

# 予 算 審 査 特 別 委 員 会 記 録

＜南部東部振興、紀伊半島大水害復旧・復興、県土マネジメント部、  
まちづくり推進局＞

開催日時 平成26年9月30日（火） 13:02～15:31

開催場所 第1委員会室

出席委員 9名

安井 宏一 委員長

中村 昭 副委員長

田中 惟允 委員

森山 賀文 委員

宮本 次郎 委員

上田 悟 委員

荻田 義雄 委員

高柳 忠夫 委員

山本 進章 委員

欠席委員 なし

出席理事者 松谷 副知事

浪越 総務部長

辻本 南部東部振興監

加藤 県土マネジメント部長

林 まちづくり推進局長

ほか、関係職員

傍聴者 2名

議 事 9月定例県議会提出議案について

＜会議の経過＞

○安井委員長 それでは、ただいまから会議を再開します。

なお、理事者において中澤公園緑地課長が欠席されており、かわって山田公園緑地課主幹が出席されていますのでご了承ください。

それでは、日程に従い、南部東部振興、紀伊半島大水害復旧・復興、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。その他の事項を含めて、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いたします。

傍聴のお二人が、今入場されましたので、ご了承ください。

それでは、ご発言願います。

**○森山委員** 道路の問題について、1点だけお聞きしたいと思います。本会議でも京奈和自動車道に関する質問も取り上げられたのですが、京奈和自動車道からおりたところにある中和幹線についてお尋ねしたいのです。中和幹線はご承知のように、桜井市から香芝市まで一気通貫でつながって、中南和地域では唯一東西が一本でつながっている道です。そのため片側2車線で真つすぐということもあり通行量が非常に多く、平日の朝晩、そして週末など、混雑する 때가 多いのです。京奈和自動車道をおりたところと中和幹線が交差しているところなども一部改良していただき、混雑を緩和するように進めていただいていることも、普段通りますので確認はできているのですが、そのうちの一つで、国道24号と中和幹線が交差しているところがあるのですが、順番に言うとならばその改良をしないと混雑がまた膨らんでいくのかと心配しております。特にこれから秋の観光シーズンに入って、日ごろの通行量と違う通行量がまたふえていくことが見込まれている中で、中和幹線の混雑緩和ということについて、どのように進められているのか、特にその国道24号のところはわかればお願いいたします。

**○森本道路建設課長** 京奈和自動車道の開通に伴い国道24号と中和幹線の交差する葛本交差点の混雑が心配ということで、どのような対応をされているかというご質問だと思います。

国道24号の葛本交差点については、本会議でも答弁のあったとおり、最終的には京奈和自動車道が全部通ることが解決になるということです。ただ、それまでの期間をどうするかということですが、まず、葛本交差点の中和幹線の西行き車線については、右折レーンの延伸を平成22年4月に行っております。ただ、それでもまだ混雑解消になっていないということで、現在、逆に東行き車線の右折レーンの延伸について計画を進めております。警察とも協議しながら、今、桜井土木事務所で計画を練っており、協議が調い次第、事業を実施し、完全な解消とまではいかないかもしれませんが、緩和になるような交差点改良を進めていきたいと考えております。以上です。

**○森山委員** その東向きというのは国道24号のところの東向きと、もう一つ東側のとこ

ろの東向きのことと2つありますが。

○森本道路建設課長 葛本交差点の中和幹線の平成22年に実施したのが西行きの右折レーンです。今申し上げたのは中和幹線の東行き車線、つまり反対側の交差点側になります。その右折レーンの延伸について今計画を進めております。

○森山委員 国道24号のところですね。

○森本道路建設課長 はい。

○森山委員 春秋の行楽シーズンの交通量の多さというのもありますけれども、根本的な解決は京奈和自動車道が一本につながるということも理解しています。特に、西名阪自動車道が京奈和自動車道と来年度中に供用開始されるということを知っていますので、西名阪自動車道から直接京奈和自動車道に乗り入れて橿原市におりてくる通行量もふえていくと思うのです。そうしたら、同じようなルートを通る車をもっとふえることが考えられるので、そうなる今この中和幹線は国道24号から桜井市のほうに向いて行くと、スターバックスを越えたところまでも混雑しているような状態が今の週末でさえ続いているのです。その混雑が広がっていくと次にどうなるかという、それを避けようと思って生活道路に入り、抜け道を使うのです。そこが一番危ないという問題が出てくるということがあるので、その混雑緩和を強く希望しています。生活道路に車が入ってくるのを抑えるということとはなかなか難しくできないということがあるので、京奈和自動車道が供用開始されるのはまだまだ先だから、この間にできるだけ当面の課題を解決するためには、国道24号の葛本交差点の右折レーンを延ばすこともそうですし、もう一つ信号機の時間を変えるのも改善方法の一つかと思っています。そのあたり、先ほどおっしゃった警察の交通規制とも連携をとり合って、あそこの混雑を緩和するように、今言った来年には西名阪自動車道との供用も始まりますから、ぜひそのところを優先的にお願いを申し上げて終わります。

○宮本委員 それでは、何点か質問します。

まず1点目は、ホテルを核とした天平のまちづくり、まちびらきについてお聞きします。午前中の審査でも少し意見を申し上げたのですが、この間、計画が発表されてパブリックコメントが実施されました。その中で県民の率直な意見として幾つか紹介したいのですが、廉価な宿泊施設をふやすほうが良いという意見、既存の施設改修への公的支援など現状に見合った対策、あるいは既存の宿泊施設を活用して広報や誘客支援に力を入れるべきという意見がありました。また、まちづくり全体について言いますと、プール跡地は児童公園

などお金をかけずに安全に楽しめる場所にしてほしいという意見もあったのです。今後の日程の中で年末には事業主体が決まると。そしてその後、それぞれどのような施設が設置されるのか、県はどこを分担するのかなどが調整されると聞いているのですが、その過程の中で、こういった広く県民から発せられている要望や意見などが取り入れられる要素があるのかどうか、そこをお聞きしたいと思います。

また同時に、多くの方に聞かれるのが一体いかほど公的な資金が投入されるのかと。これまでの計画の中でも、例えば日本経済新聞が50億円から100億円かかるのではないかという報道をしたこともありました。財政が厳しい折、どれだけの公費が投入されるのかという質問を受けることが多くあるのですが、現時点でどの程度見込んでおられるのか、まだわからないということであればいつごろはつきりするのかをお聞きしたいと思います。

2点目は、高畑町裁判所跡地の活用についてですが、計画についてお聞きしますと、オーベルジュのような施設を検討したいということです。そこで、オーベルジュとなりますと当然NAFICとの関連が出てくるのではないかと思うのですが、NAFICの卒業生が就職する場と考えていいのかどうかをお聞きしたいと思います。

また、同時にオーベルジュといったときにフランス料理を提供するという検討がされていると聞いているわけですが、なぜ古都奈良でフランス料理なのかという思いを持ったりするのです。その点、なぜフランス料理なのかということも理由があるのであればお聞きしたいと思います。

3点目は、若草山での移動支援施設についてです。この間、奈良公園地区整備検討委員会で行われた議論の結果を受けて、モノレール案からバス案に切りかえて検討するという事で本会議でも一定のやりとりがあったとおります。

そこで、お聞きしたい1つ目が、モノレール案からバス案に切りかえた最大の理由は何かと、何と認識しているかということです。これをお聞きしたいと思います。

2つ目にお聞きしたいのが、この奈良公園地区整備検討委員会で固定物、構造物はいかなるものかという意見が多数を占めたと思うのですが、多くの委員の方が固定物、構造物はだめだと考えた根拠や理由です。これは個々の委員に聞くしかないのかもしれませんが、推測になるかもしれませんが、恐らく景観に影響があることとあわせて世界遺産ということに関連があると思うのです。県としてどう認識しているかをお聞きしたいと思います。

そして3つ目に、景観という問題で言うと、日本イコモス国内委員会がことしの1月に

文書を発表しており、この若草山のモノレール建設、その当時はモノレール案が有力だったということで、このモノレール建設は世界遺産の顕著で普遍的な価値を損なうという懸念を表明したのですが、このことは真剣に受けとめる必要があると思うのです。県としての受けとめや評価をお聞きしたいと思います。

この3つの質問に当たって1点確認しておきたいのですが、若草山と春日山地区の風致保全について古都保存法に基づく奈良市が定めている歴史的風土保存計画、これはどういった内容のものかをお聞きしたいのと、また、奈良県が平成13年4月に風致保全方針を定めていますが、その風致保全方針でこの春日山地区の風致保全の方針のポイント、柱はどういったものかも改めて確認したいと思っておりますので、お答えいただければと思います。

最後は、私の地元の道路問題です。県道椿井王寺線の拡幅事業と、その北にある椿井交差点の改良事業についてお聞きしたいと思うのですが、この椿井交差点の南北の地域は県下でも屈指の渋滞がひどい地区であり、何度も本会議でも取り上げてきたところで長年の懸案事項でした。ようやく椿井橋のかけかえ工事が今般進んでおり、10月末には完了し供用が見通されているということで、これによって幾らか渋滞が緩和されるだろうと期待しているところです。ただ、この椿井橋が開通すると見通しがよくなり、道路の幅も広がるので、北からやってきた車が南進すると、その先に県道椿井王寺線の拡幅事業がまさに進められているということですが、ただ残念ながら現在用地買収が3割程度ということで、椿井橋を抜けて真っすぐ行くとすぐにまた狭隘な道路になって住宅地に入るという状況になっています。用地買収が3割程度の進捗ですので、まだ随分かかるのではないかと思います。このまま椿井橋が開通すると、見通しがよくなりますので、大型車、あるいは普通乗用車などがそれなりの速度で住宅街にどんどん進入してくるということになりはしないかと。これが開通する際には、交通誘導として県道椿井王寺線の側ではなく、国道25号に導いていくことが大事ではないかという要望が大変寄せられています。

そこで、この開通後の道路の誘導についてどのように考えておられるのかをお聞きしたいと思います。以上です。

**○本村地域デザイン推進課長** 県営プール跡地活用プロジェクトについて2点の質問がありました。まず1点目ですけれども、パブリックコメントをことしの5月から6月にかけて行いました。そこで上がってきたご意見について、今後どうしていくのかという質問だったかと思えます。

そちらについては、午前中にも質問されたということで、その中でも答弁があったかと思えますけれども、結果として県民の皆様から16通、43件のご意見をいただいたところです。中身としては、奈良観光を滞在型に変革するためのこのプロジェクトの趣旨、目的に対して、ほぼ全てのご意見がご理解、ご賛同いただき、また奈良県の魅力をより広げようということでアイデアを追加する建設的、具体的なご意見をいただいたと考えております。先ほどご指摘もあったような、例えば子どもも遊べるような広場をというものもありました。ほかにも、例えば伝統芸能劇場や商業モールというような、そういった建設的、具体的なご意見をいただいたところです。

県営プール跡地活用プロジェクトについては、8月29日から公募を開始したところとして、ホテル事業者をまずは公募するということですが、今後については、まず今回の募集によって年内に優先交渉権者を決定します。その後、平成27年から県のプロジェクト構想案をもとにホテル以外の部分の公募内容を、ホテル事業者と、この場所に移転を計画されているNHK奈良放送局とも連携しながら検討整理していくことにしておりますので、その際にパブリックコメントでいただいた意見も参考にするというように考えております。

それから、2点目ですが、費用はどのぐらいかということでした。こちらについては、事業費を現在検討整理を行っている段階ではありますけれども、先ほど申し上げたように、平成27年から選定されたホテル事業者、それからNHK奈良放送局とも連携しながらにぎわい交流の拠点整備に係る具体的な計画策定を行っていくとしておりますので、その中で事業スキームや事業費などを具体化していくと考えているところです。以上です。

**○中西知事公室審議官（奈良公園・観光プロジェクト担当）兼観光局次長兼まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱** 高畑裁判所跡地活用の件についてですが、現在、高畑の裁判所跡地にある興福寺所領時代の庭園跡を調査するというところで、今回の議会にも補正予算を出しているのですが、方向性としては、奈良公園基本戦略の中では当初迎賓館的な機能という、要はホテル、旅館という部分を前に出していたかと思えます。今般農業大学校でのNAFICでというような動きもあり、そのようなところと連携したほうがいいのではないかとことを考え、オーベルジュのような施設を建設できないかということで検討に入っております。

ただ、まだ検討に入った段階ですので詳細等はまだまだこれから調整するところもありますが、このまま進むと、委員から指摘、質問のあったようにNAFICの卒業生を全面的に受け入れるかどうかは別にしても、その辺は事業としては連携したいと思えます。ま

た、フランス料理になるのか何料理になるのか、そこはまだ存じませんが、例えば今、奈良町などで観光客から非常に人気があるレストランは、イタリア料理であったり、フランス料理であったりということも聞いております。奈良は日本の中で全ての始まりと考えるなら、食も奈良からということではいろいろな料理があってもいいのかとは思っておりますが、これについても今後検討していきたいと考えております。

それから、若草山の移動支援についてですが、まず1つ目、以前あった奈良公園地区整備検討委員会の中でモノレール案からバス案に方向転換した最大の理由はなぜかという質問であったと思います。簡単に言うと、まずいろいろなご意見が奈良公園地区整備検討委員会の委員からもありました。多くは慎重論でしたが、やってもいいのではないかという意見はあったものの、県に寄せられている県民からのいろいろな案の提出を求められ、その中には人力車、気球、馬車、そしてバス、もちろん少数ではありますがモノレール頑張れというのも含めて出しました。その中でバス案がいいのではないかということで委員会から推奨を受けました。長きにわたり検討してきていただいた結果ということで真摯に受けとめ、バス案に方向転換したというのが最大の理由です。

次に、この奈良公園地区整備検討委員会の中で構造的なものの整備は難しいという意見が多数あったが、なぜそのような意見が出されたのかという問いであったかと思っております。確かに多くの方が慎重論ということをおっしゃっていたのは事実です。もちろん世界遺産、景観という部分を心配された委員もおられました、一般の方々が心情的に若草山にモノレールという言葉というか、どうしても東京有楽町にあるようなモノレールを意識されたのか、そういう部分が非常に前へ出たということもあり、構造物は若草山には厳しいのではないのかという意見が出されたのかと認識しております。

それから3点目ですが、日本イコモス国内委員会からことしの1月にこの若草山のモノレールに対して懸念を示しているという文書をいただいた件です。その後、何度か日本イコモス国内委員会にも足を運び、現状を説明した結果、8月の奈良公園地区整備検討委員会には、日本イコモス国内委員会から委員に出席していただきました。その中でおっしゃったのは、こういう活発な議論をされていることに非常に安心しましたと。多分当初誤解をされていたのではないかと我々は認識しており、県としても今後はいろいろなことに關して奈良公園地区整備検討委員会の中で議論をしていくことを認識していただいたのかと思っておりますが、非常にご心配をかけたことについては反省をしているところです。

最後になりますが、若草山と春日山に関しての古都保存法に関する部分であったり、風

致保全の考え方に関することであつたと思います。このポイントは何かということですが、まず内容から言うと、古都保存法に基づく奈良県風致保全方針は、奈良市が中核市になる前は県の風致保全担当課でつくっていました。その中では、若草山について原則的に現況を凍結的に保全することが書かれていたり、また古都保存法に基づく奈良市歴史的風土保存計画の中でも春日山地区について、若草山等の稜線と、その稜線における建築物その他の工作物の新築等、土地形質の変更、木竹の伐採等の規制に重点を置くものとして書かれている部分があります。これは担当部局等を含めていろいろ調べた中での話になるのですが、開発を規制する法律です。奈良公園の現状を鑑みて必要な整備という部分でいろいろ提案しており、奈良市にも確認しておりますけれども、必要な整備については協議は受ける。開発と整備のその接点の部分が非常に問題になるかと思いますが、奈良公園の現状に問題、課題がある場合の整備を妨げるものではないと。問題はそれが開発なのかどうかというのは議論していく必要があるかと思います。だから、我々は奈良公園を今後100年、いいものにして残していくためには最低限の整備は必要と考えております。以上です。

**○森本道路建設課長** 国道168号の椿井工区の椿井橋かけかえによって椿井交差点の交通処理なり誘導をどのように考えているかという質問です。

国道168号の椿井工区は、椿井大橋のかけかえも含めた500メートル区間を平成8年度から事業を進めているところです。椿井橋は平成24年度に着手し、ことしの10月末に完成する予定です。完成後は交通を新橋のほうに切りかえた後、旧橋を撤去する工程になっています。委員がご質問の国道168号を北から南進する車両は、椿井橋の南の椿井交差点で左折して国道25号に接続して斑鳩町、王寺町方面に行く分と、直進により三郷町方面に行く県道椿井王寺線に分かれている交差点です。椿井橋のかけかえ前後で椿井交差点の形状に変更はありませんけれども、橋の位置がずれることで約10メートル交差点の位置、視界が変わることもあり、利用者に不便のかからないようしっかり誘導していきたいと考えております。具体策として、交差点の北側800メートル手前から予告の大型標識により、事前にドライバーへ交差点の形状を認識してもらうこと。それから、交差点手前の路側に国道168号へ誘導する注意看板の設置、それから行き先を明示し進行方向がわかりやすくなるよう路面表示することを警察と協議して調整しているところです。供用後についてもしっかり状況を把握し、もし必要があれば追加の対策もやっていきたいと考えております。以上です。



○宮本委員 県道椿井王寺線と椿井橋のかけかえについては、しっかりと住宅街に高速で走行する大型車両などが流入することのないように万全を期していただきたいと思います。

それから、高畑町裁判所跡地へのオーベルジュのようなものの建設については、今後計画が明らかになってくる段階でまた意見を申し上げたいと思うのですが、NAFICそのものがうまくいく見通しがあるのかどうかということもありますので、その辺は注意深く検討していただきたいと思いました。

それから、ホテルを核としたまちづくり計画ですが、少し気になったのが、パブリックコメントで寄せられた意見の全てがご理解、ご賛同と受けとめていいのかと思ったのです。一つ一つの意見を拝見すると、そもそも宿泊施設を新たに呼び込む必要があるのかという計画のフレームに対する、計画の存在そのものに対する意見もまじっているようにお見受けするのです。これは要旨としてまとめてあるので、相当県寄りに整理されていると思うのですが、それを見ても計画のフレームそのものに対する意見がまじっていると拝見をしたわけです。午前中の議論でも高級ホテルに偏った推進に対して、率直な県民の感覚からいって財政難と言われているときにどうなのかという意見がよく聞かれます。そのパブリックコメントの意見の受けとめ自身もそれでいいのかと思いましたので、これは意見として申し上げます。

それで、公費の支出や経済効果などは、もう少し時期が立たないとわからないということなのでこれ以上聞きませんが、この県営プール跡地のホテル誘致に係る予算、決算ベースでいいのですが、これまでどれくらい公費が投入されたのかはぜひ明らかにしていただきたいのです。手元にいただいている資料で言うと平成26年2月現在で、プールの解体や奈良警察署の解体設計などで4億3,388万円。跡地活用プロジェクトの構想、検討あるいは調査費用などが別途5,700万円。合わせて約5億円程度と認識しているのですが、この数値、最新のものはどれくらいなのか、私のこの認識でいいのかどうか、再度聞いておきたいと思います。

それから、最後、若草山への移動支援施設についてですが、多くは慎重論だったという認識はまさにそのとおりかと思いました。また、あわせてモノレール頑張りは少数だったということも述べられたので、その実態が反映された結果だろうと思っております。その上で、委員の方々が構造物が若草山には厳しいと判断したということですが、その判断した大もとに何があるのかということをお互い共通認識にする必要があると思うのです。多くの委員の方が固定物、構造物はまずいと判断した、県民の多くが若草山に構造物はまず

かろうと思っている。その根本にあるのが先ほどお聞きした風致保全方針などで定められているあの若草山が、世界遺産のバッファゾーンであり、また名勝として指定されている奈良公園の重要な一部でありランドマークであり、そして何といてもこの景観やあるいは世界遺産としての史跡の値打ちを守らなければならない地域だということから構造物は厳しいという結論に至っていると。そこがポイントだと思うのですが、その点がどうか再度認識をお聞きしたいと思うのです。なぜそう思ったかと言うと、日本イコモス国内委員会の事務局長が安心したとあって帰ったということなのですが、なぜ安心したかと言うと、何も活発な議論がされているから安心したということではなく、景観や世界遺産に配慮されていると感じたから安心されたと思うのです。その認識を再度聞いておきたいと思いましたので、その点をお願いしたいと思います。

**○本村地域デザイン推進課長** 県営プール跡地プロジェクトについてお答え申し上げます。

まず1点目ですけれども、認識の話でした。パブリックコメントの結果として、総じてご理解、ご賛同といったところについてはいかがかということだと思います。申し上げたかったのは、このプロジェクト自体を行う上での趣旨、目的のところかと考えており、奈良県における観光を滞在型に変革するためにいろいろにぎわいなどを創出していかなければならないと。こういったプロジェクトの趣旨の部分ということで申し上げました。各論に入ると先ほど委員が指摘されたように、いろいろなご意見があったと認識しており、そこも含めて今後参考にしていきたいと考えています。

それから、もう一点、費用の話です。これまで一体幾ら総額で使われたかということでした。今、手元にそういった具体の数字がないものですので、確認させていただきたいと考えております。以上です。

**○中西知事公室審議官（奈良公園・観光プロジェクト担当）兼観光局次長兼まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱** 奈良公園地区整備検討委員会の中で出た若草山に構造物はやはり厳しいのではないかという部分の認識について再度のご質問であったかと思えます。委員の中で特に、一部のというと語弊があるかも知れませんが、学識経験者の中にはもともとこの古都保存法や風致保全にかかわっておられる方は世界遺産であるところにそういうものがあるのかどうか、それから景観はどうなのかとおっしゃった方もおられました。私どもが心情的にと言っていたのは、若草山はもともとは春日大社の山で神様の山、そのようなところにこういう金属物的な構造物はやめてほしいという声が非常に強かったという、精神論というとおかしいですけど、そういう感情であったと認識していま

す。

それから、日本イコモス国内委員会の方が安心して帰られたというのは、先ほども誤解を解きに向こうへも行きましたと言ったのですが、要は奈良県が、開発なのか整備なのかというところでもう既に開発方針を持って半ば強引に進めようとしていると東京のほうには伝わっていたということでした。もともと世界遺産のバッファゾーンであることも認識していますし、委員がお述べの古都保存法や、風致保全方針も十分踏まえた上での整備として景観に配慮し、世界遺産の価値を損ねないような形でできないかという提案をしたつもりでしたが、どうもそのように伝わっていなかったので、奈良県もそういうことは十分承知して議論しているということがわかったということで安心して帰られたのではないかと認識しております。以上です。

○宮本委員 県営プール跡地に係る費用がどれだけかかったのかは、また確認しておいていただきたいのですが、私の認識ではプールの解体工事経費が2億8,295万円、プール撤去後の整地工事費が4,935万円、文化財発掘関係費が8,494万円、土壌汚染調査費が846万円、除草等維持管理費が192万円、奈良警察署の解体設計費が624万円、縮めて4億3,388万円。ここに今年度は奈良警察署の解体が進んでいますので、さらにその費用が加わるのだらうと思うのですが、そういう費用と合わせてこのプロジェクトの誘致活動費で245万円、それから、設計調査費で5,482万円。これも新たな設計がなされるとまたふえるのかという認識ですので、それでいいのかどうか、また改めて教えていただければと思います。

それから、若草山の問題については、開発ではなくて整備だとおっしゃいました。開発ではなく整備なら大丈夫かということになると、これはまた意見があるわけなのですが、それはまた今後知事とも意見を交換したいと思います。おっしゃられたように、奈良市の歴史的風土保存計画では、春日山地区はまさに稜線の保全などに重点を置くことが明記されていますし、また、奈良県が定めている風致保全方針、この春日山の風致保全方針については原則的に現況を凍結的に保全することが確認されましたので、その枠内でしっかりと法にのっとって議論することが大事だと思いました。

最後に、1点、意見を述べたいのですが、実際に学識経験者の中から古都保存法に基づくとこれはいかなものかという理屈面でのご意見ということと、もう一つ、精神論という言い方で表現されましたが、神の山に構造物はそぐわないということですが、この神の山に構造物がそぐわないというのは精神論だけではなく、神の山として人々が1200年、

あの形状を守ってきたことが評価されて、今や文化遺産として世界遺産に登録をされているということです。この理屈の面でもこれはもう実証済みなのだと、神の山として保存されてきたことに評価を受けているから構造物はそぐわないというのは多くの県民感情もそうですし、理屈の面でもそうなのだということを主張しておきたいと思いますので、またこの問題は総括で知事と意見交換をしたいと思っております。以上です。

○高柳委員 3点ほど質問します。

最初は、石綿含有物建材の調査者の件ですけれども、代表質問をする前に打ち合わせた段階と答弁とは大分違いました。そういう中で、現場が感じている、そういう資格を取るときに対して県の人事というのですか、そういう考え方も含めて、代表質問のすり合わせのときから答弁をもらうまでは変わったと思うのですけれども、やはり変わった意味をこの場所の中で確認しておかないといけないのではないかという、今世紀最大の公害というのはやはりアスベストの問題だと思っています。3・11の福島県でそれは変わったのかとも思うのですけれども、そういうときに、解体時における飛散の問題に対して、県は百条委員会も含めてきちんと向かい合っているのだということを発信したと思っていますし、そのことに関して具体的にどういう配置をつくっていくのかということも含めて対応していただければということで、そういう決意を述べていただきたいと思います。

もう一つは、これも代表質問の件ですけれども、公共交通基本条例では公共交通の基本計画を立てるのだと、議会に毎回、毎年報告することになっているのです。今回は、25路線45系統を全力で対応してきたという中で、そういうことができてはないとは思っているのか、もうつくる予定で動いているとは思っているのですが、公共交通基本計画を策定するめど、策定する際のメンバーを聞けばどういう内容を網羅するのかということもわかります。今の段階で基本計画をつくるまでの、どういう段階なのかを知事答弁では言えなかった部分を含めて言っていただければと思います。

もう一つは、エネルギービジョンはこの部局ではないのですけれども、ビジョンと名を打っている限りは全ての関係部局が関係しながら、自分の部局とエネルギーとはどういうことなのかを常に検証していると思うのです。そういう意味では私の会派でですが、富山県で下水処理場の低落差で発電するところを視察してきたのです。そういう意味では奈良県も調査はしていると思うのです。下水処理場の排水を有効利用する話も含めて。けれども最先端のそういう技術はどんどん進歩していますし、その活用方法というのですか、ぜひとも下水処理場で再検討を、それはもうきちんと調査したのだったらそれはそれで答弁

をもらったらいいのですけれども、そんな低いところもうだめだというレベルで却下という話だったらならないし、その辺の検討、経過も教えてもらいながら答弁をして欲しいと思います。また、河川改修のときに、それは誰が再生可能エネルギーを主語にして、ここに再生可能エネルギーの小水力発電をしたらいいかというのは不明ですけれども、河川改修のときなど、そういう具体的な検討をできるのかできないのか。例えばもう一つ言えば、小水力発電なり再生可能エネルギーの問題というのは税の再配分だと思っているのです。今までは中山間地域の資源を都会が皆奪ってきていると、その最たるものは人だと。過疎化が進むということはそういうことだと思っているし、社会資本も含めて都会が奪ってきたと。そういうことを再生可能エネルギーでもう一度都会から中山間地域に、再生可能エネルギーのいろいろな取り組みを税の再配分で返すのだと思っているのです。そういう意味では当然南部、東部地域の振興の中の大きな柱になると思うし、エネルギービジョンの中で項を起こしてでも中山間地域に再生可能エネルギーを積極的に導入すべきだと思っているけれども、そういうことが理念の中にないと思うのです。あったらあったで言うてほしいのですけれど。そういうことも含めて、これからのエネルギービジョン、いやそれで採算性のあるところに3年計画で短期の部門をつくっていくのが奈良県のエネルギービジョンだと、そんなものだめだと、エネルギービジョンという名前を返上してくださいと思っているのです。そういう意味で南部、東部地域のことを含めて、いやいや、再生可能エネルギーの問題をきちんとやっていくのだとなるのだったら、それはそれで決意をこの場で言うていただいたらと思います。

**○梅原技術管理課長** 建築物石綿含有建材調査者について、県職員の資格取得ということですが、これは本会議でもご質問されたのですが、この制度は建築物の石綿含有建材の使用実態について、中立公正に調査を行う人材の育成を図ることを目的として国土交通省が昨年7月に発足させた制度です。

この調査者については国土交通省に登録された機関である一般財団法人日本環境衛生センターが行う講習、これは修了検定も含んで数日間あるのですが、それを修了したものにその資格が付与される制度です。本年5月に制度開始後初となる講習修了者、これは全国で100名程度ですが、それが確定されたために国土交通省からもその活用、制度の周知の依頼があったところです。

そして、建築物石綿含有建材調査者の県職員の資格取得についてですが、当該制度の内容や職員の業務の実態を踏まえ、県として適切なアスベスト対策推進に資するためによく

その活用策を勉強させていただき、来年度に向けて有効な仕組みを検討していきたいと考えております。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** 委員から公共交通基本条例に基づく公共交通基本計画についての策定のめどなどについて質問がありました。

まず、昨年7月に制定された奈良県公共交通条例第7条において公共交通基本計画を知事が策定することが定められています。その中で具体的に定めるものとして基本的な公共交通に関する施策の基本方針、県が総合的かつ計画的に講ずべき施策の2本を立てることにしております。それで、具体的な内容としてポイントとなるのは公共交通をどの射程まで入れるかというのがまず一つあります。その点については、奈良県地域交通改善協議会において打ち出しておりますが、移動ニーズに合わせるところが重要になってくると。この移動ニーズの根っこになるものとして、例えば通院や買い物、通勤・通学、観光といった視点が考えられるのがまず1つ。そして、公共交通と言った場合にどういった輸送手段が考えられるのか、25路線45系統については路線バスを中心に考えていましたが、それに加えて現行の鉄道駅や路線がどうなのか、路線バス以外にも市町村が運営しているコミュニティバス、その他自転車、徒歩といった射程で、多様な側面から公共交通体系を整備していく必要があると考えております。

それで、どのような検討のメンバーかというところですが、ことしですが奈良県道路基本計画が策定されました。その際は、プロセスとして有識者の委員や、そういったものの委員会を設けて第三者の立場から検討していただき、かつ建設委員会へ報告という形にしております。そういった前例を踏まえながら、今後どういったやり方がいいのかということを検討していきたいと思っておりますし、また内容もかなり多岐にわたるという考えがありますので、じっくりと奈良県としてよりよい姿の計画という形に持っていきたいと考えています。以上です。

**○上平下水道課長** 下水処理場における再生可能エネルギーの検討について答弁します。

まず、再生可能エネルギーということで、小水力発電に関しては平成21年に検討を行っているのですが、小水力発電には落差が2メートル以上、流量が毎秒0.2立方メートル以上が必要ということに対して、浄化センター及び第二浄化センターでは落差が1.8メートル、宇陀川浄化センター、吉野川浄化センターにおいては流量が非常に少ないということで小水力発電の導入は難しいと考えております。

ただ、バイオマス関連の再生可能エネルギーに関しては、浄化センターの汚泥処理過程

で発生する消化ガス、メタンガスが含まれているのですけれども、それを回収して焼却炉の燃料として再利用しています。消化ガスは年間約290万立方メートル発生し、灯油代に換算すると約1億円程度の節約をしています。このバイオマス関係の再生可能エネルギーに関しては、第二浄化センターで今年度どのようになるか検討していきたいと思っております。以上です。

○平岡河川課長 委員から河川管理者としての小水力発電に関する取り組みということで、ご意見がありました。

現状では通常の河川において、特別に検討はしてなくて、どなたかがやりたいとおっしゃればその水利権を与えることが可能かどうかという立場が一つあると思っております。みずからは今年3月の議会でも知事が答弁したように、今年度、県で管理しているダムでどのぐらい発電ができるかどうかを検討しているところです。以上です。

○高柳委員 まず石綿の関係で、有効的に活用できるということで予算は取ったけれども手を挙げる人はいませんでしたという話ではお粗末なので、なぜそういう制度を設けたのかということをごひともきちんと押さえてやっていただければと思います。

もう一つは、公共交通の問題です。あわせて公共交通網基本計画ということも聞きたかったのですけれども、2つはリンクしていると思いますし、その条例に基づいた公共交通基本計画を聞けばわかるのかということで聞きました。そういう意味では議会で条例をつくって、つくったらまあまあという話だけで終わってしまったらだめなので、神棚に祭っていても始まらないので、つくるのは大変だとは思っていますし、最初の基本計画がまたベースになると思うので、性根入れてきちんといいものをつくっていただければと思います。

下水処理場の話ですけれども、2メートルと1.8メートルというのは少ないと思うけれど大きな差なのかわからない。落差が1メートル80センチというのは水面を基準にしているから、土木というのは掘るのも得意だと思います。掘ってもっと下流に流したら、2メートルでも2メートル50センチでも落差は生まれます。あそこの大和川は、結構急というのですか、普通の川よりも急で落差がついている。そういうところから見たら、アレンジは何とでもできると思うのです。だから、2メートル、1メートル80センチの論議というのは、もう一遍深めておいてください。

もう一つは河川の話です。これはエネルギー政策推進特別委員会でいつも問題にしているのですけれども、そういう声が出たら私たちが間に入って調整しますではだめなのです

という話をしています。鹿児島県では、とれるものはきちんとやっていくという流れで、県が率先してその間に入って、河川の悩ましい調整を県でやると聞いているのです。そういう意味では、まだまだエネルギービジョンを、この関係課ではない、あした論議するところに振って、一番権限なり悩ましい調整のところは外に出て、協力はしない立場だと見えています。もう一遍踏み込んでしないと小水力発電の一步を踏み込むことができないと思います。エネルギービジョンを3年でおさめているとか、そんなものビジョンと言えないのです。そこでお茶を濁していることに関しては、関係部総力を挙げて再生可能エネルギーに取り組むという姿勢が見えないと。ということで、副知事、私の思いがおかしかったらおかしいで言ってもらえたら、また後で調整しましょう。一言だけお願いします。

**○松谷副知事** 再生可能エネルギーが大切だということは県としても十分認識していますし、これから県としてもしっかり取り組んでいかなければならない事項であることは間違いない。そのエネルギービジョンの3年の話は、ビジョンですので、どこまで、どのように達成していくかという一つのめどが必要だと思うのです。それをどのように引き延ばしていくかというのは、一つ一つ計画というのはある程度有機的な問題で、そこが一つの考え方としてあってしかるべきだとは思いますが、一つの期間というの是一個の計画には必要だと思っています。

ただし、委員がおっしゃるように、再生可能エネルギーをいかに活用していくかは県政にとっても、今まではエネルギー問題は国の問題だったのですけれど、東日本大震災があってからエネルギーというのはもう地方の問題だということでもうみんな認識は共通していると思うのです。その重要性は十分に認識しているので、取り組む姿勢はもう本当に真剣に今、一生懸命やらさせていただいていると思っています。ただ、委員がおっしゃっている期間の問題は、どこまでに、どこまでたどり着けるのかは必要だと思いますし、委員がおっしゃったように、再生可能エネルギーの技術や論理などは非常に発展してきています。だから、それを今ここに、どこまででなければならぬということをするのではなく、3年後はこの辺までは行こう、10年後はここまで行けるのかというのは、やはりその3年後に検証していくことが必要だと思います。

ですので、今持っている技術だけでこれは3年だというのではなく、この3年後になれば新しい技術、新しい考え方がどんどん出てきていいと思うのです。それをまたビジョンに生かしていくことが大切なことではないかと逆に思えるのです。ただし、おっしゃっているように、再生可能エネルギーについてはしっかり頑張っていきたいと思っ



ています。

**○荻田委員** 質問させていただきます。

まず、質問ではないのですが、高柳委員の質問に対して、どのようにあなたたちはとっているのか知らないけれども、例えば今の、河床を下げたらいいと、2メートルの落差が必要だと、1.8メートルだから20センチ河床を下げよというお話でした。こういうときに、私自身も経験しているのですが、佐保川、それから大和川へ通じる中で、それぞれの井堰があります。井堰の締め込みというのはなかなかできないと。大和川の浄化センターのある川西町のところから大和郡山市の稗田町まで6つか7つあるのです。それを2つ閉じ込めると2メートル下がると。だから、河床を下げたいということは過去にあったのです。ところが、それは農業用水があるがために、なかなか水入れ口の締め込みはできないということを我々は痛感している。だから、あなたたちも、そういったことをしっかり話をすればいい。

まず、それから、質問に入ります。

新宮川、ここ最近の断続的な雨量のあるゲリラ豪雨が多くなりました。その中において、3年前に現実味を目で体験したのですが、ダムの利用というものはもっともっと考えたらよかったというのが、そのときの感想でした。新宮川水系には11基のダムがあると。そんな中において、利水、治水というダムに分かれると思いますが、全部が電源開発株式会社による水力発電用のダムであったと。ところが、これは経済産業省において、その水位そのものが決められているというところもありました。だから、大きな大きな日々の豪雨によってとめられない、もっと下げておけばよかったと。常時からこういう豪雨が連続的に続く、これは大変だという中で調整ができればよかったのですが、それができなかった。そのときに、私が見たのは、池原ダムをはじめとするダムは、流木によってもう全面が貯木場みたいになっていました。

このことを受けて、委員会でも本会議場でも利水目的のダムだけれども、こういう豪雨が続いたときにダムの水位を下げるような方策を、県としても、経済産業局、あるいは国土交通省に申し入れてくれと申し上げておりました。その結果、今年の台風18号から今日まで、その後どのような状況にあるのか、河川課長からお答えください。

**○平岡河川課長** 委員がご指摘のように、新宮川水系には11基のダムがありますが、全て利水ダムです。紀伊半島大水害を契機に、利水ダムの治水運用を進めており、その有効活用を図ることに取り組んでいるところです。平成24年度からは電源開発株式会社の池

原ダムと風屋ダム、国土交通省が管理している猿谷ダムで大規模な洪水が予想される場合には事前放流によって空き容量をつくっておき、下流への放流度を減らすという取り組みが始まっております。

また、平成25年度からは、電源開発株式会社の二津野ダム、七色ダム、小森ダムの3つのダムにおいてもこのような取り組みが始められています。その結果ですが、去年の台風で、その下流の和歌山県になるのですが、熊野川の下流において約2メートル、ことしの台風11号では約1.2メートル、その操作することによって水位が下がったという結果が近畿地方整備局から発表されています。そういう効果はあることは認識していますので、このようなことを河川管理者、流域市町村ダム管理者から成る熊野川の総合的な治水対策協議会でさらに発展的に取り組むということについて検討が進むように働きかけていきたいと思っております。以上です。

○荻田委員 効果が出ているということと、災害は防止できることが一つあるかと思えます。それと同様に、この部局ではありませんが、山腹、特に山林はもう荒廃した感じになっており、良好な山ならば保水力があるのですけれども、今、保水力がなかなかないという状況の山が多いようです。そういった中でも、山の保水力とそういったダムの治水利用という意味合いにおいて、豪雨の多い地域については、いろいろな手だてをみんなで考えてほしいと思えます。それだけ強く申し上げておきたいと思えます。

もう3年前になりますが、紀伊半島大水害で亡くなられた方、あるいは、いまだに10名の方が行方不明だそうです。本当に返す返すも家族のもとにお帰りをいただけるように、こういった災害の起こった日を、その日として、しっかり行方不明者の捜索活動に今も当たっていただいています。本当に残念で悲しいことですが、そういった行動を、一日も早く家族のもとに帰られたらと、ここに願っているわけです。

それから、まさに道路行政は大変だろうと思えます。特に奈良市内を通る京奈和自動車道、そしてJR関西本線における奈良市大安寺町の新駅、さらに（仮称）奈良インターチェンジと連動すべき平面道路となる都市計画道路西九条佐保線の事業化を現在進めているわけですが。これは奈良市の都市計画街路ですが、県では、国道369号の大宮通りから三条通りまでですか、それからもう一つ、都市計画道路大森高畑線までの用地買収を実施されているということですが、現在の状況はどうなっているのかをお答えください。

それから、（仮称）奈良インターチェンジをおりて、JR関西本線を越えて国道24号

バイパスの柏木交差点、あれから今の4車線から6車線化するというのに、平成30年代に向けてしっかりやるということを国土交通省へ要望していきたい、供用開始したいという旨の書類がありますけれども、現在どういう形で政府要望、あるいはまた国道事務所との関係、それから（仮称）奈良インターチェンジに向けて大和郡山インターチェンジからその間、どういう時期にどうなっていくのか。それから、大和郡山側では、もう用地買収が奈良国道事務所が始まっていると聞いております。そういった中で、今申し上げた点について、わかる範囲で答えていただきたいと思います。

**○本村地域デザイン推進課長** 都市計画道路西九条佐保線の進捗についてお答えします。

現在、県では国に対して、大和北道路の（仮称）奈良インターチェンジまでの区間について、平成30年代半ばの完成、供用を要望しているところでして、この供用にあわせて、県では、このインターチェンジから奈良市中心部へのアクセス道路である都市計画道路西九条佐保線を、県の道路整備基本計画における骨格幹線道路として整備を進めているところです。都市計画道路西九条佐保線のうち、大宮通りから都市計画道路大森高畑線までの北側区間については、平成25年10月に事業認可を取得し、平成25年11月には新たに幹線街路整備事務所を設け、体制を強化しながら、鋭意事業の進捗を図っているところです。平成25年12月には、住民の方々へ事業の概要を説明し、各種の調査の実施にご了解をいただき、現在は用地測量、建物調査に着手しているところです。

それから、都市計画道路大森高畑線以南については、都市計画道路西九条佐保線の平面道路化、それからJR関西本線の鉄道の高架化や新駅の設置、こういったものの都市計画変更を行った上で、（仮称）奈良インターチェンジ周辺整備事業として実施すべく、県、奈良市、それからJR西日本の三者による協議や国との調整を進めてきたところです。このうち、県が提案しているJR新駅構想については、さきの奈良市議会本会議において、奈良市長から、観光面でも期待できる旨のお考えを示されたということも踏まえて、県、奈良市、JR西日本の三者で役割や費用負担等の協議を進めた上で、この秋には都市計画変更の手續に着手していきたいと考えています。この都市計画変更の手續については、地元調整に要する期間等、不確定な要素もありますけれども、これまでの実施事例から、おおむね8から9カ月程度の期間を見込んでおり、さらにその後に事業認可を取得した上で、平成27年度中に新規事業化を図ってまいりたいと考えているところです。

今後は、地元住民の方々のご理解、ご協力をいただき、所定の手續が速やかに進むよう努力していきたいと考えております。以上です。

○森本道路建設課長 2点ご質問がありました。まず1点目です。国道24号の柏木町付近の渋滞対策で、6車線化はどうかというご質問です。

国道24号の奈良高架橋、それから柏木町交差点、八条高架橋周辺については、現況交通量が6万5,000台/日という県下で一番渋滞の激しい箇所とっております。県としても、ここの渋滞対策には、国道24号の交通容量アップ、4車線を6車線にすることが有効ではないかということで、国に対して県を挙げての要望を行っております。ことしの春も行っているところです。それから、県内部では、県と奈良国道事務所、それから奈良市が一緒になり、具体的にどのような課題があるかなどの協議を始めています。引き続き、早期に事業化されるよう取り組んでいきたいと考えております。

それから2点目、大和北道路の(仮称)奈良インターチェンジから(仮称)大和郡山ジャンクションの間の進捗状況のご質問がありました。京奈和自動車道の大和北道路は、(仮称)大和郡山ジャンクションから(仮称)奈良インターチェンジまでの6.3キロメートル区間を、平成21年3月、国により事業化され、平成24年2月から用地買収に向けた地元調整がなされております。

まず、奈良市域についてですが、地元説明会がどんどんやられており、了解の得られたところから用地幅ぐいの打設を行い、その後、用地測量、物件調査が進められていると聞いております。具体的には、(仮称)奈良インターチェンジ周辺の八条第一自治会から幅ぐい打設の了解をいただけたということで、幅ぐい打設に向けた地元調整を行っていると聞いております。また、大和郡山市域については、委員がお述べのとおり、奈良県土地開発公社の京奈和自動車道用地事務所による用地先行取得を進めております。現在の状況ですけれども、地元説明を終えた4町、具体的に言うと、南側からの発志院町、大江町、美濃庄町、下三橋町において、幅ぐい打設が約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、9月時点で15件の用地買収の契約をいただいております。

事業中の大和北道路については、先ほどからありました平成30年代半ばの供用を目指して事業推進を図るよう要望しております。早期に工事着手できるように、引き続き国に対して要望するとともに、県としても用地の先行取得や工事着手に向けた環境整備にも積極的に取り組んでいきたいと思っております。以上です。

○荻田委員 京奈和自動車道の進捗状況についてお話いただきました。

そこで、JR大安寺新駅、仮称になりますけれども、そういった形で駅ができる。そして、(仮称)奈良インターチェンジがそこに接続する。並行して大安寺の地域の核となる

わけですけれども、このJR新駅を核としたまちづくりを推進していく、特に3月の奈良市議会では、市長はこのことについては賛成ではなかったのです。こういった中で、大安寺地区自治連合会、大安寺西地区自治連合会の方々から、どうしてもあの地域は今のあんな状態ではだめだよと。新駅をつくって、(仮称)奈良インターチェンジが連動していく一つの核となる。だからこそ地域として、どうぞ新駅をつくってくださいと、そういった要望活動をしていただきました。そういったいろいろな行政機関との調整の中で、奈良市長からは6月議会になってようやく前向きな答弁をいただきました。以来、この9月にもそういった方向で進んでいるということで、一安心しているのです。

あの市長さんだから、どのようになっていくのかという心配はありますけれども、ともあれ、こういった方向づけをして、大安寺地区の駅周辺のまちづくりと、特に済生会奈良病院もあり、そういった中でのまちづくりが進むものと大いに期待をしているわけです。その中で、先ほどどなたかがおっしゃったと思いますが、(仮称)奈良インターチェンジへおりてくる、そして都市計画道路西九条佐保線を北進するという一つのルート。だけどこのルートは、都市計画道路大森高畑線から恋の窪町までの間、個人住宅がもうずっと立て込んでいます。こんな中で果たして前を向いて進んでいけるだろうかという心配があります。用地買収は非常に困難な地域にはなるのだろうと思うのです。

そこで、(仮称)奈良インターチェンジができて、都市計画道路西九条佐保線ができなかったらどうなるのだろうと、あるいは柏木町交差点から6車線にする。これも、国道24号バイパスの柏木町交差点付近あるいは三条通りまでのあの間ですが、1年、2年前に歩道から何もかも皆、整備されたのです。それなのに今になってまたこういう話が出てくるというのは、なぜそのときにそういったことをしっかりやらないのかと言いたい。もう後追い、後追い、つじつま合わせをしているのではないの、道路行政として。このことについて県土マネジメント部長、何かこういったことで、今、問題提起をしていることについてお答えください。

それから、県下に土木事務所がたくさんありますが、統廃合によっていろいろな形づくりはそれぞれの地域であると思います。しかしながら、私どもの地元奈良市、特に奈良市、天理市、山辺郡を統括している奈良土木事務所、今まで工務は1課、2課という形になっていました。ここ最近でも、こういった断続的な豪雨やいろいろな災害が勃発をして、事業費用の予算は少なくなっている反面、こういった修繕工事だの、あるいは新規の災害だの、いろいろな意味で、かえって仕事量はふえていると思うのです。それなのに職員数は

非常に少ないと。これはどこの土木事務所もそうだろうと思います。だから、この問題について職員を管理している一番の責任者になっている総務部長、教えてください。

**○加藤県土マネジメント部長** 国道24号で自転車道の整備をしたのだけれども、今さらながらの6車線化要望ということで、その時点で考えておけばよかったのではなかろうかというご指摘でした。

その時点で私はこの立場におらず、詳しい事情等も十分把握したわけではありませんので、本日のところはそれがどうだったのかということについては、コメントを差し控えたいと思いますが、私もこちらに来てから見て、高架道路が2車線できて1車線に絞られる、また側道から北2車線も1車線に絞って、そして合流するというような形になっており、少なからず課題はあるのではないかと認識しております。まずはそういった現状を踏まえて、今後6車線化という方策がどのようにしたらうまくこれから進めることができるのかということについて、また奈良国道事務所はじめ、近畿地方整備局ともよく相談し、この地域での渋滞が早く解消できるように取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

**○浪越総務部長** 土木事務所の職員の数というお話です。人事の総括担当という形で総務部長をしておりますので、個別にそれぞれの土木事務所の事業費や業務量などを見ながら、適材適所の配置には努めておるところなのですが、委員も言われたように、事業費は年度ごとにかなり増減が起きます。過去しばらくの間、事業費が減少してきた時期もありました。

先ほど言われたように、災害などが最近起こっております。そういったことで、県土マネジメント部、まちづくり推進局からも、職員増員の要求は上がっております。我々も土木技術系の職員の採用について、一生懸命努力をしているのですが、いろいろな意味で、そういった土木技術系の職員も含めて、なかなか職員の採用ができない。大学等に働きかけをしているのですが、それについてもなかなか確保できない状況にあります。

そういった状況ですけれども、今後それぞれ土木事務所の業務量や事業量を勘案しながら、適材的な配置ができるように努めてまいりたいと思います。以上です。

**○荻田委員** 職員の人員について、総務部長からご答弁いただきました。新規採用を募ってもなかなか人気がないと、定数割れを起こしているというようなこと。それから、せっかくここで奈良県下の高等学校があります。高等学校には土木系、建築系というのはあるのでしょうか。高校を卒業されてある一定の知識があれば、高卒で公務員としてしっかり頑張っていきたいという人たちも多いように聞いております。そういったことも門戸を広げ

ながら人材確保に努めていくと。10年ほどたてば、経験が物を言うという社会になっていくと思いますので、現在人員の足りないものは、コンサルタントにお入りいただいているように聞いていますけれども、これは県の職員ではないのです。いろいろなことを、きちんとした形のもの一つのものになっていかないという、決定あるいはそういった要望をされている地域の方々にしっかり応えていくと。県としての立場に応えられないということもありますので、そういったことを前向きにまた検討していただけたらと思っています。

きょうは副知事もおられますから、このことについてはしっかり、来年度のこういう人事の関係では採用はもう終わっているのかどうか、採用は終わっているのかわかりませんが、必ず1年でも早く是正をすべきものはしていかななくてはならないということだけお知りおきをいただきたいと思います。

それから、県土マネジメント部長は、私はそのときにおらなかったから状況はわかりませんと、それは当然でしょう。しかし、ここへ来たらここへ来た形で、部長としてしっかりその辺は意見を述べてほしいです。これから申し上げるのは国土交通省にかかわる話ですから、京奈和自動車道、特に大和北道路、この先線は木津インターチェンジへ連動してやっていこうと、地下トンネル方式でやろうではないかと都市計画決定は行っているのです。その中で、知事の答弁ですと、今は南に力を入れてしっかりやっておりますと。北は、とりわけ（仮称）奈良インターチェンジまで今のような状況でおやりいただいていると、よくわかります。しかし、この高規格幹線道路というのは完全に抜け切ってしまうという道路でなかったら、より一層の効果が上がらないと思っています。そういう面ですから、私が申し上げた点について、県土マネジメント部長として、道路の形態やそういったことに、地下トンネル方式ですから大層な費用が県の負担金としてのしかかることはありますけれども、その辺について道路は抜け切るべきものであるということについてはどうなのですか。

○加藤県土マネジメント部長 委員がご指摘のとおり、京奈和自動車道については、大和北道路の区間も含めて一つの路線として計画されているものですし、都市計画という観点からも、将来的にはそこに地下トンネル方式で道路をつくっていくのだという形での計画がしっかりと位置づけられているということで、道路の形態としては、これをつなげていくという方向性は明らかなのだらうと思っています。しかしながら、当面事業の順序としては、事業化をしている南の区間だけでも相当の事業費を要するわけです。公共事業費

の削減という傾向もありますので、集中と選択という形でエネルギーを投下していかなければいけないと思います。まず順序としては事業化している南の区間を平成30年代半ばまでに供用できるように、まずそれを第一の目標に取り組んでいくのだろうということでも理解をしております。

**○荻田委員** こういう話をなぜするかというのは、和歌山県の二階衆議院議員と親しくさせていただいている関係上、せんだってお話をしている中で、近畿圏で和歌山県は高速道路の建設をどんどん進めて、頑張っておられますね、と申し上げました。そうしたら、いや、そうではないのですと。知事が起債枠を目いっぱい県で負担するという話をどんどんされるから、私たちは国でも話ができるのですという開口一番の話だったのです。

そういったこととともに、京都府の木津から、城陽のもう少しですか、一番向こうまでは料金をとっているのです。料金形態の高速道路です。ここへ来ると料金が要らない、橿原から和歌山までずっとつながるのです。ただ、こういう地下方式でやろうという都市計画決定をやった中で、今でも遅くないだろうと思うのですが、木津インターチェンジからせめて（仮称）大和郡山ジャンクションの区間までは、こういう大きな投資をしなくてはならない中で、高速道路料金をおとりいただいて、応分の負担を利用者にさせていただくという方法が一つあると思うのです。そのことについてお答えください。

**○加藤県土マネジメント部長** 委員がご指摘のとおり、選択肢の広い、いろいろな整備手法があると思いますので、有料道路事業を活用した方法も当然、選択肢の中にはあるのだろうと考えておりますけれども、今後、事業化という段階で、これは将来のことと思っておりますけれども、具体的にどういう事業手法がとられてくるのかについては、事業主体がこれは県ということではなく、近畿地方整備局あるいはNEXCO西日本になってくると思っておりますので、そういったところで検討がなされてくると考えております。

**○荻田委員** いろいろとこういったメニューを私自身もお示ししている中では、国土交通省の役人、あるいはまた経験豊富な知識人とこういった話をする中で、それもあるよねと、こういう話をさせていただいているのが実情です。こういった高規格幹線道路の一連の産業用道路としてより飛躍、発展していくためには、何とか抜け切る道路が必要不可欠であると思っておりますので、その辺、頭の中にしっかりたたき込んで、前を向いて、副知事、頑張ってくださいと思います。

それから最後に、きょう朝一番に太安万侶の墓へ行ってきました。それはなぜかといえ、県道日笠東金坊線ですが、須山地区そして和田町、その辺は大きな2車線の歩道つき



の道路になっています。加えて此瀬町に太安万侶の墓がありますが、その手前で、せっかく拡幅したのに、いまだ1車線ぐらいでとめ置きをしている。これについては、奈良土木事務所の次長と、現地を見てまいりました。これは何としても即刻、今年度中に改良しようという話をお聞かせいただいています。しかしながら、その先線は、今度は新規事業になるという話を聞かせていただきました。わずか100メートルぐらいで終わると思うのですが、その辺について一つよき理解をいただいて、事業を進めていただきたい。

もう1点は、その太安万侶の墓への、記紀・万葉プロジェクトに基づいて絵図も、いろいろな各地の広報誌にも随分載っています。遠距離からこの間、東京都、静岡県、宮城県といったところから随分来られていました。これは、ナビを使いながら来られるのですが、そこまで行って交互通行できないものですから事故が起こったり、そういったところで、せっかくロマンを求めてお越しをいただいているところですし、ましてや整備はされているお墓でもあります。こういった中で、万葉のいざないを、おもてなしの心で接遇していくのは大切なことではないのかと。せっかくお墓の県道沿いに、お墓へ上がる進入路から手前の県道の側に、南側になりますか、個人の所有地にトイレもきれいに奈良市で整備していただきました。本当にそういった中で、これは県道としても整備なさっているんだなという思いを、より一層、他府県の方々がせっかくおいでになっているのですから、そういった気持ちでお迎えする、そして気持ちのいい形でお帰りいただくというのが県政の常道ではないかと思うのです。

いろいろ申し上げておりますけれども、この辺について、金剛県土マネジメント部次長、何か答えるところがあったらおっしゃってください。

**○金剛県土マネジメント部次長** 県道日笠東金坊線の今後のあり方についてのご質問をいただきました。

この道路は奈良市の東部山間を通っている道路でして、一部分、道路改良はされているのですけれども、まだ狭いところもあります。過去には、平成19年だったと思いますけれども、交通事故があり、委員がご指摘の太安万侶の墓の近くの交差点のところですが、その部分を交通安全のために拡幅した経緯があります。ご指摘された箇所については、観光客の利用状況や現地の運転上の安全の確保をできるかどうかという状況、いろいろな周辺の観光資源など、まずは実態をよく把握していきたいと思っております。以上です。

**○荻田委員** なかなか慎重な答弁ですね。

申し上げていきますと、今まで県土マネジメント部としては、しっかりと県道拡幅をやりながら、最後、事故があるからといって拡幅はしたものの、1車線でとめ置きになっているのです。だから、ガードレールを端の擁壁のほうへ持っていけば完全に広がるのは目に見えているのです。だから、そういった中で、しっかり現地も調査していただきながら、地域の観光地として花が咲けるように、全庁的に考えていただくことを要望して、質問を終わります。

○山本委員 県土マネジメント部には、萩田委員とも少し重複する部分があるのですけれども、また違った視点で質問します。

まずは、以前の本会議でも質問もしましたし、6月に神田議員も質問をされました。県道櫃原神宮東口停車場飛鳥線の最終のところも、買収が終わって工事が進んでいくということで、今の本会議でも答弁されているのですけれども、もう一度確認したいのでよろしくをお願いします。

それと、岡議員が今回の代表質問でされました、櫃原市の県立医科大学附属病院の前から兵部町の飛鳥川の河川の災害を心配されたのですけれども、以前からあの地域の櫃原橋の拡幅を国土交通省がやるということで、駅へ向いていくのですけれども、今井町の河川改修が終了しました。その上流の櫃原橋の下に矢板がもう何十年とずっと高くそびえ立っているとか打ち込んで、その井堰のところを保護しているのですけれども、何とかこれは早く工事ができないのかと言っていたのです。岡議員が今回質問をされた中で聞き逃した部分もあるかもしれませんので、確認ということで、国土交通省の櫃原橋のかけかえの進捗状況なり、またそのときに、矢板の井堰の部分は解消されるのか、整備がきちんとできるのかということを確認したい。

それから上流に向かって、県土マネジメント部長の答弁だったと思うのですけれども、河川災害、土砂上げの土砂の堆積で大変災害が心配だということで、上流の飛騨町、上飛騨町で600メートルの土砂取りを予定しているということですが、もう一度それを確認して、いつごろの発注、また工事になるのかを答弁していただきたいと思います。

それに伴って、わかる範囲で、わからなかったら後日で結構ですけれども、県下各土木事務所に土砂上げの予算はついていると思います。今年度の予算なり、今までの予算もそうなのですが、河川整備や土砂上げなどは国からも余り予算はおりてこないし、削られていると聞くのですけれども、特に土砂上げに関しての予算はどのような程度で、どのように各土木事務所に配分されているのかも聞かせていただきたいと思います。

それから、私の地元ですけれども、明日香村大字飛鳥で電柱の地中化をもうかれこれ15年ぐらい計画をしているのですが、なかなか進まず、ここに来て、現地説明をして、そして工事発注に向かっていると聞いているのです。その現在の状況なり今後の方向、またどれぐらいで電柱の地中化が完成するのかを確認したいと思います。

それから、高取町の国道169号バイパスの松山から兵庫のおよそ3.4キロメートルのうちの1.4キロメートルは、開通はしたけれども、清水谷区域の上辻のトンネルで芦原峠まで抜く、松山から清水谷を通過して芦原トンネルへつなげるという工事はまだだと思っております。買収なり、そういうものがどのように話が進んでいるのか。それに伴って、買収に関して、京奈和自動車道の工事で御所南インターチェンジまで行っているわけですし、またそこからの先線も平成28年度中には五條北インターチェンジまでつながるとのことですけれども、橿原市一町のJAならけんセレモニーホール橿原の西側の側道に一町の横の道路をつなげるというような計画があるはずなのです。その今の状況を聞かせていただきたいと思っております。

以上、まず県土マネジメント部から質問したいと思います。

**○森本道路建設課長** 道路整備の進捗について3点ご質問がありましたので、あわせて説明します。

まず1点目、県道橿原神宮東口停車場飛鳥線の進捗状況です。当該路線の現道区間は人家が連担しているため、平成7年度に石川町から和田町の間、1.6キロメートル区間をバイパスで整備しているところです。委員がお述べのとおり、和田町の0.8キロメートル区間、それから石川町の0.6キロメートル区間についても舗装工事を終え、ほぼでき上がっております。

あと残っているのが、一番西側の国道169号との交差点部、約200メートル区間です。今年度4月から埋蔵文化財の発掘調査にかかっており、現在のところ順調に調査は進んでおり、当初予定どおり12月ぐらいにはほぼ発掘調査は終わるであろうということで、桜井土木事務所としては終わり次第工事にかかれるよう、発注の準備をしています。引き続き、供用に向けて進めていきたいと思っておりますが、調査、工事が順調に進めば、平成27年度内には供用になると思っております。

2点目の国道169号高取バイパスの進捗状況です。高取バイパスについては、高取町兵庫から清水谷間の約3.6キロメートル区間を平成10年から事業を実施しています。北側1.4キロメートルは、お述べのとおり、平成24年度に供用を既にしております。

残る2キロメートル区間のうち、松山地区は用地買収は全て完了しており、清水谷地区は用地買収が残っているという状況です。平成24年度に設計協議、井戸問題などいろいろありましたけれども、それについて地元了解が得られたことから、平成25年度から地図訂正、それから境界確定の作業をしながら用地買収を進めています。今年度は2名の契約をいただいております、そのほか、9名の方と具体的な交渉を進めている状況です。清水谷地区の用地買収は、現時点ではまだ10%程度ですけれども、さらに交渉件数をふやすとともに、土地開発公社による用地先行取得も活用しながら、引き続き重点的に用地買収を進めていきたいと思っております。

3点目の県道榎原高取線、JAならけんセレモニーホール榎原の話が出てきましたけれども、一町工区の進捗状況です。県道榎原高取線一町工区は、委員がお述べのと通りの京奈和自動車道の一般部とアクセスさせるため、0.1キロメートル区間の接続道路として、平成25年度から事業化しています。平成25年度に、設計、用地測量を完了し、今年度から、地権者は全部で6名ですけれども、用地交渉、用地買収を進めており、現在1名の方の買収を終えたところです。残る5名の方についても引き続き用地交渉を進め、早期の完成、供用を目指してまいりたいと思っております。以上です。

**○平岡河川課長** 委員から、飛鳥川に関する質問が2つと、河川の維持修繕費に関する質問がありました。

まず、飛鳥川の質問ですが、榎原橋下流の仮設鋼矢板の撤去の時期はいつごろになるかということです。現在、矢板が川の中に立っているのですが、あれから下流はもう改修済みで、その上がまだ改修できていないと。すぐ上に榎原橋という奈良国道事務所で管理されている部分があり、その歩道の設置工事と一体的に川の改修を進めているという状況で、工事をやるために迂回路が必要になります。その迂回路に必要な用地交渉を奈良国道事務所で進められていますが、少し難航しており、とまっている状況です。今後は、県も河川改修の必要性を訴えて、できるだけ早く事業が進むように、榎原市の協力も得ながら努めていきたいと思っております。橋のかけかえが終わり、下部工がもっと深いものができた段階で矢板の撤去になると思います。

もう一つが、堆積土砂のご質問です。県が管理している川の堆積土砂の撤去については、川の断面をどのぐらい阻害しているかという阻害率を基準に優先順位をつけて取り組んでいます。その中で、榎原市内の飛鳥川については、飛驒町から上飛驒町の区間、約600メートルを今年度実施する予定にしています。実施の時期は、11月ぐらいからが非出水

期になるので、11月から3月ぐらいの間に実施することになると思います。

3つ目の河川の維持修繕費ですが、約7億円を計上しています。その中には堆積土砂撤去、河川の草刈り、護岸の修繕といったものを全て足して7億円ぐらいになっています。どのように土木事務所に担当しているかということですが、まず土木事務所から要望書、例えば写真や、阻害率がどうであるかなど、そういうものを受けて土木事務所に担当していくと。その中で、また雨が降ると現場が若干変わりますので、その担当した中で、土木事務所でまた優先順位をつけて執行しているのが実情です。以上です。

**○堀内道路環境課長** 明日香村大字飛鳥における無電柱化、電線地中化の件について答弁します。

一般県道樫原神宮東口停車場飛鳥線の明日香村飛鳥地内においては、平成22年度から約400メートルにわたり、事業化しているところです。当区間ですが、委員もご存じのように、非常に道幅が狭く、民家も連担しており、その中には、道路の中に水道、ガス、下水管等がもう既に入っており、こういう状況の中で設計するにあたっては、その地下埋設物の試掘や、それに伴う地域柄ですが、埋蔵文化財の調査も必要でしたので、今まで少し時間がかかっていたのですけれども、慎重に関係者と調整しながら設計を進めてきておりました。

このたび設計が終わり、この6月に地元説明会を実施し、おおむね了解をいただいたところです。その後の個別の説明において、一部の方より、道から各家庭につながる宅内への電線の引き込みを行うための配管ですが、これについては地域柄もあり、建物と違和感のないような景観に配慮した設計にしてほしいというご要望もあり、現在その調整を図っているところです。それとまた、関西電力からも起終点にある変圧器等の地上機器の位置変更の申し出もあり、現在それについての見直しを行っているところです。今後、そういった設計の見直しや、地元の引き込みの承諾等が順調に進みましたら、今年度中に、全長400メートルを3工区に分けて、まずその1工区から、手前から着工していきたいと考えています。

それと、完成のめどですが、本管についてはこれからおおむね3年程度で埋設を終わりたいと。その後各家庭への配管、抜柱といった工事をしますので、本管については3年程度で終わらせたいと考えております。以上です。

**○山本委員** お話があった県道樫原神宮東口停車場飛鳥線は桜井市からずっと来ているのですけれども、明日香村雷までがもう約30年ほど前に完成していました。そこから西へ、

最後の久米町へ、ご報告があったように、買収が終わって、発掘も終わって、もう1年ぐらいで来年度中には供用開始ができるように工事発注だということで、それは本当に感慨深いものがあるのですけれども、なぜここまでかかったのかという、明日香村雷までもう30年前に来ているわけですから、そこからまた道も石川町や和田町では工事も終わってどんどん進んできていました。しかし、最後の最後でなぜ30年もかかったかということになると、やはり買収だったのです。

その買収は、最後のところが大変難関だった。前道路建設課長の新屋さんも赴任をしてきて、この道路はやはり必要だということを私もしっかりと訴えたということもあったのですけれども、榎原市の協力も得て、そして何より桜井土木事務所の用地の担当職員が本当に日参するぐらい一生懸命やってこれが解決して、買収が終わったと。それで、あの道は本当に30年、40年かけてつながるようになったわけですが、明日香村、榎原市をつなぐ今までの本当に和田町の、狭隘のところがあったのですけれども、それを解消してバイパスができると。そして、それに対して、その県道をまた村道に移管するというので、今の飛鳥大字の電柱地中化も工事をやっていただくということなので、本当にいい形でいっているのですけれども、何かといいますと、やはり買収だということなのです。

そのほかの国道169号バイパスの清水谷地区の買収も今お聞きしたらもう大体進んでいるということで、前は見えてきたかということなのです。その買収も昔のように承諾だけ得て工事をするという時代ではなくなって、さっき言われた地図訂正もして、どこにいるかわからない相続人の印鑑をもらって相続登記をしてからしか買収ができないということで、大変な時間がかかっているということは、用地買収は本当にすごく労力が要ることなのです。

それと、一町の問題もそうです。まずは、買収して、買収ができたならもう80%、90%できたという認識があっていると思います。先ほど、萩田委員がおっしゃったように、技術系職員も足りないと思います。技術系職員の足りない分は外注したり、そしていろいろな方式があるのですけれども、この用地買収というのは、人間がそこへ行って、1回でだめなところは2回、2回でだめなところは3回行って、そして相手との信頼関係を持って、そして、ああ、あんたが来たのだったら前向きにいこうかというところまでもって買って買収が成功すると。そのような中で、桜井土木事務所だけではなく、各土木事務所は用地買収を一生懸命やっていただいていると思います。ただ、私の地元は桜井土木

事務所ですので、その辺の様子を見ていたら本当に用地買収の人員が少ない。だから、例えば申し上げた一町の問題や、高取バイパスにしてもなかなか進まないのは何も怠けているわけでも何でもありません。その信頼関係を得るまでは、やはり1回や2回で得られないのです。それも夜に行かないと会えないと。そういう中で用地買収を進めていただいている。その人員が絶対的に足りないというのはもう紛れもない事実です。

そこで、さっき言いました、荻田委員と少し重複するということですが、着任をされた県土マネジメント部長、この辺の用地に関する、また技術職は技術職で先ほど総務部長からお話がありましたけれども、用地は事務屋です。事務屋の人員配置であります。その辺の現状をどのように県土マネジメント部長は把握されておられるのか、そして再度、総務部長はそれに対する人員をどのように考えていってあげようと思うのか。私もこれは切実に思うのです。このまま本当にどこの路線でも買収が終われば90%はもう完成したのと一緒なのです。だから、まちづくりの観点からいけば、現状が本当に絶対的人数が足りないとなったら、そこに人員を送り込むというのは最大の効果が上がるということなのです。その辺をお聞かせいただきたいと思います。

**○加藤県土マネジメント部長** 用地職員の配置の状況についてどのように捉えておるかというご質問でした。

正直申し上げます、十分詳細まで把握しているわけではありませんけれども、日常業務の中で用地の取得がなかなか現場は非常に厳しい状況にあるという話は、日ごろの業務を通じてお聞きしているところです。そういった中で、私の立場としては、与えられた職員の中でどのようにしたら効率的に、円滑に進められるかということについてノウハウの共有を図ったり、いろいろな工夫をしながら取り組んでまいりたいと考えておるところです。以上です。

**○浪越総務部長** 少し内輪のお話をすると、副知事室に入ると、必ず松谷副知事から用地職員は大事と毎日のように言われるという現状であります。用地事務というものの大切さはよくわかっています。先ほども少し申し上げましたが、かなり奈良県の事業量の増減が起こってきています。我々はもう少し県土マネジメント部とのヒアリングをしっかりと、用地の大事なところの部分、これはどこの土木事務所にもどのように配置すればいいか、そんなこともしっかりと今までのヒアリングよりさらに深くやっていきたいと思っています。そういったことで、適材適所に人員を配置するという形に努めたいと思います。以上です。

**○山本委員** いや、もう力強い副知事のご指導があるようですけれども、それならば副知

事の持論もご披露していただきたいなど。

それと、県土マネジメント部長、テクニックや今ある人員の中で創意工夫などというお話だったのですけれども、先ほど言ったように用地は信頼関係です。もう相手の地元の方というか、土地を持っておられる人は先祖代々から受け継がれて離したくない、それが大前提です。それを公共のために、また道路のために買収に行って、何とか犠牲になっていただくというところまで心を開いていただこうと思ったら、やはり信頼関係です。その信頼関係は1回ではいけないし、2回、3回、5回と行ってはじめて信頼関係ができると。だから、私が言いたいのは人が要るのですよと、1人や2人でいろいろな路線をしていくわけにはいきませんので。だから、例えば桜井土木事務所に関してだったら県道結崎田原本線もしないといけない、国道169号高取バイパスもしないといけない、一町工区もしないといけない、県道櫃原神宮東口停車場飛鳥線は終わったけれども、それ以外の買収もまたいろいろと立て込んでおる、そんな中で少ない人数で処理することはなかなかできないですよという実情を訴えさせていただいています。それは、なぜ私がそういうことを言うかという、それはみんな地域のためなのです。道がよくなれば地域が発展するから、まずはその道のために汗をかいて、我々も一緒になって汗をかかせていただかなくてはならないという思いを持っております。

県土マネジメント部の最後ですけれども、副知事から最後に少しご持論を披露していただいたらいいのですけれども、もう1点要望だけしておきます。近鉄飛鳥駅の前にあすか夢販売所があるのですけれども、駅のほうへ東から入るT字路、高取町から櫃原市、そして明日香村へ入る、そして、駅のロータリーへ入っていくというT字路の道路です。そして、櫃原市から来たら右のほうへ、細い道路へ侵入するような、南部地域へ来たら通った方もおられると思うのですけれども、その交差点はもうそれこそ何十年とっていいほど不便をされています。それは何かというと、右折レーンができないから、櫃原市から高取町方面へ行って右へ入るのに高取町方面からも車が来るものですから信号が同時に赤になったら入れなくなると。その間にまた東から車が来るから危なくて仕方がないから、これを何とかしてほしい。そのためには右折レーンをつくらなくてはならない。だけれど、櫃原市からの右折レーンは、西に川があり、東に喫茶店があるものですから用地買収ができないので右折レーンができない。しかし、南から、高取町方面から来るのに、どうも最近右折レーンができるスペースが県の所有地であることを聞き及びました。だから、そういう面で右折レーンができると念願の道路改良ができて、そして地元の皆さんや吉野から



明日香村へ抜ける、櫃原市へ行く人たちにも安全が与えられる、車のスムーズな運行になるということで、ぜひ右折レーンをつくっていただくように県もよく認識していただきたいと、道路建設課長、よろしく願いしておきます。

○松谷副知事 県職員の仕事について、いろいろと荻田委員はじめ山本委員からご心配いただいております。感謝申し上げたいと思います。

実は、私、若いころに用地課におり、用地の仕事を少しだけですけど、あまり大した用地課員ではなかったですけども経験しております。そういう意味で、山本委員がおっしゃったように、用地を買収するというのが工事を完成させるについて7割、8割のウエートを占めているのだという話も実感として持っておりますし、この話は知事も一緒のことを言っています。用地職員については重要だから用地のことを大切にしようということで話をしており、先ほど総務部長から話がありましたけれども、用地職員の充実ということで取り組んでもらっていますし、この春の異動についてもかなり配慮をもらったのではないかと思っております。ただ、用地課の職員というのは、山本委員がおっしゃったように、非常に難しいです。用地交渉というのは対人間関係になりますので、適材適所というか、合う合わないがあって、事務屋だからいったらそこで役に立つというものもないので、やはり適材適所に合った人を配置してほしいと思っております。

ただ、県の職員全般的にどうしても職員が少なくなっていますので、どこへいきましても人員が薄くなっています。私から人事当局なり、それから総務部長をはじめとして皆さんをお願いしているのは2つです。1つは、用地課に合った人を配置してほしい。もう一つは、用地課を担当している者について言っているのは、用地課の職員、県の職員でなくてはならないことは用地課員でやりましょう。ただし、用地課の中で別に事務的な処理をしたり、それから登記簿をとりに行ったりするような仕事は、できたら外部委託できないかを検討してくれということも申しております。そういう意味で、用地課の職員の苦勞をご理解いただいて、この場でご披露いただき、感謝申し上げたいと思います。また、引き続き用地課の職員、充実を図っていけるように頑張っていきたいと思っておりますので、よろしく願いしたいと思います。

○山本委員 次に、南部東部振興に移りたいと思います。

まずは新規事業でことしの予算に組んでいる、これはもう説明していただいたら結構な問題ですが、移住者「職」と「住」の拠点整備事業という事業があります。その現在の取り組みを教えてください。

それから、聞きなれない言葉ですけれども、キッチンカープロジェクトという、多分名前からいくとキッチンカーだから料理する車だと思うのですが、そういう事業を新規事業で取り組んでおられますけれども、それについて説明いただきたいと思います。

**○村上南部東部振興課長** 1つ目の移住者「職」と「住」の拠点整備事業です。南部、東部地域へ移住や二地域居住を推進するために、地域ごとにターゲットを絞り込んで特色ある移住者の拠点づくりのモデルプランを作成した市町村などに対して、その当該拠点施設の整備費用について補助するものです。現在、県内では下市町と東吉野村の2町村でモデルプランをつくれ、進行中です。

まず、下市町では、吉野材を使った家具の製作及び販売、並びに家具職人の養成を実施し、これらを通じて地域の活性化をしようというモデルです。現在、下市町の旧水道庁舎を家具工房及び寮に改修中であり、10月中旬には完成し、11月より稼働するという進行状況です。この工房では5人の家具職人が養成される予定です。

次に、東吉野村の事例です。こちらでは、空き家を改修してシェアオフィスをつくり、そこにデザイナーを受け入れようとする内容です。現在、空き家を改修中で、年内12月ごろに完成する予定です。この完成にあわせてモニターツアーを実施し、移住者の受け入れ支援に努めるという予定で動いています。

次に、キッチンカープロジェクトです。県内、例えば宇陀市などで生産されている大和寒熱ほうれん草、あるいは下北山村では春まなというような、その他にも南部、東部地域にはさまざまな食材があります。これらの食材を活用し、食の魅力を高め、発信することで地域の知名度を向上させ、誘客の促進、移住先としてのポテンシャルを高めるという狙いととも、もう一つ、地域住民のモチベーションをあわせて高めようというのが狙いです。

キッチンカーは、委員がお述べのとおり、車両の荷台に調理設備を搭載したもの、移動式の台所といいますか、そのようなイメージのものです。このキッチンカーを活用し、先ほど申した地域の食材を活用し、県内のイベント会場や人がたくさん集まる場所において、これらの食材を使った料理の提供や観光プロモーションを実施するものです。もちろん、大阪あるいは首都圏などのイベント会場にも積極的に参加させる予定です。

現在、キッチンカーの名称、あるいは車体にラッピングして地域食材のイラストをPR用につけるのですが、それらのイラストの募集を終え、選考しているところです。応募件数はそれぞれ34件、33件と、結構関心が高く、喜んでおります。また、運営者につい

ては、県内で飲食店を営むオーナーシェフを5人以上を抱える法人を対象にして、10月9日締め切りで募集しているところです。車両については、10月初旬に入札公告を出す予定で進行中です。来年1月ぐらいに導入、運用開始を目指し、現在作業を鋭意進めているところです。以上です。

**○山本委員** どういうアイデアでキッチンカーということになったかはわかりませんが、とにかく地元の食材を生かして料理をしてPRしていこうという、それも全て南部、東部地域の発展というか、活性化のためにという試みだと思います。これは珍しい試みだから期待もしています。まずは皆さんに知ってもらえるようなすばらしい名前をつけていただいて、せんとくんではないですけど、最初は何もわからない、評判も悪いかもしれないけれど、そのうちによくなるというような形で、キッチンカープロジェクトには期待しておりますのでよろしくお願いします。

それから、移住者「職」と「住」の拠点整備事業は東吉野村と下市町に、そういう形で名乗りを上げて補助金を出していくわけですけども、南部、東部地域の中には消滅集落ということで、2040年にかなりの町村が、ほとんどの町村が入っているかもしれませんが、そういう2町村だけではいけないです。こういう補助金制度でやるけれども、ほかにもいろいろな取り組みをされていると思います。

この間、日は忘れましたが、南部東部振興監がコーディネーターをやられて、知事の最後の挨拶がプレゼンテーションみたいになっていたのですけれども、上北山村、天川村、下北山村のまちおこし活性化の取り組みを紹介されておられました。知事の挨拶で、南部東部振興監に私はこういうことを具体的に指示をして上げてこいと言っているのだけれどひとつも上がってこないのだと言って結構厳しく指摘されていました。それを思い出したのですけれども、あれは要は何なのかと、何を指示されていたのか、何を出していないのか。今後、南部、東部の振興計画やそういうものも新たに見直そうとしているのか、そのためのアイデアを一向に出してこない。川上村や天川村、上北山村のようなあんなすばらしい、特に天川村のことは褒めちぎっておられました。もうこんなすごい取り組みはないというくらい天川村のことを言っておられましたけれども、そういう具体的なことを指示して、それに応えていないのか、ちょっとその辺、南部東部振興監、あのときのことを思い出したので、教えていただきたい。

**○辻本南部東部振興監** シンポジウムに参加いただき、どうもありがとうございました。

実際に、指示がいろいろ出ていますのは、まずは、先ほどから荻田委員からもありまし

たように、紀伊半島大水害から3年が過ぎ、復旧の関係についてはおおむねめどがついてきたと。その次は、復旧・復興計画ということで一つ持つておるのですけれども、復興の次は振興ということで、また別途南部振興計画、東部振興計画というのも持つています。それらの次のステージに行くには新たな計画というか、委員がおっしゃったような見直しということが当然必要だろうと考えており、その際にはいろいろな具体的なアイデアを出していかなければならないということで、知事から具体的なものをもっと出せという指示が出ております。当然考えており、それもいろいろ戻しているのですけれども、知事はまだまだ、もっともっという、欲張りというか、そういうことがありますので、その辺は徐々に詰めていくという段階でして、かなりきつい目のお言葉をいただいたわけなのです。サボっているわけではなしに、さらにもっともっというのが知事からの指示でして、また新たな分は年度内を目指して作業中ですので、段階が来ましたらご説明したいと思っております。

○山本委員 あのとすばらしいコーディネーターをされていて、皆さんいい発表をされていて、それが最後でどんと落とされたような感じだったので、気の毒な反面、やはりあれには応えていかなければならないだろうと。南部振興議員連盟の総会が樞原観光ホテルで毎年10月に行われますけれども、そこにはあのとすシンポジウムに来ていた市町村長や各種団体の長たちも総勢100名ぐらい今度も来られるわけですが、そこであれはまさしく南部振興のための会議ですから、きょうのような答弁ではなしに、もう少し具体的に南部東部振興監から皆さんに訴えられるような、いい話をしてあげていただければありがたいという要望をさせていただき、質問は終わります。

○上田委員 1点だけ、短く改めて問いただしておきたいと思っております。若草山の移動手段の件です。

この件は、当本会議も、そして委員会も含めて、日本共産党だけが何か捉えて論議しておられるように思えてならないのです。その議論を先ほどからも聞かせていただいて、日本共産党、またきょうは宮本委員のお持ちの持論はなるほどという理解のできる部分があります。ただ、違う考え方もあるという意味で、ここで決して宮本委員と論陣を張ろうという意味でもありません。委員間討論しましょうという意味でもありません。あえて担当部局に改めてその姿勢をただしておきたい、お聞きしておきたいと思っております。

本会議で山村議員が代表質問をされました。そして、きょうの宮本委員の質問もありました。聞いていると、さわらないのが一番、さわるなど言わんばかりの論陣でものを

しゃっている。そのことについて、その考え方はその考え方として、いや、やはり貴重な財産、世界一の奈良公園の中にあるこの若草山、私たちの奈良県の貴重な財産、いかに有効活用できるのかを考えた中での移動手段の整備計画、これをしっかりと会議を重ね、そして議論を重ねて今日まで歩んでいただいていると思っています。その中で、奈良公園地区整備検討委員会における議論の中身もいろいろと出てきましたけれども、じっと聞いていましたら、さわるな、保存しろという考え方と、開発ではない、整備だという言葉も出ましたけれども、保存と開発の協調、調和というのは奈良県にとってこれはもう何十年来のテーマだと思うのです。日本のテーマかもしれません。20年、30年前、政治の世界に選挙で立候補しようと思ったら、リーフレットに必ず書いたキャッチコピーが保存と開発の調和だったのです。大はやりのキャッチコピーだった、今は余り使わなくなりましたけれども。その原点に、この問題は当たった話ではないのかと思っています。

じっと聞いていたら、若草山へ登る、いわゆる山の麓から中腹へ登る移動手段ばかり言っているように思うのですけれども、若草山の移動手段というのは、例えば県庁横に整備される駐車場からの移動手段、近鉄奈良駅から若草山中腹への移動手段、このようなものの考え方でもっと説明しないといけないと思う。その説明が少し足りないのではないのかと。県民の皆さん方にもいろいろな誤解を与えているのではないのかとも思えました。そういう意味から、大きな話になりますけれども、いわゆる保存をするのだ、守るのだ、さわらないのだというところと、いや、きちんと整備してこの貴重な財産をより有効に生かすのだという整備をしようとしている、そこにどうしても相入れない、歩み寄れない平行線のような議論が展開されているように思いますので、そのあたりを整理して、今もし答えられることがあったら教えてください。

そして、宮本委員が最終日、総括で知事との議論を交わすとおっしゃいました。それを聞かせていただいた上で、またコメントを加えたい部分があれば私なりに申し上げたいと思うのですけれども、きょうの段階で、まちづくり推進局の中西知事公室審議官もしくは局長でも結構です、私が言ったことに対するコメントをお願いしたいと思います。

**○中西知事公室審議官（奈良公園・観光プロジェクト担当）兼観光局次長兼まちづくり推進局次長奈良公園室長事務取扱** 委員からご質問といたしますか、整理をするようにというご意見をいただいたのかと思いますが、おっしゃるように、確かに若草山の移動支援手段について、地域の活性化を含めて必要だということから提案したわけではありますが、どうしてもその移動手段の設備というか、モノレールという部分にだけ非常に脚光が当た

ったことについては、奈良公園地区整備検討委員会の中でも出し方というか、説明の仕方に問題があったのではないかという意見もいただいたのは事実です。

奈良公園地区整備検討委員会ももう1年以上そういう議論をやっている中で、近鉄奈良駅、JR奈良駅からもぐるっとバスを走らせていただき、若草山の山麓まで行くようになっていて、若草山の山麓には人がたくさん行かれるようになっております。その上で、また何とか短時間で登りたいという人の要望をと言ったのですけれども、今後はバス案への方向転換もありますが、現在、奈良公園を100年先までという中で維持管理の部分ではかなりいろいろなことをしています。これも見ようによっては整備、開発だと言われるかも知れませんが、例えば全く手をつけてこなかった原生林の中に今フェンスを張ったり、ナラ枯れにやられた木を伐採する等の作業にはもう入っております。もうこのまま手つかずの原生林ではもたないという有識者の判断も出ておりますので。それから、過去から余り行政的にも積極的に関与しにくかったというか、しなかった奈良公園の鹿の保護についても、農作物被害もしっかり見据えて保護管理計画をつくろうということもやっております。

そういう部分も含めながら、決して整備のみを図る奈良公園ではなく、維持管理も含めて将来を見据えてやっていくということをこれからもきちんと整理して、奈良公園地区整備検討委員会、そしてまた議会にも報告したいと思います。以上です。

○上田委員 期待していたとおりの答弁です。とにかくせつかくの世界一の奈良公園、その中の大きな貴重な財産、若草山、しっかりとした議論を重ねながら、より有効な活用のできるものとしての整備を検討してほしい。そのことを私の立場での物の考え方としてお願いといいますか、その私の意見も申し上げた上での議論としておきたいと思います。以上です。

○安井委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

ほかにないようですので、これをもって南部東部振興、紀伊半島大水害復旧・復興、県土マネジメント部、まちづくり推進局の審査を終わります。

明10月1日水曜日は、午前10時より地域振興部、観光局、水道局、教育委員会、国際化推進の審査を行いたいと思います。その終了後は総括審査を行いますので、よろしくお願いたします。

これで本日の会議を終わります。