

決算審査特別委員会記録

＜県土マネジメント部、地域デザイン推進局＞

開催日時 令和3年10月13日（水） 13：03～14：26

開催場所 第1委員会室

出席委員 10名

清水 勉 委員長

川口 延良 副委員長

樋口 清士 委員

植村 佳史 委員

乾 浩之 委員

阪口 保 委員

岩田 国夫 委員

小林 照代 委員

藤野 良次 委員

森山 賀文 委員

欠席委員 なし

出席理事者 村井 副知事

湯山 総務部長

松本 県土マネジメント部長

濱本 政策統括官

岡野 地域デザイン推進局長

芝池 会計管理者（会計局長） ほか、関係職員

傍聴者 2名

議事 議第 92号 令和2年度奈良県水道用水供給事業費特別会計剰余金の
処分及び決算の認定について

議第 93号 令和2年度奈良県流域下水道事業費特別会計剰余金の処
分及び決算の認定について

議第101号 令和2年度奈良県歳入歳出決算の認定について

報第 29号 令和2年度奈良県内部統制評価の報告について

報第 30号 健全化判断比率及び資金不足比率の報告について

<会議の経過>

13:04 再開

○清水委員長 休憩前に引き続き、ただいまから会議を再開いたします。

それでは、日程に基づき、県土マネジメント部及び地域デザイン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をお願いいたします。

なお、理事者の皆さんにおきましては、委員の質疑等に対して明確かつ簡潔に答弁をお願いいたします。また、マイクをできるだけ近づけて答弁いただきますようお願いいたします。

それでは、ご発言をお願いいたします。

○乾委員 県土マネジメント部と警察本部に道路の白線表示について先の一般質問で質問させていただきましたが、今後、県土マネジメント部と警察本部が連携を取って、道路の白線表示の補修や横断歩道の設置を行うことについての前向きな話をいただきました。県内で白線が消えて困っている箇所について、優先順位もあると思いますけれども、引き続き、子どもたちの安全のために取り組んでいただきたいことを要望しておきます。

次に、これも一般質問で質問しましたが、広陵町の箸尾地域の企業誘致についてです。

企業が誘致されると、周辺の道路で大渋滞が起こることは、目に見えて分かっていることです。鳥居大橋東詰交差点には、右折レーンがないため、乗用車が右折しようとする、大渋滞が引き起こされます。橋を改良していただく、大きな橋を造っていただくためには大きな予算も必要になりますし、時間もかかります。私からの提案ですが、鳥居大橋北側に歩道橋があるので、鳥居大橋の歩道を撤去して右折レーンを造っていただければ、渋滞緩和になるのではないかと考えています。私なりにいろいろと考えていますが、県土マネジメント部でも考えていただいて、企業誘致が実現する前に、渋滞緩和に取り組んでいただきたいことも要望しておきます。

次に、国では、国土強靱化地域計画、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法を策定して、計画的、総合的に取り組まれています。北葛城郡は絶えず水害に悩まされている地域です。広陵町にも大きな河川がありますが、私も地元の住民から河川について数多くの要望を聞いています。中でも高田川では、高田土木事務所に張りブロックや河川改修を行っていただきましたので、水害が発生した

際に助かるということで地元の住民も大変喜んでいます。

国土強靱化に向けて、堤防の天端をアスファルトにして、水害が発生して水があふれたときに天端が崩れないようにするための取り組みについては、河川美化にもつながるし、きれいだというので、住民の皆様喜んでいただいています。しかし、人間で例えると、頭だけをきれいにしても足元が弱ければこけてしまいますが、河川もそうです。堤防をどれだけ強くしても、擁壁や張りブロックをしていない箇所が何か所もあります。

具体的な話だと、土庫川では河川整備が進められていますが、擁壁、張りブロックをしていない箇所が何か所もあるため、整備が歯抜けというか飛び飛びになっています。大きな水害が発生した場合、擁壁を設置していない区間ののり面が削られて、河川が氾濫するおそれがありますが、県では河川の張りブロックをしている箇所の検査や見回りは行っていますか。

○池田県土マネジメント部河川政策官（河川整備課長事務取扱） 奈良県では、河川維持管理指針に基づき、堤防や護岸に異常がないか、橋りょうなどの許可工作物の状況、違法な占有物がないか等について巡視点検を行っています。

○乾委員 言っていることは分かりますが、私たちが見ても、整備が歯抜けになっていることがわかるにもかかわらずほったらかしにされている場所がある。擁壁や張りブロックが抜けている10メートルから20メートルぐらいの区間がある。これを放置していてもよいのか。

○池田県土マネジメント部河川政策官（河川整備課長事務取扱） 点検では、4段階にランク分けして評価しています。一つ目は、異常なしで問題がないところ。二つ目が、要監視段階で少しひび等が入っている等で監視していかなければならないところ。三つ目は、予防保全段階ということで一部欠損が見られ、経過観察が必要なところ。最後が、措置段階で、これは緊急に対応しなければいけないところという基準で判断しています。

措置段階ですぐに対応しなければいけないところにつきましては、発見後、速やかに補修しています。予防保全段階のものにつきましては、今後進行していくおそれがありますので、計画を立てて、優先順位の高いところから順次補修を行っています。

○乾委員 分かりました。土庫川を一度見に来ていただければ分かると思いますが、えぐられて危険な状態になっている箇所があります。大きなことが起こる前に、その辺りをもう一度点検していただきますようお願いして終わります。

○藤野委員 2点質問しますが、1点目は、近畿日本鉄道の駅についてです。大阪線、樫

原線、生駒線、天理線、御所線、吉野線の県内6路線の計25駅について、順次駅の係員配置を常駐から時間帯配置、あるいは巡回対応に変更されています。私の利用している筒井駅も時間帯配置になっています。近くに昭和工業団地があるので、朝夕は駅員がいますが、日中は不在です。近くの西ノ京駅も巡回対応になっています。近畿日本鉄道は民間事業者であり、利益をもって運営されているわけですから、致し方ない部分はもちろんあります。コロナ禍によって非常に厳しい経営状況でもあります。インターホンで切符の購入を補助する等、不便さをカバーしていくこともやっておられるとのことですが、駅というのは、そのまちの玄関口ですので、無人ということは安全・安心の面からも以前からも指摘されていますとおり、非常に危惧するところだと思っています。

このことについて、県としては、近畿日本鉄道株式会社に対して何らかの対応をされたのか、あるいは今後されようとしているのかをお聞きします。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 県では、駅係員配置の見直しが公表されました先月、近畿日本鉄道株式会社に対して、関係地域への十分な説明を行い、出された意見や要望を真摯に受け止めること、高齢の方や障害をお持ちの利用者が安全に利用できるよう、バリアフリー化や防犯対策の強化を図ること、駅周辺のまちづくりや地域の活性化に関係地域と連携、協働して取り組むことを内容とする申入れを行ったところですが、藤野委員お述べのまちづくりの話についてもこの中で申入れさせていただきました。

県としましては、鉄道駅はまちづくりにとって欠かせないという認識を持っていて、駅などを地域の拠点として活用する関係者の意欲的な取組を後押ししてまいりたいと考えています。県内でも、例えばJR御所駅の事例で申しますと、地元自治体において、県の支援も活用して駅舎を活用して交流拠点として活用されている、また、駅業務の一部を鉄道事業者から受託するといったよい取組もあります。駅係員の配置の見直しについては、県から申し入れしました内容への対応状況を引き続きフォローするとともに、鉄道駅を地域の拠点として活用する取組への支援を進めていきたいと思っています。

○藤野委員 ありがとうございます。答弁のありましたとおり、フォローというか、側面的支援もぜひともお願いしたいと思います。

ただ単に駅の利便性だけを求めるのではなく、市民あるいは地域の安全・安心、また、まちの玄関口として駅を活用しながら、空間を楽しめるといったことも含めて、駅周辺や地域の活性化を目指しながら取組を進めている方もたくさんいらっしゃいます。そこを支援するという意味でも、県や各市町村の対応をぜひともお願いします。

2点目は、県と市町村の連携したまちづくりについてお聞きします。これは近鉄郡山駅周辺地区のまちづくりについてです。

既に基本計画も策定されて、その具現化に向けた動きが進められているとお聞きしています。また、大和郡山市も近鉄と話し合いを進めようとしていることも耳にしていますが、先ほど申し上げたように、コロナ禍において何か事業がストップしているような気配も見え隠れしていますし、また、地元にも聞いても、最近その話も聞かないということもお聞きしています。近鉄郡山駅の踏切は恐らく県内でも非常に危険な箇所ではないかと思っています。車や歩行者、バイク、自転車が行き交って、郡山高校や駅からバスを活用している奈良学園の生徒たちも駅を活用していますので、非常に混雑している場所です。いわゆる危険箇所の解消、あるいは、先ほど申し上げました市民が憩える、楽しめる、そんな駅前の空間づくりを含めると、近鉄郡山駅を何とかしなければならないという思いの下で今回質問をしていますが、現状をお聞きしたいと思います。

○濱崎まちづくりプロジェクト推進課長 近鉄郡山駅周辺地区のまちづくりにつきまして、県と大和郡山市では、城下町の風情を生かし、歩いて健康に暮らすことができるまちづくりを目指して、令和元年7月にまちづくり基本計画を策定しています。この基本計画に位置づけられた事業を推進するため、県と市それぞれの幹部が出席する進捗会議を定期的で開催してまいりまして、先週も開催したところです。

現在の検討状況についてですが、近鉄郡山駅の移設や駅前広場の整備を検討する近鉄郡山駅周辺整備事業などにつきまして、大和郡山市と個別協定を締結し、取組を進めています。今年度はこの個別協定に基づき、大和郡山市において新駅の構造、駅移設に伴う線路の付け替えなどにつきまして検討が行われる予定となっています。また、県としましても、こういった市の取組を支援するとともに、県、市、近鉄の3者において事業化に向けた協議を進めてまいります。

このほか、安心して歩ける環境づくりを進める観点から、駅前を通る矢田町通りの歩行者優先化など、道路空間の在り方について、こちらも県が中心となり検討を進めてまいります。魅力あるまちづくりに向けて、近鉄郡山駅周辺地区の整備が少しでも早く進むよう、大和郡山市と連携しながら取り組んでまいります。

○藤野委員 少し漠然とした答弁だと思いますが、現在は具体的にどのようなところまでまちづくりが進捗しているのか。どのような課題が見え隠れしているのか。線路の付け替えも含めて、踏切について何か課題があるのか。大和郡山市との折衝の中でこういった問

題が起こっているのか。もしこのような問題があれば、お答えいただきたいと思います。

○濱崎まちづくりプロジェクト推進課長 先週開催した進捗会議で、大和郡山市と今後の進め方について相談しました。駅前広場の話や、駅前を含めた道路の混雑状況の緩和に向けて最初にやらなければならないこととして、駅の移設の場所や移設した後の構造を決めると、駅前広場をどうするか、周辺の道路をどのようにつけていくかが検討できるようになります。市が近鉄郡山駅前の構造の調査について発注しているようなので、そういった調査を経て、事業者である近鉄と一緒に協議を進める手順を進めていくことを確認しました。今のところ、大きな支障は感じてはいませんので、このような手順で今後進めていきたいと思います。

○藤野委員 承知しました。

これは県、市、鉄道事業者の三者協議なので、しっかりと連携しながら進めていただきたいと思います。特に地域と一番近い大和郡山市との連携を図りながら、鋭意進めていただきたいと思います。

駐車場も当初は地下に計画されていましたが、金額がかかるということでなくなりました。また、矢田筋の計画道路の問題も出てきますから、ここはしっかりと計画を練りながら、一番危惧しているのは、遅々として進まない中でまちづくりが頓挫することで、こういった例は全国でもたくさんありますので、スピーディーに、そして集中して取組を進めていただきたいことを切にお願い申し上げて質問を終わります。

○清水委員長 ほかにございますか。

○小林（照）委員 私からはリニア中央新幹線について質問します。

2037年の全線開通を目指すリニア中央新幹線の早期実現に向けて、県では、奈良市附近の駅を早期に確定することと併せてリニア中央新幹線の関西国際空港接続新幹線の整備を進めておられます。このことについて3点続けてお聞きします。

1つ目は、令和2年度の予算の2,500万円でどのような調査、検討が行われたのでしょうか。2つ目は、荒井知事が内外情勢調査の講演で出された資料では、整備費が約2,500億円とされています。奈良市附近駅から関西空港までの新線建設と在来線の完了の合計とされていますが、それぞれどのように試算されているのでしょうか。3つ目は、借入金償還の負担がなくて運賃収入で運営費を賄う場合、1日約1万6,000人の利用が必要とされていますが、この数字の根拠についてお尋ねします。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 リニア中央新幹線の奈良市附近駅と関西国際空港

を直結する接続線を整備する構想に関しまして、令和2年度においては、在来線を改良する区間と新線を建設する区間の組合せ方式について、想定ルートを検討や所用時間等の試算を実施しました。

試算されている2,500億円のうちで新線建設と在来線改良にそれぞれ幾ら見込んでいるのかというお尋ねですけれども、新線区間に関しましては、鉄道が現在ない区間、例えば和歌山県紀の川市と関西国際空港付近までの区間や、在来線の線形がよくない区間などを新線の建設区間と想定しまして、整備新幹線の建設事例を参考として、整備費がおおむね2,000億円強と試算しています。残りの区間については在来線を改良して活用する区間と想定しまして、在来線改良の事例を参考にして、おおむね数百億円程度と試算しています。

この金額は一定の仮定や前提を置いて試算したものでして、新線建設と在来線活用の組み合わせ方や運行の在り方など、今後の検討における様々な要素により変わり得るという認識です。

最後に、必要な利用者数については、運賃収入により建設後の鉄道の運営に必要なとなる運行に係る経費、線路や施設等の保守、管理費等の費用を賄うことを前提として試算しています。具体的には、鉄道の運営に必要なとなる費用、鉄道路線の事例を参考として、その運営費用に見合う運賃収入を得るために必要な利用者数を算定した結果、1日当たり約1万6,000人となったものです。この利用数等につきましても、あくまでも一定の想定の下で試算したものですので、検討を深めていく中で大きく変更する可能性があるという認識です。

○小林（照）委員 ありがとうございます。

この課題につきましては、知事への総括で改めてお聞きします。

○清水委員長 ほかにございますか。

○樋口委員 私からは4点質問します。まず、令和2年度主要施策の成果に関する報告書の161ページに記載されている無電柱化推進事業についてです。

令和元年10月に無電柱化推進計画が策定され、この中で県管理道路の約19キロメートルについて無電柱化の事業に着手することが目標として掲げられていますが、まずは現時点での進捗状況をお聞かせください。

○六車県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 無電柱化推進計画につきましては、樋口委員お述べのとおり、令和元年10月に計画を策定しました。基本的な

方針としましては、奈良県の魅力あふれる美しい町並みを取り戻す、安全・安心、暮らしを確保するといったことのために、防災、安全、円滑な交通確保を景観形成、観光振興、県と市とまちづくりなどの観点から優先的に無電柱化を推進しています。現在、19キロメートルの全てで事業に着手しています。

明日香村内で整備している橿原神宮東口停車場飛鳥線につきましては、今年度、伐柱が終わって、無電柱化が完了する予定です。

○樋口委員 ありがとうございます。計画している全てで事業に着手されているとのことであり、今後3年間で、着手したものについての事業を進めていくとのことですが、着手を目標としていたため、実際のところ、本当に整備が進んでいくのかという不安があります。様々な関係者との調整等もあるので、いつまでに完了ということを明言しにくい部分があるのかもしれませんが、一定の目標を持って進める必要があると感じています。

現在着手している区間については、今後3年間かけて一定の事業完了を目指していると思いますが、さらに着手するというのであれば、ほかの区間の追加も考え得ると思います。その辺りの考え方についてお聞かせください。

○六車県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 国におきましては、防災・強靱化の観点から、無電柱化を強く推進されています。県としましては、それに加えて、景観形成、観光振興といった観点から、無電柱化を推進していく必要があると考えています。

ただ、先ほど申しましたように、無電柱化には電線事業者などの関係者との合意形成が必要ですので、しっかりと調整して進めてまいります。

○樋口委員 なぜこのことを聞いているのかというと、計画を見ますと、平成30年度末の時点で、県管理道路の延長が1,981キロメートルほどありますが、そのうち無電柱化された道路延長は14.2キロメートルで全体の0.7%しかありません。長期的には全路線の無電柱化を目指しているのか、それとも一定の部分までということでは何か範囲を決めているのか。ターゲットとしている区間あるいは延長について県の考えをお聞かせください。

○六車県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 現時点で無電柱化された道路延長は14.2キロメートルです。今は事業着手した19キロメートルについての無電柱化をしっかりと進めていくことを考えています。

○樋口委員 ということは、県としては、長期的にどこまで無電柱化を進めるかといった

目標を今のところ明確には持っていないということですね。それでよいのかとも思いますが、県の場合、骨格道路のネットワークがあり、国が防災という目標を明確に示されていますので、基幹になる輸送路や避難路での無電柱化は進めなければならない。骨格道路ネットワークにかかる市街地エリアについては、一定の条件をかけながら無電柱化を実現するといった長期目標は持ったほうがよいと思います。

なぜこういうことを言うかということ、無電柱化は非常に時間のかかる話でなかなか進まないことは、今の数字を見てもわかります。県がどこまで無電柱化を進めるつもりなのかについては、どれぐらいの財源ボリュームが必要なのかを押さえていく必要があるとともに、関係者にも協力いただかなければならない事業ですので、県の目標と現状にかかる情報を共有しながら、その上で協力を求めていくことが必要だと思います。5か年の計画を追いかけていく前に、全体像を押さえた上で、目標を立てることによって、より力を入れていこうという気にもなるのではないかと。そういう意味で、長期的な展望を明確に示していただくことについて、一度ご検討いただきたいと思います。

○清水委員長 検討だけでよいですか。答弁は要りませんか。

○樋口委員 では、答えていただけますか。

○六車県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 樋口委員のお考えは非常に理解しております。

一方で、先ほど申しましたように、事業者の関係も重要ですので、そういったことも踏まえながら考えていきたいと思っています。

○樋口委員 前を向いて考えて、動いていただきたいと思います。

次に令和2年度主要施策の成果に関する報告書の168ページから169ページにかけて砂防事業が載っていますが、この事業については、令和元年10月に策定された土砂災害対策施設整備計画に基づいて、令和5年度を目標に取組が進められています。ここには令和2年度分の取り組みが掲載されていますが、別の動きとして、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策が国の補正で予算化され、奈良県でも令和2年2月補正で予算が大きく配分されたと認識しています。そういったこともあり、令和元年度に策定された奈良県土砂災害対策施設整備計画が一定程度前倒しされて進められる可能性も出てきていると想像しています。もし前倒しできるのであれば、計画の変更の可能性もあると思いますが、これからの取組の方針をまずお聞かせください。

○伊藤県土マネジメント部次長（砂防・災害対策担当、砂防・災害対策課長事務取扱）

樋口委員ご指摘のとおり、奈良県土砂災害対策施設整備計画では、令和元年から5か年間に特に土砂災害特別警戒区域、いわゆるレッドゾーンに存在する24時間利用の要配慮者施設、避難所、アンカールート等の緊急輸送路等に対して計画的に砂防施設を整備していく方針を定めています。整備計画を策定して以降、今までに66か所の砂防施設、あるいは地滑り防止施設等に着手していきまして、測量あるいは施設設計、地元説明や用地取得の交渉等を経て、順次工事に着手しています。また、そういった段階を踏んで着手するための準備を一つ一つ整えています。

昨年度より開始された防災・減災、国土強靱化のための5か年の加速化対策を活用し、準備が進んだものから順次工事に着手しまして、工事の加速化を図ってまいります。

○樋口委員 レッドゾーンとイエローゾーンが見直されて、県が公表している数字だと、レッドゾーンについては9,832か所、イエローゾーンが1万810か所あります。計画ではレッドゾーンへの対応を行うとのことですが、この9,832か所のレッドゾーンに指定された箇所への整備については、整備計画で全て対応済みになるのかお聞かせください。

○伊藤県土マネジメント部次長（砂防・災害対策担当、砂防・災害対策課長事務取扱）

5か年で整備する奈良県土砂災害対策施設整備計画では、いわゆるレッドゾーンに存在する24時間利用の要配慮者利用施設、避難地域の避難所、アンカールートなどの緊急輸送路に集中的に砂防施設を整備していくということで順次取りかかっていますので、5か年でレッドゾーン全ての整備に対応できる状況ではありません。

○樋口委員 はい、分かりました。

整備計画では、イエローゾーンに関しては未着手になり、レッドゾーンについても今後着手しなければならない箇所が残るとのことですが、区域を見直して、恐らくそれを前提としてこれから着手していかなければならない砂防事業の箇所、あるいは事業量といったものの全体像が見えてくるかと思います。その辺りを県として把握されているのでしょうか。

○伊藤県土マネジメント部次長（砂防・災害対策担当、砂防・災害対策課長事務取扱）

樋口委員ご指摘のとおり、いわゆるイエローゾーンについては、現在の計画では対象に含めていません。したがって、現時点では、イエローゾーンにおける保全対象の件数やボリューム感を把握していない状況です。

○清水委員長 樋口委員の質問は、イエローゾーンとしては未着手であるけれども、レッ

ドゾーンの一部であり、レッドゾーンの総量を把握したうえで絶対に着手しなければならない部分は何の程度あるのかということです。レッドゾーンの全体を捉えているのかという質問です。介護施設や避難施設、緊急輸送路分を対象にしていますとの答弁ですが、それ以外も全部含めて全体のボリュームを把握しているのか、それに対してどの程度の予算が必要なかを考えているのかという質問だと思いますが、その点についていかがでしょうか。

○伊藤県土マネジメント部次長（砂防・災害対策担当、砂防・災害対策課長事務取扱）

現在整備計画に含まれているもの以外については、現状把握していません。

○樋口委員 フォローありがとうございます。

○清水委員長 申し訳ない。

○樋口委員 先ほどの無電柱化の話も一緒なのですが、総事業量、どこにどれだけのものが必要なのかについては、前提になる情報が整理されているわけですから、把握しておかなければならない。その中で優先的に着手しなければならないところ、今は整備計画に基づいて優先度をつけていますけれど、それが終わった後、危険性が高いところや、手を施さなければならないところを今のうちに洗い出しておいて、次の計画に乗せていかなければならないこともあります。場合によってはすぐに手を打たなければならないことが認識できれば、計画を見直して追加的にその事項を入れていくことも必要になってくると思います。

そういった作業をぜひ行っていただきたいということと、既存の施設、あるいは新規で対応されているもののいずれについても、管理、更新という話がついてくるわけですが、その辺りの計画はお持ちでしょうか。

○伊藤県土マネジメント部次長（砂防・災害対策担当、砂防・災害対策課長事務取扱）

樋口委員ご指摘のとおり、砂防施設等の計画的な整備を中期的な視点で考えることは重要であると認識しています。現在、把握していない保全対象等についても、把握に努めなければならないと認識しています。具体的な調査等を踏まえまして、長期的な事業の把握に努めてまいります。

造ったものの管理につきましては、奈良県では、整備した砂防施設を適切に管理するという目的で、奈良県砂防関係施設の長寿命化計画を作成しまして、老朽化が進むなど、維持管理が必要な施設を抽出して適切に対策していく計画です。ご指摘のありました、新たに整備した施設についても、長寿命化計画に組み込むとともに、定期的に点検して適切に

維持管理を図ってまいります。

○樋口委員 ありがとうございます。

砂防事業ということで危険な箇所は放置できないことを前提として、まず総量を確認していただいて、優先度をどのようにつけるのかという大きな方針を出して、その上で5年間のローリングで進めていただくのがよいのかと思います。当然、造ったものは長期的に維持管理しなければならず、要はお金の平準化についても考える必要がありますので、どういった順序で維持、更新していくのかについても、長期的な展望を持って5か年の計画の中で進めていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

次に171ページに掲載している馬見丘陵公園の利活用推進事業について質問させていただきます。

令和2年度から電動カートを活用しているということですが、何台の車両で運行頻度がどれぐらい、どういった料金体系で動かしているのかと、利用状況についてお聞かせいただけますでしょうか。

○竹林公園緑地課長 馬見丘陵公園は、おかげさまで来場者が100万人を突破するような公園に育っています。一方で、広大な公園ですので、特に小さいお子さま連れのファミリー層や歩行困難な高齢者の方が園内を移動されるときにはご苦労があることから、移動支援のため、園内移動サービス施設の導入が必要と考えています。

そこで、平成29年から令和2年にかけて、電動カートの社会実験として、電動カートの走行実験を実施しています。その結果、利用者に大変好評であったことから、令和2年度から電動カートを2台リースしまして、年5回の定期イベント、あるいはゴールデンウィークや土日祝日等、年間で計138日間運行しています。

利用状況ですが、1時間に1本程度、1日にしますと、7往復程度運行していきまして、大体1日で160人程度にご利用いただいています。

○樋口委員 料金体系はどうなっていますか。

○竹林公園緑地課長 料金につきましては、1回の乗車当たり300円となっています。

○樋口委員 馬見丘陵公園の中の移動手段に300円となると、少し高い感じもします。恐らくこれで運用コストを幾らかでも賄うことになっていると思いますが、ちなみに1台当たりの年間の運用コストは幾らか分かりますか。

○竹林公園緑地課長 令和2年度の予算で申しますと、園内の移動支援に関して、年間で1,800万円程度です。

○樋口委員 2台動かして1, 800万円ですね。ここに機材代は入っていますか。

○竹林公園緑地課長 機材のリース代込みです。

○樋口委員 機材のリース代や運転手の人件費と燃料代等を含めると、先ほどの利用者数から見ると、全然見合わないとは思いますが、公園利用者の利便施設としてカートというものは割と必要だと思います。私も馬見丘陵公園が好きでよく行くのですが、私はまだ足が丈夫ですけれど、それでも端から端まで歩くのはしんどいので、特にご高齢の方や小さい子どもを連れた方にとっては園内の移動が大変だと思います。

公園の見どころは北から南までいろいろとあるので、行った限りは見ていただきたいと思います。前から申し上げていますが、馬見丘陵公園に行って一番寂しいと思うのは、飲食する場所がないことです。公園の周辺にお店がいろいろできているという話も以前伺って、イベント開催時にはキッチンカーが1台、2台入っていることはありますが、園内の飲食施設は1か所だけです。ニーズ調査は当然行っただけの話になりますが、飲食施設を入れて場所代を頂いて、それを運用コストに充てていくこともぜひ考えていただく必要があるのではないか。そのことによって、利便性がアップして運用コストを多少でも賄うようなお金の回りができてくると思うので、そこはぜひ考えていただきたい。

さらに言えば、PFI制度の導入についての話もありますが、年間来場者が100万人では少ししんどいと思います。こういったお金の回し方について、都市公園だから難しいということでやめてしまうのではなく、そういうことも考えていただくと、より利便性の高い公園に仕上がっていくのではないかと思いますのでよろしくお願いします。

最後に、176ページに記載されている住宅建築物耐震対策事業についてです。

令和3年度にスタートした奈良県耐震改修促進計画では、令和7年度までの目標として、住宅の耐震化率を95%にするとしています。実は平成27年度から令和2年度までを計画期間とする前の計画でも同じ目標値が置かれていて、達成がかなわずに次期に繰り越したということです。前期と同程度に進めば目標は達成されるという数字にはなっていますが、達成見込みをどのように見積もっているのかについて、まずお聞かせください。

○前田建築安全推進課長 住宅の耐震化が進まない問題と達成見込みに関するご質問ですが、平成28年3月に策定しました県の耐震改修促進計画におきましては、令和2年度の木造住宅の耐震化率の目標を95%としていたところですが、樋口委員お述べのとおり、令和2年度の実績は87%です。

耐震化が進まない問題点としましては、大きな地震は自分の周りでは起こらない、ある

いは、耐震改修の必要性を感じないといったような住民の意識、工事費用などの金銭面、工事期間中の生活の不便さなどが主な要因ではないかと考えています。また、これらは全国的にも指摘されている内容です。

こういったことから、県民の皆様が安心して耐震診断、耐震改修を行うことのできる環境整備を行っていくことが最も重要と考えています。このため、これまで取り組んでまいりました耐震診断技術者の育成に加えまして、昨年度からは耐震改修事業者の育成も図っています。また、耐震改修工事を実施した事業者のリストを県のホームページに掲載するなど、耐震セミナーあるいは出前講座といったものと併せた普及啓発を市町村と連携して開催しています。

今後はさらに、昭和56年5月以前に開発されました住宅団地への集中的な普及啓発や実際に耐震診断を実施された所有者の皆様へのダイレクトメール等、積極的な取組を行いまして、令和3年3月に改定しました奈良県耐震改修促進計画で目標としている令和7年度の住宅の目標耐震化率95%の達成を図ってまいります。

○樋口委員 ありがとうございます。

これは私の感想で、データの裏づけはありませんが、耐震化に取り組む資力のある人、意識のある人は、意識啓発である程度動いていただけたらと思います。ただ、例えば昭和50年代の初めぐらいに耐震化の基準に満たない、ミニ開発のようなもので開発されたところに住んでいる方が高齢になり、世帯分離してお一人で暮らしている事例が結構出てきていると思います。こういったところの耐震化を本当に進めることができるのか。こういうところが最後まで残ってくると思います。ちなみに空き家は住宅の耐震化率に含まれるのでしょうか。

○前田建築安全推進課長 奈良県耐震改修促進計画におきまして、住宅の耐震化率を出していますが、あくまで居住されている住宅戸数で算定していますので、空き家は含まれていません。

○樋口委員 地震が発生して住んでいる家が倒壊しないということもありますが、自分の家をしっかり建てても、隣の空き家が倒壊してきたときは危険となります。

要は、耐震化するべき建物は何かということです。居住しているところだけ耐震化すれば安心ということにはおそろくならない。そうすると、対象を少し見直す必要がある。全てで耐震化が必要だと言っているわけではなく、場所によるということで、一定程度密集している市街地といったところでは、母数にカウントする必要があるのではないか。

それと、先ほど申し上げたような事例では、放っておくとおそらく耐震化は進まない。住まれている方が施設に入られた、亡くなられた等、結局空き家になったときに初めて問題がなくなることになります。そこに一人でも住んでいらっしやったら問題が残ることになります。

耐震化の促進に向けて、普及啓発や耐震診断あるいは工事の補助金を出している市町村もありますが、そういうことだけで耐震化が実際に進んでいくのだろうか。突き詰めて考えていくとこのことが問題意識として出てきています。ひょっとすると、面的にもう少し整理をすることの手法を考えなければ、なかなか前を向いて進まないと思います。

耐震化の問題がなくなる行為としては、まずは建て替えです。次に、耐震改築や改修ですが、一番の問題は住んでいる人のお金の問題となるでしょう。また、除却もあり、建物がなくなれば問題もなくなりますが、これを進めようとしたときにどういった手だてがあるのか。従前の方法だけで果たして進むのか。耐震化が進まずに残るところはどこなのか。それを考えていくと、恐らく耐震化だけの話ではなくて、空き家や住環境整備の問題もあり、それぞれの所管部局が分かれています。今後一緒になって考えていく必要がある。

それを統合したものとして、奈良県住生活ビジョンや、奈良県住生活基本計画がありますが、そういうところで取り扱っていくことも必要です。その中で各セクションが様々な議論をしながら答えを出していくことが恐らく必要になってくると思います。今は奈良県住生活ビジョンの見直しが進められているところだと聞いていますので、耐震化の問題だけではなく、複合的な問題が住宅地の中にあるということで、そういった認識で検討いただきたいと思います。答えを期待していますので、ご検討よろしく願います。

○清水委員長 今の樋口委員からの質問は非常に大きな問題なので、今後について何らかの方針とお考えがあるのであれば、ぜひとも答弁いただきたいと思います。

○岡野地域デザイン推進局長 樋口委員より指摘いただいた点は、参考にさせていただく点が多々あると思います。

耐震化の問題につきましてはずっと取り組んでまいりまして、令和2年度の木造住宅の耐震化率の実績は87%です。これは全国的にも同じような水準だと聞いています。最初のうちは数値が上がっていくのですが、耐震化が難しいところが残っていくことが共通の課題です。先ほどの答弁にもありましたように、昭和56年以前に建てられた住宅の耐震化が劣っているという例が多いので、そこにダイレクトメール等を出すという取組を新たに行っていますが、今後も積極的な取組を進めたいと思っています。

隣に建っている空き家が倒れてきた場合に危害が及ぶことについて、空き家の問題はなかなか難しい問題ですが、利便性がよいところに建っていて、耐用年数もまだ残っているような空き家については、誰も住んでいないと改修もおぼつきませんので、利用いただくための取組が必要かと思えます。

一方でかなり老朽化が進んでいる空き家については、樋口委員もお述べになりましたように除却についても考えていかなければなりません。そういった制度も国でできていますので、県におきましても、国に対して制度の充実等を要望しています。

樋口委員からは様々な観点からのご指摘をいただきましたので、来年度策定を予定している奈良県住生活ビジョンの中で、本県の実情に即して何がよいのかを考えていきたいと思えます。

○阪口委員 質問が2点、要望が1点あります。

1点目は、生駒市の辻町インターチェンジについての質問です。予算があるものの事業がなかなか進んでいませんが、現在の進捗状況をお聞きします。

○六車県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 辻町インターチェンジの進捗状況についてですが、この事業につきましては、富雄インターチェンジや生駒インターチェンジの渋滞緩和や地域住民の利便性の向上を図るために阪奈道路の辻町インターチェンジをフルランプ化して、奈良市方向へのアクセスを確保するものです。生駒市や自治連合会からの要望を受けて、平成27年度に事業化しました。

これまでに何度も地元と協議を重ねてまいりましたが、地元の了解を得られていない状況です。昨年、生駒市から市としても重要な事業で、ぜひとも必要なランプであるので地元調整を進めていきたいと言われましたので、市と連携しながら、今年4月と6月に市の考えた代替案の可能性について、地元の代表の方々に説明をしたところです。その後、市が各地権者に対して、代替案についての事業説明と用地協力を求めている状況でして、引き続き地元合意を得ていく予定となっています。

○阪口委員 事業を進めるに当たって、地元の合意も必要ですので、納得していただくように生駒市と連携してご尽力いただきたい。

2点目の質問は、山添村太陽光発電計画についてです。

メガソーラーのことについては、本会議でも質問しました。荒井知事の答弁につきましてはおおむね満足しています。本会議で聞けなかったところがあるので、もう少し細かいことをこの場でお聞きします。

事業計画書に記載してある事業主体が黒塗りであったことについては本会議で質問しました。当初の事業計画書では3者による合同会社だったと思いますが、事前協議が終わった段階での事業主体はどのようになっているのかお聞きします。

○坂本県土地利用政策室長 山添村太陽光発電計画に係る各種開発における事前協議につきましては、令和元年に提出されていまして、その後、事前協議という形で進めさせていただいています。事前協議終了時点での事業者に関しましては、阪口委員お述べのとおり、3者による合同会社となっています。

○阪口委員 確認なのですが、事前協議が終わった時点での事業主体の組成法人は3者ということですか。

○坂本県土地利用政策室長 当初の事前協議がなされた時点での組成法人は3法人です。

○阪口委員 Kエナジーからは、誤記訂正文書が出ていたと思うので、現時点での事業主体の組成法人は3者なのか、1者なのか。そこをお聞きしています。

○坂本県土地利用政策室長 失礼しました。現在につきましては、令和3年6月に合同会社山・添から、当初提出された事業計画に誤りがあったということで誤記訂正の提出がありました。その中では事業主体の組成法人は1者になっています。

○阪口委員 事業計画書の事業母体の黒塗りとなっていた部分については、事業主体はA A AとKエナジーとJ F Eが組成した合同会社、合同会社山・添の実質事業母体がJ F Eプラントエンジニア株式会社、本事業はJ F E、G I キャピタル、住友信託銀行の協力により確定したということであると私は理解しています。事前協議が終わった段階で、事業母体と実質事業母体、本事業の協力により確定した部分について誤記載があったので訂正されたと思いますので、現時点ではどのようになっているのかお聞きします。

○坂本県土地利用政策室長 誤記載がありました箇所につきましては、個人情報、企業情報がありますので、お答えは差し控えさせていただきます。

○阪口委員 私は質問するに当たっては事前はかなり調べていて、黒塗りの部分についても調べたうえで質問をしています。ただし、開示請求した文書が公文書でないので、その部分については申し上げていません。私たちは公文書を基に考えていくべきだろうと思います。個人情報や企業情報のため答えることができないとなれば、それがどうかということが分からないので議員とすれば審議ができないことになる。そういうことも踏まえて、再度その内容についてお答えいただきたいと思いますが、いかがお考えでしょうか。

○坂本県土地利用政策室長 ご指摘のあった内容につきまして、行政文書の開示請求等があ

れば、県の情報公開制度にのっとりまして、行政文書の開示、不開示について決定させていただきます。

○阪口委員 私は長くオンブズマンを務めていましたので、私たちが資料を求める場合は開示請求します。議員の立場で開示請求するときもあります。開示請求すると、開示、不開示の決定まで2週間かかります。黒塗りの部分があれば、不服申立てをして、非開示訴訟となりますが、これには日数がかかります。

この場は決算審査特別委員会であり、決算審査特別委員会の権威や委員には調査権もあるわけですから、委員が質問したことについては資料提供していただくのが筋ではないかと思しますので、再度お聞きします。

○坂本県土利用政策室長 資料提供につきましては、再度相談させていただいて、阪口委員に回答させていただきたいと思えます。（発言する者あり）

○清水委員長 よろしいですか。

○阪口委員 ありがとうございます。そのときは口頭での報告ではなく、文書によって情報提供していただきたい。もしそちらのほうでここは黒塗りしなければならないとなれば、黒塗りして出してください。黒塗りした場所がおかしければおかしいということで再度追及することになると思えます。この質問はこれで終わります。

最後に要望ですが、昨日の一般質問で、警察本部に生駒市の壱分小学校の横断歩道の設置について質問しました。警察本部は積極的に対応するとのこと。これは壱分小学校の校長と壱分の自治会会長から依頼された事案です。警察本部は熱心でして、生駒市もきっちり対応したいとのこと。ただし、横断歩道を造るに当たって、県管理河川に少しかかる部分があります。10月20日に生駒市と郡山土木事務所の話合いがあると聞いていますが、県としましても、児童の登下校の安全という視点で積極的にご協力いただきたいことを要望しまして終わります。

○清水委員長 先ほどの阪口委員からの文書に関する質問ですが、請求を求めたのは委員個人としてではなく、委員会としての要求であると理解していただきたいと思えます。部局内で検討させていただいて、文書で回答いただきますようよろしくお願い申し上げます。

○岩田委員 2点ほど、現在の状況の確認と要望させていただきます。

天理市内でも県管理道路の整備に取り組んでいただいておりますが、私は県内の幹線道路の中でも桜井吉野線が重要だと思っています。多武峰から吉野までの間は、新鹿路トンネルが完成したことでよくなっていますが、桜井から多武峰までの間については、道路拡幅

が一向に進んでいない。用地買収を進めるためには地元の協力も必要なことから、桜井市の松井市長にも県と十分協力して、この道だけは一日も早く整備してほしいことを要望しました。

今、工事が行われている国道169号の芦原トンネルについては、私もよく通りますが、花見のシーズンは確かに車が多いですけれど、平時は渋滞が発生していません。しかし、桜井吉野線では大型車の対向ができないので、吉野町や川上村を通過して三重県熊野市へ抜けるために、国道169号の橿原市内で混んでいる箇所や、芦原トンネルを通過しています。桜井吉野線で大型車が対向できるようになれば、観光や熊野市への物流等、あらゆることが便利になると思っています。天理市、大和郡山市等の県北部から橿原市を通らず、桜井市から桜井吉野線を通って吉野方面に行くことができるようになりますので、現在の桜井吉野線の整備状況をお聞かせ願います。

○松田県土マネジメント部次長（土木・政策統括担当） 岩田委員お述べの場所は、桜井吉野線における桜井市百市でかねてから事業を進めている場所かと思えます。延長は約1.5キロメートルあり、現在は一番南側の多武峰寄りのところで対岸にバイパスを造る工事を実施しています。現地では対岸に渡る橋りょうが2つありますが、北側の橋りょうは完成しています。現在、南側の橋りょうと対岸の工事を進めていまして、地元の協力もあり用地買収も終わっていますので、南側のバイパス部の約400メートルを令和5年度に開通する予定であることを昨年度の道路の供用見通しで発表させていただきました。工事を鋭意進めていますので、予定どおり供用できるようにしっかり取り組んでまいります。

○岩田委員 令和5年で開通する予定とのことですので、それに向かって一日も早く完成しますようお願いしておきます。

次に、高野天川線で道路改良工事を進めていただけていますが、和歌山県高野町から天川村に向かう方面では、道路幅員が狭く、対向もしにくい箇所がところどころあります。現在工事を実施しているのは、野迫川村役場から天川村に向かってなのか、それとも野迫川村役場から高野町に向かってなのかをお聞かせ願います。

○松田県土マネジメント部次長（土木・政策統括担当） 高野天川線は、路線名のとおりに、和歌山県高野町から奈良県野迫川村を通り、五條市を経て、天川村に至る県道です。

岩田委員からご質問のあった、工事が野迫川村役場から高野町に向かってなのか、五條市に向かってなのかについては、野迫川村役場から五條市に向かって事業をしているところ です。

○岩田委員 高野町から野迫川村役場へ抜ける道を通らず、龍神方面へ行ったところから左折して、野迫川村役場に向かう道路は割と走りやすい。野迫川村役場から天川村に向かったの工事を集中的に行っていただきたい理由ですが、新型コロナウイルス感染症が感染拡大する前、高野山は平日でも観光客が多かったのですが、高野天川線の道路が狭いため、宿泊客が天川村の洞川へ来ず、龍神の方へ流れてしまっていた。天川村の洞川は大峰山の登山口であり、また、情緒のあるちょうちんをつけたりしているので、奈良県で一番温泉地らしいのではないかと。観光客も多いわけですから、コロナ収束後に向けて、まずは松田県土マネジメント部次長が言われた、野迫川村役場から天川村の洞川に向けての道路整備を集中して進めていただきたい。私は建設委員長ですけれど、今回ここであえて申し上げたのは、建設委員会には村井副知事に入っていないので、この2路線の整備については、村井副知事も特に肝に銘じて進めていただきたいということを強く要望して終わります。

○清水委員長 ほかに質疑はございませんか。

再度確認しますけれども、知事総括は、先ほどの小林（照）委員の1件だけということでしょうか。

（「ちょっと検討させてください」と呼ぶ者あり）

はい、分かりました。

ほかに質疑がなければ、これをもちまして県土マネジメント部及び地域デザイン推進局の審査を終わります。

次回10月14日木曜日は、午前10時から、水循環・森林・景観環境部、観光局を除く産業・観光・雇用振興部及び食と農の振興部の審査を行い、終了後、観光局及び水道局の審査を行いますので、よろしくお願ひします。

これで本日の会議を終わります。