

# 奈良県道路整備委員会（第3回）議事録

日時：平成26年5月28日（水）

10時00分～11時30分

場所：奈良県文化会館 集会室A・B

## 道路整備基本計画について

○パブリックコメント等でいただいた意見に対し、的確に回答されている。基本計画の内容についても、骨太で論点がはっきりとしており、「選択と集中」の考え方が明確に表れている。また、整備箇所も明示され、分かりやすく、伝わりやすい内容だと感じる。

○「既存道路の効果的活用」について

- ・パブリックコメントの意見で「既存有料道路の料金値下げによるアクセス改善施策についても言及すべき」とあり、県の考え方では「引き続き、関係機関への働きかけを行うものと考えています」となっているが、これまでどのような関係機関への働きかけをしたのか。また、今後どのような計画をもっているのかを教えていただきたい。

（事務局）

- ・有料道路の料金については、西名阪自動車道の料金が定額400円であるため、郡山ICと天理ICの近距離でも400円となることから、この区間を100円や200円にして、過去に社会実験を実施した。また、スマートICが郡山ICと法隆寺ICの間にできたことにより、そこに短距離利用が発生するため、スマートICの設置に併せて料金見直しができないかを、NEXCOや国に働きかけてきたところ。今後、平成26年度に郡山JCTが完成し、京奈和自動車道と西名阪自動車道がつながることにより、短距離での400円区間がさらに発生することから、上手く有料道路を使ってもらえるような施策の実施を、引き続きNEXCOや国へ働きかけていく。

○「老朽化に対応した適切な維持管理の実施」について

- ・「50年後を見据えたインフラ整備や老朽化」ということで、戦略的なストックマネジメントを展開すると宣言されているが、これまでの建設や補修等の経緯について、既にデータベース化されているのか。また、市町村への垂直支援においても、マネジメントするにはデータをいかに整理していくかということも重要であるが、現状はいかがか。

(事務局)

- ・橋梁に関しては、県では既に長寿命化修繕計画を策定しており、本年が最終年となっている。また、全ての市町村でも長寿命化修繕計画を策定し、既存資料のデータベース化を行っている。古い橋梁についてはデータが不十分な部分もあるので、調査・整理しているところ。今年4月に道路インフラ修繕維持管理協議会を設けており、今後は国やNEXCOなど、すべての道路管理者と協働でそういった課題に対応していくこととしている。

○「施策の見える化」(モデル的な取組)について

- ・今後は、成果が問われることになると思う。道路やストック整備において、地域をどう活性化していくか、まちづくりとの連携の部分について、例えば道路空間の再配分や次の時代に合わせた道路空間のあり方、また、景観や観光等と道路空間との関係など、色々な課題があるが、実際にプロジェクトとしてこの計画の期間内に行い、それが形として現れてくることが大事だと思う。県民の皆様にも着実に進んでいるのだなと実感していただけたらと思うので、今後は是非見える化というところを重視していただきたい。

○「骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開」について

- ・「京奈和自動車道御所 IC～御所南 IC 間は平成 26 年度、御所南 IC～五條北 IC 間は平成 28 年度の供用予定に向け」と記載いただいているが、この平成 28 年度というのは、4 月 25 日に、国土交通省から予定ということで発表させていただいた。御所南から五條北がつながれば、和歌山から橿原まで、高速道路で繋がるということで、京奈和自動車道のネットワークも大きく進展することとなる。ただ、発表のとき、「予算の状況等により変更がある」と記載しており、今後、いろいろな状況によっては、この年度も変わるかもしれないが、それを目標に頑張っているのだから、是非県の方も、ご支援・ご協力をお願いしたい。

### ○発注方法の工夫について

- 基本計画でも景観のところで「設計水準の底上げ」や、契約のところで「発注方法の工夫」と記載されているが、いわゆるプロポーザルなどで、価格だけでなく、提案や性能による選定方法があると思う。ただ、実際にやろうとすると、非常に手間がかかったり、手続きが煩雑であったりするため、プロジェクトにしていけないとやりにくいところもある。

通常の事業と比べると、お金は多少上乘せがあるが、2倍や3倍にはならない。しかし、手間は大変で、それを応援する仕組みを立ち上げないとなかなかできないが、やろうと思えばいろいろ知恵のある職員の方や、協力してくれる市町村の方もおられると思うので、こういうプロジェクトを是非やっていただければと思う。特に奈良県の場合は、まちづくりなどにおいて、市町村と一緒に県が入っていかれているということが特徴だと思うので、今後展開されてはいかがかと思う。

### ○奈良モデルについて

- 県が市町村と連携して事業を進めていく「奈良モデル」についてご説明をお願いしたい。

(事務局)

- 平成20年当時、平成の大合併で全国的に小規模市町村を合併していくという流れの中で、奈良県は47市町村から39市町村に8つ減ったものの、それほどうまくまとまらなかったという背景があり、小さな市町村をどう支援していくのかという取組が「奈良モデル」である。

「奈良モデル」の73の取組みの中で、垂直補完は、いわゆる逆権限移譲で、市町村の権限を県が受託する仕組みである。例えば、橋梁の長寿命化修繕計画の策定がその一つ。また、水平補完は、いくつかの市町村が集まって協力し合うところに、県が支援していくパターン。「奈良モデル」とは、そのようにいろいろな形で県と市町村が協働で様々な課題に取り組んでいくというもの。

### ○市町村への支援について

- 市町村に技術系の職員が少なくなっており、県で何らかの支援をすることが重要。支援の仕方として、外郭団体のようなものを作って支援するのか、県直営であるのか色々な場合があると思うが、どういう支援の仕方がいいのかを考えた上で「奈良モデル」というものにたどり着かれたのだと思う。「奈良モデル」がすぐに終わるというものではなく、これからも続けられると思うので、十分に実のあるものにしていただきたい。

#### ○骨格幹線道路に接続する道路について

- ・奈良県では、骨格幹線道路の整備に力を入れておられ、それなりのレベルに達しようとしているが、次のレベルがうまくつながっていないと感じる。立派な広幅員の道路に区画街路のような細街路が直接つながっているというように、道路が階層構造を持っていないことが多い。

骨格幹線を整備していくことは妥当な方向であるが、その次のレベルをうまく整備していかなければ、車の抜け道と通学路が重なってしまうような問題が発生する。通学路対策や安全性向上のためにも、階層的構造を念頭に道路整備を進めていくことが重要。

#### ○骨格幹線道路の次レベルの道路について

- ・外国の方と話をしていると、日本の高速道路は素晴らしく、相当程度整備され、サービス水準も高いが、その次に続く道路はどれなのでしょうということ聞かれる。いわゆる二番手のサービスレベルがどの道路をとってもあまり変わらない。

また、沿道施設へのアクセス機能が相対的に高まると、どうしても交通機能が落ちる。緩速車線を設けることで、アクセスを改善するというものがあるが、それではどうしても緩速車線用の用地が必要となる。そこで、現在の道路の中で、緩速車線を設け、沿道施設へのアクセスを保ちつつ、本線の交通機能を高めた状態で残すというものを、地域高規格道路で展開していく方法もあるのではないかと思う。

#### ○幹線道路の車線数の考え方について

- ・道路は基本的には偶数の車線数を基本とするが、3という考えもあるのでは。実際に暫定2車線の道路などでも、部分的に片側2車線を設けることで、実質3車線に近いような運用をされているところもあるが、交通量をみても4まではいかないが2だと先々足りないような所は最初から3を狙うということも考えられる。片側2車線では1台遅い車がいると速度が落ち、それによって渋滞や事故の危険性もあるため、所々で車の固まりをほぐしてやるのが、サービスレベルを上げるうえで重要であるため、奇数の車線数というのもあるのでは。諸外国では構造令で位置づけられているところもある。リバーシブルレーンのように時間で分けるのではなく、1km単位などで交互に使っていくというイメージ。

#### ○ICT技術の活用について

- ・奈良県の場合は集中的な豪雨の問題があり、実際色々な復旧・復興が進められていると思うが、その中で情報提供の1つのコンテンツとして、Xバンドレーダーを使った雨量予測というものが、かなり実用化されてきている。

実際、ナビゲーションに情報発信するような機関（VICSセンター等）でも検討されており、かなりの空間的なきめ細かさで精度が高く予測ができることになっているため、特に山間部の道路では、そういうものを活用して積極的に情報提供していくことが必要ではないかと考えている。

○1. 5車線の道路について

- 南部の地域においては、北部・中部と比べ、道路整備が遅れているため、防災対策などを含め、紀伊半島アンカールート of 整備は必要だが、その他の道路を1. 5車線で整備するのか、2車線で整備するのが課題。1. 5車線にすれば2車線にするよりも時間はかなり短縮されるが、地元の町村の方々にとっては、やはり2車線にしてほしいという要望が強いと思う。1. 5車線と書くには易いが、地域との連携のもと、合意の上で行っていかなければならないので、実際にはかなり大変だろうと思う。県の施策として重要なところで、県と地元町村あるいは住民の皆様との話し合いを慎重にやっていただきたい。

(以上)