

第7回斑鳩町財政健全化検討住民会議議事録

日 時 平成17年12月22日（木） 午後1時30分～4時00分

場 所 斑鳩町役場 3階 第1会議室

出席者	会長	桐山謙一
	副会長	吉川喜巳雄
	委員	平林威久子
		福井方子
		吉田建四郎
		三浦晴彦
		城崎淑子
		秦嘉広
事務局	植村哲男	総務部長
	藤本宗司	都市建設部長
	藤川岳志	都市整備課長
	西田哲也	都市整備課参事
	藤原伸宏	企画財政課長
	西巻昭男	企画財政課課長補佐
	福居哲也	企画財政課政策企画調整係長

傍聴者 0名

＜会議資料＞

- （当日配付）
・駅周辺整備計画全体平面図
・町営住宅管理明細一覧表

会長 第7回の斑鳩町財政健全化検討住民会議を開催します。

平成27年度までの10年間で、合計171億円という大型の建設事業があります。その中の一つの目玉が、JR法隆寺駅周辺整備事業でありまして、約45億円という見積りがなされています。本日は、後ほど皆さんとご一緒に法隆寺駅周辺に行って、色々と見ていただいってから、その上で議論をしていただこうと考えています。

その後、公営住宅の整備事業、これは、4つの大型事業の再検討の中の最後の事業であります。これは、こちらに帰ってから、説明し

てもらって議論をしていただく予定をしています。

そして、この会議終了後に、「新しい税財源を考える会」の開催を予定しております。この前、皆さんにお諮りしたように、三浦先生に小委員会委員長になっていただいくことになっています。三浦先生を中心に、私、吉川副会長、吉田委員、平林委員の5人を指名させていただきましたが、今日は、委員の一人追加をさせていただきたいと思っています。住民代表の委員さんにも加わっていただきたいことから、全体の配分を考えまして、城崎委員は、福井委員、平林委員の3人の女性委員の中から平林委員を選出していただいた経緯もありますので、私どもしましては、秦委員に加わっていただきたいと考えています。従いまして、小委員会の委員は6人となります。これは、会長である私に指名権を与えていただいておりますので、私の方から、秦委員をご指名させていただいて、皆さんの一応ご承認を得たいと思います。いかがでしょうか。

(委 員 承 認)

会長 ありがとうございます。それでは、秦委員、よろしくお願ひいたします。今日、この会議が終了後、「新しい税財源を考える会」を、約1時間程度予定しております。

それでは、今日まず、JR法隆寺駅周辺整備事業を議題にあげていますが、これは、先に実地見学させていただきましょうか。そして、こちらに帰ってきてから、ご説明と質疑をさせていただくことにします。

(現 地 視 察)

会長 これから、審議を再開いたします。全体のJR法隆寺駅周辺整備事業の説明をお願いいたします。

事務局（藤本） (JR法隆寺駅周辺整備事業について説明)

会長 どうもありがとうございました。それでは、早速質疑に入りたいと思います。今のご説明、先程の現地調査において、ご意見なりご質問なり、どうぞ言ってください。

吉田委員 駅舎を南北に考えて、南側、北側の利用者の数字を把握されていますか。また、南広場と北広場の自動車の通行台数、それから、その周辺の自動車の通行台数は把握されていますか。法隆寺駅の場合は朝の通勤時間帯の通行台数は非常に多いと思うのですが。把握されているなら、その台数を教えてください。それによって計画は大きく変わってくると思います。

事務局（藤本） この計画にあたっては、基本設計をしておりまして、その中で、乗降客数、朝夕の混雑時の状況等を調査しております。今、資料を持っておりませんので、すぐに言えないのですが。

吉田委員 もう一つ、ついでに、学校関係の通学の問題も関わってくると思うのですが、特に小学校、中学校、それから斑鳩高校の生徒さんが、この駅をかなり利用されていると思いますので、はたして4-1号線に一方通行でも車を通すことが正解なのかどうか。今は人と自転車、単車だけなので、安全性の問題も出てくる。その辺を、ちょっと皆さんで色々考えていかなければならぬと思うのですが、教えていただきたい。

事務局（藤本） 通学路の関係ですが、駅前の自治会の方々については、踏切を渡って通学されている状況にあります。地元から以前から、踏切の拡幅については強い要望がありましたが、なかなか広げられませんでした。そして、今回踏切は広げられることになった訳ですけれども、駅舎自由通路も整備されますので、学校、地元と調整して、できる限り歩行者については、階段がありますが、そちらを渡っていただいた方が、ありがたいと考えております。

そして、斑鳩高校の生徒さんにつきましては、この資料の三代川改修計画という文字を入れさせてもらっている団地の中へ入って、昔の軽便鉄道跡を、民地ですが、そこを利用して斑鳩高校まで通学されています。JR法隆寺駅を利用される生徒さんは、大半がそのような状況です。南口で降りますと、そのまま斑鳩荘園の東側の自治会を通って行きますので、この4-1号線の利用は非常に少ないと思われます。

会長 ご質問の数字的な面はどうですか。

事務局（藤本） 高校生としての数字の把握はできません。

会長 今、吉田委員のご質問に対する回答は、調査しておりますので、その間に、他の委員の方、何かありませんか。

三浦委員 基本的な事をお聞きします。先程、平成20年までに駅前広場と1号線と5号線を整備すると説明がありましたが、JRとの基本協定では、駅前整備事業のどの程度まで決まっていて、どの程度までこの会議で議論する余地があるのですか。

事務局（藤本） 現在、協定を交わしていますのが、駅舎と自由通路の部分のみです。あと、北口広場、南口広場という場所については、町から別途、単独で発注して建設工事ができるかという問題がありますので、JRに委託して施工してもらって、平成20年度までに完成させたいと考えています。駅舎そのものは平成18年度中に完成する予定での協定となっています。あとは、北口広場と南口広場、北口の4-1号線、4-2号線、5号線などを平成20年度までに仕上げて、それ以外は、20年度以降という考え方になっております。

秦委員 今の質問と関連ですが、すでに協定が決まっていて、こういう改修事業で、9対1の負担割合であるとの噂を我々は耳にしている。で、先程の説明では、JRの負担は1億円弱であり、また、廃線の車線部分は有償であると言われていました。それは、JRの1億円弱の出資以外の話なのでしょうか。

事務局（藤本） このJRの負担の考え方ですが、今の現駅舎をそのまま改築するとしたときの費用を負担してもらうということになっています。ただ、町が線路をまたいだ自由通路を作りたくて、それに当たって駅舎が支障となるので移設してください、ということであれば、本来は町が補償として全体をみなければならぬことになります。道路事業で家が支障になるので転居してください、ただし補償を出させてもらいますというのと同じ考え方です。けれども、JRとしては、現駅舎の建替えを、グレードアップとかなしに、そのままで行うとして、かかる費用は負担するという全体的な考えをもっています。その辺で、町としても、そのまま建て替えてもバリアフリー化は不可欠で、その負

担はかかるので、その分は余計に負担してください、というような協議をやりながら、最終的に1億円弱の数字が出てきたということです。

秦委員 一住民として今まで聞いてきたら、色々と不平不満はあります。今 の説明でも私は納得できません。この選挙で町長が信任されたの ですから、我々一住民が言うことではないのですが、1億云々の話は、 その線路の撤去した部分をJRが斑鳩町に拠出しますと、いうのであ ればある程度は納得できます。しかし、どうも我々のように町とのし がらみがない者から見れば、なんでそうなるのかという釈然としない ものが残る。

事務局（藤本） この駅の北側に道路計画をするときに、2面3線の1線を廃 止せずに、民地側で用地を確保するならば、複数の地権者を相手に建 物補償費、用地取得費を支払いしていくことになります。それよりも、 JRは1社なので、JRとしての敷地がこういう細長い形状であるこ とから、できるだけ減価して有償の払い下げをしてもらうことにして います。ただ、JRとしても、資産なので無償で町に渡すことはでき ないと聞いていますので、できるだけ安くしてもらうことで進めてい ます。

秦委員 その説明しかできないでしょうな。もう、前向いて進んでいるもの なので言うことはないが、普通ならば無償提供が基本です。やはり協 力しているのですからね。町側から言えば、協力してもらっていると 思う心でこれを協議してまとめたのでしょうかけれど、我々住民からす れば違う。

吉川委員 今、たまたまJRの用地の問題が出たので申し上げたい。前にも言 ったことがあるが、今の説明では、あそこに4-2号を町がつけると いう計画がありきで、そこを町事業として行うとしたら、民地や建物 を買収しなければいけないことになり、相当高くつくことになる。それ を、JRの協力で3線を2線にしてもらって、その1路線減った分をJRから買収させてもらうことにする。そのために、それ相応の負 担が必要という説明であるが、私はそれが合点いかない。なぜ、あそ こに4-2号という道路が必要なのか。

秦委員 後でつけたものではないかと思う。

吉川委員 私は今でも必要ないと思う。もしつけるとしたら、受益者負担でやるべきだと思う。あそこを自動車道にして利用するのは、ほとんど、近辺に駐車場がある人とか、土地を持っている人だけです。通学コースにはならない。というのは、南都銀行の前に信号があって非常に危険な状態だからです。現状を見たときには必要ない道路である。どうしても、JRから買収してくれと頼まれれば別だが、別に町が買って道路として利用するものではないと思う。あまり高止まりするのであれば、置いておいて、どうぞJRが保有してください、という態度で十分であると思う。

事務局（藤本） 2面3線を2面2線化にしたということについては、町が要請しました。JRは、1線を退避場所という考え方で余計にもっていたのですけど、それをなくすということについては、万が一のときの対応をどう整理するかという問題が生じてきます。これは、本社のトップの判断になるので、当初は2面2線化については難色を示していました。議会との協議のなかで、駅舎整備だけでは、現状の道路状況に問題があり、利用に支障が生じるので、できるだけそこに通じる道路を整備していく必要があるとのご意見がありました。それで、JRに2面2線化の方向付けができるかどうかを確認し、すぐに答えは得られなかつたのですけれども、何とか社内協議の中で、2面2線化で1線を廃止していただくことになりました。その代わり今奈良行き線にしていますが、その離隔がとれないので、ホームの改良が必要になります。それについては、JRではできなくて、町の要請を受け、あくまで道路事業として、廃線するということで、ホームの改良も一部町が道路事業の補償のかたちで負担するという状況にあります。人によっては、JRは普通なかなかそこまでしないのに、よく1線廃止したなど、言われる方もおられます。

会長 そこのところ大分意見が食い違うのですが、そのところもう少し議論しましょうか。大分違いますよ。

吉川委員 それなら、先程言ったように、なぜあそこに4-2号線が必要なのか。今までその道路計画は、全然出ていない。この駅舎の改築に伴って出てきたのであって、以前からまちづくりとして、4-2号線が必要であり、この機会にその3路線の認定を先にしてもらおうという話

ならば分からなくはない。仮にそうであったとしても、契約をするまでに、その付帯事業みたいなものなので、その土地の払い下げの価格、道路形態について、JRとしっかりと協議をすべきであるのに、未だにその用地の買収をしているというのもおかしい話である。その2点を回答してください。

事務局（藤本） 用地の買収についてですが、町は財政的に非常に厳しいので、すぐに買えるかどうかわからないが、最終的には事業を進めていくなかで買収をするということで、その時期を明確化していない部分がありました。それが財政的にすぐに買収できるということになれば単価を設定できた訳ですけど、平成20年、または、それ以降ということになりますので、単価を設定しても期間のずれ等があります。そのため、単価設定せずに、時期もすぐにはいかないですよというかたちでの整理をしています。

吉川委員 分からない。あの道路が必要ということを、町が早くから、まちづくりの計画で位置付けをしてあれば別です。また、ちょうどいい機会だから、JRに協力してもらってやりましょうというのなら話は分かれます。それとも、JRが、いや協力するけれども、これはJRとしても管理用道路としても必要だから、その条件を飲んでくれるならば、町に払い下げましょうというのならば、今の駅舎改築と事業が一体化している訳であり、今すでに用地買収も終わってないといけないし、道路の形態も決まってないといけない。それが、その分だけ別に残っているというのが、どうも理解できない。

秦委員 後で、取って付けたような議論に聞こえる。私はそう聞こえる。だから、これは今、吉川委員が言われるように、この道路が藤本部長の説明のとおりだとしても、入ってきた道路のはけ口、入口が整っているかというと、全然整ってない。北口行ってパークウェイにつなぐと言うが、それ何十年、何百年先の話か分からない。私ら住民にしてみれば、パークウェイはできないと思います。そしたら、この道路を作って、この道に入ってくるのは1台ずつ入れるが、出るところがない。だからどう考えても、取って付けたような議論のように思うのです。もうできたものを我々が言っても仕方ないのですが。

吉川委員 まだ、道路は買収が終わってないのだから、JRとしっかりとその

交渉をやってもらわなければいけない。そしたら、秦委員が言われる
ように無償とまではいかないまでも、無償に近い状態にまでいける。

秦委員 そうそう、私は、あれが有償で払わなければならぬと聞いて、び
っくりした。

吉川委員 バリアフリーの問題にしても、今の時代感覚からいいたら当然、JR
独自でやるにしてもバリアフリーは考えなければならぬ。それを、
全部斑鳩町の責任だというのもおかしいと思います。

事務局（藤本） 今、駅のバリアフリー化についてはJRがしなければならぬ
のです。これは、JRが実施したら国庫補助がつきますが、現駅舎
の跨線橋にエレベーターをつけるだけです。それで終わりで、エスカ
レーターはつきません。それから20年近くは、国庫補助金が投入さ
れているので、触れないことになります。果たして、そのままの現駅
舎の状態で、跨線橋のところにエレベーターだけつけて、斑鳩町とし
てそれでいいのかどうか、町内部で検討し、議会とも協議をしました。
それらを議論したなかで、最終的に、町が地下式でした方がいいのか、
現駅舎で改造した方がいいのか、橋上駅舎化でした方がいいのか等を、
調査をした上で方向付けをして、町としての決定をして進めてきてい
ます。まずは、これらを検討した上で、現状があるということをご理
解いただきたいと思います。あくまで、現駅舎のままにエレベーター
だけでいいのか、という議論からの出発なのです。

会長 いかがでございますか。斑鳩町の部長を始め皆さん、JRと一
生懸命交渉していただいているのは分かりますけれども、住民の立場
から見ますと、言葉は悪いんですけど、JRに押し切られているのではないか、
うまくしてやられてるという印象をもっておられる方もおられます。今おっしゃられたように、しっかりとJRと交渉して、斑鳩
町の立場を明確にして、しかも、住民の要望を明確にして、納得のい
くようなこの事業の進め方を考えいかなければならぬと思います。
今のお話ですと、秦委員も吉川委員も、吉川委員は、都市計画審議会
の会長もしておられるし、この辺の問題も良くご存知と思います。私
も都市計画審議会の委員をさせてもらっていますのでね、良く分かる
のですけど、正直なところ、駅の北側の4-2号線というのは、やは
り必要ですか。

事務局（藤本） 東西線にある道路をサンロードということで、そのサンロードを西に行った突き当たりが、また、南北の細い道路に都市下水路が併設されているような状態です。その都市下水路に蓋をかけて、歩道を確保するという話も以前にはあったのですが、全体の合意が得られずに、未だ部分的な橋の占用状態になっており、車道と歩道が兼用されて、歩行者の安全性が全く確保されていないという状況です。そして、また、サンロードは歩道形態を成しているのですが、それは民地、個人さんの土地で、歩道が分断されており、店の軒先のような利用形態を成しているというような状況もあります。そのため、歩行者の安全確保のためにも、4-2号線の断面では、歩道を広く、2.5mとて、計画をしてきたところです。JRを1線廃止にして、その空いた土地を利用するということではなく、廃線することによって、どういう道路がとれるか、ということを確認した上で、JRに要請してきた経緯があります。

吉川委員 サンロードとはどれですか。

事務局（藤本） 4-2号線の少し北にある、東西の商店街のある道路です。先程のご質問の数字について報告したいのですが。

事務局（西田） 駅へ向かう車の台数のご質問の件についてです。朝の7時から9時までと夕方の17時から20時までの間で調査した数字でございまして、歩行者、二輪車、小型車、車、大型車、バス等を含めまして、朝の7時から9時まで、駅の北方面から南口広場に入る数は、761台。夕方の17時から20時まで駅の北方面から南口広場に入る数は、716台。人も二輪車も含めまして朝夕合計で、1,477台という数字が出ています。

駅北から駅南へ通過、そして、駅南から駅北へ通過する数は、朝の7時から9時までの間で、505台。夕方の17時から20時までの間で、878台。駅の中に入ったり通過したりする数の合計で2,860台という数字が、朝夕だけで出ております。

そして、駅の利用者ですが、終日トータルしますと約2万人の乗降があるということです。朝のピークの7時半から8時半までの間で、南改札と北改札を通過される方が、3,600人。18時半から19時半までの間で、南改札と北改札を通過される方が、1,500人。

終日で約2万人の数字となる利用状況です。このような数が出ておりますので、5年以内にバリアフリー化をしなければならないと指定されているところです。

吉田委員 駅の利用者数は分かりますが、駅の北側で、4-2号線が必要か必要でないかの検討資料にはならないですね。要するに斑鳩町の法隆寺駅を中心として、北側から何人と何台の車両が入ってくるか、それから、南側から何人と何台の車両が入ってくるか、これをまず出さなければならぬと思います。先程言われた、5号線の北側の南都銀行の前の通りが一番混雑がひどいはずです。ここをいかに車を進入させないで、駅に通勤通学用の車を導入させるかということが、最終的な価値判断となってくると思います。ところが、今の話を聞きすると、その数字がわからないとのことです。果たして、この事業を四十何億円のお金を突っ込んで進めて、周辺ほとんど整備されなかつたとなつた場合に、斑鳩町の住民全体に説明できないのではないかなと思います。仮に4-2号線の話がなしで 例えば南都銀行の方向からきて、左折して駅前に行って、4-1号線を通って、スムーズに皆さんの住宅地に戻ることができるというのであれば、評価のしようもあるのですけれども、その辺がちょっと見えてこないなと思います。これは南側も一緒だと思います。実際に2号線も計画が出ていますけど、これ三代川方面、安堵や河合等から来る車も当然ありますから、その辺も合わせてきっちとした調査をしないと、この2号線が果たして本当に必要なかという問題になってくると思います。今のところ、全体的な大雑把な数字は多分つかんでおられると思いますが、肝心の通行車両の数字について明確なものをもらわなければ、私は本当にそれでいいのかなと思います。

会長 今のご意見について、いかがですか。

事務局（藤本） 先程説明いたしましたように、調査の中では、現状の踏切のところに、人も車も含めて三千ほどの往来があります。その中で、南口広場に行ったり北口広場に行ったりして、雨の日には身動きもとれない状況です。そこにさらにマイクロバスの送迎で、駅前に停まっていますから、他の車の通行に支障が出て、駅周辺は踏切も狭い、広場も狭いという状況で非常に混雑している。その中で少しでも道路網を整備して、抜けられるところを作つて、踏切部分の混雑の解消を図つ

て交通渋滞を緩和させるということで計画し、最終的にこういうかたちになっている訳です。南北の踏切を渡っている車、人の数を確認しながら、進めてきており、ただ単に4－2号線の線を入れただけということではありませんので、ご理解願いたいと思います。

吉川委員 それはちょっと話が違うと思います。それは、南側の広場の話で、北側はそんなことはないです。ほとんどは、そういう車は南側にまわります。特に雨の日なんかは、そんな狭い北側の方へ、わざわざまわることはないです。だから、4－2号線とは関わりがない訳です。全くナンセンスな話です。

秦委員 だから、さっき吉田委員が言われたように、4－2号線の必要性の話は、百歩譲って必要だったとしても、この歩道がこれだけ必要かなと思います。これだけしないと国の補助金が出ないとか難しい問題があるのかも知れないが、4. 5mの歩道は2本も要らないでしょう。心斎橋ではないですし。これは、車道の両側に4. 5mの歩道がついているのですね。

事務局（藤本） 2号線は、都市計画道路で、安堵王寺線の幅員と同じです。2車線とて、歩道は4. 5mであり、ここに植栽帯も設けます。

吉川委員 今、聞かれているのは、4－2号線の話ですか。

事務局（藤本） 歩道4. 5mは、この2号線しかないです。

吉川委員 お尋ねは、4－2号線ではないですか。

事務局（藤本） 4－2号線は2. 5mしかないので。

秦委員 平面図下部のこの断面です。

事務局（藤本） 2号線ですね。安堵王寺線が都市計画道路で18m、南北の2号線も最終的に同じ幅員の18mとなっております。

秦委員 同じように合わせないといけないのか。

事務局（藤本） 歩道に植栽帯を設けていくとなったら、決して4. 5mは広いという状況にはならないです。

秦委員 なりますよ。

事務局（藤本） ただ、今、歩道は最低でも2m確保しないといけないです。車椅子で行き違いできるように、町のまちづくり条例で決まっています。1. 5mあったらいい、というような話にはなりません。

秦委員 田原本広陵線を見てみなさい。草刈もできないぐらい、歩道から草が生えています。現実と見合せないといけない。法律でしないといけないと言っているから、高い土地を買わないといけなくなる。

事務局（藤本） 新設するときに県条例で幅員を確保しなさいとなっている分を・・・

秦委員 それを変えるのが、改革者。

事務局（藤本） 今、町でバリアフリーをやっていかなければならないときに、車椅子が行き違いできるだけの・・・

秦委員 車椅子2台の行き違いに4. 5mあっても、足りないのか。

事務局（藤本） いや、違います。最低でも2mはとりなさいということです。いかるがパークウェイで6. 2mあって、そこに植栽帯をとっても、あれだけの歩道にしかならないのです。だから、4. 5mあって、断面的には相当広いと思われますけど、植栽帯をいれるとそれほど広くはなりません。

秦委員 維持管理も大変ですよ。だから、それをしなければならないのかと尋ねている訳です。補助金とか、そういう色々なからみで。

事務局（藤本） この2号線は、言われるとおりです。

会長 すいません。あの議論が非常に伯仲してまいりましたので、最初に申し上げておきますが、今日は5時まででして、4時までは、あと1

5分、残りの1時間は最初に申し上げましたように、全然違う新しい税財源を考える会を開かせていただきますので、この議論は、4時まで、つまり、あと15分で終わらせていただきたいと思います。今議論が色々とありますし、それから、もっと他に三代川の改修の問題とか、例えば今議論になっているのは、法隆寺駅の北側の方ですけど、南側の2号線の方は、これ必要なのか、私もちょっと聞きたいと思っています。そのため、今日の予定では町営住宅もありましたが、今日は、この法隆寺駅舎の周辺整備事業だけに議論を限定させていただいて、次回の1月に町営住宅の問題をさせていただきたいと思います。これを切ってしまったら議論が中途半端になってしまいますから、あと15分の間に、駅舎の周辺整備計画の問題をやらせていただきたいと思います。今のところ、どちらもちょっと納得がいきかねるということですので、それはそれで少し置いておいてですね、頭を冷やして、あとこの計画全体、今日見せていただいた三代川の改修計画の問題、あるいは、県との関係ありますけど、駅の南側の2号線の問題ですね、これ非常に広い道路でこれ18mになっていますけれども、この問題と合わせて、何かご意見ありませんか。

城崎委員 私は、住民として歩いている立場で思うのですけれども、4-2号線というのは、もう作ると決まっていて、今何を言ってもだめなのか、将来的にはまた何か変わらのか、ということが分からないままに言わせていただきます。一番混んでいるのは、やっぱり踏切の道で、南と北に行くただ一つの道です。あと、この道と南都銀行からこの道に出てくる東西の道、これらがいつも混んでいると思います。それで、北から南へ渡る車を一旦南都銀行の方へ右折させて、それから駅の前へ5号線で出てきて、4-2号線を通り、それから県道のバイパスの下の横の道を通り、また南都銀行のところに出てくるのです。そうして、渡るのを少なくするために、この道を作ったのかなと思うのですけど、もしそうなら、この南北の道と、南都銀行前の東西の道は将来大きくなるのかどうかということを聞かないといけません。このままだったら、この道を全然触らないのに、この周辺だけ触っていて、すごく変な感じがするというのが、疑問の一つです。それから、こここの道路をつくるためにすごいお金もいると思うのですが、ここに商店街があります。商店街が背中向いて向こうにあって、そして、何かあの小さい家が残るというのを聞きましたら、駅降りても、すごくごちゃごちゃしていますので、その人たちに将来退いてもらったり、あるいは何か

こう再開発をするようなプランの中にこの4-2号線が必要であるならば、今作らずに、もうちょっと置いてみてはどうかと思います。何のために、この4-2号線を作るのか、もう一つはっきりしないのです。この東西と南北の一番混んでいる道路の混雑緩和のために必要なのか、この辺の再開発のために必要なのか。今すぐ通さないといけないのか、通したら反って、ここら辺がみんな一杯になるのと違うのか、などそんなことを思っています。将来的にはこの道はどのようになるのでしょうか。北から南までの吉岡医院の前の道と、それからあの、南都銀行からまつおかのお店へ出てくるまでの道ですが、これがすごく混んでいると思うのですけど、その辺を全然触らないのがなぜなのかと思うのですけれども。

事務局（藤本） 三代川沿いの南北の道路なんですが、三代川改修計画の中で、先程の駅前のところでも説明させてもらったのですけど、左岸側・東側で4.5mの道路を拡幅していくということをしております。今現在の道路と左岸側に4.5mの道路になりまして、それだけでも、行き違いはできるのですけれども、その辺は地域の特別な事情を考えて、富雄川の上流で、左岸側と右岸側で一方通行しているところもございますので、そういう整理ができれば、スムーズな通行ができると思います。

城崎委員 そうしたら、その道は、また踏切を渡る訳ですね。

事務局（藤本） 今は平面駅舎で、大阪行きは跨線橋を登らずに行けるということで、みんな南側に渡った訳ですよね。だから、踏切は非常に混雑した訳です。今度は、自由通路というかたちですので、すべて2階へ上がるということになります。北側行っても、南側行っても、同じです。できるだけ、踏切を渡って南側に行かなくても、北側へも行ってもらえるように、北側の広場も広くして、北側へ行くアクセスも確保していくということで、こういう計画を出させてもらっています。今は、南側へ全部行かれているということがありますので。

会長 よろしいですか。他にどうでしょうか。

三浦委員 また初步的な質問になるのですが、私は地元ではないので、細かいことは分からぬのですが、そもそも駅周辺整備計画というのが、観

光をもう少しなんとかとすることを目的とされているのか、あるいは住民の利用が、非常に道路の整備状況が悪いのでやっているのかということです。駅舎はすごく豪華で、地元住民向けではなく、観光客向けというイメージ図を見させてもらいました。今、道路の話を聞いていると、ものすごく地元の住民のアクセス等を話されていて、それを考えると駅舎はすごく豪華過ぎないかなと思います。駅へのアクセスをとにかくもっと良くしようということで、駅周辺だけの道路をものすごく広い道路にしても、先程からみなさんが言われているように、道はつながっていますから、全体的に考えないといけない。駅に近いところだけ広くしても、どこかでやっぱり混雑は起こるでしょうし、あるいは、駅と外の道路のつなぎを良くすればするほど、駅前が通り抜けだけに使われるというか、駅前がもう寂れているのかどうかも分からぬのですが、さらにもっとどんどん駅前は通り抜けるだけになるのではないかと思います。では、駅前は誰のために全体の計画がされているのか、その辺はいかかでしょうか。

会長 大事な質問ですね。

事務局（藤本） 駅舎整備は、今言われたように2面性があると思います。現在、2万人弱の人がここを利用されています。これは斑鳩町の町民だけではなく、河合町、安堵町の町民もおられますけれども、そういう利用者のためだけにバリアフリー化したエレベーターなりを整備して、バリアフリーの駅舎にしていく。もう一面は、斑鳩町唯一の駅ですから、斑鳩の顔として、ここに観光案内所も設置しようと思っています。そこに観光協会の人を配置して、行楽シーズンの春秋がピークになると思いますけれども、そこで観光客の案内を行います。法隆寺のお寺がメインとなるので、駅降りてすぐ一直線で行ければいいのですけど、現状から言えば、ちょっとずれている部分があります。パークウェイがてきて、そこへつなげれば、また誘導もしやすくなるのですけれども、現状では誘導もしにくい状況にあり、観光案内所を設置して対応していくことを考えています。そのように、両面考えた中で動いていくというような状況です。

会長 もっともな議論だと思います。一日2万人の乗降客があるということだけでも、今の三浦委員のご意見を分析しますと、その内の何人が外からきた人で、何人が斑鳩町在住の人なのか、これはまだわかりま

せんよね。これがもし半々ならば、両方の目的があると言えるのですけれども、おそらく斑鳩町の在住の人が多いと思いますね。その中身の分析は、まだ分からぬですね。

事務局（藤本） そうですね。住所までは分からぬですね。

会長 それでは、あと5分なんんですけど、駅周辺整備計画について、もっと他にご意見ありますでしょうか。

吉川委員 ちょっと、結論的なことを言わせていただきます。まず、4-2号線は、私は必要ないと思います。もし、これをJRから買うとすれば相当な値引きをしていただいて、やむを得ず買うという態度で臨んでほしい。その土地については、駐輪場が1号線で削られる訳ですから、駐輪場に利用していくということも考えて行くべきです。5号線は必要だと思います。是非やっていただきたい。4-1号線も必要ですが、ただ、全部がこのようなかたちに使うか、あるいは、一部店舗のようなテナントのように使うか、あるいは、一部駐輪場に使うか、土地の多角的な利用を考える必要があると思います。問題は、この三代川改修なんですが、これは、2号線と関わりがあります。私はこの2号線は必要ないと思います。この2号線は、昭和61年に2号線一体の調整地域の区画整理事業を同時にやるということで町がお考えになつたものですが、この区画整理事業は、一応終止符を打つというかたちに現在なつております。もう一つは、その後に三代川改修という問題が出てきて、先程現地でも説明を聞きましたが、河川幅が6.4m、現在の踏切のある右岸側の直線道路が5m、それから、左岸側に本来なら河川管理の道路は3.5mになるけれども、これを4.5mにすることです。だから、この6.4mと4.5mは全額移転費も含めて県が負担するということです。であれば、その裏側に、まだ、先程通りましたけれども、1.5mのバイパスの河川が、ほとんどその河川に合している訳ですけれども、その河川と東側についている5.5mぐらいの道路を利用して、左岸側に川を寄せてやれば、踏切のある直線道路の5mを、もう2mぐらい十分広げができる。そうなれば、町の負担がほとんどなしに、いわゆる2号線に代わるべき道路が整備できると、私はそう思います。それから、1号線は当然必要だと思います。そんなことが私の意見です。そうしたら、ほとんどもう今25億円ですか、それが15・6億円ぐらいで大体済むのではな

いですか。

吉田委員 それでご検討いただいたて、私はそれにもう一つ足して欲しいのがあります。5号線に入ってくる南都銀行の通り、これをやっぱり整備してもらわなければいけない。今は南側に広場があるので、みなさん無理して踏切越えて行かれるのですけれども、この踏切も結構下がっている時間がありますので、本来北側の人は、駅の北側に車をつけたいと思うのです。それで、なぜみんな南側に車を持ってくるのかと言いますと、5号線に入ってくるこの入口、と言いますのは南都銀行の前の東西の道ですね、これが狭いために、みなさん敢えて踏切を渡って南側に行くことになります。急ぐときは、北側で踏切下りる前に電車に乗れればいいのですから、今回自由通路になったので、なおさら北側にその要望する人が多いと思うのです。ここにもうちょっと広場があれば、なお良いのですけれども、それができないのであれば、せめて5号線か、南都銀行の通りを広げることで、住民の皆さんへの理解も得られるのではないかなと思うのです。

吉川委員 我々が言う「服部道」というものですね。三室の方へ抜ける道です。

吉田委員 せめてここはとやっぱり思います。そのために町長も立っておられたのでしょう。

吉川委員 これは、この中でも一番必要な事業であると思います。しかし、あれだけ住宅が立ち並んでいますし、交差点など部分的にはできるかもしれないが、必要と思われる一体的なものの事業実施は、おそらく困難だろうと思います。

事務局（藤本） 今のお話聞いていますと、2号線より高くつくと思います。パークウェイができれば、そのままそこへあてられますので、この東西線をやるよりも、直に上の都市計画道路につなげた方がより効果があるのかなと、こういう思いを持っています。今、ご指摘のあった東西線は、費用面から言うととても不可能と思います。

会長 分かりました。あと他にまたご意見がある方もおられると思いますが、大体ほぼ吉川委員がまとめて話していただいたのでよろしいでしょうか。非常に激しい論争になりましたけれども、一応これで打ち切

させていただいて、また結論出すときには、皆さんとご相談させていただきます。率直なご意見をいただき本当にありがとうございました。あと、もう一つ大事な公営住宅の整備事業というものが残っておりますけれども、これは来年の1月に議論をまわさせていただきたいと思います。1月はもともと、前に申し上げました会議スケジュールに基づきますと、新しい税財源の検討がありますけれども、先だって11月に議論を残しました福祉会館のランニングコストの問題が一部ありますので、今日残した問題と合わせまして、1月にやらせていただきます。そうなりますと、かなり、前から申し上げておりますように、日程がかなりタイトになってまいります。当初の予定では10回ぐらいで、3月で大体結論を出したいということですけれども、今日でもかなり時間を超過しておりますので、場合によっては、1回は、増やすなければならぬのではないかと思っております。10回目の会合は3月ということですが、最終が4、5月になるということもあるかも分かりません。来年度に多少またがって、1、2回増えるかもわかりませんが、そういう方向で事務局はよろしいでしょうか。

事務局（藤原） できるだけ早期にというのが我々の願いでして、慎重に審議いただくなかでは、若干はやむを得ないと思います。

会長 もう一回確認しますけれども、我々の任期は6月までですね。任期は1年だったのではないですか。

平林委員 今、見ましたら3月末になっています。

会長 そうしますと、それを延ばす訳にはいかないですね。6月までだと勘違いしていました。それでは、この3月中にもう1回増やさないといけないことになります。平成17年度で報酬の計上の問題もありますし、3月までに1日ぐらい新たな日を設定し、月2回ということもありうるということをご了承いただきたいです。なかなか議論が白熱、沸騰してきましたので、これを結論に結び付けたいと思います。今日のところは、次に新しい税財源を考える会もありますし、一応7回目は、これで終わらせていただきて、公営住宅整備事業は1月に議論をさせていただきたいと思います。今日は、本当に寒い中行つていただいて、ありがとうございました。一応、これで今年は7回議論をさせていただきました。あと、中間答申を出すときには小委員会もやらせて

いただきました。非常にタイトな日程で今年は終わらしていただきました。本当に、委員の皆様の絶大なご協力を心から感謝申し上げます。良いお年をお迎えくださいますよう、今年は大変お世話になりまして、本当にありがとうございました。

【次回日程】 平成18年1月24日（火）13：30～

会長 2月に2回ぐらい開催させていただきましょうか。3月も2回になるかも分かりませんけれども、よろしくお願いします。