

# 産業基盤強化推進特別委員会記録

開催日時 平成30年9月11日(火) 10:04～11:32

開催場所 第1委員会室

出席委員 8名

安井 宏一 委員長

藤野 良次 副委員長

山中 益敏 委員

西川 均 委員

清水 勉 委員

阪口 保 委員

中野 雅史 委員

宮本 次郎 委員

欠席委員 なし

出席理事者 中川 産業・雇用振興部長 ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事

## (1) 報告事項

- ・田原本町十六面・西竹田地区における工業ゾーン創出に関する連携協定の締結について

## (2) その他

### <会議の経過>

○安井委員長 ただいまから産業基盤強化推進特別委員会を開会いたします。

皆さん、台風の影響はどうか。奈良県は大きな被害はなくてよかったと思いますけれども、各地で災害が発生していますので、災害に強い奈良県であってほしいと思います。

産業の進出についても、天災被害を受けないことが強みになると思うので、ぜひ皆さんにご協力いただいて、産業基盤を強化できるように頑張っていければと思います。

それでは、本日の会議を始めます。欠席はございませんが、中野委員が少しおくれるとの連絡をいただいていますので、ご了承ください。

本日、2名の方から傍聴の申し出がありましたので、入室していただきます。

なお、このあと傍聴の申し出があれば、先の方を含め、20名の方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。

報告事項ですが、田原本町十六面・西竹田地区における工業ゾーン創出に関する連携協定の締結について報告との申し出がありましたので、ご報告願います。

なお、理事者の皆様におかれましては、着席にてご報告願います。

**○中川産業・雇用振興部長** 委員長からご配慮いただきましたので、座って報告させていただきます。

田原本町十六面・西竹田地区における工業ゾーン創出に関する連携協定の締結です。

同地区の地元の方々の同意、意向調査を踏まえて、取り組みエリアを確定するとともに、県と田原本町の今後の取り組み内容を明確にするために、連携協定を締結しました。区域面積は21.8ヘクタールです。

協定内容の概要ですが、地域の活性化及び働く場の創出による活力あるまちづくりに資するため、田原本町十六面・西竹田地区における工業ゾーンの創出と、奈良らしい農業の展開を目指します。そのため県及び田原本町が相互に情報や意見の交換に努め、協働により取り組むことが可能な事項について緊密に連携し、協力します。役割分担は記載のとおり、県が田原本町に支援する事項、また田原本町が実施する事項のようになっています。協定は8月24日に締結しました。何とぞご審議のほど、よろしく願います。以上です。

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

**○阪口委員** 企業立地の推進は非常に大事だと思います。生駒市でいいますと、高山第一工区、高山第二工区がありますが、高山第二工区は、今後生駒市で、住宅か雇用か、政策立案をしていかなければなりません。高山第一工区については既に造成され、企業立地も進んでいます。ただ、企業立地が若干進んでいない地域があったり、NECが撤退したことがあります。今までも箕輪企業立地推進課長から高山第一工区について精力的に活動していると伺っていますが、企業立地が進んでいないところについての進捗をお聞かせ願いたいと思います。以上です。

**○箕輪企業立地推進課長** 高山第一工区の、特に未立地の用地における誘致活動の進捗についてお答えします。

未立地の用地は2区画ありますが、その2区画についても、精力的に企業誘致活動を行

っているところです。最近、企業からの問い合わせがかなりふえている状況で、現地に案内しています。ただ、この土地は民間の所有地ですので、民間からの依頼により、土地の所有者と立地希望の事業者とのマッチング等、進出希望の企業がきちんと立地できるように、さまざまな支援、例えば優遇税制や補助金の説明などを行い、誘致を行っているところです。最近その動きが活発で、案内させていただくケースがふえています。具体的に決めた事業者はまだですが、引き続き立地実現に向けて行っていきたいと思いをします。

また、NECについては、平成26年6月に閉鎖され、その後の利活用を、NECとも協議しながら、跡地を使える企業がおられないか、事業者等のマッチングを行っているところです。一日も早く高山第一工区が全部埋まるように、引き続き努力していきたいと思いをします。以上です。

**○阪口委員** 問い合わせ等もふえているので、あいている土地については企業誘致の可能性があるという理解でいいのかと思いをします。

それと、生駒市にも補助金等があると思うのですが、市担当課との連携についてお聞かせ願いをしたいと思います。

**○箕輪企業立地推進課長** 生駒市との連携についてですが、県に企業からの問い合わせがありましたら、いち早く生駒市の産業担当部局と連携して、なるべく一緒に説明をするようにしています。その他、生駒市が窓口となる手続がかなり多いので、事業者に手間や手戻りがないように、連携しながら進めています。そのたびごとにやっており、引き続き努力してきたいと思いをします。以上です。

**○阪口委員** 大阪府等も近いところですし、国道163号の整備等、拡幅工事も済んでいますので、箕輪企業立地推進課長、中川産業・雇用振興部長のお力添えで企業誘致が進むことをぜひお願いしたいと思いをします。以上です。

**○安井委員長** ぜひとも企業誘致が進むように、ご努力をお願いします。

**○中川産業・雇用振興部長** 箕輪企業立地推進課長が申しましたように、非常に良い場所です。今、2区画が余っていますけれども、できるだけ早く埋まるように引き続き努力したいと思いをします。以上です。

**○安井委員長** 2区画は民有地ですか。

**○中川産業・雇用振興部長** はい、そうです。

**○安井委員長** 立地場所も良いということですので、しっかりと連携しながら、誘致していただきたいと思いをします。

ほかにありますか。

○山中委員 私からは、先ほどご説明いただいた田原本地区の工業ゾーン創出に関する連携協定の内容と、その他の事項についてお聞きします。

2017年9月に奈良県と川西町で工業ゾーンの創出に関する連携協定が結ばれましたが、田原本町においても同じように連携協定が締結されました。こうした工業ゾーンの創出は、県内の経済の活性化、また、さらなる工業誘致をするための新たな産業用地の確保ということで、大変重要だと思っています。

工業用地に関しては、強靱なインフラの整備が何よりも必要ではないかと思います。近年では、例えば台風21号や7月に豪雨災害もありました。災害に対して十分耐え得る工業用地でなければならないと思っています。

一方で今、BCP、いわゆる事業継続計画を、ぜひ企業でもつくってもらおうと、奈良県がさまざまな働きかけをしていると認識しています。企業でも事業継続計画をつくりながら、災害に対してのリスクヘッジをしっかりとやっていこうという取り組みであろうかと思っています。

そこで、近年締結された工業ゾーンの、工業用地の基盤である強いインフラを、どのようにつくっていかしているのかについてお尋ねします。また、今回の田原本町の連携協定の内容を見ていると、役割分担というところがあります。その中では、治水対策を、田原本町が分担すると示されています。治水といっても広範で、技術的にも財政的にも大変な負担を負う事業かと思っていますので、この辺の県としての連携のあり方についてもお聞かせいただければと思います。

○箕輪企業立地推進課長 工業ゾーンに関して、災害対策の観点からのインフラ整備についてお答えします。

県と市町が進めている工業ゾーン創出プロジェクトの対象エリアについてですが、そのエリアの持つポテンシャルや各種法規制による諸手続の影響、地元自治会の意向等の視点から比較検討して、優先して取り組む地区を選定しています。その基準として、例えばインターチェンジからの距離や、埋蔵文化財の状況の他、山中委員がご指摘の防災の観点についても一定検討したところです。

また、治水対策として、平成30年4月から、大和川流域における総合治水の推進に関する条例を施行していますが、これは企業誘致などの基盤となる治水安全度の向上も、一つの大きな目的としているところです。一定規模の開発については、知事が定める基準に

適合する防災調整池を、開発事業者が設置することを義務づけています。当条例を守っていただくことが、浸水被害の軽減、拡大防止、ひいては県民の暮らしの向上につながるものと考えています。

工業ゾーンの創出に当たっては、地震や風水害等、自然災害への対策に関して、条例などの法令に基づいて、県だけではなく、国や市町村などと連携して立地企業の防災対策を進めており、引き続き努めていきたいと思っております。以上です。

○山中委員 各種法令基準に従って進めていくということでした。今、基準はそれしかありませんが、自然災害による想定外の影響も出ているわけです。それを凌駕して、どういう基準で、どこまでやるのが大変難しいことかと思っておりますけれども、連携協定を結んでいますので、奈良県が持っている今までの経験を踏まえ、しっかりアドバイスしながら、ぜひ本当に強靱な工業用地の創出を進めていただきたいと思いますので、お願いをさせていただきます。

次に、本来ですと経済労働委員会で扱われる内容かと思っておりますが、少し聞かせていただければと思います。8月6日に、当委員会の県内調査で、株式会社フルックスにお伺いし、視察をさせていただきました。会社の概要等をお聞きしましたが、台湾にカット野菜やフルーツを輸出しているということでした。代表者の方に、いよいよこの秋に開設されるジェトロ奈良貿易情報センターへの期待について、お伺いしました。そうしますと、これまではジェトロは奈良県にはありませんでしたので、大阪府等のジェトロの紹介を受けてさまざまなノウハウを聞きながらこれまでやってきたと。奈良県にできたら、ぜひしっかりと活用させていただきたいという旨のお話でした。

私は6月定例会でも、ジェトロ奈良貿易情報センターが開設されることについて、県としてどのような思いで進めていくのか、荒井知事に確認をしました。いよいよこの秋にということですので、随分と準備も進んでいるかと思っておりますが、その準備状況についてお聞きします。

また、既に使っておられる企業は、ジェトロ奈良貿易情報センターをどう使っていかという戦略を練っておられると思っておりますけれども、なかなかそうでない中小企業はまだまだ県下には多いように思います。そうした県下の企業に、この秋からジェトロ奈良貿易情報センターが開設されて進んでいくことをどう周知していくのか。そしてそもそもジェトロというのは、こういうノウハウを持って、企業にとってはこのようなメリットがあるということも、しっかり伝えていただきたいと思います。そういう意味で、準備状況と、ど

のようにして県内の企業に周知を図っていくかという点についてお聞かせいただきたいと思えます。

○三浦産業政策課長 ジェトロ奈良貿易情報センターの開設について、準備状況と、企業への周知をどのようにするのかというご質問です。

かねてから誘致を進めてきたジェトロ奈良貿易情報センターが、ことし11月に近鉄奈良駅前の奈良県中小企業会館内に開設される運びとなっています。現在、11月中にオープンできるように準備を進めています。

具体的には、内装工事、通信設備工事、什器設置等、県内企業からのご相談に円滑に対応させていただけるように整備を進めています。工事の発注自体は、独立行政法人であるジェトロですが、県としても円滑に開設していただけるように、入札説明会のお手伝いや、現場立会の協力等、ジェトロが進める調達手続を側面から支援しているところです。

また、ジェトロ奈良貿易情報センターについては、海外展開に取り組む、または取り組もうとする県内企業、産業界にとって、有益な情報源、頼れるアドバイザーであり、海外展開に関する本県のインフラになると考えています。県をはじめとして、地元の経済・金融団体、県内の全市町村が一丸となって、このインフラを支えて有効活用していただく必要があると考えています。

県では、商工会議所、商工会といった経済団体、あるいは銀行等の金融団体や、県内の全市町村を訪問し、開設のご案内とともに、運営へのご支援、海外に可能性を見出す企業の掘り起こし、それぞれ関連する企業への周知をお願いしているところです。また、ジェトロ奈良貿易情報センターにおいては、11月の開設に先立ち、10月24日にジェトロ活用説明会を開催する予定であり、経済・金融団体や県内の全市町村、県内企業に対してホームページやメール等を含めて各般のご案内をする予定です。以上です。

○山中委員 状況、周知等については理解しました。県内の中小企業の今後の発展、これは輸出・輸入、さらには奈良への投資も含めてですけれども、ジェトロ奈良貿易情報センターの開設が大変大きなインフラになるという話もしていただきました。企業におけるインフラの活用という話もしていただきましたので、この辺がしっかりと進んで、県内企業が、国内だけではなく海外に向けて、今ももちろんそういった形で進めていただいていると思いますが、農産物、日本酒というJFOODO（日本食品海外プロモーションセンター）の取り扱いもしていこうという話がありますので、そういったところにもしっかりと力点を置いて進めていただきますようお願いして、私の質問を終わります。

○宮本委員 まず気になっているのが、台風21号の被害状況です。関西国際空港があのような事態になったり、高速道路がとまったりということで、県内企業に一定の影響があったのではないかと思います。きょうはせっきくの産業基盤強化推進の委員会ですので、特に困ったことはないということでしたら別にいいのですけれども、報告できるような何かがあれば、中川産業・雇用振興部長からしていただければありがたいと思います。これは要望です、質問のような要望ですが。

次に質問に入りますが、私は今、インターン生を受け入れていまして、学生のいろいろな意欲や関心に基づいて活動を組み立てています。その中で、ものづくりに興味があるので工場見学をしたいと言う学生がいらっしゃいました。奈良県の地場産業といえば繊維産業だろうということで、奈良県繊維工業協同組合連合会にお願いをして広陵町の靴下製造の工場を見学させていただきました。非常に頑張っておられます。奈良県の繊維産業といえば、いつときと比べますと外国産にかなり迫られているのですが、靴下でも87%は外国産だけれども、13%は国内産を守っているということで、商品開発や技術革新など、非常に工夫をして、みずからアンテナショップをつくったりして、明治操業の靴下工場が今も元気に活躍されている姿を学生に見ていただいて、奈良県のものづくりに関心を持ってもらえたのではないかと思います。

そういう観点に立つと、この委員会は産業基盤強化ということですが、もちろん企業立地も大事ですけれども、県内産業の育成が、もう一つ車の両輪として大事です。

奈良県繊維工業協同組合連合会に話を聞きますと、いろいろ工夫して頑張っているのだけれども、今の日本経済のもとで、良い商品をつくっても国内で物がなかなか売れにくくなってきており、本当に不況が続いているとおっしゃっていました。それで商品開発や流通などについて、もっと産業振興総合センターに力をかりたいと。アドバイスにも乗ってほしいと。もっと言えば分野ごとにでも担当者を張りつけるようなサポート体制をとってほしいと。きっとほかの業種も同じように物が売れないという悩みを持っているのではないかとということでした。

そこで質問ですけれども、現在、産業振興総合センターで県内事業者から製品開発や流通などについて技術的な相談が寄せられていると思うのですが、その相談内容の傾向、件数、またあわせてどういう体制をとって相談に対応していただいているのか、このあたりについてお伺いしたいと思います。

○前野産業振興総合センター所長 産業振興総合センターの相談についてのお尋ねです。

まず、当産業振興総合センターは、製品の品質向上や製造コストの低減、製品開発等々、県内企業からの技術相談を毎年度約3,500件程度お受けし対応しているところです。相談内容については、今申しましたように品質向上、製造コストの低減、製品開発が多く、それに加えて近年は、IoTや人工知能等の情報技術の急激な発展、製造技術の高度化、複雑化に伴い、これらに関する相談も寄せられるようになってきたところです。

相談に対してですけれども、当センターとしては、繊維、プラスチック、毛皮革、食品、機械、電気、IoT等々、県内のものづくり企業を支援する専門的な知識を持っている研究員を配置して、技術事案に対応しています。また、複数の技術分野が関係する相談に対しては、関連する技術分野の研究員が横断的に対応する体制をとっているところです。さらに、より高度な相談に対応するため、大学や高度な研究機関への派遣、学会発表への参加などにより、研究員のスキルアップにも取り組んでいます。以上です。

**○中川産業・雇用振興部長** 台風21号で、全国的、特に関西を中心として被害に遭われた方にお見舞いを申し上げます。奈良県の場合、何名か負傷された方がおられますけれども、他県に比べたら人的被害は少なかったもので、一安心しています。また、例えば住宅の被害等についても、他県に比べたら、物的被害が非常に少なかったと思っています。県内企業の被害については、例えば工場の屋根が飛んだとか、敷地内の木が倒れたということは少し聞いていますが、大変なことになっているというのは、今報告を受けている範疇ではないということで、比較的軽微に済んだのではないかとほっとしている次第です。

ただ、実際、関西国際空港がそのような状況になっていますので、きのうでも、部屋から奈良公園を見ますと、観光客がかなり少なくなっているのが事実だと思います。いつもであれば、海外の方が来られて奈良公園を歩かれるなど、かなり、近鉄奈良駅に観光客がたくさん来られて、電車もいっぱいという状況ですが、かなり前に戻ってしまったのではないかと考えています。観光は私の直接の所管ではありませんけれども、県内の観光産業、特に宿泊施設、ホテル・旅館、土産物屋、飲食店については、今までの売り上げよりもかなり厳しい状態になっているのではないかと。所管がちがいで、私もデータを持っていませんので、ここではこういう感覚的なことしか申し上げられません。

また、関西国際空港を使って製品を海外へ輸出している企業については、こちらでわかる範囲でいろいろ調べて、必要とあらば情報を皆様方にお知らせします。ただ、今の段階で聞いていないので、どうなのかと思っています。奈良県の場合、特に部品をつくっていますので、大手の企業であればあるかもしれませんが、現物そのものを海外へ持つ

ていっておられるところは多くないのではないかと思います。ですので、国内の他県にある工場で被災をされて、供給体制や道路関係のアクセス、インフラの関係で運べないなどで、もしもお困りになっておられたら、情報収集に努めたいと思います。はっきりした説明ができなくて申しわけありませんが、そういう状況です。以上です。

**○宮本委員** 中川産業・雇用振興部長からもありましたように、外国人観光客に依存している観光業界はかなり打撃を受けるけれども、内需中心の、県内流通中心の産業分野はそれほど大きな影響は今のところないということです。やはり日本の経済、奈良県の経済発展を考えますと、内需をしっかりと温めていくと。県内で物が売れるようにしていく、輸出とあわせて、県内の市場を確保していくことも非常に大事だと、今回の関西国際空港の事態を見て改めて思った次第です。その点、この委員会も企業立地や輸出に議論がシフトしがちですけれども、県内のものづくりをしっかりと応援する。そして県内の流通を明るくものにしていくという観点が非常に大事だと思っています。

先日、政府が発表した数字ですが、企業の内部留保が非常に大きくなり、430兆円を大きく超えているということです。そのうちの300兆円近くが資本金100億円を超える大企業に集中しているということでしたので、これを賃金に還元したり、県内の流通に還元していく、国内の産業に還元していくことが非常に大事だと改めて思った次第です。

もう1点お聞かせいただきたいのですが、産業振興総合センターでは、相談も非常に高度化しており、コスト削減や品質向上だけにとどまらずに、IoTや人工知能対応になってきているということです。アドバイスをする職員の側のスキルアップが求められているため、学会に派遣したり、技術的な研修を高めて、横断的に対応しているということでした。そういったアドバイスや技術的な支援によって、具体的にこのような成果があったというものがありましたら、紹介していただければと思います。

**○前野産業振興総合センター所長** これまでの成果事例についてのお尋ねです。成果ですが、県内は中小企業が多いこともあり、例えば外反母趾対策の靴下、大神神社から採取した本県固有の酵母で造成した清酒、機械でしたら、滑りやすく摩耗しにくい油圧ポンプの部品等々があります。本県としてオリジナリティーや付加価値が高い製品の創出にいろいろと貢献してきたところです。県内企業からいろいろな相談事がありますので、引き続き県内企業と連携して、製品化・実用化に取り組んでいきたいと考えています。以上です。

**○清水委員** 2点、その他のことでお伺いします。

まず、1点目ですが、ことしに入ってから大阪府で北部地震がありました。その後、西

日本の豪雨災害、台風20号、21号があり、特に台風21号では大阪府が非常に大きな被害を受けて、先ほど来、皆さんがお話しのとおり、関西国際空港は、いつになったらきちんと復旧できるのか、甚だ先が見えないという思いでいます。そのような中で、奈良県に目を落としますと、物流の一番の大動脈は道路ですが、京奈和自動車道については、せんだって御所区間が開通して、和歌山県へはかなり走りやすくなりました。そして橿原区間も約80%の用地が確保できているという報告もいただいています。それから北側、京都府に向けても、NEXCOに依頼をして事業化されるなど、南北についての動脈は一応のめどが立ってきた。

また西側は、阪奈道路、第二阪奈道路、西名阪自動車道、それから南阪奈道路という大きな高規格道路ができています。一方、東側に目を向けますと、国道25号の一本しかない。この状態でいいのかと、非常に不安でもあります。特に非常に危険なオメガカーブでは、毎年死亡者、死傷者が出ている。このような中で、東の三重県へ向けて、もう一本新たな動脈を何としてもつくっていくべきだと思っています。先ほど来のお話もそうですが、奈良県に産業を根づかせて、それを発展させて、なおかつ輸出に持っていくとなれば、東向き名古屋のセントレア、西向きは関西国際空港、そして南は和歌山港等々の港湾施設も含めていろいろなパターンを考えておかないと、リダンダンシーの観点からいいにしても、東向きが非常に心もとないと思います。今後の方針等どのように考えておられるのか、お伺いしたいと思います。

**○松田道路建設課長** 清水委員から南北軸はある程度できて、見えてきているが、東西軸、特に東側の道路についておっしゃっていただきました。東側については、西名阪自動車道から名古屋方向につながる名阪国道があります。名阪国道は三重県の亀山から天理に至る約70キロメートルあまりの一般国道の自動車専用道路です。この道路については、清水委員がお述べのように、西名阪自動車道から名古屋方向では東名阪自動車道とつながっていますので、県内のみならず、大きい物流の道路ということで、1日約5万台の交通量がある交通東西軸です。名阪国道ですが、オメガカーブを中心に死傷事故、死亡事故等が多いのはデータでもあらわれており、特にオメガカーブ付近については、名阪国道の中でも2倍ぐらいの事故率があるところです。このようなこともあり、管理している国土交通省は、オメガカーブを中心に事故対策ということで視線誘導標の設置や中央分離帯の剛性化、減速マーク、段差舗装の設置等の交通事故対策を平成16年以降、集中的に取り組んでいます。オメガカーブ周辺の事故は、減少傾向にありますが、ほかの区間と比べてもまだ高

い傾向を示しています。引き続き、国では交通事故対策、安全対策を進めていると聞いているところです。このようなことも踏まえて、県としては、本年7月の国への政府要望において、名阪国道の課題解消ということで、交通事故の危険箇所の解消、広域ネットワークの最適利用に向けた抜本対策について、国への要望を行ったところです。以上です。

**○清水委員** 私の質問の答えにはなっていないと思います。もう一本道路が要ると思っ  
ているけれども、どうするのかという話です。現状計画はなく、国道のことだから国に任せ  
ておけばいいということではありません。これから先の産業も含めてですけれども、奈良  
県のありようをどうしていったらいいのか、どのように安全な県道をつくっていくのか。  
県として東向きにどうしていくのか、現在わかっている範囲で結構ですので、荒井知事が  
この前お話しされていた国に要望されている内容はわかっていますので、それを踏まえて  
今後どうするのかを明確にさせていただけたらと思います。

**○松田道路建設課長** 東西軸のあり方についてですが、清水委員がお述べのように、西方  
向は第二阪奈道路、西名阪自動車道、南阪奈道路等があります。東方向は自動車専用道路  
は名阪国道のみで、もう少し南側には県管理の一般国道165号があります。東西軸のあ  
り方については、広域的な観点も必要となってきますので、それぞれの道路の最適利用や  
役割分担等を踏まえて、国にも必要性や課題の検討を進めていただくように引き続き働き  
かけていきたいと思っています。

**○清水委員** これは絵がないと国も受けられませんので、奈良県の基本的な考え方として、  
このような案を持っています。今、松田道路建設課長がおっしゃったように国道165号  
も一つの視点だと思えますし、また、新たな国道25号のバイパスをトンネルで抜く方法  
も一つですし、いろいろな手法があると思います。ですので、これは費用の問題であつた  
り、かなり難しい問題も出てくるかもしれませんが、奈良県としてこういうものを  
目指すというものをぜひ早期につくり上げていただきたいと思います。これは要望です。

もう一つは通告していませんので、答えられる範囲で結構です。関連して交通センサ  
スにより、奈良県内の工業用地から出ていく車、奈良県に入ってくる車、特に大型車の繁忙  
については、恐らくきちんと管理していると思うのですが、答えが出るか出ないか  
だけご答弁いただけたらと思います。

**○松田道路建設課長** 道路交通センサスのデータで、車の動き、どこから出てどこに向か  
っているかがわかるかどうかというご質問かと思えます。道路交通センサスは、全国統一  
的に交通量を調査しており、たしかOD調査ということで、どこから来てどこへ向かうの

かという調査もあわせて行っていますので、そうしたデータを、どこからどこという交通のエリア、ゾーンを決めて調べていけば出るものかと思います。

○清水委員 交通センサスを利用して、特に物流がどう流れているのかが非常に大事だと思います。ことし3月、奈良県の地域防災計画を新しく調整していただきました。今細かく読んでいますのでけれども、前回の計画にプラスされて、かなり厚くなっています。ここに計画を持ってきましたけれども、次の震災は必ず来ると。いつかわからないけれども、必ず来るという内容の本です。南海・東南海地震はいつ来るのかわかりませんが、襲ってきた場合に、物流がどのように流れているのかを把握し、物流がとまらない方法を、県としても考えておく、練っておく必要があると思います。松田道路建設課長がおっしゃったように、交通センサスを利用すれば、ある程度のことは可能なのではないかと思いますので、これもあわせて、いつ提出してというのは難しいと思いますけれども、研究課題として検討していただけたらと思います。よろしくお願いします。

もう1点、以前にも、産業基盤の強化と商業ゾーンの強化は両方あわせてやらないといけないとお話しました。なおかつ代表質問で、荒井知事にターミナルを抱えるまちの連携協定をするときに、将来を見据えた県のコーディネートの方は何かありませんかというお話をしたら、ある程度内容を明確にして、広域で考え、提案をいただければ、その内容で県としても参画できることがあるのではないかという答弁をいただいたと記憶しています。

そのような中、先ほどもお話がありましたが、各自治体との連携協定をそれぞれ個別にやっていますけれども、個別でいいのかと少し疑問を感じています。奈良県が全体のまちづくりをコントロールするというのか、この言葉がいいのかどうかわかりませんが、項目別でやっている、将来を見据えて、人口減少社会の中で、奈良県の県道が衰退するのを防ぐにはどのように考えていったらいいのかという大きな視点が抜けてしまうのではないかという気がしています。まちづくりをする中において、規制緩和や容積率を上げたらいいのではないか、高さを延ばしたらいいのではないかというお話を前にもしました。それはその場所では可能かもしれませんが、全体的な目で見ると望ましいのかどうかということもなかなか難しい。そのような中で、県が主体的にまちづくりの方向性を見出せるような書き込みが、都市計画区域マスタープランの中にできるのかどうかについてお伺いしたいと思います。

○大須賀都市計画室長 清水委員から、県が全域として都市計画区域マスタープランに書

けるのかどうかというお話をいただきました。都市計画区域マスタープランは、都市計画法に基づく計画ですけれども、現在、改定案の策定に取り組んでいます。県内の都市計画区域は、大和都市計画区域、吉野三町都市計画区域の大きく2つありますが、その2つの都市計画区域の20年後を見据えた、今後10年間の計画として策定しています。都市計画区域マスタープランは、清水委員がおっしゃったように、市町村の都市計画を先導するような計画とする必要があると考えており、そういう意味では市町村で行われる、さまざままちづくりはかなり影響を及ぼすと考えています。具体的には、用途地域の指定基準、高度地区の運用基準等を県で作成しています。都市計画を定めるときに、市街化区域と市街化調整区域のラインを引く権限を県が持っているのですけれども、用途地域の指定や高度地区の指定、その中での建蔽率、容積率の指定は全て市町村の権限になっています。ただ、市町村が勝手にいろいろ決めると現場が混乱しますので、清水委員がおっしゃったように、県でトータルでどうコントロールするのかという点だと思います。県が一定の基準やガイドラインをつくって、しっかりとリーダーシップをとって市町村に示していく必要があるのではないかと思います。

また、清水委員がおっしゃった規制緩和に関しても、例えば地区計画制度ではあり、緩和型や規制型があります。制度が複雑になり過ぎ、非常にわかりにくくなっています。これも今回、都市計画区域マスタープランの改定案の中では細かくは書きませんが、一定の事例集のような形で市町村に示していければと考えています。市町村が相談に来ていたとき、都市計画手続は普通でもかなり時間がかかるのですが、それが円滑に進むように県の役割を果たしていきたいと考えています。

実際には、都市計画区域マスタープランの案は今年度づくり、来年度法的な手続を進めたいと考えています。以上です。

○清水委員 誰が見てもわかるのが一番だと思います。特に人口がどんどん減っている現状を踏まえると、各自治体は税収や空き家対策など、今後のことを考えれば心配なことがたくさんあるわけです。そのような中で、自治体職員もそうですけれども、採用すらできていない、特に技術職員の採用もできないというジレンマを抱えている中で、まちづくりをどうやって一体的にやっていったらいいのか、法律も非常に複雑ですし、いろいろなことが要素としてかかわってきますので、ぜひ積極的に支援をいただきたいと思います。よろしくお願いします。以上です。

○西川委員 要望を少ししたいと思います。1つは、西名阪自動車道です。今までから思

っているのは、県庁の前を、大型トレーラーや重量物を積んだ貨物が非常に多く通行すると。このことに対して荒井知事も随分とお嘆きのようで、いろいろな施策をおっしゃっておられるわけですが、郡山インターチェンジから天理インターチェンジまでの間が有料であるため、国道169号へ迂回する車が非常に多いという一つのエレメントがあると思います。そこで、NEXCO並びに国土交通省に陳情していただいて、できれば郡山インターチェンジから天理インターチェンジの間は非常に短い距離ですので、料金所を廃止し、無料化していただければ、道路等の渋滞は緩和されるのではないかと思います。

もう1点、産業基盤の推進の中で、今までも各委員がお述べのように、道路の重要性は、理事者の皆さんもご認識のとおりだと思います。その中で、街路と道路のコンセプトの違いをはっきりしないと、有効な道はできないのではないかと思います。要望としてですが、街路と道路の区別を今後県政の中でやっていただきたいと思います。

といいますのは、これから人口が減少していきますと、自動車に乗る方も少なくなるだろうと、一般的には考えられると思います。しかし、果たして奈良県でもそのようになるのか。シチュエーションを描きますと、公共交通等の考えからいっても、そうはならないだろうと予想ができるのではないかと思います。そうなってきますと、先ほども言いましたように、街路と道路のコンセプトをきちんと区別する、すなわち県道であれば、21世紀の時代において、片側1車線というものは、道路ではもうないのだという概念をしっかりと持っていただきたい。片側2車線の道路が本当の道路であろうと思いますので、今後はそのコンセプトをしっかりと持っていただき、県道の新設並びに充実をお図りいただきたい。

そして、先ほど清水委員も述べられた関西国際空港について、私はもっとドラスチックに考えました。関西国際空港が高潮被害を受けて海水で水浸しになった時点で、それにかわる空港を奈良県に誘致してもいいのではないかと。といいますのが、大和高原は非常に環境のいいところで、24時間、四六時中飛行機が離着陸しても、それほど住民に影響を与えない場所であろうと思います。そこに空港を誘致をするというアプローチをかけるならば、名阪国道をもっと充実させないといけない。

名阪国道は千日道路ということで、ちょうど私が大学生時代のときにでき上がったわけですが、それから一つも改良されていない。

先ほどからオメガカーブという話もありましたけれども、あのオメガカーブで失ったドライバーの命は、かなりの数に上ると思います。一時は服部三男雄先生による天理から福

住までをトンネル化しようという話があったわけです。私が服部三男雄先生と議論をさせていただいたときに、それは第二阪奈道路の二の舞になりますと。危険物車両が通行できない長さになりますので、考え方を改めて、もっとゆるいというか、もしくは関東から下ってきますとどうしてもブレーキを踏み過ぎると。そしてブレーキの加熱によってブレーキがきかなくなる事故がいまだに多発していると思うのです。メーカー等も改良を加えて、事故も随分減ってきましたが。

そのとき提案申し上げたのは、砂場みたいなものをつくって、車がそこへ突っ込むというめ方、そのようなものをつくっていただいたらという陳情をしたのですが、一向に取り上げてもらえなかったという経緯があるわけです。真剣に西名阪自動車道を考えるならば、交通安全の面からもそのような対応を県から国土交通省にお願いしていただきたいと思います。全て要望ですが、再度申し上げますけれども、大和高原にハブ空港ができることになれば、奈良県の経済は大阪にまさるとも劣らない発展をするのではないかと思います。県民に夢と感動を与えるのが行政であろうと思いますので、ご尽力をお願い申し上げます。以上です。

**○安井委員長** 西川委員、答弁は必要ですか。

**○西川委員** 要望だけでも、どう思っているか感想を聞いてください。

**○松田道路建設課長** 西川委員から、非常に大きいお話をいただきました。西名阪自動車道の郡山インターチェンジと天理インターチェンジ間ですが、以前から要望や、大分前に社会実験みたいなこともされたと聞いています。現在、西名阪自動車道の松原ジャンクションから天理インターチェンジまではNEXCO西日本が管理しており、有料道路になります。二、三年ぐらい前に区間均一料金から対距離料金という形になりましたので、距離の短い区間については、以前より安くなったというところは、状況としては変わっているかと思えます。

2点目の道路の重要性で、街路と道路のコンセプトをおっしゃっていただきました。西川委員がおっしゃるように、これから高齢化で人が減ってくる、車に乗る方も減ってくる。特にまちはコンパクトにするという考えがあります。まちの中や駅周辺といったところが街路で、県道や国道といったまちとまちを結ぶ、あるいはもっと広域的な都市と都市を結ぶ道路とは、当然機能が違ってこようかと思えます。それぞれどういう目的でやっていくのか、将来を見据えてどう考えていくのかは、街路部局ともしっかり相談しながらやっていきたいと思っています。

名阪国道については、西川委員がおっしゃいましたような、以前提案いただいた砂場等の対策は、恐らく実施されていないだろうと思います。先ほども清水委員への答弁でお答えしましたが、オメガカーブを中心にいろいろな事故対策を奈良国道事務所でやっていたところではあります、相変わらず全国の中でも死亡事故、死傷事故の多い道路ですので、現状の事故対策と、先ほど答弁させていただいた今後の抜本対策もあわせて、県としても取り組んでいきたいと思っています。以上です。

○西川委員 ご答弁いただき、誠にありがとうございます。一番要望しておきますのは、名阪国道についてです。50年余り改善されておらず、わずか延長70キロメートルですので、できれば今の2車線を全面片側3車線にするという要望を国土交通省にお願いしていただきたい。随分と奈良県の経済活性化に寄与すると思います。その点を再度お願いして、終わります。

○中川産業・雇用振興部長 空港は私の所管になるのかですけれども、今、京奈和自動車南北に一応めどが立ったということ、それとリニア中央新幹線の奈良市附近駅設置に向けて誘致活動をしっかりやっているといます。それによって、空港もそうでしょうけれども、特に東京からは大分アクセスがよくなってくると思います。だから東京の企業から奈良にもいろいろ進出していただけるかもわかりませんし、1時間弱の距離になりますので、サテライトオフィスなど、IT系の企業は今ありませんけれども、そういう可能性あるのではないかと。そこの社員は週に1度東京の会社へ行かれるけれども、通常は奈良に住んでおられて、住みやすい環境の中でいろいろ智恵を巡らせて新しいものを開発してもらおうと。私は、このポストにつかせていただいているいろいろと考えているのですけれども、京奈和自動車道やリニア中央新幹線で、今後の20年、30年先は、大分変わってくるのではないかと。県民の皆さんにも、今までの考え方ではなくて、現実を見ていただいて、それにうまく対応していただけるようにと思っています。夢が果てしなく広がっているのですけれども、まず着実に足元を固めて、少しずつ、特に今の場合、企業は奈良県に進出していただく意欲が、特に大阪からの企業が多いので、企業誘致を含めてしっかり取り組んでいきたいと思っています。

空港はまたどこかで考えるというか、所管外ですので、済みません。

○安井委員長 空港もありますけれども、まずリニア中央新幹線の駅を奈良附近に設置してほしいと思います。

ほかにありますか。

○中野委員 通告はしていませんが、簡単な質問ですのでお願いします。何かと話題の多い工業立地の件です。皆さん、道路の貧弱さを指摘されて、工業ゾーンの質問のトーンが少し下がってきましたので、工業ゾーンの創出について質問します。先ほど田原本町の工業ゾーンの創出に関する連携協定について説明を受けました。各地域でその予定があるわけですが、一体、奈良県全体としてどの程度の数の企業を、どのくらいの面積で誘致しようとしているのか、アバウトな予定があろうかと思うのですが、それを聞かせていただきたいと思います。

○箕輪企業立地推進課長 工業ゾーンの創出に関して、奈良県でどのくらいの工業用地の創出をしていきたいかと。ひいてはどのくらいの企業を呼びたいかというご質問かと思えます。現在、京奈和自動車道周辺、西名阪自動車道周辺で工業ゾーンの創出プロジェクトを進めているわけですが、私が着任して3年目になりますけれども、特に工場用地の不足が逼迫しています。紹介できる一定の大きさの土地も数限られています。その中でニーズはといていましたら、先ほど申し上げましたように肌感覚でもかなり多く来ていただいているのが実情です。

実際にどのくらいのニーズを拾って、どのくらいの大きさがあればそれを満たすのかについては、今のところ考えが及んでいないのが実情です。京奈和自動車道周辺、西名阪自動車道周辺のポテンシャルの高いところで、まず産業施設を創設して、一人でも多くの雇用者を生むよう、奈良県に来ていただくよう進めていますので、具体的な数字は現在特に持っていないのが現況です。以上です。

○中野委員 ないものは仕方ないわけですが、企業立地をやっていくのは、永遠のテーマなのでしょうか。当然今のご答弁なら、期間を定めていない、永遠のテーマとして50年、100年とやっていくおつもりなのか。ここ20年の間など、期間も定まっていないということですか。

○中川産業・雇用振興部長 企業誘致について、期間は今の段階では特に決めていません。永遠というか、100年先になることはないですけれども。例えば大阪の企業であれば、よく聞かれるのですけれども、一番多いのが東京で、その次に兵庫県、その次に奈良県に転出します。特に大阪の企業で、もともとそこで立地されていて商売が隆盛で拡張したいなどということがあっても、周りに住宅が張りついてしまっていて、なかなか住民のご了解がとれない。

それともう一つは、迷惑施設のように言われてしまうことがあるのです。奈良県へでき

たら来たいと。といいますのは、大阪に比べたら奈良県はまだ土地が余っている。それともう一つ、最近企業の社長と話をさせていただいたら、従業員の雇用の関係の話があります。大阪から奈良であれば通勤もそれほどつらくないし、従業員にも来てもらえるというお考えもあるようです。少し離れてしまいますと、通勤の関係で、また新しく人を集めないといけない。市街地から離れていますと、これからどういう形で働く方を集めていくのかと、非常にお悩みになっている状況です。

奈良県としては、特に今、箕輪企業立地推進課長が言いましたように、西名阪自動車道または京奈和自動車道の沿線でできるだけ、いろいろな手法があります。例えば一括的に市街化区域を準工業地域に変えるということが、うまくいけばいいのですが、なかなかできないところもありますので、できる限りいろいろな手法を使いながら、当面の間、企業を誘致していきたいと思っています。以上です。

○中野委員 そのようにお願いをしたいと思います。

ところで、田原本町も前に向かって進んでいる。川西町の工業ゾーンも進んでいるということです。私の地元は大和郡山市ですが、今、治道地区においても、工業ゾーンの創出が言われていますが、これは何カ所かある中で、手法は違うわけですか。同じ手法をとられているのか、違う手法をとられているのか、お聞きしたいと思います。

○箕輪企業立地推進課長 ただいま進めている工業ゾーンの創出に関する手法についてのお問い合わせです。

先ほど中野委員からお話が出ました川西町については、現在の予定では、川西町が直接用地を取得して、企業も誘致することになっています。

一方、先月、連携協定の締結をした田原本町については、企業が直接、土地所有者、いわゆる地権者と売買をして立地につなげていくことで進めています。これについては、先ほど中川産業・雇用振興部長から報告がありましたように、県と町で役割分担をしっかりと決め、地権者の合意形成をはじめとして、企業と地権者との調整、道路等インフラ整備等の役割を町に担っていただくことで、総合的に企業誘致を進めていこうということです。

川西町と田原本町は以上ですが、ほかにも大和郡山市、天理市、三宅町については、開発事業者、いわゆるディベロッパーによる開発を目指して進めており、引き続き検討しているところです。やり方自体は川西町、田原本町と少し違うというのが現在の状況です。以上です。

○中野委員 ということは、成功例があるわけだから、そういう成功例をうまくいって

ないところに当てはめていくのも一つの方法だと思います。やり方を変えながら目的に向かって進めていただきたいと思いますのですが、大和郡山市の場合、うまくいかない原因は何だと思っておられますか。何かここに原因があるということがわかれば教えていただきたいです。

**○箕輪企業立地推進課長** 大和郡山市においては、先ほど申し上げたように、ディベロッパーによる開発を目指して進めていましたが、現在のところなかなか着手できていない状況です。それに代わり、いろいろな手法を検討しており、いろいろなプレーヤーがいるところですので、実際に誰が何をするのかはまだ決め切れていないのが現在の状況です。いろいろな要因があり、これができたら全部進むということではありませんので、引き続き検討したいと思っています。以上です。

**○安井委員長** ほかに発言はございませんか。

質問がないようでしたら、本日の会議はこれをもって終了いたします。ご苦労さまでした。

理事者の方々にはご退席を願ひ、委員の皆さんにはしばらくお残りいただきたいと思います。

(理事者退席)

会議を再開します。

本日の委員会を受けまして、委員会間討議を行いたいと思います。

委員間討議もインターネットで中継を行っておりますので、マイクを使ってご発言ください。

まず、8月6日に行いました県内調査の概要を取りまとめましたので、報告します。お手元に配付の資料をごらんください。

奈良先端科学技術大学院大学では、組織改正の概要や奈良県等との連携の取り組みとして知的財産に関する事例、新産業創出支援事業、就職支援などについて、説明を受けました。

また、株式会社フルックスでは、4会社から成るグループ会社の概要や、廃棄残渣ゼロに向けた取り組み、事業拡大に向けた今後の展開について説明を受けました。

以上、県内調査の報告とします。

次に、平成30年度初度委員会までに出された意見等について整理した資料をお手元に配付しています。

ただいまの報告、今までの報告を含めて、今後、当委員会で特に議論を深めるべき課題や論点等についてご意見をいただき、議論を深めていただいた内容を調査報告書として取りまとめていきたいと考えております。

ただいまのことについて発言がありましたら挙手をいただきたいと思います。何かご感想ございませんか。

○清水委員 先ほどの答弁もそうですけれども、少し歯切れが悪い。自分の担当外になると、どうしても言えないというところが見受けられます。その原因には、通告していないこともあるかもしれませんし、委員長に出席依頼をかけていないこともあろうかと思うのですけれども、前にも議論があったと思うのですが、今、県土マネジメント部からは道路建設課長が主体になって出ている。ただ、課長では答弁できないものも結構あると思いますので、できれば部長が出席するべきではないかと思っているのですけれども、どうですか。

○安井委員長 できる限り事前通告してもらって、質問の内容を明確に先にお出しいただくのも一つの方法かと思います。決して拒否しているわけではありませんので、こちらからそういう要請等がありましたら、どんどん進めていきたいと思います。

○清水委員 産業基盤なので、産業関連の部局もしくは次長は出てきてくれていますけれども、先ほどもそうですが、道路は道路建設課の松田課長が答弁をしている。隣は梅野審議官で見えていたけれども、梅野審議官がなかなか手を挙げていない状況がありますのは、間の職にいるからだと思うのです。部長が出席していれば、当然のことながら部長が答えるべきだと思います。今までの話もそうですけれども、基本的には奈良県道やまちづくりもそうですし、工業団地の造成もそうですが、県土全体のマネジメントにかかわることですから、常に県土マネジメント部長に出席要請しておくのも一つの方法だと思うのですけれども、このあたりはどうお考えになりますか。

○安井委員長 企業誘致、企業立地ということであれば、インフラ整備、道路も含め全てが絡んできますので、当然その質問内容について答弁してもらう人は課長にとどまらず、もう少し上の立場の人に出てもらうべきだとは思うのですけれども、できるだけ質問事項を明確に出してもらった上で、その要請をしていきたいと思います。県内調査で奈良先端科学技術大学院大学を選んだ一つの理由には、先ほど産業振興総合センターの前野所長が言っていたように、I o Tのノウハウを奈良県で連携・活用することによって、県内の企業の方々に、指導的、リーダー的な役割を果たしてもらおうということからでしたので、

前野産業振興総合センター所長にも奈良先端科学技術大学院大学と一緒に視察に来てもらえたらよかったですと思います。そういう意味で、県の工業施策が全て先端的に、またリーダーシップが発揮できる県の姿勢が求められているのではないかと思います。奈良先端科学技術大学院大学のさまざまなノウハウをもっと県内に広めていければと思って、県内調査のときに理事者の要請も少し必要だったのではないかと考えているところです。

他に特にないようでしたら、これまでの意見を踏まえて調査報告書の案を作成して、次回の委員会で協議を行いたいと考えていますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

それでは、さよういたします。

これをもちまして委員会討議を終了いたします。

本日の委員会もこれをもって終了します。