

建設委員会記録

開催日時 平成30年3月9日(金) 13:04～15:45

開催場所 第1委員会室

出席委員 9名

乾 浩之 委員長
田尻 匠 副委員長
田中 惟允 委員
清水 勉 委員
太田 敦 委員
国中 憲治 委員
新谷 紘一 委員
粒谷 友示 委員
川口 正志 委員

欠席委員 なし

出席理事者 山田 県土マネジメント部長
金剛 まちづくり推進局長
西川 水道局長 ほか、関係職員

傍聴者 1名

議 事

(1) 議案の審査について

〈平成30年度議案〉

議第 17号 奈良県附属機関に関する条例の一部を改正する条例
(建設委員会所管分)

議第 22号 奈良県手数料条例及び奈良県警察手数料条例の一部を改正する条例
(建設委員会所管分)

議第 46号 建築基準法施行条例の一部を改正する条例

〈平成29年度議案〉

議第108号 奈良県営住宅条例の一部を改正する条例

議第115号 道路整備事業にかかる請負契約の締結について

議第 1 1 6 号 道路整備事業にかかる請負契約の変更について

議第 1 1 8 号 第二阪奈有料道路事業の事業変更に同意することについて

議第 1 1 9 号 第二阪奈有料道路事業の事業変更に同意することについて

議第 1 2 0 号 権利の放棄について

議第 1 2 3 号 河川法第 4 条第 6 項の規定による一級河川の指定の変更について

報第 3 2 号 地方自治法第 1 7 9 条第 1 項の規定による専決処分の報告について

損害賠償額の決定について

損害賠償額の決定について

報第 3 3 号 地方自治法第 1 8 0 条第 1 項の規定による専決処分の報告について

県営住宅家賃の滞納者等に対する住宅明渡等請求申立てに関する訴訟事件について

自動車事故にかかる損害賠償額の決定について

(建設委員会所管分)

(2) その他

<会議の経過>

○乾委員長 ただいまから建設委員会を開会いたします。

水口営繕課長の代理で笠置課長補佐が出席されておりますので、ご了承願います。

なお、前回の委員会で提出を求めておりました請負契約の変更に関する資料をお手元に配付しておりますので、よろしくお願います。

本日、傍聴の申し出があれば、20名を限度に入室していただきますので、ご了承ください。

それでは案件に入ります。

まず、付託議案の審査を行います。

当委員会に付託を受けました議案は、委員会次第に記載のとおりであります。

審査に先立ち申し上げておきますが、委員長報告は、正副委員長会議の申し合わせにより、付託を受けました議案の審査結果についてのみの報告となりますので、あらかじめご了承ください。

なお、議案の説明については、2月20日及び28日の議案説明会で行われたため、省略いたします。

それでは、付託議案について、質疑があればご発言願います。

なお、その他の事項については、後ほど質問を行いますので、ご了承願います。

○太田委員 私から1点、付託されております議第17号の奈良県附属機関に関する条例の一部を改正する条例の建設委員会所管分で、平城宮跡歴史公園歴史体験学習館の整備に関する検討委員会の設置が今回上がっていますが、平城宮跡歴史公園歴史体験学習館の整備とは一体どういうものなのかについて、まずお伺いしたいと思います。

○志茂平城宮跡事業推進室長 歴史体験学習館につきましては、平成20年度に国土交通省が策定しました国営飛鳥・平城宮跡歴史公園平城宮跡区域基本計画におきまして、奈良県全体に係る歴史文化情報の発信並びに交流の場をつくるとうたわれております。平城宮跡歴史公園の拠点ゾーンにおける一端を担う主要な施設として位置づけられております。

歴史体験学習館の具体的な内容につきましては、先行開園します朱雀門ひろばでの連続性と一体性を踏まえ、歴史体験学習館の効果がより一層発揮できますよう、平城宮跡歴史公園歴史体験学習館の整備に関する検討委員会の設置を条例案としているところでございます。

議決をいただいた後は、整備に係る構想並びに計画に関する重要事項について、検討を進めてまいりたいと考えております。

○太田委員 新たに歴史体験学習館ということで、県がつけられた天平広場という施設、国からも平城宮いざない館という2つの施設が今回新たにつくられるということです。これからさらに公園の中に施設が必要なのかという声もございますので、この検討委員会は、専門家だけではなく、県民からも代表として、例えば、公募で広く意見を聞いた上で検討していくことが必要ではないかと思っておりますけれども、その点についてどのようにお考えでしょうか。

○志茂平城宮跡事業推進室長 平城宮跡歴史公園の歴史体験学習館の整備に関する検討委員会は、歴史体験学習館に係る重要事項について審査していただくことを想定しておりまして、平城宮跡のみならず、奈良県全体に係る歴史文化情報の発信を具体的に検討していくことを予定しております。

メンバーにつきましては、平城宮跡歴史公園の学習機能を向上させるため、平成25年度に策定した拠点ゾーンの整備計画の有識者も含めまして、展示の手法、それからインバ

ウンドなど観光行政に精通した有識者を追加する予定でございます。

住民の意見につきましては、平城宮跡歴史公園の歴史体験学習館の整備に関する検討委員会の審議をいただきながら、平成20年度の拠点ゾーン整備計画と同様に、パブリックコメントを行いまして、広く意見を聞く予定をしております。

○太田委員 意見を申し上げておきます。

今回、朱雀門ひろばということで、新たにそこに施設をつくること自体、必要なのかという意見も伺っております。やはりこうした施設をつくる場合、公園の利用者や地域住民の理解を基本的な精神として考慮する必要があると考えております。その点から、公募の委員をしっかりと設けて県民の意見を反映させることが大事だと考えますので、この条例については反対の立場をとらせていただきます。

○乾委員長 ほかにありませんか。

○川口（正）委員 先般、わたしに報告が来ました。皆さんに報告があったかどうか。台風21号で災害があった三郷町信貴ヶ丘の近鉄や施工者や住民など、誰の負担で対応するのかということで、県が積極的に乗り出して、ことのほか早く方向づけをしたことはありがたいことだと思う。先ほども資料をもらったけれども、昨年度の災害にかかわって、何方か激甚災害の指定を受けた。これもうれしいことだと思います。いずれにしても、物事には緊急な対応が大事だと思うのです。

先般の本会議における質問にあっても、生駒市西松ヶ丘の問題や月ヶ瀬の問題が出ていたでしょう。例えば月ヶ瀬の問題は、掘削した危険なままで、裁判は終わったけれども、あの危険な状況は少しも変化していない。これを一体どうすればいいのか、これはもう行政から手が離れていますということになるのか。

あるいは、生駒市西松ヶ丘の問題も決着がついて、方向づけがなされた。これもありがたいことだと思うのだけれども、問題が指摘された場合には、違反に対してはちゅうちょせずに、違反者に対して、これは違反だと潔く物事を接するという基本的な態度は大事ではないかと思う。

それらを参考にして、このたびの三郷町信貴ヶ丘の方向づけをされたと思います。行政がいろいろな配慮から考えて、これがもう精いっぱいの負担だと、奈良県としてはこれだけしか負担できませんと。あとは、災害だから、みんな不運です、みんな災難を受けたわけだ。災難を受けて、県がすべてそれを補償できるのかと。部分的な災害であれば、家の負担は比較的少量で済むかわからないけれど、県土全体あるいは県土の大部分が災害を受

けた場合には一体どうなるのかということになります。やはり県が取り組みの内容については潔くスタンスを示して、県民の批判を受けるなり、災難を受けた人たちに辛抱してもらわないといけない面は、大胆に、不運という言葉を使ったらいろいろ問題は醸し出されると思う。あえて精いっぱいのことと言って、問題が醸し出された場合に、是正すべきなのかどうか、県民世論が判断をしたいと思いますから、物事は積極的に対応なさるべきだと。例えば、このたび三郷町信貴ヶ丘において積極的に対応されたということで、お礼を申し上げておきたい。今後はそういう方向でなさるべきだと思うわけです。

それからもう1点、問題提起しますが、これは国の出来事ということで、放置されるのかどうかになるわけですが、南阪奈道路の竹内トンネルの中心部分が8センチ外れているという連絡をくれたでしょう。この責任も国の問題ということでおさまるのかどうかと。我々に連絡があったということは県民も知っておいてくださいと。そもそも発注したとおりの仕事ができなかったら、これはキャンセルです。トンネルをつけかえるということにならざるを得ない。これはその他の事項にあたるので、これでとめます。

○乾委員長 ほかになければ、これをもちまして、付託議案についての質疑を終わります。

続いて、付託議案について、委員の意見を求めます。ご発言願います。

○太田委員 日本共産党は、議第17号の奈良県都市公園公募設置管理制度審査委員会、平城宮跡歴史公園歴史体験学習館の整備に関する検討委員会を設置する、どちらも公募制が必要であると考えており、議案に反対させていただきます。その他は賛成です。

○田中委員 自由民主党は、本委員会に付託されました議案に対して、全て賛成いたします。

○粒谷委員 自民党奈良も、全ての議案に賛成です。

○清水委員 日本維新の会です。建設委員会に付託されました議案につきましては、全て賛成します。

○川口（正）委員 異議なし。

○乾委員長 ただいまより、付託を受けました各議案についての採決を行います。

まず、平成30年度議案、議第17号中、当委員会所管分については、委員より反対の意見がありましたので、起立により採決いたします。

平成30年度議案、議第17号中、当委員会所管分について、原案どおり可決することに賛成の方の起立を求めます。

（賛成者起立）

起立多数であります。よって、平成30年度議案、議第17号中、当委員会所管分については、原案どおり可決することに決しました。

次に、残余の議案については、一括して簡易採決により行いたいと思いますが、ご異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

それでは、お諮りします。平成30年度議案、議第22号中、当委員会所管分、議第46号、平成29年度議案、議第108号、議第115号、議第116号、議第118号から議第120号、議第123号及び報第32号については、原案どおり可決または承認することにご異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

ご異議がないものと認めます。よって、平成30年度議案、議第22号中、当委員会所管分、議第46号、平成29年度議案、議第108号、議第115号、議第116号、議第118号から議第120号、議第123号及び報第32号については、原案どおり可決または承認することに決しました。

次に、報告案件についてであります。平成29年度議案、報第33号中、当委員会所管分については、理事者より詳細な報告を受けたこととさせていただきますので、ご了承願います。

これをもちまして、付託議案の審査を終わります。

次に、その他の事項に入ります。

まず、山田県土マネジメント部長から(仮称)中町「道の駅」について、続いて、西川水道局長から県域水道一本化について報告を行いたいと申し出がありましたので、山田県土マネジメント部長、西川水道局長の順に報告願います。

なお、理事者の皆様におかれましては、着席にてご説明、ご報告願います。

○山田県土マネジメント部長 報告1、(仮称)中町「道の駅」についてという資料になります。

これについて、昨年6月に基本方針を出ささせていただきましたのですが、基本計画案の概要《コンセプトと具体施設》の①、②、③、④、⑤が前回ご説明した基本方針です。大体の位置関係が資料の右側でございます。

①奈良の新しい顔となる公共交通の結節点ということで、リムジンバスや高速バスのバスターミナルを、右側の図のピンクのところに着きたい。②奈良観光のゲートウェイと

なる情報発信拠点ですが、近くにありますが、近くにあります県営公園や郡山城跡も活用した、観光情報の発信施設にしたい。あわせてスローライフが体感できる施設を目指していますので、そこにいざなうゲートウェイとして、大和民俗公園、矢田山遊びの森、郡山城跡の施設情報を提供している。③地域の農産物や特産品を提供する直売所などの地域振興拠点は、今、地元の方にアンケート等をとってしまして、農産物の直売所、レストラン、お土産の販売をどうおもてなしができるか検討しています。④地域住民に「癒やし」と「くつろぎ」を提供できる空間は、右側の図の緑色のところでございますが、矢田丘陵を背景に芝生広場を演出することを考えています。

⑤災害時には、広域防災拠点としての役割を担う空間は、災害時の防災拠点としての役割を担う空間ということです。

2ページ目、おおむねのレイアウトは先ほど申し上げたとおりです。見ていただきたいのは、右側の施設配置の工夫、ねらいの欄の地域振興施設でございます。テラスデッキを中央にして、左右に集客施設を置こうという工夫をして各施設を周遊していただく。レストラン直売所を併設して、食材の見せ方を工夫し、食の生産から消費までの流れを体感できるレイアウトを考えているところでございます。今後これらを具体的に詰めていく作業に入る予定です。

○西川水道局長 水道局から県域水道一体化について報告させていただきます。

県域水道の一体化につきましては、昨年12月定例県議会の建設委員会で、目指す姿と方向性についてご説明申し上げました。資料の左側に目指す姿、具体の方向性として、一体化の5項目を掲げております。

一体化の目指す姿と方向性につきましては、昨年10月の奈良県市町村長サミットで市町村に提示して以降、市町村や関係団体等と説明、課題等についての意見交換を現在進めております。来年度から県域水道一体化検討会を立ち上げまして、県、市町村、関係団体が共同して、おおむね2年間を目途に検討、協議を行っていくこととしております。右下に今後のスケジュールを記載しておりますが、来年度に県域水道一体化の内容を盛り込んだ、新県域水道ビジョンを策定いたしまして、平成38年度の経営統合を目指して、平成31年度に県域水道一体化に係る協議会を設置、平成32年度の覚書締結を目標に進めてまいりたいと考えております。

○乾委員長 ただいまの報告またはその他事項も含めて、質問があればご発言願います。

○清水委員 中町の道の駅の構想ですけれども、以前にもお伺いしましたけれど、近くに

大型のスーパーやその他商業施設が既にでき上がっております。これは皆さん、ご承知のとおりでございますので、ここに対する施設の投資と今後のマネジメントが必要だと思っておりますが、将来として、投資した額に、当然B/Cが必要だと思っておりますが、そのあたりの計算は現状できているのかどうか、まずお聞かせいただきたいと思います。

○松田道路建設課長 先ほど報告させていただきました基本計画でございますが、施設の概要、レイアウト等を定めたものでございます。現時点におきまして、B/C等の数字は算出していません。

○清水委員 事業をやる場合、マーケティングをして、効果予測をして事業に着手するのが通常のやり方だと思いますけれども、ここについては、県有地の現ストックをどうするかという問題も抱えていますので、利用しないわけにはいかないという部分は理解ができます。

ただ、道の駅や商業施設として、どれぐらいの地元の方がご協力いただけるのかと地元のJAが協力体制にあるのかも含めて積極的な対策をとられているのかどうか、確認をさせていただきたいと思います。

○松田道路建設課長 今回基本計画を策定するに当たりまして、昨年の11月から地域住民の、奈良市と大和郡山市に在住の方を対象にウェブアンケートを実施しました。700人の方から回答をいただきました。その中の項目といたしまして、道の駅に導入してほしいサービスを聞いています。一番多かったのが、農産物直売所を導入してほしいという方で8割いらっしゃいました。

それともう一つ、奈良市の農業生産者、農業に携わる方につきまして、農林部にも協力いただきましてアンケートをとらせていただきました。51人の方から回答いただいております。農産物の生産状況や出荷の意向をお持ちかどうかを聞かせていただきました。その結果といたしまして、中町の道の駅に農産物直売所ができた場合、すぐに、あるいは将来出荷したいという方が約65%いらっしゃいました。地域のご意見、アンケート等をとらせていただいて、計画をまとめさせていただきました。

○清水委員 今後の大きい課題だと思います。いざ開いてみて、なかなかご協力いただけないということがあってはなりませんので、これから先も、農林部も含めて対策に取り組んでいただきたいと思います。

そんな中、この図面からでもわかるのですが、大阪から来るときは、中町のインターチェンジでおりて、直接入ることができるのですが、奈良から帰るときは、ここに直

接おりのインターがございません。かなり遠いところから側道を通って真っすぐここに入ってくる形になります。本来でしたら、道の駅に立ち寄っていただくというのは、奈良観光を終えられた方が観光バスなどでここに直接乗り込みができるというメリットがないといけないと思うのですけれども、そのことについてはどうお考えなのか、よろしくお願ひします。

○松田道路建設課長 中町の道の駅の近傍にございます第二阪奈有料道路の中町インターにつきましては、清水委員がおっしゃいますように、大阪方向のハーフランプとなっております。奈良市から帰っていただく観光客に寄っていただくには、現道の第二阪奈有料道路の学園前インターから南へおりていただいて、寄っていただくという形になろうかと思ひます。第二阪奈有料道路の中町インターの奈良方向のランプにつきましては、以前から議会等でもご意見をいただいておりますが、今後の課題として考えていかなければならないと思っております。

○清水委員 新奈良県総合医療センターもこのたび開院しますし、いろいろなアクセスの方向性からしても、奈良市からここにアクセスが直接しにくいのは、間違いないのです。

もう一つは、この場所はちょうど角地にありまして、県道枚方大和郡山線の南行きに乗りかえる、今回開院する新奈良県総合医療センターに行くには、どういうルートで行けばいいのか、ご説明願えますか。

○松田道路建設課長 資料の2枚目、基本計画案の概要《施設のレイアウト案》の右側の交差点になっているところが、枚方大和郡山線と第二阪奈有料道路が交わります砂茶屋交差点でございます。現在、第二阪奈有料道路から南側の富雄川を渡ります斜めの橋をかけます。郡山方面から来た車が北方向に行く際に、現在は第二阪奈有料道路の下の砂茶屋交差点東詰と西詰、2カ所の交差点ございますが、その交差点を東側の1カ所に集約する事業を中町工区ということで進めさせていただいております。東側の交差点の1カ所に集約されて、南から来る車も川を渡りまして、この交差点で曲がるというところでございます。

奈良方面から来た方が南方向、新奈良県総合医療センターへ行く場合は、この交差点を真っすぐ、2車線を通りまして南へ行っていただくと、県道枚方大和郡山線南行きの2車線が川の東側、北行きの2車線が川の西側、それを合流させる交差点が砂茶屋交差点の東詰、ここに1カ所になるというところでございます。

この交差点から北側につきましては、4車線化をするための用地買収が必要となりますので、今、交渉を進めているところでございます。

○清水委員 この交差点は非常に複雑な交差点で、現状でも非常に通りにくい交差点ですけれども、私が聞きたかったのは、道の駅ができ上がったときに、枚方大和郡山線の南側に直接乗るにはどうしたらいいのかですけれども、つけかえの市道から南に向かって橋を渡る形になるのか、それとも第二阪奈有料道路の側道に出て、北側からぐるっと回る方法なのか、どちらですか。

○松田道路建設課長 道の駅から南方向へ行く場合でございますが、バスターミナルとパーク・アンド・バスライド駐車場の間に第二阪奈有料道路の側道に取りつく道路が2本ございますが、ここから出入りをさせていただくと。第二阪奈有料道路の側道を使っただきまして砂茶屋交差点へ出ていただいて、そこから南へ行っていただくということで交通計画を考えています。

○清水委員 大体の構想はわかりました。枚方大和郡山線の砂茶屋交差点から北側の用地買収も全部完了後の造成となる気はしますので、今後、参加していただける地元の皆さんも含めて、より有意義なものになるように研究していただきたいと思います。

続きまして、ずっと注目をしているのですが、まず、京奈和自転車道ですけれども、今回も京奈和自転車道の予算がかなり上がっていたと思います。平成30年度でどの程度まで完成するのか、まずお伺いしたいと思います。

○大庭道路環境課長 京奈和自転車道ですけれども、奈良県区が大きく北部分と南部分に分かれ、北の部分については、自転車走行空間を確保する空間整備で考えております。南の部分については、市町村道を活用し、車との混在をする形で整備を進めようと考えています。平成30年度ですけれども、まだつながっていない区間が北の部分にございます。その部分をつなげる形で整備を進めたいと考えています。具体的には、近鉄平端駅の南側に佐保川があります。鉄道によって分断されていますので、そこを用地買収してつなげていく形で考えております。そのほかにもつながっていない区間を鋭意つなげていく形で進めようと考えております。

○清水委員 前回にもお伺いしたと思うのですが、河川の管理用道路が使われるのがほとんどの区間です。市が管理しているものと今回自転車道として道路認定を受けられたものがあります。その管理者が奈良県と奈良県だから、道路認定を特段問題ないと思われているのかよくわからないのですが、管理用道路を、県道として認定した場合、道路管理者の責任として、道路の両側1メートルについては道路管理者が管理すべき幅になるのではないですか。それと、堤防部分については河川管理者がやらないといけない。

実際に草刈り等々の発注などについてはどのようにされるのか、お伺いしたいと思います。

○大庭道路環境課長 京奈和自転車道の区間で、奈良県管理の堤防の区間と直轄管理の堤防の区間があります。特に県管理の堤防の区間は、基本的には河川管理の中で維持管理等をしていただいているところが大半になります。

○清水委員 この中に、奈良市あるいは大和郡山市の管理している兼用道路はないのですか。

○大庭道路環境課長 京奈和自転車道、延長は75キロメートルございます。そのうち県管理の道路の区間が約45キロメートルになります。それ以外の延長について、約18キロメートルございますが、市町村道の区間になります。それと、あと10キロメートルですけれども、河川管理用道路になります。

○清水委員 3パターンあるということですね。市町村が管理されるときに、例えば、1カ月ほど前に1メートルの幅を市町村が草刈りをしたと。その後、奈良県が、当然そこも伸びるから、一緒に草刈りをやってしまうということになれば、2度、3度、重なってしまいます。そういう調整事も含めて県がやるのかということですが、どうですか。

○大庭道路環境課長 市町村部会については、当然市町村道の道路管理者と自転車道の管理者である奈良県がどう管理していくかを協議していかなければならないと考えております。各市町村道の区間については、協議を進めようと考えていますので、行政間での不効率な維持管理ではなしに、効率的な管理を目指す形で協議をしていきたいと考えております。

○清水委員 ぜひ無駄のないように取り組んでいただきたいと思います。地元の皆さんからすれば、回数が多いほうがいいわけです。なおかつ、道路ですから、自転車で走っているときに周りが見えなければ、まるっきり意味がないわけです。見晴らしは悪い、なおかつ横にはアシが生い茂っているという状態であれば、せっかくつくったものが有効に使えないということにもなりますので、一緒にやるのなら一緒にやって効率を高めるということ、できてからではなくて、今から積極的にそういう話に乗っていただいて、無駄のないようにぜひお願いしておきたいと思います。よろしく申し上げます。

それから、京奈和自転車道を整備する前に、通行止め、右へ行くと、どこそこに着きますといういろいろなサインを当然つけられますよね。自転車専用のナビが今ありますけれども、そのナビとの連携、情報提供はされるのですか。

○大庭道路環境課長 今、スマホなどで、自転車に乗られる方のナビがかなり普及してお

ります。私も拝見しておりますが、現地だけの案内ではなしに、そういうものの情報提供は大切だと考えています。その辺はまた考えさせていただきます。

○清水委員 私も画面を見ました。実際にずっと動かしてみると、ここばかりを見て走るというわけにもいかないと思うのです。ナビをつくられているアプリの会社にもよりますが、せっかくできたのに、ナビに反映していないということがないように、それぞれの事業者に情報をお渡しいただいて、使い勝手のいいものにしないと、せっかくつくったのに、誰も走らないでは意味がありませんので、よろしく願いしておきたいと思います。

次に、総合治水対策で今回条例が施行されますけれども、平成30年に向けて、特定保水について、新規の申請が上がっているか教えていただけますか。

○入口河川課長 特定保水事業は、市町村からの新規事業の要望だと理解しております。

手元に資料がございませんので、後ほど報告させていただくことでよろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○清水委員 では、少し視点を変えまして、3月4日に大和川の一斉清掃がございました。私は地元で清掃に行かせていただいて、ごみの除去をやっていたのですが、今、奈良県の予算書を見ますと、河川維持修繕費で約3億円の増額をさせていただいております。ところが、私は清掃活動をやっている、改めてこの予算書を見直したのですが、河川の景観整備についての目はないのです。維持のみになっていて、河川の景観を高めるという目が策定されていないと思います。

河川については、予算説明書の209ページから河川総務費があつて、河川維持修繕費があつて、次はすぐ河川改良費になっています。予算の費目のつくり方は、維持管理費の中に含んでいるからいいとするのか、予算書の意味表示ということがあると思うのですが、例えば、目に河川景観整備を立ち上げていただいたら、より明確になると思うのです。この辺の今後の考え方について、山田県土マネジメント部長、できたらお答えいただけたらと思います。よろしくお願ひします。

○山田県土マネジメント部長 今の景観整備に関して、実際にやることは、確かに文言は出ていません。植栽計画や四季折々の彩りという中に含まれると思っていたのですが、載せている予算の費目の立て方については、ご意見として賜って、意思表示ということだと思いますので、関係部局に話をしたいと思います。

○清水委員 ありがとうございます。少し古いですが、県のマスタープランの下水道、河川、その他都市施設の項目がございますけれど、河川水質や水辺環境の向上を図り、自

然と共生した水辺空間と美しい風景を目指す」と明記されています。私は王寺町におりますので、河川の清掃作業に行くと、年中七夕の状態、短冊がいっぱいで、本当に見苦しい。地元の皆さんが必死になって美化に努めていただいているけれども、ほぼ大木になっているものは、民間の力ではどうしようもないのです。

また、県管理の河川もそうですけれども、ヨシが生い茂ってしまって、住民の皆さんが、草刈りで刈ろうと思っても刈れない場所も多々ございます。一度全部撤去してしまえば、河川整備や河川の景観に対して、住民の取り組みも変わってくると思います。一番顕著な例が佐保川だと思います。これからの桜が咲いている時期に備えて、地元の皆さんが一生懸命になって清掃活動をされている。それが奈良県全体に及ぶためには、基礎となる部分を行政がどうしても助けないと絶対できないと思いますので、そういう意思表示の意味も含めて、河川景観整備という目をつくっていただければ、明らかにこれだけの費用を投資しましたよということも見えてきます。これは予算の見える化にもつながると思いますので、ぜひ検討いただきたいと思います。

予算案の概要の138ページ、地すべり対策事業と急傾斜地崩壊対策事業が載っております。それぞれ実施していただくことには本当に大賛成ですけれども、これらが国、県の負担であって、地元負担は含まれていないという解釈でよろしいですか。

○加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） 地すべり対策事業に対しては、受益者負担は求めておりませんが、急傾斜地崩壊対策事業に対しては受益者負担ということで、地元市町村や、場合によっては地元の住民の方から対策費用の一部を負担していただいています。

○清水委員 急傾斜地崩壊対策事業の単独事業費は、五條市ほか12カ所ございますけれども、予算としては県が10分の10という掲載の仕方だけでも、この10分の10の中には地元負担も含まれていると理解したらいいのか、それとも地元負担なしで県がやりますということなのか、明確に答弁をしていただきたいと思います。

○加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） 明確にと言われると、不勉強で申しわけございませんが、補助事業については、市町村や地元の方から負担していただいているのが急傾斜地崩壊対策事業でございます。

○清水委員 今の返答ではわからないので、以前にもこの件は問いましたけれども、受益者負担について、大阪府と同じように条例をつくるべきというお話をさせていただいたときに、法律に基づいてやりますというご返答だったので、そうであれば、法律に基づいた

受益をどうやって求めるのかも、その当時にお話をさせていただいたと思います。

受益があるのかないのか、言ってすぐなので、後ほど個別の箇所について、地元負担があるのかないのか、あるのであれば、個人まで至っているのかも含めて資料をいただきたいと思います。よろしくお願いします。

最後、公園についてお伺いします。けさ国道169号を通ってまいりました。我々はよく通っていますからわかるのですが、路面に鹿の標示をしていただいたり、飛び出し注意の喚起をしていただいたりしているのですけれども、昼間はそれでも見えますが、夜間に残念ながら交通事故で命を落とす鹿もおります。この辺について、中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事、よろしくお願いします。

○中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事 委員会をいろいろ持っておりまして、その中で、鹿の車による死亡事故は年間100頭ほどあるわけですが、これをどうしたら減らすことができるだろうと検討しております。

清水委員がおっしゃったように、夜に国道169号を走るのは非常に怖いです。飛び出されたら、多分、はねるだろうと、こわごわ走っています。例えば、明かりセンサーのようなものをつけたらどうかというのもこの前意見としてあったのですが、鹿以外のものにも全て反応してしまうので、ぴかぴかぴかぴかすると。今意見として出ているのは、昔、少頭数のときは、身を守るという観点から、夜に春日大社の境内地のほうに、鹿が戻っていった。最近に戻らない鹿も結構いるということで、その辺しっかり生態を調べながら、昼間は鹿ができるだけ通るところを、鹿の歩道ではございませんが、フェンス等をして確保し、夜は、その辺にはいない、早く春日大社境内地に帰ろうという形ができないか、要するに、鹿寄せのようなことができないかも今、議論させていただいております。できれば、私が退職後の4月以降、何らかの形で報告があるかと思っておりますので、よろしくお願いします。

○清水委員 ありがとうございます。我々はよく通っていますので気がつくのですが、観光者や他県から車で来られた方は、恐らくわからずに走ってしまいますので、積極的に考えていただいて、しっかりと鹿の命を守っていただくということで、よろしくお願いします。

それともう1点、公園についての考え方で、公園の設置基準が、人口要件として1人当たり5平方メートル、10平方メートルの話がございます。公園の重要性は、都市に潤いを与える、あるいは防災機能を強化する、いろいろな意味合いがあろうかと思うのですけ

れど、特に密集市街地に対する公園の重要性は、かなり大きいものがあると思います。

商業区域や事業区域の公園の配置の仕方について、奈良県はどう指導していくのか、金剛まちづくり推進局長からお話いただけたらと思います。

○金剛まちづくり推進局長 公園の配置につきましては、例えば商業地のまちづくり、住宅地のまちづくり、工業地域のまちづくり、田園地域に近いところになってくる、それぞれのまちづくりに特色がございます。公園に期待される効用もそれぞれに変わってきます。例えば、中心市街地における公園のあり方はどうか。もちろん中心市街地、建物が密集しているところもございますので、人も車も集まるところでございますが、オープンスペースとしては、やはり公園が必要だと思います。それに加えて、例えば民地でも、その前の庭を半分公共空地のような位置づけにする。あるいは、中心市街地においては、ゆったりした歩道を、しかも植栽のある歩道をとるような計画をしていく。公園一人で頑張るというよりも、オープンスペースという捉え方をして、例えば駅前広場なども、広い意味で言えば公園という、オープンスペースの中へ入ってくるのかと思います。今後の方針としましては、公園はもちろん頑張りますけれども、そういうオープンスペースをもっと意識して、連携したような、連続性のある空間をつくっていきたいと思います。

私も3月で定年退職ですけれども、後任にそういう考え方、哲学はしっかり引き継いでいきたいと思います。ご質問ありがとうございました。

○清水委員 どうもありがとうございます。お二人とも長い間、県政に携わっていただいて、本当ご苦労されたと思います。

実は、公園の重要性は、特に阪神・淡路大震災のときに我々は思い知らされているわけです。特に人口が密集しているところで、家に帰れない、なおかつ、高層ビルの高いところにお住まいの方は、水すらない。その期間が1週間であるのか1カ月であるのか、かなり長い期間になったときは、近隣に安全なスペースを確保しておくという意味も考えれば、公園だけでなしに、公園として利用はされていないけれども、オープンスペースとして何かあったときは活用が可能だという方向が、私も大切だと思います。

私の地元にも、王寺町の電留線という非常に広い面積を抱えているのですが、電留線の中を緑化してくださいということはJRもなかなか難しいと思いますけれども、人の目から見れば、もっとやさしいまちづくりはきっと必要だと思いますので、今後の奈良県のまちづくり、マスタープランにも書かれていますので、その中を細かく細かく解いていくと、個人がするべきことであつたり、事業者がやるべきこと、行政がするべきことなど役

割分担をきちんとしていって都市緑化を進めていくのは大事だと思います。

○新谷委員 斑鳩町の道の駅は計画予定に入っていますね。国の持つ部分と、あるいは市町村が持つ部分と、もちろん県が持つ部分とあるかと思うのですが、この道の駅の負担割合は、県が10とか国が10とか一部ありますね。先般見せてもらいに現場へ行きました。塔が3つとも見えるすばらしい場所で、恐らくこれから斑鳩町の観光地の中心として栄えていくであろうという場所だったのですが、付近には余り家が建っていない、道路端です。

幼稚な質問ですが、この負担割合について教えてくださいませんか。

○松田道路建設課長 新谷委員から、斑鳩町のあたりの道の駅の計画ということでご質問いただきましたが、その案件につきまして、承知しておりません。申しわけございません。

○新谷委員 地主も含めて、事業者に誰がなるのかわかりませんが、売りたいと言っています。付近に余り家が建っていませんし、3つの塔が見えてすばらしい場所でした。

また、後刻、相談に乗ってください。お願いしておきます。

○国中委員 一つは、5日に一般質問させていただいた民間発注の発生土砂の件についてです。私は県土マネジメント部の所管だと今でも思っているのですけれども、くらし創造部だという話も聞くわけですが、この窓口は、県土マネジメント部がやってくれるのかどうかを聞きたいと思います。

○平塚技術管理課長 県土マネジメント部と景観環境局、共管で取り組んでいきたいと考えています。県土マネジメント部の窓口は技術管理課がしたいと考えています。以上でございます。

○国中委員 町村から電話や相談事等々があれば、技術管理課、それとも景観環境局か、対外的に窓口をはっきりしてやらないと、知事の答弁を各町村長はかなり関心を持って聞いている。特に中山間部の町村長は。だから、この際対外的にはどこだとはっきりするべきだと思うけれど、その点どうですか。

○荒県土マネジメント部理事 できるだけ早く窓口を決めていきたいと思っています。

○国中委員 はっきり決めてやらないと。

それから、知事の答弁の中では、市町村サミットのときに各町村にお願いすると、条例制定という話もあった。県は条例をつくるのかつくらないか、ただ協定を結んで、県が全面的に出るのかわからないけれども、やはり管理監視体制は、県土の問題だから、うちは関係ありませんでは話にならないと。景観の問題ではないわけ、景観を害するのは、残土

をほかすから。問題はやはり、県土マネジメント部のどこが窓口になるのかわからないけれど、はっきりと体制づくりをすべきと思うのだけれども、その点について、どうですか。

○荒県土マネジメント部理事 確かに、民間の工事とはいえ残土についてのお話でございますので、県土マネジメント部もしっかりと対応していきたいと考えます。今おっしゃられましたように、しっかりと窓口も決めて対応していきたいと考えます。

○国中委員 各町村長が特に関心を持っていることですので、早急にそういったことを確立してもらいたいということで、これは置いておきます。

次に、平岡河川政策官にお聞きします。平岡河川政策官は、ミスター河川と言っていいぐらい、河川のプロフェッショナルと言っても過言でないぐらい、ずっと私自身もかなりお世話をかけてきました。吉野川の問題、熊野川の問題、熊野川の支流の問題等々。特に今回、退官されるということですので、体制づくりは後の人に言うておいてほしいです。神納川の堆積土砂の問題を継承してほしいです、これは、神納川の堆積土砂を処理するのに年間3億円ほど使っているわけ。どこがどうなっているのかわからないけれども、3億円といえば相当ある。だから、堆積土砂をつくっている原因をきちんとしてくれということで、3年か4年前に現場で十津川村、県の農林担当、河川担当、そして電源開発株式会社等々が寄って、プロジェクトをつくったと思う。原因をつくっている山腹崩土をきちんと抑えないといけないということでプロジェクトチームをつくられた。その後、そのプロジェクトチームがまだ活動しているのかどうか、現在どのような状態になっているのかを、わかる範囲で結構ですので、教えていただきたいと思います。

○平岡河川政策官 平成23年の紀伊半島大水害で、かなり土砂がたまりました。災害復旧事業で土砂を取っていたのですが、3年ほどかかりまして平成26年に終わったのですが、取っても取っても上から来るということで、平成26年度に、先ほど国中委員がおっしゃったメンバーで、堰堤をつくったり、とめる対策にも取り組み出しました。現在、河川課で、2基の土砂どめをつくりました。そして、昨年4月からは国土交通省の紀伊山系砂防事務所も事業者として加わっていただきまして、今また堰堤の計画もしていただいております。

認識としては、林野庁、国土交通省、県の農林部、電源開発株式会社も含めて、まだ対策が必要と考えております。そういう意味から、取組を継続していくことが必要だと思いますので、国中委員からのご提案のようにさせていただきたいと思います。

○国中委員 あそこで相当な費用を費やしているので、我々から見たらもったいないと思

うのだけれども、地元からしたら、河床が上がっているのです、危険な河川になっています。もちろん堆積土砂を排除することも大事ですけども、原因をつくっている山腹を抑えることも一番大きな課題ですので、そういったことを含めて、次の方にきちんと伝えていただきたいと思います。長い間ご苦労さまでした。

そして、中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事に聞きますけれど、奈良公園のことで先ほど清水委員もおっしゃっていましたが、私もずっと国道169号を通っていますが、毎年かなりの予算を組まれている。私から見たら、奈良公園を、どのような公園にするのかをきちんと決めて、それに対しての整備なら、私は納得する。皆さんから見たら計画しているのかもしれないけれど、私から見たら行き当たりばったりで、国際観光平和県として、あのような寂しい公園はないと思う。外国人が来ていても、ベンチ一つすらない。奈良公園はベンチを置けないのかというぐらい、寂しい公園。それでも市民が集えるような市民パークとしてやるのかはっきりしていかないと、ずるずると狭い道を、ここだけ広くする、ここも舗装する、そのように思えてしかたがない。

最後の仕事として、どのような公園にしたいのか、自分の描いている考えを教えてくださいたいと思う。

○中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事 奈良公園がたくさん予算をいただきながら方向性が見えないという部分については、私も広報を含めて反省をしないといけないところかと思っています。

もともと奈良公園は基本戦略をつくりまして、守る、利活用を行うところは行う、そして維持体制をしっかり県が主導してやっていくという中で、私が引き継いだ10数年前、奈良公園は所管が観光局でございまして、観光局の中に担当が2名いるだけで、奈良公園管理事務所は予算がないとぶつぶつ言いながら、非常に苦労していたというのがスタートでございまして。

今、たくさんのお金をいただいている中でやっているのは、維持修繕で、シルクロード博覧会以降、ほとんど手をつけられていなかった部分を改修、改善した部分に大分使わせていただきました。念願でございました県庁東交差点から大仏殿前の交差点までの歩道拡幅でございまして、歩いておられる方が、道路がかまぼこになっていて、歩いていたら溝へはまるという部分の歩道を拡幅するにも、やはり文化財保護法等のいろいろな法律もございまして、かなり時間もかかりましたけれど、やらせていただきました。

今、ご支援いただいたバスターミナルが工事中でございまして、このバスターミナルができますと、最後に大きな箱物として残っているのが、鹿保護施設でございます。あとは維持修繕、そして保全という部分になるのですが、実は、奈良公園は松がピークの3分の1ぐらいまで減ってきています。松くい虫にやられた部分と、お客様がたくさん来られた踏圧で枯れていった問題もございます。それから春日山原始林も非常に植層が変わりつつあります。目に見えない部分でいろいろお金がかかることも事実ではございますが、国中委員からご指摘の奈良公園はどう向いていくのだというのは、我々は、もともとここは世界に冠たる奈良公園といいまして、やはり明治初期の一番まだ植栽が豊富であったころの奈良公園の、まず自然のイメージをしっかりと残しつつ、活用できるスペースにはベンチもたくさん置いているつもりですが、どこにベンチがあるのかと言われるぐらい、多分見えないところにベンチがあるのかと思います。しっかりと皆さんのニーズに応えられるように、ベンチも置き、それから、奈良公園が、暑いときには日陰がないという部分については、あずまやもいろいろつくらせていただいたりしております。どちらにしても、外国人、日本人を含め、多くの方が来ていただくことをよしとしている奈良公園でございますので、その辺をしっかりと視野に入れつつ、今までの歴史的な風景を壊さないようにやっていきたいと思っております。

○国中委員 手前みそになるけれども、堪忍してください。私が議長をさせてもらいました平成23年に皇太子殿下が育樹祭でご来県されました。私もご同行させていただきました。

今名称は変わっていますがけれども、新公会堂で食事をしました。皇太子殿下、知事と歩いていて色彩がない、色彩がないと知事が、ぶつぶつ言っていました。知事に我々も言ったのは、この公園は、誰が管理しているのか。色彩がないのは、あしたからでもできますと言ってから、色彩、色彩と言っておられたわけ。

ちょうど何月だったか、公園はサルスベリばかり。そしたら、サルスベリを全部剪定していました。春日山原始林も大事だけれども、あそこへゴーカートを入れてはどうかと、言ったことがある。ゴーカートを入れて、一周して、客寄せしなさいと。

やはり京都府と奈良県との違いはそこにあるわけだ。お客を迎える、もてなすための準備は、ホテル業も、土産屋も寺も含めて、はっきり言って京都府は頑張っている。いつも私は笑われるのだけれど、京都府は、見てよし、入ってよし、さわってよし、そのかわり銭取りますよ。奈良県はどうですか、見てはならん、入ってはならん、さわってはならん。

そんなところに、誰が来るのか。私はそう思えてしかたがない。

だから、どのような公園にするのかと。外国人のための国際パークにするのだったら、もっと標示にも書かないといけないだろうし、道案内もきちんとしていないといけないだろうし、それが欠けて、お客さん、来てください、来てくださいと言っても、ちょっとと思うのだけれど。

とにかく私はそう思っているのだけれど、そういった面で、中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事もかなり奈良公園の整備を頑張ってくれて、かなりよくなったことは事実。けれど、次に受け継ぐ人が、中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事のように熱意があるかないかで、物事が変わってくると思う。やはり継承していただきたいということをお願いして終わりたいと思います。

○田中委員 簡単なことばかりだけれど、頂戴した資料ですが、全てではないですが、箇所づけの資料をご提出いただいたのかどうかだけをお答えください。

それから、鉄道関係で、先日新聞に奈良桜井高田方面の路線に新車を導入するという記事が載っていました。ありがたいことだと、これで観光にも資すると思って喜んで見ていたのですが、導入時期がまだ先のようになることもあわせて載っていましたが、いつごろからどうなるのか、できるだけ早くしていただきたいと思います。

運行していただくのは誠にありがたいことですが、現在走っている電車は、上から冷房の水が漏れてきたり、かなり老朽化した車両を使っておられます。新車を導入していただけるのは観光にも大いにプラスになると思いますし、あの路線を観光のためにもっとアピールしていただいて、奈良から桜井方面に向けての観光に使えるような方策を講じていただければいいのかな。私もたまに乗るのですが、スーツケースを一緒に持って乗車しておられる方、外国人もおられます。ローカル線の利用の仕方として、何かいい方法を考えていただければありがたいと思って、できたらご答弁をお願いしたいと思います。

それから、これは意見でございますけれども、鉄道については、関東では東急電鉄や小田急電鉄など、地方自治体との関係性を非常に大切にしておられて、まちづくりに協力する姿が感じ取れます。しかしながら、関西では阪急電鉄が一番そういうことに熱心だと言われているのですが、近鉄線の近鉄奈良駅と生駒駅との間で、知事も平城宮跡の中を電車が通るのを何とか違う形に持っていきたいというご希望も持っておられます。県庁

の職員におかれましては、鉄道事業者の実態を、ただ近鉄に向かって、協力してくださいと言うだけの話ではなしに、鉄道会社そのものの考え方が、以前のような我が社オンリー、中心だけではなしに、鉄道会社の考え方は日本全体的に変わってきているということを説得できるものをきちんと身につけていただいて近鉄と話し合いをしていただければ、もう少し協力をしていただける気もしますので、これはお願いとして申し上げておきたいと思っております。

○梅野県土マネジメント部次長（企画管理室長） 平成30年度当初予算及び平成29年度2月補正予算の中での事業箇所一覧につきましては、平成30年度当初予算の3ページに書かせていただいておりますけれども、いずれの資料にいたしましても、主な事業箇所として掲載させていただいております。具体的には、継続箇所は公共事業で1カ所当たり事業費5,000万円以上の箇所、ソフト事業、本庁で執行するもの、新規箇所につきましては、公共事業で全体事業費1億円以上の箇所、ソフト事業になっております。

○折原県土マネジメント部次長（地域交通課長） JR西日本から3月7日にプレス発表が行われておりまして、和歌山線、桜井線の今の車両は50年近く使っている車両でございますけれども、順次新車に置きかえるということでございます。スケジュール的には、2019年春から順次投入して、2020年春に全車両置きかえを完了するというところで、発表されております。

この車両には、今の奈良交通についているようなICカードが車両で使える車載型のIC改札機がついているということで、全車置きかえ後、その運用を開始するという事です。運用を開始しますと、奈良県内のJR線全てでICカードが使えることとなりますので、非常に利便性も高まると思います。

今、奈良交通でもICカード導入が完了しておりますし、近鉄でも完了しております。奈良県内の、公共交通機関がICカードで非常に便利に使えることとなりますので、観光客にも非常に便利になると思います。こういったことをどう生かしていくかについて、県としてもしっかり考えていきたいと思っております。

○梅野県土マネジメント部次長（企画管理室長） 質問の意図を取り違えておりまして、申しわけございません。

その他の事業につきましては、またご相談いただいて、対応させていただきたいと思っております。

○田中委員 ここに載っているのは道路街路だけなので、河川やまちづくりなど、ほかの

ところもたくさんあるわけですから。また、先ほどからも議論にありましたように、山腹崩壊だけではなく急傾斜地崩壊対策事業でも、たくさん箇所が書いてあるのですけれども、それが具体的にどこなのか。

南部・東部地域振興対策特別委員会のときに、箇所づけ資料は予算審査特別委員会で開示されるのでしょと申し上げておきましたが、ぜひ細かい金額を、きちんと明示していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○太田委員 私からは、さきの一般質問でも取り上げさせていただきました京奈和自動車道の大和北道路のトンネル部分の区間ですが、知事も答弁の中で、国道24号で深刻な渋滞が発生しているというお話でございました。県は、国道24号の渋滞状況をどのように捉えているのかお伺いしたいと思います。

○松田道路建設課長 国道24号は、国で管理している道路でございますが、現在の交通量が1日当たり約5万台から6万台ございまして、交通容量を超過しております。慢性的に渋滞が発生していると捉えております。

○太田委員 大和北道路が議論されているのは随分昔からで、平成16年の国会でのやりとりですが、大和北道路をつくる目的は一体何なのかということを探ったときに、国からの答弁が、平成16年に1日7万台の交通量が集中していて、交通渋滞が慢性化していると、この渋滞解消が目的だということだったのです。では大和北道路ができることによって、一体どれぐらいの交通量に抑えられるのかと国会の中でやりとりしているのですが、平成32年の予測では、大和北道路が未整備の場合、国道24号の交通量は7万4,000台とされております。大和北道路が完成した場合の国道24号の予測交通量は5万2,000台から6万6,000台という答弁がございまして。これで見ますと、既に現在、この道路が完成した場合の渋滞、交通量の当時の予測まで減っているのではないかと、このように思うのですけれども、いかがでしょうか。

○松田道路建設課長 先ほど申し上げました、現在1日当たり約5万台から6万台の交通量でございますが、平成27年10月に奈良市の柏木町交差点あたりで道路交通センサスで調査しております交通量が約5万5,000台でございます。混雑度が1.22という混雑度ですので、渋滞が発生していると考えています。

○太田委員 交通センサスでも、平成22年には約6万5,000台、それが平成27年には、5万5,000台ということで、大体15%ぐらい減ってきております。

私は、この先まださらに減ってくると思います。さらに国土交通省では、国道24号に

つきましては、先ほどおっしゃられた柏木町の交差点は3車線化、それから右折レーンを設置するということや、右折レーンの2車線化、あと柏木町の北交差点も3車線化を行いますし、現在も既に三条大路の2丁目交差点では、右折レーンが2車線化、これはもう既に行われているのですけれども、今後、交通量もこれ以上、ふえることはないと思いますし、なおかつこのような渋滞対策がとられている。これでもまだ渋滞対策が必要だとお考えなのか、その点についてお伺いしたいと思います。

○松田道路建設課長 太田委員がおっしゃいました渋滞対策の状況でございますが、局所的な対策というところでございます。こちらの対策内容につきましては、国土交通省、奈良県、奈良県警察等から構成されます奈良県渋滞対策協議会で、大和北道路完成までの当面の国道24号の渋滞対策、速効対策としまして計画内容を提案いただいております。

柏木町交差点の交差点改良、柏木町交差点から北側、南行き車線の3車線化、三条大路2丁目の奈良高架橋の側道部分の右折レーンの2車線化等の対策の計画、対策を進めている状況でございます。

○太田委員 当初から渋滞対策は深刻だということで、平成16年の当時は7万台余りの車があつて、それを何とかしなければならぬということから始まった議論で、大和北道路が通ると6万台から5万台ぐらいに抑えられるということで、既に目的は達成されていると認識をしております。

あと国土交通省に大和北道路のトンネル区間の事業化を求める理由の一つといたしまして、企業の立地が非常に大事だということで、確かにこの間、年間20件以上の新規企業が立地されておまして、初の開通から283件ということで、非常に頑張っておられると思うのです。道路の開通と企業の立地の相関関係について客観的に示すものがあるのかどうか、その点についてお伺いをしたいと思います。

○松田道路建設課長 奈良県内で京奈和自動車道が初めて開通いたしましたのが平成18年でございます。五條道路と、郡山南インターチェンジから橿原北インターチェンジの間が開通しました。それ以降、奈良県内では平成24年に橿原高田インターチェンジから御所インターチェンジ間、平成27年に御所南インターチェンジまでつながる等の開通が続いています。平成18年以降、奈良県内での企業立地件数が毎年20件を超えており、平成29年の上期では21件と非常に好調が続いているところでございますので、京奈和自動車道の県内での整備進捗とあわせまして企業立地も好調な状態が続いていると考えています。

○太田委員 経済産業省が企業立地選定理由というアンケートをとっておりまして、それぞれの都道府県に立地をした理由は一体何ですかと尋ねているのですけれども、幾つか選択をする項目がありまして、一番の理由は、本社や他の自社工場が近いからということで選んでいる方が、平成28年ですけれども、合計21件のうち半数近くの10件が、一番の理由としています。

高速道路を利用できるという理由を上げているのは、たった1件です。高速道路という概念が、高規格道路、京奈和自動車道も時速80キロメートルで走れる道路ですけれど、これで見ると、京奈和自動車道ができたから立地を決めたという理由がここからは見当たらないのです。その点はきちんと精査をされておられるのかお伺いしたいと思います。

○松田道路建設課長 太田委員から立地された企業のアンケートの内容のご意見をいただきましたが、私どもでは、そのアンケートの内容までは承知していません。

○太田委員 前にもこの委員会で聞かせていただいたのですけれども、565億円が県の負担で、有料道路で合併施工方式で大体1割から2割が県負担が減るだろうと言われております。大体500億円近くのお金が動くような事業でございますので、しっかりとした裏づけがないのでは、私はいけないと思います。

それと、気になるのですが、私が、県庁に来るときには必ず京奈和自動車道を通っているのですけれども、本来であれば、京奈和自動車道から西名阪自動車道に乗って、天理でおりるのが県庁に来るのは一番近いのですけれども、当然高速道路にお金が発生しますので、国道24号を通ってここに通っています。これは私の感覚ですけれども、有料道路に流れている車がほとんど見受けられないのですが、果たして大和北道路が有料道路になりますので、当然そこにはお金が発生します。例えば旅行やいろいろな理由でその道路を使わなければならない方もいらっしゃると思うのですけれども、毎日使う県民にとりましたら、この有料道路が果たして本当にそれだけの税金をかけて利用するものになるのかどうか、京奈和自動車道と西名阪自動車道をつないだことによって、一体どれぐらいの利用があるのかについてお伺いをしたいと思います。

○松田道路建設課長 京奈和自動車道と西名阪自動車道をつないだことによるというところでございますが、平成27年3月に郡山下ツ道ジャンクションで京奈和自動車道と西名阪自動車道がつながった部分の交通量でございますが、平成27年度の道路交通センサス調査の調査結果でいきますと、1日約4,200台となっております。

○太田委員 国道との関連性で調べますと、もう少し精査が必要です。西名阪自動車道に

流れる車が4,200台、それに対して国道を利用されるのが2万9,088台ということで、大体14.6%という数字です。実際に京奈和自動車道を通っていても、1割ぐらいの方が有料道路に流れているのかという感覚で、大体それと合致する数字です。これと同じような状況で有料道路に流れる状況ですと、道路をつくっても、本当に通る方がおられない、このようなことになりはしないかと非常に心配をしているところです。

知事は、一般質問の中でミッシングリンクをなくすことが大事だということをおっしゃっていたのですが、平成20年、当時の内閣総理大臣が、高規格道路の整備については、ネットワークとしての広がりは大変だけれども、では実際に全部つなげるのかといったときに、地域住民の意見や環境アセスメントの結果といったことも配慮しなければいけないと。また同時に、費用を負担する自治体の意見を聞いて調整していかないといけないということで、客観的かつ厳格な事業評価が必要だと思います。この客観的な、かつ厳格な事業評価は、何らかの形でお示ししていただく必要があると思うのですが、その点についてお伺いをいたします。

○松田道路建設課長 京奈和自動車道大和北道路は、国の事業でございますので、国でどのように進められているかにつきましては、承知しておりません。

○太田委員 国は、自治体の意見も聞いて調整しないといけないと言っておりますから、国がやるからどうぞという姿勢では絶対にいけないと思います。

その点では、地下水の問題について、先日取り上げましたけれども、2月28日に第7回の大和北道路地下水モニタリング検討委員会が開かれたということで先日答弁がございました。この中身について教えていただきたいと思います。

○松田道路建設課長 どのような内容かですが、平成12年ごろから平城宮跡内及びその周辺におきまして、国において、継続的に地下水位の観測が行われています。これまでの観測データをもとに、工事によります地下水の影響等について検討がなされたと聞いております。

○太田委員 検討が行われたということですが、平成14年7月に国土交通省で文化財検討委員会が開かれまして、この道路建設が埋蔵文化財に及ぼす影響ということで、一つの結論として出されているのは、地下水の変動が木簡などの埋蔵文化財にどのような影響を及ぼすのか、どの程度の乾燥状態がどの程度続けば木簡に致命的な影響が及ぶのか、科学的な調査はまだ行われておらず、保存のメカニズムも明確になっていないというのが当時の結論で、これは変わっていないと思っております。ぜひこの点でも、世界遺産のバッフ

ゾーンになりますので、しっかりと調査をするということと、やはり奈良県として、木簡を守る立場で取り組んでいただきたいと思います。

先ほどのお話の中で、企業立地は、確かに進んだけれども、その相関関係もわからないですし、有料道路になって、一体この合併施工方式でどれだけ自治体の負担が安くなるのか、それもわからないということでございます。大変大きな事業でございますので、先ほど申し上げましたように、客観的なデータといいますか、必要性がわかるものが県としても必要だと思っております。

次に大和高田バイパスの第4工区についてですが、以前、見直しが一旦行われているのですけれども、當麻寺交差点の検証見直し案が平成29年11月に国から出されております。この間、県にも大和高田バイパスの第4工区につきましては何らかの形でかかわっていただいております。今どういう進捗状況にあるのかについてお伺いをしたいと思います。

○松田道路建設課長 大和高田バイパスにつきましては、平成15年度までに、第4工区を除きまして、完成しているところでございます。第4工区につきましては、現在の大和高田バイパスの高架部分から當麻寺交差点のあたりまででございます。

當麻寺交差点付近は、當麻地区でございますが、現在の都市計画で、交差点が5差路になっているということで、その交差点をどのような交差点にしていくか、線形をどうしていくか、地元の方々と合意形成を図るために、国でルートを検討し、地元への説明をしている状況と聞いております。

○太田委員 當麻寺交差点の付近の住民からは、いろいろな意見があるとお聞きしております。これも国の事業にはなると思うのですけれども、住民の意見をしっかりと聞いた上で、納得できる方向性を、県としても支援をしていただきたいと思います。よろしく願います。

○川口（正）委員 冒頭の意見も含めて理解をしてもらいたいと思うけれど、まず、幅広の予算案の概要と市町村サポート一覧を参考にしながら発言をしようと思っております。

まずは、基本的に、最初に国の援助を受けた形で、国が直轄をする事業も掲載をされています。それから、県が直轄でする事業、県が支援をして、市町村あるいは民間団体が行う事業という大体の区分になっていると思うのですけれども、市町村サポート一覧表の内容の基本的なことを尋ねたい、あるいはそのことに関する資料をいただきたいと思います。

市町村サポート一覧表の中で、いろいろあるわけですが、箇所づけあるいは、いろいろ補助という関係で区分があります。10分の10の場合は、県がおやりになる。ある

いは、比較的県の負担の高いものは、県が直轄でなさるというわけですが、負担区分が中には3分の1もあれば5分の1もある、さまざまありますが、事業によって負担の区分が違います。それらを、どういう理由で、こういう場合にはこういう割合だという内容を改めて知りたいと思っているわけです。そういうことで、まずは尋ねておきたい。

それから、県直轄でなさる内容についても、例えば、道路の場合は、ほか何カ所と、あるいは橋りょうの場合でもほか何カ所となっていますが、これらについても明らかにしてくれたほうがいいのではないかと思うわけです。そういうことを基本に、まずは尋ねておきたいと。

特に興味関心を持ったのは、寺社仏閣について、国と県と春日大社とあるわけだ。この事業にかかわっては、なぜか割合が書いてない。なぜこれは割合が書いていないのか。私は、文化財ということであれば、大方、国がやればいいのではないのかと。あるいは県も少々負担したとしても、寺社仏閣に負担を持たせるというのはいかがなものかと、このように思いますし、寺社仏閣にかかわって対応をなさる場合は、春日大社のほかに、対象にすべき県の寺社仏閣が存在しないのかどうか。その認識を県はどのようにお持ちなのか、把握をなさっているのか尋ねておきたいと思います。

具体的な内容で尋ねますが、市町村サポート一覧に出ている鉄道駅バリアフリー整備事業は県土マネジメント部の事業だと思いますけれど、これには国が3分の1、県が6分の1、市町村が6分の1、実施主体が3分の1と、平均乗降者数が1日3,000人未満の駅と、こうなるわけです。3,000人未満ですから、5人や10人も対象になるのかと思ったりもするわけです。そういう表現で、あたかも差別なしに平等に目を向けていますよということだと思いますけれど、こういう表現はいかがなものかと思うわけです。私の住んでいるところの無人駅のJR掖上駅、JR玉手駅は対象になるのかどうか、改めて尋ねておきたいと。3,000人以下やったら、1人も対象です。以上ならまだ話はわかる。私は、3,000人以上だったら、奈良市以外はないということになるわけですが、こういう紛らわしい説明表現では、あまりにも不親切過ぎるではないかと。隠蔽とか、書きかえとかいろいろ問題になっています。それに通ずる内容になります。公文書、行政文書が、話題になっている。揚げ足をとる意味で言っているのではない。

それから、この市町村サポート一覧の23ページ、これも県土マネジメント部砂防・災害対策課が担当です。土砂災害防災訓練支援事業。ほかは防災にかかわって一覧が出ていますが、一体こういう事業をどこでやるのかということも含めながら、いろいろご苦労さ

れた、土砂災害警戒区域を知らなければ困る、知らなければいろいろ、一大事というときの対応に困る。知らなければ困るのだけれど、知ったら、また心配で心配でたまらないわけです。そういう意味での、施策の心の持ち方、向け方、そういう構えをどう思っているのかは県民に知らしめるような、広報も含めて、そういう手だても必要ではないかと思うわけです。

奈良の鹿保護育成事業は、48ページ。スキーム全体予算が5,052万2,000円、県、奈良市、春日大社で負担。

このようなものは、県で全額負担すればよいという意味で、私はあえて言っているわけで、観光という意味を含めて、いろいろ考えないと。御所市には、鴨都波神社もありますし、船宿寺もありますし、茅原の吉祥草寺もありますので、よろしくお願ひしたいということも含めながら申し上げているわけです。

それから、奈良の河川彩りづくり事業ということで、これは河川課が施策も組まれています。これは一体どこへ手だてを講じるのかと。私は、地元負担をさせて1万5,000株のシバザクラを植えたけれど、河川敷だから、擁壁のかかわり合いで、うまく根づくところと、毎年やっても枯れるところがある。それを何とか手だてを加えるために、県の土木事務所と市と地元とよく相談をして、いい対策を真剣に考えるように前から言っているけれど、一向にこれが進まない。そういう意味で、県もこの施策との兼ね合いも含めながら、腰を入れてもらいたいと、これは要望で申し上げておきたいと思います。

きょうは冒頭、少し勇み足だったかわかりませんが、道路建設課からわざわざお知らせをいただいた。山田県土マネジメント部長、担当課が資料をくれて、感謝しながら問題を感じるわけです。

南阪奈道路竹内トンネル工事における施工不具合について、NEXCO西日本が現在建設を進めている南阪奈道路の付加車線設置事業、工事延長2.9キロメートル、うち1.471メートルの竹内トンネル工事について、2月20日火曜日に、下記のとおり、NEXCO西日本のホームページに公表される、この事前連絡がありましたので、情報提供いたします。

公表される施工不具合の主な内容は受注者の清水建設株式会社の測量ミスにより、中心位置が最大9センチずれ、既定値はプラス・マイナス5センチ、覆工コンクリートの厚さ不足が生じた。施工不具合の補修方法等は、学識者の意見を伺い、対処予定。工程への影響は現在精査中と聞いておりますが、今後NEXCO西日本から経過の情報提供等がござ

いましたら、改めて情報提供させていただきますと、いただいた。ありがとう。

たった、これだけの文書をもらっただけや。もう少し詳しく、県としてはどういう対応をすべきか。奈良県民として、どういう形で、学識経験者が不具合にかかわっての内容調査をされるのか。

特に気になるのは、先般も新幹線で亀裂が生じた。はめ込みにかみ合わないからといって削ったということから問題が起きました。それで、厚さに不具合があると。素人目で厚さも上から塗ったらもろもろ解決するのかと。この上を張るなら、矢板をはめて、きちんとしないと、不具合が生じたとはどういうことかと。型枠、矢板といったものがあるはずだ。

工事プロセスを写真記録にとりながら事を運ぶ必要がある。これがなされてないのは、工事工程のプロセスの中で、一体どのような検査をやっていたのかということになります。

本来は、計画実施設計に基づいて受注者は仕事を上げるわけでしょう、発注どおりに物事が進められなかった場合には、やり直しです。トンネルのやり直しは、簡単にはできないと思うけれど、やり直してもらわないと困るわけです。一体どのように解決をするのか。

奈良県民として、奈良県行政として、また私ども奈良県議会として、やはり声を上げないと。いつの間にやらどこかで手直しをされたか、あるいは目をつぶらされたかという形での解決は困る。このような不具合が生じた場合、いつなるとき事故は起こるかもわからない。北海道のトンネルが潰れたとき、雨が降ったときでも地震が起きたときでもないわけです。いつ起こるかわからない、不安で通れないです。

これらについて、どのような形で対応されるのか。これは私の素人目ですが、完全にキャンセル。県はどのようにされるのか心配で言っている。責めているのではないです。県民の心配事を我々が取り上げる。これは県がやるのではないです。工事を担当されているのは国だから、これをどうするのが大事であろうと思うわけです。

そういうことを含んで、先ほど申しあげました月ヶ瀬の問題は、文書云々の問題ではなく、裁判が終わったから、県はこれでおしまいと、これは県も非常に迷惑な話や。だけれど、何かやらないことには、危険の心配、不安が解決しないわけで、ずっと引き続き県民が不満を持ちながら日々を過ごさないといけないということになる。それらの問題も含めて、このような場合はどうするかという毅然とした方針を持たなければならない。

いろいろ言いましたけれど、あとは言葉でお答えになるなり、資料でお返しをしていただくなりしてもらいたいということです。よろしくお願いします。

○中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事 春日大社の負担割合を書いていないというお話ですが、これは、私どもが認識する以前から、春日大社と市と県は持ち分割合を決めておりまして、鹿の保護育成に関しましては、奈良県が3、奈良市が2、春日大社が1という3対2対1という割合を持っております。ずっと以前から、口頭での確認でございましたが、数年前にそれぞれ協議しまして、きちんと文書で交わしました。実は、この中の全体費用の中で、3対2対1という共有部分と、川口委員がおっしゃっていただきましたように、ベースは奈良公園でございますので、これは県が出す部分を少し上乗せした金額で、今、提示しております。

○川口（正）委員 いやいや、私が言っているのは、そのようなこととちがう。ほかは割合を出すけれど、この部分だけ、なぜ割合を書かないのかと言っているわけ。

○中西まちづくり推進局理事（奈良公園・観光振興プロジェクト担当）兼観光局理事 書いていなかった部分については私どものミスだと思いますので、今後3対2対1というのをしっかり書くようにさせていただきます。済みませんでした。

○折原県土マネジメント部次長（地域交通課長） 市町村サポート一覧の8ページですがけれども、ご指摘のとおり、鉄道駅バリアフリー整備事業の補助制度は、1日当たりの平均乗降客数は3,000人以上と3,000人未満とで補助率を分けています。というのも、バリアフリー法に基づく国の基本方針では、1日の平均乗降客数が3,000人以上の鉄道駅について、平成32年度までに原則として、全てについてバリアフリー化を実施すると。平成28年3月に策定しました奈良県公共交通基本計画でも同様の整備目標を定めているので、3,000人というところを一つの基準として補助制度の中身を分けています。3,000人未満の駅も補助制度の対象になるというところでございます。

他方で、今、申し上げましたとおり、1日当たりの平均利用者が3,000人以上のところを整備目標として掲げて、まずはやっていくところでございます。予算案の概要の39ページ、鉄道駅バリアフリー整備事業を、平成30年度予算案で計上させていただいている事業の実施箇所でございます。エレベーター整備につきましては、近鉄前栽駅、近鉄菜畑駅、近鉄東山駅、近鉄坊城駅、スロープ整備につきましては、近鉄平群駅、近鉄御所駅、内方線付点状ブロック整備につきましては、近鉄二階堂駅でございまして、まずは3,000人以上の駅で、平成30年度の予算として計上をさせていただいております。

○松田道路建設課長 2月の下旬にNEXCO西日本が管理運営しております南阪奈道路の竹内トンネル付近は現在2車線になっていまして、4車線にするため、もう一本トンネ

ルを掘る工事を進めております。そのトンネルをつくる工事の施工に当たりまして、中心線の測量がずれたということで、既定値がプラス・マイナス5センチでございますが、最大9センチずれたところがあるという連絡をNEXCO西日本から道路建設課にいただきました。竹内トンネルの2本目のトンネルをつくる4車線化につきましては、県議会でもご質問いただいたり、地域の方々の交通量がふえたということで要望等もいただいておりますので、情報提供としてファクス等で送らせていただいたところでございます。

その後の状況でございますが、NEXCO西日本から新たな情報があれば、県に連絡をくださいとお願いしております。情報が来ましたらまたお知らせしたいと思っております。

○加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） 土砂災害防災訓練支援事業につきましてご説明させていただきます。

この件に関しましては、資料の提供等もさせていただきたいと思っております。この事業は、土砂災害警戒区域または土砂災害特別警戒区域、いわゆるイエローゾーン、レッドゾーンといわれる場所につきまして、現在住んでいる場所がそういうゾーンに入っているということをご理解をいただいて、なるべく早く災害のときに逃げていただきたいという思いで、まずは市町村単位での防災訓練を行っております。このような箇所があるのが、29の市町村ですが、そのうち23の市町村で終わっておりまして、あと6つ残っています。そこについて、これから進めてまいりたいと思っております。

防災マップづくり支援また防災公園等につきましては、地域に入ってまいりまして、町内会等で、自分たちでどういう場合にどこに逃げるという防災マップづくりや講演会で土砂災害に対する認識をより深めていただくということでございます。今年度の対応箇所については、後ほどご説明させていただきたいと思っております。

○入口河川課長 奈良の河川彩り事業は、県で植栽計画を定め、54エリアで景観向上を目指す取り組みを進めております。このうち14エリアで河川事業も実施しておりまして、その14カ所での事業の予算が奈良の河川彩り事業でございます。具体的には、平成29年度は佐保川、富雄川、佐味田川、上牧町の滝川で事業を実施しているところでございます。

河川の景観づくりに寄与する事業としましては、予算案の概要の139ページ、地元の方々の活動を支援する地域の河川サポート事業、それから、137ページ、河川の整備、水辺の遊歩道整備事業も景観づくりに関連する事業でございます。いずれも地元、市町村、それから住民の方々のご意見、ご協力がなくては進められない事業だと考えております。

今後もそれらのご意見とご協力を賜りながら、景観づくりを進めてまいりたいと考えているところでございます。

○加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） 今の月ヶ瀬の状況でございます。

裁判自体は、平成29年3月の時点で判決が出ておりまして、有罪判決が確定しております。その後、土砂の搬入を是正命令に沿ってやっていますが、平成29年3月30日までで終わるという計画に基づいてやっていただいていたところでございますけれども、残念ながら、まだそこまで至っていないのが実態でございます。

現在は、砂防・災害対策課のみでなく、農林部などの関係4課で週に2回ほど現地を見て、しっかりやっていただくように、向こう側に指導はしております。裁判が終わって、是正命令の後、指導を重ねていく状態しか今はとれない状況でございます。

○川口（正）委員 聞き取りにくいのですが、月ヶ瀬の問題は、私が申し上げているのは、こういう言い方は失礼になるかわからないけれども、施工したのは犯罪者であったわけでしょう。その犯罪者に判決が下された。判決を下されて、物事を実行しているのかどうなのかわかりたいわけですが。

迷惑を受けた側が、満足できる方向で進んでいるのかどうなのか。進まない場合にはどうすればよいのか、毅然とした対応を体制と、システムとしてつくり上げないといけないということを行っているわけです。

だから、そういう意味では、県を挙げて、これは山田県土マネジメント部長が答える筋合いのものではないかと私は思う。

こう言っでは失礼な話ですけど、私は山田県土マネジメント部長を信頼し続けたいと思いますけれど、今までの土木部長は、奈良県で、奉職していただくのが長かった人も短かった人もいます。あの人は、こんな早いことやめてもらったら困るという人もいたし、この人は早いことやめてもらったほうが良いという人もいた。しかし、その逆もあるわけです。長いことおられるということは、頑張ってくれているおかげだと私は思っているわけです。前任者は、頑張ってくれているから、奈良県で重要な人だという評価をした。評価しなかった人もおりますけれど。

だから、そういう意味で、奈良県には山田県土マネジメント部長はおってもらわないことには困るというぐらいに、頑張ってもらいたいという思いで、激励の意味で申し上げたい。

だから、私は先般もきついことを言ったかもしれない。それは、あなたは現場まで来てくれた。南阪奈道路も御所インターチェンジと御所南インターチェンジにかかわっての側道の問題や道の駅の問題提起をした。あなたのいろいろな努力に対して、県の土木事務所は、積極的に対応してくれたかどうか、甚だ疑問を感じている。いまだに工事にかかっていていないということで、私は不満。あれで精いっぱいと言われれば、そういう見方もあるのではないかと思います。いずれにしても、国と県とが、連携プレーをスピーディーな姿をぜひ見せていただきたいと要望しておきたいと思うわけです。

加えて、竹内峠のトンネルの問題で、いろいろ連絡、情報が入ったらお伝えしますでは困る。私が申し上げているのは、不安や憤りも関係機関に伝えるというスタンスを通して情報を捉えていただきたいということです。

これは、最初から間違っているわけだ。センターからずれているということは、センターそのものがずれているということではないのかと。だから、手直しということは、トンネルを動かさないといけないわけだから基本はキャンセルです。それほど憤りを持ちながら、問題の返し、情報の収集をやってもらいたい。そのスタンスを私は山田県土マネジメント部長に尋ねておきたい。

もう1点は、最初に聞きましたけれども、リニア中央新幹線の調査費が2,500万円組まれています。この調査というのは、一体どういう調査のための費用なのかあわせて聞きたいと思います。

○折原県土マネジメント部次長（地域交通課長） リニア中央新幹線の調査費2,500万円ですけれども、134ページ、2、交通環境の充実、(1)公共交通の利用促進ですけれども、平成30年度は、奈良市附近駅を中心とした交通体系について調査・検討するということで計上させていただいております。こちらにつきましては、昨年12月に国土交通省のスーパー・メガリージョン構想検討会がございましたけれども、こちらで知事から関西国際空港とリニア中央新幹線の奈良市附近駅を結ぶ構想ということで発表をさせていただきました。その構想につきまして調査をするということで2,500万円計上させていただいております。

○山田県土マネジメント部長 お話を伺ってしまして、最初にあった台風21号の三郷町のお話から、月ヶ瀬と南阪奈道路と、川口委員がおっしゃっている根底の流れは一緒かと思えます。特に三郷町の件でお話いただいたのは、しっかり調査して、県がコーディネーターとして動いて、よくやったと言っていたら、では、月ヶ瀬はどうなっているの

か、南阪奈道路も技術的な面に絡めてどうなっているのかというご質問だと思います。

基本的には、台風21号の災害があった後に、県内で注意しているのは、まず、記者発表を最初にすること。土砂災害は難しいので、専門家に調査してもらうこと。方針を早く出すというのが極めて大事だと思います。

そんな中で、南阪奈道路で言いますと、NEXCO西日本が、まず、自分たちが技術的に未熟だったことを記者発表したわけです。そこはまず一報として受けて、少し松田道路建設課長の言葉が足りませんでした。これからどういった形で、トンネルをつくりかえるかは、簡単なことではございませんので、学識経験者にも聞きたいと言われているので、安全安心にどのような観点があるかということも、我々から積極的に、コーディネーターという意味では、しっかりやっていくことになると思います。

また、月ヶ瀬も、簡単に言うと、そこは簡単に進まない状態になってきています。このままの状態を手をこまねくのか、本当に何か手は打てないのかは、これはまだ熟度が低くて申しわけございませんが、考えていかなければならないと思います。その事案、事故、災害、いずれについても、しっかりコーディネーターとして役割を果たせというご指示だと思います。側道の問題も道の駅も一緒だと思います。そういう意味では、国だけでなくNEXCO西日本、市町村も含めて、その役割は知事もミッドフィルダーだとおっしゃっていますから、しっかりと果たしていくのが我々の責務だと思っております。

○川口（正）委員 今、山田県土マネジメント部長が答えた、南阪奈道路の竹内トンネルの問題は、重ねて申し上げておきますが、厳しく迫りながら情報を受けてもらいたいし、具体的に我々関係者に伝えてもらいたいと思います。

それから、リニア中央新幹線の問題ですけれど、最初は奈良市を中心に、どういう形で調査をするのか、奈良市を中心に20キロメートルの幅で、路線を決めるということで、太いラインの、計画図を見たことがある。今はかなり具体的に、それらの調査が概括的に、さらに縮小されての展開になりつつあるのではないかと思いますけれど、一向にこの調査実績の報告は我々に何も伝わってきていない。その実績が伝えられないのかどうなのか、伝えられないのはなぜかと、県民世論もありますし、京都府寄りではなしに、できるだけ奈良県の中央部へ向けてもらいたいという、私はその一人でもあります。そういうことで、奈良市附近といっても、具体的にどこがセンターで奈良市附近なのか、今の進捗状況、調査の実績が伝わってこない。苦渋だろうと思いますけれど、心境を聞きたいと思います。

○折原県土マネジメント部次長（地域交通課長） リニア中央新幹線の調査ですけれども、

私の先ほどの説明が不足して申しわけございませんが、平成30年度の調査は、リニア中央新幹線に接続する新しい新幹線の路線について検討するというところでございますので、20キロメートル幅とおっしゃるとおり、奈良市附近駅の位置がどこかはまだ決まっておられませんので、そこは幅広にとる必要があると思います。そこから関西国際空港との間を大体所要時間30分ぐらいで結ぶような、新しい新幹線の構想について調査検討するというところでございます。

川口委員からご指摘のリニア中央新幹線の調査につきましては継続してやってきているところでございますけれども、こちらの調査につきましては、JR東海から将来的に地方自治体としての協力を求められることに備えて調査しているところでございますので、調査結果について、広くオープンにすることがJR東海の関係でどうかは慎重に考える必要があるのではないかということで、広く一般に公開することはしていないということでございます。

○川口（正）委員 慎重という意味もわからないではないけれど、100万円か200万円程度だったらまだわかります。2,500万円という予算を使おうと思ったら、人の動員やいろいろな経費の内容について気にかかるところです。これ以上言っても、答え切れないと思いますけれど。

ただ、うれしいことに、先般、新聞で、御所市経由で関西国際空港へ新幹線をつけるということがあるので、県議会ではまだ報告を聞いたことがありませんが、新聞で報道され、うれしくてたまらない、御所市と書いてくれただけで私はうれしかった。

いずれにせよ、そういうことも含めながら、県民に知らしめられたわけだから、知事の構想はありがたいと私も思っています。やはり堂々と議論できるような、そういう環境づくりに努めてもらいたいと思う。ただ新聞で報道されたということだけでは、どうもいけないと、このような思いです。山田県土マネジメント部長、何か答えてくれますか。

○山田県土マネジメント部長 担当の折原県土マネジメント部次長が申しましたけれど、非常にセンシティブなところがあるので、担当は慎重になっていますが、当然新聞に出るということは外に出しているわけですから、2,500万円の調査費がかかっていますので、少しそこは工夫をさせていただきたいと思います。

○乾委員長 ほかになければ、これをもちまして質問を終わります。

次に、本会議で反対討論をされる場合は、委員長報告に反対意見を記載しないとなっております。

日本共産党は、反対討論をされますか。

○太田委員 はい、反対討論をいたします。

○乾委員長 では、議第17号、当委員会所管分については、委員長報告に反対意見を記載しませんので、よろしくお願いします。

次に、委員長報告についてであります。正副委員長に一任願えますか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

それでは、そのようにさせていただきます。

これをもって本日の委員会を終わります。