

建設委員会記録

開催日時 平成26年4月25日(金) 13:03~13:57

開催場所 第1委員会室

出席委員 8名

田中 惟允 委員長

辻本 黎士 副委員長

太田 敦 委員

岩田 国夫 委員

国中 憲治 委員

秋本登志嗣 委員

山下 力 委員

川口 正志 委員

欠席委員 なし

出席理事者 加藤 県土マネジメント部長

林 まちづくり推進局長 ほか、関係職員

傍聴者 1名

議 事

(1) 奈良県道路整備基本計画について

会議の経過

○田中委員長 ただいまから建設委員会を開会いたします。

傍聴をご希望の方がおられます。許可することでよろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

それでは、傍聴の方にお入りいただくようお願いいたします。

本日の委員会では、奈良県道路整備基本計画についての審査のみとなりますので、ご了解をお願いいたします。(発言する者あり)

それでは、案件に入ります前に、4月1日付で議会事務局に異動がありましたので、事務局長から自己紹介と新任担当書記の紹介をお願いいたします。

○芝池事務局長 それでは、この4月1日付で議会事務局に異動のありました者を紹介いたします。

議会事務局長を拝命いたしました芝池でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

同じく、新たに当委員会の担当となりました大谷書記でございます。

○大谷書記 大谷でございます。よろしくお願いいたします。

○芝池事務局長 どうぞよろしくお願いいたします。

○田中委員長 次に、常時出席を求める理事者の変更についてであります。

今般の組織の見直し等により、出席要求する理事者を変更する必要が生じたので、お手元に配付しております資料のとおり変更しています。なお、本日は、県土マネジメント部長、まちづくり推進局長、県土マネジメント部次長（企画管理室長事務取扱）、県土マネジメント部次長（技術担当）、県土マネジメント部次長（地域交通課長事務取扱）、まちづくり推進局次長（技術担当）、まちづくり推進局次長（地域デザイン推進課長事務取扱）、公共工事契約課長、技術管理課長、道路建設課長、道路環境課長、道路管理課長、都市計画室長に限って出席を求めていますので、ご了承願います。

それでは、4月1日付で理事者に異動がありましたので、県土マネジメント部長から自己紹介と異動のあった職員の紹介を、まちづくり推進局長から異動のあった職員の紹介をお願いいたします。

○加藤県土マネジメント部長 それでは、県土マネジメント部の異動のあった職員を紹介させていただきますと思います。

まず、私でございますけれども、4月1日より県土マネジメント部長を拝命しました加藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、県土マネジメント部の次長でございます。増田でございます。

○増田県土マネジメント部次長 どうぞよろしくお願いいたします。

○加藤県土マネジメント部長 続きまして、技術管理課長の梅原でございます。

○梅原技術管理課長 よろしくよろしくお願いいたします。

○加藤県土マネジメント部長 続きまして、道路建設課長の森本でございます。

○森本道路建設課長 よろしくよろしくお願いいたします。

○加藤県土マネジメント部長 続きまして、道路管理課長の高木でございます。

○高木道路管理課長 よろしくよろしくお願いいたします。

○加藤県土マネジメント部長 よろしくどうぞよろしくお願いいたします。

○林まちづくり推進局長 それでは、まちづくり推進局の異動のあった職員の紹介をいたします。

まちづくり推進局次長（技術担当）の水本でございます。

○水本まちづくり推進局次長 よろしくお願いたします。

○林まちづくり推進局長 都市計画室長の藤野でございます。

○藤野都市計画室長 藤野です。どうぞよろしくお願いたします。

○林まちづくり推進局長 以上でございます。よろしくお願いたします。

○田中委員長 ありがとうございます。

それでは、案件に入ります。

奈良県道路整備基本計画についてであります。ご説明を願う前に、この案件については政策検討会議で取りまとめた意見をお手元に配付しておりますので、参考にしてください。

奈良県道路整備基本計画について、森本道路建設課長に説明をお願いいたします。

○森本道路建設課長 それでは、「奈良県道路整備基本計画（案）」について説明させていただきます。

昨年9月議会におきまして、基本計画の検討の方向性を説明させていただき、策定作業に取り組み、この2月には概要報告として基本計画の骨子について報告させていただきました。その後、学識経験者等で構成されました奈良県道路整備委員会の意見を踏まえながら検討を重ねまして、本日、ご審議いただく基本計画案を策定いたしました。

表紙をめくっていただきますと、目次が載っております。奈良県道路整備に関する条例におきまして、「整備すべき道路のあり方」と「道路整備の進め方」に関する事項を定めることとされておりまして、この2章に整備計画自体はまとめさせていただいております。

「奈良県道路整備基本計画（案）」は39ページに及びますので、「奈良県道路整備基本計画（案）の概要」で説明させていただきます。よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

1枚目「奈良県道路整備基本計画（案）の概要（1）」は、整備すべき道路のあり方についてまとめてございます。茶色の着色の部分が大項目となっております。

まずは、「骨格幹線道路ネットワークの形成」ということでございます。

本県の道路整備の遅れを取り戻すために京奈和自動車道を初め、県道の骨格となる幹線道路の整備推進が重要であると考えております。道路整備のあらゆる目的に横断的に必要性が高い項目として独立した項目立てとさせていただいております。

ネットワークを形成する路線としましては、広域的な交通を担うもの、また既存の道路

ストックを最大限に活用した効率的な整備を可能なものとするものといった観点から選定しております。

奈良県道路整備基本計画は道路整備の方向性を示すものでありますけれども、骨格幹線道路ネットワークにつきましては、これをより明確にするため、「奈良県道路整備基本計画（案）」の35ページから39ページに図表で表現させていただいております。なお、事前説明の時点で図表の全域がわかりにくいとのご意見をいただきましたので、全域がわかるもの等をつけさせていただきまして、少し図表を変えております。

次の大項目についてでございます。「目的志向の道路整備の推進」でございます。

骨格幹線道路以外の道路整備も当然、進めるわけでございますが、これらの整備に当たりましては、目的志向を明確化して取り組むことにより、本県のさまざまな政策課題の解決に対応できるものと考えております。

ここで掲げております目的志向の道路整備の推進においては、具体的な整備路線を示すのではなく、取り組む方向性を記載させていただいております。

1つ目、「企業立地を支援する道路整備の推進」でございます。企業立地を促進するため、地域のまちづくりと連携を図りながら、産業集積地への良好なアクセスの道路整備、通勤や業務移動の円滑化といった観点から取り組む方向性をまとめております。

2つ目、「観光振興に資する道路整備の推進」でございます。ここでは、観光地へのアクセスを強化すること、また観光地間の周遊、観光地内の回遊等を促進するという観点で取り組む方向性をまとめさせていただいております。

3つ目、「生活利便の向上に資する道路整備の推進」です。道路は通勤、買い物、散策など多様な移動に使われますけれども、最近の高齢化社会、それから地球環境問題、健康志向などを受けまして、自動車交通の円滑化のみだけでなく、公共バス等の公共交通、それから徒歩、自転車など多様な移動手段の通行環境を充実していくことが求められております。ここでは、公共交通利便性や消費利便の増進、さらに健康まちづくりの観点から取り組む方向性をまとめさせていただいております。

4つ目、「安全・安心を支える道路整備の推進」でございます。平成23年9月に発生しました紀伊半島大水害を初め、全国各地で大規模災害や痛ましい交通事故、それからトンネルの崩落事故等が相次いで起こりました。このことから、道路防災機能の向上、構造物の老朽化対策、交通安全の確保に関する取り組みを推進することが重要となってきております。このため、ここでは紀伊半島アンカールートの早期整備を初めとする災害に強い

道路の整備に取り組みます。また、老朽化に対応しました適切な維持管理の実施や暮らしを支える交通安全対策を進めることとしております。

3つ目の大項目、「整備に当たっての条件・配慮事項」でございます。

骨格幹線道路にかかわらず全ての道路を整備するために配慮すべき事項や条件とすべき事項を記載しております。道路整備に当たりまして、本県の豊富な歴史遺産や自然環境との調和や環境への配慮の観点から、風格ある景観形成と環境への配慮。

2点目。これまで作り上げてきました道路ストックを有効に活用して道路整備を効率的に行う観点から、道路ストックの有効利用と効率的な整備。

3点目。高齢者や障害者、乳幼児連れの方、また外国人の方、多様な道路ユーザーがごございます。その全ての方が使いやすい道路となる観点から、使いやすさの追求の3項目を記載しております。

以上が、整備すべき道路のあり方でございます。

2ページ目「奈良県道路整備基本計画（案）の概要（2）」。ここでは、「奈良県道路整備基本計画（案）」の2章目の道路整備の進め方について取りまとめております。

1つ目の大項目は、『評価の重視と「選択と集中」』でございます。

まず、段階に応じた評価を実施することとしまして、計画段階と事業段階に分けております。計画段階の評価としまして、地域のまちづくりの方向性とあわせて、都市計画道路の必要性や配置、規模の検証を行い、必要に応じて都市計画の見直しを推進することとしております。事業段階の評価としましては、これまで実施していました新規事業評価、事業再評価、それから事後評価、これらの充実を行いまして、事業のスムーズな進捗、効率的な事業展開、事業効果の早期発現を図ることとしております。

次、『「選択と集中」による予算マネジメント』です。ここは、平成21年度から平成25年度まで実施していましたが「奈良の今後5カ年（平成21年度～平成25年度）の道づくり重点戦略」に基づきます「選択と集中」の考え方を継承し、重要事業、重要施策への重点投資を行うとともに、一般箇所では停滞要因のない箇所に予算の傾斜的配分を行う進捗管理型投資を行い、効果の早期発現を図っていきたいと考えております。また、事業進捗見通しの確保を図るため、住民等からの意見聴取の仕組みが確立されておりました都市計画制度の活用や新規事業採択時評価におきましては、市町村の協力や地元情勢等について評価項目の充実を図ることとしております。

2つ目の大項目、「連携・協働と説明責任」でございます。

道路整備とまちづくりは密接に関係しております。地域として目指す将来像を総合的に実現する観点を重視することとしています。このため、市町村を初め、他の道路管理者、交通管理者、関係行政機関や事業者、住民の方々と一層の連携・協働を図ることとしております。

「説明責任の重視」でございます。ここでは、県民や道路利用者へのサービス向上を図るには、ニーズを的確に把握するとともに、施策や事業の内容を県民の方々にわかりやすく説明し、理解と協力を得ることが重要と考えております。このことから、積極的な県民コミュニケーションをとることや、これまで推進してきました施策の見える化をさらに充実させることとしております。また、完了宣言につきましても、完了見通しが得られた箇所は積極的に完了宣言を行うこととしております。

3つ目の大項目、「契約・許認可の適正確保と品質向上」でございます。

道路ストックの維持管理を含めまして道路整備を適切に行うには、品質の確保を図るとともに各種手続の透明性、公平性を確保することにより県民の信頼を得ることが不可欠と考えております。このことから、契約手続や許認可の適正確保に引き続き取り組むこととしております。

以上が奈良県道路整備基本計画の概要でございます。

次に、スケジュールを説明させていただきます。3枚目「基本計画策定のスケジュール(案)」をお願いいたします。

平成26年4月14日から5月11日までの期間、奈良県道路整備基本計画のパブリックコメントを実施しております。広く県民の方々から意見をいただくこととしております。また、本日、当委員会に奈良県道路整備基本計画の原案を説明させていただき、それらに基づいて原案の修正の後、学識経験者から成る奈良県道路整備委員会を経まして、6月議会に奈良県道路整備基本計画案として提案させていただくこととしております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○田中委員長 それでは、ただいまの説明につきまして、質疑があればご発言をお願いいたします。なお、質疑はただいまの説明のありました案件に限らせていただきますので、ご了承願います。

○太田委員 ご説明いただきましてありがとうございました。

前の政策検討会議の中でも山村委員から今回の計画につきまして意見を述べさせていただいておりますので、その点は重ならないようにしていきたいのですけれども。今回、事

業再評価ということで、本当に必要かどうかということを見直しながらの選択と集中ということで、従来、拡大路線できていたのですけれども、見直しを図っていくという点では進めていただきたいと思います。今回この事業の計画が出されまして、私が心配しますのは、ここにも掲げております老朽化に対応した維持管理の実施ということです。これから人口は減ってまいりまして、高齢者が増えてまいります。そうしますと、これから例えば50年先を見据えたインフラ整備あるいは維持管理がどこまで保障されるのかが心配されます。現時点におきまして、トンネルの落下事故などがございまして、市町村の中でも今、維持管理でかなり苦しんでおられるところがございます。奈良県の南部におきまして、雨が降って国道169号や168号が止まってしまうと迂回する道路がないという状況がありまして、そういう中で、従来の道路のインフラ整備という点でもう少しご説明をいただきたいと思います。

○森本道路建設課長 先ほどの説明の中で少し述べさせていただきましたけれども、「奈良県道路整備基本計画（案）」の21ページに「道路ストックの有効活用と効率的な整備」ということで、全ての道路にわたりこのようなことを考えていかなければならないとまとめさせていただいております。特に高齢化社会、それから政策検討会議の中でもお話がありましたけれども、乳幼児連れの乳母車を押すお母さん方とかいろいろな方々がいらっしゃいますので、その辺を考慮した道路整備を進めてほしいというような意見もございまして、その辺はバリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進ということで、今、バリアフリー基本構想を策定している市町村もございますけれども、それらの推進を図りながら整備を進めていきたいと考えております。以上でございます。

○太田委員 この新たなインフラをこれから進めていくに当たりまして、当然、維持管理、補修改修ということになりましたら、やはりその財源を別途に確保することが必要ではないかと思っておりますけれども、その点では現在、財源不足でなかなかインフラの改修が進まないという状況がありますけれども、その点ではどのようにお考えでしょうか。

○森本道路建設課長 「奈良県道路整備基本計画（案）の概要（1）」の一番最初の大きな項目の中で、「骨格幹線道路ネットワークの形成」というものがありますが、その次には「目的志向の道路整備の推進」ということで、3項目めに「生活利便の向上に資する道路整備の推進」ということで、いろいろな方に対して個別の、例えば安心安全であったり交通安全であったり、そういう施策を作成いたしまして、その中で必要性をまとめて整備計画を立てながら、予算を確保しながら進めていきたいと思っております。

○太田委員 このインフラの維持や補修改修などの財源措置の担保も是非示していただきたいという意見を申し上げておきます。以上です。

○川口委員 反対はないです、どんどんこういう狙いというものが膨らむことはありがたいことだと思います。そこで、道路にかかわっての今日までの政策の歴史があります。その歴史の中で、「なら・半日交通圏道路網構想」が打ち出された時期があるわけです。この奈良県道路整備基本計画がその「なら・半日交通圏道路網構想」を継承した内容になっているのかどうなのか、つまりこの計画では広域的という表現がウエートを占めたような表現になっている。つまり、迅速、スピードというものがあまり目につかないように思うので、その点、今日までの道路政策にかかわっての歴史との継続、継承というものの接点をここではどういう面を通して受けとめることができるのかということを一ポイント聞きたいわけです。

それから、次は、概ね10年後の姿と書いていますが、この10年後の姿はいいけれど、一体この10年後にはどういう事業量、事業額として押さえているのか、インフレになりますから金額は変わろうかと思えますけれども、事業量、事業額がどうなっているかということ。半分は5年後ですか、3分の1は3～4年後と、こういうことになるわけですが、そうすると、全体の事業量、事業額を10分の1ずつにしたら今日の奈良県の道路予算で間尺が合うのかどうなのか、この点も一体どういう計算になっているのか。

それから、我が里のことを言うわけですが、この狙いの意図からするならば、観光にも、あるいはまた生活利便にもかかわり合いがあろうと思いますが、五條市から基点になります五條高取線は、途中、家屋密集地などは拡幅ができない、改良ができないということになるわけです。つまり、改良改修だけが狙いであり、新しい道路もあろうと思いますが、全く今日までの中心道路を無視した形ではなかろうと思えますけれど、「奈良県道路整備基本計画（案）」の39ページには骨格幹線道路ネットワークということで路線が示されておりますけれども、今私が申し上げました御所市、国道309号も含めてですけれども、今、京奈和自動車道の関係でかなり交通量に変化が起こって、非常に交通安全が危惧されるような状況が起こっているわけです。そのような意味で御所市は見放されたのかとこの表を見たら思うわけです。五條市やその周辺の、御所市以外の周辺のところはあるわけですが、御所市だけすっぱりこの骨格幹線道路ネットワークから外されているわけです。そのことについて、この計画では、漏れているのか、忘れていいのか、無視したのか、そこを聞かせてもらいたい。

それから、もう1点は、国土交通省が橋や道路等の老朽化対策の推進ということで、今、人手不足ということで従事員が非常に足りないということで、計画を練ってもなかなか施策が軌道に乗らないというような意味でいろいろと心配の向きの対策の方向が示されているわけですが、これとの絡みは一体どうなるのか聞かせていただきたいと思います。まずは、以上を申し上げます。

○森本道路建設課長 4点ございました。

まず1点目、以前からありました「なら・半日交通圏道路網構想」との関係というご質問でございました。奈良県の「なら・半日交通圏道路網構想」については、それをしながら道路整備を進めてきましたけれども、道路整備がなかなか進んでいかないという問題、課題がある中で、平成20年度に「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」を策定しました。その「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」に基づいて選択と集中を進めたことにより、幹線道路のネットワークの完成がある程度見えてきたのではないかと評価しています。ですから、回答としましては、「なら・半日交通圏道路網構想」をそのまま引き続けているというよりは、なかなか動かなかったものをこの「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」で選択と集中で進めたということになると思います。

それから、2点目の事業量のお話でございます。この奈良県道路整備基本計画は、条例に基づきまして、整備を図るための施策についての基本的な計画ということになっており、あくまで施策の方向性を示すという計画でございます。基本計画では、その方向性がより明確になるように骨格幹線ネットワーク形成を最重要課題ということで目指すべき姿、おおむね10年後のこうあるべき姿をネットワーク化ということで出させていただいています。このネットワークの考え方につきましては、県道を縦横断する拠点間を結ぶ広域交通を受け持つ道路、それから予算も限られていることですから、既存道路ストック、事業中の箇所あるいはこれまでに作り上げたものをできるだけ利用して、いち早く効率的なネットワークをつくらうという観点で広域幹線ネットワークをつくらせていただいております。

それから、3点目の五條高取線でございます。これにつきましては、骨格幹線ネットワークにつきましては先ほど言いました広域的な道路を受け持つものという考え方を加えさせていただいておりますが、その他の道路についても当然しないわけではなくて、目的志向をあらわすということで4点、企業立地を支援する道路整備、観光振興、生活利便を向上する道路整備、安全安心を支える道路整備というこの4項目について、的を絞りながら

道路整備を進めていこうと。五條高取線につきましては恐らく、今の川口委員のご説明のとおり、生活利便の向上あるいは安全安心のために必要な道路になると思いますけれども、その整備については、五條市が考えておられるまちづくり構想と合わせながら考えていきたいと思っております。以上でございます。

○高木道路管理課長 老朽化対策の人手不足で工事が軌道に乗らないのではないかとのご指摘がございました。「奈良県道路整備基本計画（案）」16ページから17ページにかけて記載をさせていただいております。特に市町村の橋りょう等、非常に規模が小さくて、工事を発注しても入札業者がない。特にこれからは東京オリンピック等で人手が不足するということが懸念されております。そういったところで、現在、奈良モデルの中の垂直補完で市町村の支援をさせていただいております。今後、工事につきましても、県の工事と市町村の工事を一体として発注するいわゆるスケールメリットをつくることで円滑に工事の発注をしていくことを考えております。以上でございます。

○川口委員 答弁の順序で反論めいたことを申し上げますと、あっちこっち飛びますが、これは県の計画でしょう。私が五條高取線の話をしたら、御所市のいろいろな計画とのかかわり合いでとおっしゃったが、これは県の計画でしょう。だから、いろいろな道路に関しての重要度というのは、それなりに取り上げますというような意味に聞こえました。

「奈良県道路整備基本計画」が中心で物事を進めるのでしょうか。「奈良県道路整備基本計画」に漏れている分は、附帯的な考え方にならざるを得ないのだろうと聞いているわけです。つまりは基幹道路としてこの「奈良県道路整備基本計画」に出された路線と、それから外れた県道はたくさんあると思う。この2次、3次的な考え方に陥らざるを得ない。経済性もあればいろいろ要素もあろうと思いますが、それらを示してもらいたいと思う。事業量はいくらかと聞けば事業量は言えないと。基本計画だけだと。絵に描いた餅ならいくらかでも言えるのではないのでしょうか。絵に描いた餅だともっと立派なことを描けるでしょう。五條高取線くらいなぜ描けないのでしょうか。絵に描いた餅ですと答えたのと同じです。事業量はいくらかと聞いたら出せない。着実に物事を進めていかないといけません。基本計画にあるが、金はない。そうするといろいろな理由で問題を起こすネタになりましょう。ここが1番の展開、これが2番目になります、これが3番目になりますというのが計画です。いかげんな答弁で我々が納得できますか。事業量はある程度示さないといけません。奈良県の道路予算がいくらかだと、10年計画ですとそれで10倍。いやいや、大声援をもっと求めて、それにプラスアルファをどのぐらいにしようかというような形で、これぐら

いしか伸びませんと。絵に描いた餅を審議するのですか。それでしたらこれは落第です。それと、この建設委員会が通りますか。これを承認できない。反対しないが承認できない。ある程度の裏打ちを伴いながらの絵を描いてもらわないといけません。トラブルのもとです。それはゆずりあいの謙虚さが必要ですが、いろいろな状況、条件を考えて物事を進めないといけません。事業量を全く無視して計画を練りました、これを計画と言えますか。加えて、全国協議会や各新聞、マスコミも報じた橋の問題、きょう橋の問題を言おうと思っただけでしたが、言わせてもらえませんが、これは大事な問題です。後で言いますが、皆さんの時間もあろうからしつこくは言いたくはないけれども、これでは話になりません。

それから、道路行政にかかわってのいろいろな歴史、「なら・半日交通圏道路網構想」の問題、選択と集中ということで、これでいきますと、今までの総括をしないといけません。これは、前の知事の方針で、今の知事の方針と違いますということなら違いますと言った方がいいです。「なら・半日交通圏道路網構想」というのは、誰しもが賛成した内容です。「なら・半日交通圏道路網構想」に反対した者はいません。スピーディーに移動ができるのは、ありがたいことです。それを補う内容もなければ困るわけです。切り離しますというように私には聞こえたわけです。私の耳が悪いのか、勘が悪いのかわかりませんが、もうちょっとしっかりしてもらわないといけません。ちょっとこのままで私は、これ以上質問はしませんけれど、私は反対はしませんけれど、今日は納得しましたということでこの「奈良県道路整備基本計画」、オーケーと、今の説明ではイエスという賛成の意見は出せません。これだけ言っておきます。事業量をはっきりしなさい。事業量なしで絵を描くというようなばかげたこと。

○金剛県土マネジメント部次長 まず「なら・半日交通圏道路網構想」から、この「奈良県道路整備基本計画」はどのようなところだと、先ほどの森本道路建設課長の説明が少し不足していたと思いますのでつけ加えさせていただきたいと思います。

一つは、「なら・半日交通圏道路網構想」ということで進めてまいりました。先ほど森本道路建設課長の話の中でも、進めてきたけれどもなかなか整備が進まない部分があったと。それを引き継いで、「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」で問題点を洗い出して5年間進めてきました。その次としてこの「奈良県道路整備基本計画」を出してきたわけです。「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」でも成果というのは上がってきたのですが、相変わらず成果の上がないところですか、渋滞が解消しないところが残ってました。この「奈良県道路整備基本計画」でさらにそこを解消していく、整備してい

くということで、一連の流れの中で進めていきたいというものでございます。少し説明が不足していたように思います。

もう一つ、事業量のお話でございます。私どもは「奈良県道路整備基本計画」を立てて、それに向けて事業を進めていき、必要な予算を確保していくと考えており、そこがぶれたらいけないので、基本計画でしっかり道づくりの方向を見せていこうと考えました。答えになるかわかりませんが、実は平成21年度から平成25年度まで「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」を進めてまいりました。この5カ年におきまして、全体の中で特に重点的に整備するところですか、供用、目標何年までに整備するという分につきまして、約600億円、そして京奈和自動車道等、直轄事業に県も約300億円負担しております。そういった事業費を投じてまいりました。その結果、平成21年度から平成25年度の間で、京奈和自動車道につきましては橿原高田のインターチェンジから御所のインターチェンジまで、また中和幹線、桜井東、下田、大宮道路、三条道路、JR連続連立、スマートインターチェンジ等、これまで渋滞などで整備がおくれていたいろいろなところの整備が進んできたところでございます。今後さらにこの「奈良県道路整備基本計画」をもって、まだ残っている問題箇所を解決していきたいと思っております。

具体的にはこの「奈良県道路整備基本計画」に基づいて、ここはすべきだという事業計画、事業実施計画をしっかり立てて、その中で工期や必要な事業費などをしっかりお示していきたいと思っております。確かにおおむね10年でこの計画ができるのかという委員からのご指摘がございます。私たちとしましては、ここをあるべき姿といいますか、ここを解消していきたいというものをまず出させていただいて、それに向けて必要な予算をしっかりと確保するように事業計画をしっかり立てて進めていきたいと思っております。ちょっと長くなりましたが以上でございます。

○田中委員長 よろしいですか。

○川口委員 いや、よろしいことないです、質問ではありませんが、今、金剛県土マネジメント部次長がおっしゃったことはおおよそわかりますが、それなら、具体的に出ているわけです。出ていたら、どれぐらいの手を加えなければならないということが、数字が編み出されないといけません。ここまで出すのでしたら。だとするならば、五條高取線を初めとして、県道がたくさん漏れています。これはどうして抜いてあるのですか。しかも、漏れている分は、地元御所市云々ということをやったでしょう。根底にそういう考え方があるから、これは県で見ますけれど、あとは市町村でやりなさいよと、市町村の陳情次第

でお助けしましょうかと、そういう受け身の展開ではないのですか。それでしたら積極的展開ではありません。今日はこれに反対はしませんが、うんとは言えません。皆さんここでうんと言われたら、私は不思議でしようがない。大分皆さんお人よしだと思う、ここでうんと言われたら。

○**国中委員** 言われたことは、本当に道路整備の基本的な問題だと思います。常に基本計画だとか戦略とかいう言葉、私はいつも言葉の遊びをしているとしか感じておりません。それで、加藤県土マネジメント部長、赴任されて何日目ですか。奈良の道を走りましたか。走りましたか、どこを走ってくれた。どこでも構いませんが、奈良県の道は走りやすいですか。私はこのような委員会で物をあまり言えないタイプですが、今日は言わせてもらいます。常に奈良県の道路づくりは予算に合わせて道路をつける。これだけの金があるからこのような道をつけましょうかという。このような道をつけたいからこれだけの予算が必要だという、逆です。だから中途半端な道ばかりです。奈良県には、一本も抜けた道がないです。遅れ遅れと、武器のように言うているわけです、誇らしげに。何十年たっても、もとに戻りません。全国でワースト47位と、いつもです。私も県議会議員をさせてもらって20何年になりますけれど、同じ言葉ばかり使っています。だから、もっと今、行政に求められているのは10年間の基本計画です。一つはスピード感だと思います。このスピード感がなかったら、何をしているのですかとなります。100メートルほどつけるのに大概4～5年、5年も6年もかかるでしょう。1年に1工程しか予算を組まないからです。だからこのスピード感が全然ないわけです。

それともう一つ、道路の設計の基本計画を立てるとき、とにかく、でたらめとは言いませんが、どのような道をつけるかというような構想がないのではないかと、県土マネジメント部は技術力がないのかな。金剛県土マネジメント部次長、このような事を言って失礼ですが、失礼なことでもあえて言います。これ金剛県土マネジメント部次長にいつも言うでしょ。だからそういうところをやっぱり考えて、道路整備、選択も集中も結構ですが、まず基本的なところが抜けています。だから、こういう道をつけるためにはこれだけの予算が必要だという確保の仕方を全然していない。これだけのお金があるからこれだけの道をつけたらいいでは、中途半端に終わるのは当たり前です。

それと、安心安全。「奈良県道路整備基本計画（案）の概要（1）」にも風格ある景観形成と書いていますけれども、風格も結構ですが、まず走りやすい道をつけてください。例えばカーブフィッティングも、センターラインを引くのもそうだと思います。センターラ

インどおり道を走っていたら、こんなふうにしないといけない、奈良県のセンターラインの引き方は。だから、もう少し全体的な流れを見て基本設計や、法線を考えるべきと違いますか。私はそれが一番抜けているように思えて仕方がない。だから、森本道路建設課長、そのようなところを考えて、これからの道路を考えていかないといけません。10年設計で、10年計画で、そういうところをもっと考えて走りやすい道をつくるべきです。いつも三重県に行かせてもらうとき、三重県も確かに道は広がっていますが、狭いところもあります。けれども三重県の道は走りやすい。和歌山県もそうです。途中で直角に切り取ったまま放ってあるとか、奈良県だけです。道路をちょっとはり出してほしい言ったら航空母艦の滑走路みたいなつけ方したりとか、もうちょっとカーブフィッティングとかそういうところも考えてできないですか。奈良県の県土マネジメント部の技師は、その辺の技術力がないのか。

○田中委員長 はい、答弁は。

○国中委員 いや、なかったらかまわないけど。

本当に森本道路建設課長の双肩にかかっていますから、そういうところをきちっと考えながら、土木事務所から上がってきた、また道路建設課として幹線道路は当然基本設計からしていくのだから、先ほど予算の話も出た、そしてまた「なら・半日交通圏道路網構想」の話も出た。「なら・半日交通圏道路網構想」というのは、それはまだまだ生きているように思うので、その延長線上でまだ工事をしているところもあります。それとこれとは別ですと言われても困ります。森本道路建設課長、柿本知事の時代に出した「なら・半日交通圏道路網構想」で工事を行っているところがあるのです。これも何年にもなりますが前進していません。だから、そのようなところがこれからはないように、ぜひ10年構想で行ってほしいと思います。

○田中委員長 答弁必要ですか。(発言する者あり)

○森本道路建設課長 いろいろお叱りの言葉をいただき、まず先ほど勘違いいたしまして済みません。(発言する者あり)

○田中委員長 質問者の答弁に答えてください。

○森本道路建設課長 国中委員がおっしゃることももっともであると思っています。私は、五條土木事務所国道168号の整備などをさせていただいて、やっぱり地域高規格道路で施工した分はすごく走りやすく、線形もいいです。ところが、昔ながらの2車線であればいいというやり方をしているところはやっぱり走りやすく、先日から崩れているとこ

ろもやっぱりそういうやり方をしたところは崩れていて、地域高規格道路できちっとやっていったところは崩れていないと思っております。

それから、道路整備がなかなか進んでいないというのも事実でございます。ただ、「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」に基づいて、お叱りを受けるかもしれませんが、京奈和自動車道が見えてきたとか国道168号が見えてきたとか、いくらか進んできたのではないかというのが私の感想でありますけれども、この「奈良県道路整備基本計画」をきっちり作って、それを実現する事業計画をきちっとつけて進捗管理を行い、誰もが走りやすい、いい道を作っていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○国中委員 頑張ってください。

○田中委員長 ほかに質問はございませんか。

ほかになければ、これをもちまして質疑を終わります。

これをもちまして本日の委員会を終わります。どうもご苦労さまでした。