

答 2棟建て案の場合は、議会を別棟として、議会の下に行政委員会などの機関が入る。

2棟建ては1棟建てよりも、概算建設費用が約1億円高く、埋蔵文化財発掘調査費用も約2千万円高く、将来の維持管理費用も割高と想定される。

問 新本庁舎に入る課の数は。

答 現本庁舎の本館、西棟、東棟、南館、西館、北館にある課で分庁舎に移らない27課と、万葉ホールの管理をしている文化振興課を除いた万葉ホールで執務している5課を加えた、合計32課が適切と考

える。

問 平成28年12月時点では、新本庁舎の総事業費を60億から70億円と答弁していたが、今議会中の委員会では、60億円前後と答弁している。積算の根拠は。

答 概算であるが、近年行われた庁舎建設費用を参考に単価を50万円と設定し、延べ床面積の1万1,500平米を掛け合わせ57億5千万円、60億円程度と答弁した。今後、規模、機能などにより庁舎建設費用は増減するが、計画段階での積算価格は、精度や正確性に限界がある。庁舎建設

費用を積算するための前提条件などは、基本計画策定の段階で、関係機関と協議をして進めたい。次の基本設計を進める過程で、精度の高い庁舎建設費用を積算したい。

問 アンケートの結果にもあったが、新本庁舎建設のコストを抑える考えは。

答 縮減できるところは縮減するよう検討を進める。

問 コストの削減、防災の拠点となる新本庁舎の建設についての市長の考えは。

答 建設費用はできるだけ縮減をしたい。耐震より免震のコストは高いが、今はこの庁舎も免震で建設している傾向がある。高いからやめるのではなく、市民が一番集まる場所なので、安全で安心して集まることのできる場所をつくりたい。

高齢者の運転免許証 自主返納支援制度

問 免許証の返納が今必要ない理由は。支援制度の現状は。

答 奈良県の高齢者関連の交通事故割合は、平成27、28年ともに全体の約18%である。65歳以上で加齢に伴い運転に

不安を感じる方などが、自主的に運転免許の取り消しを申請して運転免許を返納する制度が運転免許証自主返納制度である。支援制度としては、奈良県タクシー協会加盟のタクシー運賃の1割引、奈良交通の運賃割引定期券の交付を受けられる他、高齢者交通安全支援事業所の店舗等で割引を受けることができる。

問 支援制度を知る市民は少ないが、紙媒体の活用等の周知の考えは。県内では、2市、5町が支援を実施しているが、本市の支援の考えは。

答 返納率の向上とともに、返納後のニーズの多様化も予想されるので、他市の状況や事例を参考に、いろいろな組織と連携を図りながら、官民での幅広い支援が必要と考える。本市も、ホームページに

加え、広報誌など紙媒体での周知も必要と考える。

真菅地域の交通 空白地への取り組み

問 橿原市生活交通ネットワーク計画の中で、市南西部地域の公共交通の必要性が結論づけられ、橿原神宮、県住、

イオンモールを結ぶ新規のバス路線が開通したが、その後の検証は。

答 平成28年4月に運行が開始された神宮イオンモール線、神宮観音寺線は、1日80人の乗車目標に対し、28年4月から29年7月の平均で1日約103人乗車している。国庫補助金と市の補助金を充当しており、路線の維持・確保のため、乗車人数の増加、財源の確保を図る。

問 生活交通ネットワーク計画によると、公共交通の充実を求める住民の声は、西部地域が最も多く、次いで南部地域と分析している。西部地域、北西部地域の住民の声に対し、市の取り組みは。

答 生活交通ネットワーク計画に具体策の記載がない地域も、実情を踏まえ、これまでの公共交通形態にこだわらず、住民のニーズに合致した合理的で経済的な公共交通網の形成に向けて取り組みたい。同計画は策定から5年が経過し、見直しの検討も必要である。見直す際には市民のニーズ把握に努めたい。

問 交通空白地や高齢者の免許返納と関係して新たな公共

交通は急務と考えるが、今後の考えは。

答 本市は、交通弱者及び運転免許証返納後の交通手段となる公共交通の維持・確保のため、路線バスの運行助成やコミュニティバスの運行により移動手段の確保に努めている。今後の社会情勢の変化などによる新たなニーズに対応する公共交通の見直しなどは常に研究する必要がある。



公共交通（コミュニティバス）

市職員・教職員の 資質と任命責任

一般質問
奥田 寛
（いずれの会派にも所属しない議員）