

# 地域・交通対策等特別委員会記録

開催日時 平成23年11月29日(火) 13:02~14:20

開催場所 第1委員会室

出席委員 7名

安井 宏一 委員長

乾 浩之 副委員長

森川 喜之 委員

宮本 次郎 委員

高柳 忠夫 委員

出口 武男 委員

小泉 米造 委員

欠席委員 1名

米田 忠則 委員

出席理事者 大庭 土木部長

松本 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事

(1) 11月定例県議会提出予定議案について

(2) その他

〈質疑応答〉

○安井委員長 それでは、ただいまの報告、その他の事項も含めまして質疑等がございましたらご発言願います。

○宮本委員 リニア中央新幹線の動向についてですが、JR東海が中間駅建設費用について、全額JR東海側が負担する報道がなされています。以前から主張していますように、リニア中央新幹線については建設費が大きいことと、情報が少ない点があります。安全性の問題では、大深度の活断層が集中する地域を走ることに対する心配がありますし、電磁波の影響に対する安全確保はどうなるのか、などの情報量が不足している中で、中央新幹線推進キャンペーンだけが先行していると受けとめております。JR東海から出された記者発表の内容を見ましても、中間駅の建設費用はJR東海が負担し、駅周辺の整備費用等は全額地元負担ですから、国民の世論とか心配の声を放置しておいて、推進キャンペーン

に行政が乗っていいのかと思うのです。

東海道新幹線の乗車率について、平成19年で64%だったのが平成21年では55%に下がっていますが、整備をしたところでこれから人口減少時代にも入っていくときに、果たして経済性、採算性という点で、見通しがあるのか問題があります。もう一つは、先ほど申し上げました電磁波、あるいは大深度の地下を通る安全性の問題です。

電磁波でいいますと、詳しくは知らないのですが、4ミリガウスの電磁波を受けることによって小児白血病の発症率が2倍になるという報告があります。リニア中央新幹線の磁場では、高いところでは1万倍にもなるのです。上海リニアのときは、電磁波問題でデモが起こって、途中で見直しを余儀なくされていることもありましたので、安全性の問題で、どのように認識されているのかお聞きしたいと思います。

次に、近鉄平群駅で街頭宣伝をしていて、帰ろうと思ったときに目の前で交通事故が起きました。それは、自転車に乗った中学生が高齢者とぶつかり、高齢者が転倒する事故でした。救急車を呼んで、大したけがではないことで済んだようですが、それでも一瞬危ないなと思いました。

最近テレビでもよく言われていますが、交通ルールやマナーを無視して歩道を走る自転車がふえて、大変危ないことで警察庁で取り締まり強化を柱とした総合対策が求められたところです。基本的に自転車は車両ですから、原則は車道を走ることになっていますが、例外的に歩道通行が認められる場合もあると認識をしているのですが、自転車の通行に伴う安全対策でいえば、単に取り締まりを強化するだけでは済まないと思っておりまして、自転車通行の環境を整える条件整備の面で、これとあわせて、一方で自転車を走行する際の安全確保に対する啓発が必要と思いました。

近鉄平群駅での事故に戻りますけれども、両方大事だと思いますが、一つは夕方で暗く歩行者の発見がおくれることもあったと思います。これは街灯の設置になってきますので、環境整備の問題もあると思いました。

もう一つは、自転車で走る場合に並走してはいけない、周りの安全をよく確かめなければならぬ啓発も大事だと思いますので、環境整備や啓発という点で、土木部、あるいは奈良県警察で取り組まれていることがあれば教えていただきたいと思います。以上です。

○東道路・交通環境課長 リニア中央新幹線の経済性、採算性と自転車事故の2点いただいております。

リニア中央新幹線は、JR東海の事業となっております、需要見込みは、基本的に航

空機需要からの転換を図ることによって経済見通しを立てていると聞いております。

その安全性についてでございますが、ことしもリニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会を立ち上げましたが、そこにJR東海に来ていただきまして、安全対策等についての講義、説明をしていただいております。磁気に対しても磁気シールド等の車両を用意していると聞いておりますが、誤解を生まないように、県としてもよく説明できるようにホームページの充実等を図っていきたいと思います。

自転車のことでございます。ご指摘のとおり、快適で安全な自転車空間、環境をつくりたいと思っております。昨年12月に自転車利用促進計画を策定しております。

その中では、まず短期的な取り組みとして段差の解消とか、注意喚起の標識などをつけて、その啓発も含めて安全な環境をつくり、引き続き5年、10年というタームになりますけれども、抜本的な改良もやっていきたいと思っております。

○喜多交通規制課長 広報啓発でございますけれども、警察といたしましても啓発活動の強化や安全教育、これは大変重要な課題であると考えておりまして、これまでもこれらの諸対策を実施しているところでございます。

具体的には自転車は車道が原則で歩道が例外、歩道通行では歩行者が優先などを内容とします自転車安全運転五則を広く県民に周知、定着に向けた街頭活動等を実施しております。また、自転車に関するルールの周知とマナーの向上を図るための小・中学校に対する積極的な自転車教室の開催、さらには自転車のルールを遵守してもらうための自転車指導啓発重点地区とか、路線における街頭指導啓発を実施しているところでございます。また、自動車運転者に対しては、自転車を保護する運転を普及していただくために、春、秋の交通安全県民運動などを活用した一般ドライバーへの指導や、安全運転管理者を通じての各事業所に対する啓発を実施してきたところでございます。

今後は、自転車の安全利用について、関係機関、団体の参画を得て、奈良県自転車総合対策連絡協議会を立ち上げることとしており、自転車利用のルールの周知とマナーの向上、あわせて自転車の通行環境の整備等、自転車の総合対策を推進してまいりたいと考えております。以上です。

○宮本委員 まず、リニア中央新幹線の問題でいいますと、現在の東海道新幹線の座席利用率は、2007年度が64.7%、2008年度が61.2%、2009年度が55.6%、半分は空席という状況で、その結果、純利益は2007年度が1,597億円、2008年度は1,260億円に減り、2009年度は884億円です。これは、製品が売

れなくなっている会社が古い工場をそのまま稼働して新しい工場をつくることと同じではないかと思いました。航空機利用者から需要がJRに移ってくることも言われましたが、JRの示しているのは年間5,840万人の需要があり、そのうちの15%が新規に航空機利用者から移ってくるということですが、根拠がはっきりしないので冷静に見る必要があるのではないのか、また人口もふえるわけではありませんので、そのことも検討しなければならないと思います。次に、安全の問題でいいますと、原発事故の放射能の安全性は安全神話に頼りっきりで、国民の知るところとなっていなかったし、事故が起こって大変なことになっています。磁力等の、身近ではなかったものに対する安全性がどうなのかは、県民に十分に周知をしていくべきではないかと思えます。これは意見ですので、要望しておきたいと思えます。

それから、自転車の安全対策でいいますと、啓発を進めていくことと、警察庁も全国の意見を聞いて、今後出し方を検討することになっているみたいですので、その経過を見なければならぬなと思っています。

そこで、警察に1点示していただきたいのは、県内の自転車事故の件数、近年どのように推移しているのか、昨年は955件、一昨年よりは100件減ったのは新聞報道で理解をしているのですが、何か特別な取り組みをして自転車事故を減らすことに成功したのか、示していただきたいと思えます。

次に、土木部の関係ですが、自転車事故がふえているかどうかと直接にはかかわりないと思うのですが、観光という観点から自転車走行の道路整備を進めていただいています。この自転車道の整備ですが、いろいろな意見もあると聞いておりまして、例えば自転車走行レーンと歩行者レーンの間に花壇を設けたりされていますが、その花壇には今は何にも植わっていないので、一体どうなるのかという声を聞いたりしています。これは国道24号、奈良市四条大路町のあたりです。もう一つ別のところでは、自転車レーンが極端に青色になって、景観とマッチするのかという話もあって、確かに車両の進入を防ぐという点では色が違って車両の進入が減ることもあると思いますが、そういう点では住民の受け止めや景観も認識する必要があると思えますので、何か考えがあるのかお聞きしたいと思います。

○松本交通部長　ことしの自転車事故の実態でございますが、10月末現在の自転車事故に関しましては人身事故が739件で、対前年比より51件減少いたしております。全人身事故に占めます割合が、全国平均が約20%でございますが、本県につきましては14.

4%でございます。

何か特別な対策をしているのかでございますが、交通規制課長からお話ししましたように、各種関係機関、関係団体のお力をおかりして、自転車の安全運転五則の周知徹底や、自転車運転者のマナー向上のための指導警告活動をやっております。ことしの指導警告は2,400件余り警告いたしております。以上でございます。

**○東道路・交通環境課長** 自転車道と併せて、環境のお話がございましたけれども、国道24号の花壇につきましては、委員お述べのとおり、花壇が放置されていると思います。また、自転車レーンの色ですが、国が全国统一の青色線で実施しておりますが、奈良県は緑色線で統一しております。県議会からもお話をいただいたところでございますが、現在、奈良県の自転車ネットワークをつくるための、標準ガイドラインを定めておりまして、国道24号を想定しまして環境対策という形で取り組んでおりますので、ご理解いただければと思います。以上でございます。

**○安井委員長** 他にご意見等はございませんか。

**○高柳委員** バス交通の確保対策について、お聞きしたいと思います。

報告1「バス交通の確保対策について」の5ページ、3バス交通対策の取組の考え方(案)で、国庫補助の要件で地域公共交通確保維持改善事業が、平成23年より県との協調補助は廃止になると聞いています。その中で、分析も含めて公共交通に対する支援の意思が感じられます。自由になった分だけ国側も、5ページの該当したところに対しては補助金が出る。ただし、県はまだ基本的な考え方で支援の具体的な方向性は概略しか出ていない中で、国と県が協調で、補助していた分が、対象路線がそのまま移行するかどうか、新たに通学、通院、買い物とか、住民のニーズに本当に合った形で、不足しているところを足していくのかどうなのか。危惧されるのは薄く広くするのか、今までのところは担保するとか、ここのところは新たに付け加えるとかは、この文面から感じられます。一路線が今まで国が半分、県が半分に使っていたのに、通学も通勤も買い物もするので、国が20分の4.5出すけれども、県は20分の3.2にするのなら、その路線が苦しくなっていくのではないのか、過疎地域や経営が苦しい路線を抱えている地域はどうなのか質問いたします。

**○東道路・交通環境課長** ご指摘のとおり、今までは国が一律基準を示していて、客観的な基準に合えば自動的に県も補助していたというスキームだったのですけれども、それが解消されたこともあって、県として少し分析をして、何が必要なのか焦点を当ててきてい

るところでございます。

最終的に全く国と同じところに路線が入るか、少し要綱を詰めないと確定できないのですけれども、県としても、鉄道に行く広域的な路線のバス、そこから病院とか学校とかにつなげるバス体系を考えておりますので、かなり近いところにはなるのかなという気はしております。ただ、激変とならないように注意をしたいと思います。以上でございます。

**○高柳委員** 変更をしていくのなら、その地域も含めて激変になる、ならないのも含めて、どういう路線が狙上に上がっているのか、奈良県としてのたたき台を、予算をつくる前の12月議会の委員会で議論しなければいけません。2月定例会になれば新年度予算として出てくるのです。イエスかノーか、修正はほとんどないから、そのまま通ってしまうのです。今の段階である程度、その路線がテーブルに上がっているのか、出すべきではないかと思えます。ここで大枠理解されて、2月議会で、いや、ここは激変ではない、削減をしますという話になって、そこの地域の、今まで県と国との協調で補助していたところが減る話になっていったら、力を入れている路線が減らされるという話になって、行く行くはその路線は廃止だと県が決めたのだと一歩踏み出すことになる感じになるのです。その辺のところは12月議会の中でたたき台を出すスケジュールとしないと、議員は何だと、ここで何を話しをするのかという話になるので、ここまで出すというのであれば、どこが狙上に上がっているのかあるはずだと思います。

今まで額を決めて積み重ねてきた路線、無理無理の路線、ここは良い路線というのか、経過があるのだから、ここへ生のデータを出して、そこまでして、踏み込んで良い案を出していると言える組み立て方をしてくれなければいけないと、激変にならないようにやろうとしていることはやろうということとイコールに聞こえました。言い直したら余計に感じたと思うのです。通学の問題も、踏み込んで書いていただいているのはすごく伝わってきます。通院の問題、南部と県立病院を建てるというのか、再編することにすごい意気込みがあって、その周辺地域だけではなく、そこに行くバス路線を整備する意味ではなく良いことだと思うのですが、それをするために今まで持続してきたことに関して激変させないように注意するのではなく、それは担保するという資料を出していないなら、最大限担保するぐらいの答弁をしていただかないと、少ししんどいと思うのですけれどもいかがですか。

**○東道路・交通環境課長** データも整理をして、きちんとご説明をするため、まず考え方をご提示させていただいたところでございます。その点で資料が不足していたことについ

ては、おわびをしたいと思います。

ご指摘のように、細かい路線に落とし込んでというところまで議論ができない部分がございます。考え方についてご賛同いただければ、作業を進めていきたいと思っています。お述べになったように、激変にならないように十分に注意をしたいと思います。以上です。

**○高柳委員** それでは、今、市町村も地域公共交通に関する協議会を設置して、身近なところの交通過疎といえよいか、しんどいところは生駒市で3路線、2路線ふやしてコミュニティバスを走らせることをしてきているのです。公共の部門に関しても市町村の協力の度合いも、報告1、5ページの2に書いてあるけれども、その進みぐあいとかも含めてまだまだ整備していくことはあると思いますので、来年度予算編成では、最初から今までの協調補助をしていたところを薄めるというのか、国はそのまま出ているのに奈良県が薄める話をしていたら、その路線に関してはすごく目につきます。奈良県は廃止なりしんどいことをしていくぐらい、大事な路線を今まで補助してきたわけですから。そこには、県が踏み込んでいくことになると思いますので、よほど慎重にしないといけないと思います。何度も言ってもだめだと思えるのですけれども、激変しないようにする。変わるのは問題であり、長いスパンで考えて、市町村の応援とか総合的な公共交通を守る体制ができてきたらその話はあると思います。しかし、今の段階で直ぐにいくという話になれば、今の説明の中で、この形は数値も出てこない中で考え方を了解してくれというのは、議会軽視だと思いますし、今まで積み重ねてきているこの進め方も独善的な、良いことをしていることで終わってしまう気がするのです。強引に進めるのはやめてくださいというぐらいです。

**○安井委員長** 東道路・交通環境課長には、高柳委員の趣旨を良く理解していただきたいと思います。

きょうは、今の時期で来年度の予算編成にかかわっている時期ですが、もう少し具体的な数字も出してくれているのではということ、きょうは資料として出ていないのでそういうことになるのですけれども、説明の中でその点も入れてもらえれば、もっとわかりやすかったのではないかと思います。激変させないということですので、その辺少し穏やか過ぎて抽象的な感じがするのですけれども、もう少しわかりやすく言えば。

**○高柳委員** 簡単に、それは物すごく良い意味に理解しておきます。この委員会は理解したとしておきますので了解です。中身の踏み込んでやろうとしていることは伝わっています。以上です。

**○安井委員長** わかりました。その趣旨を生かしてほしいと思います。

○森川委員 リニア中央新幹線の奈良市付近に決定ですが、このとおり進んでいくと思うのですけれど、この奈良市周辺というのが、仮に京奈和自動車道の進捗状況も少し悪い。ここにリニア中央新幹線を奈良市周辺に持っていかれて、文化財とか、さまざまな問題点が出てくると思うのですけれども、奈良県として奈良駅を、本当に奈良市周辺に持ってこれるのかどうか、文化財や景観で地下を通ることは、トンネルを掘ることによって地下水が流出し埋蔵文化財に傷をつけるとか、また反対に上に持っていけば景観上の問題もあります。基本的に、環境部分についてどのように考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

○東道路・交通環境課長 ご質問と合っているか自信もないのですが、お述べのように、駅の選定に当たって、ルートもそうなのですけれども、東京－名古屋間を見ますと、環境アセスメントを実施する中で具体的に位置や線を決めていくとなっております。名古屋－大阪間は着手できていないのですけれども、県としては早くJR東海にアセスメント調査に入っていただいて、駅位置の決定を進めていただきたいと思いますところがございます。以上でございます。

○森川委員 これからまだまだ先の長い事業なので、今どうこうという話ではないと思うのですけれども、奈良県の現状を把握していただいて国との調整を進めていかなければならないことには、正直事業が進むに当たって奈良県でとまる場所の選定、これは明確に国で議論していただけるように考えていただきたい。よく言うならば、もっと中部へ持ってきていただきたいと思うぐらいの気持ちはありますけれども、今後奈良市内を通ることは、いろいろな文化財の形、景観の形に対して議論が出てくると思いますので、できる限り慎重に駅の選定を考えていただきたいと思います。質問終わります。

○安井委員長 ほかにないようでございますので、これをもちまして質疑を終わります。

委員の方はしばらくお残りいただけませんか。しばらく休憩します。

13:54分 休憩

13:56分 再開

○安井委員長 ただいまから再開させていただきます。それでは前回に引き続きまして、委員間討議をはじめさせていただきます。討議に入ります前に、今後のスケジュールの確認を行いたいと思います。

特別委員会の設置等に関する申し合わせでは、審議期間を2年間とするとされておりますので、来年の6月定例会では、中間報告を行う必要があると考えております。今回と次



回で大まかな方向性を固めたいと思いますので、よろしくお願いします。

それでは本日の配付資料の確認を行います。まず参考といたしましては、これまでの経過と前回の委員間討議での発言概要をまとめたものであります。次に資料1は金沢市におけるフラットバスについてでございます。資料2は長野県木曾町の木曾っこ、生活交通システム、広域的な自治体における交通空白地の解消についてということでございます。資料3は、福岡市公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例の具体的な検討方法についてでございます。次に前回のまとめとして、各委員の皆様からは県外調査の必要性等についてご意見をいただいたところであります。まず活発な議論を行う為に、委員の皆様自ら情報収集や資料収集を行っていただきたいとお願いされたところでもあります。その後、議論の過程において、県外調査の必要性が出て参りましたら検討して参りたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

では配布させていただいた資料を基に討議を行って参りたいと思いますので、発言をお願いいたします。

この参考資料をもとに、資料を集めていただいたりいたしましたけれど、何かこのことに関しては意見ございませんか。

これまでの経過も9月議会から委員発言ございましたので、それをまとめております。  
○小泉委員 今回、福岡市の公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例に係る資料を出させていただいております。奈良県では、奈良県交通基本戦略ができていますけれども、それをもう少しはっきりとした形で交通対策問題を取り組めたらどうかと思います。そういう点で、条例制定に向けた検討を行ってはどうかという話をしておりました。その方向に向かって、2年間で一定のものができ上がっていったらいいし、それがうまくいかなかったら、条例制定にならないわけですが、条例制定に向かって地域交通対策等特別委員会として取り組んではどうかと話をしておりました。

それで、一番先例的なものが福岡市の公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例ではないかと思っているわけですが、なぜ先例かといいますと、福岡市の特別委員会でもよく論議をされて、この条例を制定していったという経緯があります。

もう一つは、移動権という問題がこの条例に、初めて明記したという点で、なぜ移動権を入れるようになってきたのかということも含めて、我々自身が理解をしていった中で判断していったらどうかと思っております。

とりわけ、9月定例会で質問したときに、知事が国会の中でも継続審査でありまして、この移動権の問題について、交通基本法を制定することについてまだ決まっていない。これは移動の権利をだれが保障するのかというところが、国会で論議が十分でないという話で継続審査になっている感じでした、しかしそれが福岡市だったら、さらにそれが進んでいったという経緯と、その判断と、それから今現在どうなっているのかというところを、我々自身が精査しながら判断していったらどうかと思いますので、一度福岡市へ行って話を聞いてきたらどうか。福岡市議会の議員や、理事者でも結構ですから、一緒に会っていろんな話をしてはどうかと思ったりいたしておるので、委員長に対してお願いをして、できたら来年の1月か2月で結構ですから、行ったらどうかと思っています。以上です。

**○安井委員長** ただいま、小泉委員から発言がありましたように、前日もそういう意向で先進地というのですか、既に条例制定をされた福岡市に調査に行って、今述べられたように移動権と明記された点についてもお聞きした上で、奈良県のこれからのあり方を調査したら良いのかということです。

奈良県と福岡市の違いもありますが、福岡市の都市計画法上の区域を見ましたら、ほとんど市街化区域で、少し調整区域が残っていて、バス停から何キロメートルで、空いたところ、そこの方々をどのように移動をさせていくのか。奈良県は見てのとおり、大半が過疎地というか、市街化調整区域がありますが、地理的に福岡市と奈良県の違いが一番この移動権の中で、役割があるとするならば県は県としての役割、あるいは市町村は市町村としての役割、また企業は企業としての役割がそこでどういうように使命づけて行くのかというのが一番条例で難しいところであると思うのです。これは違いですので、福岡市に聞かせてもらったらいいのかと思うのですが、奈良県は交通基本戦略という形で発表されて、ことしからその戦略の取りまとめをされておりますので、県としての一定こういう形でやりますよということをおっしゃっておられますが、市町村とその企業というか、条例があることによって会社がどのように位置づけるのか、例えばバスを大いに利用しましょうよというものを向上していく、民意を上げていくという役割が、その条例の制定によってどの程度アップしていくのかがつかみにくい、一番難しい点ではないかと。条例が公布されましたら、奈良県の隅々までその効力が行き渡らないと意味がないので、奈良県と福岡市の違いが十分でないところにやや難点はあるのですけれど、この移動権というその権利を制定されたのが、憲法でどの程度保障されているのか、それは知りません、わかりません

けれど、移動権という権利があるのなら、奈良県でもそれはあてはまることであるので、お聞かせいただきたい点があります。

そして、県外調査に行くのか行かないのかも含めて、福岡市の条例について、小泉委員からも提案がありますので、来年の6月には2年間のうち1年が過ぎますので、一定の中間報告をしないといけないと思いますので、どういう方向で地域交通対策等特別委員会の目的とするところをまとめていくかとなりますので、今からまとめなければいけないと思います。

**○高柳委員** 先ほどの地域交通対策等特別委員会資料の報告1、バス交通の確保対策についての具体的な施策です。生駒市の場合も、新たに2つのコミュニティバスを走らせることで努力をしているのですが、その基礎になる考え方について、福岡市だけで県を名乗れるぐらいの大都市であるのですが、福岡市の公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例の中で明記している公共交通空白地を、奈良県の過疎地に読みかえてもいいと思いますし、一つの基本の考え方というのかどう言ったらいいのかわかりませんが、資料1の金沢ふらっとバスや資料2の木曾っこ号を導入するときの基礎となる条例だと思うのです。今の時代の中での移動することは、自治体としてはこういうことなのだ、あとは具体的なまちづくりのため、交通政策のベースになる考え方を条例の中に盛り込んでいることで、例えば生駒市と、十津川村とは全く違うけれども、移動することとか今の時代の一つの交通政策に関するということか、生活する上での基本になる概念を整理することで、地域交通対策特別委員会が取り組む、基本になるような考え方については、福岡市に行って、基本的なところの合意をまず図った方が良く思っておりますので、できたら年明け早々にでも福岡市に全員で行きたいと思っています。

**○安井委員長** 高柳委員の意見は、福岡市がその条例の制定をした背景といいますか、交通体系のあり方とか、あるいは都市計画法上、奈良県とは条件が大分違いますが、その条例を制定しなければならなかった原点を探ったら良いという考えです。

**○小泉委員** 各都道府県や市町村の実態は全部違います。だから、一定の基本的な方向理念だけをきっちり持って、あとは臨機応変に奈良県版に当てはめていけば、それで良いので、ノウハウだけを調査したら良いということです。

**○安井委員長** 奈良県交通基本戦略が示されましたが、その細則など実施の効果も出ていないというか、定められて時間的にも浅いですが、奈良県がしている一つの施策だと県は言うでしょう。

○小泉委員 きょういただいた資料3の公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例の制定経緯を見ても、これはずっと福岡市議会が中心になって進めてきたわけで、福岡市がしたわけではないわけです。

○安井委員長 そうです、これ議員提案による条例です。

○小泉委員 議員が大抵全部関わってきたわけです。

○安井委員長 議員提案による条例というのは、ある意味ではいい面もあるのです。奈良県がやれば、責任を負うわけですが、議員提案による条例でしたら、ある程度理事者側はそここのところをやや軽く感じ取れるという、奈良県としても少し言ってほしいけれど、それぐらいだったら良いという、少し軽目のところもあると思います。

○森川委員 11月定例会の代表質問で触れるのですけれども、奈良県交通基本戦略は奈良県だけでもできないし、市町村だけでもできないので、奈良県全体の交通戦略として地域交通を考えていこうとすれば、今市町村が、コミュニティーバスやデマンドバス等で公共交通機関のないところを走らせて、高齢者等を運んでいます、市町村で走らせているつなぎの部分はどこでやっていくのか、奈良県も市町村の実態調査をしながら考えていかなければいけません。その意味では、福岡市の条例で明記されている、公共交通空白地を埋めていく戦略をとられているのはすごく興味がありますし、それを仮に奈良県に持ち帰ったときに、地域交通対策等特別委員会でも市町村とともに、奈良県の実態調査も実施して、市町村間の境界の壁を取り除いたり、大きな意味では奈良県がこの地域交通として結べる縁結びの形をつくっていくとなれば、第一には今後の市町村のことを知るべきだと思いますので、福岡市が公共交通の空白地をなくすために、この条例を制定してまでされているのは、奈良県にはないので、反対に言えばこういうところに勉強というのですか、視察をして、どういう形態で本格的にやられているのかを調査させていただいて、それから奈良県内の市町村の実態調査も入れて、この委員会で議論していくのが一番早道ではないのかと思いますけれども、少し意見だけは述べさせていただきます。

○安井委員長 森村事務局長、県外調査ですが、かなり実施してはとの意見が出ていますが、元来は、常任委員会だけ県外調査をしようとして議会ではやってきました。ただし、必要の度合いに応じては、それは認めようという一面あると思うのです。今、実施の意見が出ていますので、事務方として県外調査の要請があればできるのかどうか詰めてください。

今、県外調査に行こうとする行為そのものは、森村事務局長に聞いたら、特別委員会は今のところ県外調査は一応原則的には認められていませんけれど、調査する必要性があれ

ばそれはそれでということで、各派連絡会で一回諮ってもらった上でそのように方向づけていったらいいかと思います。

○小泉委員 誰かに各派連絡会で言っていただいたら・・・。

(「委員長が」と呼ぶ者あり)

○安井委員長 もちろんです。

○森川委員 平成22年に幹線・交通対策特別委員会で調査に行っています。

(「その時の手続ってどうなっているのですか」と呼ぶ者あり)

○安井委員長 それは同じです。ただし、常任委員会が県外調査に行ってません。

(「もうみんな行く」と呼ぶ者あり)

ですから……(発言する者あり) 行くのですが、少し県外調査に行く時期的なことも頭に入れておかないと、常任委員会との整合性を持たしていきたいのです。

○宮本委員 日本共産党としては、特別委員会は県外調査には行かないで良いという立場です。

○高柳委員 この委員会の論議過程からいって、調査する必要があるから行こうと言っているのです。予算が余るから、調査先を決めて行こうという話ではないわけです。

○宮本委員 今の材料だけでは、本当に行く必要があるのかと思います。条例をつくる経過の背景を見るわけで、実際に走っている物を見るわけではないのでしょ。

(「見ても良い」と呼ぶ者あり)

実際に走るのも見るということですか。

○安井委員長 全国的にも、この条例はつくられているものではないです。ないだけに、あちこちへ行くということではないのです。十分なところがないかもわからないと、おっしゃいますが、民意が結実して、議員提案してまでつくった条例ですから、その議員提案をした理由とか、議会としてはそれなりの評価はできると思います。これからの奈良県の交通のあり方という意味では、非常に大きくとらまえていける問題でもあるわけです。今制定したところで、新しいですから、福岡市も明確な答えがないかもしれません。

(「そういうようなことは勝手に進めていって」と呼ぶ者あり)

○宮本委員 時期は全体のバランスを考えなければいけません。

○安井委員長 そうです。今後の常任委員会の県外調査のことも多くはありますし……。

○宮本委員 財政状況もあるし、予算が余るのか足りないのかということもあります。

(「特別委員会の」と呼ぶ者あり)

特別委員会の県外調査の予算はないけれど、以前、幹線交通対策特別委員会で島根県方面に行きました。当時は、常任委員会の調査の予算が余っているから、行けるということで行きました。

（「余ってるからや」と呼ぶ者あり）

○安井委員長 それも大きな理由の一つです。予算があるのですから、その範囲内かどうか確認をしなければいけないと思います。ただし、行きたいだけではなしに、前後のことなんかも考えていかなければいけません。

○高柳委員 調査に行く場合は、全員で行くようにしないと、調査に行った委員と温度差があったら始まらないです。だから、基本的な視点で見るのも必要ですし、そういう形で見なければいけないです。

今回の見方という意味では、初めて条例制定に向けて取り組むことだし、調査に行つて、奈良県交通基本戦略を補強するというのか、一つ条例を制定して、根拠を与えていく形で、やはり公共交通を守るためにはなくてはならない部分だと思っているので、ぜひとも全員で調査に行くようにしたいのです。

○安井委員長 そのためには、行くと決めるまでに委員全員で、皆さんの総意で盛り上がった上で行かないと、だれかが言ったからとかという問題ではないのです。地域交通対策等特別委員会全体として、県外調査に行こうという機運が必要です。

（「よっしゃ」と呼ぶ者あり）

その方向で進めたいと思います。宮本委員、よろしくお願いします。

ほかに、金沢市とか木曾町とか調べてもらっています。こういうことも必要に応じて考えていきましょう。どういう形になるかは別として、交通体系でも各県で違うけれど、違うところをまた学んでいくということも大事なことです。

県外調査に行くことでよろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

では、また各派連絡会に諮らさせていただきたいと思います。

（「行く方向でね」と呼ぶ者あり）

ほかに何かご意見ございませんか。

○安井委員長 特にないようでしたら、これをもって委員会を終わりたいと思います。ありがとうございました。