組みをさらに進めてまいりたいと考えています。以上です。

○池田委員 先ほど答弁ありましたように、1月から3月、そして継続して現在も南部東部地域の宿泊者限定の路線バス運賃のキャッシュバックキャンペーンを実施して、キャンペーンの利用数、つまり乗客数の資料によると、1月から3月では合計でキャンペーンの

利用者数が3,419人、4月から8月が5,797人で、1月から3月が114%で14%の増、4月から8月が110%で10%の増となっています。そういう意味では、この取り組みが地域のバス路線維持には一役買っているのではないかと考えています。

これから、南部地域及び東部地域の振興策を進める上で、答弁にもありましたが、通院、買い物、通勤、通学、観光も含めてですが、移動ニーズに応じた形で公共交通のあり方について関係市町村や交通事業者、関係機関、団体とも十分協議していただき、引き続き奈良県地域交通改善協議会、この名称が改善協議会になっていますから、見直し協議会ではなく改善協議会ですので、ぜひよりよいものにしていただくように、そして南部東部を取り上げましたけれども、この地域を含む奈良県全体の公共交通サービスのあり方、提供体制をぜひ早期に構築していただきたいとお願いしておきたいと思っておりますし、あわせてこれからまちづくりがいろいろ進んでまいりますので、地域のまちづくりと連動した形、計画があれば、それを見通した形で加味していただいて、計画、体系をつくっていただければと思っています。そのためにも、現在実施している奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業や、安心して暮らせる地域公共交通確保事業をさらに充実させていただくことをお願いして、質問を終わります。

なお、南部東部の振興策については、地方創生、総合戦略にもつながると思います。総括で知事のお考えをお尋ねしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。以上です。

○中川委員 私から1点だけ質問します。

平城宮跡周辺地域における街路渋滞対策事業についてです。平成26年度予算概要の156ページ、計700万円の予算で、平城宮跡周辺地域における抜本的な渋滞対策の検討、2点目、近鉄線の移設等について必要となる調査、検討の実施と書かれています。それで、平成26年度主要施策の成果に関する報告書を見ますと、690万1,000円使ったと。内容としては、平城宮跡周辺地域における慢性的な渋滞の解消について検討とさらっと書かれていますけれども、具体的にはどのような内容だったのでしょうか。

○本村地域デザイン推進課長 平城宮跡周辺の交通渋滞対策ですけれども、これについては資料にも書いているように、平城宮跡内の近鉄線の移設と、大和西大寺駅の立体化を非常に密接に関連して、また周囲の交通渋滞も非常に関連しているということですので、この対策を検討するための経費でお願いしていたものですが、検討については、大和西大寺駅の南側にある近鉄の車両基地の存在が鉄道の交差の線形、駅の構造を大変複雑にしているので、対策を検討するに当たって非常に難しい問題があるということで検討を深めてい

ますが、この大和西大寺駅の南側の車庫の機能を、移転した場合の鉄道路線の計画や、移転先はどうか、既存車庫の増強をして移転できるかどうかなどの内容の検討を行っているところで、平成26年度の700万円弱で使った経費については、検討の一環で西大寺車庫の機能の一部を移転することで、効果的、効率的な車庫移転を行うための条件を整理して、実現可能性の高い計画の複数案の選定や、鉄道移設後の円滑な交通機能を確保するための基礎資料としての鉄道駅利用者の発着地の分析などの経費として使ったものです。以上です。

○岡副委員長 1つは県営住宅の維持管理について。これは知事にも総括で質問をしようと思っているのですが、現状、課題がたくさんあります。老朽化の問題等々も含めて、今後どのように対策を打っていくのか。また、今後の将来像として提案したいのは、県営住宅の維持管理のあり方について、特別会計を設けて管理するというのも一つの考え方があると思います。先日広島に行きまして、広島県は数年前から特別会計でやっていますけれども、責任の所在や、採算性の問題など、要するにこれはサービス業の一環だという考え方も一方で必要なわけです。福祉事業ではありますけれども、そうなると、お金の入りと出と経費をしっかりと見ていく意味においても特別会計を設けてやるというのも手法だだと思います。これについては、知事に質問したいと思っておりますけれども、現状、課題をどう認識しているのかをお聞きしたい。

2点目は、櫃原市の問題ですけれども、大和八木駅前の南側にホテルを兼ねた市の庁舎の一部をセットしたものをつくろうとしていますけれども、これから始まります櫃原市長選では、これをかけて選挙するわけですし、現職が勝てばそのまま行くでしょうけれども、ひっくり返れば、それが白紙になると思います。聞きたいのは、もしこれがだめになった場合、県として受ける影響があるのかどうか。まちづくり協定に絡む部分でお尋ねします。

○大島住宅課長 岡副委員長から県営住宅の課題、管理についてのあり方についてご質問をいただいたと思います。

まず、県営住宅については、県としては住宅に困窮されている低所得者の方々向けの住宅セーフティーネットとして大変重要な役割を担っていると考えています。一方で、ご指摘のとおり、県営住宅の多くが建設されてから一定の年数が経過しており、住戸内の設備から外壁や階段、駐輪場の修繕まで非常にたくさんのご要望をいただいている実情です。このために、県の管理においては、入居者の方々が安全に安心して暮らせるように、管理に関する相談や、小規模で緊急的な修繕に迅速に対応するとともに、大規模な修繕工事に

については計画的に進めていくことが重要であると考えています。

具体的には、管理全般について、民間のノウハウを生かした効率的な実施と住民サービスの向上を図るために指定管理者制度の導入を進めています。それから、比較的小規模で日常的な管理の範囲内にある修繕については、現場の管理を担う県営住宅管理事務所と、指定管理者において、予算の範囲内ですけれども、必要性や緊急性を勘案した上で迅速な対応を行うように努めています。一方で、外壁や屋上の改修工事、給水設備の更新工事など、比較的規模が大きくて一定の期間をおいて必要になるようなものについては、県営住宅の長寿命化計画に基づき優先順位をつけて計画的な実施に努めてきたところです。

さらに、高齢化の進展、単身世帯の増加など、社会構造が変化して公的賃貸住宅としての県営住宅に求められる条件も変わってきています。その中で、今後は中層住宅のエレベーター設置、浴槽の設置などのストック改善についても技術的な課題を含めて検討を進めたいと思っています。こうした取り組みによって、県営住宅が今後も時代のニーズに応じてセーフティネットとしての役割を果たせるように取り組んでまいりたいと考えています。以上です。

○本村地域デザイン推進課長 委員からは、橿原市のホテルを含めた複合施設と、橿原市長戦の結果次第でまちづくり連携協定の議論にどれだけの影響が出るかという質問でした。

まちづくり連携協定の中で、県と橿原市の間では、ことしの3月に包括協定を締結しています。その中で、対象地区が3つありますが、ご指摘の部分は大和八木駅周辺地区に該当するかと思っていますが、この地区については、まちづくりを進めていくに当たって、まず中南和地域の拠点都市にふさわしい都市機能を備えた中心市街地の形成、近代的な都市機能と伝統的な歴史的景観との共存及び融合、この地区周辺に今井町や八木町といったものもありますので、こういったまちづくりのコンセプトを掲げていて、それを実現するためにどのような取り組みを進めていけばいいかをまさにこれから県と橿原市でお互いフラットな関係で情報交換、意見交換を行い、構想段階からいろいろ検討を進めていくと考えています。

ですので、検討はこれからで、コンセプトや課題、目標などといったものをこれからやってみようということになってはいますが、先ほどのホテルを含んだ複合施設があるかないかということについて、コンセプトにどれだけ影響が出るかということかと思えますけれども、それ次第で中南和地域の拠点都市にふさわしい都市機能を備えた中心市街地の形成や、近代的な都市機能と伝統的な歴史的景観との共存及び融合といったことについては

さほど影響はないのかと思っていますので、これからの議論になりますけれども、県と檀原市の間でコンセプトについてどう進めていくかを真摯に議論していきたいと考えています。以上です。

○和田委員長 理事者側に申し上げます。

議事進行上で、委員は質問したいことを要望という形で話を縮めました。そのような意図をお酌み取りいただき、真摯な対応をよろしくお願いいたします。

それでは、午後の再開は1時40分からとします。

12:38分 休憩

13:43分 再開