

建設委員会記録

開催日時 令和3年8月24日(火) 10:05~11:41

開催場所 第1委員会室

出席委員 7名

岩田 国夫 委員長

清水 勉 副委員長

川口 延良 委員

田中 惟允 委員

秋本登志嗣 委員

田尻 匠 委員

川口 正志 委員

欠席委員 1名

国中 憲治 委員

出席理事者 松本 県土マネジメント部長

濱本 政策統括官

岡野 地域デザイン推進局長

西野 水道局長 ほか、関係職員

傍聴者 1名

議 事

(1) 令和3年度主要施策の概要について

(2) その他

<会議の経過>

○岩田委員長 ただいまの説明、報告、またはその他の事項も含めて質問があれば、ご発言をお願いします。

○田尻委員 今ご報告いただいた内容も含めた方策の展望や現状について数点お伺いします。

平城宮跡南側のかつて積水化学が所有していた土地を県が購入して、これから活用するというので、国と連携を取られて、今は、新たに駐車場として整備するための工事を進めていただいています。ここは平城宮跡へ来られるバスあるいは乗用車を対象にするとともに、奈良公園バスターミナルで乗降されるバスの駐車場としても整備が進んでいくと思

います。

整備を進めていただくことは非常に好ましいことだと私は賛成していますが、問題点が数点あります。まず、駐車場の運用開始時期が既に決められているのかどうかについてお伺いします。

もう1点は、観光バスのお客さまが観光していただいている間、運転手あるいはバスガイドの皆さまにはバスの中で待つていただくこととなりますが、それが2時間、3時間となると非常に長時間になります。奈良市で施行されているアイドリング・ストップに関する条例を含めて、バスを止めている間はアイドリングストップをしなくてはならないと設定されている地域もあります。春や秋ならまだしも、真夏や真冬の間のバス関係者の皆さまへのおもてなしや、お待ちいただくことへの配慮を考えると、整備が進んできた平城宮跡等の施設を利用して、ぜひとも取り組んでいただきたいという強い思いがあります。その点についてお伺いします。

今は、高畑の駐車場で観光バスにお待ちいただいておりますが、先ほど申し上げました、奈良市の条例あるいは近隣の自治会との申合せにより、アイドリングストップしているということで、運転手が非常に悲鳴を上げておられます。奈良交通の運転手会からも、何とか配慮してほしいという強い声も聞き及んでいます。県には既に伝えていますが、その点も整備の点として考えていただきたいと思えます。

また、報道等では、せつかくこの駐車場を整備するものの、2025年に開催される大阪万博までに廃止あるいは撤去するのではないかとといった話も聞き及んでいますので、その点についてもお伺いします。

○中岡平城宮跡事業推進室長 平城宮跡歴史公園南側地区については、昨年12月にこの地区の用地を取得してから、現在は公園整備を進めています。昨年度に実施した基本計画に関するパブリックコメントでも整備に期待するといった多くのご意見をいただきました。

工事の進捗についてですが、本年5月に当地区で仮設駐車場の整備に着手し、地下の遺構を保全するための盛土工事を進めています。現在はほぼ完了して、舗装工事に着手しています。バス駐車場につきましては、10月の運用開始を目指して工事を進めています。

また、整備した駐車場を今後撤去するのではないかとのお尋ねについてですが、実際の公園整備まで数年を要することから、速やかに有効活用を図るため、北側に駐車場を先行して整備しています。バスターミナルの駐機場としての使い勝手や、利用いただく方の移動距離等を考慮して、現在は北側に駐車場を整備したところですが、今後、有識者から

なる検討委員会において、様々な観点を含め、施設整備計画について検討してまいります。

バスの乗務員等へのおもてなしについてですが、より多くの観光バスの運転手や乗務員にストレスなく現在の施設を利用していただくために、現在、朱雀門広場内のレストランにおける割安の昼食の提供などを検討しているところで、待機されている間のアメニティの充実を図ってまいります。

○田尻委員 前向きに取り組んでいただくということは非常にありがたいことだと思っておりますが、バスの中での待機が2時間、3時間になってまいりますと、なかなか苦しいこととなります。コロナが終息して一段落してからの話となりますが、バスの乗務員、ガイド、あるいは旅行者の皆さん方にとっても、奈良へ行くと親切にしてもらえた、おもてなしいただいた、もう一度奈良へ行ってみよう、皆を誘ってみようという気持ちが私は絶対にあると思いますので、奈良らしい配慮をぜひともお願いします。

奈良に行って、駐車場に止めたけれど、運転手のトイレがなかった、あるいは暑くてバスの中に居られない、待つ所がなかったというのではなく、せっかくきれいな平城宮跡の施設が出来上がっていますので、その中の一角にでも運転手、バスガイド、あるいは旅行会社の方が休憩も含めて滞在できるような取組を重ねて強くお願いします。

次に、先ほどの予算の説明にもありましたが、奈良市中町「道の駅」の整備計画が進んでいます。早い段階から整備している、計画しているということをもう数年聞いてまいりましたが、そこから一向に進んでおらず、目に見えてこない。このように強い懸念を抱いていますが、中町「道の駅」が「防災道の駅」に指定されたことで、利用価値がさらに高くなったと思っています。

私が建設委員長を務めていた2年前には、委員会の視察としてこの場所にも行き、説明もいただきました。あれから2年が経ちましたが、何も変わっておらず、何も動いていません。あのときの視察は何だったのだろう、2年経っても何も動いていないことを非常に懸念しています。

スピード感を持って整備を進めていただくという点について、現在の状況、あるいは先の見通しについてお伺いします。

○六車県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 中町「道の駅」につきましては、第二阪奈道路と枚方大和郡山線が交差する交通の要衝として重要な位置にあります。主要な機能としては、地域振興機能、公共交通の結節点機能、地域観光のゲートウェイ機能、防災機能の4つを考えています。地域振興機能につきましては、周辺地域の農

産物等を取り扱う直売所、レストラン、カフェの設置を計画しています。公共交通の結節点の機能につきましては、高速バスや路線バスなどのバスターミナルを計画しています。地域観光ゲートウェイ機能につきましては、周辺観光の向上や周辺の歴史文化の情報発信を計画しています。

防災機能につきましては、公共防災拠点としての役割を担うために、建物の耐震化や無電柱化された施設、災害時に支援活動が可能な約1万平方メートルの駐車場、救援物資の備蓄倉庫の設置を計画しています。

この取組が認められ、国土交通省に防災道の駅として選定されています。整備については、国が重点的な支援を行うとされています。

今の進捗状況ですが、奈良新『都』づくり戦略2021で、令和5年度にオープンするとお示ししていますので、これに向けて、現在取り組んでいます。今年度は、造成工事に着手する予定で、建築物の設計を進めていますので、引き続き、計画的に取り組んでまいります。

○田尻委員 すぐそばに奈良県総合医療センターがあるため、病院を中心とした新しいまちづくりが進んでいて、人口密度も高く、住宅地も多いところですので、やはり地域の中では防災拠点としての機能を皆さまが期待しています。そういう意味におきましても、しっかりとスピード感を持って、これからの対処をお願いします。

また、新しいバイパス道路を造るということで枚方大和郡山線の用地買収も逐一進めていただいているようでして、既に関の終わったところから、道路を造る工事が始まっていることには感謝を申し上げます。ぜひともスピード感を持って、いつ何が起こるか分からないという中でも、引き続き緊張感を持った取組をお願いします。

最後の質問になりますが、奈良市八条・大安寺地区では新しい高架駅の設置が進められています。また、この駅は、リニア新駅の有力候補地の一つであるという認識を持っています。奈良市としてもぜひとも奈良市にリニアの駅をとという強い運動が展開されており、荒井知事が本会議でも答弁をされていますが、新しい駅を造るだけではもったいないということで、一つのAIタウンという新しいまちづくりを打ち上げておられます。しかし、なかなか先が見えてこない、あるいはどのようなまちをつくるのか、把握できない、分からないといった感覚を非常に強く持っていますし、地域の皆さまからも何ができるのか、どうなるのか、どう変わるのかという質問をよくいただいています。

奈良県の担当課長として、新たに赴任された濱崎まちづくりプロジェクト推進課長に直

接ご担当いただくとお思います。奈良に来ていただいて、その職務の中の大変な重い部分を担っていただくとお思います。現在の状況、あるいは先の展望を含めて、課長の心意気、あるいは思い等も一度この建設委員会でご披露いただきたいと思います。

○濱崎まちづくりプロジェクト推進課長 京奈和自動車道の整備やJRの高架化、新駅の設置などを契機とした奈良市八条・大安寺周辺地区のまちづくりについての、現在の状況ですが、奈良市が設置した八条・大安寺周辺地区まちづくり懇話会において、地区全体のコンセプトの検討を進めています。また、この地区の核となる、JR新駅の周辺エリアについて、今申し上げた懇話会の下に、AIタウン特別検討会を設置し、こちらは県と市が共同で事務局となって、いわゆる人工知能をはじめとする最先端の情報技術を活用したまちづくりについてのコンセプトを検討しています。

こちらの検討状況ですけれども、検討会の委員から、奈良が世界に誇る歴史文化と先端技術を組み合わせて独自のまちづくりを目指すべきといったことを指摘いただいています。私も勉強しながらになりますが、今年度も引き続き特別検討会を開催して、まちづくり基本計画の作成に向けた議論を進めていきたいと考えています。

面整備を主に行うのは奈良市になりますが、近々地元の方々との間で面整備の事業手法等についての勉強会を行う予定と聞いています。

今後は、市における面整備に向けた準備の進捗や新駅整備の状況などを踏まえながら、AIタウンのコンセプトについて検討を深めていきます。

今後も引き続き、市と連携して、AIタウン構想実現に向けた検討を進めて参ります。

○田尻委員 これからということになるかと思いますが、できるだけ先の在り方を一つ一つ形として分かるように表現してもらいたいと思います。まちづくり懇話会の議事録等も読ませていただいても、観光のまち、あるいはこの地域が発展するよにといった、どちらかという、普通のまちづくりとして皆さんが意見を述べられているように私は受け取っていますが、AIタウンに関する指針もぜひとも出していただきたいと思います。また、奈良県と奈良市との共同作業になっていますが、聞き及ぶところ、あるいは感じているところでは、県と市の間でうまく意思疎通ができているのか、いかがなものかと感じています。十分な意見交換、あるいはお互いを尊重しながら、よりよく進めていただくことは、県民のためになることですので、よろしくお願いします。

最後に要望になりますが、コロナ禍の中、公共交通の在り方が大変厳しいことは既にご承知のとおりです。鉄道、バス、タクシーと、本当に悲鳴を上げながら、何とか奈良県民

の生活の足として懸命に、感染防止に最大限努力をしながら取り組んでいただいていますし、また、新型コロナワクチンの職域接種もJR、近鉄、奈良交通を含めて、それぞれいろいろな形で取り組んでいただいています。引き続き、公共交通に対する県民の生活を守るという観点から、県にもご努力いただきたいと思います。

そんな中、東京オリンピックが開催されました。オリンピックが開催されてよかった、開催するべきではなかったといった様々な意見があります。JOCから奈良交通にバスの要請があり、7月18日から8月10日まで、延べ591台、運転手724名、1日当たりに換算すると約25台、30名が協力するという形で、奈良交通でも万全の体制を整えていました。しかし、開会の1週間ほど前に全てがキャンセルになりました。概算ですが、約9,000万円の売り上げを失い、コロナ禍の中で何とか観光部門、観光バスで協力しようという思いでしたが、残念なことに、キャンセル料は1円もないとのことで、大変なショックを受けていました。

法的なことも含めた対応をしたらどうですかという話をしたのですが、今日から開会するパラリンピックにまたお声がけいただいたとのことで、既に出発しましたので、キャンセルはないものと思っています。8月19日から9月6日まで、延べ294台、運転手508名が東京入りし、選手を競技場へと運んでいます。奈良交通はリフトバスを持っていますので、バスに車椅子で乗降していただくことが可能ということが大きなポイントになったのかといった分析も行いました。

奈良交通と書かれたバスが東京を走ることについて、直接見ることはありませんが、ニュース等で見ることがあれば、活躍してくれてうれしいと思います。

大変厳しい状況の中で、皆さまが知恵を出して頑張ってくださいています。県でも十分に認識をしていただいています。ぜひとも引き続きの感染防止対策等への格段のお力添えをお願い申し上げます。私の要望と質問を終わります。

○川口（正）委員 6月29日の経済労働委員会で、森山委員よりウッドショックの影響についての発言がありましたが、私が尋ねたいのは、奈良県は森林県ですので、奈良県産材を積極的に活用することが奈良県経済のために大事だということは、県の施策の基本方針だと私は思っています。県の担当部局もそのような認識であるのかということを知りたい。というのも、桜井市で現在建設中のNAFIC附属セミナーハウスに外国産材が使われているのはおかしいじゃないかという意見が私に届きました。しかし、県産材も使われているように思いましたという返事しか私には返ってきていないように感じています。森

山委員の質問に対して、三浦奈良の木ブランド課長から「NAFIC附属セミナーハウスについて、営繕プロジェクト推進室からは、県産材の調達の手配は済んでおり、価格高騰による影響も見られないと聞いている。現時点で営繕プロジェクト推進室が担当する公共建築物で県産材を使用する物件はほかにはないと聞いている」という回答がなされたようです。

県産材を使うということの基本的なスタンスを私は尋ねたい。あるいは建築等に関わった営繕プロジェクト推進室がどのように認識しているのか。うちは関係ないということになるのか、関与したけれども責任はないということになるのか。その点を聞かせていただきたいと思います。

○笠置営繕プロジェクト推進室長 営繕プロジェクト推進室において、令和2年10月から、今回問題にされている、なら食と農の魅力創造国際大学、通称NAFICの工事に着手しまして、工期は来年の3月までとしています。どのような意識を持って取り組んでいるかといいますと、県では、平成24年に策定した公共建築物における奈良の木利用推進方針において、効果と費用を総合的に考慮して、可能な限り、その利用の推進に取り組んでいます。また、「公共建築物の新築等及び改修工事にあたっては、多くの県民が利用する部分や木質化にふさわしい部分について、県産材を利用した内装の木質化を推進する」という方針がありますので、それに基づいて営繕プロジェクト推進室においても県産材の利用に取り組んでいます。

今回のセミナーハウスの建設に当たっては、所管課と協議し、県産材を進めることとして、設計と建築を行ってきました。具体的には、主要な木工事である外部木製格子や外壁、軒裏等については、当然、奈良県産材を使用しています。

問題となっている建物の内装の木質化については、エントランスホールや天井、壁、主要な箇所についても不燃処理を施した木製のシートを使用しています。ただ、実際に選ぶときに、内装に使用する木製シートについては、外観の意匠とも合わせて、ガラス越しに挟んで外装と内装の木質化を統一させるためにデザインを重視して、今回は複数の色見本の中から色合いが合うというところで所管課と協議しながら、外装と同等の色合いを使ったところ、結果的にその製品が奈良県産材ではありませんでした。

なぜこうなったかといいますと、設計等については木質化を頭に入れていまして、実際、外部については当然木質化しています。内部については、木質化といいながら、選ぶときに色合いを重視してしまっていました。県所管課の営繕プロジェクト推進室や設計者にお

いても、木質化については、木質化という概念だけでいってしまい、県産材という意識が少なかった、低かったということが反省点です。端的に言いますと、県産材については少し意識が低く、外装と合わせた色に合わせてしまった結果、外国産材を使ってしまったということです。

○川口（正）委員 結果的にそうになりましたという返事では困る。県産材を使うと、色合いが合わなかったとのことだが、色を先に選ぶのか、県産材を先に選ぶのかどちらだ。県産材ではその色が出ないのか、県としての基本的なスタンスがどうあるべきかということがまず大事。県産材を使いたい、県産材ではどうにもならないという根拠を明確にしなければならない。結果としてこうになりましたとのことだが、こんなばかげたことが答弁になるのか。業務の主體的な責任というもの、スタンスのありようを明確に持たなければならない。

営繕プロジェクト推進室では、うちに責任がないということなのか。そのところを聞いておこう。

○笠置営繕プロジェクト推進室長 内装材の選定に当たっては、当然、県産材の見本も出して、色合い等を決めました。その中で、色合いを選ぶにあたっては、所管課と協議した結果、奈良県産材は色が少し白っぽく、外装の色が少し黒っぽかったこともあり、外装に合う色を決められました。県産材で同じ色が出せるのかどうかについては、提示した色見本の中ではそれが見当たらなかったため、安易に黒いほうの色を選んだこととなります。

○川口（正）委員 今は、コストについては外国産材のほうが高く、国産材、地元産材のほうが安い。このことを念頭に置くと、変じゃないかと言いたい。

最初から選べる色がはっきり分かっているのではないか。工事のプロセスの中で、材料の色探しをするのか。このあたりの基本的なスタンスを明確にして、今後どのように展開していくのか。県産材の使用を基本として建築を進めますというスタンスを明確に持たず、営繕プロジェクト推進室では今おっしゃるようなスタンス、事業主体側は営繕プロジェクト推進室にお任せとなっている。県産材を使わなければならないということは分かりつつも、営繕プロジェクト推進室にお任せという格好になっているのではないか。そうであれば、営繕プロジェクト推進室はもうちょっとしっかりしたスタンスを持たないことには、後々矛盾が起こって、私が尋ねたような事態が生じる。

後追いでけんかをしたくない。この責任は誰が取るのかと皆が口々に言っている。

これは、岡野地域デザイン推進局長が代表して、今後の方針のために答えてほしい。

○岡野地域デザイン推進局長 地域デザイン推進局の営繕プロジェクト推進室では、施設所管課が建物を建設するときに、建設工事を任せていただいていますので、誰の責任というわけではなくて、お互いに話し合っただけで進めていかなければなりません。

今回の問題については、私なりにいろいろと状況を分析してみました。川口（正）委員お述べのとおり、多くの県産材を使っていますが、内装シートで県産材以外のものを使っているのは、色合いが合わなかったためです。どうしてそういうことになったかというところ、設計の段階で色合いまで含めて設計をしていなかったため、現場に入ってどうしようかとなり、このような結果になったと受け止めています。しっかりと十分に準備を進めておく必要があることを認識しました。これも改善点だと思っています。

いろいろ製品を見てみましても、県産材の木製シートは色の種類が限られていて、ここへ持ってきてはまるものがなかったのは事実です。使おうとすると、さらにそこに着色して使うことになるので、コスト面や、調達に時間がかかる面があったのも事実です。関係部局と連携して、県内の事業者にもお伝えをして、県産材を売っていくためには、製品力を高めなければならないと思いますので、そういった取組も併せて行わなければならないと考えています。

ご指摘いただきましたので、ここでもう一度、関係職員の意識の徹底を図って、県産材の利用拡大というものを図ってまいります。

○川口（正）委員 穏やかに物事を理解し合うように努めたいとは思っているが、今のような答弁だと私は納得し難い。

今後のためにもあえて言っている。つまり、県産材を使うことについての基本的なスタンスを明確にすべきということだ。そのことを事業課ともよく連携を取ってほしい。最初から色は決まっているのでしょ。今日の時代、出ない色はないと思う。コストの問題もあろう。だが、今は外国産材より安いから、コストの面だということではないだろう。

事業課の責任だと言わんばかりの答弁をするな。事業主体は、今後の運営、管理等の関係を担う者が事業主体だと私は思っているの、物を建てる側の責任を担当している者も主体性を明確にすべきだと言いたい。お願いを含めて、お願いの口調ではないかも分からないが、物事を収めるために私はあえて言っている。そのことを理解せず、逃げの手口を考えた答弁では納得し難い。今日の段階では保留にしておく。

○岡野地域デザイン推進局長 県としましても、県産材を使うという方針を出していますので、工事を担当する我々もしっかりと意識して取り組みたいと思います。

○川口（正）委員 明日の南部・東部地域振興特別委員会で協力を求めたいのですが、この問題はいろいろなセクションに影響すると思いますので、あえて皆さまにもご理解をいただきたいという意味で申し上げます。昨秋の稲刈り時、コンバインが川でひっくり返ったため、これは大変だ、起こさなければならないということで、現場近くでユンボを持っている建設業者に何とかひとつ起こしてもらえないかとお願いして、親切にもユンボを倉庫から出してもらい、コンバインを引き上げてもらったとのことです。ご存知のとおり、田舎、農村はで、現場が目に見えていたとしても、真っすぐ行けないので、コの字型、あるいは口の字型で車を動かさないことには現場に行けない。そういうことで、コの字型、口の字型で回り、一周して約500メートルあった。道中には、狭い道もあれば、少し広い道路もあり、家並みも数軒あった。昔からの道路ですから、狭いところもある。

道が狭いところに面した家が水路に少し橋を架けて、橋という大げさですが、板を乗せて、板なのかU字溝なのか知りませんが、そこへ石を置いていた。それは、通行に気をつけてくれという意味なのかわかりませんが、その石が転んだということで警察に通報し、警察も現場を見に行った。水路は私有地とは違うため、水路そのものが問題だと思いますが、そこに石を置いてあって、その石が転んでいた。いろいろと事情は複雑なのですが、とにかく警察は、ユンボで運転をしていた人が大型特殊免許を持たずにユンボを運転したため、これは道路交通法違反だということで、親切心があだとなり、免許取り消しとなった。置き石が飛んだことに対しては、警察は何も処罰できていない。

私は、明日も農家、農業の問題を提案したいのですが、協力を求めたいのは、ユンボ等の建設機械、農業機械に関して道路交通法上、どのような免許証が必要なのか。あるいはユンボや特殊機材等に関わった道路交通法に関わっての保険があるのか。一体どれほどの建設用機材が奈良県内で所有されているのか。あるいは免許証が保有されているのか等をぜひ調べていただきたい。

というのも、こんな調子で道路交通法違反とされてしまうと、南部・東部地域をはじめとする農村では、ユンボを少し動かすだけで、同じようなことが起きかねない。話を聞くと、ユンボはトラックに乗せて移動させるべきだという言い分も出てきています。一々、普通貨物車に乗せてそういった機材を運ぶことが、現実に出てきているのか。

田舎では、道路交通法が適用される道路がどこなのかわからない。高速道路や国道は公道だと認識しているけれども、里道や農道、特に農道は百姓用の道路ではないかという認識さえある。普通免許証を持っている者に関わっては、そういった基本認識を持つのが当

たり前だという言い方もありかもしれませんが、現実には、この辺りは農道用道路だという認識を常識のようにお持ちだと思ふ。

いろいろと課題が残りますが、明日も話をします。とにかく、道路交通法上、どのような免許証が必要なのか。あるいは保険加入という手当てがあるのか。また、どれほどの台数が所有されているのか。こういった基礎的な数字、あるいは規則に関わって、ひとつ共通認識を持たせていただきたい。今後は、土木業者にも災難が降って湧いてくるか分かりませんので、必要ならば事前の、穏やかな形での啓発や研修が必要になってこようと思ひます。こういった面を含めて、いろいろご協力いただきたいと要望します。

○岩田委員長 ほかにございませんか。

ほかになければ、これもちまして質問を終わります。

これもちまして、本日の委員会を終わります。