

幹線・交通対策特別委員会記録

開催日時 平成23年2月18日(金) 13:03~14:14

開催場所 第1委員会室

出席委員 8名

服部 恵竜 委員長

宮本 次郎 副委員長

藤井 守 委員

上田 悟 委員

荻田 義雄 委員

畠 真夕美 委員

森山 賀文 委員

田尻 匠 委員

欠席委員 なし

出席理事者 上田 まちづくり推進局長

山口 交通部長

川崎 土木部長 ほか、関係職員

傍聴者 3名

議 事

(1) 2月定例県議会提出予定議案について

(2) その他

〈質疑応答〉

○服部委員長 それでは、ただいまの説明、報告、またはその他の事項も含めまして、質疑があればご発言をお願いします。

○藤井委員 中和幹線の脇本工区の整備促進で予算を計上していただいております。これにつきまして、今後の工程についてご説明をいただきたいと思っております。

○林道路建設課長 平成23年1月末で93%の用地取得がされています。残りは、少し地権者との合意がとれておらず、用地買収が終えていないところがあります。買収済みの箇所については、文化財発掘調査と街路工事を進めて、4車線道路として供用したいと思っておりますが、残りの部分につきましては順次文化財発掘調査と並行して交渉を進めて、早く完成するように努めたいと思っております。

○藤井委員 すべての工事が完了できるということで予算計上していただいておりますが、町の中に入って行く道等も含めまして、この予算で完成できるかどうか、お伺いしたいと思います。

○林道路建設課長 全部を買収する予算になっております。

○藤井委員 非常にご努力いただいていることはわかっております。用地買収についても、若干問題があることも私なりに心得ております。しかし、重要な路線ですので、早くこの予算を執行して通れるようによろしく願いしておきます。

○森山委員 中和幹線のことで述べさせていただきたいと思いますが、平成22年4月に桜井市から香芝市までつながり、これまでの中和幹線を通らないときからと比べると時間短縮の効果があらわれています。しかし、幹線道路と交差する部分では信号が短くて一回で抜けられない状態の箇所があります。1年ぐらい前に国道24号との交差点の右折レーンは延伸していただき、たまり車線からはみ出る車も減ってスピーディーに国道24号を通過できるようになった話は聞かせていただきました。併せて、国道24号樫原バイパス、京奈和自動車道の登り口の手前の交差点のところも右折レーンを延ばしていただきましたので、今までの半分の時間で抜けられるようになった喜びの声を聞かせていただきました。

その都度改良をしていただいて、移動時間も短縮されることを喜んでいるのですが、国道24号の東側に片側2車線の道路との三差路があり、南に行くと県立畝傍高校に行くのですが、その三差路の信号付近に、信号とすぐ東側にあるその信号との連携がうまくとれていないことが原因で、そこは道路改良よりもその信号がどうも問題になっている感じで、うまく抜けられない状態が続いておりますので、これは要望にしておきますので、よろしく願い申し上げます。

○荻田委員 昨日、平成23年度一般会計予算について説明をいただきました。土木費が前年度に比べて約130億円減っています。その中で、中和幹線、大和中央道及び京奈和自動車道などの幹線道路整備については、新年度どのような対応をされるのかお聞かせください。

次に、平城宮跡を通過している近鉄線の移設についてのアンケート調査結果をいただいたわけでございます。この問題は、近鉄線は大正時代に開設をされて以来80年余りになります。移設をする方向性、近畿日本鉄道(株)の協力体制等、今までどのように精査をしてこられたのか、聞かせてください。

○川崎土木部長 土木費全体で130億円程度減っています。大変厳しいことは認識して

います。土木部では、平成20年12月に、奈良の今後の道づくり重点戦略方針を掲げました。まず、京奈和自動車道の計画的な整備。これは国の直轄負担金として、必要額を計上しています。そして、中和幹線や大和中央道などの重要な幹線道路など供用宣言している路線について先取りして予算計上をするように努めています。

○中尾地域デザイン推進課長 近鉄線の移設のこれまでの検討状況のご質問です。

近鉄線の移設は非常に大きな問題であり、多大な事業費、文化財保護、景観への影響等の課題を解決し移設案の成案には至っていない状況です。平成19年度から、比較的浅い地下に移設した場合の地下水の変動や、他の交通モードへの転換を含めた移設の方法について検討を進めてきたところです。昨年度から、近畿日本鉄道（株）に鉄道技術的なアドバイスもいただきながら、現実的にどのような技術的な可能性があるか、鉄道移設の方策の検討を進めているところです。

また、平成23年度については、過年度において検討してきた移設案について、有識者や国、近畿日本鉄道（株）を含めた関係機関に意見聴取をしながら、成案に向けた調査を継続していきたいと考えています。

○荻田委員 中尾地域デザイン推進課長から、近鉄線の移設問題について、経緯、経過の説明をいただきました。

膨大な公共投資が必要で、事業費が増大していくと思います。大宮通りから地下化することは、大変難問題であります。平城宮跡内の遺構なども含めると容易なことではないと思っています。しかし、今の時代は文化財保護の観点から、景観と調和のとれた国営公園化を図っていかなくてはならない使命もあります。近畿日本鉄道（株）にとっては、このままがいいのではと思われそうですが、技術的なアドバイス等対応をいただいていることでもありますので、お互いに胸襟を開き、誠意を持って協議し、成案づくりを一層進めていきたいと思っています。

次に、春の観光シーズンが近づいていますが、奈良公園周辺の交通量調査、社会実験を行い、右回りや左回りなど一方通行などの交通規制を何日間行われました。その結果、地域住民の方々、自治会の状況はどのように集約をされているのか聞かせてください。

○林道路建設課長 奈良公園周辺にお住まいの方々へは、平成22年は7月と10月に2回説明会を実施しました。その中で、地元の方々からは、公園内道路を一方通行化することで渋滞が増えるのではないかという意見を多くいただきました。県としましては、一方通行化を希望していますが、まずは予算計上しております、案内システム改善、大仏前駐

車場の予約システムの導入などの渋滞対策を先行して取り組ませていただき、その結果を検討、検証し地元の方々へ説明した上で、一方通行化への理解を求める形で進めていきたいと思っています。

○萩田委員 当然、渋滞対策も必要に応じて取り組まなければならない実情もあります。特に、一方通行規制は地域住民にとって一番難しい問題だと思います。合意形成を図ることは大変なことだと思います。1つでも2つでも渋滞対策解消のために狭いところを広げるなど、様々な方法で交通渋滞がスムーズになるよう、対応をしていただきたいと思います。

地元住民の合意形成なくして、この一方通行規制はあり得ないと思いますので、慎重な対応を望んで質問を終わります。

○上田委員 道づくり重点戦略の基本的な考え方で、選択と集中という言葉が予算説明の場合必ず出てきます。ただ、この選択と集中という言葉を裏返して言いますと、それに漏れたところはようになっていくのか。置いてきぼりというか、予算がつかないままなのかと、素朴な疑問を抱いてしまいます。お答えしていただけるならば、聞かせていただきたいと思います。

もう一つは、大和中央道と西名阪自動車道の結節点、スマートインターチェンジの整備の関係です。

平成22年度当初予算が5億2,600万円、そして平成23年度予算案で5億8,247万円と提示されています。この予算額、どのような形で消化されていくのか。平成22年度、平成23年度、平成24年度及び平成25年度と、シミュレーション的にお答えをいただけたら結構かと思います。

○川崎土木部長 道づくり重点戦略に関する選択と集中の考え方のご質問をいただきました。

道づくり重点戦略の場合は、大きく3つのグループで、選択と集中を行おうと思っています。第1グループが、京奈和自動車道の供用時期にあわせた関連するアクセス道路があります。2つ目は、道路自身が持っている課題の解消。これは当委員会で言いますと渋滞であります。これは道路の持っているいろいろな関係で渋滞が発生するというので、50数カ所渋滞ポイントを選び、選択と集中で取り組むことにしております。3つ目としては、まちづくり、地域づくりと一体となって取り組むものです。できるだけ透明性を図ろうということで、3つの選択と集中をするグループになっています。

1つ目のグループは、こちらにつきましてはなるべく予算のおくれが出ないように予算

づけをしていきたいと思っております。地元のご協力が得られるかどうか大きなポイントになってくると認識しております。

渋滞対策のグループは、渋滞対策の箇所では、どうしても地元のご理解、ご協力が得られないため、抜本的な交差点改良ができないところがありますが、そこはソフト対策、用地がかからなくてもいいような即効対策をできるだけ早くやる。これは工夫をするところですので、100点はとれませんが、60点あるいは50点の施策を早くやるのだというところをやっていこうと思っております。

それから、地元のご協力、あるいは合意が得られたところは用地買収をして、交差点改良なり新たな道路の整備をやっていきます。例えば渋滞で、選択と集中に選ばれなかったところは、逆に渋滞の度合いはそんなに高くなかった。あるいは住民にアンケートをとっても、そこがそんなに高くなかったということで、約50カ所の渋滞対策の箇所が解消されたら、その次に手をつけていく箇所と整理しておりますので、漏れるという概念よりも、その次という概念であると思っております。

○林道路建設課長 1点だけ補足させていただくと、渋滞も含めて、社会情勢もいろいろ変わってきます。もちろん新規で優先のところはこれで決まっているわけですが、例えば非常に大きな事故が起こったところ等については、対策事業が臨時的には入っていくと考えております。

それから、スマートインターチェンジについて、来年度の予算は、主に用地買収と用地測量になります。今後の予定としては、名古屋側のオン・オフランプは、平成24年春の完成を目指しています。それから、大阪側のオン、オフランプは、平成25年度の完成を目指したいと考えております。

○上田委員 今、答弁を聞かせていただくと、その次という概念という言葉が出てきましたけれども、その次と言われたら、いつごろになるのか。重点的なものを整理し終わってからなのか、それとも順次繰り入れられるものは繰り入れながら対応をされると思いますが、ここもあるよというところを、お忘れのないようにしていただきたいと思えます。

スマートインターチェンジの関係は、名古屋行き先行供用、そして、大阪行きと大阪からの下りのランプの方は約2年遅れという解釈でいいのですね。平成24年春と、平成25年度というところ。大阪側の上り部分は用地交渉の困難が予測されると聞いていますので、ぜひ早い供用を、整備効果を発揮できるように格段の努力をお願いしておきます。

この委員会は、幹線・交通対策特別委員会という名称ですが、多分きょうが最後になり

ます。特別委員会のあり方の見直しも含めて、新年度からは総合交通対策特別委員会となっていこうかと思えます。そうなりますと、特定した幹線というよりも、奈良県全体の渋滞も含めて、いろんな道路、街路、新たな改良事業という委員会になるのかなと思えます。特に渋滞対策は、奈良市内においては喫緊の課題であり、先ほどの説明にもありましたように、ゴールデンウィークに実証実験をされますが、これを、春から夏に、夏から秋に向けて、奈良県の観光振興を浮揚するというのが荒井知事の施策の大きな柱の一つですので、しっかりと取り組んでいただきたいことを意見として申し上げておきます。

○除委員 幹線道路を中心としながら、それにかかわる渋滞箇所を選択と集中で順次整備していくことは、大事なことかなと思えます。県に関係する道路整備や、歩道整備箇所は無数にあります。地元から何度も、何年も要望してもなかなかできないものや、また、すぐにできるものもあります。いつになればできるのか、県は計画的な進め方を考えていただければと思えます。

奈良は過去の戦災に遭っていないので、ほとんどが昔のままの街並みで残っており、県道脇でも家がそのまま建っております。車の通行がスムーズに行くように、バイパス道路も順次できておりますが、これからの時代は歩く人が中心のまちづくりとして、県も方向転換、視点を変えて道路施策を進めていかれているところです。高齢者、女性や子どもたちの側からの意見として、重点的、優先的に考えてほしいと思えますので、歩きやすいまちづくりへの取り組みについて、考えがありましたら教えていただきたいと思えます。

○川崎土木部長 道づくり重点戦略は、誤解されないように申し上げますが、幹線道路をつくるためだけの戦略ではありません。先ほど申し上げた3つのグループ、幹線道路をつくっていくグループと、道路自身が持っている課題を解消していくグループと、それからまちづくりを支えていく道路という、大きく道路の種類が3つありますが、どのグループが優先とは考えておりません。この委員会に係る第2グループの課題は、奈良県みんなで作る渋滞解消プラン、奈良県みんなで作る交通安全対策プラン、中山間地域のなら安心みちネットプラン、自転車の計画及び歩行空間の整備というテーマを議論をしております。今年6月ぐらいに整理をしていこうと進めております。どれが重要かという議論は難しい問題であり、各予算のやりとりの中で優先度を決めさせていただきたいと思っております。

重要なのは、選択と集中で本当に必要なものを見きわめて、なるべくオープンにしていくと考えており、この渋滞対策につきましても、基本的にはデータに基づいてどこが渋滞

しているのかを選び、基本的にはデータに基づいて、県民の方へのアンケートでフォローをして場所を決めて対策を講じたいと思います。対策もいきなり100点を目指すとは時間がかかりますので、60点を目指すのも一つの仕方とっております。

今、除委員の言われた歩く歩行空間につきましても、いきなりある特定の地域だけ100点をとるよりも、なるべく早く、速やかに10点でも20点でもとるような施策を講じていながら、地域でまとまればきちんとした歩道整備をやっていくアプローチが現実的と考えているところであります。

○東道路・交通環境課長 歩道空間の整備がおくれている状況を踏まえまして、まずは生活地域周辺について、通学路を中心に、高齢者等も多く利用される病院や駅へのアクセスルートについて、特に重点的に地域の方々と点検をしながら、できるところから速効対策も含めて取り組んでいきたいと思っております。

○除委員 もちろん地元の協力といいますか、それぞれの要望もあるかと思いますが、穴ぼこぐらいなら、応急処置はしてくれますが、何メートルの整備はなかなかしてくれません。もう少し改良していただいたらその周辺がつながり、きれいに整備されますが、その先が整備されていないところもたくさんあります。年次計画をたてて、道路事業の見える化を進めていただきたいと思っております。また、県民の皆様に対しても、今、県はどのような整備を進めている等、どんどん説明をしていただきたいと思っておりますので、要望しておきます。

○宮本副委員長 まず、近鉄線の移設問題ですが、アンケート調査の結果、平城宮跡内の現線路については、移設しなくてもいいと県民や県外の方々に寛容的に受けとめられているとの結果にとれますが、経費の問題などを考えたときに相当な事業になると思うわけですが、改めてこの近鉄線の移設の必要性についての考えをお聞かせいただきたいと思っております。

次に、これからの奈良県の交通のあり方について、車社会から脱出をして、公共交通に移行していくことが求められています。その中で、交通基本戦略も定められたところであり、今2月定例県議会でも交通基本戦略の案が出されていますが、新年度予算の中で、安心して暮らせる地域公共交通確保事業で、市町村が実施するコミュニティーバス等への支援は、説明では必ずしも法定協議会でなくても支援の対象になると書かれています。例えば、王寺町周辺の王寺町、斑鳩町、三郷町、上牧町、河合町の5カ町による広域協議会が発足をしました。これは、王寺駅周辺の朝夕の渋滞解消が目的とされていました。ところ

が、個々の公共交通の要求等を聞きますと、三郷町では、町内全体の公共交通をスムーズにするために、コミュニティーバスやデマンドタクシーの導入をしたい考えでしたが、国の公共交通活性化法に基づく法定協議会は王寺駅周辺の自治体でつくったから、新たにつくることはできないということで、国の補助金に頼らないやり方をしなければなりません。また、平群町は協議会に加わっていませんでしたが、県立三室病院から帰りのバスをこの協議会で検討するに当たって、5町はそれぞれバスや乗り合いタクシーで、帰りの乗り合いタクシーのコースは書かれましたが、平群町は入ってないわけです。そういう中で、平群町の患者さんが、それを利用したいという声があったりするわけです。法定協議会に入れなかったが個々にニーズがある場合、あるいは行政区をまたがるような場合がありますが、例えば斑鳩町のコミュニティーバスが竜田川ネオポリスというところまで入っていますが、そこは平群町との境目であるために、斑鳩町のコミュニティーバスが通った後10分後ぐらいに平群町のコミュニティーバスがまた逆から来るというようなことがあるわけで、双方が連携をしたらもっといいのにという要望を聞きます。今まで行政区をまたがるような取り組みへの支援は、余りなかったように思うのですが、改めてこういう交通基本戦略が定められる中で、市町村の取り組みを支援しようというからには、こういった取り組みにも光が当てられるのかどうかお聞きしたいと思います。

○上田まちづくり推進局長 近鉄線の移設についてのアンケート調査の結果について、近鉄線の移設は必要ではないという副委員長の意見でございますけれども、アンケート調査を実施したことについてですが、近鉄大和西大寺駅周辺を含めて、平城宮跡周辺の渋滞問題、また、本格的に進めていこうという平城宮跡の国営公園化などの背景事情についての提示無しに、直観的に素直な気持ちを聞かせていただいたというのが現状でございます。その調査結果は今ご説明させていただいたとおりでございます。これに基づいて、何かを判断しているものでもありません。今後、平城宮跡周辺地域の課題の解決について、どのようにしていくのか、当然近鉄大和西大寺駅周辺、これにつきまして、近鉄線を移設するのがいいのか別の方法をとるのがいいのか、現状で残すのがいいのか、これからそういうことを検討させていただいて、県としての成案をできるだけ早く提案させていただいた上で再度ご議論をいただきたいと考えております。

また、平城宮跡の国営公園化につきましても、今、大極殿院と朱雀門ができました。それに今後築地回廊をどのようにするか、国でもご検討いただいているところでございます。将来、平城宮跡国営公園化が具体化されてきた場合に、近鉄線の移設の方法について、県

として成案を出来るだけ早く提案し、議論を積み重ねていきたいと考えています。

○東道路・交通環境課長 今回、奈良県交通基本戦略を上程させていただくに当たり、市町村のコミュニティバスの問題を整理しますと、利用効率や行政負担がふえている中で、運営に当たっては、需要予測や路線バスの役割分担等といった整理が不十分な路線も多いのではないかとの問題認識を得ました。今回の交通基本戦略の中では、効率的な、より一層の持続的な運行に向けた調査分析をその地域として議論をしていただくことに対して支援を行いたいと思っています。基本的に協議会に対する支援が中心になると考えております。

また、効率的にコミュニティバス等を運行するためには、複数の市町村が連携して取り組むというのが効果的だと考えているので、その地域に対しては、県としても積極的に技術的な支援を含めて取り組んでまいりたいと考えています。

○宮本副委員長 まちづくりあるいは観光戦略、こういったところに議論の軸足が置かれた場合に、住民の率直な声を受けとめられない感想を常々持っております。例えば荒井知事が打ち出しています、ホテルを核としたまちづくり計画もそうですし、また平城宮跡の国営公園化構想もそうですが、これは、率直に住民あるいは県外の奈良ファンの感想がここにあらわれていると感じたのです。地下に埋蔵する木簡などの文化財保全、これが最も多いわけです。2番目が平城宮跡及び周辺地域における良好な景観。近鉄線の通過に関しても、奈良らしさを感じられる車窓が大事だとか、近鉄線が通っていることに違和感を感じない。こういう直観というものは、まちづくりにおいても大事にされるべきではないかと思っておりましたので意見を申し上げさせていただいた次第です。

それから、公共交通の問題で言いますと、住民の移動要求は行政区に関係なく行われますが、行政は各町村ごとに行われています。今の市町村の厳しい財政状況等の中では、県が光を当てて支援をしていくことが大事だと思っています。協議会が発足に至らない原因も各市町村の事情の中にはあるわけであり、そういうところにもよく耳を傾けていただいて支援をしていただきたいと思います。とりあえず、800万円予算計上されたことは大きく評価をしながら、もっと大きくこういう分野を成長させていただきたいことを申し上げて終わりたいと思います。

○服部委員長 ほかに質問がないようでございますので、これで質疑を終わりたいと思います。

なお、当委員会所管事項に係る議案が追加提出される場合には、当委員会を定例会中の3月3日の本会議終了後に再度開催させていただきますので、あらかじめご了承をいただ

きたいと思います。

それでは、これをもって本日の委員会は終わります。