

地域交通対策等特別委員会記録

開催日時 平成25年2月25日(月) 10:02~11:24

開催場所 第2委員会室

出席委員 8名

安井 宏一 委員長
乾 浩之 副委員長
森山 賀文 委員
宮本 次郎 委員
高柳 忠夫 委員
米田 忠則 委員
出口 武男 委員
小泉 米造 委員

欠席委員 なし

出席理事者 大庭 土木部長

平城 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 1名

議 事

(1) 2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 ただいまの説明と報告、そしてその他の事項も含めて、何か質疑ございませんか。

○森山委員 この予算にするべきかという質問ではありません。報告の中にあるかと思ったのですけれども、なかったのです。もう少し教えていただきたいことがあるのですが、つい先日、桜井市で地域交通改善協議会が開会されました。それは、これまでの数年間、それぞれの地域の方に代表をやってもらって、県と交通問題に取り組んでいこうということで進めておりましたけれども、今度改めて、第1回目の会合として地域交通改善協議会が知事を先頭に開かれました。これは今までの流れからかなり具体的に進めていくという一つのあらわれかと感じているのですけれども、この内容についてもう少し掘り下げてお尋ねしたいと思います。よろしくお願いします。

○牛嶋まちづくり推進局次長 新たな地域交通改善協議会についてご質問を受けました。

地域交通改善協議会は、県では今まで、土木部次長を会長として、首長、副市長と県内の交通事業者、運輸局等の関係団体を含めて、同じ名称でございますけれども、奈良県地域交通改善協議会を実地しておりました。この段階ではどちらかといいますと、地域交通の各課題は取り上げているのですけれども、補助制度を受けるためには計画策定が必要になってきますので、これをクリアするための目的で動いていたというのが今までの状況でございます。これまで、今、説明しましたような状況で、主に広域的なバス路線の維持、確保を目的とした補助に関することをやっておりました。

近年の状況ですが、ご存じのとおり少子高齢化によってバスの利用者がどんどん減っているところがございます。このため路線の維持が困難になった状況でございます。こういうことも受けて、公共交通の利用者が減少している、そして路線バスが減便になっている、あるいは廃止になっている、そういうことが進んでいく中で、より広域的な視点を持って公共交通のネットワークの確保に向けた取り組みを、県と市町村と交通事業者が総力を挙げてとにかく取り組んでいくことが必要だということで、新たに知事と首長を委員とした協議会を立ち上げたわけがございます。

○森山委員 ありがとうございます。

前回の当委員会でも、講師の方もお招きして勉強会を開かせていただいた中で、地域の公共交通というのは、もう、会社の利潤の追求が目的となる、そういう位置づけではなくて、社会資本の一部としてというか社会資本として、公共交通を受けとめていこうということで進めていかないと、過疎地の交通問題は、今後もっと衰退の一途をたどっていくだろう、それをどうにかしないといけないということで、先日勉強させていただきました。

その中で、奈良交通(株)が先日新聞にも出ていましたけれど、県内の過疎地を走る56路線のうちの25路線が、もうこのままではやっていけないということでありました。それは補助のあるものもあつたと思えますけれども、もう補助でも限界であるというような形になってきて、このままでは営利企業としては限界に達する中で、今後のこの問題にどう取り組んでいこうかということになっていると思うのです。本来この地域交通改善協議会というのは、地域のそれぞれの首長さんや代表の方が先頭に立って進めていく中で、過疎地においてのこれらの問題を、具体的に展開できるような、そういう大きな期待が寄せられていると思うのですけれども、そのあたりの位置づけは、この協議会ではどうのようになっているのでしょうか。

○牛嶋まちづくり推進局次長 特に南部地域のことでのご質問かと思えますけれども、基本的に4つの地域に分けて地域交通改善協議会を持とうと考えています。南部地域は、南部地域の病院のメンバーと同じ方々になってしまうわけなのですが、そういうところでやろうとしていまして、今言われたように、バスそのものでも、利用があれば維持できるわけです。だから、目的に応じた形態があるはずだと思いますので、その辺をうまく組み合わせるような形が求める答えに近いものになっていくのではないかと、今、そのように考えています。

○森山委員 今回、第1回目という形で新しく知事が先頭に立って進めていくことで、その期待にしっかりとこたえていっていただけるような、そういう協議会にさせていただくことを、強く、切望しておりますので、よろしく願いいたします。

○宮本委員 何点か質問させていただきたいと思うのですが、まず1点目は、部局の改変による名称変更の報告がありました。これまでの道路・交通環境課が、道路環境課、そして地域交通課に分かれるということで、先ほど森山委員からもお話がありましたように、やはり地域交通というのは、行政の大きな役割として、社会資本として整備されていくということで、今後の地域交通課の役割に非常に期待をしている一人なわけです。この名称変更に伴って地域交通課というものが発足をするわけですが、この課が果たす役割とか、今後の方向についてどういった決意を込められているのか、まず土木部長の思いをお聞きしておきたいと思えます。

2点目に、大宮通りプロジェクトについての報告がありました。これは新年度予算の大きな目玉とされていまして、新聞でも盛んに報道されております。報道をごらんになった県民の方からいろいろな意見が寄せられていまして、この問題についてはまた代表質問でも取り上げる予定にしているのですが、一つこの委員会でお聞きしておきたいのは、特に4つの拠点がかかれていますが、1点目が奈良公園、2点目は県営プール跡地、3点目は平城宮跡、4点目は中町で、この4つの拠点の現在の交通量ですとか交通状況が将来的にどういう交通量に変わっていくのかということ、少しひっかかる点があります。例えば中町ですが、ここは将来的には交通の要衝となり得るということで整備が検討されたという経緯がありますが、私も時々この辺を通過するのですが、本当にそうなるのかという疑問を持っておりまして、そういう交通量の見通しを、どのように持っておられるのかお聞きしておきたい。

特に中町については、駐車場としての利用状況は、非常に厳しいものが続いております。

その点で、20億円かけて駐車場整備をして、また今後もこれを整備していくということですが、そういった巨額の投資をして整備をすることに対する疑念を、ずっと持っているわけですが、そのあたり、ひとつお聞きしたいと思います。

あわせて、2つ目の県営プール跡地、そして3つ目の平城宮跡、この点も整備をされるということですが、非常に気になっているのが景観の問題でありまして、京都方面から来た場合に、いわゆるモーターというものが林立していることになりまして、また大阪方面から来た場合に第二阪奈道路をおりるところで、またモーター街が林立している。まさに奈良県の玄関口がモーター街だらけ、こういうことがあるわけです。ですから、大宮通りを軸としたにぎわい創出や景観、あるいは空間づくりといった、奈良の町にふさわしい景観という場合に、現状の課題を、どうとらえておられるのか、この点も、2つ目と3つ目のことにあわせてお聞きしておきたいと思います。

それから、3点目に、リニア中央新幹線中間駅の設置の問題についてお聞きしたい点があります。先日、当委員会でも、神奈川県相模原市、そして山梨県甲府市に調査に行っていました。それぞれ人口状況とか交通環境の全く違う町の間駅予定地を視察をしましたので、課題というものを私なりに非常に整理ができたと思っております。

もちろんリニア中央新幹線につきましては、費用の問題でいいますと、JR東海1社だけで負担できなかった場合の公費投入が懸念される問題ですとか、あるいは人口が減少していくことによって、過大な利用見込みをしていることにより、利益が見込めないという問題ですとか、あるいは電磁波被曝の安全性が確認されていない問題ですとか、いろいろな問題点を指摘して、拙速な整備はするべきではないと主張しているものですが、私たちがどう主張しようとも整備はされていくとなった場合には、県としてやはり間違いのない対応をしなければならないのは当然のことです。

ここで思ったのですが、相模原市の場合は人口70万人都市で、随分と橋本駅周辺の地域に人口が集中する中で、巨大なビルも建てて大きなステーションをつくるというイメージで、それはそれで西部の過疎の問題が非常に心配だと思いますし、甲府市の場合は、逆に人口20数万人の都市で、中心部から離れた農地に駅を整備するという一方で、人口の少ない郊外への中心部からのアクセスということでの苦勞もあるのだろうと思います。甲府市の場合は展望室を建てるということで、県や市の投資も相当な額になるのではないかと思います。

そこで思ったのですが、奈良県が1時間に1本とまるかとまらないかのリニア中

中央新幹線の駅をつくるに当たって、果たして、行政として、県民に負担のないような整備ができるのかどうか。また、人口減少社会といわれています。奈良県も例外なく人口減少社会を迎えるわけでありまして、こういった人口減少社会を見越したときに、さらには大宮通りプロジェクトとあって、ここににぎわいをつくって交通の拠点をつくったり、中町に交通の要衝をつくるといったときに、そういった人口減少や人口分布の変動、あるいは交通量の変動なども見通した駅誘致の論議というものがもっと要るのではないかと考えています。当然、私は駅を積極的に誘致する立場でもなければ、リニア中央新幹線がうまくいくかどうか疑問を持っている立場ですけれども、そういう立場を置いて、将来のそういう見通しを持った議論ができてくるのかどうか、そういう点で非常に強い思いを持っております。そこで、奈良県の人口減少社会を見据えた、身の丈に合った方法というものも考える必要があるのではないかと思います。相模原市と甲府市を視察して、その思いを強くしましたので、その点お聞きしておきたいと思います。

最後に、通学路の安全問題で、昨年来いろいろ動いていただき、総点検を行って抽出をしていただきました。2点お聞きしたいのですが、これは代表質問でも触れますので詳しくはやりませんが、学校関係者が抽出した危険箇所が1,473カ所ありまして、県として取りまとめた必要箇所は1,341カ所です。このギャップ、市町村別に見ると非常に大きく、例えば大和高田市は学校関係者が30カ所抽出をして、県としても30カ所を取りまとめたところなのですが、例えば橿原市などですと、61カ所が49カ所ということでした。あるいは生駒郡で見ましても、平群町、三郷町、安堵町は、学校抽出箇所数と県が求めた箇所数は一致するのですが、斑鳩町は半減しているわけです。この辺、どういった原因があるのかを明らかにしていただきたいのが1点と、もう1点は、県として取りまとめた対策必要箇所数のうち市町村道がどれぐらい含まれているのかお聞きしておきたいと思います。もし数字が出ておりましたら明らかにしていただきたいです。以上です。

○大庭土木部長 今回の組織の整備改正に関しまして、道路・交通環境課を道路環境課と地域交通課として開設することに対する役割、あるいは考えといったご質問でございました。

道路・交通環境課は、たしか5年ぐらい前に、再編をしてつくった課でございます。そうした中では、自転車や道路の安全、そして交通環境の整備、あるいは交通戦略、公共交通確保、鉄道、いろいろな分野を担当させていただいておりました。総合的にそういった

道路並びに交通の戦略を立ててやってきたところでございます。

近年、こうした課題が非常に顕在化しているといえますか、非常に大きな課題となってきています。県議会でも、地域交通対策等特別委員会を設置されたり、あるいは公共交通を取り巻く状況は、ますます厳しくなっている中で、やはり組織をしっかりと立てて対応をしていこうといったことで2つに分けていくものでございます。

役割分担でございますけれども、道路環境課では交通安全、歩行者の安心、自転車、まちづくりと一体となった交通基盤、あるいは奈良の中心市街地の交通対策などの交通環境の整備をやります。地域交通課ではバスなど、先ほどもお話がありました地域交通活性化、つまり2月に改めて新設いたしました地域交通改善協議会の動かし、あるいは鉄道、リニア中央新幹線といった部分も地域交通課で所管する予定となっております。以上でございます。

○新屋道路建設課長 中町駐車場の県内の交通の要衝という話だけれども、年内の交通量とそれを踏まえた整備投資についてのご質問にお答えいたします。

まず、中町駐車場ですけれども、ご案内のとおり、幹線道路である第二阪奈道路と枚方大和郡山線が交差するところに位置しております。そういった意味で道路交通の要衝であろうと考えていたところですが、この枚方大和郡山線が、ちょうど中町駐車場から第二阪奈道路の方に北側の部分が2車線になっており、その部分につきまして4車線化を今考えております。昨年末に4車線化の都市計画決定を行ったところであります。もともと道路交通の要衝でありましたけれども、そういった意味で、道路交通の拠点としての要衝、ポイントとしての重要性はますます高まっていくのではないかと考えています。具体的には、都市計画決定をするに当たって、枚方大和郡山線、2万台規模の交通量を見込んだ上で4車線化の都市計画決定をしているということでございます。

いずれにしましても、中町駐車場は、そもそも平城宮跡の国営公園化に当たりまして、国が事業者になられますけれども、原則として、特別史跡である平城宮跡内に駐車場を設けない、そこで郊外に駐車場を設けるという経緯で検討したものでありますけれども、今申し上げたようなインフラ整備の動向の変化、それから平城宮跡の整備の動向なども踏まえながら、今後最終的にどのような形にするか検討を進めてまいりたいと思っております。以上でございます。

○中尾地域デザイン推進課長 大宮通りの、特に沿道の景観ということについてのご質問でございます。

大宮通りプロジェクトのご説明の資料の中にもございますけれども、例えば大宮通りの拠点に花壇を整備していきたい、あるいは平城宮跡でいえば、大宮通りに遣唐使船を持ってくる検討をしたいということで、一つには、大宮通りが奈良県の玄関口という位置づけをしておりますので、その中で、花などによるおもてなし、それから奈良はやはり歴史的、あるいは文化的なもの、奈良らしさというものを景観からも感じられるような遣唐使船とかそういったもので、特に土木部、まちづくり推進局ではみずから事業として行う部分につきまして、そういったもてなしであるとか、歴史的、文化的な景観、奈良を感じられるものをつくり出していきたいと思っております。

もう一つ、公共事業ではなくて、沿道の民間のモーターという話もございましたけれども、これにつきましては景観・環境局でありますとか、あるいは景観行政団体となっております奈良市とも協力をして、平城遷都1300年祭の年以降、市と県と協力しながら、例えば大宮通りの商業施設等もありますけれども、看板などもできるだけ目立たないようにということで、民間の方に助成をしながら、できるだけ目立たないような色遣い、あるいは大きさということで誘導しているものもございますし、平城遷都1300年祭以降も奈良市でも引き続きそういった助成、あるいはこういったルールを考えていくかで話しているところでございますので、特に沿道の民間の建物の景観等につきましては、土木部、まちづくり推進局だけではなく、関係の部局、それから市とも連携をしながら、これからも引き続き検討、あるいは取り組みをしてまいりたいと思っております。以上でございます。

○堀内道路・交通環境課長 リニア中央新幹線の関連と通学路の関連でご質問いただきました。

まず、リニア中央新幹線の関連でございますが、人口減少社会という現在の状況におきまして、奈良県は、空港も新幹線もない3県の一つであるわけでございますが、高速運送体系、特にリニア中央新幹線の高速交通体系がもたらす効果は、県のみならず紀伊半島、それから関西の南部、西部、東部に均てんされて、今後、経済の発展、生活の向上につながり、また交通アクセスのよさを強みにした交流人口、特に観光を主とした交流人口の増大が可能になると考えております。そのためにも、交通アクセスの整備が非常に大切であると考えております。また、中間駅に関する旅客需要予測とかアクセス性などについて調査を今進めているところでございます。今後、まちづくりと一体となった地域の周辺整備等についても議論していきたいと考えております。

それと、2点目の通学路に関してですけれど、まず1点目の数字のギャップでございます。これは当初、学校関係者から危険箇所とかそういったところ、多数指摘されたわけでございますが、その後、学校PTAの父母等で、立哨とか、それからあと、ちょっとした草刈りとか、維持管理上の問題のところの箇所も指摘されておりましたので、そういったところにつきましては早急に対応させていただいて、数が減ったという状況でございます。それと、対策必要箇所1,341カ所、これは全体の数でございますが、そのうち市町村道での数につきましては911カ所でございます。以上でございます。

○宮本委員 ありがとうございます。

まず、1点目の、部局改変、名称変更にかかわる問題でいろいろ思いを述べていただきました。振り返って言いますと、道路・交通環境課は、この委員会でも非常にかかわりの深い課でありまして、地元の、平群町や三郷町、斑鳩町、安堵町などでもデマンドタクシーを走らせたり、コミュニティバスを走らせたりということで、非常にお世話になったところで、感慨深い思いもありますが、一方で、ウエルカムゲートの問題ですとか、近鉄奈良駅前の大屋根の問題などで、非常に厳しい意見を申し上げてきたという面もあったということをお考えしながら、今後、非常に重要な役割を持つことになると思いますので、その辺また、しっかりと勉強して意見を申し上げていきたいと思っておりました。

それから、大宮通りプロジェクトにかかわっても、特に景観の問題で、奈良県の玄関口である西名阪自動車道の香芝インターチェンジ付近にしましても、郡山インターチェンジ付近にしましても、また国道24号の京都府側からの入り口、また第二阪奈道路の大阪府側からの入り口というところでモーターだらけというのを何とかしたいなという思いを持っておりまして、その点、市町村で、あるいは景観・環境局とも連携をして景観誘導をされることで、それは非常に強く期待をしているところです。またこの点も勉強させていただいて、意見を申し上げていきたいと思っております。

最後に、リニア中央新幹線中間駅の問題につきまして、交流人口の拡大ということが述べられました。そういう点もあろうかと思っておりますけれども、逆に一方で、奈良の魅力というのを考えたときに、ゆったり来てゆっくりするという不便なところがまたいいという観光客のご意見もお聞きしているところですので、そういう点もよく踏まえながら、身の丈に合ったまちづくり、道路環境づくりについて、引き続き意見を申し上げていきたいと思っております。以上です。ありがとうございます。

○安井委員長 ほかに何かございませんか。

特にないようでございますので、ただいまの質疑はこれをもって終わりたいと思います。

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がございます。当委員会を、定例会中の3月7日木曜日の午前10時30分から、再度開催させていただきますので、あらかじめご了承ください。

委員会の途中ではございますが、一たん休憩をさせていただきたいと思います。委員の方、そして関係の理事者の方はお残りください。

資料配付等ありますので、その間休憩します。

11:5分 休憩

11:9分 再開

○安井委員長 大変お待たせいたしました。会議を再開いたします。

ただいまから、委員間討議を行いたいと思います。

初めに、2月14日、15日にリニア中央新幹線中間駅の設置が確実視されている、神奈川県相模原市と山梨県などで実施いたしました県外調査についてでございますけれども、特に中間駅誘致に向けた両県の状況についてご報告をさせていただきます。

まず神奈川県内の駅の誘致についてですが、神奈川県は広域交通ネットワークの観点から、相模原市はまちづくりの観点から、そしてJR東海は技術的な観点から検討し、総合的に判断した結果、平成24年4月、橋本駅周辺への駅誘致を正式に要望されました。

一方、山梨県は、4つの圏域から設置の要望が出されておりました。JR東海から示された中間駅設置の考え方から、まず駅の形態は、ダイヤ設定の柔軟性の観点から、2面4線島式ホームと上下互り線を設置して、駅の長さは約1キロメートルと想定しているということでございました。次に、駅設置の4つの条件として、1つ目は、直線区間であり、原則水平であること。2つ目は、高規格道路との結節性、既存の鉄道駅に近接など、高い利便性が確保されること。3つ目は、生活環境や景観等への影響を低減するため、著しく高い高架構造とならないこと。最後の4つ目は、交通広場、駐車場の用地確保が可能であること。

以上の考え方に基づいて山梨県内の4圏域を比較検討した結果、中間駅設置場所として甲府市大津町周辺が適地であるとの県内合意が得られ、リニア中央新幹線建設促進山梨県期成同盟会の会長である横内山梨県知事からJR東海の山田社長あてに、平成23年11月16日に要望書を提出され、現在、最終決定を待つ段階であるとのことであります。

全体として、JR東海は、東京-名古屋間について、平成39年を開業目標に掲げられ

ておりますが、実際に中間駅候補地、そして山梨県実験線の延伸工事現場やそれぞれの担当者から説明を受けまして、実現性の高い、非常に近い将来の計画であり、奈良県にとっても一日も早く県内に中間駅が設置されなければならないと痛感いたしました。

以上、簡単ではございますが、県外調査の駅設置に向けた概要報告とさせていただきます。

ただいまごく簡単に報告をさせていただきましたけれども、委員の方でそのほかに何かお気づきの点はありませんか。先ほど、宮本委員から質問はありましたけれども。

委員の方でなければ、一緒にご同行いただいた理事者の方の中で、何か意見等がございましたらご発言をいただきたいと思いますが、土木部長、何かありますか。

○大庭土木部長 やはり百聞は一見にしかずという形で、現地の今の状況なども見ていただけたことは、今後の、この委員会での検討にも資するのではないかと考えております。今後ともよろしく願いたします。

○安井委員長 そうですね。みんな同感だと思いますし、また両方相まって進めていければと思っております。

特にございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

次に、生活交通確保条例の制定についてに入りたいと思います。

資料1をごらんください。当委員会で検討中の生活交通確保に関する条例に盛り込む項目についてでございますけれども、基本的には委員会提案の理念条例と考えております。ですので、項目としては、基本理念、目的、県等の責務、財政上の措置等、年次報告等で構成してはどうかと考えております。

なお、参考資料として、「交通基本法(案)」の構成、そして、「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」の構成、及び平成13年に議員提案で制定した、「落書きのない美しい奈良をつくる条例」を添付しております。参考にいただき、ご意見がありましたらご発言願いたいと思います。

今、添付いたしました各市、県、あるいは県議会で議員提案いたしました落書き条例、こういったものを参考にしながら組み立てていくことになると思うのですけれども、なければ熟読していただいて、またご意見をいただければと思います。

○小泉委員 これは大体6月議会ぐらいを目途にしてでしょうか。

○安井委員長 はい。

○小泉委員 スケジュールとしてはどういうふうに。

○安井委員長 日程的にはそのように思っております。

○小泉委員 急がないといけませんね。

○安井委員長 ですので急いで、精力的にこの6月議会を目指したいと今思っています。

この中で、一番、条例制定する意義は基本理念にあると思っております。もともとこの基本理念を中心とした条例になるかと思うのですが、この基本理念に盛り込む内容について、特に絞って何かご意見ございませんか。

○宮本委員 一番焦点になっているのが、交通権というものです。どの程度の範囲でどうイメージするかということになろうかと思えます。神戸大学工学部喜多教授のお話では、最低限度の文化的生活を営む、基本的人権のひとつとして位置づけるということで、非常にわかりやすくご説明いただいたと思うのですが、そのところの権利を保障するというのは、今本当に行政に求めている役割でありますので、書き方をどうするかは工夫が要ると思うのですが、そういう権利を保障するという思いでつくすから、何らかの形で書き込む必要があると思っております。交通権をすべからく保障するということになるといういろいろ一致しないことも出てくると思いますが、それは基本的人権の一つとして尊重されなければならないし、行政は保障をしなければならないというのが理念です。はっきりさせる必要があると思っております。

○安井委員長 生活上、例えば通院、そしてまた買い物とか、生活上非常に困っておられる地域の方々に対する、権利というような言葉が適当かどうかはわかりませんが、やはり確保していくというのが、森山委員も先ほど県の姿勢を正されましたけれども、交通を確保するという意味では、この基本理念の中にそういったものを重点的に盛り込んでいくものがある。事業については県でさまざまお考えいただくとしたしまして。

○高柳委員 宮本委員がこの前話していたときには、移動権は絶対に書いてくれと言われていて、いや、これは難しいのではないかという話を感じていたのを大分譲歩してもらって、言っていることはわかりますので、上手にその辺のところを表現できたらいいかと思えます。

○安井委員長 そうですね。

○宮本委員 書き方はいろいろできると思えます。

○安井委員長 そうですね。移動権があるかないかの論議は、ややこの条例にはなじまないとは思いますが。

やはり住民の方がお困りになっていることに対して、どう県が対応していかなければならないのかというところだとは思いますが。

○高柳委員 もう一つ、先ほどの委員会の続きですが、2月20日に開かれた地域交通改善協議会のスケジュールがあります。その中身と連動しながら、資料の中では奈良県の、10幾つかある協議会の今の現状とかも含めて。奈良県の協議会の現状より、ほかの遠いところのよくやっているマスコミに出るようなところが目につくのですが、もう少しそんなところも含めて、何か組み込んだらいいイメージがもうできているのかというふうに、買い物、通院、送迎、観光といった移動人数に応じた交通サービスを新たに発見し、これを実現するという、今後の進め方の中で書いているのですよね。買い物、通院、送迎、観光というのは、この間、国の補助金とか県の補助金のところで、具体的な県独自の補助要綱の中でもかいま見られるようなことです。その辺の合意というのか、各市町村とどういうふうに論議を深めるのかを、独自で市町村と話をしないといけないのか、各市町村の温度差もこの委員会でわかるような場をつくってもらえるのか。

前にも宮本委員に言われて、資料くれ、資料くれとばかり言っていたらだめで、議員が自分で調べるものだと言われて、独自にこの路線の問題で何回か市町村の議員とも話をさせてもらっています。そういうデータと県の具体的な協議会の中身とのすり合わせもしたいので、できればホットな、逆に行政のしんどいというか、よかった点とかも聞かせてもらったら、この委員会の中身、進みやすいと思ったりもしていますので、お願いします。

○安井委員長 当然、地域交通改善協議会の中で、市町村の意見というものは吸い上げておられると思うし、意見の取りまとめもされているわけですので、また報告できる分は十分していただきたいと思います。

○大庭土木部長 今回の件につきましては、我々も悩んで一生懸命やっておりますので、まずは、ぜひ皆様方、この委員会ともよく意見交換をしながら進めたいと思っております。

当面の動きですけれども、今ここに結論めいたことを書いておりますが、まずは各市町村が何を考えているのかといったところを調べようという方向性になっておりまして、これから各市町村に、我々が赴いて、詳細に話をしてくるようになっていきます。それらを踏まえて、今後の新しい支援策、新しい生活交通のあり方を検討していきたいと思っております。

キーワードとしては、一つ一つの市町村は苦勞しながらやってきている。デマンドバスなどもやってきているけれど、どうしても町の中の循環になってしまって、駅へのアクセ

スがないとか、あるいは駅に向かうのだけれども、自分の町を越えたらノンストップになってしまって、ノンストップにされてしまった地域の人足はまた別途確保しなければいけないとか、広域的な市町村の連携といった部分も大事だという意見とかが出てきておりますので、ぜひそういった意見なども踏まえて、皆様にも情報提供をしっかりとさせていただきながら、一緒に考えていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○安井委員長 条例でも、県の交通基本戦略という大きな施策もありますし、委員会提案とするこの条例に関しては、理念的にどうあるべきかという内容になるかとは思いますが、実態をよく知った上でという、今、高柳委員からもありましたように、やはり県下の実情というのを早く、そしてまた正確な、的確な調査に基づいた情報を県からも提供していただければと思います。

何かございませんか。

基本理念の中に盛り込まなければ、小泉委員、書けば盛りだくさんになるし、ある程度簡略化した方が、例えば落書きの条例に書いていますように、条文にしてはさほどないと。あまり盛りだくさんに、いっぱい入れて書くよりも、その辺コンパクトなものの方がいいかと思うのですけれども。

○小泉委員 それは先ほど言われている移動権という概念をどれだけきっちりと表現できるかという点でコンパクトに、それが基本理念になるのです。だらだら書いたらいいというわけではないから。きっちりと押さえられていたらいいと。

○安井委員長 そこで項目が6つですか、こういったものを骨子として、喜多教授の意見も参考に入れながら、また次の機会にそういったものを提示しながらご検討をいただければと思っております。

何かご意見ございませんか。

特にないようでしたら、委員間討議を終わりたいと思います。

委員の方はしばらくお残りいただきたいと思います。

理事者及び報道の方はご退席ください。

(理事者退席)

この資料の一番最後に綴じてあるのは、実は来期の6月定例議会で報告します当委員会の報告書の骨子案です。これは1年間何をしたかというようなことも6月議会では報告しないといけませんので、これを取りまとめましたものであると。

きょうはお持ち帰りいただいて内容等をご確認いただいて、修正すべきところ、あるい

は追加すべきところ、あるいは各委員の皆様方が日ごろより考えておられる地域交通に関する思いやお考えをお聞かせいただければと思っております。

ご意見につきましては、次回、会期中の当委員会開会日までに担当書記までにご連絡をいただきたいと考えております。その点、よろしくお願ひしたいと思ひます。これを熟読していただき、こんなのはどうかというのがありましたら、ひとつご意見をお聞かせください。

それでは、これもちまして本日の委員会を終えたいと思ひます。

大変長時間にわたりまして、ご苦勞さまでした。