

地域公共交通対策等特別委員会記録

開催日時 令和2年2月20日(木) 13:03~14:08

開催場所 第1委員会室

出席委員 7名

太田 敦 委員長

荻田 義雄 副委員長

川口 延良 委員

浦西 敦史 委員

大国 正博 委員

清水 勉 委員

田尻 匠 委員

欠席委員 なし

出席理事者 折原 県土マネジメント部理事

桑原 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事

(1) 2月定例県議会提出予定議案について

(2) その他

<会議の経過>

○太田委員長 ただいまより地域公共交通対策等特別委員会を開会いたします。

なお、本日は、村田子育て支援課長に出席していただいておりますので、ご了承願います。

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、ご承知ください。

それでは、案件に入ります。

2月定例県議会提出予定議案のうち、当委員会に関係する議案はお手元に配付しております。

令和2年2月定例県議会提出予定議案一覧に記載のうち、丸印をつけた議案となります。予算案のうち、当委員会に関係する事業については、令和2年度一般会計・特別会計予算案、令和元年度2月補正予算案の概要の抜粋版をお手元に配付しておりますので、ご確認

ください。

なお、個々の議案の説明につきましては、議案説明会で行われたため省略をいたします。

それでは、提出予定議案またはその他の事項も含めまして、質問があればご発言を願います。

○**大国委員** では、質問をさせていただきます。

きょうは、先ほど太田委員長からお話がありましたように、村田子育て支援課長にご出席をいただいております。ありがとうございます。

私はきょうは、2点質問をさせていただきたいと思います。1点は、高齢者の交通安全対策、もう一つは、未就学児童の安全対策です。

昨年の12月定例会の代表質問で、未就学児の交通安全対策について、知事に質問をしました。ご承知のように、昨年5月8日、大津市で散歩中の保育園児の列に自動車が突っ込み、園児ら16名が死傷するという痛ましい交通事故がありました。本当にあつてはならない事故で、私どもも大津市に参りまして、担当の方から、事故現場、被害を受けられた園の雰囲気等も聞かせていただいたところです。そのときに知事は、未就学児の園外活動における交通事故が後を絶たず、子どもの交通安全対策は喫緊の課題と認識をしているということでした。

代表質問の中で、キッズゾーンという取り組みをぜひとも奈良県内でも検討して取り組んでいただいたらどうかと質問をし、知事からもキッズゾーンの設置の検討が進むよう、早急に市町村の保育担当部局との会議を開催し、県内でのモデル箇所の選定を市町村と協議してまいりたいという非常に前向きなご答弁がありました。

その後、私も1月14日に上京し、内閣府、厚生労働省、国土交通省、警察庁から担当者にお越しいただき、国の動向、奈良の状況も含めて、どのように子どもたちの安全を守っていくべきかということも議論させていただきました。地域によって状況は違うという認識のもと、学校安全を取りまとめている県教育委員会の保健体育課、そして実際キッズゾーンを推進していただいている子育て支援課、さらには、県土マネジメント部や県警察の皆さんのご協力も必要だということで、各省庁別に昨年末キッズゾーン等の取り組みについて、通知文が届いているかと思えます。

今までスクールゾーンというのは小・中学校も含めて見守りもあったし、みんなが意識を持ってやっていたのですが、未就学児のお昼のお散歩等がどのルートでどの時間帯にしているということは地域の皆さんご存じない方もたくさんいらっしゃるの、

こういった取り組みが進むことによって、地域の方々と一緒に子どもの安全を見守ることができるのではということでもあります。

この未就学児童の安全対策について、私が昨年12月定例会で質問した際の知事答弁にありましたけれども、その後の取り組み状況について、村田子育て支援課長にお尋ねしたいと思います。

○村田子育て支援課長 キッズゾーンの設置を進めるに当たり、先進的な取り組み事例を参考とするために、私どももことし1月10日に大津市を訪問させていただきました。モデル園等を視察させていただきました。そのときの取り組み内容に加えまして、道路管理者、警察、それから関係機関等との調整に時間を要したという取り組み手続の実態等も聞かせていただいたところです。1月24日にはキッズゾーンの実施主体である市町村の保育担当者を対象として、キッズゾーン推進会議を開催させていただきました。そのときにはゾーンの設置手順、私どもが視察した大津市の先進事例の紹介も含めて、キッズゾーンについて周知を図り、設置の検討について働きかけを行ったところです。また、この会議には、県警察本部の交通規制課からもご参加いただき、キッズゾーン設置の検討に当たって市町村が参考となるよう、安全確保のための交通規制の例などもご提示いただいたところです。

その後2月12日に、知事部局、県教育委員会、県警察の共催で通学路等を取り巻くさまざまな課題に対して、市町村との意見交換を行う「奈良県通学路等安全対策推進会議」を開催し、キッズゾーンの設置に積極的に取り組んでいただくように働きかけをお願いしたところです。

現在、各市町村におけるキッズゾーン設置等の意向を確認しており、その結果を踏まえ、意欲的な市町村をモデル市町村として、関係情報の提供、相談等を行うとともに、道路管理者、県警察等関係機関とも連携し、設置を支援していきたいと考えております。

○大国委員 さまざまにご苦労もあろうかと思えますし、また今ご答弁にありましたように、1月10日には大津市まで足を運んでいただき、ありがとうございます。現場に行けば感じるものがたくさんあったかと思えます。一瞬のうちに子どもの命が失われたことに、奈良県内の保護者の方、保育園等の関係者の方々から不安の声もいただいております。そういったことも含め、子育て支援課が中心になってやっていただいておりますが、きょう来ていただいている県土マネジメント部、また県警察の皆様、そして県教育委員会の皆様も含めて、力を合わせてお願いしたいと思います。二度とあいつた事故が起きないこと

が大事だと思いますし、今、村田子育て支援課長からご答弁がありましたように、何としても子どもの命を守るということを第一に考えていただいて、まずはモデル的な設置を進めていただき、それが県内に広がるようにぜひともお願いしたいと思います。

最後にもう1点、村田子育て支援課長の今後の決意をお聞かせいただきたいと思います。

○村田子育て支援課長 子どもの安全確保というのは、非常に大事なところで、去年の12月定例会の知事答弁でも申し上げましたように、交通安全対策は、どこか1つがやればいいということではなく、いろいろな力を結集しないといけないと思いますので、県の関係部署と連携するとともに、市町村とも力を合わせて進めていきたいと思っております。

○大国委員 ありがとうございます。

しっかりと子どもも後押しができるように、市町村にも働きかけていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

もう1点は、高齢者の交通安全対策です。警察から資料をいただきましたけれども、いわゆる高齢者の事故は、全体的な交通事故件数が減少する中で、非常に割合が多いということもあり、この交通安全対策は非常に喫緊の課題だという認識であります。

高齢者の方々の、特にアクセルとブレーキを踏み間違える事故が後を絶たない状況にあります。いただいたデータでは本年度だけでも15件発生しているということでもあります。去年は23件、一昨年は18件等々2桁台のアクセルとブレーキを踏み間違えた事故があるという実態がデータでも読み取ることができます。ご自身もそうですが、万が一人身事故等につながった場合、取り返しのつかないことになると思います。

一方で免許証返納制度というのがありますが、奈良県内の状況を考えますと、免許証が絶対必要という地域もあり、そういった方々に対して何か取り組みができないのかと、国としてもいろいろ検討されていることがございます。1月30日に国会で可決成立をした補正予算にサポカー補助金というものがあります。1,126億円余の予算を使って、踏み間違いを防止する装置がついている新車の購入補助や、後づけ装置の購入に補助がされるもので、東京都が当初から進めており、県内でも斑鳩町が進めていると聞いております。こういった踏み間違いの事故を防止することについて、国が予算措置したことも含めて、高齢者の交通安全対策を県としてもしっかりと取り組んでいく必要があるのではないかと考えており、どのように取り組まれるのかお尋ねしたいと思います。

○門間安全・安心まちづくり推進課長 昨年4月に東京の池袋で乗用車が暴走して、母子が巻き込まれた事故をはじめ、高齢ドライバーによる交通事故は全国的に相次いでおり、

国においてもさまざまな対策を検討していることは承知しています。

奈良県でも高齢化の進展と自家用車依存の実態から、その対策の必要性は十分認識しております。1月30日に参議院本会議で可決成立しました国の補正予算の中にサポカー補助金が計上され、国の対策が示されたところです。具体的には、令和元年度中に満65歳以上となる運転者、65歳以上を雇用する事業者も含めますけれども、これらに対し、衝突被害軽減ブレーキとペダル踏み間違い急発進等抑制装置の両方を満たす普通車の新車の場合には、最大10万円の補助を受けられることになるのをはじめ、衝突被害軽減ブレーキだけの場合や中古車の場合、後づけのペダル踏み間違い急発進等抑制装置など、さまざまな場合ごとに補助金額が定められています。2月下旬ごろに申請方法が決定され、3月以降に補助申請の受け付けが開始されると聞いております。県としては、サポカーに対する今般の補助制度は高齢者の交通事故抑止に大きく寄与するものであり、大変ありがたい制度であると考えております。県民の皆様方には、ぜひともサポカーのご利用を検討していただきたいと考えている次第です。

これまでも、県ではメーカーからの協力により、サポカーの乗車体験会など、いろいろな機会を捉えてサポカーの紹介等を行ってまいりましたが、引き続き本年4月の春の交通安全県民運動をはじめ、高齢者向けの交通安全教育などにおいても、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進等抑制装置の有用性など、サポカーの機能についての情報を盛り込んで、サポカー利用の検討に結びつく周知啓発に努めてまいりたいと考えております。

○大国委員 ありがとうございます。

1月14日に上京して勉強してまいりました際にも、サポカー補助金について資料をいただいたのですが、高齢者の方々は、その他の世代と比べ車の保有年数が長いという特徴があるそうです。65歳未満の方は7年あまりですが、65歳以上は平均保有年数が10年と言われております。そういったデータがある中で、新車の方はディーラーに買いに行けば案内があります。もう既にネットでも出ております。けれども既に車を持っている方は大事に乗っていますから、しっかりと周知することが大事であるところのデータを見て思ったのです。その制度はどのような制度で、どこに申請をしたらいいのかということも含めて、民間事業者になるとは思いますが、今後ぜひとも周知に力を入れていただきたい。その点について、お考えがあればと思います。

○門間安全・安心まちづくり推進課長 サポカーの有用性については、どんどん情報発信

をしてまいりたいと思っておりますとともに、中古車購入の場合や後づけの場合にもどんどん補助制度を活用していただくことをアピールしていきたいと思っております。今般の国の補正予算により、サポカーの普及がどのように推移するか、その状況を今後も注視していきたいと思っております。高齢者の交通事故の状況を勘案しながら、県としても周知徹底を図ってまいりたいと思います。

○大国委員 ありがとうございました。

そういった取り組みをしっかりと県としても市町村もバックアップできるように、県民の皆さんにもよく周知していただきますようお願いしたいと思います。

最後に、今回の特別委員会では、未就学児、未就園児、高齢者の交通安全対策についての質問でございました。本来、この地域公共交通対策等特別委員会ができて、冒頭申し上げたこともあるのですが、これからの高齢社会、あるいは人口減少社会において、公共交通機関というのは非常に大事なものになってくる。生活の足になりますし、当然高齢者の皆さんがいろいろな施設に行くのも、車が運転できなくなればバスやタクシー、あるいは電車等に乗られる。けれども乗るところまでが大変だと、市街地の方でもそういった声をたくさん聞いております。既存の、例えばバス路線の維持も大変だと思いますし、これからどういう方向に向かうのかも含めて、さまざまな計画の中で検討されると思います。

新規事業の中でもいろいろご説明がありましたが、今後M a a Sの取り組みも非常に活発になってくると思います。全国的にも今、19地域で実証実験をされています。これも実は1月14日に勉強してまいりました。

M a a Sといっても何だということですが、知事から説明がございましたが、JRの新駅周辺にM a a Sという言葉が入りましたので、できるだけわかりやすく、今後検討されるということで、きょうは質問しませんが、しっかりと周辺住民の皆さんや県民の皆さんにわかるように新たなそういう先進的な取り組みを、折原県土マネジメント部理事に先頭に立ってやっていただきたい。今後非常に期待されるシステムと感じておりますので、ぜひともまた機会がございましたら、今度はM a a Sについて質問したいと思いますので、よろしく申し上げます。

○太田委員長 ほかにございませんでしょうか。

○浦西委員 2月から実証運行されている十津川観光特急バスの概要と、現時点での実績を伺いたいと思います。また、奈良市から中南部へと観光客を運ぶバスの運行は重要だと思うのですが、今後他地域に対象を広げるなど、どのように展開していこうと考えている

のかお伺いしたいと思います。

○西村地域交通課長 奈良県の大きな課題である観光客の県内滞在時間をふやすためには、県内観光地を広域的に周遊できるよう移動環境を改善することが必要だと考えております。平成28年3月に策定いたしました「奈良県公共交通基本計画」におきましても、県内の観光地を回る広域周遊バスの整備を新たに検討する項目として位置づけ、バス事業者や市町村との連携のもと検討してきたところです。その結果、令和元年9月には東大寺や平城宮跡、薬師寺、法隆寺などの世界遺産を周遊する世界遺産周遊観光バスの実証運行を実施しました。2月1日からは、浦西委員お述べの近鉄奈良駅やJR奈良駅から谷瀬のつり橋、そして十津川温泉などを結ぶ十津川観光特急バスの実証運行を開始しているところです。

十津川観光特急バスの特徴としましては、約4時間で奈良・十津川間を結ぶ速達性と乗りかえの必要のない利便性にあると考えております。具体的には、京奈和自動車道や国道168号のバイパス区間を経由し、主要な鉄道駅と観光地にしか停車しないことにより、これまでの鉄道で近鉄奈良駅から大和八木駅へ行き、そこから既存の路線バスに乗りかえる場合に比べて、約1時間20分短縮されているところです。今回の実証運行は2月1日から3月29日までの土日に各1便、土曜日は十津川方面行き、日曜日は奈良方面行きということで、合計18便を予定しているところですが、2月1日から16日まで3回の週末があり、合計6便の実績では、乗客数は60名であり、1便当たりの平均利用者数は10名となっております。この実証運行が終わった後に、県は乗客へのアンケートや乗降客数調査を実施しておりますので、その結果を踏まえて、継続的な運行に向け、奈良交通や十津川村と連携を図っていきたいと考えております。

また奈良市と県中南部を結ぶ観光客向けのバスにつきましては、観光客のニーズを踏まえた工夫を行うことで利用者もふえると認識しており、今後も魅力ある観光地を広域的にめぐれるよう、バス事業者や市町村などと連携して実証運行をしたいと考えております。令和2年度の予算案においても、観光地を広域的に結ぶ奈良交通バスの実証運行に対する補助制度新設の提案をさせていただいているところです。

○浦西委員 ありがとうございます。ことしはオリンピックもございますし、インバウンドの客を多く見込めると思っていますので、そういった方々を奈良市から中南部に、できるだけ観光に訪れていただきたいと思いますので、引き続きお願いをしておきます。

○太田委員長 ほかがございませんか。

○清水委員 通告しておりませんが、皆さんのお話を聞いている中で、ふと思ったことが

ありますので、わかる範囲でご答弁いただけたらと思います。

先日、どこかの自治体の職員の方が駅のホームを走って飛び越えたという事案がありました。そのときに思ったのですが、奈良県内の鉄道の状況を見ますと、JRは全区間において各駅停車ですが、近鉄奈良線は快速急行あるいは特急が通過する駅があります。非常に危険であり、目の悪い方にとっては命にもかかわる状況でもございます。ホームドアが設置されていれば未然に防げることが非常に多くありますので、近鉄奈良線におけるホームドアの設置の方向性について、わかる範囲でご答弁いただけたらと思います。

○西村地域交通課長 鉄道駅においては、ホームドアは1日当たりの利用者数が10万人以上のところを優先して設置を進めるということで、各鉄道会社が取り組んでおり、国の補助制度もあると聞いています。奈良県内で一番乗降客数が多いのは近鉄奈良駅の5万人余りだったと思いますので、各鉄道会社では、まずは10万人を超えるところに設置するというので、近鉄の奈良県内の駅について、今、設置する動きはないと聞いております。

○清水委員 また新しい情報がありましたらお知らせいただけたらと思います。

○荻田副委員長 委員長にかわりまして、委員会を進めてまいりたいと存じます。

○太田委員長 先ほど大国委員からも質問がありましたが、今、2月の中旬で、これから新学期を迎えることになるので、今から新1年生とか、また新たに幼稚園や保育所に通う時期ということで、子どもの安全対策は絶対に行っていかなければならないと思っております。

大津市の事故も交通安全対策の必要性が改めて示されたわけでもございますけれども、その前段に交通安全対策がなぜこれだけ社会問題になったかということ、平成24年に京都府亀岡市で通学中の児童の列に車が突っ込むという事故が発生しまして、一気にそこから学校や教育委員会、道路管理者とか、警察と緊急合同点検を実施したということで、ことしで8年目になります。現在、私も建設委員会にも入っておりますので、県警察の取り組みについて、お聞かせいただきたいと思っております。

○村上交通規制課長 緊急合同点検の結果を受けまして、歩行者用灯器の横断秒数を延長する等信号機の運用を見直し、横断歩道の新設等、県警察が行うべき対策は全て実施済みということです。その後も各市町村で策定された通学路交通安全プログラムに基づき、教育委員会、道路管理者、警察による合同点検を実施し、必要な対策を講じるなど、継続した取り組みを推進しているところです。

○太田委員長 この8年間の中で、実際に全て終えたということで、危険箇所と確認対策、

必要箇所というのは一致するかと思うのですが、全部で何カ所になるのでしょうか。

○村上交通規制課長 抽出した危険箇所1,473カ所中、1,341カ所の要対策箇所、このうち県警察が担当した306カ所につきまして、平成29年時点で対策は完了しているということでございます。

○太田委員長 こうした安全対策の必要箇所については、対応が可能なものは速やかに着手すると、それから道路の拡幅など必要なものはさらに検討を進めていく、対策状況についてフォローアップや検討を実施するということも、奈良県通学安全対策推進会議などでも確認されているとお聞きしています。

先ほどの大国委員のお話とも重なるのですが、昨年5月に大津市で、園児ら16人が交通事故に巻き込まれるという重大事故が発生しましたが、この事故を受けて、特に県警察としてどのような対策をとっているのかということについて、お伺いしたいと思います。

○村上交通規制課長 大津市の交通事故を踏まえ、まず緊急対策として、過去5年間で現に登下校中の子どもが対象となった信号交差点における交通事故及び車同士が衝突したはずみで、歩道にいた歩行者に車が衝突した事故23件が発生した22カ所を抽出し、昨年6月に警察と関係機関による緊急合同点検を実施しております。警察としては、点検の結果を踏まえ、歩行者用灯器の秒数の延長をしたほか、信号機のLED化、横断歩道の補修等の対策を推進しているところです。

次に、昨年6月に政府の関係閣僚会議において決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づき、幼稚園等の所管機関などが主体となって、警察や道路管理者と連携し、未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全の確保に向けた緊急安全点検を延べ約500カ所で行ったところです。今後、警察や関係機関でそれぞれ対策を推進していくこととしております。また、大津市の事故は直進車両と右折車両が衝突する、いわゆる右直事故であったことから、現に右直事故が発生した信号交差点や通学通園路、集合場所、通学通園バスのピックアップ場所等の合同点検を推進しているところです。このほか、警察独自で交通事故の発生状況地図を幼稚園等に提供する情報発信、園児等に対する交通安全教室、通学路等における可搬式速度違反自動取り締まり装置による速度取り締まり等を実施しております。

今後も未就学児を含めた子どもの通学路等の安全対策に、関係機関とともに推進してまいります。

○太田委員長 ありがとうございます。

ぜひこうした安全対策を抜かりなく進めていただきたいと思います。大津市の事故がきっかけとなって、先ほど大国委員からもキッズゾーンの話がございましたが、一方で、安全対策という点ではゾーン30が、通学路とか住宅地の生活道路における交通事故を防止する有効な手段の一つです。昨年6月には県下で44カ所が整備済み、今年度末までにさらに2カ所整備を予定しているということです。

最近私、このゾーン30を車で通ったりしますけれども、大体皆さん、なれていらっしゃるような感じになってきて、時速30キロメートル以下で走っているかどうかという、割と速いスピードで走っているという印象があります。当初の意識が少しずつ薄れてしまっているのではないかと、そういう点では、改めて注意喚起という取り組みが必要ではないかと思いますが、警察としてどのように捉えていらっしゃるのか、もしわかれば教えてくださいたいと思います。

○村上交通規制課長 平成24年度から平成29年度に整備したゾーン30の効果につきましては、42カ所の効果検証を実施したところ、整備前と比べ、約6割に当たる27カ所で交通量が減少、約8割に当たる32カ所で速度が減少、約4割に当たる17カ所で人身交通事故が減少、約4割に当たる18カ所で物損交通事故が減少というようなよい結果が出ている反面、15カ所で交通量が増加、8カ所で速度が増加、11カ所で人身交通事故が増加、20カ所で物損交通事故が増加ということで、整備効果が認められない場所もあります。こうした場所については、交通実態を把握した上、ゾーン30の区域内であることをさらに認識させるような路面標示であるとか、ハンプという路面の凹凸等の対策、道路を狭窄、狭くさせるということで、走りにくくさせるような対策、これらの対策により、ゾーン30の効果をさらに上げていきたいと考えております。

○太田委員長 ありがとうございます。

効果がある一方で、なかなか認められない部分もあるということで、そういった実態についてもお答えいただきました。私も実際にハンプという道路に凹凸があって、ドライバーに注意を喚起するような道路も走ったりもするのですが、そこも見通しがよかったりすると、割と皆さん普通に走られるということで、だんだん散漫になってくるといいますか、注意がなかなか行き届かなくなってしまうのではという心配がございます。

これからキッズゾーンもつくられると思いますけれども、つくられた当初は、当然皆さんそこに注意が集中するわけですが、何年かたって、皆さんなれてしまうと、その効果が薄れてしまうということも懸念されますので、ここをどういうふうに今後にわたって安全

を担保していくのかということについては、あわせて検討していただきたい。設置したらそれで終わりではなく、なかなか効果が得られないところとか、あるいは速度が落ちたけれども、皆さんなれてしまったところにハンプをつくるとか、そういった取り組みはぜひ今後も進めていただきたいと思っております。

もう1点、今月10日月曜日の17時前から20時過ぎの約3時間半にわたり、近鉄生駒線の信号機の停電により、東山駅から王寺駅間の運行が停止するという事故がございました。多くの利用客に影響が出て、19時過ぎから代行バスが運行されましたが、一時は王寺駅や東山駅に人があふれて、沿線各駅もタクシーや迎いの車を待つ列ができて混乱をするという状況が起きました。続く2月11日も、この日は休日だったのですが、この日も始発から13時ごろまでの約8時間、同じく信号機の停電による運行停止となり、多くの乗客に影響が出たということです。その後、近鉄の広報部が、勢野北口駅から信貴山下駅間の電気設備のショートが原因で、東山駅の信号機のトラブルの原因は不明として、住民の間で再発の不安が広がっております。この近鉄生駒線は2017年の10月に台風災害により、住宅擁壁が崩落した影響で、もともと1時間4本運行されていたのが1時間3本に減便されて、ことしの3月のダイヤ改正により、ようやく朝夕は1時間4本の通常運行に戻される見通しとなり、地域住民からも非常に歓迎をされているということです。

近鉄によると、この生駒線各駅の乗降客数は高齢化とか、自動車の普及によりピーク時に比べ半減しているということです。利便性を確保して乗降客を確保するということが、公共交通を存続させるということにもつながると思います。以前、私もこの近鉄の問題に関して、無人駅の問題など、さまざまな形で取り上げさせていただき、その都度、近鉄にも申し入れを行うなど、現在も県にも調べてもらっているところで、県で何か懸念があるということであれば、私もこの場で質問をしたいのですが、きょうの地域公共交通対策等特別委員会という場で、こういう問題を共有していただき、乗降客数が減ってしまったために、なかなか老朽化対策が進まない、そしてその結果減便になって、その先、またさらに悪いことが見過ごされるということがないように、県としてもぜひ注意を向けていただくように要望しておきたいと思っております。以上です。

○荻田副委員長 ほかにございませんか。

それでは、委員長と議事進行を交代させていただきます。

○太田委員長 それでは、ほかになければ、これをもちまして質問を終わります。

なお、当委員会所管事項に係る議案が追加提出される場合には、当委員会を3月5日の

木曜日、午前10時30分に再度開催いたしますので、あらかじめご了承ください。

それでは、理事者の方はご退出を願います。ご苦労さまでございました。

委員の方は、しばらく残っていただきますように、よろしくお願いいたします。

(理事者退席)

それでは、ただいまから委員間討議を行います。

委員間討議もインターネット中継を行っておりますので、マイクを使って発言をお願いします。

本日は、6月定例会に行う当委員会の中間報告に盛り込む内容をまとめていきたいと思っております。

なお、本日お配りした資料は、初度委員会から前回までの委員会に出された意見等について整理したものです。これまで委員各位から出された意見、要望、地域公共交通対策等に係る課題なども考慮をして、中間報告に掲載すべき事項等について意見の交換をしていただきたいと思います。

それでは、ご発言をお願いします。

○荻田副委員長 今、キッズゾーンや高齢者に対する安全対策とか、いろいろな話が広範囲に出てきておりますが、特に所掌事務の取り扱いから見て、どこが責任を持って主導的に実行していくのかということがなかなか見えてこない部分があると思います。今も未就学児の子どもたちに対するキッズゾーンの話もありました。しかし、それを実践して解決をしていく、そういった措置をする責任ある立場というのはどこになるのかという思いがするのです。こういったことをしっかりと対応していくということも大切ではないかと思っております。高齢者にしても同じことだと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○清水委員 今、荻田副委員長がおっしゃったとおりだと思うのですが、ハード対策とソフト対策、それぞれ所管が違いますし、特に学校の教育現場で子どもに対する交通安全対策として、警察も一緒になって交通ルールの指導をしていただいたりしております。ところが、この地域公共交通対策等特別委員会の名称が、これは私の所感かもしれませんが、公共交通は非常に広いです。先ほども話しましたが、鉄道や路線バス、それぞれの自治体に取り組んでいるコミュニティバスがあったり、タクシー、さらに今後展開されるリニア新幹線も含まれています。幅が広すぎて、絞った議論がなかなかしづらいというところがあるのではというのが、当初からの不安材料と思うのですが、特別委員会の本来のあり方として、私はもう少し的を絞るほうがいいような気がします。道路であれば建設委員

会でもされていますし、教育委員会は教育委員会として子どもに対する安全教育の取り組みもされておりますので、それを全部集約して、この特別委員会として結果を出すというのはちょっと難しい、そういうふうに感じているのですが、この辺をどう整理していくのが課題だと思っています。特別委員会の2年間の存続期間で何らかの答えが出るかどうか、いささか不安な気がするのですが、その辺の議論を深める方法を検討すべきではという気がしております。私の主観ですが。

○荻田副委員長 特別委員会をつくる際に喫緊の課題であるとか、いろいろな常任委員会で所管をしているものを特別的に選考して、この特別委員会でするほうがいいという思いで、リニアあるいは地域交通、特に今の路線バス等々、近鉄沿線も含めいろいろやってきたわけです。新駅を核としたまちづくり、特にAIタウンという中で、新たな人にやさしいまちづくりを進めていこうと、それぞれのものが盛りだくさんにあるものですから、絵花的にいろいろかけ合いをしてやっているというのが、この委員会の特徴ではないかと思うのです。もともとは常任委員会だけでもいいことだったのだらうと思いますが、この辺はまたそれぞれの会派でもいろいろもんでいただいて、また新たな方向づけをしっかりといただくために、今、我々が委員会にいるものだから、問題意識の共有と、これからの委員会のあり方について、みんなでいろいろなご意見を出していただいたほうがいいのではと思っています。

○清水委員 特別委員会を設置されていない都道府県議会も中にはあります。たまたま奈良県議会は常任委員会5つ、特別委員会5つということが、過去より継続して行われてきていますので、それが当たり前になってきているようなところもあるかと思います。今、荻田副委員長がおっしゃったように、各派で再度議論をして、今後の特別委員会の運営方法について深めていくということが、大事ではないかと思います。

○大国委員 今の件ですが、当初よりかなり広がっていますから、本来はもう少し絞ったほうがいい、もっと議論を集中して深めていくことが大事だと思います。

別の話ですが、今いただいた資料は9月開催委員会のまとめと書いてあるのですが、前回いただいた資料も同じ9月開催委員会の取りまとめだったのですが。これは……。

(「タイトルが間違っている」と呼ぶ者あり)

それならわかります。どちらが正解なのかと思って、前の資料も持っていますので、表題が初度から令和元年11月ということですね。わかりました。

○太田委員長 ほかがございませんか。

○田尻委員 本来、この委員会で、地域の県民の皆さん方の生活を守る、命を守る、医療・教育を守るといふことの必要性を説くには、公共交通を存続させなくてはならないといふことが大きな目的だと思うのです。そのような中、どうしても公共交通といふと、民間会社の、例えばJR、あるいは近鉄、あるいは奈良交通といふところに話が集中していく、タクシーもそうです。ところが県が実質的にその事業にタッチしていないものですから、お目にかかったときに陳情、要望するといふことになるのですが、今、清水委員がおっしゃったようなホームドアについても、国土交通省は10万人以上を一つの目安としており、今現在ホームドアを1つ駅につけようと思つたら約1億円から3億円かかるのです。ところが、これについての国庫補助ゼロ、県補助ゼロ、市町村補助ゼロといふことは、事業主体が全てしなくてはならないといふ大きなハードルがあり、実質的につけたくてもつけることができないといふ問題があります。

バスについても人口の減少、そして何よりも大きな問題は通勤客が減つたといふことが大ダメージになっているようで、今、聞き及んでいる話ですが、来年度は20路線について減便、廃止の検討が委員会で開始されるそうです。何かしんどい話ですが、根本的に変えていかなくてはならないと、強く思うところであります。

この委員会をいい意味で県が主導を握る、あるいは、例えば県費を入れるとするならその使い方をどうするかとか、もう少し具体的なことをやらないと。総論は、反対する者は誰もいないと思ふのですが、いざ一つ一つ詰めていくと、できない、難しい、無理だといふことになってくる。少し幅が広くなり過ぎて、反対に実りなき議論になってしまうといふのは肌で感じていることです。だから、質問をしようと思つても、これは県が答えられるのかといふ問題になってくると、ここで質問したら気の毒ではといふ思いがあります。

この委員会自体の有効性は非常に高く認めているのですが、皆さんと一緒にあり方を議論の対象にしていければと思ひます。これは個人的な感想です。

○荻田副委員長 全国の都道府県議会で、こういう委員会といふのはあるのか、一回調べておいて。

○太田委員長 皆さんおっしゃるように、例えばキッズゾーン一つとっても、この中だけで完結するのではなく、部局がまたがっていますし、清水委員がおっしゃるように、ハード面とソフト面で担当部局が違つているとか、あるいは田尻委員がおっしゃるように、公共交通機関といつても近鉄やJRが絡んでくると、なかなか県で何か決断するといふことができないといふ、いろいろな制約がありながらこの委員会が行われてきたのです。先ほ

どの皆さんのこれまでの発言をまとめた資料を見ておきますと、主には地域交通とリニア、高齢者等の安全対策の3つが大きな論点になるのではと、この中でも非常に幅広くなってしまうので、皆さんの中で論点が絞り込めないというご意見もあろうかと思えます。どちらにしても、この委員会は来年度も続くということなので、各派であったり、この中でもそのあり方を皆さんでご議論していただきたいと思っていますところでは。

○荻田副委員長 余談ですが、今月18日に国土交通省鉄道局へ行ってきました。局長がおられなかったので、次長と話していたのですが、JRの平城山駅で、ホームへ上がるのに150段の階段があり、このバリアフリー対策を、自治連合会やいろいろなところからお願いされるものですから、言ってきたのですが、そういうところもこの委員会で議論をしながら、一つ一つ県民の皆さんに寄り添うようなことも、議題として出してもいいのではと思ったりしています。なかなか一挙にいかない、バリアフリー対策は難しい、そのようなことを感じました。

移動等円滑化の促進に関する基本方針で1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上となっているけれども、ここは150段という段数があるので、できるだけ早くやってもらいたい。当時の森事務次官に話していますし、国会答弁では3,000人以下であっても厳しいところについては光を当てていくという答弁もしているという話を、森事務次官から聞いたりしているものですから、実現に向けてしっかりやろうと思っています。皆さんとともにこういう問題意識の共有をやっていったらいいと思います。

○太田委員長 よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、荻田副委員長のご発言も最後にいただきましたけれども、こういった皆さんのご意見を踏まえた中間報告を、6月定例会の委員会でお示しさせていただきますので、よろしく願いいたします。

(「はい」と呼ぶ者あり)

それでは、これで本日の委員会を終わります。ありがとうございました。