

○田尻 匠議員 奈良県議会の田尻 匠でございます。奈良県は、昨年の12月に関西広域連合委員、議会の皆様方のご理解とご承認をいただき、正式に加盟をさせていただきました。ありがたく皆様方に温かく迎えていただき、まさしく「関西は一つ」だのと、そんな強い思いをいたすものでございます。また、関西広域連合は設立をされ、5年が経過をされました。確実な情報発信とすばらしい業績を上げていただいておりますと認識をいたしております。

関西広域連合議会議員として、奈良県の現状や考え方を含めて初めての質問をさせていただきます。委員、議員の皆様方には、これからのご指導とご協力を心からお願いを申し上げまして、質問と要望に入らせていただきます。

まず、最初にドクターヘリについてでございますが、平成27年8月時点で全国で38府県、46機が配備されておりますが、関西広域連合管内におきまして兵庫県、和歌山県、徳島県、大阪府、京滋6機体制で重症患者さんの救命率の向上や、あるいは後遺症の軽減といったドクターヘリ導入ならではの効果は絶大だったと思われまします。私も奈良県は、現在ドクターヘリがございませんので、和歌山県ドクターヘリ共同利用協定、大阪府ドクターヘリ共同利用協定、現在は関西広域連合移管にお願いを申し上げまして、協力をいただいております。

奈良県も、平成28年度中には奈良県立医科大学、奈良県の吉野郡に建設中であります南奈良総合医療センターによる共同運航に向けて準備をいたしております。今日までの奈良県に対するご協力に心から感謝申し上げますとともに、これからは関西広域連合の一員として、ともに連携をとらせていただきたいと存じます。今後とものご指導、ご協力を重ねてお願いを申し上げます。

続きまして、南海トラフなど巨大地震についてお伺いをいたします。近畿太平洋海岸を中心にして、南海トラフ地震等の地震が30年以内に70%発生するのではないかと想定をされております。各府県や関西広域連合としても、さまざまな取組や防災計画や、あるいは防災訓練がなされております。

平成27年10月には、近畿府県合同防災訓練が開催をされ、京都府におきましては緊急消防援助隊近畿ブロック合同訓練と、京都府総合防災訓練と関西広域応援訓練など同時に大々的に想定されるさまざまな救出訓練が実施をされております。

奈良県は海がございませんので津波対策は想定しておりませんが、それ以外は皆さんと同じ角度で取組をいたしております。関西広域連合としても、地震・津波・風水害への対策をより確かなものに、関西全域の防災・減災の取組をなされております。

また、近畿圏危機発生時の相互応援に関する基本協定を福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県及び関西広域連合が平成24年10月25日に締結をされております。そして、応援の種類は、職員の派遣や食料・飲料水及び生活必需品の提供、資機材の提供や避難者及び傷病者の受け入れ、特に要請のあった事項の応援とされております。

また、各府県は、それぞれの府県同士の協力体制の協定を結んでおられ、災害対策は着実に進んでいるものと思われまします。その中で、これから取り組まれる帰宅支援者に対する対策についてお伺いをいたします。

関西全域では、各県から大阪府下を中心に、京阪神へたくさんの皆さんが就業に出かけられております。私も奈良県は、県外就業率29.9%で全国第1位と言われております。京都府と大阪市を中心

に、奈良県内からＪＲや私鉄を中心に約１時間前後で大阪府下の勤務地に行ける利便性もあり、人口が急増をいたしました県でもあります。半面、大地震や災害時に学生さんを含みますと数十万人の帰宅困難者が予想されます。関西広域連合としても、具体的に取組を開始されたと聞き及んでおりますが、その内容、あるいはガイドラインの策定、今後の進行について伺いをいたします。

次に、北陸新幹線についてでございますが、先ほどの清水議員の質問に連合長からの答弁もございましたが、重複する点もあろうかと思いますがお許しをいただき、質問をさせていただきます。

関西広域連合は、「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本的方針」（平成24年３月25日の広域連合委員会決定）に基づき、北陸新幹線ルートについて、開業までの期間や費用対効果などを総合的に判断され、米原ルート案が最も優位であると提案をされたようでございます。国、ＪＲ西日本、関係関連団体にも要請をされてまいりましたが、今年２月にＪＲ西日本から新しく北陸新幹線についてのルートを含む考え方を聴取された結果、敦賀・小浜・京都・新大阪ルートが提案をされたようでございます。

また、与党のプロジェクトチームでは、２月17日の会合で意見を求められました京都府と京都市からは、敦賀・小浜・舞鶴・京都・関西国際空港ルートを提案されたように聞き及んでおります。今日、北陸新幹線延伸ルートは５案あるとも言われております。また、関西広域連合内の通過予定各自治体の皆様方には、それぞれの思いや地元の強い要望など立場が複雑に入り乱れ、大変難しい今日の現状になってきたと思われれます。

そこで、伺いをいたします。これからの関西広域連合としての取組でございますが、今日まで提案をされました米原ルートをもう一度強く推していられるのか、あるいは白紙に戻して再検討をされるのか。あるいは、関西広域連合としては新たなルートはもう提案をしないのかなど、さまざまなことが考えられると思いますが、この北陸新幹線はまさしく関西一体に大きく「人・もの・情報」を含め巨大な経済波及効果があると思われております。改めて、関西広域連合のこれからの取組方針について、伺いをいたします。

次に、リニア中央新幹線についてであります。平成23年５月にＪＲ東海が営業主体、建設主体に指名をされ、具体的にスタートをいたしました。ＪＲ東海は東京・名古屋間を2027年、名古屋・大阪間を2045年に開業を目指してまいります。まさしく、東京・大阪間が約１時間で結ばれる夢の超特急として、経済波及効果は関西地域にも約10兆円を超える効果があると言われております。

また、災害に強い国土づくりに向けたリダンダンシーの確保の観点に立った整備が東京・大阪で必要であると強く認識をいたしております。観光県でありながら、海や空港、新幹線のない奈良県にとりましては、リニア中央新幹線の早期建設は悲願でもあります。奈良県においても、関係県・関係団体とともに「リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟」及び「三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議」が毎年各地で開催をされています。また、奈良県内においても、平成23年５月に策定をされました整備計画で、奈良市付近が主要な通過地として明記されていることを受けて、県内でも奈良市を中心に活発なりニア建設促進運動が奈良県民上げて展開をされております。

しかし、東京・大阪間のうち、東京・名古屋間では環境影響評価に係る手続をして、一昨年10月に、全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画が認可をされ、工事が着工されました。名古屋・大阪間では、計画段階環境配慮書すら示されておらず、駅やルートが絞り込まれていません。また、駅周辺のまちづくりを進めるに当たっては、名古屋より東側の各県は、駅の位置やルートが絞

り込まれたことにより、リニア駅のアクセスや駅周辺の整備など具体的な検討が進んでいますが、名古屋より西側の各県ではその検討すら進められない状況で大変苦慮しているのが現実でございます。

しかし、東京・大阪間を同時に開業するには、幾つもの高いハードルがあるかと思われますが、その中でも建設費の問題が大きく、重くのしかかってまいります。そこで、関西広域連合としての財政面についての協議、あるいは協力も必要ではないかと考えますが、関西広域連合としてのお考えをお伺いをいたします。

次に、東京オリンピック・パラリンピック等を契機にした誘客促進についてお伺いをいたします。今年のリオデジャネイロオリンピック・パラリンピックの4年後、2020年に待望の東京オリンピック・パラリンピックがいよいよ開催をされます。昭和39年アジアで初めて東京オリンピックが開催されて約50年、ここから日本の新幹線建設、あるいは開通をはじめとする高度成長がスタートをいたしました。私もそのとき小学1年生でしたが、奈良県橿原神宮近くに聖火リレーが参りまして、母親に連れられて応援に行ったことが、今でも鮮明に脳裏に覚えております。それほど、国民全員が歓喜、感動した世界のイベントだったと思います。

このタイミングは東京だけでなく、関西にとっても復権をかけた絶好のチャンスだと思われます。このときに合わせて、2021年に関西ワールドマスタースゲームズが開催される素晴らしいときが来たと思います。また、それぞれ府県では対策をスタートされていると思いますが、このときに文化庁が京都に移転されるということの報道を聞き及んでおります。誠にうれしい限りでございます。また、この機会に、国外からオリンピック関係者・関連団体の日本への来日方法ですが、飛行機ですとどうしても成田空港、羽田空港が中心になると思います。そうなると、関西地域への移動はなかなか厳しい実態が想定されると思います。そこで、関西の関西国際空港、神戸空港などの海外からの着陸要請の拡大や、境港の寄港要請強化など関西にまず来日していただき、その後東京への移動をするという手段も考えるべきだと思いますが、関西への誘客推進方法について、お伺いをいたします。

以上であります。ありがとうございました。

○議長（山下直也） 井戸広域連合長。

○広域連合長、広域防災担当、資格試験・免許等担当委員（井戸敏三） 私から、南海トラフ地震と北陸新幹線について、お答えをさせていただきます。

南海トラフ地震のような大規模広域災害発生時には、ご指摘ございましたように通勤、通学、観光、ビジネスなど多数の帰宅困難者が発生すると想定されます。その多くは、府県域、市域を越えて移動する方々です。このため、広域での支援が不可欠です。民間企業も含めた、総合的な対策を行わなければなりません。関西広域連合としましては、平成17年から帰宅支援ステーション事業を行っています。これに加えまして、関係機関や民間団体の連携・協力のもと、関西圏における帰宅困難者の安全な帰宅を支援するためのあり方を検討しておりまして、この2月に「帰宅支援に関する協議会」を官民挙げてつくらせていただきました。

この協議会で、輸送、避難、情報提供のあり方、観光客対策などの基本的な課題を検討してまいりますが、その基本的な課題を検討する企画部会に加えまして、具体的なルートごとに阪神、京阪、阪奈、阪和の5つの部会をつくりまして、個々の地域特有の課題を具体的に整理し、検討してまい

ります。その成果を来年度中、平成28年度中を目途に帰宅支援ガイドラインとして取りまとめてまいりますので、さらにご指導いただいたらと存じます。

それから、北陸新幹線でございますが、関西広域連合としましては平成25年4月に、米原ルートが適当だという判断をしたわけであります。その判断の基本は、コストとそれから開業までのスピード、期間の問題でありました。その段階では、ＪＲ西日本に問い合わせを何度もいたしましたが、「まだＪＲ西日本としては考えがない」というのが回答でありました。しかし、この1月28日になりまして、ＪＲ西日本から米原ルートには東海道新幹線の過密ダイヤへの乗り入れや、ＪＲ東海とＪＲ西日本の運行管理システムの違いなどの技術的な問題がある。ルートとしては、小浜付近、京都を経由して大阪乗り入れがポイントだということを表明されました。

そうすると、当事者であるＪＲ西日本がそのような方針であられるとすると、我々が米原ルートを主張するといいたしましても、これだけでこの取組を堅持するのは困難だということにさせていただいたものであります。

米原ルートを白紙撤回してしまったというものではありませんが、事実上難しいという判断をしたということであります。与党プロジェクトでのルート絞り込みは5月だと言われておりますので、これまでの間に再提案をしていく時間的に検討する余裕がありませんので、再度のルート提案は行わないということも態度決定いたしております。

ただ、ルートについては提案は行いませんけれども、例えば地方負担の問題、並行在来線の問題、関西全体として取り組むべき鉄道網の整備の問題などにつきましては、さらに検討を加えまして関西広域連合としての態度なり、方向づけをきちっとしていきたいと考えております。

○議長（山下直也） 仁坂副広域連合長。

○副広域連合長、広域職員研修担当、広域農林水産担当委員（仁坂吉伸） リニア中央新幹線について、お答え申し上げます。

リニア中央新幹線の名古屋・大阪間の18年にもわたる整備の遅れは、到底受け入れることはできないものでございまして、関西広域連合では全線同時開業を強くずっと求めているところでございます。

大阪までの開業が遅れる最大の要因は、ＪＲ東海の財務の問題であると認識しております。このため、国に対して全線同時開業を実現するための具体策を早急に検討するように求めてまいりましたけれども、関西広域連合としても、ご指摘のようにＪＲ東海の財務の問題を解決する方法を検討する必要があるのではないかと考えております。

いずれにしても、関西広域連合としては、ＪＲ東海が全線同時開業に踏み切れるように関西経済連合会をはじめ、関西の経済界とも連携しながら、できる限りの努力を尽くしてまいりたいと思っております。

○議長（山下直也） 山田委員。

○広域観光・文化・スポーツ振興担当委員（山田啓二） 東京オリンピック・パラリンピックを契機としました誘客促進でありますけれども、私ども関西広域連合におきましても、この観光振興計画の中で、まさに東京オリンピック・パラリンピックを一つのターゲットにして、計画を定めてまいりました。と申しますのも、昭和39年の第1回の東京オリンピックのときの訪日外国人客数というのはわずか35万人であります。2020年につきましては、私どもは2,000万人という国の目標に従

って、そのうち40%が関西を訪れるように頑張ろうということで今まで計画を立てて、取組を進めてまいりました。

そして、その中ではトッププロモーションを展開し、今まで延べ10回、中国や香港、シンガポール、マレーシアなどの13カ国におきまして、プロモーションを展開してまいりました。

同時に、また関西広域連合では、英語・中国語・韓国語などの観光スポットやイベントでの情報発信ですとか、「関西観光WEB」の開設などによるSNSを活用した情報発信などにも取り組むと同時に、また関経連など経済界とも連携をいたしまして、広域観光周遊ルート形成促進事業「美の伝説」事業にも取り組んでまいっております。

また、交通事業社と連携した「関西ワンパス」とか、無料Wi-Fiの環境整備なども進めてきたところでありまして、こうしたところについても奈良県にも、入る前から協力をいただいていたところでございます。

ただ、実はこの2,000万人という目標、そして40%関西に800万人という目標は、もしかしたら去年達成をしてしまったのかもしれないという状況でございまして、こうした点からもう一度見直しを行って、さらに関西の魅力を発信していくような体制をつくっていく必要があるというふうに考えており、私どもは今、関西の観光推進本部をつくって、これは3月の24日、まだ仮称でありますけれども、設立をしてオール関西でもう一度関西の観光に取り組もうとしております。

同時にもう1点、東京オリンピック・パラリンピックは、単なるスポーツの祭典ではなくて、その国の文化を発信する祭典でもあります。このため、まさに日本の文化の中心を自負している関西といたしましては、この機に関西から日本の文化を積極的に発信をするために、「はなやか関西・文化戦略会議」を開催いたしまして、今、関西の文化プログラムの検討を進めているところであります。

こうした両面から、私どもはしっかりと関西を東京オリンピック・パラリンピック、その後にワールドマスターズゲームズもありますし、その前にはラグビーもありますけれども、大きなターゲットにして、さらなる観光振興に努めてまいりたいと考えております。