

予 算 審 査 特 別 委 員 会 記 録

＜南部東部振興、県土マネジメント部、まちづくり推進局＞

開催日時 令和元年9月27日（金） 10：04～12：10

開催場所 第1委員会室

出席委員 10名

荻田 義雄 委員長
大国 正博 副委員長
浦西 敦史 委員
池田 慎久 委員
佐藤 光紀 委員
田中 惟允 委員
奥山 博康 委員
尾崎 充典 委員
今井 光子 委員
川口 正志 委員

欠席委員 なし

出席理事者 村井 副知事
末光 総務部長
前阪 南部東部振興監
山田 県土マネジメント部長
増田 まちづくり推進局長

ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事 9月定例県議会提出議案について

＜会議の経過＞

○荻田委員長 ただいまから本日の会議を開きます。

それでは、日程に従い、南部東部振興、県土マネジメント部、まちづくり推進局の審査を行います。

なお、理事者において、西村地域交通課長が欠席されており、かわりに人見地域交通課課長補佐が出席されておりますので、ご了承願います。

これより質疑に入ります。その他の事項も含めて、質疑等があればご発言願います。

なお、理事者の皆様には、委員の質疑等に対して明確かつ簡潔に答弁をお願いします。

また、マイクをできるだけ近づけて答弁していただきますよう、お願い申し上げます。

それでは、ご発言願います。

○佐藤委員 本日もトップバッターを切らせていただきます。

まず、6月定例会の代表質問でも話をさせていただいた、県の舗装維持修繕計画もしくは舗装維持管理計画について、気になる点が多数ありますので確認をさせてください。

メンテナンスサイクルを考えた、ライフサイクルコストを実現する必要があると質問したわけですが、県の答弁は、M C Iではなく I R I、国際ラフネス指数を用いて計画を策定するということでしたけれども、その後の進捗状況はどうでしょうか。

○六車道路管理課長 佐藤委員からは舗装の維持管理のご質問をいただいて、その際には、国により取りまとめられた舗装点検要綱を踏まえ、本県に適した舗装の維持管理のあり方を検討していきたいと答弁しました。また今年度は、特に交通量の多い区間、大型車の混入率が高い区間を抽出して、I R Iを活用した点検を試行的に実施する予定と答えております。現在、大型車の交通量が多い区間として、大型車の交通量、1日1,000台以上の区間を抽出し、約300キロメートルの該当区間を把握したところです。今後これらを対象に、I R Iを活用し、まずはデータ収集をしていく予定です。

○佐藤委員 奈良県全体ということで、重点道路があるという話をされたと思いますけれども、一番身近な、例えば県庁のすぐ前にある大宮通り、国道308号、高規格道路である第二阪奈道路と阪奈道路の合流点では区画線が薄いのです。さらに、そのまま真っすぐ走るとここに来るわけですが、皆さんもご存じのとおり、夕立というか、もうスコールで、1時間当たりの排水量が上回るのかもしれませんが、ほとんど川のような状態になって1車線しか通れない現状があるのですけれども、排水性、道路がどんどんとひび割れている、中にはポットホールすらあります。県のバスターミナルを設けてどんどんバスに入ってきてもらいたいということですが、間違いなく第二阪奈道路や阪奈道路から入ってくる車が県庁の前を走るわけですが、このルートは重点ルートであり、このような排水性、道路のくぼみ、区画線も消えている問題について、いかがお考えか再度聞かせてください。

○六車道路管理課長 この路線は重点的な目抜き通りであり、県の玄関口として非常に重要な道路と認識しております。排水性の問題や区画線の問題はデータに基づいてきちんとやっていかなければならないと思っております。まずは、そういった指標をデータ化しな

がら、皆さんにご理解いただける形で進めたいと思います。

○佐藤委員 1車線になった状態をご確認いただいていますか。

○六車道路管理課長 8月19日の午後5時ごろにそうなったことは確認しております。

○佐藤委員 先ほどの話に戻りますけれども、友人から言われたのが、玄関口である第二阪奈道路からおりた瞬間に区画線が消えていることは、県の道路管理基準がどうなのかということになります。細かく見ていくと、ひび割れやポットホールが放置されることはないのですけれども、玄関口とわかっていて、答弁では選択と集中ということでデータをとるとのことですが、データをとるまでもなく、目の前の大宮通りと国道308号、阪奈道路は間違いなく重点路線だと思いますので、すぐさま対応しなければいけない状況だと思います。なぜなら、奈良公園バスターミナルに1万台以上呼び込む体制で取り組まれているのであれば、それと連動して道路の維持管理を行うべきだと思うのですけれども、いかがお考えですか。

○六車道路管理課長 この路線も重要ですし、県内には、ほかにも重要なところはたくさんあると思います。それらを勘案しながら対応させていただきたいと思います。

○佐藤委員 前向きな答弁ととらえたらいいのか微妙ですけれども、いつも選択と集中と言われていますが、明らかに、この道路をまず第一に手をつけないといけないレベルに來ていると先ほどからお話させていただいております。あの小川のような状況を見て、誰もよいとは思いません。そのようなところを少し認識を改めていただいて、最重要道路として、IRI、管理基準、舗装維持管理計画もしくは修繕計画を早々につくって対応されるほうがよいのではと思います。わかっていると思いますので、答弁は結構です。

次に、奈良公園バスターミナルについて全国放送されていますが、このことについてお聞きしたいと思います。

現状、当初の目標から大きく下回って、目標値の半分ぐらいとなっており、観光振興対策特別委員会においても質問させていただきました。今のオペレーションについては改めるということで、当日予約をオーケーするところまで考えを進めて枠をふやすと聞いておりますけれども、具体的な話を聞かせていただけますか。

○竹田奈良公園室長 奈良公園バスターミナルについては、本年4月13日に供用開始いたしました。ターミナルの供用前は大仏殿前駐車場で観光バスを受け入れておりましたけれども、春や秋の観光シーズンには大仏殿前駐車場の入り口を先頭に、時には近鉄奈良駅

付近まで渋滞が発生した日もありました。これは、大仏殿前駐車場の進入部分が、すれ違いが難しいこと、大仏殿前駐車場での現金徴収に時間を要すること、奈良公園への訪問時間がいつきに集中することが要因となっておりました。これらを解消するために、奈良公園バスターミナルを整備して、事前予約、事前入金制とし、これにより流入抑制に努めたいと改善を図ってきたものです。ただし、運営当初は、大宮通り道路からのターミナル進入部や県庁西交差点での混雑を懸念したことから、予約の受け入れ枠を絞った形としておりました。懸念された混雑も発生しなかったため、オペレーションを今回改善したものです。

具体的には、1点目として、ターミナルの予約の受け入れ枠について、10分間で8台を10分間で13台に拡大しました。2点目は、高畑駐車場での駐車時間を1.5時間以内から2時間以内に延長しました。これによってドライバーに敬遠される上三橋での駐機を減らして、高畑駐車場を有効活用できるように考えたものです。

それから、今回、春日大社や興福寺が観光バスの受入中止をされることから、10月、11月の土日祝日において、実験的にバスターミナルの当日予約での受け入れを実施することを打ち出しております。これらを改善するオペレーションについては、現在、メール、文書、ホームページ、チラシ、看板などにより周知を図っていきたいと考えております。

○佐藤委員 私が最初当選したときに、観光バスがとまって乗降しているありさまを見て、何だここはと驚きました。バスターミナルをつくるべきだとも思っていたので、確かにそのような変なおろし方をするバスはなくなったと思うのですが、一等地に建てるのですから、土地を取得してとなるととんでもない金額になると思いますが、幸いにも県有地であり建物代だけで45億円です。このような巨費を投じていながら、今のオペレーションは実に寂しいものがあります。

イベント会場についての言及がなかったのですが、今、がらんどろになってしまっています。できたてということもあるかもしれませんが、今後のホールの使い方、もしくはイベント会場の使い方について、お聞かせいただけますか。

○竹田奈良公園室長 レクチャーホールの使い方というご質問かと思えます。

これまで運営の当初から心がけてきたのは、奈良を学んで奈良を感じてもらおう施設として考えております。現在、使い方を拡大しており、土日祝日は一般の方も来場されることから、いろいろな形で上映会を行ったり、ミュージックフェストで使用するなどの活用の仕方を、これまでもしてきましたが、これからも十分にしていきたいと思っております。それ

から、平日については、いろいろな方をお迎えする施設として、例えば昼間であれば、奈良県警察音楽隊のコンサートを行うなど、毎月、平日についても活用するように考えております。

○佐藤委員 ホールの中の使い方も今後注視していきたいと思っています。つくってしまったものは仕方がないというわけではないのです。つくったからにはこれを運用していかなければいけないのです。当然、その費用に見合った効果も出していかなければいけないのです。仕方がないという話は全て言いわけになりますので、そうではなく、前向きな、建設的な取り組みを期待するばかりですけれども、期待するだけではなく、我々議員からもいろいろな提案があると思いますので、ぜひ乗っていただきたい。また、民間からもいろいろな依頼が来ると思うのですけれども、柔軟に対応していただきたい。以前、バスターミナルの受け入れのオペレーションが、非常に柔軟性を欠いていたということは現地の方の責任ではないのです。そのようなオペレーションにしてしまったトップの問題なのです。このようなことを教訓にさせていただいてバスターミナルの運用を考えていただきたい。

それから、ご紹介させていただきたいのが、例えば大阪城のバス駐車場は、奈良公園バスターミナルとの運用方法の大きな違いを指摘させていただくと、無人化、24時間営業と、予約制ではないという、この3点です。それについてはいかががお考えですか。

○竹田奈良公園室長 大阪城の駐車場の話をお聞かせいただきましたけれども、我々としては、まず、事前予約制については、冒頭に申し上げたように、もともとのきっかけが、大仏殿前駐車場での事前予約をしていなかったことで、渋滞を引き起こしていたということもありまして、事前予約制にしたいと考えております。ただし、昨今の使い勝手の話もありましたので、当日の予約をできるだけしようと拡大しました。それから、事前予約をすることに伴って、当然、現地での確認作業がありますので、そのために有人で行っているところです。

今後もしろいろなオペレーションについては、柔軟な対応ができるように、可能な限り検討を深めていきたいと思っております。

○佐藤委員 まず、予約システムでいきなりつまづいているところもありました。今日に至るまでいろいろと報道されているのですけれども、その報道も、おかしいところが何点かあったと思います。このよううわさが広まってしまうと、ぐちゃぐちゃになってきますので、報道機関に対して、しっかりと認識していただけるようにしていただきたい。確かに見間違えてしまうことはマスメディアだけの責任ではなく、県のPRの仕方、見せ方

にも問題があったと思います。はっきり言って、メディアもいけないと思いますし、県の説明不足、見せ方不足が問題を招いていると思います。実際に事実は違っていたりします。

そこは答弁で、ここは違うという部分は、よい機会なので話していただきたいと思うのですが、無料という考え方については、バスターミナルでとにかくおろすということですが、人でオペレーションをすると24時間使えなくなってくるのです。夜のあいている時間は、私からすればもったいないのです。そのような発想にはならないのかを、報道の件もあわせてお聞かせいただけますか。

○竹田奈良公園室長 報道に対してですが、我々の広報の仕方も少し不足しているのではないかというのは反省しております。実際には、バスターミナルで乗降した方が、再度、別の駐機場でお金を徴収されるという報道もありました。我々の周知不足もありますけれども、そのような誤解がないように、これからも積極的に情報発信をしていきたいと思っております。

次に、無料化の話ですが、無料化というのは、事前予約制もなしに無料化ということで考えておられるということですか。

○佐藤委員 そのとおり。

○竹田奈良公園室長 奈良公園については、いつときにお客様が来られることもありますので、やはり事前の予約をして平準化をすることが喫緊の課題と考えております。そういうことで、大仏殿前駐車場の反省から事前の予約制という形にしております。

それから、無料にしたときに、いつときに集中してしまうことは想定どおりだと思います。そのあたりの対策について、我々としてはあくまでも事前予約制をしながら平準化することを考えております。

○佐藤委員 事前予約は、時間におくれたときなど、非常に使いづらいです。しかも、おろしてその場にとどまるわけではなく、離れた上三橋に駐機しなければいけない。確かに使いづらいという、話は以前から出ていたと思います。少し時間が早くなったからということとは多々あるのです。そのようなときに、1時間ぐらい早く着いてしまったから、奈良公園を少し見てもらおうかということで、とめておろすという、そのようなお客さんも入られると思います。

一番の問題はバスターミナルではなく、根本的な問題は駐機場の問題だと思うのですが、その点についてはいかががお考えですか。

○竹田奈良公園室長 おっしゃるように、上三橋の駐機場の不便さについて、いろいろと

言われています。そのことについては、先ほどの答弁どおり、極力、高畑駐車場が使えるように運用の改善を考えております。

○佐藤委員 バスターミナルがなかったころは、バスが路駐して小学生をおろす状況が確かにあったのです。バスターミナルはあったほうがよい、これは間違いのない話で、例えば駅にバスターミナルがなかったらどうしますか。これは、おかしいではないですか。奈良の交通網が大阪や京都のように発展しているわけでもなく、バスという有効な交通手段によって、どんどん入ってきてもらうというオペレーションは全然間違いではないと思います。おろす場所を確保するのも問題ないと思います。ただ、あの建物はどうかというのがあります。バスターミナルは必要で、問題はバスとめるオペレーションが変になっているから高畑に集中したり、周りでとまっているバスがあったり、春日大社にとめてしまったりという問題があるので、これからでも遅くはないので、近郊での用地確保も継続して考える必要があると思うのですけれども、いかがお考えですか。

○竹田奈良公園室長 駐機場の問題について、オペレーションの改善については、今後も検討を進めて柔軟に検討を進めていきたいと思っております。

○佐藤委員 奈良公園バスターミナルについては今後も注視していくという形で、大分いろいろと突っ込んで意見を言えたと思います。また、それらについては、決して後ろ向きではなく前向きに検討するということでした。とにかく今、考え抜かないといけないと思います。今あるものを活用して、不足しているものは何であるか、それを補うためにはどのようなオペレーションが必要か、本当に必要であれば予算を投じてでも確保しなければいけない状況に陥るかもしれません。また、オペレーション自体を事前予約から当日予約という形になって、ここでデータなどもとられると思います。こういったところをぜひ活用していただいて、私が申し上げている、予約なし、フリーで機械化による24時間運用も検討に入れていただければと思います。極端な話、大阪では夜間駐機で一晩5,000円も取っています。このように強気でもバスがずらっと並んでいます。これは、夜に行って確認してきました。実際にバスの運転者がトイレ休憩に行かれたときにインタビューをさせていただいて、やはり便利だという意見もいただいているのです。ドライバーからのヒアリングはすごく大事だと思うので、当事者の意見をぜひ聞いていただきたいと思えます。

次に、奈良県コンベンションセンターについてです。

奈良県コンベンションセンターにもバスの乗降場があるということで、今、どんどんバ

スターミナル運用のオペレーションが変わってきています。私は、奈良公園バスターミナルと連動していると思っていますので、奈良公園バスターミナルのオペレーションがずれていくとコンベンションセンターのオペレーションも現時点で計画変更が必要であると思います。例えばバスターミナルの車枠をふやすなどといった設計変更が実際に運用されてからすぐにされるわけです。今の設計段階で、コンベンションセンターのオペレーションがあわせてスライドするのか、検討を始められているのか、確認させてください。

○山口大宮通り新ホテル・交流拠点事業室長 奈良県コンベンションセンターにおいては、敷地の西側にバスの乗降が可能なバスターミナルを計画しております。このバスターミナルですけれども、本施設へ公共交通を利用して訪れる方の利便性の向上を図るとともに、観光交通の乗りかえの拠点として機能を持たせるなど、利用者のさまざまなニーズに対応できるように計画しています。さまざまな業種のバスがバスターミナルを利用することを想定しており、発着時刻、進入退出ルートなどについて慎重に関係者と協議、調整を行っているところですので、まだ計画変更という対応は考えておりません。

○佐藤委員 初期の設定で進んでおられるということで、今後どのような形にバスターミナルがなっていくのかが未知数になっていますので、竣工後すぐに壊して、区画線をやり直したり、建物を動かさないといけないなどがないようにお願いします。はっきりとした指標が出たときに対応していただければよいとは思いますが、全体的なバスの運行計画を考えないといけない時期に来ていると思います。平城宮跡、中町「道の駅」、大宮通りの奈良県コンベンションセンター、奈良公園バスターミナルと高畑駐車場がある中で、県としては、どのようなバス観光を考えているのか。建物をつくる観点から総合的にご説明いただけますか。

○増田まちづくり推進局長 建物をつくる観点と言いますと、平城宮跡、奈良県コンベンションセンター、奈良公園バスターミナルがあるのですが、それぞれが計画段階でターミナルを計画しているということですので、それぞれの使い方を注視しながら、今後、引き続き検討していきたいと考えております。

夜間の駐機については、宿泊のバスは高畑駐車場にとめられるようにしておりますので、申し添えておきます。

○佐藤委員 バスターミナルの有効利用という話をさせていただいたので、少し行き違いがあつたと思うのですが、気になるところはバス観光を、まちづくり推進局、県土マネジメント部だけで行うのは難しいところまで来ていると思うのです。つくる立場、運

用する立場はわかります。また、これから実質運営をNPOに任せるのか、どこに任せるのか話されると思いますけれども、初期設定は県土マネジメント部でしていると思うので、それぞれがばらばらになった観光施策ではまずいので、ぜひ連動していただきたい。

バスをどのように扱うか、定期的に回すバスはどうするのかといったことは、バス会社からの意見もありますが、関西国際空港のバスは奈良県コンベンションセンターの中に入れるけれども、伊丹空港のバスは今までのとおり大通りのところで受け入れると言われているということも、何かばらばらだという話はあると思います。そこまでの魅力を感じてもらっていないのではないかと感じているのですけれども、このことは決定事項ではなく、これから説明されるということによろしいでしょうか。

○山口大宮通り新ホテル・交流拠点事業室長 コンベンションセンターのバスターミナルへの空港リムジンバス等の乗り入れの件ですけれども、関西国際空港のリムジンバスについては、現在調整中ですが、ターミナルへの乗り入れを検討しているところです。伊丹空港のリムジンバスについては、奈良市役所前のバス停がありますので、そちらに停車するというので今は調整が進んでいるところですが、まだ決定事項ではありません。

○佐藤委員 そういった一つ一つの積み重ねが一つの形になっていくと思います。今後バスの運行に関して、私は全部署に対して注視していきたいと思っています。そのかなめになるのがバスターミナルだと思います。期待していますので、ぜひとも頑張ってくださいと思います。

○池田委員 今定例会に上程されている奈良県道路整備基本計画についてお尋ねします。

まず、現在の計画と今議会に提出されている改定された計画との相違点、改定のポイントについてお聞かせいただきたいと思います。

○松田県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 本議会で提案している奈良県道路整備基本計画ですが、基本的に平成26年7月に策定した現計画の内容を検証しつつ、計画策定後の社会情勢や国の動向等を踏まえ、今後5年間の道路整備に関する方向性を示す計画です。

計画内容を大別しますと、整備すべき道路のあり方、道路整備の進め方の2点で構成されております。特に道路整備の進め方については、今回の見直しで選択と集中の深化と道路整備の体系化を明確化し、新規事業化における評価基準の充実と評価実施プロセスの徹底などに取り組むこととしています。

道路整備のあり方ですが、主に3点、新たに重点的に取り組もうと位置づけています。

まず1点目が、県経済の進展に対応した道路整備を推進するため、企業立地等を一層促進させる京奈和自動車道等の骨格幹線道路ネットワークの形成を推進する。2点目が、まちづくり連携協定を進めていますので、にぎわいのある住みよいまちづくりを進めるため、まちづくりに資する道路整備を目的志向に追加しています。3点目は、近年の大規模あるいは甚大な自然災害の発生、加速する社会資本の老朽化などの社会情勢の変化がありますので、安全・安心を支える道路整備を新たに項目立てしています。これらを中心に整備を推進していくこととしています。

○池田委員 限られた財源の中で、選択と集中は、正しい考え方だと思います。一方で、奈良県は道路の整備率が全国的に見ても非常に低く、平成29年4月1日の時点の整備率について、「道路統計年報2018」によると、道路整備率が奈良県の場合は約40%で、全国46位です。そのような意味では、ご説明いただいたように、改定された計画に基づいて、しっかりと道路整備を進めていただくことは大変重要だろうと思います。あわせて企業立地や観光振興のみならず、まちづくりに資するということが、今回、新たに明確に入ったわけですが、県民生活における安全・安心、快適な道路環境をつくるのが非常に大切であろうと思っています。

特に、私たち県民が日常的に利用する道路で、県管理道路においても、狭隘な箇所や、歩道の確保や車歩道の分離すらできていないところがまだまだあります。例えば私の地元ですが、国道308号については、近鉄尼ヶ辻駅を挟んだ東側と西側の両サイドについては非常に狭隘で、当然駅ですから人も車もそこに集中するわけです。もちろん通過交通もありますけれども、非常に危険な状態にあることは間違いないわけですが、この改善についてどのように考えていくのか。この方針に基づけば、安全・安心を支える道路整備の中の暮らしを支える交通安全対策になってくると思いますが、どのようにお考えなのか、ご説明をいただきたいと思っています。

○松田県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 池田委員から、県民の方が日常的に利用される生活道について、どのように進めていくのかご質問をいただきました。

今回の改定では、現行の計画内容を継承しています。生活道路、いわゆる日常的に利用する道路の整備についても、現行の計画の中で、骨格幹線道路ネットワークの形成とあわせて、身近な生活道路の課題解決等に取り組むと記載しており、引き続き着実に取り組んでいきます。

○池田委員 それでは、先ほど申しました、国道308号の近鉄尼ヶ辻駅の東側、西側については、非常に車と人が錯綜して危険な状態にあることは以前から指摘しておりますが、歩道の具体的な整備についてどのようにお考えか、今中道路環境課長にお聞きしたいと思います。

○今中道路環境課長 本県の歩道設置状況ですが、平成28年度末時点で県が管理している国道及び県道の整備率は26%であり、全国平均の43%と比較すると大変おくれています。このため奈良県では、交通安全施設整備事業において、選択と集中により、必要性、緊急性の高い箇所において事業を進めております。

具体的には、交通事故が集中して発生する箇所、通学路で、教育委員会、警察、道路管理者が合同で行った点検で対策が必要とされている箇所、バリアフリー基本構想において、高齢者、障害者をはじめ、多くの方々が利用される駅、病院、公共施設などを結ぶ生活関連経路の3つの要件のいずれかに該当することに加え、事業の緊急性や地元の協力体制も勘案した上で箇所を絞り込んでおります。

近鉄尼ヶ辻駅周辺の国道308号は、道路全体の幅員が5メートルと狭く、歩道もなく、車道は1車線という状況で、通勤、通学時間帯を中心に多くの歩行者が利用されております。また、都跡小学校の通学路に指定されており、近鉄尼ヶ辻駅から東側の約100メートル区間においては、平成28年9月に学校関係者、警察、道路管理者で通学路の合同点検を実施し、歩道の設置が必要な、奈良市通学路交通安全プログラムに位置づけられました。平成29年度に新規事業化し、道路北側の用地を買収して、道路を拡幅することにより、幅2.5メートルの歩道を整備するため、地形測量、地質調査、予備設計を進めております。平成30年度は詳細設計を実施しており、今年度は補償調査を実施していく予定です。今後、用地測量、用地交渉、用地買収を行っていきたいと思います。地域の皆様のご協力をいただき、少しでも早く歩道設置工事に着手できるよう事業を進めたいと思います。

西側については、ことし7月に通学路に指定され、9月に教育委員会、警察、道路管理者で合同点検を実施し、現在、対策案を調整しているところです。道路管理者としては、現時点では東側を優先して歩道の整備を進めております。

○池田委員 いずれにしても、国道308号は幅員が5メートルで、3桁の国道でありながら、2車線がとれず1車線で、そのような幅員ですので歩道もしっかりととることができません。両サイドにグリーンで歩行スペースを一定確保はしていただいておりますけれ

ども、いずれにしても危険な状態であることには違いありません。今、東側の事業を行っておりますけれども、ぜひ、西側についても引き続き進めさせていただきたいわけです。

歩道整備で進めていくのか、道路改良とともに歩道を設置をしていくのか。いずれにしても近鉄尼ヶ辻駅から西側は、北も南も両サイドに人家や店舗が立ち並んでおり、用地協力が不可欠です。どの事業においてもそうだと思いますけれども、地元としても県の事業がスムーズに進むように、お願いばかりではなく、地元として協力体制をしっかりとれるように私も汗をかいていきたいと思っています。また、通学路の合同点検を実施して、今、対策案を考えているということですので、ぜひ前向きに、我々も協力をしますので進めさせていただきたいと思っております。

1点だけ懸念があるのは、国道308号は、ご存じのように阪奈道路がもう既に整備をされており、阪奈道路があるので、近鉄尼ヶ辻駅を通る国道308号は、もう整備をしなくてもいいのではないかと聞いたことがあるのです。そういう意味では、県の中では優先順位が低いのではないかとと思うのですが、現状、危険な状態であることは皆さんも十分ご認識をいただいていると思っておりますけれども、代替のバイパス的な道路が整備を既にされているので後に回そうということではなく、実情に即した形で整備をぜひお願いしたいと思っております。

それから、先ほど松田道路政策官からご説明いただきましたけれども、生活道路については国道308号を例に出しましたが、2車線の確保ができていない路線であること、見通しが悪い、事故が多いといったところは注視していただき、いずれにしても県民生活に身近で、生活に欠かせない道路ですので、道路環境の整備が大変重要であろうと思います。もちろん企業立地、観光振興、まちづくりに資するといった、非常に大切な大きな目的志向の道路整備に異を唱えるものではありません。賛同するのですけれども、県民が道路整備、あるいは道路環境についての満足度をもっと高めていただけるように、さらなるご努力をお願いして質問を終わりたいと思います。

○今井委員 佐藤委員が大分質問してくれましたので、重なる部分もありますが、できるだけ重ならないように伺っていききたいと思います。

先日、大雨が降り、県庁の職員も外に出られないひどい状況の中、車で帰ったのですけれども、海の中を走っているような感じで帰ったという記憶があります。奈良公園バスターミナルだけのせいではないと思いますけれども、バスターミナルの排水対策について、調整池は設置されているのかどうか、お伺いしたいと思います。

それから、春日大社と興福寺の駐車場が10月、11月に使えないということですが、すぐにお正月などになりますが、ずっと使えないのか、このときだけなのか、そのあたりの見通しがどうなのかをお尋ねしたいと思います。

それから、使う側にとって大変使いにくい事前予約のシステムになっていると思うのですが、すけれども、例えば無料にするなど、とにかく使ってもらうことを優先した仕組みを考える必要があるのではないかと考えております。ターミナルにとまっているバス、高畑駐車場に行くバス、上三橋駐車場に行くバスがありますが、どのような場合はどこに行くのかという仕組みも教えていただきたいと思っております。

大和郡山市の上三橋駐車場には仮設トイレしかなく、バスの運転手が長時間そこで待機をするに当たって、休憩をとる環境が非常に悪い状況になっておりますが、トイレぐらいは整備する必要がありますし、食事をとろうと思っても、周辺まで行かないと食事もとれないということでは、使い勝手が悪く、やはり奈良はいいところだとはなりません。新聞の記事を見ると、全国でこのようなやり方をしているところはないということで、観光バスの運転手は、奈良の観光を全国に広げてもらう役割を果たしている重要な方々であると思っておりますが、その方々が本当にひどいと思うやり方は改善しなければいけないのではないかと考えておりますので、どのようにお考えなのか、お尋ねしたいと思います。

それから、大宮通りのホテルが建設が進んできて、かなり大きいホテルだという感じがするのですが、来年の春にホテルやレセプションホールなどがオープンしたときに車はどうなるのか、渋滞が起きて、行きにくくなるのではないかという声を聞いております。もう少しホテルが奥にあって、道路との間にもう少し空間があいていれば、そこに取り込みレーンなどをつくって、そちらに行く車を回すことも可能だったと思うのですが、いっぱいいっぱいまでホテルが来ておりますので、それは少し難しいという気がしておりますが、駐車場をどれぐらい確保して、どのように車の問題を考えているのか、お伺いしたいと思います。

○竹田奈良公園室長 まず1点目は、バスターミナルの排水についてです。

奈良公園バスターミナルは、敷地内に降る雨は全て敷地内の地下に設けた調整池で洪水調整を行う計画となっております。これは基準に基づいたもので、これによって、実際は大宮通りではなく、県庁本庁舎と分庁舎の間の道路に排水する計画となっておりますので、先日の大雨時にも、大宮通りに流れている様子はなく、特にバスターミナルの影響はなかったと考えています。

次に2点目は、春日大社、興福寺の対応についてです。

10月、11月の土日祝日に観光バスの受け入れを中止すると発表されましたけれども、現時点では、この時期だけと聞いております。今後、この結果を受けて、どのような運用が奈良の観光にとって一番よいのか協議していきたいと考えております。

それから3点目は、バスターミナルを予約制にすることによって使いにくくなっているのではというご質問です。

大仏殿前駐車場の実績を踏まえ、事前予約制、事前入金制としていますが、若干そのような声も聞いており、春日大社と興福寺が土日祝日の観光バスの受け入れを中止されることもあり、当日予約を実験的に行って見て、うまくいくようであれば、今後、改善の方向で検討したいです。

無料にしてはどうかということですが、春日大社、興福寺といった周辺とのバスの駐車料金のバランスもあり、無料にすると、バスがいつときに集中することも考えられるので、現状の料金設定がふさわしいと考えています。

4点目は、高畑駐車場と上三橋駐車場の振り分けについてです。

現状は1.5時間で、それを境にして、上三橋駐車場と高畑駐車場に振り分けておりましたので、少し高畑駐車場の割合が少なかったこともあろうかと思っておりますので、オペレーションの改善をしているところです。

トイレの問題については、仮設のトイレしかないということで、使い勝手が少し悪いという声も聞いており、今後どのように改善できるのか、検討を深めていきたいと思っております。使い勝手の話もありましたので、まず、高畑駐車場の利用を拡大して、そして、上三橋駐車場の休憩所の問題についても検討を深めていきたいと思っております。

○山口大宮通り新ホテル・交流拠点事業室長 まず、奈良県コンベンションセンターの駐車場のキャパシティについてです。

奈良県コンベンションセンターの駐車場は、地下330台、地上70台で、全体で400台を確保しております。加えてJWマリオットでも地下に駐車場を確保されると聞いております。

次に、周辺の渋滞対策についてです。

奈良県コンベンションセンターは、奈良の東西の幹線道路である大宮通りと三条通りに挟まれ、交通利便性の高い好立地ですけれども、特に春と秋の観光シーズンには、周辺道路が交通量が多いと認識しております。

周辺の交通計画については、関係機関と協議を行い、事業地の南西側にある三条通りの三叉路の交差点を奈良県コンベンションセンターへのメインの進入口として、案内サイン等で誘導する計画としております。そして、そこから南北に新たに県道を整備し、施設利用の自動車交通の円滑な処理を行うことで、周辺道路への影響を極力少なくすることが期待できると考えております。

さらに、当該地を訪れる自動車交通量を抑える交通施策の一つとして、県の施設である奈良県コンベンションセンターについては、基本的に公共交通機関の利用をPRしていくこととしており、空港リムジンバス、ぐるっとバス、路線バスによるアクセスの向上を図るため、現在、関係者と協議・調整を行っているところです。

これらのことから、現状と比べて交通状況は悪化しないものと考えておりますけれども、開業後においても、本施設の駐車場を利用する車の状況や、特にイベント終了時の新設県道、大宮道路、三条道路の交通状況などを注視し、施設管理者であるPFI事業者やその他関係者と連携して、周辺道路にできるだけ悪影響を及ぼさないよう努めていきたいと考えているところです。

○今井委員 奈良公園バスターミナルについては、建設費が45億円で、維持費が年間3億円と伺っておりますけれども、3億円の内訳を教えてくださいと思います。

○竹田奈良公園室長 施設の運営費の内訳は、案内業務、安全管理業務、清掃業務に必要な費用です。

○今井委員 3億円は委託料ですか。

○竹田奈良公園室長 そのとおり、委託料です。

○今井委員 それでは、収益の見込みはどのようにお考えでしょうか。

○竹田奈良公園室長 施設の収益という意味で質問をいただいたのでしょうか。

奈良公園バスターミナルについては、交通運営と施設運営の両方があり、施設運営という意味では店舗の使用料の収入となっております。

○今井委員 交通運営の支出はどれぐらいを見込んでいるのでしょうか。

○竹田奈良公園室長 交通運営費については、2億円強の数字であったと思います。今、手元に資料を持ち合わせておらず、正確な数字ではないですけれども、その程度の支出と考えています。

○今井委員 それでは、資料の提供をお願いしたいと思います。

○荻田委員長 資料を提供できますか。

○竹田奈良公園室長 運営費の中身について提供いたします。

○川口（正）委員 知事は、いろいろと精力的に考え、対応していただき、ありがたいと思っています。「令和元年度一般会計特別会計補正予算案その他」の70ページの損害賠償にかかわる事故、つまり落石ですが、対応策は難しいと思いますけれども、十津川村へ行くのはまだまだ心配だということになりかねません。かつては人が亡くなるほどの大きな事故が起こっていますから、事前の調査など、いろいろ難しいだろうと思いますけれども、可能な限り万全の対応をお願いしておきたいと思います。

これは、何げなく見えていますけれども、せっかくですから正直に出してもらわないといけません。今度、警察本部の審査のときに言おうと思っているけれども、事故がたくさんありますが、一般職員の事故はなく警察職員の事故が多い。法を守らないといけない警察が事故が多いというのは、どういうことだと言っておかないといけないので、せっかく正直に報告しているものは我々議員も目を通してということだけしっかり認識してもらいたいわけです。

それから、言いつ放しになります。皆さん、いろいろとご努力いただいていますけれども、今の荒井県政は、新しい都づくりということで、都を冠にしていろいろな施策の視点を示していただいているわけですが、メニューは多いけれどもメニューどおりに中身が整っているのかどうか。メニューというお飾りで県民を喜ばせるだけではだめだということだけ、率直に申し上げておきたいと思うわけです。

そこで、まちづくりにかかわって、奈良モデルについてですが、奈良モデルについては積極的に取り組もうという意欲のある市町村には県も応えるというスタンスだと思いますけれども、ほとんどの市町村は県と協定などを結んでいただいていると思うのですが、計画倒れでは困るわけです。つまり、それが推進、実行されなければならないという意味で、計画は練られたけれども財政の裏打ちというものが果たして整っているのかどうか。今は裏打ちも含めた形で推進、提携、協定になっているのかどうか。

そこで、尋ねておきたいのですが、奈良モデルにかかわっているスタッフは何人なのか。つまり何市町村を何人でやっているのか、いわば陣容です。言葉の一气読みだけではだめで、財政的な裏打ちを含めた推進力、推進機構ができ上がっているのかどうか、伺っておきたいと思うわけです。

それから、まちづくりとの関係で、各市町村で困っている空き家についてです。

人はおらず、そこにはいろいろなものがあり、商売の道具、廃棄物を扱っている関係の

空き家などはひどいのです。環境衛生上いろいろとよくない状況であったり、人がいないから火災が心配であること、倒れかかっている隣の家が迷惑しているなど、いろいろなことで市町村が困っておられます。

私は前々からいろいろな苦情を聞いているわけですがけれども、先般、桜井市が行政代執行で空き家改革やったという記事が新聞にありました。これはありがたいことだと思うのですがけれども、県で対策のための条例をつくる、あるいは市町村で条例をつくって、いろいろな展開をするべきなのかどうか。大きな意味でのまちづくり対策も大事だと思いますけれども、このような1軒、2軒といった古家について、倒壊寸前、不衛生、環境対策といったことに目を向けてもらいたいと思うわけです。

また、古家等を解体撤去して更地になった場合には固定資産税を払う必要があるということで、さわらないほうがいいと、ほったらかしにしている。更地にすべきであっても固定資産税が上がるという問題があるわけです。このことの解決策を県で考えるべきではないのかと、お願いしておきたいと思うわけです。

それから、私は若いころから、ずっと先輩連中、親たちに、悪が栄えればこの世は暗闇だということで、政治を志す限りにおいては悪と戦えということ、ずっと言われ続けてきたわけです。先般も申し上げたけれども、不法開発、無断開発について、もういいかげんに終止符を打ちましようと言っても、終止符を打つための手だてを考えないといけません。県土マネジメントの関係もありますが、きのうも農林部の関係で出ていたのです。いろいろなことで、行政マンはみんな本当に迷惑を受けている。迷惑を受けているけれども、我々から文句を言われる。きちんとしなさいと言われる。きちんとする手だてという意味で、行政指導だけではどうにもならないのではないのかというのが私の見解で、司法措置も加えた形で、総合的、効果的な体制をつくるべきだと思っています。住民の不安、心配を解消しないといけないわけですから、違反行為には、法的な形で措置されるべき違反と、行政で是正させるべき違反があると思いますけれども、司法の手を借りないことにはどうにもならない事案については積極的に連携する必要があると思うのです。

だから、悪いことをする人たちは何のためにその土地をさわったかということと言わない。何か魂胆があつての不法展開なのです。そのような魂胆がある悪意に対しては、徹底的にこちらも構えて臨むというスタンスが大事ではないのかと思いますので、セクションを超えてよい形をとってもらいたいと思います。行政マンの皆さんも迷惑を受けているわけなので、皆さんも文句を言われたい体制、機構をつくり上げるべきだと思います。我々も

そのために支援、協力をさせてもらおうと思いますので、同じことの繰り返しですから要望だけしておきます。

それからもう1点ですが、いろいろ取り組んでおられることは、よいことだと思います。

かつて、奈良県も台風に見舞われたことがあります。そのときに、150年もの、200年ものと言われる木が倒れ、奈良県の大和の木は全部ひびが入っていると、割り箸にもならないと言われたことがあるわけです。先日、新聞でengawaの記事を見て、これだと思ったわけです。コップ、椅子、机などいろいろなものをつくっている。奈良の木は台風でいろいろ風評を流されましたけれども、木目にひびは入っていませんし、このように木目のよい細工もの、木工作品ができますと言うことは、よいことだと思いますので、どんどん広げて南部振興をもっとしっかりやってください。もう少し目立つようにやってください。

私が新聞で見ただけで、皆さんはまだ見ていないので、皆さんがわかるような仕事をしたいということです。

以上ですが、まず、まちづくり関係に携わる人数を教えてください。

○加納地域デザイン推進課長 まちづくり連携協定の関係について、支援ができる体制がきちんとできているのかというご質問に対してお答えします。

まちづくり連携協定の仕組みについては、地域デザイン推進課が担当しており、担当しているスタッフは、課長、担当主幹、担当係が5人の合計7人です。当然、それだけでは多くの市町村連携計画を全部見るのは不可能なので、県庁全体でバックアップする仕組みになっております。

具体的には、各計画ごとに特に関係の深い課がある場合には、その課にプロジェクトリーダーになってもらい、プロジェクトリーダーを中心に計画を推進していく形になっております。正確な数字は手元にないのですが、30を超えるプロジェクトチームができている状況です。そのプロジェクトチーム全体を地域デザイン課が束ねて推進する体制で取り組んでいるところです。

○石井住まいまちづくり課長 県の空き家対策、特に近隣に迷惑がかかる空き家への対応についてご質問をいただきました。

空き家は、放置するのが一番まずいということで、活用すべきものは活用する、除却すべきものは除却するという考え方です。空き家対策基本計画を各市町村で定め、これに基づいて事業を進めていく形になっています。

ご指摘のように、桜井市においては、ことし7月に市内の1軒の空き家について、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づく行政代執行による解体除却を進めているところです。原則論として申し上げますと、空き家は、一義的には所有者の資産であり、除却の負担も所有者が担うという原則がある一方で、所有者が特定できなかつたり、所有者が特定できても執行の債権回収が現実的には困難という事例もあり、このような場合においては、川口委員ご指摘のように、執行主体である市町村に大きな負担が生じるのも事実です。

このような問題は、各自治体共通の課題であると考えています。県としても、まず桜井市の事案の今後の推移を注視していきたいと思ひますし、具体の課題もきちんと整理していきたいと考えています。その上で、今後の空き家対策について、県としてどのような対応が可能か、引き続き探していきたいと思ひます。

○荻田委員長 古家を解体して更地になると固定資産税が高くなり大変で、何かいい手ではないのかということについては、答弁できませんか。

○石井住まいまちづくり課長 固定資産税全般の話については、従前から奈良県だけではなく、全国的な問題としていろいろ議論されていると思ひます。空き家の実情について、現実の運用としてどのような取り扱いになっているのかを、税制上、判断することがなかなか難しいという実情があると聞いていますけれども、現場の状況について、税の話も含めた課題については、引き続き関係者と共有しながら制度のあり方を検討していきたいと思ひます。

○村井副知事 空き家の関係でご指摘がありました。うろ覚えですけれども、全国で80万戸ぐらいの空き家があり、一戸建てかどうかは確認しておりませんが、戸数で言うと13%ぐらいは空き家という状況であると聞いております。川口委員がおっしゃったとおり、これは奈良県の問題でもあり、全国の問題でもあり、桜井市の問題でもあるということです。国でもいろいろな対策をとりつつあるとは思ひますけれども、縦割でものを考えるのではなく、奈良県の地域でどのようなことが起こっているかをしっかりと認識しながら、どのような対策が立てられるかということを考えていきたいと思ひます。

○川口（正）委員 いずれにしろ課題だと思うのです。課題が素通りをしている。これは、どこで盛り上げるのが大事だと思うのです。別に奈良県だけの問題ではないでしょう。奈良県へ言っても、市町村で取り組む、条例をつくってやるべきだということになりますし、それで、国がもっとしっかりとやるべきだということにもなるわけです。課題にしておくためには、どのようにすればいいのか。例えば市町村が集まったときに話題にするなど、

全国的に課題とするために、奈良県から巻き起こす気がないのかと言いたいわけです。全国の会議で話題にはなっているけれども、会議の議題になったことがあるのかどうかということも尋ねたいわけです。

一生懸命やらないことには、本当に皆が困っているわけです。どうにかならないのかと言っても、今のところ、一人ではどうにもならないと私は言っているわけです。だから皆さんにお願いして、世論をあげて課題にしてもらわないといけないわけです。お互い取り組みましょう。お願いしておきます。

それから、奈良モデルの展開ですけれども、皆さんは能力がありますから、今のスタッフで十分できますということだと思いますけれども、できますと皆さんが意気込んでくれても、やってくれていないと思うから、あえて言っているわけです。あなたたちはやっているつもりだけれども、私はやってもらっていないと思っているわけです。その食い違いをどうするか。

先日、知事にも言ったのですけれども、各市町村のいろいろなことをまとめる、プロジェクトのいわばキャプテンをつくる。地元出身者でもよいし、セクションを超えて、プロジェクトをまとめるキャプテンをつくる。つまり、私は御所市のことをやっている、私は奈良市のことをやっている、私は桜井市のことをやっている、それぞれ市町村のことだけしているぐらいの展開をしてもらいたい。これは、村井副知事、十分に心得てお願いしておきたい。7人で一生懸命やってくれているのですが、私はやってもらっていないと、まだ響きがないという苦情だけ言っておきます。

○田中委員 まず、奈良県無電柱化推進計画について、推進を期待する気持ちを込めてお尋ねします。

平成28年から平成30年にかけて県管理道路の伸び率がほとんどゼロで、国管理道路もあまり伸びておらず、図から見る姿はゼロに近い色づけをされているのですが、具体的に数値としてどの程度伸びてきているのか、後でも結構ですので、データをお示しいただきたいと思います。

それから、奈良県道路整備基本計画が今議会に提出されました。代表質問の中でも触れましたが、今回、東京へ政府要望に同行させていただいて、知事の活動が目の前で展開されている姿を見て大変心強いと思えました。そのときの資料にも、知事の話にも物流関係の話がありました。国道165号も含まれていましたが、今回の基本計画では物流関係の記載はどこかにあるのか教えていただきたいと思います。

○今中道路環境課長 奈良県無電柱化推進計画の中の伸び率ですが、ただいま数値を持ち合わせておりませんので、後ほど提出させていただきたいと思います。

○松田県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 奈良県道路整備基本計画について、政府要望等を行った物流関係の記載内容のご質問です。

基本計画の10ページに、奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備という項目があります。その最初に、企業立地を支援する道路整備の推進という項目があり、平成30年3月の道路法の一部改正により重要物流道路制度が創設されたとあり、平常時・災害時を問わない安定的な物流を確保するというところで、重要物流道路制度について触れており、取り組みを進めていくと記載しております。

○田中委員 このように記載していただいていることはありがたいと思います。

この基本計画に基づいて、具体的な事業推進の方向性は、今後どのように提示されるのか。どこで、いつごろ、このようにするという事業計画的なことは、どのように理解したらいいのでしょうか。

○松田県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 基本計画の後ろのほうのページに、現行計画と同様に、骨格幹線道路ネットワークの線的整備箇所、点的整備箇所、面的課題箇所、国等の整備箇所を記載しております。現在、事業中の箇所を記載しており、今後、新たに調査や事業をしていく箇所については、評価プロセスをきちんと進めていくこととなりますので、段階ごとに必要な箇所の見直しや追加をしていくというプロセスで取り組んでいきます。

○田中委員 重要物流道路として最近取り上げられていますので、ぜひとも国道165号関連の取り組みを積極的に推進していただくことをお願い申し上げて、この件は終わります。

次に、代表質問で自転車道を取り上げました。ほかの議員からは集中と選択ということ、奈良県の観光を主に考えたほうがいいのではないかという議論もありましたけれども、私の立場は、お考えいただいている京奈和自転車道の件もそうですが、奈良県で幾つものルートをつくっていただいて、それぞれの自転車道の利用促進や道路の整備にぜひ取り組んでいただきたいと願っているところです。

そこで、理解できていない部分がありますが、国道や県道などの自動車の通っている道路を利用するサイクリングロードの整備は、幅が何メートルもある道路ですので、道路幅はそれほど問題にならないとは思いますが、河川管理道路や、自転車道として自動車の

通る道路でない部分の幅員はどれぐらいなければならないなどの決まりはあったのか、気にかかっております。

なぜそのようなことを聞くかといいますと、宇陀川の河川管理用道路を自転車で通れるように整備していただきましたが、夕方暗くなってから、暗いところを自転車が走るの、歩行者を認識できない、自転車を認識できない、走っているところの横幅を認識できないなどの問題点があるようで、最近、太陽光発電の小さなフットライトなどをつけてもらえないかという要望が出ております。私としては、そのようなものを設置したほうがいいのではないかと考えているのですけれども、河川管理用道路にフットライトが必要かということになると、これは難題とは思いますが、一つの理解の仕方として、サイクリング道として、現在認めているのは、道路幅が最低限どれだけ必要かの説明と、フットライトをつくることはできるのかどうか、お答えいただきたいと思います。

○今中道路環境課長 田中委員のご質問は、堤防を使ったときの自転車道の幅員ということだと思っておりますが、有効幅員3メートルに両側の路肩50センチメートルを含めて、全幅4メートルの幅で自転車道をつくっております。

堤防を走っている自転車道については、外側線という白い線を引いて、誘導を行っているのが現状で、ご提案いただいたフットライトは考えたことがありませんので、考えさせていただきます。

○田中委員 榛原から大宇陀へ至る河川管理用道路は、のり面改良等によって、少し勾配をきつくするとかなり幅員がとれるようになると思いますし、道路幅がいっぱいいっぱい、自転車が非常に危ない箇所もありますので、河川管理用道路の幅員を広げていただくことをお願い申し上げて、この件は終わりにします。

それから、うだ・アニマルパークについてです。

これを設置したのは、当時、動物愛護センターが樫原市にあり、大宇陀町の畜産試験場のところへアニマルパークをつくるので、動物愛護センターも一緒に設置するというところで、大宇陀町が引き受けました。そのときの地元との協議での約束は、この施設は30万人ぐらい来場客を迎える計画をつくって、その達成に向かって県として努力をするというのが当時の行政間同士の約束でした。その約束がありましたので、今日まで大体、4カ月に1度ぐらい来場者数が地元側に提示されて、ことしは何人来ましたと報告されていたのですが、最近、その報告がなくなってきました。これはなぜなのか。何か隠さないといけない事態に至っているのかと逆に心配です。まだ約束が達成されてない中でそのようなこ

とになるのは、いかがなものかと思しますので、お尋ねするわけです。

その後、設置された馬見丘陵公園などは、もう既に100万人を達成された。同じ県庁職員が計画されて、片方は100万人もの来場者を迎えられるようになっているのに、片方は30万人の来場者を約束して、20万人そこそこでとまってしまっている、もしかすると減っているのかという気もしますので、まずは、情報提供が、最近、何らの理由でめになったのはどういうことなのか、お尋ねしたいと思います。

○米田南部東部振興課長 本日、うだ・アニマルパーク振興室長は出席しておりませんが、定期的に来場者の報告をさせていただいているところです。ただ、田中委員お述べの30万人という数字について、30万人そのものを達成しようということで、今、それに向かった目標はつくっていないのですが、いかにアニマルパークを利用して地域を活性化するかということで、少しでも多くの方に来ていただけるように、夏場でしたら、非常に暑いところを対策を講じながら来場者をふやしていこうと取り組みをしているところです。直近の実数は改めてお届けさせていただきたいと思います。

○田中委員 来場者数のデータは秘密にするべき事項ではないと思います。2年間ほど報告されていない状況が続いていますので、あえて申し上げているわけですが、きちんと守るべきことは守って運営していただかないと、いかがなものかと思えます。

それから、先ほどの答弁を聞いておきますと、30万人の目標は必ず達成しなければいけないとは思っていない雰囲気でしたが、そのような気持ちで運営されているのですか。

○前阪南部東部振興監 まず、うだ・アニマルパークの来場者数から申し上げます。昨年度は21万6,380人です。ことしの4月から7月末までで8万3,040人で、この数字を報告をしていなかったというのは、私も存じ上げませんでしたけれども、秘密にしようとは全く思っておらず、公表するデータだと思っておりますので、報告すべきことは報告させていただきたいと思えます。

それから、30万人という数字ですけれども、私も前任者からは30万人と地域の方がおっしゃっておられると、県も話をしていたとはお聞きしているのですが、30万人という目標だけに向かっていこうというよりも、1年目に7万人の来場があり、その後、10万人、15万人、そして、この3年ぐらいは20万人を超えております。ここまで来て終わりということではなくて、当然、20万人まで来たら、次は25万人と、夏場と冬場の来場者数はまだまだ少なく、現在、夏場対策、冬場対策を行っており、そこが平準化できれば30万人は決して夢のような数字ではないと思っております。次の目標に向かってた

くさん楽しんでいただけるように、いろいろな施設の改善やイベントの改善をやっていくつもりです。

○田中委員 大いに期待いたします。

それから、去年の数字は上がっているのですか、それとも下がっているのですか。

○前阪南部東部振興監 去年よりも少し下がっていると思います。平成30年度が21万6,380人で、その前は22万3,480人なので、少しだけ下がっております。

○田中委員 うだ・アニマルパークは、公園という立場だけではなく、地域の振興の拠点としての役割を果たすことも行政間の取り決めであり、その結果、当時の大宇陀町が受け入れられたということですので、地域振興の視点を兼ね備えて運営していただきたい。このことを強く要望して質問を終わります。

○尾崎委員 佐藤委員、今井委員が議論されていた奈良公園バスターミナルの件です。

多分、周知の事実なのかもしれませんが、私は存じ上げませんので教えていただきたいのは、具体的な予約の方法と価格設定について教えていただきたいと思います。

○竹田奈良公園室長 事前の予約は、ホームページの中で必要事項を入力して予約していただく形になっています。金額については、高畑駐車場と上三橋駐車場で料金が異なり、高畑駐車場に行く場合はバスターミナルで乗降していただいて、それから高畑駐車場に行ってください駐機する場合は、事前の入金で3,000円になっています。それから上三橋駐車場については、同様に2,500円になっています。

○尾崎委員 ということは、予約は前日までに済ませておかないといけないということですか。うなずいていただきました。

携帯電話、スマートフォンなどからも、あいているかどうか見ることができるのでしょうか。

○竹田奈良公園室長 予約には、事前に登録の作業が必要ですが、それをしていただければ、ホームページですからどこからでも見ることが可能になっております。

○尾崎委員 私が言っているのは、この駐車場があいているという情報が、大阪や県内でも導入されていると思うのですけれど、登録をしていなかったら見られないのですか。事前といっても、直前もあれば当日予約もあると思うのです。それは不可能なのでしょうか。

○竹田奈良公園室長 先ほどの答弁の中で当日予約の話をさせていただきましたが、10月、11月の土日祝日に実施して、その結果を見て柔軟な対応をしたいと考えております。現状では事前の予約という形になっており、全体が見えるのではなくて、10分単位で予

約ができるようになっておりますので、それを入力していただくとわかるような仕組みになっております。

○尾崎委員 事前という言葉の中には、直前も、1時間前も、また、空いているから行こうというの也被まれており、柔軟に対応していただければ解決すると思いました。

もう1点ですが、川口委員が重要な指摘をされていた空き家対策、それも危険な空き家対策についてです。

危険な状態になっているのに固定資産税を理由になかなか壊さない、わざと壊さないということがあるのですけれども、固定資産税は市町村税で、市町村マターだと思うのですが、それぞれの市町村で、減免も含めて法的に自由に決めることができるものでしょうか。

○石井住まいまちづくり課長 固定資産税については、原則としては、住宅用途に減免がなされていると認識しています。

危険な空き家については、法律、条例に基づいて勧告を受けたものについては、固定資産税の扱いを特例とは別に、取り扱うことも可能になっているところでは。

○尾崎委員 少し理解できなかつたのですけれども、例えば、今、危険な状態になっている、もしくは、空き地になっていたほうがよいもの、防災の観点からも考えたときに、市町村が減免を続けることをイニシアチブを持って決めることができるのかという質問なのです。

○荻田委員長 固定資産税云々の話になりますと、総務部の関係もありますし、先ほどの川口委員の質問に対して、村井副知事から、これからしっかり検討していきたいという回答いただいておりますので、どうですか。

○尾崎委員 失礼しました。例えば5年間、市町村が減免を猶予するかわり壊してくれということが可能ならば、村井副知事が前向きに何か考えてみるということの具体策になると思ったので質問させていただきましたが、以上です。

○大国副委員長 2点お尋ねをいたします。

1点目が、平群町内の国道168号森脇橋東詰交差点周辺の歩道整備についてです。

森脇橋東詰交差点には、そもそも横断歩道がありません。歩道がないために交差点の真ん中を通勤の方々が、駅が近いので渡られている非常に危険な交差点です。近鉄平群駅に向かう方々、利用者が、例えば街路灯があっても、歩行者の道路が狭隘であるために、夜間に人が歩いていても、ぎりぎりのところを車が走っていくといった危ない箇所です。この箇所については、県は平成23年度に国道168号森脇橋東詰交差点から約130メー

トルの歩道整備の計画を立て、着手されております。一部用地買収もされておりますけれども、現在、その事業がとまっている状況ですが、地元とすれば、危険箇所ということもあり、特に平群町としても最重要課題と位置づけられていると町長もおっしゃっておりますが、この歩道整備について、現在、県としてどのように考えているのか、お尋ねしたいと思います。

もう一つは、奈良市中町「道の駅」についてです。

2010年の平城遷都1300年祭が終わって、その後、2011年から私もいろいろ質問させていただいておりますが、道の駅ということで早くから計画されてきました。周辺の皆さんも含め、非常に期待が高い事業です。本当に関係者の皆さん、地域の方々のご協力を得て計画が進んでいることを非常にありがたく思っておりますけれども、県民の意見募集等もされた中で、私はずっとこだわっているドッグランをつくってほしいという要望、私も直接要望をいただいておりますけれども、ドッグランについて、今の考えを答弁いただきたいと思っております。

○今中道路環境課長 国道168号の平群町吉新における歩道の整備状況についてです。

本県では、交通安全施設事業において、選択と集中により必要な緊急性の高い箇所について事業を進めております。要件としては、1番目として、交通事故が集中して発生する箇所、2番目として、通学路で合同点検を行った箇所で対策が必要とされた箇所、3番目として、バリアフリー基本構想に位置づけられている箇所、この3つのいずれかの事業化要件に該当し、さらに、事業の緊急性や地元の協力体制も勘案して事業を行っております。

国道168号の平群町吉新については、平成19年度より事業に着手しておりましたが、用地交渉が困難なことから平成25年度から事業を中止しております。今後、新たな事業推進に当たっては、地元の用地協力が不可欠であり、まず、その調整を進めるとともに、先ほど述べました3つの要件のいずれかに該当させる必要があるため、町や近隣の小学校など関係者と調整しながら事業の進め方について工夫していきたいと思っておりますので、今後、ご支援をよろしくお願ひしたいと思います。

○松田県土マネジメント部道路政策官（道路建設課長事務取扱） 私には中町「道の駅」のドッグランについてのご質問をいただきました。

まず、大国副委員長がお述べになったパブリックコメントですが、昨年5月に約1カ月間行い、18名から55件の意見をいただいております。意見の内容ですが、ドッグラン等を含む施設面、防災面、周辺的生活環境の影響などの道路環境面、管理運営面の意見を

いただいているところです。

中町「道の駅」の主な機能としては、交通利便性を高める結節点機能、観光ゲートウェイ機能、地元農家等と連携した農産物直売所などの地域振興機能を考えております。また、奈良県地域防災計画の改定とあわせて防災機能としての検討も進めていくこととしております。

大国副委員長お述べのドッグランの整備については、かねてから要望もいただいておりますし、委員会でも聞かせていただいて十分認識しているところです。現在の中町「道の駅」の検討状況ですが、基本計画に基づき、バスターミナル、駐車場、芝生広場等の施設配置に関する予備設計を行っております。それから、今後の管理運営方針の検討も進めているところですので、要望をいただいておりますドッグランについても、今後検討を進めていくこととしております。

○大国副委員長 ドッグランについては、非常に前向きな答弁と受けとめさせていただきました。奈良のゲートウェイとして、県の西部地域の観光ルートへの機能を持つということもありますし、今ペットブームで、ペットとともに奈良にお越しの方々もたくさんいらっしゃると思います。これまで建設委員会でも、九州で学んできたことも含めて質問もさせていただいておりますが、さらに前向きに検討していただくようお願いしたいと思っております。

次に、平群町内の歩道整備についてですが、工夫してということ。もともと通学路ですけれども、先ほど申し上げたように、危険だから通学路から外している状況だと思っております。本来ならば近いので、そこを歩いて学校に行くのが正式なルートだと思うのですが、あえて外しているということです。この整備は、県も一旦はやりかけたけれども用地交渉がなかなかうまくいかなかったということで、それもよくわかりますが、状況が少しずつ変わっていると聞いておりますし、先ほど申し上げたように、平群町長も最優先の課題だとおっしゃっている以上、平群町とよく連携をとっていただいて、お互いにより方向に進むように取り組んでいただきたいと思います。一部、県が買い取った用地が残ったままになっておりますので、そこを有効活用するという、県にとっても当然メリットもある話ですので、ぜひともしっかりと前に進めていただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○荻田委員長 委員会運営の都合により、副委員長と進行を交代させていただきます。

○大国副委員長 それでは、委員長にかわり委員会を進めさせていただきます。

○荻田委員長 私から2点質問したいと思います。

私が奈良市議会にいた平成4年に、奈良市鹿野園町で地すべりが起こりました。くいを打つなど一定の対策を施したおかげで、地すべりそのものは沈静化していたのですが、最近になって、雨により地下水位が非常に上昇したため、地すべりを起こしている状況です。懸念があるために、平成28年度、平成29年度に地表面の変動の調査を開始し、それによって亀裂の拡大等を確認していただきました。

このような状況で、皆様方のお手元に配付の資料のとおり、非常にびっくりするような亀裂、断層帯です。地すべりにより、家もどんと下がっています。私が奈良市長と話をする中で、これはどうするのか、一刻も早く避難勧告をなどという話がありました。片や地すべり対策は県でやっており、この地すべりについては、砂防・災害対策課で6月10日に現地調査を行い、また現在、国土交通省に向けて対応を協議していただいておりますが、2軒の家以外にも地すべりが進んでいく可能性がありますので、一刻も早く、新規採択を受けて対応していく必要があります。この状況を踏まえて、6月10日以降、どのような対応をしているのか、お答え願います。

○桜井県土マネジメント部次長（砂防・災害対策担当、砂防・災害対策課長事務取扱）

荻田委員長ご指摘のとおり、平成4年に大きな地すべりが生じたため、4年、5年とかけて対策を実施しております。その後、平成28年ごろから亀裂ができてきたので、県では観測及び地質調査などの対策の検討を進めてきましたが、この7月、8月にかけて急激に亀裂が拡大したというものであります。

これを受けて、地すべりの専門家、学識者に至急現地に来ていただき、要因と対策工について助言をいただきました。原因としては、荻田委員長も言及されたとおり、7月、8月の雨が非常に多く、平年の倍以上も降っている状況であり、そのため地下水が上昇して、地すべりが発生したということです。また、対策工については、地下水位の低下、地すべりをとめる助言をいただきました。こういった助言を受けて、県としても至急に対策工の費用をもう一度検討して、現在、国に向けて採択を受けられるように協議を進めているところです。

ただし、採択を受けたとしても、実際に、予算が来て、工事を発注して、対策が完了するまでにはまだ少し時間がかかります。そのために、今できる応急の対策工について、現在、検討を進めております。いずれにせよ、早く地すべりの対策をする必要がありますので、国に向けた協議、恒久的な対策といったものをしっかり進めていきたいと考えていま

す。

○荻田委員長 とりあえず応急対策をして、一時的にでも地すべりをとめていくことが一番大切だと思います。早急に前を向いてやってほしいことは、平成4年に地すべり対策として巨額な投資をしていますが、そのときの土木の工法は、くい打ちぐらいで終わっていたということで、今は地すべりに対してはピアノ線を使うなど、やり方が変わっておりますので、根本的な対策を講じるため、一刻も早い国土交通省への働きかけをお願いしたい。平成28年、平成29年、平成30年の落差の状況も数字的にあらわれているわけですから、できるだけ早急な対応を頑張ってもらっていただければありがたいと思います。重ねてお願いしておきます。

次に、要望だけしておきたいと思います。先般、一般質問でどなたかが、国道169号のバス停の新設について、いろいろと言っておられました。このことについては、私どもも一生懸命に取り組んでおり、平成25年9月に、私を取りまとめて4つの地区の自治連合会長から知事宛てに要望書を提出しました。これは古市南のところにバス停をつくってもらいたいという内容で、なぜかといいますと、バス停からバス停までの間隔があいているというよりも、現在、私どもが住んでいる帯解地区、手前の横井地区、天理市森本町などで、今まで店舗があったところが閉店してしまい買い物難民が生じて非常に難儀しているという問題があったからです。古市南地区にはオークワなどがあり、商店もあるため、このような問題の解消にぜひ特段の配慮をしてもらいたいということで、平成26年4月に新規事業化をしていただきました。これまでいろいろと取り組んでいただき、ようやくバス停東側のエリアは用地買収もできるように地元の協力も得られてきました。片や、北行きのバス停は、今、最終調整をしていただいているようですけれども、迅速な対応をお願いしたい、重ねて要望したいと思いますので、よろしく願いいたします。

○大国副委員長 それでは、委員長と進行を交代します。

○荻田委員長 ほかに質疑がなければ、これをもって南部東部振興、県土マネジメント部、まちづくり推進局の審査を終わります。

なお、総括審査の項目の確認は、委員長まで各委員から申し出ていただきたいと思っております。

午後1時半から福祉医療部、医療・介護保険局、医療政策局、こども・女性局の審査を行いますので、よろしく願いいたします。

それでは、しばらく休憩いたします。

