

都市基盤整備特別委員会

平成13年6月14日午前9時から第1会議室で開かれた。

1. 出席委員

◎村中 政昭	○中川 靖広	野呂 民平
松村 健一	西谷 剛周	萬里川美代子
吉川 勝義	萬里川議長	

2. 理事者出席者

町 長	小城 利重	助 役	芳村 是
収 入 役	中野 秀樹		
総 務 部 長	植村 哲男	都市建設部長	鍵田 徳光
建 設 課 長	堤 和雄	都市整備課長	藤本 宗司
同課長補佐	永井 克育	同課長補佐	藤川 岳志
同課長補佐	井上 貴至		
上下水道部長	辻 善次	下水道課長	田口 好夫

3. 会議の書記

議会事務局長	小野 美枝子	同 係 長	上埜 幸弘
--------	--------	-------	-------

4. 審査事項

別紙の通り

委員長	(開会 午前9時00分) 全委員出席されておりますのでただいまより、都市基盤整備特別委員会を開会いたします。 それでは、本日の会議を開きます。 始めに町長の挨拶をお受けいたします。町長
町 長	(町長挨拶)
委員長	まず最初に本委員会の会議録署名委員を私より指名いたします。署名委員に、中川委員、野呂委員のお二人を指名いたします。 本日の審査案件は、お手元に配付しておりますとおりでございます。 まず、初めに審査案件であります都市計画道路の整備促進に関することについてのうち、「いかるがパークウェイ」についてを議題いたします。理事者の説明を求めます。
都市整備 課長	いかるがパークウェイについて報告させていただきます。 まず、いかるがパークウェイ（都市計画道路 郡山・斑鳩・王寺線）のこれまでの主な経緯について説明させていただきます。 いかるがパークウェイは今日まで報告をさせていただいておりますが、昭和42年8月に都市計画決定されました都市計画道路、「斑鳩中央線」ということで、このルートを利用して、昭和47年4月に国が国道25号の交通安全対策事業として、事業化する旨の表明がなされ、住民の反対運動もこの時期から始まりました。 その後、昭和61年には賛成、反対、又、第三者的な立場の方にも参加していただいた、「都市計画道路検討委員会」を発足して、1年間その実現性、事業化の方法について議論を尽くしていただきました。 委員会の議論は、座長報告という形でまとめられまして、概要版は町内全戸に配布させていただきましたところです。その報告を尊重する中で、昭和62年～平成4年まで沿道自治会や沿道地権者の皆様方に計画の説明と、事業に対するご理解を求めてきたところであります。

その後平成6年には、国・県・町により、路線の名称を「いかるがパークウェイ（新たつたみち）」として発表し、事業に対するご理解を深めていただけるよう新しく作成したカタログを町内全世帯、地権者に配布しております。

また、平成6年度（7年2月）には全線に渡る基準点測量が実施され、平成7年度（7年11月～）には県道大和高田斑鳩線から小吉田の町道405号線（通称当麻道）までの間約1.2kmの路線測量が行われ、その成果を基に奈良国では道路の予備設計がなされてきたところで

す。

平成10年11月には小吉田～三室交差点までの路線測量実施するに先立ち三室・紅葉ヶ丘地区の住民の方々から生の声もお聞きし、また、事業の計画についての説明をさせていただくことによって、事業に対するご理解を深めていこうということから三室・紅葉ヶ丘自治会の住民の方を対象に説明会の開催等を行いました。説明会には、多くの地権者の方にも出席をしていただき、地域の皆様のご理解とご協力によりまして平成11年1月からは、小吉田から三室交差点までの約1.1kmの間の路線測量を実施させていただきました。その結果、県道大和高田斑鳩線～三室交差点までの約2.3キロメートルについて路線測量が終了したことになります。

また、その説明会では当時の建設省、現国土交通省から、小吉田地区において約400mのモデル区間の事業を実施することを発表されました。モデル区間の事業の取り組みといたしましては、平成10年12月、平成11年1月に小吉田地区の自治会役員、地権者の皆様に事業計画について説明をさせていただき、平成11年10月から用地買収に着手していただきました。平成13年1月からは、買収予定面積のその当時ですが約91%の買収ができたことから、遺跡の発掘調査に着手していただきました。その後も地権者の方のご協力をいただき現在では約97%の用地取得率になっております。残りの約3%の地権者の方と現在交渉をさせていただき、早期に全予定面積の買収が完了できますよう努めていただいているところであります。

また、今年度におきましては、小吉田の関係者の方々とも現況水路や道路との取合いや歩道表面の造り方などの設計協議をさせていただき、工事に着手していただけるよう計画を行っていただいている状況であります。町といたしましても、一日も早くモデル区間の整備がなされますよう地元調整等努力してまいりたいと考えております。

また、三室・紅葉ヶ丘地区ではこれまで長年にわたり私権の制限等されてきたことでお困りの方も居られることから、説明会等において買取り要望がなされまして、平成11年5月から現在までに7件の方との契約が整いまして6件の家屋が取壊しされているところであります。なお、現25号の改良についても以前よりご指導もいただいていることから、奈良国道事務所に対し歩道設置及び交差点の改良の要望書の提出も行ったところであります。国としても用地等協力が得られるところについて対応も考えたいとのことであり、国と十分調整し、一ヶ所でも多く改良、改善が図られるよう努めてまいりたいと考えております。

以上が、都市計画道路郡山・斑鳩・王寺線（いかるがパークウェイ）の今日までの経緯と今後の取り組み状況でございます。

委員長 説明が終了しましたので、質疑をお受けいたします。

松村委員 今過去の経緯を聞きましたが、ご承知のように反対の運動は今も続いております。斑鳩バイパス計画白紙撤回要求連絡協議会ということで、自治会ぐるみで6つの自治会でそれ以外に周辺を入れますと、800ぐらいになるということですが、この反対の組織との関係については現時点で町としては考えられているのでしょうか。

町 長 これは委員会でも常に申し上げておりますように、議会の皆様方も反対の方々とも対話をしていきたい、話し合いをしていきたいということは申し上げておりますが、未だにそういうことは見いだせないということがございます。我々としても、そういう関係で過去に説明会

を何度かやらせていただいた経緯がありますし、その中には三室の地域の西公民館でやった経緯もございます。そういうことでそういう関係等については出席をしていただけないという状況でございますし、我々としては説明会そういうものについては参加をしていただいて、そういうことを聞いていただくというのが前提であろうと思います。

松村委員　町長はいつもそういうふうに言われますが、私はこの説明会というものにスタート時点から問題があったのではないかと考えています。説明会というのは決まった計画を説明して、それで展開していくという会議です。住民たちが言っているのは、決まった計画をどういうふうに進めるかということを知りたいということよりも、どういう町をつくっていくのか、どういうルートで考えたらいいか。あるいは必要性はどういう点であるのかないのか、その辺の計画自身について参加をしたいというのか、当初の1972年からの反対運動のエネルギーであったと思います。それが、今日まで対立したまま来たのは、計画づくりに参画をするというようなチャンスがただ一度を除いてなかったというところが、この三室地域の非常に不幸なところだと思っています。

ただ1度というのは、1986年に小城町長が町長になられてつくられた検討委員会であったと思います。これは賛否両方から参画して、これこそ参加の意義があったと思います。それを揺るがせることができなかったということについては、この前に一般質問でやりましたように繰り返しますが、町の進め方、あるいは解釈の仕方に非常にまづさがあったと思っています。

そういう点について、説明会と住民参加ということの過程についてご意見を伺いたいと思います。

都市整備課長　計画の段階においていろいろ議論がなされてこのルートが引かれているとこのように認識をしております。計画決定をやるということについては、法的な場でいろいろなご意見を賜っております。また先ほ

ど委員もおっしゃっておりますように検討委員会で議論を尽くされております。この都市計画街路につきましてはその検討委員会の中でも都市計画街路そのものの位置づけについては変わるものとは言えないという結論になっておりますし、その代替案等の議論もされまして、いろいろ困難性があるということも言われております。

そういった中で、この計画決定という手続きが踏まれている路線について事業を進めていこうということで取り組んでおるわけですから、計画の段階にもいろいろご参画をいただきながらこの事業についても決定がなされてきている。そういったことから、現在事業を進めるにあたって事業に対するご理解を願っているということで、その事業の説明会を開催させていただくということになっております。

松村委員

1967年に都市計画道路として決まった。都市計画審議会などを通して決まったという点では手続きをちゃんと得ておられるのですが、私は1972年に斑鳩に来ましたから、その計画がすでに合ったわけですが、そういう新しく来た人の説明、あるいは役場へ手続きに来られたときに、こういうのがありますよと、いずれこうなるということの説明が不十分であったというふうに思わざるを得ません。

したがって、たとえば上牧町や河合町などその辺の道路を走りますと確かに立派な道路が付いて、緑が多くていい町になっているなという感じがします。あの辺と比較して特に感じるのですが、あそこはまず道路をきちっとつくって、それで住宅政策をやってきたという手順だと思いますが、この斑鳩の場合はミニ開発といいますか、三室もそうですが、業者のミニ開発がじわじわと来て、町の行政指導としての住宅政策がはっきり出されないままにミニ開発が進んで、それで住居がいろんな所にできた。そのできた後においてこういう計画があるから道路をつくりたいというやり方で、私は大きく流れを見ると順序が逆になっていたのではないかという気がします。こういうのを繰り返しても仕方がないという見方もあるかも知れませんが、この住民と行政との対立の根幹といいますか、大きな原因はそういうところにあ

るのではないかと考えておりますが、その点はいかがでしょうか。

都市整備
課長

道路と住宅政策の順序が逆になっているではというご指摘をいただいているわけですが、上牧町なり三郷町にしろ道路整備は相当進んでいると思います。この道路整備に当たっては面的整備のようなことで取り組まれている要素があるかと思います。面的要素ということで区画整理なり大規模開発なりというそうした中で、都市計画道路を取り組みながら進められて、住宅用地と道路を一体的に進められたということがあるのかなと感じております。

斑鳩町の場合、なかなか面適整備ということについての難しさがあります。斑鳩町については地形的に平地部分が多いということで、なかなか大規模開発ができていないということもありますし、それから面的な整備等もなかなか調整が難しいというような状況があって、道路をつくって、そして住宅をとというのが通常の順序になろうかと思いますが、道路がない中で地権者の方も土地利用を図られてきたものと思っております。

松村委員

その辺の認識が行政の方、少し弱いように思えて仕方がない。三室なんかは典型でして、私が来たときは今の代替地にしつつあるところは1軒を除いて田圃でした。そのうちそこへ家が建ってきて、聞いてみますと、そういえば道路計画があるということを聞いてはいますと、はんこを預けたとかいう話はあるのですが、本当にそこにそういう大きな計画がきちっとできているというきちんとした説明が聞いていない人がほとんどです。町の方に言わせますと、それは言ったというのですが、それで私が来てからあそこに家が建ちだして15件ぐらい建って、それでまだそれぐらいしか建っていないのに、さあ移転だということになっているわけですが、社会費用的に見ても実に無駄なことであるし、誰が見ても一体何をやっているのかなというところがあったと思うのです。行政の方は強制力はないから行政指導で言っておるんだけど、所有権はそれ以上制限はできないからしょうがないと

というようなことでしょうか、私はこれは行政指導で十分もう少しスカットしたやり方が出来たろうと、その辺の反省をまずやっていただきたいと思います。

都市整備
課長

今、三室地区の事業用地にかかる部分についてのご指摘だと思うのですが、当然建築されるにあたりましては都市計画法に基づいた手続きを踏まえて建築をなされていっているということになります。その中で個人が建築されるにあたっては個人がこういった住宅法を踏まえていくわけですが、不動産業者の分譲住宅等になれば造成をされる方がいろんな手続きをなされることになろうかと思います。そういったときに重要な事項にかかる説明と当然そこにかかっておられる方についても説明がなされるということになろうかと思います。

そうしたことで、担当として三室の方に合わせていただきますとそういう話は少しは聞いているということも伺っておりまして、そうしたことで今日まで努力をしていこうということでご理解を願ってきております。

松村委員

その辺をよく考えていただきたいと思います。

それと、ただ1回の話し合い、住民参加が行われたのは、小城町長が当選された後の委員会であります、この委員会に非常に反対住民の期待をかけたということであったのですが、それでこの委員会の大きなところは都市計画の事業化にあつては関係住民の参加を取り入れて、住民の合意を得た上で実施しなければならないというところの大前提があつたので、報告書はそれなりにまとまって印刷されたわけです。その最もスタート台になっている報告書のスタートのベースになっている住民の合意を得てなければ実施してはいけないというそのところが、そこで言う住民というものは当然この委員会に参画した連絡協議会をはじめとする住民であつて、ルート上の権利を持っている人だけでないということは、むしろ影響を受ける住民を指しているということとは文面からも明らかだし、検討委員会の議論についても明らか

であったと思う。そこの肝心なところが守られなかった、約束が破られたと、騙されたという感じを根強く持っております。そこのところに大きな原因があって、仮に道路をつくっていても、出来上がっても町の中に不幸な対立感情を残したまま進んでいくということで、これはまちづくりの面で非常に不幸なことであるというふうに強く思います。その辺について現時点でどのように考えておられるのか。

助 役

私、都市計画道路検討委員会で事業部長として参加させていただいたわけですが、いろいろ松村委員がおっしゃいましたように反対の立場から、また促進の立場からいろいろな意見をいただきました。その中では、結論として報告書にも書いていますように、やはり促進の立場の方は早く進めよと、しかし反対の立場からは現道の国道25号線をまず整備すべきだと、現在計画中の斑鳩バイパスは問題があると、こういうことを言われているわけです。

その後今も言われますように、確かに斑鳩町の都市計画そのものを尊重すべきであるが、計画当時の考えだけで関係住民の意見を確かめることなく事業化を強行することは避けるようにと、これはこの斑鳩バイパス、その他の3路線についての座長の意見だったと思います。

私の考え方では、この関係住民の意見を確かめることだということで、その後町長を含めまた我々も確かめるための説明会を実施しているわけです。反対住民の皆さんにはその場に参加していただきたいということがあります。我々としては住民参加という中で、この計画についてのいろいろ意見をいただこうということで、同じテーブルに付いて議論をいただこうということで努力してきたわけでございます。なかなか理解してもらえない現状でございます。何れにいたしましても今後やはり住民の方々に意見を確かめて、そして事業の実施に努めていきたいと思っています。

そのためには400mのモデル地区を国の方でつくっていただきまして、そこでいろいろ意見を出していただこうということを考えているわけでございます。そういうことで、住民の意向、また住民の合意

を得ながら、事業の推進に向かって努力していきたいとこのように思っております。何卒ご協力を賜りたいと思います。

また、我々としては当然住民の皆さんの中に入って行って、そしていろいろ意見をいただくと、これは松村委員もおっしゃるように、これから計画を始めるということであってははなしは出来ないと思います。やはりこの計画に基づいていろいろな意見をいただくということ、これが我々の考えでございます。そういう中で同じテーブルに付いていただきたいというように思うわけであります。

吉川委員 まず1点目は、先ほど課長から説明のあった、三室、紅葉ヶ丘地区で7件契約があったということですが、これは7件とも更地になっておるのか、現在の状況をお聞かせください。

それと、モデル地区400mやっけていただいておりますが、これの完成時期をいつ頃においておられるのか。特に地元からいろいろ要望があろうかと思えます。地元の要望を是非聞いていただいて今後のパークウェイの全体の事業にも影響してこようかと思っておりますので、その点についての町の考え方をお聞かせください。

都市整備
課長 1点目の7件についてであります。その中で1軒建物が残っているということでございます。6件については更地になっております。

400mの完成についてであります。当初の説明をさせていただいた中で、400m部分に付いて今97%の用地取得ということでございますので、この用地取得を早期全部取得できるよう今年度中に本体の擁壁工事が出来るようにということで、国にも話をしながら地元対応をしていきたいと考えているところでございます。この完成は何時という形では回答できない部分はあるわけなんです。この本体の擁壁、そして水路の工事の完了後において、今法隆寺線も100m出来ておりますので、その部分と合わせながら早期に供用できるように努力していきたいと思っております。

吉川委員 この400m区間で農協から小吉田に向けて、405号線ですか、そこにフェンスを張って、町道の横にU字溝を入れて工事をやっていますね。実際もったいない話だと思う。モデル区間をするのになぜあんなことをやっているのか。国の方でやっているのか、町と話し合いをされてやっているのか、町は把握しているのか。

都市整備課長 フェンスは国の管理地ということでフェンスをしている。その奥の方については枝柵で国の用地であるということで明示をしております。U字溝については一枚の田を分断したことにより北側の土地の排水を取っていくためにU字溝を付せております。これらについては町と調整した中で実施していただいている。

吉川委員 今400mモデル地区を実施しようとしているのに無駄な金を使っているように思う。もっと有効にお金を使ってほしいと思う。

このモデル地区はここ1、2年で完成してもらえんと思っておりますので、よろしくお願いしておきます。

萬里川委員 このモデル事業がなぜ完成年度が解らないのか。早く道路をつくってほしいという人がたくさんいる中で、目標年度が言えないということはどういうことか。

先ほどの課長の説明でも、なぜ過去のことを振り返らなければいけないのか。三室においても6軒が更地になっているということですが、そこからでも進めていくべきではないのでしょうか。

以前に委員会で私が三室地区の乗用車の台数はいくらぐらいあるか質問をさせていただいて、その時の回答は三室地域の台数は解らないということで斑鳩町全体の台数を教えていただきました。その後休憩時間に傍聴されている方から、なぜそんな質問をするのかと取り囲まれました。圧力をかけるということは残念であったと思います。

モデル事業の目標年度は設定されているのかどうか。またどうい

面で遅れてきているのかお聞きしたいと思います。

町 長 現在国土交通省と話をしている中で、今年中に擁壁の工事をする。併せて2軒の家屋についても解決をしていくということになっている。目標年次については聞かされていないが、町は出来る限りサポートしていく気持ちでいる。公共事業見直しの中で陳情等重ねる中で努力することが大切である。来年度には完成していきたいと思っている。一気に呵成にやっていくことが大事であって、都市基盤の遅れを取り戻すことに全力を尽くしたいと思っています。

萬里川委員 斑鳩町にこういう道路ができますということで、見ることによって理解できるのではないかと思う。子ども議会でもいつも安心して歩ける道をつくってくださいという質問が出ています。早く安全な道をつくっていただくためにもこのモデル地区の道路が早期に完成できるよう全力を尽くしていただきたいと思います。

西谷委員 私と思うのですが、住民の疑問に対してはわかりやすい言葉で接していくことが大事ではないかと思う。もう少し斑鳩町と他町との実情の差をわかりやすく説明すべきだと思う。

2, 3日前に斑鳩バイパス計画白紙撤回要求連絡協議会の声明文が出されましたが、その7項目のことについてどう考えているのかお聞きしたいと思います。

都市整備課長 この声明文に書かれている7項目全部については、我々説明もしながら理解を求めてきたもので、それが全然反映されていないのは残念に思います。

まず1点目の公共工事の見直しについては、事業の再評価、また事業の見直しということで、いろいろと議論されている中で、パークウェイについては必要であるという認識のもとに国土交通省で進めていると考えています。

2点目については、世界文化遺産のある町として名称をいかるがパークウェイとして、斑鳩の里にふさわしい道づくりを目指し、整備していこうというものです。

3点目については、道路構造等の関係もあり、一概に言えませんが、パークウェイの場合歩道幅員6～6.25mなどゆとりのある道路空間として環境に配慮した中で計画が進められています。

4点目については、平成12年3月国において交通量調査を実施されており、国道25号の龍田大橋の東側の交通量として24時間で約26,600台の通行量で、西側では約24,700台の交通量となっています。そのうち25号を直進する車両が約18,400台となっていることから、東側で約70%、西側で74%となっている。それ以外が国道168号及び県道との関係になることから、全く我々の考えているものとは逆の数値になっていると思われます。

5点目については、都市計画決定に際しても、また昭和61年の都市計画道路検討委員会においても十分な議論がなされてきた経過が認識しております。

6番目の県議会の関係については、反対住民がわずかであるという部分について、私自身も今まで地域に入らせていただきながらいろいろご意見をお聞かせ願っております。そうした地域に入らせていただいた中でのご意見をまとめてみますと、その県議会で言うておられます部分について、今まで800世帯を押さえているというお話をいただいておりますけれども、それがそのとおりかなという部分は持っております。

7番目の経費負担の問題ですが、この分については前の一般質問にもお答えさせていただいておりますように、パークウェイは国の道路という位置づけがございますので、道路については国と県の負担ということで進めていただくということでございますので、道路本体そのものについての町の負担は出てこないということです。

西谷委員

今課長が説明されたのですが、私も4番目の交通量については、実

際そうなんかなと疑問に思っていたのですが、課長の説明を聞いて納得したのですが、私は反対されている方に一つ一つ反論するのではなくて、相対的に住民の少なくとも、課長は反対する中では一部だと言われましたけれど、実際こういう文章が出てきて、そしてそれを住民の方が読まれるという中では、私は常に行政側というのは自分たちの持っているバイパスの事業化を進めていく中では正しい情報は常に流す必要がある。

それと、片方でモデル地区をつくって道路がそうであるという感覚が非常に強いのですが、私は何度も言いますがまちづくりの中の道路も一つの施設であるという考え方すべきではないのかなと。そういうことを全面的に出すべきではないかと思うのです。

具体的に町の総合計画にもいかるがパークウェイというのは位置づけられているし、その中で少なくとも安全なまちづくりとか景観とかいうことの中で、必ずこのいかるがパークウェイというのは絡んでくると思うし、そうなってきたら説明するのにこういう道路をつくる過程においてその地域の住民の方と景観やあるいはバリアフリーとかそういうことをセットで進めていく必要があるのではないかと。道路だけ先行している分が逆に反対派の人にとったら、斑鳩の環境や景観を破壊するということで捉えられるのではないかと思います。だから、住宅地の中で道路が出来て、そしてその周辺で新しい店舗が出来ることによって環境を阻害されるとか、将来マンションが建って日陰になるとかいろんな面で心配されると思うのですが、結局そういう中では地方としてその周辺の地域の方を含めて地区計画のような形で規制をすると同時に周辺の土地利用もここに住んでおられる方々と共に将来にわたってもそういう高層住宅が建たないよう地域の方がそう望まれるのであれば、そういう形で地区計画を立てていって、将来にわたって法的に地域を担保するようなそういう方法も含めていろんなメニューをこれから行政側は道路を進めると共に、地域も住民の方々に対してそういうメニューを出していく、そういう話し合いは住民の方とすべきであると思うし、それが松村委員とは意見が違うと思います

けれど、道路にかかる人、そしてその周辺にかかることによって迷惑をかける人、そういう人も含めて住民やということをおっしゃいますが、私はさらにそれ以上に今現状でパークウェイが出来ないために生活道路に車が入ってきて困っておられる、あるいは服部、小吉田、稲葉のところについてもある意味ではそういう住民である。そうしたら斑鳩町全体の中での住民を対象にすべきであるし、いろんな人が集まって行政がまちづくりをしていく中で、こんな問題もありますということを出し合いながら、住民同士が議論してもらう。その議論の過程でお互い一つの同じ情報をベースにして話し合いしてもらうということしか解決できないのかなと、確かに決まった道路やから進める。確かに道路が出来てもある意味ではそこで住民がずっと賛成反対のしこりが残ったら結局は総合計画が描いている歴史と文化が暮らしの中に息づく新斑鳩のまちの理念にはずれてくるのではないかと。

国へ陳情するのも大事だけれど、住民の方々に今の現状なり将来のまちづくりについて話し合いしてもらう。その結果として道路は有意義であるということになっていくのではないかと思いますので、今後の進め方についてお伺いしておきたいと思います。

都市整備
課長

今斑鳩町で初めて服部で区画整理をされる。1. 74ヘクタールですけれども、この部分でここに法隆寺線が並んでいるということもございしますので、区画整理をすることによって法隆寺線の用地も確保できて、今服部道で止まっている道路がこの先まで延びるということになって、土地利用もスムーズに行くと、こういうのが出発として、それを見ていろいろ考えてもらう。またそれをPRしてということになれば、今委員がおっしゃっている面的な考え方で区画整理なりそういう話が盛り上がっていくのではないかと考えています。

そしてパークウェイについても、やはりどういう道路であるのかというPRもしていきたいと思っております。

野呂委員

根本的な話になるのですが、30年かかっていると、私も議員にな

った直後、47年12月の議会で当時の町長が斑鳩中央線をやるということを表明したわけです。それで斑鳩中央線なんかはできっこないと、それが国がやりだすということで、一躍こういうことで大騒ぎになった。

結局30年前の行政手法と今の行政手法といいますか、住民参加が進んでいる中での行政の進め方、そういう矛盾を引きずっていると思う。当時は都市計画道路をつくったと言ってもいわゆる全町に相談してこういう都市計画道路をつくりましょうとか、こうした原案をつくったけれどもどうかとかという声はかけていないと思う。

ですから計画段階から住民参加でないというところに難しさが包含していたと思うのです。現在でもずっと30年間意見が分かれていますし、その相互理解は出来ないほど意見の対立というものがあるということとは皆さん認めているとおりで現実問題としてあるわけですから、それらの提起している問題点というのが十分納得できないということを行っているわけです。

その一つは主要な側面は通過道路であると、先ほどそうでないと生活道路であるという意見でありましたけれど、しかし一方では通過道路の側面が主要ではないかと、町づくり上問題やないかと、そういう問題は三室あるいは幸前から先は、いわゆる国道25号線と合流する地点からの先は確立されるのかと言ったら、実際それはどういうことになるのかさっぱり説明されていないということです。そういう疑問にすら答えられないということですね。それから町の中央をって南北分断されると、斑鳩町の狭い町で南北分断されたら、南北の通過道路、今の細い道路がいくつかありますけれど、それらが遮断されるのではないとか、そういったものをどう解消かるのかと、信号は一体いくつ付けるのかと、そういった問題とか、さらには道路公害の問題ですね。これは後になって出てきておりますが、喘息とかアトピーでありますとか花粉症とかこれらは自動車の粉塵によってそれらが引き起こされる主要な原因であるというのが最近になってやっと解ってきたのです。今のようなことが心配される中で、公害対策、騒音排気ガ

スそういうものに対する科学的な住民が納得するような説明が出来ておらないということです。

あとは生活道路が悪い、そういうところにバイパスができるようになっていと思うのですが、実際問題として斑鳩バイパスにはりっぱな歩道を付けようという計画であります。ですから障害者や老人なんかは早くつくってほしいという意見があるんだという一方で、そして今使っている生活道路についてそういう歩道を付けたり、障害者が安心して通るような道路にするために努力をしたのかと言ったら、一つもそういうことについては努力をしないと、何遍議会で議員から意見が出てそういうものについて一切手を付けないということできている。だからそういう点は不公平だといっている。バイパスの所だけいい歩道を付けておいたら他の生活道路については放ったらかしていいのかと、私はそうでないと思う。やっぱり多く使うのは日常的には町道であり、そういうものに対して身近な道路は歩道を付けたり、車が交差できるようにすべきだと思う。そういった点についてきちっと答えていないのがきているから、ずるずる何遍論議をしても納得しないのは当たり前でしょう。私はそういう具合に経過的に考えておるわけです。

それともう一つ言いたいのは、道路特定財源ですね。政府は減らすと見直すということを公式に小泉首相は言っていますね。この影響は斑鳩バイパスについては影響はないんだという答弁を先ほどされましたが、しかしこれは論議の過程で進むに従ってどこまで切り込むのかというようなことになってきますと、これは今の段階では何とも言えない側面を持っていると思うのです。少なくともたとえば事業が遅れるとか、財源全体が減れば全体の財源配分について年次計画等について見直すということになれば、事業自体が遅れざるを得ないということが起こりうると思う。そういたしますと、町長は先ほど今年度に擁壁をして、次年度にはモデル区間については完成したいということを行いましたけれど、町長はそういうことについて正確な情報のもとにどう考えているのか伺っておきたいと思う。

それからもう1点は三室の6軒か7軒ですか、6軒は更地になっているという答弁をされましたけれど、7軒の用地買収でトータルでいくらかかったのか。

それと、先ほどの答弁の中で建設本体そのものの負担はないんだということですが、それは財政法の方から言って基本ですね。しかし私は、かと言っていわゆる既定道路の面とか水路の面とかについては負担が起これと見ています。それはさておき、代替地については国が斡旋するということにはなっていないと思う。少なくともこの6軒7軒についての代替地については町が責任を持って代替地斡旋をしているとこれは明確なことですね。そこで、代替地についての町の負担は起これるのではないかと思うわけです。そこで代替地の斡旋の総額と面積はいくらになりますか。

委員長 暫時休憩します。（午前10時22分）

委員長 再開いたします。（午前10時47分）
答弁をお願いします。

町 長 通過道路というよりも、そういう点では仮に時速50kmとなるのか、交通規制をしていくことが大事であると思う。野呂議員がご指摘のように通過道路としては考えておりませんし、吉川委員がおっしゃったように笠町線18mこの関係については、王寺方面は16.5号線として香芝まで現在用地買収をされてきておりますし、また県の方では18mを25mになるのか30mになるのかそういう決定をしていただくと、それは13年度中に決定をしていただくということで、昭和橋を2車線から4車線にしていくという考えもお持ちですから、その辺のことも十分に考えていただいておりますし、私は糞詰まりではないと思いますし、そういう経過から今後ルートとして進んでいくと考えております。

都市整備
課長

三室の件の関係についてですが、現在6軒が更地になっておりますが、そのうち3軒について、町公社の土地2件、そして1件が町の普通財産の用地ということで、3件の方が町に関係する土地の方に移っていただいております。あと3件については個人で代替地を捜されているということでございますので、全部が全部町が代替地を提供しているという状況にはなってございません。そして代替地として提供させている面積は、公社の分については2件のトータルで625.09㎡、そして町有地の部分については165.30㎡の処分をさせていただいたということでございます。金額的には公社の処分地2件で4,538万1,534円でございます。町有地については1件で1,785万2,400円でございます。

そして、環境の問題等ご指摘をいただいているわけですが、環境について野呂委員の方から一般質問等におきまして尼崎の公害訴訟の中でいろいろご質問をいただいております。町においても斑鳩町法隆寺の東交差点で毎年1ヶ月大気についても調査されまして、それによって基準以内に収まっているというようなことで、現道についてもやっていただいております。パークウェイについても調査をやっていただいているということは以前から報告させていただいているとおりでございます。

そして、信号については地元設計協議の中で信号設置について検討を加えていると、あくまでも事業者建設省が公安委員会と協議をして、信号設置場所を定めていくということになっていくわけですが、でも、地元の協議の中で信号設置について把握をした上で、公安委員会と協議をなされるということになっていくと考えております。

話は戻りますが、代替地は町が責任を持ってやっているということ言われているわけですが、当然代替地について国の方は金銭補償ということになってございます。町とすれば代替地について出来るだけ地権者のご意向に添えるように努力はしていきます。しかし、地権者が自分でその補償金でもって代替地を探されると、これも当然あるわけですし、町が全部絡んでいるということにはならないと考えており

ます。代替地の基本的な考え方として以前の委員会でも報告させていただいていますように、出来るだけ3者契約でもって町が、公社が関わりのない形で代替地の提供について努力していこうと、どうしても時期的なこと面積的なこと等あった場合には、公社の土地を利用させていただいて代替地を提供していく可能性もありますけれども、出来るだけ三者契約で町ないし公社が絡まない形で努力をしていきたいと思っております。

町 長 特定財源については一応公表はされておりますが、まだ決して決まった問題ではないし、これから見直すという段階でありますから、我々としては特別財源を堅持するということについては運動してまいりたい。市町村会等の関係については恐らくそういう決議がされていくのではないかと。そういうことで道路特定財源で地域の道路の活性化については、我々としても特定財源の堅持というものを求めていきたい気持ちでおります。

助 役 生活道路の整備に努力されたいということではありますが、我々は野呂委員もご承知のように道路整備5カ年計画など生活道路に力を入れているわけです。出来るところから進めていくということで努力を致しております。それにはやはり安全対策、バリアフリーを含めた中での生活道路という形で進めていきたいと考えております。

野呂委員 私の意見を申しておきますと、道路公害についても今まで測定している分では基準以内に収まっていると、だから心配ないんだということなんですね。しかし実態はそうはなっておらないと思う。ですからそういった面に対して町民の健康被害に対してちゃんとした答が出来るのか、もう少し親切にすべきではないかと思えます。

それから信号の件については、地元との協議で行うと、公安委員会とも相談して行うということでもありますけれども、今出来ました万代百貨店でも、あそこの所へ地元へは、町は万代を建てているときに万代

側の費用で信号機を設置いたしますということで努力しているということと言ったわけですね。ところがこういう要望を公安委員会は蹴ったわけですね。信号は近すぎるというような理由だと思うのですが、そういうことが具体的に起こりうるという可能性がある。そういった矛盾が必ず生じると思う。だから回り道をしなければならないというようなことが起こりうるということが想定されると思う。

それから生活道路についても、助役が5カ年計画や町道拡幅について努力していくと言いますが、実際の通勤通学の日常的な現在の主要道路は非常に危ない。実際言って成人でも危ない、まして子どもやお年寄りについては絶えず危ないという状況があります。そういった面についてはたしてバイパスが町が力を入れているほどに町民全体が受け取ってるかと言えば決してそうでないと思う。非常にそういった面については不満が鬱積しているように私は見ているわけです。それだけ申しておきます。

松村委員

先ほどのご意見の中に反対するとしかれると、恐怖政治が行われているような発言があったと思うのですが、私が見聞きする限り非常に民主的にことが進められている運動であるというように思います。先ほど萬里川さんが言われました、怖くてという発言は誤解を与えかねないということを指摘しておきます。

それから80%、70%は賛成という風潮の中でというようなご意見がございましたが、これこそ住民投票してみなければ解らないことで、そういう中で具体的に声を出してものを言うというのは非常に勇気がいると思う。その声を出して言う人は相当たくさんいるということは、その裏に相当潜在的にたくさんおるということがありまして、このバイパス問題についてはこれだけ長年に亘って声を出し、行動する人がおるということは、その裏に非常にたくさんの方がおられるというふうに取るべきであるというふうに思いまして、70～80%が賛成というような言い方についてはちょっと間違っているように思います。

それから交通量の問題ですが、先ほど藤本課長が言われたことはちょっと理解が出来なかったのですが、私たちが一緒に350人から400人が協力して交通量調査をやっておりますが、今年の集計ないのですが、昨年の集計でいきますと、龍田の東地区で約18,000台の車がありましたし、それに対して龍田大橋へ入ってくる三郷・平群の交通量は合わせて11,000位ありました。三郷・平群のうちの約7,80%は奈良方面ということでありますから、だいたい8,000から8,500台位は奈良方面へ入ることになります。その量が非常にこの22年間非常に増えています。従って、バイパスをつくって流れを向こうへ回そうとしてももともと流れない車が8,000から9,000近くは、私どもの調査ではあるということを申し上げておきます。

それから建設省、今は国土交通省ですが、その資料によれば来年度の予算が25号で14億3,000万円となっています。これは前年度と同じ金額であります。他のたとえば165号とか24号とかと比べると非常に少ない数字になります。この14億3,000万円のうち、いかるがバイパスにどれだけ想定されておるのかということをお聞きしますと、国道事務所の所長から返事がありまして、3,000万円を計上している話でありました。これは1972年この問題で建設省は直轄道路として事業をすと言ってから毎年1,000万円から3,000万円の調査費が上がっているのはご承知のとおりであります。その延長線上になっているということであります。予算的にそういうことであって、特別に予算を事業に進めたという状況ではないです。

それと、奈良国道事務所、ここが建設省が実際にやる場所ですが、ここが出している平成13年度奈良国道事務所の事業内容というパンフレットがありますが、これに最初に重点を置いているプロジェクトは、特に近畿の骨格を形成すると共に奈良県の南北の交通ネットワークの強化を目指すと、奈良半日交通圏道路網の達成のためにと、以下上げてあるプロジェクトは京奈和自動車道（国道24号）の整備の推

進、名阪道路リフレッシュ計画の実現、それから針インターチェンジの開業（国道25号）、それから大和高田バイパス（国道165号）を推進するということで、全文に掲げている重要案件は以上のものがあります。ここにはいかるがバイパスは当然挙がっておりません。そういう建設省の姿勢なり、考え方が一方であるのに、町の方が建設省が今にもこれをやるというような意味の言い方をされるので、町民の方は明日にでも工事が始まるのではないかという誤解をされているのではないかと、それが非常に町民の間の混乱を導いているのではないかという気がします。建設省の言っていること、文書化していることと町が言っていることとニュアンスの違いを以前から言っておりますが、非常に強く感じます。建設省の副所長と話したら、いかるがパークウェイについては用地買収をしてほしいという要望があれば応ずると、それと400mについては何とか目処を付けたいという2点をはっきりとおっしゃいました。この言い方につきましても用地買収の要望があれば応じますということは、今のところ自分から乗りだしてやるというほどのウェートを置けない状況である。予算面でもそういうことであるということをおっしゃられます。こういう建設省の話を聞いて、それからいただいた資料から判断して、町の言われているニュアンスとちょっと違うと、それが混乱を起こしておるということの一因であるように思いますが、その辺についてご意見をお聞きしたいと思う。

町 長

松村さんは松村さんの立場として奈良国道事務所の所長とお会いして話をされていると思う。我々としては現実に400mの用地の買収も97%は終わっています。あるいは町が買った土地があり、これは近畿地方建設局の中に配分された金額であって、その中で一応3,000万ということですが、もし事業が展開するならば使っていきますよ、それが大きな問題なんです。だからやるかやらないかというのは斑鳩町民みんながその道路は必要なんだということで一生懸命やって努力をするわけですから、それを履行したら建設省が何とかやっ

かないといけないということになってくるわけです。ただ反対の松村さんの立場からしたら、3,000万ではなかなかいけませんということを言いますが、我々としたらやっていくことが大事である。これは町民からしたらもう中途半端でやめるのやったらやめるとするのだったらするということを決断してやらないと、ただ私は今の三室の方の地権者は何を望まれているかと言いますと、もうしませんかと、しなければここで建て替えますよと、しかしやるのだったら協力しますということをおっしゃったから建設省はやったわけでしょう。何も反対反対と言ってもその住んでいる方の地権の制限があるのですから。昭和42年からずっと制限されているのですよ。53条申請といっても建ててしまったら終わりですよ。何も言いませんよ、建てる業者が53条申請で許可をもらって建てても、そういうことでパンフレット、チラシに書きますか、言いますか、そういうところに問題があって、私はここまで来たらもうすでに皆さん方が、斑鳩町は都市基盤が遅れているのですから、生活道路でも歩道が出来ないと言っても家が建っているわけです。いくらでも買収して町はしたいわけです。あれだけ言われた天理斑鳩線でも何年かかっていますか。県議会で当時の上田知事に言っているのですよ。その買収はみんな町がようやく全部やったのですよ。それほどやかましく言っていかん限りはなかなかいきませんよ。あるいは国でも県でも陳情に行きますけれど、やっぱり陳情の回数を重ねることによって、これだけ誠意があるなということ認めてくれるのだから、そこらを松村委員が反対の立場としてお会いされるのと、我々はこうして一日たりとも早く進んでほしいということを要望していくわけですから、それは町民の皆様方の生活と安全を守っていくために我々としては誠意を持って努力をしていきたいという気持ちですから、その辺のギャップは当然あるかと思います。

松村委員 私が代表して陳情に行っているわけでない。今度の奈良国道事務所の資料提供とか、お話は向こうの方から来られたのです。陳情は行政にとって非常に大事なことです。やはり町内で町民が納得

をしていると、反対を頭から言うのではなく建設的な意見をしているということがないといくら陳情をやっても、エネルギーが無駄に使われているということになるような気がします。町の方は陳情もさることながらやっぱり足元の住民が納得するような手だてを考えるべきであると強く思うのです。そういう点で建設省の考えていることを正確に住民にも伝え、住民と話し合いをするということが非常に大事だろうと思います。その場合、話し合いということが非常に問題でありまして、先ほどの繰り返しになりますが、今まで話し合いをしようと言おうと拒否されたとか、説明会に少なかったとか言われますが、それは私が先ほど言ったとおりそういう雰囲気で行われるものですから、住民の方は決まったことを押しつけるための説明会であるという受け止めをして拒否しているわけです。その問題はここまで来ているからあとつくるしかないという言い方は、この時代に出来ないのではないかな。これだけやろうやろうと言っているのにやれないというのはそれなりの理由があるということを痛切に思いますので、そういう観点を認識していただきたいと思います。

町の考え方を具体的な点で、先ほどの交通量の問題でどういうふうに考えられるのか。

都市整備
課長

先に建設省の考えていることを正確に伝えてほしいということですが、私たち建設省と協議している内容について、何もごまかして委員会に報告しているということは毛頭ございませんので、建設省と協議した内容について報告させてもらっているということになりますので、買い取り請求についても条件が合えば買っていていただいております。また400mモデル区間として整備をやって、住民の皆さんのご理解を願っているということで取り組んでもらっていますということではあるわけで、町が説明していることと違うということにはなっていないとこのように思います。

それで、交通量でございますが、先ほど説明させてもらったように平成12年の3月頃に調査されているのですけれど、168号の24

時間の交通量なんです、168の部分で平群に行くもの、そして平群から王寺へ行くもの、また奈良へ行くもの、直接三郷へ折れるもの、この168で24時間1万台通っております。そして三郷の県道側で当然奈良から来る車もありますし、大阪から来る車もありますし、168から入ってくる車もあります。その逆の場合もあります。それで約5,400あります。トータルで16,000くらいあるのですが、その部分が全部25号へ入ってくるという状況ではなしに、あくまでも168でも三郷へ行く車もありますし、王寺へ向かう車もあります。それから奈良へ行く車もあります。その中で先ほど説明させてもらったのは、奈良から大阪へ25号を通っていきます。大阪から奈良へそのまま通過します。という部分について18,400台通っています。それで、龍田大橋の奈良側の方でトータルで26,600台ほどあって、王寺側で24,700台ほどあります。そうすれば70から72%部分が国道25号だけを通っているという説明をさせていただいております。実質平群方面と三郷方面で1万台が交通量としては資料の結果で確認させていただいております。ただこの16,000ぐらいになりますけれど、これはあくまでも24時間の交通量ということでご理解願いたいと思います。

松村委員 交通量の問題は、私どもも22年間積み上げておりますので、帰りますしてこの組織の世話をしている方に申し上げて、公表して町の数字と突き合わせをして、いろいろ科学的に話し合いをすることが出来るように相談したいと思います。

萬里川委員 先ほどの松村委員に対してのことで、私自身が意見なり質問をした中で、松村委員から私の発言に対してご意見されたことに対して言わせていただきます。

私が先ほど言ったことは、すべてそのとおりでございまして、それが民主的に対応しているということをおっしゃっているのであれば、そういう不安に思って私に対して言われた、それは5,6年前でござ

いましたので、今はそうでないのかもしれませんがそういう思いがあるとするならば、改めて意見を聞きたいと思う人があれば現地へ行きなさいと言ってあげてほしいのです。そうでないということが未だに思っている人がおるということも、今までの中央公民館に対して話を聞きに行きたいと思っても、ほとんど入ってらっしゃらなかったと思うのです。それはやはり反対の意気を上げながら立っておられたということも聞いておりますし、だからそういうことが民主的に行われているのであれば、いくらでも公民館に行きなさいということを書いてあげてほしいです。だから今後そういう思いがあるとするならば、大いにそういう話し合いを持つという機会があればどんどん行ってほしいということを松村委員からも声をかけてほしいとお願いしたいと思います。

松村委員　これはここで議論することではないと思いますが、ちょっと誤解を与えやすい表現だったので申し上げたわけです。

私の出来ることであれば、言ってきていただいたらそのように言います。

中川委員　1972年に計画されて今まで29年間経ち、平成12年度で用地買収が行われた。この28年間の遅れはやはり反対運動が影響しているのかということと、今後400mのモデル区間については目処を立てたいということがありましたので、安心しましたが、今後この400mのモデル区間が出来た後に反対運動というのは影響していくのかどうか考え方をお聞きしたいと思う。

町　長　反対運動が影響するしないに関わらず、やはりここまで400mができ、7件の関係等についても買い取っていますから、当然引き続いてこれと併行して買い取り要望があるところは買っていくということに努力していかないと、今一番難しい問題は何かと言いますと、その売られた方、また協力された方がその地価が下がってきたらそれに反

比例していくということで、その金額がなかなか合わないことに問題があると思います。そういう道路というのは一気呵成に行かなかったらなかなか難しいと思う。用地買収が一番難しい問題だと思う。

中川委員 一言では言えないと思いますが、なぜ２８年間もかかったということについてはどうですか。

町 長 これはすでに４７年に上村所長が国道２５号の交通安全対策として歩道がなかなか出来ないということで、郡山斑鳩王寺線が都市計画決定した関係について、中央線としてバイパスを付けるということが決まりましたから、その後いろんな経緯をたどってきたわけですが、ようやくこれも県が重点項目として平成１０年からパンフレットやいろんな冊子にいきるがパークウェイは全て出てまいりました。というのは県が国に対して重点項目に挙げていけば、奈良県選出の国会議員の方々、あるいは国土交通省等についても努力していただくということで、この中でも皆様方と一緒に近畿地権へ陳情に行った当時橋本局長が近畿地権におられて１時間ほど話していただいて、それから知事と協議されて、やはりバイパスということ自体難しい問題であるということで、横文字で「いきるがパークウェイ（新たつたみち）」だったらどうかという提案をされて、それから具体的に進んでいったと思います。

松村委員 今、中川委員がおっしゃったことに関連して、町長選の時にこの問題は何度か争点になってきました。最も争点になったのは小城町長が最初に出馬された１９８５年でありました。その時の公約はご承知のように見直ししますという公約で当選された。なぜ２８年間遅れたかというのは、そういう町長選というのは町民の意見を・・・

委員長 これをもって「いきるがパークウェイについて」の質疑を終結いたします。

次に、「法隆寺線について」を議題といたします。理事者の説明を求めます。

都市整備
課長

都市計画道路法隆寺線について報告させていただきます。これまでの主な経緯と現在の状況および今後の予定について説明させていただきます。

平成10年度から5ヵ年事業として、国道25号～町道401号線までの約550mを事業化いたしまして、現在進めているところであります。この事業については、交付金事業と起債事業で進めているものであります。

平成10年度には、沿道地権者の方々のご理解とご協力によりまして、地図の作成のための現地測量を実施し、工事を実施するための準備作業を行いました。合わせて関係する土地の境界について地権者の方々の協力もいただきながら立会を実施いたしました。その後、平成11年度から用地買収に着手いたしまして、龍田地区及び小吉田地区におきまして現在までに買収予定面積の約56%の買収を行っております。また、平成11、12年度には、小吉田地区の「いかるがパークウェイ」との交差点から服部道までの約100m部分について道路表面はまだありますが、本体構造を建設いたしました。この区間は「いかるがパークウェイモデル区間の整備も含めて早期に完成してまいりたいと考えています。また、龍田地区におきましても、平成11年度12年度には約50mですが、小吉田地区と同様に道路表面を除く本体構造を建設いたしました。

今後の予定であります、引き続き用地の確保に努め、一日も早く供用できるよう努めてまいりたいと考えているところでありますが、当初から事業に異論を持っておられる方もあることから、事業に対しご理解願えるよう、尚一層の努力をしてまいりたいと考えております。

また、本年5月の線引き見直しにおいて市街化区域に編入されました服部地区において、区画整理事業を目的とした農住組合の設立認可を申請されたところであります。が、この組合で予定されております

区画整理事業は服部地区の西側でありまして、約1.74haで実施される予定であり、その区域には、現在進めております法隆寺線の延長部分約130mが計画されております。区画整理事業は平成13年度～平成15年度の3ヵ年において実施される予定となっております。町といたしましても法隆寺線についても区画整理事業と歩調を合わせて整備をしていく必要があります。公共施設の管理者として組合に対し用地費相当分の負担をするとともに、道路の整備工事も区画整理事業の完了までには行ってまいりたいと考えております。そうしたことで、法隆寺線の事業実施延長は約680mとなっております。

なお、この区間の法隆寺線の事業は、地方特定道路整備事業とし、県と調整をしており、今議会において、当該区間の町道認定（変更）もお願いしているところでありますのでよろしくお願いいたします。

以上で法隆寺線についての報告とさせていただきます。

委員長 説明が終了しましたので、質疑をお受けいたします。

中川委員 去年の12月で8,183㎡のうち42%買収が終わっているということをお聞きしましたが、今現在何%の買収が終わっていますか。

都市整備課長 現在56%ということで、前回の委員会後2件の方と契約を致しております。

委員長 これをもって「法隆寺線について」の質疑を終結いたします。
次に、「その他の路線について」を議題といたします。
理事者の説明を求めます。

都市整備課長 法隆寺門前線に関することについてご報告申し上げます。
1軒残っておりました物件に関しましては、去る3月13日に県収用委員会に対しまして収用裁決申請明渡し裁決申請が提出され、4月10日から24日までの2週間縦覧に供されました。また権利者より意

見書を提出され、7月ごろから県収用委員会の審理に入り、1年ほどかかるのではないかと聞いております。

町といたしましても、法隆寺門前広場の整備計画の関係がありますので、県と十分協議調整をしながら進めていきたいと考えております。

以上で法隆寺門前線についてのご報告とさせていただきます。

委員長 説明が終了しましたので、質疑をお受けいたします。

(質疑なし)

委員長 これをもって「その他の路線について」の質疑を終結いたします。
以上、都市計画道路の整備促進に関することについては説明を受け、当委員会として了承したということで終わります。

続いて、JR法隆寺駅周辺事業に関することについてを議題といたします。理事者の説明を求めます。

都市整備 前回の委員会におきまして、当事業についての今年度の考え方、方針につきましてご説明申し上げておりましたが、その内容について再度ご説明をさせていただきます。

本事業は、駅前広場整備事業・新家土地区画整理事業・都市計画道路安堵王寺線整備そしてバリアフリー化を含む駅舎改築などの事業が複合的に平行して整備していく事業でありますので、一つの事業の進捗が遅れることについては、他の事業にも影響してくるものであり、13年度におきまして整備手法や整備順位の検討を行なっていきたい旨を報告させていただいているところです。

今日まで、新家の土地区画整理事業の立ち上げということで地権者の皆様と調整をしてきておりますが、昨今の低迷する経済情勢の中での事業化に対して不安を感じておられ、この数年事業の進捗が見られない状況にあります。

そうしたことから、今後、関係機関等への協議や先進地の市町村の

事例も参考にし、各事業の問題点の整理をしてまいりたいと考えているところですが、駅舎改築については、バリアフリー化の関係もあって早期に対応をしていく必要が生じてきており、早急にＪＲとの協議を行ないまして、その財源について検討し、町として整備の方向付けを行なってまいりたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。

委員長 説明が終了しましたので、質疑をお受けいたします。

野呂委員 駅舎の改築を今回町長が公約として表明いたしましたが、このときに橋上架と言いましたが、橋上架に致しますと一体どれほどのメリットがあるのか。住民としては鉄道の踏切の横断場所、踏切自体が狭いというところが一番苦情の点だと思うのですが、橋上架というものはそういうものを解決できる要素を持っているのか、橋上架の目的は何であるのか明確にしていきたい。

それと財源の問題であります。今までの事例から言えば財源負担はどうなっているのか。

町 長 橋上架というのは当然駅の活用を考えますと一番ベターだと思う。ただ踏切の関係については、これも鉄橋の改修がございますからその辺の関係も踏まえた中で、現時点の踏切の関係については以前から人が待機できるだけのポイントの所まで延ばしていただいたことが最大であろうと。

何れに致しましてもＪＲがやる関係等については、小泉駅を見えますと１０億ぐらいかかります。そのうちの８億５千万円は郡山市、１億５千万円についてはバリアフリー化の関係でエスカレーター等の補助対象について国からいただけるのではないかと、持ち出しは８５％ほど出てくるのではないかと思う。

そういう関係で今年中にＪＲ西日本と協議を致しまして、１５年、１６年位のベース内で斑鳩の法隆寺駅を採択していただけるのではな

いかと、今から手を挙げてそのくらいの期間がかかってこようかと思っております。何れにしましても関西本線、大和路線の関係では法隆寺の駅舎だけが橋上になっていないということでございまして、そう考えますと13年度中に方向性を見いだして、財政とにらみ合わせて検討していかなければならないと考えています。

委員長

これをもって質疑を終結いたします。

本件についても説明を受け、当委員会として了承をしたということで終わります。

これをもって本日の案件についてはすべて終了いたしました。

なお、本日の会議の委員会報告のまとめについては、正副委員長にご一任いただきたいがご異議ございませんか。

(異議なし)

委員長

ありがとうございます。

それでは、閉会にあたり町長の挨拶をお受けします。

町 長

(町長挨拶)

委員長

これをもって閉会いたします。