

決算審査特別委員会記録

＜南部東部振興、紀伊半島大水害復旧・復興＞

＜県土マネジメント部、まちづくり推進局＞

開催日時 平成25年10月11日（金） 13:43～16:34

開催場所 第1委員会室

出席委員 10名

中野 雅史 委員長
粒谷 友示 副委員長
藤野 良次 委員
太田 敦 委員
田中 惟允 委員
森山 賀文 委員
上田 悟 委員
荻田 義雄 委員
和田 恵治 委員
山本 進章 委員

欠席委員 なし

出席理事者 松谷 副知事
江畑 会計管理者（会計局長）
浪越 総務部長
竹内 監査委員事務局長
辻本 南部東部振興監
大庭 県土マネジメント部長
林 まちづくり推進局長

ほか、関係職員

傍聴者 1名

議 事 議第89号 平成24年度奈良県歳入歳出決算の認定について

＜会議の経過＞

○中野委員長 ただいまから、午後からの会議を再開をいたします。

午後の傍聴者は1名でございますので、ご了承願います。

それでは、日程に従いまして南部東部振興、紀伊半島大被害復旧・復興、県土マネジメント部、まちづくり推進局の審査を行いたいと思います。

これより質疑に入ります。その他の事項も含めまして、質疑等があれば簡潔にご発言を願いたいと思います。

なお、理事者の皆さんには、簡潔な答弁をお願いをいたします。

それでは、ご質問願います。

○和田委員 それでは、主に県土マネジメント部、まちづくり推進局にかかわりまして質問をさせていただきたいと思います。

まず、発言することで事前に通告しておりますけれども、そのほうから申し上げます。

1点目は、県営住宅の建てかえ計画について聞きたいと、このように思います。現在、県営住宅団地は築40年以上の所もあるのかなと思ったりもしますが、かなり老朽化しております。そういう所も目立っております。中高層住宅は耐震対策のことも大変気にかかります。そういうことで、まずはこの現状にあるのは県内に何カ所あり、そして耐震対策しなければならないものは、どれほどあるのか、あるいは老朽化している住宅ということで、これは建てかえをしなければいけないと思えるような建物ですね、そういったことの状態をまずお聞かせいただきたい。その上でさらに建てかえの計画、進捗状況はどうなっているのかを示していただきたい。これが1点目です。

2点目は、中南和地域の道路の関係でございますが、北部のあるいは平たん部のほうから南のほう、東のほうへ向かうについて今、南和地域は紀伊半島大被害の関係でしっかりと取り組まれてインフラ整備が進んでおり、国道168号や県道9号線は整備されております。ところが、桜井方面から東吉野村あるいは東和地域といわれる宇陀市、宇陀郡のほうに向けての道路で、一番よく利用されるのは県道桜井吉野線ですね。しかし、この県道桜井吉野線は、桜井市の南端の多武峰の所で、明日香方面から来る道路、それから宇陀方面から来る道路、南の吉野方面から来る道路が交差しております、四差路。その道路はいずれも整備されました。ところが、この肝心の平たん部とつなぐ桜井方面への道路は、現在整備中ですが、第1期工事で四、五年かかる。そうしたら、あとまだ残っている整備箇所がある。このような状況で東和地域、あるいは南和地域でも東のほうの幹線道路ともいえるこの県道桜井吉野線は、一体いつになったらきれいな形で道路が活用できるのか。現在でも県道桜井吉野線の道路、桜井市を通過して救急車がだあっと入ってきます。大変喜ば

れております。桜井市に行くのに、吉野方面も宇陀方面も路線は整備されておりますのでよくなった。救急搬送でもたいへん利用されておりますが、いずれにいたしましても、シーズンが来ると、もうそこは身動きがとれない状態。それも道路が狭いがために、欠陥道路のような形になっています。一日も早い道路整備が必要でございます。そういう意味合いで進捗状況、そして完成の見通しが、どういう状況になっているのか、説明をいただきたい。

それからもう一つ、これは観光振興にも通じることなのですが、中南和地域の観光振興の目玉は何といても記紀・万葉事業ではないか。もちろん藤原宮跡あるいは明日香、こういうすばらしい観光地もあります。今、県が力を入れている記紀・万葉となってきますと、天理市から桜井市、明日香村、橿原市そして宇陀市・郡と、こういう方面がメインになってきます。歴史の舞台です。そういう意味合いでは、この辺の道路事情、つまり交通手段が大変重要になります。ところが、この交通手段は過疎地域であるがために、市町村が頑張って、コミュニティーバスなどの公共バスが運行されております。けれども、それはあくまでも生活のために走らせているバスですから、これを何とか広域的に有効に、乗り継ぎがうまくできるような、いわゆる地域交通環境を整える展開はできないのかどうか。このことについて尋ねたいと思います。

それから、4点目ですけれども、ゲリラ豪雨で、最近は浸水箇所が大変多くなっています。かつてとは違って、かつてはそれなりの豪雨であっても対策は打てられていたけれども、最近はそのようなことで、ある何カ所か、例えば奈良なら奈良の何カ所かは必ず浸水をしているとか、道路に水があふれてしまうというような状況があちこちで起きております。このゲリラ豪雨に対する対策について、これは私の認識間違いかもわからないけれども、土木事務所に聞いたところでは、過去3年にさかのぼって、その間に3度だったか、浸水が起きたとするならば、そこは県の関係でいえば県が頑張りますということだったかもしれない。一つの基準があるということ認識しております。ところが、市町村になると、そういうことがお金がないということで、もうどうもしようがない、お手上げ状態というところもあります。こういう市町村で起きていることも含めまして、まちづくりということで、市町村も含めて、県としてゲリラ豪雨対策についてどのような対応をされているのかをお聞かせいただきたい。

それから、これは総括のときに知事に聞かなければならないと思うのですが、近鉄の駅の無人化の問題です。これについて先般、県議会でも意見書を上程しました。駅が無人

化されるところは各市町村がそれぞれ行動を起こしております。最近も、香芝市、あるいは大和高田市、橿原市、桜井市など関係の沿線の市が寄って近鉄へ陳情に行ったということも聞いております。そういうようなことの中でも、県ももちろん近鉄に申し入れをやっているのですが、その辺のやりとりと近鉄の対応はどういう状況になっているのかを報告いただきたい。以上でとどめて、一度お聞かせ願いたいと思う。

それから、午前中に出ました、企業誘致の関係で、工業系の用途地域というものは都市計画の中では奈良県内で11.2%で、これは全国で最下位という状況。ちょっとくり返しになるのですが、私にも相談があって、県に早速紹介をしました。そうしたら、求める土地がもっと広いものだったから、用意された土地では間に合わないということで、この話は潰れました。ほかの県議会議員にも、そんな相談があったりしていると思います。いずれにしても、我々は企業誘致で頑張らなければいけないと、午前中も述べたところですが、そうなれば、Aの土地、Bの土地、Cの土地といろいろと用意をできるように、まずは土地探しから始まりますから、この入り口でとまってしまうと大変なことになります。ですから、しっかりとこの点は取り組まなければいけないと思うのだけれども、その工業系地域の確保がどのような形で今、さらに進められようとしているのか。

そしてまた、これは加える話ですが、市町村においても市街化区域の中で準工業地域というものがあるのですけれども、しかし、都市計画法の関係で、早い段階で生産緑地というものが導入されておって、これが実はその準工業地域の中にもあるということで、なかなか開発ができないという状態になっております。そういう生産緑地の問題は、一体どういう形で対応しなければならないのか。そういう大変な市町村の町の中でも、進出したいという企業が商業系でも工業系でもあるわけだから、これは準工業地域は生かさなければいけない。しかし、生かし切れていないという問題があります。県として何か対応策があるのかどうか、その辺をお尋ねしたい。以上です。

○粒谷副委員長 和田委員、先ほどの用途変更の話なのですけれども、午前中に要望ということだったのですけれども、今回は、質問ですか。

○和田委員 質問です。要望にしましょうか。

○粒谷副委員長 そうですね、というのは生産緑地の話をなさったが、午後の所管ではないのですよ。ですから、要望にさせていただいたほうが良いと思います。

○和田委員 生産緑地はそれはそれで・・・・・・。

○粒谷副委員長 用途地の話をしておられるのですか。

○和田委員 都市計画の。

○粒谷副委員長 そうしたら、午前中、要望ということだったのですけれども、それでいいですか。やはり答弁は要るのですか。

○和田委員 もうよろしいです。大分と質問の項目を投げかけておりますから。

○粒谷副委員長 そうですね、要望でお願いできますか。

○和田委員 わかりました。

その要望だけでも、用途地域の拡大は、これは要望として上げます。委員長よろしく頼みます。それから、市町村のいわゆる準工業地域などがあるところへの進出などには、生産緑地がたくさんあるという意味合いで、生産緑地の対策はどうか、そのような問題はつかんでいらっしゃるのかどうか、対応はどうか。その辺のところは質問としておきます。

○粒谷副委員長 わかりました。

○中野委員長 まずは、住宅課から。

○丸山住宅課長 県営住宅についてご質問いただきました。県営住宅は、現在45団地、8,343戸、管理しております。平成24年度末時点でございますが、この団地のうち、23団地、戸数ベースでいきますと、約17%に当たります1,388戸が耐用年数を超過しております。この耐用年数でございますが、例えば木造や簡易平家建てなどは、30年などというように決められておりますが、さらに今後10年間で29団地、2,501戸、約30%にふえる住宅が耐用年数を超えることになるということでございまして、こういった耐用年数を超える住宅というのが非常に老朽化が進んでいるということで、こういった住宅については、建てかえなどの必要性が高いと認識をしております。

委員からご指摘いただきました耐震性についてでございますが、当然ながら耐震診断をしております、問題がないということになっておりますが、耐用年数を超過している住宅でございますので、順次建てかえ事業に取り組むということをやっております。現在は、小泉団地における建てかえ事業を進めております。

あと、今後の建てかえ計画でございますが、昨年策定いたしました奈良県住生活ビジョンに基づきまして、現在検討を進めております。現在の検討過程でございますが、高齢化した入居者の状況、あるいは今後さらに高齢化社会が来るということを考えますと、単純に住戸を建てかえる、例えば今現在100戸あるものを100戸住戸を確保するということだけでは、なかなか現在の居住者の良好な住生活を支えることは今後できないだろうと

考えておりました、地元の市町村と一緒にしながら、地域のまちづくり、あるいは福祉分野などとも連携することが必要ではないかということで検討を進めております。

現在ですが、県内の関係市町村に対して、地域まちづくりなどに関する調査なども実施しておりました、その中で例えば、これも老朽化しております桜井団地などを抱える桜井市などからは、県営住宅の建てかえありきではない市域全体の住宅政策の観点から公営住宅の役割、あるいは市と県との役割分担のようなことを一緒に県と議論をしたいというありがたい申し出もいただいております、県としてはこういった申し出をきちんと受けとめて、今後、関係の市町村と連携して検討し取り組んでいきたいと思っております。以上です。

○新屋道路建設課長 県道桜井吉野線についてご質問いただいたかと思えます。県道桜井吉野線ですけれども、桜井市と吉野町を結ぶ約26キロメートルの幹線道路でございますが、途中、談山神社があり、吉野山へつながるといって、非常に平たん部から吉野に出る重要な道路だと考えております。その状況は委員ご指摘のとおり、多武峰の交差点から北側が未改良の状態にあります。車線が2車線にしかできていないという状況にあります。その中で、現在は特に状態が悪い百市工区の間で1.4キロメートルについて今、事業をやっているところでございます。この事業については、事業化したのは平成17年でございます。その後予備設計など進めてまいりましたが、その過程の中で、斜面をかなり大規模に切って工事をする予定でございましたけれども、その大規模なのり面工事を予定していた斜面で広範囲に渡って落石源があるということが確認されましたので、計画の見直しを行ってまいりました。昨年度、選定の見直しを行いまして、あわせて地域資源として、もみじや桜が非常に名高いということでもありますので、そこを避けるような選定の見直しもあわせて行ってという計画の見直しを行ったところでございます。このようなルート見直しを行ったことを踏まえて、改めて今年度に入って、この8月に地元に対して事業説明会を行いまして、今後こういう変更したルートで事業をやっていききたいという話を説明させていただいて、その方向で事業を進めることについては、おおむねご理解をいただいたかと思っております。そういう状況ですので、新しいルートのもとに、今後、測量を行い、詳細設計あるいは橋梁などが出てくるものですから構造物の設計などを進めるとともに、用地測量あるいはのり面对策といったものも進めていきたいと考えております。

今、そのルート変更した部分について主にご説明しましたけれども、そのルート変更しなかった部分については、これまで用地買収を進めてきていますけれども、一定のまとも

った土地が確保できたところから、昨年度から順次工事に着手しているという状況になっています。そういう状況ですので、これからルート見直しを踏まえて、事業を進めていきたいと考えているところでございます。私からの説明は以上でございます。

○村上県土マネジメント部次長（地域交通課長事務取扱） 3つ目、中南和の公共交通についてご質問がございましたので、当方より回答させていただきます。

まず、市町村が公共交通の関係の協議会を持っておりまして、市の協議会においてその公共交通のあり方、運行の効率化も含めてですけれども、そういった計画策定をしているのですが、その支援のために県のほうでは、安心して暮らせる地域公共交通確保事業というものがございます。例えば、中南和の地域でございますと、平成23年、橿原市がこの事業を活用していただきまして、隣の明日香村とのバスの交通結節機能の強化というものを計画策定いたしました。その後、橿原市のほうからは明日香村とのコミュニティーバスの乗り継ぎというのは、既にやっているのですが、この計画に基づいてさらに昨年度からですが、観光客の利用促進を図るため近鉄大和八木駅などでバス運行のルート案内を行うなど、そういった情報発信の強化というものに取り組んでおります。加えて、今年度からは明日香村のコミュニティーバスに乗車できる一日フリー乗車券を購入した利用者に対して、橿原市において特に観光シーズンにコミュニティーバスの料金割引を行うといった地域の取り組みが現状進んでおり、結果として利用者数もじわじわと増加しているという例がございます。

県といたしましては、今後、今年度、桜井市や斑鳩町が、この安心して暮らせる地域公共交通確保事業というものを活用して、地域公共交通の運行効率化を計画策定する予定にしておりますので、それについて県から支援をさせていただく予定にしております。ただ、他の地域においてもこういった地域公共交通に係る協議会を持っている市町村に対してはそういった場を活用しまして、県としては助言するという立場もございますので、先ほど申しました市町村連携の取り組みの紹介や、利用ニーズに基づくサービスの提供への助言、アドバイスを行ってまいりたいと考えております。以上でございます。

○中尾知事公室審議官兼まちづくり推進局次長（地域デザイン推進課長事務取扱） 工業系の用途の土地をふやしていくべきではないかということにつきまして、ご答弁申し上げます。

県の都市計画のマスタープランにおきましても、脱ベットタウンということで、住宅系の用途の土地が多かったこの奈良県、これまでそうだったんですけれども、今後は地域で

働く、地域で暮らせるようにということで、工業系、商業系の用途を拡大していこうという方針は出しているところがございます。具体的にも、例えば県におきましては、これはもう中南和振興とも大いにかかわりますが、御所の御所インターチェンジのところ、京奈和自動車道が南に伸びてきているということを踏まえまして、そこで産業団地の確保ができないかということで御所市とともに検討しておりますし、もちろん今までの既に開発済みの工業団地であっている所につきましては、産業雇用振興部でも企業とのマッチングを精力的にやっているところがございます。さらに、市町村におきましても例えば磯城郡の3つの町で、今後、京奈和自動車道のインターチェンジができてくるとか、あるいは今年度、側道が整備される計画が国であるということも踏まえまして、その沿道は準工業の用途地域になっているところもございすけれども、その辺を含めまして、どうやって活用をしていくべきかということも国も含めまして、議論をしているところがございます。

いずれにいたしましても、全て公有地があるというわけでもございません。民有地が大部分でございます。そういたしますと、特にその地権者の方々はじめ、地元の方々のそういった工場進出、産業進出に対するご理解、ご協力というものが不可欠でございますので、その点、県、市町村一丸となり地元ともそういう空気を盛り上げて、少しでも県内で雇用の場を確保できるように頑張りたいと思います。以上です。

○平岡河川課長 グリラ豪雨に対するご質問にお答えさせていただきます。

県では、昭和57年の大和川大水害以降に3回、浸水した所を浸水常襲地域という定義をしまして、集中的に浸水対策に取り組んでおります。その対策としては河川の改修だけではなくて、市町村の下水道の雨水貯留施設であるとか、あるいはため池などを使った貯留施設、あとは側溝などの適正な維持管理などいろいろあります。90カ所ぐらいありましたが、今は大体30カ所ぐらいにおいて対策を講じておりまして、今、その効果があったかどうかということを見きわめている状況です。残る60カ所についても、いろいろな対策がございます。先ほど言いましたような対策に加えて、新たな対策としては、例えば農林部で取り組まれている水田貯留であるとか、そういうための対策というのが集中豪雨に対しては非常に効果的かと思っております。この辺は年に1回、市町村からの情報などをいただきまして、対策の情報等も集約しましてフォローアップを行っておりますので、引き続きそういうことをやっていきたいと思っております。以上です。

○村上県土マネジメント部次長（地域交通課長事務取扱） 近鉄の駅の無人化についてご質問ございましたので、回答させていただきます。

まず、状況でございますけれども、今回、近鉄が駅の無人化について計画を出されましたが、その実施に際して当方からは関係地区の住民の理解が得られるようにということで、十分な説明を行うよう、ことしの7月に近鉄に対して文書で申し出を行いました。その後ですが、駅無人化の関係地域の市町村長、首長から近鉄に対して地元住民への説明会の開催を求めたり、駅の無人化撤回を求める要請書を提出するなどの動きがございました。県においても、改めて、8月に、近鉄に対して関係地域への十分な説明を行い、理解を得るよう、またその状況を県へ報告するよう文書で求めたところでございます。

具体的に申しますと、8月13日に桜井市と近鉄との話し合いがございました。そして、他には8月27日、28日に川西町、三宅町、田原本町においても近鉄と話し合いの場が持たれまして、28日は橿原市の教育委員会と畝傍南小学校とも近鉄との話し合いがございました。9月19日は橿原神宮西口駅の周辺の自治会と近鉄との間で話し合いがございました。9月26日は、先ほど和田委員からご紹介がございましたが、橿原市、大和高田市、桜井市、葛城市、宇陀市が近鉄に申し入れをされました。9月27日においては、石見駅の周辺の自治会において状況の説明がございました。

今後でございますが、県といたしましては、引き続き事態の推移と状況把握ということには当然努めさせていただきたいと思っておりますし、地域の意見、要望に誠意を持って対応するよう近鉄に対して引き続き働きかけてまいりたいと考えております。

それでまた、先日の県議会本会議において、知事からお話があったと思っておりますが、改めて申し上げますと、鉄道駅というのは地域のまちづくりにとっても欠かせないもの。ただ、奈良県においては駅が地域のまちづくりに十分な役割を果たしている状況にあるとはいえないと思っております。鉄道事業者には地域振興に役立つ鉄道との意識を強く持ってもらいたいと思っておりますし、市町村においても今後、駅を含めた地域の活性化を図るため、地域として何ができるのかについて検討していただくことが必要と考えております。以上、知事の答弁を引用させていただきました。以上でございます。

○羽山都市計画室長 市街化区域内の生産緑地の問題で、土地利用が図りにくいのではないかとといったご質問かと思っております。

市街化区域内の生産緑地の経緯を申し上げますと、平成3年、生産緑地法が改正されて、三大都市圏の特定市、奈良県の市全てが入るのですが、特定市における市街化区域内農地を宅地化する農地と保全する農地に全部分けするといった作業が行われました。その作業に当たりまして農地所有者の意向を十分尊重しながら、宅地化する農地につきま

しては宅地並み課税、保全する農地につきましては、生産緑地地区に指定するといった作業が行われました。その結果、必ずしも土地利用をしやすい形の指定になっていない場合もあるのですが、整形な形で土地利用を図るに当たりまして、交換分合という手法がございまして、生産緑地と市街化、宅地化農地とを交換分合するといった手法がございまして、その手法によりまして整形な形で土地利用を図っていただくと。現にそういう形で計画されている事例もございまして、我々が相談を受けましたら、そういう交換分合の手法を活用するように助言しているところでございまして、以上でございまして。

○和田委員 まず県営住宅の関係ですが、とりあえず現在は小泉団地ということで建てかえをやった。これから順次やっていくことで検討していきたいという話です。しかし、既に耐用年数を超えて、そしてその県営住宅を取り巻く周辺のまちづくりは新しくどんどん進んでいる。今住宅も段々グレードの高いものが生まれてきます。けれども、ここが老朽化しているがために、あるいは、昔のものですから、そういう意味では非常に目立って、何やこの奈良県営住宅はと。そして、しかも周りのまちづくりの妨げになっているという状況が生まれているのです。ですから、そんな悠長なことはできない、まちづくりということで、今、県内の各市町村で頑張っているところがたくさんあるわけだから。そういうことから、検討するという話よりももっとさらに深めて、具体的に建てかえをこのようにやっていきますという計画年次を示めせるよう計画というものを立てていただきたい、このように思うわけです。だから、これはまちづくり推進局長の答弁になるのかな。決意を聞かせてもらいたい。

それから次に、多武峰の県道桜井吉野線の関係ですが、今、工事がやられているのは、下居というところまでですね。向こうの多武峰の一番上からだあっと下って、そして途中までのところが計画として組み立てられておる。しかし、その下に倉橋というところがあるわけだ。ここもまた、まだ問題があるのです。これは、県土マネジメント部が言っていることなのです。だから、ここまで行こうと思ったら、10年も15年もかかるような、そんなイメージになってしまう。そんなことでいいのかどうなのか。その点、この工事はやはり加速をして、そして上のほうで、上というのはつまり、委員の方には失礼けれども、下居という地域、百市から下居まで、今、工事をやろうとしているところだ。しかし、あわせて下居からその下のほうについても、工事が終わってからではなくて、同時的にやれないものなのかどうか。このことを検討する必要があるのではないかと思うのです。それで、そんなことは手法としてできるのかどうか、教えてもらいたい。

それから、3つ目のコミュニティーバスの乗り継ぎについてですが、これは市町村の協力、連携が大変重要です。ですから、県行政に要望しておきます。理事者側に要望するのは、補助金も出しているわけだから、乗り継ぎがうまくいくように計画性を立てていってもらおう。櫃原市と明日香村がうまくいったと聞いた。うまくいったという報告ではないけれども、そういうことで乗り継ぎ、今、やっている最中だということですから、こういう事例も含めて、しっかりと乗り継ぎができるように、そして高齢化社会だから、高齢者がどんどん記紀・万葉であちこち観光に行くときには不自由を感じさせないような、そういう公共交通の環境づくりをやっていただきたい。これは要望としておきます。

それから、ゲリラ豪雨の関係ですが、本当に大変な状態です。この間、三宅町と広陵町の境目のところなどは、もう一面水浸しだから、すごい状態です。ですから、こういう状況が起きておりますので、今、30カ所は対策を行ったということですが、ほかのところについても甚大な被害が起きております。県民の暮らしを安定させるためにも、ぜひとも力を入れて対応願いたい。これも一応要望としておきます。一応それなりにやらないといけないことははっきりしているわけだから、これ以上のことは申し上げません。

それから、近鉄の駅の無人化の話については、これは大変重要なことです。私の知り得る限りでは県は、平成24年11月31日付で近鉄に申し入れをしている。こういう対応をしていただきたいという具体的なことは、安全・安心な駅であるように防犯対策をしてもらいたい。それから、児童生徒の通学時間などには安全を確保するように適時、その時間の巡回係員を配分して対応してもらいたい。それから3つ目には、高齢者、障害者などの交通弱者対策もしっかりやってもらいたいと、こういう話が出ております。

ところが地元の地域のほうでは、さらに紹介をしておきますが、若者がたむろして大変怖い状況があると。今から申し上げるのは、JRの駅無人化のことを紹介します。これは近鉄にも、当てはまるはずだから。若者がたむろして遊んでいる。そうでなくても、近鉄の駅の寂しいところだったら、もうやっておりますね。だから、これで恐怖を感じると。それから、無人化された駅は、子どもの通学、出迎えのためにわざわざ親が迎えに来るということです。そういうことで、この問題で親の負担がふえる。それから、非常に掃除が行き届かなくて汚くなっている、景観を壊している、環境が損なわれている、こういう話です。それから、やはり交通弱者対策の例えばバリアフリー化が十分ではない。やったところにおいても、不平、不満が出ているけれども、ましてやそれはいい、もうできていますとって素通りでやってもらったら困る話です。駅員がいるからこそ、バリアフリーが不

十分であったとしても対応ができるのです。こういう話が出ているわけだ。だから、このようなもっと具体的な地元住民、地域住民の声が向こうに届くように、とにかくやっておかないといけないのではないかと。そして今、近鉄は必ず無人化駅の問題についておおむね理解をしていただいておりますと、絶えずこの返答は返ってきているのを確認させてもらっております。もう全くけしからん話です。しかし、いずれにいたしましても、言うべきことは言っていないといけない。そういう意味で、この対応を誤らないようにしっかりとやってもらいたい。知事は非常にすばらしいことをおっしゃっていますね。駅前のまちづくり活性化をどうするかということで、双方ともに頑張らないといけないのではないかとということで近鉄には申し入れることを申し入れている。そんなこともありますので、またこれは知事に総括で聞きます。とりあえずは、そういう地元住民の声を皆さん方関係者はしっかりと受けとめて、もっと具体的に踏み込んだ要望書や申し入れをやってもらいたいと、こう思います。これは要望です。

最後に、生産緑地の関係でございますが、非常にいい話が出ました。市街化区域の中で、交換分合の話です。その交換はまだ十分に地権者の間では全然そんなことは教えられていません。農業委員会とかは把握していると思いますが。だから、この対応をきっちり地権者のところまで行き渡るような市町村の指導とかをやってもらいたいと、これも要望としておきます。

○林まちづくり推進局長 県営住宅の建て替えに対する具体的な計画はというご質問でございます。

住宅課長が答えましたけれども、平成24年度末現在で23団地の1,388戸も老朽化している、耐用年数が過ぎているという状態でございます。住宅課長も答えさせていただいたんですけれども、少しわかりにくかった部分がありますので、それをベースに答えたいと思います。具体的な建てかえ計画につきましては奈良県住生活ビジョンを出していますので、これに基づいてつくりたいと申し上げたのですけれども、計画は、その優先順位をきちんとつけてまわってつくっていきたくて考えておりますので、この1,388戸、さらにはこれから耐用年数を迎えます団地につきましても、きちんと織り込みながら優先順位をつけた建てかえ計画を立てていきたくて考えています。以上でございます。

○新屋道路建設課長 県道桜井吉野線の百市工区の説明をさせていただきましたが、その北側の倉橋についても同時にやることができないのかというご質問をいただいたかと思っております。

現在、百市区間と倉橋区間と両方未改良だということは認識しておりますけれども、特にその中でも幅員が狭くて条件が悪い百市区間のほうから事業をやっているということでございます。倉橋の区間の重要性は我々認識しておりますし、この路線全体でこれまでも、今の百市区間だけではなくて鹿路トンネルに、かなりの投資をしてきたわけでございます。路線全体として早く通したいという気持ちはございますけれども、倉橋の区間はまだ人家も連担していますし、やるならそれはそれでそれなりの規模にもなるということも事実でございます。そういう意味で、今、この場で同時にできるかどうかとお答えする状況にはございませんが、いずれにしても百市区間の事業展開を見ながら、残された倉橋区間をどうしていくかということを検討していきたいと考えております。以上でございます。

○田中委員 通告をしていないので、間違っていたら訂正をしてください。宇陀川流域下水道の問題でございます。合併をした市町村には県庁を挙げて、バックアップするというのが合併時の約束事ございました。このことについて、その気持ちに変わりないでしょうか、変わりがないということであれば、別に答弁は要りません。

その宇陀川流域下水道について、その認可区域の範囲について、数年前に計画変更がありました。それは区域の中の大字名で欠落している地域があったので、それを補充して流域下水道の中に入れますという計画変更でございました。具体的には、宇陀市の大字陀野依、大字陀平尾、大字陀五津という大字を計画の中に加えるということで新しく計画をお示しになられたと思います。県でも、議会にそれをお諮りなさって、お決めいただいたことになっているのですが、最近の宇陀市の様子を拝見していると、市が自治会に向かって、その範囲に入っているけれども、もう除外申請してくれよということをおっしゃっているように聞きます。県がお決めになったというか、我々が決めたというか、県が決めたことを関係する市で、何といたしますか、なし崩しと言うか、みずから計画を放棄するようなことがなされているやに聞こえてまいります。それが去年あたりからだと聞こえますので、あえて決算審査特別委員会で申し上げたわけでございますけれども、勝手に計画変更をされて、下水道の区域を除外してしまうということがなされていいのかどうか、できるのかどうか。多分計画の範囲を変更するときには、改めて県でお考えになって、我々のほうにもご提示なさるものだと考えておりますけれども、それでよろしいのでしょうか、どうでしょうかということでございます。

私の言っていることが間違いでなければ、お答えは要りませんが、間違っているということであれば、お教えいただきたいと思っております。

○中野委員長 難しい聞き方です。下水道課長に聞いたらいいのですか。

○田中委員 下水道課長に。

○上平下水道課長 宇陀川流域下水道の認可区域についてと思うのですが、認可区域といいますのは、基本的には市町村からこの区域をやりますという形で上げてきまして、それをもとに国などに申請するものです。県が勝手にここをやりますとか、決めるものではないので、逆に言えば、宇陀市が決めて実際やっていくことになりますので、勝手に除外していいのかというのは違うのではないかと思います。

○田中委員 それでは、数年前に今まで入っていない区域を宇陀川流域下水道の中に入れますよということを県議会の中でもご提示になったのは、それは宇陀市が申請というか、説明してきたから、県でこう流域下水道の中に入れますという報告か何かだったということなのでしょうか。

○上平下水道課長 基本的には下水道区域、合併浄化槽のどれが一番経済的かを考えてエリアを決めます。その際に、離れているところというのですか、遠いところや数軒のところへ下水道管を引っ張っていくというのは非常に不経済になりますので、そういう面に関して基本的には市としてどれだけの下水道でも整備エリアを決めていくという形でやっていきますので、市と県と協議してやっています。

○田中委員 お尋ねしていることと答えとがちょっとすれ違いみたいな部分、流域下水道の範囲はここからここまでですよという計画区域をお決めになることは、市が基本的につくりますということをお答えになったのですが、奈良県や奈良県議会は報告を受けるだけで、そのことの決定に関しては関知しないということになるのでしょうか、どうでしょうかという、そういうお尋ねでございます。

○上平下水道課長 済みません、ちょっと言い間違えました。決めるに当たって協議をしているということであって、市が勝手に決めるという意味で言ったのではありません。だから多分、全体計画区域としての事業認可になると思うのですが、それは当然、県から出してやっていくものであります。ただ、それを決めるに当たっては、市と協議をするという意味で言わせてもらいました。

○田中委員 その範囲を決めるというか、認可する権限者はどこになるのでしょうか、認可権者。

○中野委員長 国土交通省と言ったのと違うの。

○上平下水道課長 もう1回確認させていただきたいと思います。

○田中委員 少なくとも県を通してといいますか、県で最終なのかわかりませんが、県の中でもご相談になって決めたことだと思いますので、市がもう経済効果云々といいますか、難しいというか、金がないということでやめてしまおうということを勝手にお決めにならないように何らかの方法といいますか、手だてを講じていただければいいのかと思いますので、あえて申し上げたところでございます。

といいますのも、下水道がつくということを前提にいろいろと頑張っておられた方もおいででございますし、その中で、下水道の幹線を引くのはどこが引かれることになるのでしょうか。枝線は別。

○中野委員長 それは、調べてまた答えますか。今答えられますか。

○上平下水道課長 幹線につきましては、県がつくります。ある一定のルールがありまして、市町村境から例えば3分の2とか、そういうルールに従ってここまでは幹線でいきますということで、そこから後は市町村がつなぐことになっております。

○田中委員 幹線のルートについても、当初私が聞いた県議会に上がってきたときのルートと今、宇陀市の中で示されているルートは違うように伺うのですが、そのルートの変更が勝手になされるのかということもありますし、幹線を引かないでほったらかしにするというのはいかがなものかとも思いますので、宇陀川流域下水道の幹線の引くスケジュールについてお示しくくださるようお願いして、質問を終わります。

○中野委員長 そうしたら、後ほどそれはまた。

○田中委員 それは後で結構です。

○太田委員 4点質問させていただきます。

まず1点は、大和川総合治水対策についてですが、以前に県議会でも取り上げたのですが、その後も9月15日に台風18号がありまして、さまざまところで、川そのものが越流したということよりも、そこにつながる内水がさまざまところで被害が出ているということもお聞きしております。改めまして、総合治水対策について進めていくべきではないかと思いますが、その点についてお伺いしたいと思います。

住宅リフォーム助成制度につきましては、午前中も質問させていただきましたけれども、新たに住宅の奈良県住生活ビジョンというものもできましたので、そのことともあわせて、好評だった住宅リフォーム助成制度を一般のリフォームにも支援するという点でどのようにお考えなのか住宅課にお伺いをいたします。

3点目は、若草山の移動支援施設についてでございます。これは、宮本議員からの一般

質問に対して知事からは、当初は断固として設置を進めると答弁がありましたけれども、その後、予算審査特別委員会の中で環境影響調査の中でだめだということであればやめると、実証的に詰めていきたいという答弁がありました。この答弁を受けまして、奈良公園室としてどのように取り組まれていくのかについてお伺いしたいと思います。

4点目は、平城宮跡です。現在、これまで問題として私たちが取り上げてまいりました第1次朝堂院跡の舗装工事なのですけれども、入札の公示がされております。これからどういう計画で進められるのかについてお伺いしたいと思います。

○平岡河川課長 大和川の総合治水対策についてのご質問にお答えさせていただきます。

大和川流域においては、昭和57年の大水害を契機に河川改修などの水を下流へ安全に流す対策だけではなくて、ため池の治水利用をして、川に入る前の水を一旦貯めるとか、そういう流域対策というものをあわせて総合治水対策として実施してきております。しかしながら、その流域対策、貯める対策の中で県と市町村の進捗についてですが、県については一応目標達成はもうしているのですが、市町村が昭和57年以降は災害の直後ということでもかなり頑張られておられたのですが、その後伸び悩んでおります。その特徴としましては、市町村ごとではばらつきがあるということと、どちらかという下流に比べて上流のほうがおこなわれているという特徴がございます。

これらの課題を踏まえて、ことしの4月にも荒井知事と近畿地方整備局長が流域の市町村長に呼びかけまして、大和川流域総合治水対策協議会を開いております。その中で進捗状況等について、情報を共有したり、進捗のおくれやばらつきについて議論をいたしました。その後、その中で、全体ではなくて、4つの圏域があるのですが、そこでもう少し綿密にといいますか、議論を行ったらどうかという話もありまして、その後実施しております。

その後、県において市町村の水を貯める対策を促進するために圏域ごとの協議会をやりまして、治水利用の可能なため池を拾い出して台帳をつくったり、あるいは候補地の選定、あるいは貯めることによってどの辺でどういう効果があるという効果検証という技術的な支援もやっております。また、新たな取り組みとしては、農林部が田原本町で田んぼの保全ということで水田貯留ということをやっておられるのですが、当然これも治水にも効果があるということで、市町村の治水担当者に声をかけて、現地研修会を行うということに県も取り組んでおります。

また最後ですが、財政面でも市町村事業で、そういうためものをやられるということ

あれば、できるだけ所要額を確保したり、実際には事業費保障ということも今、実施しているところ です。以上です。

○丸山住宅課長 住宅リフォーム制度についてご質問をいただきました。

住宅リフォーム制度につきましては、昨年12月議会、もしくは本年の3月の予算審査特別委員会においても同様の質問をいただきまして、答弁をさせていただいておりますが、答えとしては繰り返しになりますが、昨年12月議会で知事から答弁させていただいた言葉を引用させていただきますと、住宅政策の中で一般リフォームに対する助成をどうするか、するかどうかということについては、景気対策という観点からは景気対策の一助になるかもしれないという意見もあるが、政策としてはばらまきになるということから、財政規律との関係もあって議論の要するところであると、このように知事から答弁させていただきました。

私ども住宅担当部局といたしましては、委員からご指摘いただきました奈良県住生活ビジョンに沿った空き家の利活用ですとか、あるいは省エネ化といったような住宅政策上の目的のない一般的なリフォーム、住宅リフォーム助成制度に私ども住宅部局として取り組むということについては難しいのではないかと考えているところでございます。以上でございます。

○中西奈良公園室長 若草山移動支援施設については、現在、環境影響調査を実施しているところでございますが、今後それをどのように進めていくのかという質問であったかと思えます。

ただいまの調査の進捗状況でございますが、春夏の調査を終わりました、これから秋冬の調査に入ろうとしているところでございます。内容的には景観、動植物への影響等、どのようなことが考えられるのかということをやっているわけでございますが、冬の調査が終わった段階で景観や動植物への影響の程度がどのようなものになるのかということを検討した上で、これが軽微であるということになった場合は、ルートそれからデザイン等も選定した上で、今後委員会、それからパブリックコメントも含めて多くの方の意見を聞こうと思っております。ただ、その過程の判断におきましても、前々から何度も言っています有識者やNPO、地元関係者などで構成されております奈良公園整備検討委員会の中でも十分議論をした上で判断をさせていただきたいと考えております。以上でございます。

○石井平城宮跡事業推進室長 平城宮跡歴史公園の整備に関連いたしまして、国土交通省が予定されている第一次朝堂院広場整備について、工事实施に向けた現在の状況について

はどのようなかというご質問にお答えさせていただきたいと思います。

平城宮跡歴史公園の第一次朝堂院広場の整備につきましては、昨年の盛り土工事と呼ばれている工事の実施に続きまして、今年度はその上部にあたる土系舗装の舗装工事を実施する予定と聞いております。

現在、先ほど太田委員からもお話がございましたとおり、平成25年9月27日付で入札公告をされ、工事業者を決定するための手続が今進捗しているところと伺っております。

国土交通省からは、土系舗装につきましては当初どおり、十分な保護層を確保した上で舗装を行うもので、地下水脈への影響ないしは地下遺構、地下遺物を損なわない内容として文化庁の同意を得た工法で実施すると伺っております。

今後のスケジュールといたしましては、12月初旬に施工業者との契約を行った上で、土系舗装に使用する材料について透水試験を行いまして、その効果を検証して工事に着手すると伺っております。以上でございます。

○太田委員 それでは、この平城宮跡の今後の進め方ということなのですが、透水性についてはこれまでずっと議論が交わされてまいりました。透水性を検証して、それが終わってから舗装するということがよろしいのでしょうか。

何か私が聞いたところによりますと、舗装しながら透水性も判断をしていくと、それでは同時進行になってしまって、全く検証の意味がないと思ったのですけれども、まずは透水性をしっかりと検証して、それを公表した上で工事を進めていくということではよろしいでしょうか。

○石井平城宮跡事業推進室長 詳細な点は、我々のほうも承知していないところがあるのですけれども、電話等で向こうの事務所に確認した経過に基づいてお話をいたしますと、透水性試験を行った上で、効果検証をして実施すると伺っておりますので、少なくとも並行した形で検証もしない中で工事が進められていくということは多分ないのであろうと理解しております。

○太田委員 入札工事の用紙しか手元にございませぬので、これは非常に大事な点でございますので、県からもしっかりと確認をとっていただいて、どういう手順で透水性を判断、検証されるのかということについて、また、それはどのタイミングなのかということについてはぜひお示しをしていただきたいと思いますと思っております。

以前に一般質問の中で、今、この平城宮跡につきましては、さまざまな新しい施設をつくる計画が、国営公園ということで進められておりますけれども、一方で何を守っていく

のかということについても、大事だということで保存管理計画について知事に伺ったところ、国と相談をしながら考えたいと、つくることについてはやぶさかではないと、こういう答弁がございましたけれども、今それについてはどういう段階にあるのかということについてお伺いをいたします。

○石井平城宮跡事業推進室長 保存管理計画の話になりますと、若干所轄から外れてしまうのですけれども、知っている範囲でお答えを申し上げますと、今、そういったことが必要かどうかということについて担当部局で検討、研究していただいているところだと理解しているところです。

○太田委員 これは絶対に必要だと思いますので、これはまた改めて聞いていきたいと思っております。

それともう一つは、若草山の移動支援施設の問題です。これはこれまでも議論もあつたのですけれども、これから秋と冬の調査を進めていくということでございます。動植物や景観といったものにどういう影響があるかということなのですけれども、これまで歴史的な変遷といいますか、それをいろいろ見させていただきましたら、ここに鉄道を引くとかさまざまな計画があつたけれども、それはならないということで断念をされたいきさつがあつたりとか、山は神聖なものということで守られてきたという経過があります。こういう生態系という側面も大事ですけれども、文化的や歴史的な面、それを県民がどう捉えるのかという観点も私は非常に大事と思っております。この環境影響調査ということについては、これからパブリックコメントや有識者、こういうところでお話を聞いていくということですが、本当に文化的な面、歴史的な面ということについて、これをどう皆さんに広く聞いていくのかという点と、私はここにモノレールをつくるということではなくて、例えば山麓から山頂を回遊するバスや電気自動車によって山頂まで登ることができるわけで、もっといい眺望を提供できるのではないかと考えておりますけれども、そういう点でも検討をされているのか。それでもなおモノレールのほうで一重目まで行ってもらふということがよいという判断だったのか、その点についてお伺いをいたします。

○中西奈良公園室長 ただいまのご質問ですが、まず文化的、歴史的な面をどのようにいろんな方から聞いていくのかということですが、この部分については、もう既に社寺等からもいろいろ意見を聞きながら進めているわけですが、今後は先ほど言いました奈良公園整備検討委員会のみならず、もちろんパブリックコメントもそうでしょうし、いろんな意見は聞きながら、私どもとしましても、歴史、文化的な価値を損なうこ

とのないようしっかりとした検討をしていきたいと考えております。

それから2点目の山麓から山頂を回るようなバス、電気自動車については考えていないのかということでございましたが、もちろんそれは今既に走っている部分も含めて、別検討の中にはあるのですが、もともと私どものこの出し方が若草山移動支援施設という形で出したものですから、あくまでモノレールありきで考えているのではないかと、かなりいろんな誤解等も招いていると思います。

今現在、県庁の屋上を広く奈良の見晴らしのいいところということで緑化をさせていただいて、非常に多くのお客さんが来られております。次に、今我々がこのモノレール等で遊歩道のそばを走らそうとしているところは、若草山の一重目のところでございます、二重目、三重目のところについては特段何をするというわけでもなく、一重目の今現在、石及びコンクリートでこの前整備しました登山道のそばを走ることができないかと。それはなぜかといいますと、そこから見る展望が非常にきれいでありまして、私どもが今後、県庁の屋上、それからこの若草山の一重目、そしてバス、自動車等で行っていただく若草山の三重目のところの展望台からの景色というこの3つの景色のよさをPRしていきたいという思いもございまして、こういう提案をさせていただいているということでございます。以上です。

○太田委員 今回の計画の中には、若草山への移動支援施設の導入という目的がありまして、その中には多くの方々に若草山の眺望を体験していただくということを目的としているということでございますので、先ほどの答弁の中では、一重目からの眺めをぜひ見てほしいというお話がございました。一方で、この景観を守ってほしいということであったりとか、あるいはまた頂上から見たほうがいいというご意見などもございます。私は、この問題につきましてはまた知事に総括質疑をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

また、河川の問題と住宅リフォームの助成制度につきましては、建設委員会の中でも質問させていただきますので、これで終わります。以上です。

○上田委員 太田委員の質問に関連して、関連質問を1点させていただきます。

若草山ではなく、大和川総合治水対策について、今貯める対策を推進するという意味で圏域いろいろと協議に入らせていただいている段階と聞いています。私の地元もそのエリアの一つでございまして、当該市町村として大変気をもんでいます。今、いわゆる貯留対策のそのための推進は、大いに結構なことで、素人なりにイメージもできるのですけれども、

水田貯留という、いわゆる耕作をなさりながら水だめどきには水をためるとイメージできます。では、これは国土交通省が買い上げるのではなく、地役権の設定か何かをするのかなというふうに少し手法的なことを具体的にお尋ねしたいのです。例えば、よく見るのに、いわゆる貯留のために多目的広場や総合公園という名を使って、いわゆる堤防で囲むような形で一時水のときにはそこに水を貯める。ふだんは自由に広場として、公園として使っている、子どもがサッカーをしたり野球をしたりというイメージがあるんです。この場合は買い上げるのかなと。では、田んぼのままで耕作をしていただきながら、堤のようなものをつくってすり鉢のような状態にして、ふだんはどうぞそのまま農業続けてくださいと、これは地役権の設定になるのですか、どうなるのでしょうか。何か手法的なことをちょっと教えてください。

○平岡河川課長 直轄の遊水池のことについて回答させていただきます。

今、整備計画の策定作業が進められているのですが、そこにも明記されております。ただし、具体的にどこにということろまでは、今まだ決まっていない状況です。

上田委員おっしゃいましたように、買収すれば、どこかが利用することは可能ですが、例えば地役権、耕作をされている方がそのままやっていくのであれば、当然、田んぼを耕作していただくという、その2つぐらいが考えられる案かと思っております。ただ、平常時の利用が、公園といいましても、例えば市町村などの管理者がいなくなかなかそれも成立しないかなと思っております。以上です。

○上田委員 いよいよこれから、国土交通省それから県、当該市町村が一緒になってその地元へいわゆる地図の上でこのあたりを予定地としてお願いに行く、いわゆる地権者の方々に説明にこれからそろそろ入っていくという、まだこれからその用地を決めていく段階だと認識しています。そこで、イメージとして、地主側からいきますと、この説明はなかなか合意形成が得られないのではないかと思うのです。先祖代々いただいてきたこの大事な田地畑がよその水を受ける水だめや池の扱いかというような認識で、なかなか合意を得ることに難しいところがあると思うのです。これは、それこそ県庁全ての組織、横の連携をとっていただいて、貯留池であるけれども、総合施設や複合施設という何かこの施設として利用できるような知恵を出し合って、今よく何々を核としたまちづくりという単語を使います。病院を核としたまちづくりとかいうような単語を使っていますけれども、例えば、貯留池を利用したまちづくりというような市町村が自分の体力でできる施設もあれば、市町村ではちょっと無理だな、これは県も応援してあげないといけない。いや、県

ではなくてこれは国の金でここへ貯留池プラス何かの施設をつくってというような何か知恵を出して、そういうイメージを持って地元へおろしていくということも必要ではないのかという思いを持っています。

これちょっと大きな話になってしまいますけれども、大庭部長と先ほど目が一瞬合いましたが、このことについてのお考えをお聞かせください。

○大庭県土マネジメント部長 遊水池を、今後進めるに当たって、地元の合意形成に向けて単なる貯留池の説明ではなく、貯水池がどのような展開になっていくのかを含めて説明しておくというのではないかとアドバイスだったと思います。

大和川の遊水池、これは国の大事業になると思います。大和川河川事務所と連携をしながら、議論をしているところですが、まず、手順としては実際にどういった遊水池を構えることができるのか、地質やボーリングの調査などをする必要がございます。そういった部分をまずやらせてほしいというところになっていると理解しております。ただ、おっしゃるように、今後私の先祖代々の土地はどうなるのかとか、田んぼはどうなるのかというご心配もあると思います。そういったところも含めて、幅広くしっかりと説明をしていながら、地元当たっていくことが必要だと思います。そのためにも、やはり地元の市町村との連携というのが非常に大事になると思います。ちょうど国と市町村の間の県でございますので、そういった取り持ちも含めて、しっかりと役割を果たしていきたいと思っております。

○上田委員 県土マネジメント部長、ありがとうございます。もうまさにそのとおりで、市町村の意向をしっかりとくみ上げて、県はお手伝いしてあげると、これでいいと思うのです。ただ、市町村が自分たちの体力、能力で何かイメージするという段階でいいものがどこまで出てくるのかということもありますので、ぜひともこの協議会でディスカッションの中で、県からいいアイデアをどうぞご提示もしてあげていただきたいと思います。

また、荒井知事は、すごいアイデアを出される方ですので、いろんなアイデアをお持ちだと思います。いずれ、またその時期にいろいろなお話や議論もしたいと思います。終わります。

○藤野委員 簡潔に2点だけご質問いたします。

まず1点は、市町村におけるバリアフリー構想についてでございます。取りまとめが県土マネジメント部ということなので、あえてお聞きをいたしますが、これは市町村がバリアフリー新法に基づいて、駅あるいは人が集まるような施設を中心にバリアフリーの構想

をつくる、新しく言えば、いわゆる子育ての方や妊婦さんといった方々に優しいまちづくりをしていこうということでございますけれども、現在、県内の各市町村は、どこまでこのバリアフリー構想に基づいて計画を立てているのか、今の現状をお聞きしたいと思います。

もう1点は、通学路の問題です。「平成24年度主要施策の成果に関する報告書」149ページにもいわゆる交通安全施設調査事業ということで、通学路の対応をしております。県内、各それぞれの通学路、非常に危険な道路もございます。京都の亀岡市で事故がございまして、1年半、たつわけでありますけれども、先月の新聞でも今現在、まだ危険箇所が半分という記事もございました。少し気になりまして、今の現状あるいは今後の取り組み方向をお聞きしたいと思いますので、よろしくお願ひします。

○堀内道路環境課長 バリアフリーの基本構想の策定状況と、歩道の整備状況、それと今後の取り組みにつきまして回答させていただきます。

まず、1点目のバリアフリー基本構想でございます。これにつきましては、バリアフリー新法に基づきまして、バリアフリー基本構想を策定するということになっております。現在、橿原市、葛城市、大和郡山市、香芝市が既に基本構想を策定しているところでございます。河合町と奈良市が今年度中をめどに策定するというので今、進めておられるところでございます。県といたしましては、こういった基本構想の策定の進捗を上げるためにも、近畿運輸局、近畿地方整備局、それと県、市町村、そういったところと連携しながら説明会などを実施しているところでございます。近々、意見交換会という形で説明会を行うことも考えております。

さらに、県民に対しバリアフリーの取り組み状況などの情報提供をしっかりとしていくつもりでございます。また、まだまだ策定している市町村が少ない状況でございますので、推進するためにそういった情報提供に加えまして、講習会の開催とか、技術的な支援を行いながら、市町村が基本構想の策定を進めやすいように、県としては連携しながら取り組んでまいりたいと考えております。

それから、2点目でございます。通学路の安全対策についてでございますが、先ほど委員お述べのようにいろいろな事故を受けまして、昨年度教育委員会、国、県、市町村の道路管理者、それから県警等が連携いたしまして、緊急合同点検を実施しました。その結果、県内全域で1,341カ所の危険箇所つまり対策必要箇所を抽出したところでございます。先ほど委員お述べのように、平成25年6月時点でございますが、691カ所、全体の約

52%は整備済みでございますが、今後、舗装等を活用いたしまして、平成26年3月末までには81%の路線、86カ所の整備を完了する見込みで現在進めているところでございます。

それから、取り組みの推進ということで、8月にも土木事務所ブロックになるんですけども、7つのブロックでは関係者が寄りまして、実施したところのフォローアップなどの取り組みをやっております。

それから、さらなる取り組みといたしまして、教育委員会次長、県土マネジメント部長、警察本部の交通部長、市町村の副市町村長、市町村の教育長、こういったメンバーから構成されます奈良県通学路安全対策推進会議をこの11月に開催しまして、その中でさらなる対策の進捗状況や効果を確認するとともに、まだまだ進んでいないところもございまして、課題を洗い出して、事業進捗を図ってまいりたいと考えております。その中で、理想的な通学路のあり方といった観点も踏まえまして調整していきたいと考えております。以上でございます。

○藤野委員 まず、バリアフリーの基本構想の件ですけれども、当初は橿原市がはじめに、そして葛城市というようにお聞きしていましたが、今、聞きましたら大和郡山市も随分進んでいると、奈良市も、今これから取りかかっているところ。県庁所在地の奈良市がそのような取り組みをやっていけば、かなりまたこれがどんどん波及していくのかなと思いますので、これからも一層の取り組みをどうかよろしくお願い申し上げます。

それと、通学路の件なのですけれども、これはやはり子どもたちの安全を考えれば、本当にそこにしっかりと予算を投じて、早く危険箇所の解消に向けての取り組みを、ぜひともお願いしたいなと思います。これはもう選択と集中ということを常日ごろ県土マネジメント部がおっしゃっておられますので、ぜひとも強力で推進をいただきたいと、このように思います。

これに絡んで1点、大和郡山市内に西名阪自動車道の北側に白土町の中を通っている市道があるのです。名阪自動車道から天理郡山区間が普通自動車道で400円の通行料を取られる。それが約10キロメートルもないのです。2～3キロメートルぐらいの程度で400円取られる。大概トラック、営業用の車というのはほとんど天理インターからおりて、その白土町の市道を通って、また再び、西名阪自動車道を上っていくと。あそこは市道で、横に水路が通っているのですが、水路もふたをして、きっちり安全面は対応しているのですけれども、しかしながら、トレーラーや大型トラックが対向するともうかなり危険な

地域となっています。過去にも通学路ですから、その対応をしていなかったときは子どもたちの事故も実際にごさいました。そういった意味におきましては、県は以前は400円の区間を無料区間にということで、要望を国土交通省に上げておられたのですが、東日本大震災が起きてからは、高速道路の無料実験が凍結になりましたので、そこから一応割引でお願いしたいということで、国土交通省に要望をされておられます。

今現在はどのような形で県としては国土交通省に要望、あるいは国に対して取り組みをされておられるのか、できましたら県土マネジメント部長からご答弁いただければありがたいです。よろしくお願いします。

○中野委員長 県土マネジメント部長、答えますか。

○大庭県土マネジメント部長 今、藤野委員からお話がありましたように、西名阪自動車道につきましては、短距離で料金が400円という均一料金となっています。実は、西名阪自動車道ができたときには、対距離といいますか、1個1個のインターチェンジごとにお金を払っていたのです。それを交通量がふえたということで、今のような料金になっているということです。

それで、現在、奈良県として、国土交通省あるいはNEXCO（日本高速道路株式会社）、ここは西日本の管内になりますが、NEXCO（日本高速道路株式会社）西日本に対してどのようなことをお願いしているかという、一つは対距離性を基本とした料金制度を導入してほしいということです。これはやはり短い距離で走っている人たちも全区間と同じ料金を払うのではなくて、短い料金をしてほしいというお話でございます。

もう一つ、私どもが申し上げているのは、新名神道路ができ上がってくるにもかかわらず、名阪国道が無料の区間もありますので、奈良県に起点終点がない車がたくさん名阪国道、そして西名阪自動車道を走っているという状況があります。一部は奈良市内に入ってきて、まさに一般道の中をびゅんびゅん走るようなトラック、トレーラーがいる。そういったものはもうかないませんので、やはり新名神道路が今後つながっていくことを見据えて、もっと大きな、奈良県だけの話ではなくて、全国での大阪、名古屋間の料金の是正といったことを要望しているところでございます。

一方で、国の社会資本整備審議会の中に、国土幹線道路部会が設けられております。先日、中間答申が出されております。2つ大きな話がありまして、1つは、対距離を基本とした料金制度の導入、もう一つが維持更新財源として料金制度を検討していくということです。将来を見越した料金制度といったものを考えていくべきではないかと言っております。

す。

そうした国の方向性も、私どもの提案している部分と一致しているところが多数ございますので、今後も国に対しては大きく2つ、このマクロの面での料金格差の是正とピンポイントでスマートインターチェンジも名古屋側は今できておりますが、大阪側が今年度にも完成をする。また、郡山ジャンクションも来年度にも完成していくことを要望しているところでありますので、そういったところを見据えて、さらに今のスマートジャンクションから天理インターチェンジまで3キロメートルぐらいのところを400円払うというのはちょっとかなわない。そこを何とか対距離制度等を導入するか、料金を割り引くのかといったところを要望してまいりたいと思っております。以上です。

○藤野委員 地元として、通学路という観点から今質問をいたしましたけれども、全般から考えますと、生活用道路全般という考え方、そしてまた、京奈和自動車道と西名阪自動車道とが結節するいわゆる郡山ジャンクションができ上がってくると、営業関係の車というのは、例え400円や600円というのも厳しい状況なので、当然、一旦ジャンクションをおりて行く、恐らくそういうふうになっていくだろうと思っておりますので、ぜひとも早急に、また強力に国に推し進めていただきたいと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。ありがとうございました。

○荻田委員 簡潔に質問させていただきたいと思います。

まず、この前の紀伊半島大水害復旧に向けていろいろと懸案事項も課題もたくさんありました。一つ一つ丁寧にマネジメント部を中心として頑張らせていただいておりますし、また、今、南部東部振興についてもいろいろと配慮をさせていただいておりますこと、感謝申し上げます。次第であります。

ところで、この前の大水害の、一番の原因は何であったのだろう。長い日にちにわたって降り続いた降雨量、これによってダムにたまった降雨量というのは増大なものでございました。また、あの地域で11のダムがあったと思うのですが、そのときに一面に湖面には流木がどさっとあって、大変な状況を目の当たりにしたわけですが、その折に9つぐらいのダムが電源開発の多目的なダムであったため、水位を下げるということはなかなか容易にでき得なかった。このことについて、私も代表質問や一般質問の中でも申し上げました。その結果、こういった長時間、あるいは降雨量が増大をするという状況を鑑みて特段の配慮をすべきという中で、例えば前回の台風18号の影響は、そのときに上位水位を下げるということでもあったと思うのですが、治水目的の一時的なダム利用というこ

とをおやりいただいたと思うのですが、その効果はどうであったのか、まずお聞かせをいただきたいと思います。

それから、今、県土マネジメント部で関連のお話がありましたとおり、高速道路料金も、天理インターチェンジから郡山インターチェンジの高速道路料金も400円だと思います。それから、郡山インターチェンジから橿原インターチェンジまでも400円だったと思います。なぜ、これだけ値段が違うのだろうかということと、それから先ほど来、藤野委員からもお話があったとおり、付近の交通渋滞対策を奈良県としてしっかりとめ置きをしていただいて、できることならば名阪国道の東側は無料ですからトラック輸送を目的とする、それを一気に行く中で、低料金で通っていけるような料金体系という形で奈良県の交通渋滞対応、それから市内へのトラックの流入といったこともぜひあわせて関係公団等に強くご要望していただきたいと、思っています。

それから、県土マネジメント部にお聞きをするのですが、自民党政権になって公共事業を増大をさせていこうということよりも、強靱化対策として、一つは老朽化したトンネル、そして橋梁、道路、河川、こういったところに2次災害やそういったものがあってはならないということで、国土交通省をはじめ、いろんな形で県にもそういった通達や、あるいはまた調査依頼などが来ていると思います。民主党政権から自民党政権になって公共事業が増大するというよりも、やはり安全で安心して暮らしていけるまちづくり、そのためのこの公共性のある施設、これを柔軟な対応をしながら予算化をしていく、今自民党はそういった方針のもとでやっているのですが、ともあれ、どの今の予算、決算を見ましても不用額あるいはまた繰り越しが多く見られます。しかしながら、繰り越してもなおかつ職員、特に土木技術職においては大変なぐらい残業に残業を重ねて苦勞していただいている。もう目の当たりに私も見ているわけで、先般総務部長にもこういったお話をさせていただきました。現実に総務部長が考えていること、あるいは県土マネジメント部長が現場の代表として、土木職員の人員について、今の仕事量から見てどのようにお考えになっているのか、お答えをいただきたいと思います。

それから、平成10年に村道から県道昇格をやっていただきたいと申し入れをしております。平成10年11月に県道昇格をした道路が4線ほど奈良県下にあったと思います。その後、その4線はどのように計画、あるいはまた施工をおやりをいただいているのか、これは私も通告しておりませんので、また後でも結構ですからお聞かせをいただきたいと思います。

それから、特にきょうも午前中間違ってちょっとお話をさせていただいたんですが、台風18号の水害によって奈良市付近あるいは奈良市東部、南部でもそうだと思いますが、かなりの道路の損壊あるいは道路の管理不行き届きによって、もう何年も前に一度、今回も病院が浸水したというような事例が奈良市内にもございました。このことについて、思っているのですが、道路の維持管理について予算もないという中で大変苦勞をされていることは熟知をしていますが、当然道路の側溝でありますから、やはり管理不十分なところもありますし、そして側溝からそれぞれの会所に流木などが堆積して下に流れていかない、側溝から側溝へ流れていかない、道路を横断して民家、あるいはまた病院にそういった雨が流れ込んでいく。こういう状況を見て、特に重点的にこういった浸水に遭われたようなところを、何度も起こっているものですから重点地区として捉えて、路線は路線としてしっかり対応をしていく、維持管理をしていく必要があるのではないかと思っているわけで、この辺についてお答えをいただきたい。

それから、奈良公園の大宮通りは、大宮プロジェクトというのは非常に通っていてもきれいだなど、花が咲いたりいろいろ管理をしていただいている関係で結構だなと思うのですが、奈良県下のそれぞれの県道の路線を見ますと側道に街路樹が植わり、その横に小さな木が植わっているのですが、雑草で交通が通行上妨げられているのではないかとこのところを随分見ます。こういったことに関して、土木事務所単位でしっかり維持管理をしていく必要があるのではないかと。有名になりましたおもてなしという言葉があります。これをより一層心にとめていただいて、県下土木事務所の所長がそれぞれの今の状況を把握されて維持管理に努めていただきたいと、思うのですが、その辺のことについてお聞かせをください。

それから今、先般、伊勢神宮で20年に1回の式年遷宮が、盛大に、そして厳かにとり行われました。本当に荘厳で、そして厳粛なうちにとり行われました。特に経済波及効果は2,500億円というようにお話も聞かせていただき、そして観光客も含めて1,000万人というようにお話も聞いているわけでございます。それを置きかえてみますと、私どもの春日大社も近々ご造営の時期を迎えることとなりました。特に奈良公園室までおつくりをいただいて、そして奈良公園周辺を再整備する。この東側の登大路駐車場も今発掘の最中ですが、どのように絵柄といいますか、どういう思いでこの2階建てになるのか、あるいはまたどういう形になるのか。そしてバスターミナルがあって、これを回遊的に奈良公園周辺を回るといふことで知事はおっしゃっておられますが、どういう計画

かと今日まで取り組んできた経緯なども含めてお聞かせをいただきたいと思います。

それから、登大路駐車場、あるいはこれから上で、特に奈良公園管理事務所がちょうど大仏池の隣へ移設になりました。今工事を盛んにやっていただいておりますが、そういったところも含めて随分さま変わりになりつつあります。今後もおもてなしのお気持ちとともに施設整備が本当の意味で心のよりどころになって、奈良へ来てよかったなどと思われるような施設整備をぜひ、おやりをいただきたいと思うところがございますので、その辺はしっかりやっていただきますよう要望しておきたいと思います。

それから、きょうリニア中央新幹線中央駅の奈良駅誘致について午前中、奥田副知事にちょっと所管外のことで聞かせていただきました関係上、きょうここでも取り上げさせていただくのが本当なので、質問させていただきたいと思います。リニア中央新幹線中間駅の奈良駅誘致につきましては申し上げておりますとおり、昭和48年に運輸省において新谷寅三郎、私どもの奈良地方区出身の参議院議員でありました大臣が、何としても奈良市付近と明記をして、そして閣議決定をされたいきさつ、きのうのように私は思っています。その中で、いずれ私たちの後生になると思いますが、大阪までリニア中央新幹線がつくのだと、そういう状況を見るときに奈良市付近、奈良県内を通るという中で大和郡山市、天理市、それから奈良市、生駒市でしたか、この4市がそれぞれ誘致合戦を繰り広げていることは事実です。私ども今の荒井知事の時になって、大和郡山市あるいは生駒市など、そんなところへ行くとは思っていなかったのです。そういう話が出てくるとは思っていなかったのです。私が市会議員の当時から、やはり奈良北の土地区画整理事業、特にJR奈良駅のところに操車場があった、その移転も含めて平城山駅で、へいじょうやまえきと書きますが、平城山駅に行くものだと、またそれが周知の事実であるということでやってまいりました。そういう状況を見て、奈良県としてどこの駅が一番いいのかを、知事はJR東海にご進言されるという手続になっているのかどうか、それから県知事が決めたことが、いわゆるJR東海としてそのまま認めるのか、こういったことについてまだまだ先の話ですが、今の経緯、経過の中で担当課長でも結構ですから、この辺について知事として、奈良県内のどこに絞るかということを決められるのか、このことをお聞かせください。以上です。

○平岡河川課長 萩田委員から、奈良県南部にある利水ダムの台風18号での治水効果はどうであったかというご質問です。お答えさせていただきます。

委員お述べのように11個の利水ダムがありますが、その中で昨年度から治水運用して

いるのは国土交通省管理の猿谷ダム、電源開発管理の池原ダムと風屋ダムです。台風時に、例えばダムから300キロメートルという一定の要件を決めましてあらかじめ貯水位を下げているというような取り組みを昨年度からしてまして、たまたまことはそれ以上にもう既に下がっていたということもありまして、かなりの効果がありました。具体的に申し上げます。まず、風屋ダムについては毎秒3,600立方メートル入ってきたときに、下流へは2,500立方メートルしか流さなかったということで、毎秒約1,100立方メートルの低減を行った。池原ダムでは流入量2,300立方メートルとなる時点まで、ずっと放流せずにためておりました。その結果、新宮川水系の北山川と熊野川が合流して、和歌山県の宮井というところで合流しているのですが、その下流に相賀というところがあります。その操作をしなかった場合と比べて、その時点で大体2メートルぐらいの水位低下をしたという効果があったと国土交通省のほうから聞いております。以上です。

○新屋道路建設課長 西名阪自動車道の料金について、ご質問がありましたのでお答えいたします。

先ほど県土マネジメント部長からの答弁にもございましたとおり、これから高速道路ネットワーク、京奈和自動車道と西名阪自動車道がつながってきたりですとか、あるいはスマートインター、既に名古屋側は供用をしております。そういう意味で高速道路ネットワークがつながって、しっかりその効果が出るためにも西名阪自動車道のどこから乗ってどこからおりても料金が同じという区間料金制というものから、乗った距離に応じて払う対距離制に移行して行って、その分、短距離については安くなって、わざわざ短い距離の料金を抑えて一般道においていくというようなことを少しでもなくすような、そういう対距離制の導入ということを引き続き、国なり高速道路会社に求めていきたいと考えております。先ほどの県土マネジメント部長の答弁とも重複いたしますけれども、そのように働きかけていきたいと思っております。

それから質問の順番が前後してしまいますけれども、村道の県道昇格した部分についてまとめてお答えをさせていただきます。県道昇格した部分は、もともと村道ですので、どう整備するかということについては、やはり地元の、特に合併するときに県道昇格した路線というのが幾つかあると思っておりますけれども、地元の奈良市のご意向などもお聞きしながら奈良市のまちづくりの方向性もまちながら、どのような整備を行っていくか検討していく必要があるだろうと思っております。一般論のお答えで恐縮でございますが、個別の路線についてはすいません、今、正確な資料を持ち合わせておりませんので、また確認をし

てご報告をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

○大庭県土マネジメント部長 私への質問は、県土マネジメント部の職員について、残業が非常に多い中で今後やることもたくさんあるのではないかというご質問でございます。

同様のご質問が午前中も出たと伺っておりますけれども、私からの回答といたしましては、まず、この県土、安全で安心、暮らしやすいまちをつくっていくというニーズに応えていくという大きな仕事が県土マネジメント部にはございます。県土マネジメント部と名前を変えていただきまして、活用そして管理、そして社会資本の整備といったものを幅広く捉まえながら進めていこうと今進めております。そうした中で、一方で先ほどご指摘がありましたように紀伊半島大水害、また先般は台風18号という災害が起きました。また通学路の安全、土木施設の老朽化に伴う修繕を計画的に進めること、また大宮プロジェクトなどの新しい取り組みもやっていくという意味で、県土マネジメント部、あるいはこうした専門的知識を持っている職員に対するニーズがさらに高まっていくと認識しております。

一方で、そうした中ですけれども、土木技術職員そのものは近年の公共事業が減少してきた中で、採用数を控えてきたことなどによって県庁全体では減っております。そういった中で、私どもとしては仕事のやり方についての工夫といった面で、例えば同じ発注をしていくにしても計画的にそういった業務を一連のワークフローとしてマネジメントしていったり、管理部分においては包括的な発注をやったり、足りない人員に対しては土木技術業務補助委託によって補助技術者の活用にも取り組んでいるところでございます。そういった中ですけれども、やはり一番大きいのは最近の若い新規採用の職員でございます。数年20名～30名の募集をさせていただいております。少し持ち直してきているといったところでございます。それでも募集定員よりも少ない人員しか確保できない状況でございます。そうしたところに向けて、大学へのリクルート活動、あるいは応募を促進する活動に取り組んできたところでございます。

一方で、先ほど大きな公共事業の流れを萩田委員もおっしゃっていましたが、その社会資本の整備あるいは管理に関する捉まえ方といいますか期待感が、改めて再認識されているのではないかと思います。これまでは、どうしても批判的な意見なども見られる中で若い大学生なども土木、あるいはこういった県土マネジメントの仕事、あるいは学部を選ぶときにそういった影響もあったのではないかと思います。私も属しておりますけれども、土木学会のほうでもそういった土木のニーズといった部分、あるいはしっかりと業

界全体としての人材の確保、技術力の向上といった部分もやっていこうとしているところ
であります。

いずれにしても、今ある人員をうまく活用すること、あるいはいろいろな委託の方法を
活用すること、そして新たな職員の採用についても力を入れていきたいと思っております。
少し長くなりましたが、以上でございます。

○浪越総務部長 午前中も荻田委員からご質問をいただいて、人事課長が答弁したところ
で、重なる部分が多々あろうかと思えます。今の県土マネジメント部長の答弁の中にも当
然同じようなことが入っております。

全体として、やはり公共事業の減少というのは傾向としてありましたので、採用として
は控えてきたというところは事実であろうと思えます。ただ、昨今の紀伊半島大水害であ
りますとか豪雨の対応ということで、そういう需要は出てきていると。それに対して募集
をしておりますけれども、先ほど県土マネジメント部長が申し上げたとおり、その確保に
まで至っていないのが現実であります。

やはりそういうことで募集に対して応募してこられる方々が減っている部分はあろうか
と思えますので、今後県土マネジメント部とも連携しながらたくさんの方に来ていただい
て、優秀な人材を確保できるように努めていきたいと思っております。それとあわせて、
しかしながら、やはり事業としてやっていただかなければいけませんので、今県土マネジ
メント部長が申し上げたとおり、いろいろな仕事の中での工夫、それから例えばアウトソ
ーシングするようなところがあればアウトソーシングする、そういったことも見直してい
く必要があるのかなと思っております。今後ともしっかりと連携しながら確保に向けて努
力していきたいと思っております。以上でございます。

○梅原道路管理課長 荻田委員のご質問のうち道路の維持管理に関することについてお答
えをさせていただきます。大きく2つあったかと思えます。

まず最初のご質問では、さきの台風18号の降雨によっていろいろと道路の倒壊などが
あったけれども、奈良市内の病院で浸水被害が出たところもあると、そういった被害が出
たところについては重点箇所として捉えてしっかりと維持管理していく必要があるのでは
ないか。また道路側溝の維持管理に不十分なところもあったのではないかという趣旨のご
質問だったと思えます。

さきの台風18号では、ご承知のように9月14日～16日にかけて県下で総雨量50
0ミリメートルを超える豪雨を記録したところもありまして、県管理道路でも路肩決壊等

で通行どめを行った区間が3カ所に達したところでございます。その他多くの箇所では道路への沢水や土砂の流出という、いわゆる洗い出しと呼んでいる現象でございまして、そういったところが多く発生したところでございます。

奈良市でも200ミリメートルないし300ミリメートルの大雨となっております、委員お述べの当該病院で浸水被害があったということも聞いております。当日9月16日の雨量を調べますと、近くの雨量計のデータによりますと午前の4時半～5時半の1時間に37ミリメートルの雨量を観測しているということで、相当な雨が降ったということがわかっております。これによりまして、県道奈良名張線沿いの山手川斜面から沢水が土砂を伴って道路に押し寄せまして、道路を越えてさらに低い位置にございまして病院のほうに流れていって浸水被害につながったものと認識しているところでございます。この沢水によりまして大量の土砂が県道を埋め尽くし、県道も大きな被害を受けまして、その撤去に追われたという次第でございまして。その土砂につきましては側溝を埋めたものも含めて、当日のうちに撤去させていただいたところでございます。

県道の側溝全てが十分な管理が行き届いているかと言われますと、なかなか胸を張って答えることができないのが現実でございましてけれども、一度でもこういった浸水の被害があった箇所については、今後ともパトロール等を重点化してよく観察し、何かそういう異常があれば緊急業者等での迅速な対応で維持管理に努めてまいりたいと考えているところでございます。

それともう1点のご質問ですが、主に草刈りのことであつたと思っております。大宮通等がきれいになってきたけれども、そのほかのところではなかなか除草が行き届いていないところがあるのではないかとこのところでございます。草刈り、清掃といったものについては安全で円滑な交通の流れの確保、それから快適な歩行空間の確保といった観点から大変重要であつて、そういったニーズも強いということは十分認識しているところではございません。従来から道路の草刈りにつきましてはおおむね年に1回、観光地など重点箇所においては2回実施しているところもございまして。実施体制は土木事務所単位で一般業者への発注を中心としてやっておりますけれども、一部事務所の直営班で実施しているところもございまして。その発注についてはその都度区間ごとに発注していたところでございまして。そういった、従来からのやり方においては効率性、あるいはマネジメント上の課題も多かったことも事実でございまして、契約の工夫ということも検討してきたところでございまして。

その新たな取り組みといたしまして、今年度より南和の中和幹線におきまして包括維持

管理業務というものを発注したところでございます。これはそれまで個別に発注しておりました複数の道路維持管理業務、これは中和幹線に関しましては平成24年度は30契約あったのですが、それを一括して1年契約として発注するといったものでございます。その中で特に草刈り、あるいは剪定といった植栽管理につきましては一定の管理水準を求める性能発注という方式を取り入れております。それにより迅速な対応あるいはコストダウンが図られるものと考えております。

また、道路の維持管理は道路管理者のみが頑張ってもなかなか実現できるものではなくて、道路利用者あるいは地域住民の方々の協力が不可欠と考えているところでございます。ごみを捨てないマナーであるとか、自分たちのまちを自分たちできれいにしようといった気持ち等を含めて協力が必要なのではないかと考えております。そのために地域の住民や企業、そういった方々による快適な道路空間の維持、そういったことに向けての主体的な取り組みの育成と継続ということを図る目的で、みんなで・守ロード事業というものを実施しているところでございます。具体的には地元自治会等の草刈り、あるいは花壇の整備といった活動を支援するものでありまして、今後もそういった推進を図ってまいりたいと思います。

いずれにしましても、快適な道路空間の確保に向けて、特に委員がお述べになりましたおもてなしという気持ちをしっかり心にとめながら発注方法の工夫、地域との協働など、いろいろ知恵を出して今後もやっていきたいと考えております。以上です。

○堀内道路環境課長 登大路駐車場のターミナル化について回答させていただきます。奈良公園の車両の流入を抑制しまして、公共交通による周遊環境を高めるため、周遊バスの乗り継ぎ拠点や観光バスの乗降中継場所といたしまして、また来場者への情報提供や観光案内などの奈良公園のエントランスとして、登大路ターミナルの整備に向けた検討を進めているところでございます。この6月からは埋蔵文化財の発掘調査を行っておりまして、年内いっぱい調査を実施する予定で考えております。

また、奈良公園の魅力向上のためにターミナルの附属施設といたしまして有識者や環境保護団体、NPOなどから構成します奈良公園地区整備検討委員会におきまして議論をいただきまして、奈良県全体の魅力を発信できる施設や、ゆっくり休息できるスペースやきれいなトイレなど、魅力向上に資する施設について、さまざまな意見をいただいたところでございます。

今後、これらの意見を踏まえまして、附属施設を含めたターミナル化の早期工事着工に

向けまして検討をさらに進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

○村上県土マネジメント部次長（地域交通課長事務取扱） 最後のリニア中央新幹線について、お答えさせていただきます。

まず、リニア中央新幹線中間駅についてですが、これは平成23年に全国幹線鉄道整備法に基づく整備計画において、奈良市付近駅というのは改めて位置づけられておりますが、この設置については6月議会において知事から、地域振興まちづくりの観点から、リニア中央新幹線の便益駅が県内をはじめとする広い地域に広がるような交通結節性が高い場所に設置されるべきと考えていると答弁させていただいております。

現在、萩田委員からお話がありましたように、4市が奈良市付近駅の誘致を表明されているところでございますけれども、そもそもリニア中央新幹線の整備につきましては、先ほども述べました全国新幹線鉄道整備法に基づき、いわゆる全幹法に基づき、国から建設主体、営業主として建設の支持を受けたJR東海が最終的には中間駅の位置を決定するといった仕組みになっております。では、一方県は何をするのかということでございますが、県はこのリニア中央新幹線の整備推進のために県内の市町村の窓口としてJR東海との調整の役を担っております。

ただ今後、具体的にはこの奈良市付近駅の設置に向けては、旅客需要予測、アクセス性などに係る客観的なデータを県民の皆様を示すとともにさまざまな検討、議論を深め、JR東海とも協力しながら調整を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

○萩田委員 今、リニア中央新幹線の話が出ましたけれど、荒井知事が知事になって。またこれは総括で言います。もう言ったところで始まらないことだから。とりあえず私は私の思いで少しお話をさせていただくということにしておきましょう。

それから最後ですけど、近鉄の話がよく出ます。近鉄奈良線のいわゆる平城宮跡を横断する軌道の移設、これについてわかる方、今どういう形で進んでいるのか、それを聞かせてください。以上です。

○中尾知事公室審議官兼まちづくり推進局次長（地域デザイン推進課長事務取扱） 平城宮跡からの近鉄線の移設でございますけれども、これは近鉄西大寺駅の渋滞対策とあわせて、物理的にも近接しておりますから検討をしているところでございます。

現在までに成案というものをやられておりませんが、いろいろ有識者からもご意見をいただきまして、ただ課題としましては、まずは西大寺駅の車庫とも近接した構造が駅の立体化を非常に難しくしていることを解決をしていかないと、またそこから先の線路

の移設も見えてこないというところがございます。特に技術的な問題、特に現在は車庫では移設も含めて考えていけるかと検討を深めているところでございまして、今後とも引き続き検討をしてまいりたいと思っております。以上です。

○荻田委員 県としてやる気はあるのか。それを聞きたい。かけ声ばかり言ったところで何もならないと思う。近鉄は、どうぞそれでは案を出してくださいよと、そういう形ではないのか。だから、これも知事に聞きます。とりあえずいろいろと知事に総括的に質問をさせていただこうと思っておりますので、私の質問は以上でございます。

○山本委員 午前中上田委員からも翌年度繰越額の話が出てましたけれども、県土マネジメント部がかなり多いということで、321億円の翌年度繰り越しがあるわけですがけれども、それを1つずつ網羅して聞こうということは思っておりません。そういう決算の状況の中から、これから橿原市、高市郡の6路線について、翌年度繰り越しがあるのかどうかは別として進捗状況についてお聞きし、そして要望をさせていただきたいと思えます。現在の進捗状況の質問の路線なのですから3路線あります。1つは県道多武峯見瀬線、もう30数年来の念願で一応は開通したのですがけれども、石舞台近辺の周遊道がまだできていない。学者からの文化財遺構の問題だとか、そういうものであるのですがけれども、これも毎年予算は組んでいただいて、もうすぐだもうすぐだと言いながらなかなかできない。今もう路線が決まっているのかどうか、一時は決まったという話も聞きましたが、その後今はどうなっているのかということをお聞かせいただきたい。また、これから毎年ですがけれども、観光客やいろんなイベントがあるわけですが、あそこが最後のネックになりますので、どのような見込みを持って、また予定を立てているのかということもお聞かせ願いたいと思えます。

それから、高取町の国道169号バイパスについて、これも兵庫地区から松山地区は一応開通をしましたけれども、その清水谷地区の上辻地区、ここも大変皆さん買収も含めて頑張ってください、土日返上しながら進捗はかなり進んでいると聞いております。そういう中で今現在の進捗はどうなっているのか、特に最後、兵庫地区のところで橋の架け替えをやっています。これも今年度中に開通というか、架け替えが完成すると聞いているのです。そこに地元からは信号設置の要望をあわせてしているはずなのですが、その辺警察との連携でどうなっているのかということも聞かせていただきたいと思えます。

それから3路線目は、その169号バイパスから沿線で寺崎まで行くわけですがけれども、寺崎から中和広域消防組合のほうへ、一町新沢を通っていくわけですがけれども、この路線

はなかなか前に向いて決まっています。しかし、榎原市長も議会からの要望で、南の中和広域消防組合から光陽町までの間を何とか先にやってくれないかと。というのは、今度奈良県の消防組合が統一されて中和広域消防組合がその中心になると。そこが拠点になるわけですがけれども、肝心のそこから南へ行く路線が狭いということで、近鉄線を越えていく中でこれがなかなか、救急車や消防車に障害を来すということなんで、かなりの思いで要望しているはずなのですけれども、この辺はどういうふうに今思っておられるのかということをお聞かせいただきたいと思っております。

それから、あとは要望なのですけれども、明日香村飛鳥に電線共同溝の計画が、もう10数年来からあったのですけれども、行きつ戻りついろいろと長年なかなかまとまらなかったのですが、ここに来てやっと架線の改修及び電線共同溝を入れるということで、地元説明会をはじめとしていろいろと少し進みかけているのですけれども、これを継続して、知事の肝いりとお聞かしておりますので、また歴代の総理も甘樫丘から見て、飛鳥の風景の中でこの電線、電信柱がやはり一番景観に悪いということでいつも指摘をされているわけですが、ここに来てそういうことが動き出したということで、ぜひ県としても前向きにこれからも取り組んでいただきたいと思っております。

それから、榎原市のJAのセレモニーホールがあります一町ですけれども、その横にちょうど北側に県道が走っています。京奈和自動車道が新堂から御所南まで行くわけですが、御所インターまで行っているわけですが、その一町のちょうど下を走っている側道があります。そのJAセレモニーホールの北側のちょうど100メートルほどのところが側道へつながりようになっていたのですが、なかなかそれが実態として動いてなかった。それもここへ来ていよいよ買収を始めて動いていただいていると思っておりますので、この点においても、ぜひ早期の着工、そして完成をお願いしておきたいと思っております。

最後に、これは歴代の議員さんも榎原市の県会議員さんも取り組んでいたのですが、久米見瀬線ですか、白樺町から榎原神宮の南側まで来ているのですが、それを榎原神宮の境内の下、近鉄沿線の下をアンダーパスで通って榎原神宮参道へ行って、そして榎原警察署のほうに行く。もともとは榎原観光ホテルから国道169号へつながりようになっていたのですが、それがなかなか前へ進まなかった。平成20年のまちづくり推進局の初代局長の宮谷さんのときかな、榎原神宮とお話をし、そしてそのアンダーパスの境内の鳥居の下を通って、そして参道へつながる。そして、榎原観光ホテルへは行かないで榎原警察署へ行くというような路線の青写真をこしらえて、榎原神宮の宮司さんも了解

をして、そしてその方向でいくというようなことを取りつけていただきました。予算500万円ほどつけて、パーツもできたというようなところだったのですけれども、今の檀原市の森下市長が就任をされて、ちまたのうわさですけれども、鳥居の下というか境内の下を道を通すとたたりがあると、たたりで歴代の県議会議員は死んだ人がいると、だからあそこは山本君もさわったらあかんし、俺もさわったらあかんねんというようなことでちまたのうわさになりました。今はどうなっているのかわかりませんが、あそこの道は国道169号の渋滞からいくと、白檀から檀原神宮の下を通過して、そして参道を通して檀原警察署のほうへ行くというようなことになると渋滞解消や、それから観光客の誘致や檀原神宮への参拝など、経済効果から観光効果からいろんな面で、これはかなり重要な道になってくると思っています。その点はもう質問にしますと、当然答弁もできないと思いますので、そんなたたりを払うようなことはなかなか皆さんから無理だと思うので、これはどうか一度、森下檀原市長の真意を担当課から聞いていただいて、穏便に前向いていくように要望をしておきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○新屋道路建設課長 3路線についての進捗状況のご質問があったと思います。私のほうからお答えをさせていただきます。

まず、多武峯見瀬線の石舞台周辺の進捗状況はどうなっているのかという話でございます。多武峯見瀬線ですね、委員おっしゃいましたとおり石舞台古墳周辺の区間が未改良になっておりまして、平成22年に策定されました第4次明日香村整備計画で、狭隘区間を解消し、道路ネットワーク整備の形成を図るということが位置づけられております。やることになっているはずなんですけれどもというご指摘でしたが、こういった計画にも整備をしていくということが位置づけられているということでございます。現在、石舞台古墳のすぐ脇を未改良の、なかなか大型車のすれ違いも困難な状況の中で通っております。この部分を特別施設とか、第一種歴史的風土保存地区というようなエリアがかかっているものから、そこを避けるような形でバイパスというか、外側に迂回するようなルート案で整備をするという方向で検討を進めております。ああいう非常に遺跡が数多いエリアですので、地中レーダー探査を実施しておりまして、その結果やはり遺構が存在する可能性があるということがわかっておりますので、現在教育委員会で試掘調査の準備を進めているという状況になっております。また、現道がちょっと古いということになりますと、現道自体国営公園区域の中を通過しているということですので、国営公園の整備計画との整合という調整も必要になってきますので、そういう意味で国営公園側、国側とも調整を行って

るという状況になっています。非常に長く待っているんだという話でございましたけれども、いずれにしても、今後も引き続き、関係機関との協議、調整を図って、早期に整備着手できるように努めてまいりたいと思っております。

それから2点目、国道169号について、高取バイパス全体の整備の進捗状況と、特に兵庫地区についてどうなっているのか、この2つのご質問だったかと思えます。高取バイパス全体についてはご案内のとおり、平成24年4月20日に一部供用開始いたしました。全体3.4キロメートルのうちの1.4キロメートルを供用開始をしております。残り2キロメートルについてですけれども、これについては可能なところではその工事をやり、あるいはまだ用地買収が残っているところは、用地交渉をやっているという状況でございますが、いずれにしても非常に大規模な工事が続く区間であります。今供用しているすぐ隣にあります松山地区については高架橋工事や、トンネル北側の土工工事をやっておりますが、その先にトンネルがありましてトンネルから出たところの上辻地区について、これまでなかなか用地交渉に入れなかったという状況でありますけれども、事業に対するご理解が得られまして、用地交渉に入れるようになりました。去年の8月に説明会を行いました、今用地交渉を進めているという状況になっております。いずれにしても、用地買収なるべく早くご理解をいただいてやって、工事に入っていきたいと考えております。

その中で、特に兵庫地区についての状況を詳しく説明してほしいということでございました。兵庫地区は、今既に供用している区間の一番北側のあたりに、現道等の取り付け部分の交差点改良を行っています。交差点改良とはいえちょうど、川の上にくるものですから橋梁工事と合わせた交差点改良ということになりますけれども、現在、下部工工事を進めているところです。上部工についても、鋼橋というか鉄の橋なものですから、今工場のほうで製作をしているという状況になっています。台風18号で一部堆積土砂が流れ込んだりとか、これまでも現場状況が非常に厳しいものですから、工法の見直しなどもやっております、その関係で工程の見直しなどをやっているところではあるのですけれども、いずれにしても、工事を引き続き完成形を目指して進めていきたいということでございます。

それから、その状況とあと信号設置についてご質問があったかと思えますけれども、信号設置につきましては、警察と協議を進めておりまして、警察からは設置する方向で調整をしていると聞いております。いずれにしても最終的には警察でご判断され、設置していただくということになろうかと思えます。

それから最後、広域消防組合の件です。橿原市に奈良県の広域消防組合が設置されるので、そこから南側へ延びる道路整備が必要ではないかという話でございました。これにつきましては、都市計画道路の橿原高取線という道路がございまして、これが現在4車線で都市計画決定がされております。これは県が決定したものでございますが、平成21年8月に、ご案内のとおりかと思いますが、それまでの交通量推計と異なる結果、つまりはじめて将来交通量が減るという結果が出たことなども踏まえまして、広域幹線道路の見直しを実施しております。その中で、4車線の広域的な道路は必要ないという結論になっております。その一方で、では2車線以下の道路で整備するのもしないのか、整備するとしたらどのように整備するののかということについては、地元とも話し合いながら一緒に検討していきましょうということになっています。今、周辺の渋滞の状況や周辺の道路ネットワークの整備進捗を踏まえて交通がどのように変わっていくのか、あるいは広域消防組合ができるということも踏まえて、そこから南部地域へのアクセス確保をどのようにするのかという観点から、市とともに検討を行っているところですけれども、すぐ下にやはり鉄道がございまして、いずれにしてもその事業をやるということになりますと、これも非常に相当規模の工事にはなるということですので、そういった少し難しい課題があるのも事実は事実でございまして。そういったことも踏まえながら、まだ成案を得ている状況ではございませんが、引き続き市と密接に話し合いながら検討を進めてまいりたいと考えております。長くなりましたが、私からは以上でございまして。

○山本委員 その今の消防署のところなのですけれども、かなり難しいということは聞いているのですけれども、この点においては一番何がというと、普通の道路というよりも中和広域組合が今度県下の広域消防組合の拠点になるということがポイントでございました。市長や議会もそこに置いて要望をしていると。だからこの点は政治的判断もあろうかと思えますし、知事の思いもやはり広域消防組合の拠点という部分の位置づけから、この道路をどう考えておられるのか、これは総括で知事にお伺いをしたいと思えます。

それから国道169号バイパスは、兵庫地区の件はそれでよくわかりました。ただ上辻地区のところも大変先ほども言いましたけれども、技術職員も、もちろん先ほどからの話で足りていないし、幹線がいろんな範囲を持っていますから、こと桜井土木事務所に関してもそうですけれども幹線を持っていますから人は足りません。しかし、事務職員もということは買収ですけれども、買収を本当に頑張っていて、先ほども言いました土日も返上して、そしてあそこの上辻地区というところは大変難しいところだったのですね。

もう本当にいろんな交渉事が、井戸の問題だとかで何年もなかなか前に進まなかったものが、ここへ来て進んだ。それは何が大きな原因かという、地元の人が言うのには人なのです。人ということは事務職員の誠意というかそういう部分が伝わって、今前へ行くようになったと。ということで裏を返せば、ある意味で要望もしておきたいのですけれども、人もふやしていかななくてはいけないのは当然でありますけれども、ころころと人を替えないと、一年ごとに異動したりとかそういうことをして、せっかく築いた人間関係をその次の人がそれまでのいきさつを知らないということであまりいかなくなる。特にあそこの部分に関してはここ1年、2年ぐらいが物すごい重要なところだと思いますので、その辺の人事に関しても、また総務部長等、ご配慮のほど、どうぞよろしくお願いを申し上げたいと思います。

それと通告していて、質問するのを忘れていたのですけれども、榎原神宮東口停車場線について、最後にその進捗だけ見込みを聞かせていただいて終わりたいと思います。

○新屋道路建設課長 榎原神宮東口停車場線でございます。これも平成7年度から事業を行っております。事業化していながら、かなり長い時間地元を待たせてしまっている事業でございます。我々も一刻も早くつなぎたいと思ってやっております。

榎原神宮前駅から明日香村につなぐ道路ですので、観光のために重要だと思っておりますが、国道169号からの入り口のところで今までずっと用地交渉が難航しておりました。昨年ようやく地元の方のご協力を得られるということになりまして、その後少し共有地だったこともあって手続をずっとやっておりましたが、ことしの7月に契約も無事終わりました。ですので、事業に必要な用地契約は終わりましたので、これからしっかり事業を進めていきたいと思っております。ただ、まだ埋蔵文化財の調査などもする必要がございますので、これから必要な埋蔵文化財発掘調査を進め、その後工事に入っていきたいと考えております。この状況は以上でございます。

○山本委員 もう最後になります。この質問した路線、要望した路線、こういうことが榎原市、高市郡で全て完成していきますと、かなりの交通網、また交通渋滞や停滞も緩和されますし、観光にもかなりの影響というか、活性化にもつながるということでございます。先ほどからありましたように職員が少ないだとか、いろいろと大変な状況だと思うのですが、ぜひこういうことを踏まえながらも頑張ってくださいませよう、エールを送らせていただいて終わらせていただきます。

○森山委員 道路の整備促進のことについて1点だけお尋ねしたいと思います。その道路

は京奈和自動車道についてです。京奈和自動車道でもどの部分かというところ、こちらからいうと郡山から乗って橿原の手前でおりたところから、大和高田バイパスまでの間の京奈和自動車道の今後の整備促進についてお尋ねしたいと思います。

きょう何度か上がっていましたが、県が熱心に要望していただいて国のほうに工事を進めていただいて、ようやく郡山ジャンクションのところも平成26年度頭にはつながるというようなことから、また今御所インターのところにとまっている道路もその先、御所南インターまで平成26年度には供用を開始できると、その先五條に向けては平成28年度の供用を目指して進めているということで、順次確実に進んでいっているなと思います。今、言ったところを除けば、あと残るところが今言った、京奈和自動車道のおりた橿原北インターチェンジから大和高田バイパスのところになります。ここがつながれば、ようやく西名阪自動車道のところから五條市、和歌山県へと一本でつながるようになりますけれども、今後どのように国に対して要望を上げていくのかということが、毎年上げている中で具体的な年数の表現というのが出ていなくて、早期の工事着手を要望しますというように上がっているのですけれども、京奈和自動車道の手前の郡山ジャンクションから奈良インターのほうに向いての要望は、例えば平成26年度工事着手及び平成30年代半ば供用を目指して要望しているというふうに具体的に数字が上がっているのですけれども、この今言ったところは数字ではまだ上がらなくて、早期工事着手を要望しますというふうになっているのですね。これを、数字みたいな目標を持って要望を上げることができないのか、そのあたりも含めて今後のこの整備促進の予定について、どのように要望されるのかお聞かせください。

○新屋道路建設課長 ご質問ありがとうございます。京奈和自動車道の橿原北インターチェンジから橿原高田インターチェンジまでの間、どのように整備促進を国に要望していくのかというご質問でございました。

京奈和自動車道ですね、郡山ジャンクションから県境まで、ずっと一連の大和御所道路ということで今工事を国にさせていただいています。それで、一般道と上の専用部と両方ございますけれども、まずご質問にあった区間については4車線で一般部ができていたものですから、専用部としてはその前後から今までやってきたという整備状況だったかと思えます。

その中で、逆に専用部の前後がどんどん整備が見えてきて、つながってきて、さらにそのご指摘の区間については、例えば中和幹線がもうできて、そこがまた混んでいるとか、

そういうことになってきますと、やはりその一般部4車線だけではなくて、専用部として前後をしっかりとつないでいただくという要望を我々もしっかりこれからやっていかなければいけないと思っています。そういう意味で、ことしから少し特だしをして、早期の工事着手というようなことで、少し要望のトーンを上げて要望を始めたところでございます。ただ、いつできるのかということについては、検討をさせていただきますけれども、前後何年ということについては大体工事が進んできて、頑張ればこの辺でできるのではないかと見定めて、あまり非現実的なことを言っても要望としてはよくないものですから、できてきた中でこのぐらいだったらしっかりやってほしいと思うところで、何年と要望していますので、そういう意味で現在、今おっしゃった区間は相当な大工事になると思いますので、まだその辺が見えにくいこともあって、とにかくまずは早く工事に着手してくださいという要望をしっかりとやっていきたいと思っているところでございます。状況としては、そのような形です。

○森山委員 ありがとうございます。

その今、私が言った部分が工事が完成すると、大和郡山から和歌山に一本につながる京奈和自動車の移動時間の短縮とか、その効果が非常に上がってくるようになるので、もちろんそういう意味でも一本につながるということを目指して進めていただきたいと思いますけれども、先程道路建設課長がおっしゃった、おりてからある中和幹線です。これは中南和地域の唯一の片側2車線の幹線道路で、昔から市や町がそれぞれ土地を買収して道をつくって、ようやく去年桜井から香芝まで一本でつながって、今まで大分時間がかかっていたものが短い時間で行けるようになったのです。なりましたけれども、その結果、新たに高田と言ってる土橋南の交差点と葛本町の交差点と新しい渋滞がまた生まれるようになってしまって、今度はその渋滞を外そうと思って生活道路に紛れ込む車がふえてきているというような地元の事情もありまして、この道路ができることによって地域の安全がふえるかと思えば、逆に今ちょっと、地域の安全が脅かされる状態になっています。それを改善しようと思えば、今言った交差点のところ、今回、本会議でも質問させていただきましたけれども、その右折レーンを延長して、抜本的な解決策ではないけれども、その一面だけは何とかそこを右折レーンを延ばすことによって混雑も解消できるというようなことで進めていきますけれど、そういうその地域の生活の安全面から見ても抜本的な解決策はやはり一本につながることです。そう思ったら、やはりなるべく早く具体的に進めていただくというのが地域にとっても強い希望でもありますので、そういう意味から

も、今後も粘り強く提言を行っていただきたいと思います。これは要望です。以上です。

○中野委員長 先ほどの田中委員の質問で、下水道課が答弁できる準備ができたということでございますので、上平下水道課長に答弁を求めます。

○上平下水道課長 先ほど田中委員から2点ほど、少し調べさせてもらいたいということがありましたので、それについて答えさせていただきます。

1つは事業認可、最終的に誰が許可するのかという話につきまして、少し流れだけ言いますと、まず市町村から県へ事業認可の変更という形で上がってきます。県は宇陀川流域は1市ですけれども、ほかの処理場でしたらいろいろ流域市町村がありますので、それを全て取りまとめて県から国へ申請します。国がそれを審査して、県へ許可という形でおってきます。その許可をもって県から市へ認可という形でおってきます。最終的にどこが認可するかということになりましたら、県が認可という形になります。それは国まで書類は回るということにはなるのですけれども、ということです。

それともう1点、宇陀川流域下水道の幹線につきまして、もっと進めるようにということでしたけれども、宇陀川浄化の幹線は芳野川幹線と大宇陀幹線という2本があるのですけれども、それは県の部分は100%終えております。あとはそこへ宇陀市がつないでいただけという状況になっております。以上でございます。

○田中委員 今お答えいただいたのでその部分についての質問をするのですが、宇陀市が地域の自治会に向かって、除外をするよと、いいかということの話は県からまだ認可していないと理解していいのですか。それはもう事実関係として除外申請があつて、それが認められて、もう処理は終わったと考えていいのでしょうか、それが1点。

それから、宇陀市大宇陀平尾という大字がありますが、その大字の幹線工事は終えたと理解しないといけないと思うのですけれども、その幹線はまだ設置されていないのですが、そこは幹線という認識ではないと考えるべきなのでしょうか。以上。

○上平下水道課長 まず、1点目の入ったところ、以前になくなったところと、ふえたところがあると言いましたけれども、今その部分は認可区域には入っておりません。事業をここ7年ですという区域には入っておりませんので、基本的に除外するとか除外しないとかいうことではないかと思えます。

それと、あともう一つ幹線ですけれども、幹線は今県は全て終わっていますので、そこへまだ管が行っていないというその管は市が行う管と認識していただいて結構です。

○田中委員 少し事実関係がよく伝わっていないというか、私が理解できていないという部

分もあるかも知れませんが、もう一度再調査の上質問させていただきたいと思います。
以上で終わります。

○中野委員長 ほかに質疑ございませんか。

なければ、これもちまして本日の審査を終わりたいと思います。

次回10月15日火曜日でございますが、午前10時より地域振興部、観光局、教育委員会、東アジア連携推進の審査を行い、その後くらし創造部、景観・環境局、警察本部の審査を行いますので、よろしくお願い申し上げます。

これで、本日の会議を終わります。ありがとうございました。