

第167回奈良県都市計画審議会

1. 日時：令和3年2月9日（火）午後2時00分～午後3時00分
2. 開催場所：奈良県文化会館 2階 集会室A・B
3. 出席者：塚口委員、岩崎委員、朝岡委員、狭間委員、兒山委員、久委員、増井委員、奥委員（代理出席）、大坪委員（代理出席）、米村委員（代理出席）、溝口委員（代理出席）、大橋委員（代理出席）、荻田委員、中野委員、中村委員、川口委員、太田委員、清水委員、亀田委員、平井委員、南委員、森田委員
4. 開催状況：傍聴者なし
5. 第1号議案 大和都市計画道路の変更について
・大宮通り線ほか1路線の変更
報告事項1 奈良県都市計画区域マスタープランの改定について

【事務局】委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

審議に入ります前に、まず、配付資料の確認をさせていただきたく存じます。お配りしております、まず、バインダークリップで留めてある次第、それと座席表、審議会委員名簿、幹事名簿、審議会議案書。参考資料集、資料集の部分として写真と地図が入った資料、報告事項としまして、「都市計画区域マスタープランの改定について」という2枚物。最後に、紺色のパワーポイントの資料を配付しております。もし不足等がございましたら、挙手いただけましたら資料のほうをお持ちいたします。よろしいでしょうか。

次に、本日の審議会運営について御説明申し上げます。本日は、新型コロナウイルス感染予防対策として、入室の際にアルコールによる手指消毒やマスク着用をお願いさせていただいております。また、密閉空間とならないよう、窓を一部開放して換気を行って開催しております。さらに御発言の際にお持ちするマイクにつきましては、受渡しの都度、事務局のほうでアルコール消毒をいたします。審議会事務局の幹事につきましても、密集を避けるため議題に関係する幹事のみのお出席とさせていただいておりますので、御了承願います。本日出席の幹事につきましてはお配りしております座席表を御覧いただければと存じます。その他、何かございましたら遠慮なく事務局のほうまでお申出いただけますようお願いいたします。御不便をおかけいたしますが、御理解と御協力のほどどうぞよろしく

お願い申し上げます。

続きまして、当審議会の委員につきましてはお配りしております委員名簿のとおりとなっておりますが、前回の審議会、昨年7月開催以降に交代されました委員を御紹介させていただきます。市町村の議会の議長を代表する5号委員の平群町議会議長、森田勝委員です。

【森田委員】森田です。よろしくお願いいたします。

【事務局】また、本日は1号委員の三浦委員、2号委員の近畿運輸局長、野澤委員が御欠席となっております。

さて、本日の審議会につきましては、委員総数24名のうち22名に御出席いただいておりますので、奈良県都市計画審議会条例第5条第1項の規定により、本日の審議会は有効に成立していることを御報告いたします。委員の皆様には、大変お忙しい中御出席いただき、改めて厚く御礼申し上げます。

ここで、報道関係の皆様にお問い合わせ申し上げます。撮影、録画、録音につきましては審議に入るまでの間とさせていただきますので、御了承願います。

それでは、ここからは議事の進行を塚口会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

【塚口会長】塚口でございます。いろいろと、私、不慣れなことで御迷惑をかけることも多いわけですが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから第167回奈良県都市計画審議会の議事に入りたいと思います。

まず、本日の議事録署名者でございますが、私のほうから指名させていただきます。朝岡委員、どうぞよろしくお願いいたします。よろしゅうございましょうか。

【朝岡委員】はい。

【塚口会長】ありがとうございます。

それから、報道関係者の皆様方には、これから会議に入りますので撮影は御遠慮いただきますようお願いいたします。

本日の議案はお手元に配付しているとおりでございまして、審議事項が1件であります。第1号議案、大和都市計画道路の変更について、大宮通り線ほか1路線の変更に関する審議でございます。議案の内容につきまして、事務局から説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【事務局】県土利用政策室の八田でございます。私のほうからは、大和都市計画道路の変

更について説明いたします。

本日御審議いただきます議案は、第二阪奈道路宝来ランプの整備計画に伴う大宮通り線ほか1路線の変更でございます。

議案の説明に入ります前に、お手元の配付資料を御覧ください。

まず、議案書ですが、1枚おめくりいただきまして議事目録でございます。今回の議案を記載しております。

次のページをお願いいたします。1ページ目には第1号議案について、審議会会長より付議案の提出文書、次の2ページ目には知事から審議会会長への付議依頼、次の3ページから4ページ目には第1号議案の計画書を添付してございます。これは都市計画に定めるべき事項を表示しております。

次のページをお願いいたします。5ページ目には第1号議案の変更理由書を添付してございます。また、別冊になっておりますが、A4判の参考資料集には位置図や新旧対照図などをまとめてございます。

説明のほうはお手元の資料と併せまして前のスクリーンで行いますので、よろしく御願いたします。

それでは、第1号議案である大宮通り線ほか1路線の変更について御説明いたします。

まず初めに、大宮通り線ほか1路線の概要について、続きまして、整備の必要性、都市計画道路の変更概要、整備効果、環境への影響、最後に都市計画の手続という順で説明いたします。

まず初めに、都市計画道路大宮通り線の計画変更の経緯及び概要について説明いたします。

今回御審議いただきます都市計画道路大宮通り線の区間は通称・阪奈道路と呼ばれている部分でございます。第二阪奈道路であります都市計画道路奈良大阪線とが結節する部分でございます。

現在、第二阪奈道路、都市計画道路奈良大阪線への大阪行きの乗り入れにつきましては、青色矢印にバツ印をつけて示しておりますように、大宮通り線本線部から直接の乗り入れを制限させていただいております。現在は、赤色丸印の宝来ランプの1つ奈良側の菅原東のオフランプを側道に下りて、赤の実線で示しておりますように、側道から第二阪奈道路大阪方面入口に乗り入れをする形態を取っております。

計画当初は、平面分合流の形態で直接乗り入れをする計画で進めておりましたが、平成

22年の供用前に、首都高速道路等の同様の平面分合流構造において事故が多発していることが首都高速道路株式会社が調査した結果で明らかになりましたので、安全性を最優先し、現在の形態に至っております。このため、大宮通り線からのアクセス性や側道の渋滞などの問題が指摘されております。

本日御審議いただきますのは、大宮通り線本線部からのアクセス性の向上や円滑な交通の確保のために、都市計画道路大宮通り線の本線部から都市計画道路奈良大阪線への直接乗り入れが可能となるランプ構造へ変更するというものでございます。

次に、都市計画道路の現在の概要を説明いたします。

1つ目の都市計画道路大宮通り線は、起点を奈良市登大路町、終点を奈良市宝来町、延長約6,460メートル、奈良市中心部と第二阪奈道路を東西に結ぶ都市計画道路でございます。尼ヶ辻から大阪側については、通称、阪奈道路と呼んでおります。

昭和8年に都市計画決定され、その後、自動車交通需要に対応するため、第二阪奈道路との接続部から尼辻北、近鉄樫原線跨線橋付近までの区間、約1,890メートルを平面4車、高架4車の8車線道路として、スクリーンに示しております都市計画変更が昭和61年に行われ、現在に至っております。

次に、奈良大阪線でございます。都市計画道路奈良大阪線は、起点を奈良市宝来町、終点を生駒市鬼取町とする、延長約9,960メートルの自動車専用道路でございます。第二阪奈道路として供用されております。

昭和61年に、京阪神都市圏の一体性を高め、将来予想される交通需要に対応することを目的として、都市計画決定されております。その後、スクリーンに示しております変更が行われ、現在に至っております。

続きまして、整備の必要性について説明いたします。

冒頭に申し上げましたように、安全性の観点から、スクリーンの左側の赤色枠で囲んでおりますように阪奈道路本線部と側道との間にポストコーンを設置し、阪奈道路本線から第二阪奈道路へ乗り入れができないようにしております。

スクリーンの右側は、菅原東ランプの誘導に気づかずに入ってきた車両や、菅原東ランプ下り口の渋滞により側道に進入できなかった車両等が大宮通り線からポストコーンをなぎ倒し、第二阪奈道路大阪方面入口へ進入する車両の危険な状況を写したものです。このように、第二阪奈道路へのアクセス性の問題と併せまして、車両の安全性の確保を図るためにも宝来ランプの整備が必要であると考えております。

また、奈良県では令和元年10月に、整備すべき道路の在り方、道路整備の進め方を定めました奈良県道路整備基本計画を改定しております。奈良県道路整備基本計画において、宝来ランプは、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網である骨格幹線道路ネットワークの結節点の整備箇所として、重点的に整備を推進するよう位置づけられております。

整備の必要性については以上になります。

それでは、続きまして、都市計画道路の変更概要について説明いたします。

こちらは、宝来ランプの阪奈道路本線部から第二阪奈道路大阪方面への乗り入れ及び側道から阪奈道路への流入について、現在の状況と整備後のイメージを示しております。上段が現在の状況で、下段が整備後になります。

スクリーンの着色しております部分でございますが、薄い灰色が阪奈道路本線部、濃い灰色が第二阪奈道路から奈良方面へのオフランプ、柿色が第二阪奈道路大阪方面へ向かうオンランプの部分を示しております。緑色の着色部分が側道部を示しております。

下のほうの変更計画イメージ図のピンク色で囲んでおります部分は、側道の右側レーンを高架側道として構造変更する部分になります。

まず、上段の現在の形態でございますが、緑色で着色しております側道からは、阪奈道路本線部及び柿色で着色しております第二阪奈道路大阪方面への乗り入れは可能でございますが、阪奈道路本線（薄い灰色部分）から第二阪奈道路大阪方面（柿色部分）への乗り入れにつきましては、交通安全上の配慮から赤色の丸印で示しているところにポストコーンを設置し、本線の薄い灰色部から柿色の第二阪奈道路大阪行きへは乗り入れができません。青色でバツ印を記載している部分でございます。

これに対して、本日御審議いただきます下段に示しております変更案は、緑色の側道の右側の1車線をピンク色で囲っております高架橋にして自動車交通を持ち上げることにより、阪奈道路本線部から立体交差で第二阪奈道路大阪行きへ安全に乗り入れができるような構造に変更するというものでございます。側道からの第二阪奈道路大阪方面への乗り入れにつきましては、従来どおり変更はございません。

少しイメージがつかみにくいところがございますので、イメージパースを作成しております。スクリーンで①から④の4地点のイメージパースをお示しいたします。

1つ目のパースは、高架側道を上り始める付近のイメージでございます。左下の写真が現在の状況でございます。側道から生駒方面へ向かう車は、この右側の高架側道を上って阪奈道路本線に合流していくことになります。左側のレーンは第二阪奈道路大阪方面へ

乗り入れるレーンで、従来どおり、変更はございません。

次に、2つ目のパースでございますが、これはパークホテルの前辺りを上から見たイメージになります。黄色矢印で示しております生駒方面へ向かう高架側道と、赤色矢印で示しております阪奈道路本線（大宮通り線）から第二阪奈道路へ乗り入れをする部分が交差するところをイメージしております。阪奈道路本線からは、この高架側道の下を通過して第二阪奈道路へ乗り入れをすることになります。左側の写真が現在の状況でございます。

こちらは、第二阪奈道路大阪方面行き乗り入れ口付近のイメージとなります。立体交差する部分を下から見たイメージになります。右上の写真が現在の状況でございます。阪奈道路本線から第二阪奈道路大阪方面へは、赤色の矢印に示しておりますとおり、生駒方面へ向かう高架側道をくぐって直接乗り入れが可能になります。その左側の太く黄色い矢印は側道部になります。側道からも、第二阪奈道路大阪方面へは従来どおり乗り入れすることができます。

4つ目のイメージパースは、奈良行き方面のオフランプ付近のイメージになります。先ほどの生駒方面へ向かう高架側道の1車線が阪奈道路の本線に合流する地点をイメージしております。合流する地点は、大阪方面乗り入れ口のランプより西側になります。左の写真が現在の状況でございます。

変更のイメージとしては、おおむねこのような形になります。

改めまして、都市計画道路としての変更の概要を説明いたします。

大宮通り線の変更内容としましては、先ほどのイメージにありましたように、宝来4丁目の約520メートル区間において生駒方面行きの側道の構造を平面から高架側道に構造を変更することにより、側道の一部の区域が追加となります。

赤の着色部分の区域を新たに追加し、区域変更したいと考えております。

お手元に配付しております参考資料集の2ページ目の「大和都市計画の変更（奈良県決定）」とタイトルを記載しております、大宮通り線の計画書の変更前・変更後対照表を御覧ください。

下段の内訳に構造形式ごとに延長を記載しております。

かさ上げ式というのは高架などの立体構造形式、地表式は平面構造形式を意味しております。かさ上げ式と地表式を一緒に記載している上段の部分は、高架構造と側道の平面道路が併走している区間を示しております。

今回、構造変更します約520メートルの立体構造の部分は、立体構造と平面構造が併

走する区間となりますが、かさ上げ式区間の定義は、都市計画運用指針によりますと「道路面が地表面よりもおおむね5メートル以上高い区間が350メートル以上連続している区間」とされておりまして、今回審議いただきます約520メートルのうち、該当する区間は約220メートルであるため、かさ上げ式ではなく地表式に該当いたします。このため、今回審議いただきます約520メートルの区間の大宮通り線の計画書につきましては、下段の地表式の4,990メートルの内数のままとなりますので、かさ上げ式への変更は生じません。

前のスクリーンをお願いいたします。スクリーンに示しております横断面は、宝来ランプ大阪方面行き乗り入れ口付近の断面を示しております。

今回変更する都市計画道路大宮通り線の区間につきましては、平成42年将来交通量予測の結果、本線、側道を合わせまして計画交通量が1日当たり約5万9,600台となります。

道路の幅員構成としましては、右側から奈良方面行き本線4車線、生駒方面行き本線2車線、阪奈道路へ向かう側道部1車線、側道から第二阪奈道路へ向かう1車線の合計8車線の区間でございます。幅員は1車線当たり3.25メートル、新たにできる高架側道の幅員は、車道3.25メートル、両側に0.5メートルの路肩を設け、全幅員で4.25メートルとなります。

続きまして、都市計画道路奈良大阪線でございます。

都市計画道路奈良大阪線の変更内容としましては、黄色の線で縁取りし、中を赤のハッチングをしている箇所が変更になります。

現在の都市計画道路奈良大阪線の都市計画の区域は自動車専用道路の管理区分と整合が図られておらず、当初の決定根拠が不明瞭であるため、都市計画区域を管理区分に合わせるよう、上り線、下り線の起点位置を修正したいと考えております。道路の形状は現状と変わりません。現在よりも、北側の奈良行き方面では約90メートル、大阪行き方面では約20メートル西側へ、都市計画道路としての起点を移動することになります。

お手元に配付しております参考資料集の3ページの「大和都市計画の変更(奈良県決定)」とタイトルを記載しております、奈良大阪線の計画書の変更前・変更後対照表を御覧ください。

起点位置変更による計画延長ですが、奈良大阪線の全体延長は、大阪行きオンランプより延長の長い奈良方面行きのオフランプの延長で決まっておりますので、大阪行きラン

プの延長は奈良行きランプの内数となっております。よって、計画延長の変更につきましては、当初の9,960メートルから奈良行き方面の約90メートルの延長のみを減じた9,870メートルとなります。

都市計画道路奈良大阪線の都市計画変更につきましては、管理者であるネクスコ西日本と都市計画法第23条6項に基づき協議済みでございます。

前のスクリーンをお願いいたします。

都市計画道路奈良大阪線については、平成42年将来交通量予測の結果、計画交通量が上り線、下り線を合わせまして1日当たり約1万3,000台となります。

都市計画の区域のみを変更するため、道路の幅員構成につきましては変更ございません。幅員構成としましては、車線数は大阪行き2車線、奈良方面行き2車線となります。

車道は1車線当たり幅員3.25メートルとなります。

都市計画道路の変更概要としては以上でございます。

続きまして、大宮通り線の整備効果について説明いたします。

宝来ランプの整備により、4つの効果があると考えています。

1点目としましては、阪奈道路の本線部から第二阪奈道路への直接乗り入れが可能となるため、奈良市内から大阪市中心部へのアクセス性が向上します。

2点目は、第二阪奈道路へ向かう交通の一部が側道から本線部に転換されるため、側道部の交通が円滑となり、追突事故等の減少、交通安全性の向上が期待できます。

3点目としましては、菅原東交差点から宝来ランプ付近までの間は、地域の主要渋滞箇所を選定されております。2点目で述べましたように、側道部の円滑な交通が確保されることで慢性的に発生しております渋滞の緩和が図られ、交通の定時性の確保につながり、地域産業の活性化や観光振興の効果が期待できます。

最後に4点目ですが、阪奈道路、第二阪奈道路は第一次緊急輸送道路に指定されております。災害時に緊急車両の通行を確保すべき、重要な役割を担う路線でございます。宝来ランプの整備によりまして、防災拠点へのアクセス性が向上し、防災機能の強化が期待されます。

整備効果については以上でございます。

続きまして、環境への影響について説明いたします。

大気質、騒音、振動について、計画道路供用後の予測を道路構造が変更する断面において、道路敷地境界で評価しております。予測につきましては、国土技術政策総合研究所が

発行しております『道路環境影響評価の技術手法』に基づいて実施しております。

大気質についての予測結果をスクリーンに示しております。赤枠で囲んでおります基準値に対し、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足しております。

次に、騒音でございます。

騒音の環境基準をスクリーンに示しております。本日御審議いただきます区間は幹線道路に近接する空間に該当しますので、基準値は、昼間は70デシベル以下、夜間は65デシベル以下となります。近接する空間とは道路端から20メートルまでの範囲を示しておりますが、影響の大きい道路端で評価を行いました。

騒音レベルのイメージとしましては、60デシベルで静かな乗用車程度、70デシベルで電話のベル程度になります。

騒音の予測結果をスクリーンに示しております。赤枠で囲んでおります環境保全目標値に対し、予測結果は道路敷地端で昼間、夜間とも満足しております。

次に、振動でございます。

振動の環境基準をスクリーンに示しております。御審議いただきます変更区間は、この中の準住居地域となり、第一種区域に該当するため、要請限度値は昼間で65デシベル以下、夜間で60デシベル以下となっております。

振動のレベルのイメージとしましては、60デシベルで振動を感じ始め、70デシベルで浅い睡眠に影響が出始める程度になります。

振動の予測結果でございます。道路敷地端で、昼間、夜間とも要請限度値を満足しております。

続きまして、都市計画決定の手續について説明いたします。

都市計画の変更を行うに当たりまして、まず最初に、都市計画法第16条に基づき、都市計画の原案の段階で住民の意見を反映させるために、地元説明会を開催しております。いただいた御意見を踏まえまして都市計画の案を作成し、案の公告・縦覧を2週間行いまして、意見書の受付をいたしました。また、関係する奈良市からも意見聴取を行っております。このような経緯を踏まえまして、本日、都市計画審議会を開催するものでございます。

それでは、地元説明会の概要を報告いたします。

令和2年8月30日に、午前と午後に分けまして、宝来公民館にて開催をいたしました。説明会の出席者数は、午前16名、午後15名、合わせて31名でございました。

説明会の周知は、今回の変更に関連する4自治会へ案内文の回覧を行い、変更に関係する地権者に対しましては郵送にて周知いたしました。また、自治会の掲示板、県及び奈良市ホームページで周知を行いました。

説明会の結果でございますが、24の意見や質問をいただきました。意見や質問の概要につきましては参考資料の10ページから13ページに添付しておりますので、御覧ください。

説明会では、地元住民の方から、道路構造に関すること6件、各方面への行き方に関すること3件、安全対策に関すること3件、渋滞対策に関すること2件、環境に関すること1件、隣接地への影響に関すること2件、交通量に関すること2件、スケジュールに関すること1件、その他4件の御意見や御質問をいただきました。

県としましては、説明会の意見等を踏まえまして、住民の方にお示しした原案を都市計画の変更案として、都市計画法第17条に基づく案の公告・縦覧を行い、意見書の受付を行いました。結果としては、意見書の提出はございませんでした。

また、関係する奈良市に意見聴取を行っております。参考資料の14ページに添付しておりますので、御覧ください。奈良市からは、第二阪奈大阪方面乗り入れ部、大宮通り線本線と高架側道との合流部の安全対策、沿道店舗の渋滞に対する安全確保、市道の利用状況に応じた安全性の向上の3つの安全対策についての意見をいただいております。

議案の説明につきましては、以上でございます。

御了承いただけましたら、速やかに都市計画決定の告示の進めさせていただきたいと考えております。御審議のほど、よろしく願いいたします。

【塚口会長】御説明を承りまして、委員の皆様方から御意見、御質問があれば承りたいと思いますけれども、いかがでしょうか。どうぞ。

【荻田委員】荻田でございます。

今、事務当局からるる御説明をいただきまして、私どもも、特に私は、平成7年からこの大宮通り国道308号の高架橋に対して地元から反対運動が起こって、それで、ずっと関わってきた1人であります。

一番最終は、高架もやらずにやらないという結果だった。大宮から、いわゆる尼ヶ辻から宝来ランプまで高架でやるということでした。しかしながら、宝来ランプからダイレクトに第二阪奈道路に直通するべしという話を私どもは申し上げておったんですけれども、そのときには、織り込み長が十分あると。そして、下の平面と、そして、こ

の高架橋から交差をするということも併せて、警察本部としても了承を得ているということとでございまして、それでも、やはり交通量が多くなるからこの高架橋から一気に第二阪奈道路に直結をするというのが一番いいのではないかと随分申し上げてまいりました。しかし、当時は県の土木部もどのぐらい能力があったのか僕は分らんけれども、そのときに大宮通りから一気に宝来、そして第二阪奈道路へ直結さえすれば、今日、こんな会議を持つことも要らなかったのではないかという反省をしています。

今、松本部長がおいででございませうけれども、今後こういうことのないように、もっと精査をするべきものは精査をして、道路行政に一層やはり県民に不安を与えないような思いを構築して頑張っていたきたいと思います。

私どもは、議会でもこの問題については、早くダイレクトに第二阪奈へ直結すべしということをよく本会議場でも申し上げておりましたので、今日の説明は十分意のあるところだというふうに思っておりますから、賛同いたします。

以上です。

【塚口会長】 ありがとうございます。

ほかに御発言はございますでしょうか。

それでは、先ほど事務局から、住民の意見とか、あるいは奈良市の意見とか、そういうものを御披露いただきましたけれども、今度、住民の皆さんから24件の意見が提出されたという御説明でありましたが、具体的に、押しなべてで結構でございますが、どのような意見かということをもう少し御披露いただけませんか。

【事務局】 すいません、事務局の県土利用政策室、坂本でございます。座って説明させていただきますと思います。

いただいた意見につきましては、安全対策に関することが非常に多かったかなという印象でございます。

まず、具体的な案といたしましては、奈良パークホテル前から阪奈道路に迂回する市道について、宝来ランプの改良後、現状よりも交通量が増えるのではないかと。そういうことに対して、安全対策はどういうように考えているかというような御質問がございました。

県の答え方としましては、道路利用状況を踏まえて、安全対策について、道路管理者であります奈良市等と警察を踏まえて協議を行ってまいりますというような回答をさせていただいて、御了解いただいたというようなことがあります。

それが1つありましたのと、あと、マクドナルド。この近くに、パークホテルのすぐ横

にありますけど、マクドナルドがございまして、マクドナルドの前の道路が渋滞していると。マクドナルド前の渋滞について、側道の右側の車線が高架化されるということで、さらに側道から第二阪奈へ向かう車両などは現状よりも一層渋滞の影響を受けるのではないかと。そういうことに対する対策はどう考えているのかというようなことの質問がございました。

それに対しましては、大宮通り本線からの直接の乗り入れが今回可能となるために、側道の交通量は現在よりも減少するものと見込んでおります。また、マクドナルドの渋滞等につきましましては、警察と連携をして当該店舗、マクドナルドの指導に当たるなど、円滑な交通の確保に努めてまいりますというようなお答えをさせていただいております。それについても一定御理解いただけたものと思っております。

あと、いただいた意見としましては、高架の下、そこはどのような構造になるのかというようなことでありますとか、高架区間は自転車で行きやすいのかというような内容でありますとか、事業の完了のめどを教えてくださいといったような質問等がございました。

主立った意見はそのようなものでございます。

【塚口会長】ありがとうございます。

住民の皆さんからはそういったような意見が出て、県のほうでも何らかの返事をされたということでございますね。

先ほど荻田委員がおっしゃったようにウィービングの区間が短うございますから、何がしか改善の方向を取らなければならないということであったかと思えます。

あと、御質問等はございませんでしょうか。

そうすると、もう1つ、私のほうで確認させていただきたいと思いますが、参考資料の14ページ、最後のページです。最後の資料ですので少しそこへ行き着くのに時間がかかるかと思いますが、14と書いてございますページに、奈良市の意見、それから、それに対する県の答えというものも載せられておりますけれども、この奈良市からの意見につきまして、もう少し具体的に御説明をいただけませんか。それから、県としてどのような回答をされているのかということにつきましても、できればお教えいただけないかと思えますけれども、いかがでしょうか。パワーポイントの資料でいきますと、一番最後のページでございますね。奈良市の意見3件、簡単にまとめるとこういうことであるということでございますけれども、少し御説明いただけますでしょうか。

【事務局】奈良市の意見につきましても、合流部の安全対策についてどのように考えてい

るのかというような内容の意見が出たということでございます。

それに際しましては、第二阪奈道路の道路管理者であります西日本高速道路株式会社や警察と協議を行った上で必要な安全対策を検討してまいりますと。

工事に関わるような内容が多かったというふうに聞いてございます。

【塚口会長】少しお待ちくださいね。

例えばこのマクドナルド前の渋滞について、側道の右側車線が高架化されることで、側道から第二阪奈へ向かう車両などは現状よりも一層渋滞の影響を受けることになるけれども、そういったことについて対策は考えられるのかということもございますけれども、かなり難しいことだと思いますけれども、この辺りにつきましてはどのようにお考えでしょうか。

【事務局】マクドナルド、指導するだけで本当に問題解決されるのかということではないかなと思ってございます。

渋滞の原因はドライブスルーの利用者の待機車両ということが大半でありまして、平日は昼の11時半から1時頃まで、ピークの時間帯でも側道への滞留はほとんどないというような現状であります。土曜日でありますとかの状況につきましてはやはり10台程度、多いときで15台程度が側道であります左側車線に滞留しているという状況でございます。これは現地もうちの課の職員とかも現状を確認しておりまして、実際そのような状況になっているということを確認してございます。同時にその時期の駐車場の空き状況というものを確認しますと、外に車は滞留してございますが、常時15台程度ほどの駐車場の空きがあるということで、多いときには20台程度空いているような状況であると。

マクドナルド側としましては、現在、モバイル端末等を利用して、店内に入らず駐車場で受け取るようなサービスというも行われておるということで、今後こういったサービスを周知して、駐車場の利用というものを効率的に行うことによって渋滞を解消させる余地というのは十分あるものというふうに考えてございます。

また、周辺住民の利用も多いということですので、宅配サービスを充実させるということで、さらなる効果というのが期待できるというふうに考えてございます。

【塚口会長】ありがとうございます。

ほかに、委員の皆様方から何か御質問あるいは御意見など。どうぞ。兒山委員、どうぞ。

【兒山委員】兵庫県立大学の兒山と申します。

参考資料の13ページを見ますとスケジュールが載っておりまして、事業期間およそ10年と書いております。ちょっと最初の印象より長めだなという気がしたんですけども、

これだけ長いとなりますと工事期間の問題が若干生じるかなと思ひまして、工事期間中の渋滞であったり安全の問題がどういふふうに生じるか、あるいは生じないかといった予測、あるいは対応についてお伺いできますでしょうか。

【塚口会長】事務局、お答えいただけますか。

【事務局】ありがとうございます。

今後、まず都市計画の決定を行った上で、次年度以降、調査設計でありますとかそういったことを進めていくという形で、ある程度の日数、年数というのはかかってくるというふうに考えてございます。

実際は、工事を行う際の安全対策でありますとか、周辺への対応というものにつきましては、設計を進めていく段階におきまして十分精査をした上で進めていくというような形を考えてございます。

以上でございます。

【塚口会長】その期間中の渋滞等々についてちょっと御質問がございましたけど、その辺はいかがお考えですか。

【事務局】渋滞の増につきましても、地元奈良市でありますとか警察と協議を行いながら、周辺の方の安全対策については十分考えていきたいというふうに考えています。

【塚口会長】兒山委員、いかがでございますか。

【兒山委員】全然生じないというわけじゃなく、若干生じるだろうという予測というふうに解釈しましたが、そうしますと、できるだけ工期は短縮する方向でお考えいただければというふうに思います。

【塚口会長】ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。特に御発言はございませんでしょうか。

それでは、意見も出尽くしたように思いますので、ここでお諮りいたしたいと思います。この件につきまして、賛成の方、恐れ入りますが挙手をお願いいたします。

(挙手全員)

【塚口会長】ありがとうございます。全員賛成ということでございますので、本件は提案どおり可決いたしました。

ちょっとお待ちくださいね。どうも失礼いたしました。

それでは、審議案件はこれにて終了いたしまして、もう1つ報告事項がございます。奈良県都市計画区域マスタープランの改定についてでございます。事務局から、この区域マ

スにつきまして御説明をお願いいたします。

【事務局】 県土地利用政策室の伊佐と申します。

お手元の資料の一番後ろについております奈良県都市計画区域マスタープランの改定についてということで、御報告させていただきます。

都市計画区域の整備、開発、保全の方針を定めました奈良県都市計画区域マスタープランの改定について、この令和3年2月の都市計画審議会を目処に付議させていただく旨の報告をいたしておりましたが、現在、市町村と具体的な事例を通じて議論を進めているところでございます。

資料左側、上から2つ目の箱のところの「1. 土地利用に関する奈良県の問題意識」に記載しておりますが、令和元年11月に開催しました都市計画審議会におきまして、都市計画法の上位法（国土利用計画法）に基づき策定される奈良県土地利用基本計画も、時期を同じくして改定を迎えるため、国土利用計画法の下にぶら下がる都市計画法、農地法などの個別規制法が相互間で十分機能が果たせるような、分野横断的な土地利用の在り方について模索していく旨を報告いたしておりました。

その下の箱の部分でございますが、その後の経過でございます。都市計画、農地、森林等の各方面の有識者をメンバーとした、奈良県土地利用に関する懇談会を昨年2月に開催し、有識者の方々からは、「マスタープラン型の時代は終わった。これからの時代に合わせた視点が必要」「農地法には矛盾がある。所有と使用を分離し、利用・管理・活用の仕組みの構築が必要」「既存制度を白紙にしたつもりで考えるべき」等の意見をいただきました。

このような御意見を踏まえ、県としましては、経済的な成長や人口増加を前提とした従来の土地利用の仕組みから、これまで経験したことのない超高齢・人口減少の時代に適合する土地利用の仕組みに転換する必要があるため、既存の制度を白紙にしたつもりで、地域の実情に合わせた、地域の発想でつくる、地域の土地利用計画からつくり上げる方針へと転換し、従来のトップダウン型の策定手法ではなく、ボトムアップ型のマスタープランとして、策定のプロセスを転換いたしました。

右側を御覧ください。

具体的には、冒頭にも申し上げましたが、知事と市町村長が集中的に議論する場を設けるため、「奈良県の土地利用とまちづくり」というテーマで市町村長サミットを開催し、知事から現在の奈良県の土地利用の課題や今後の方向性について市町村長へ説明させていただき、意見交換をさせていただいております。

市町村長からいただきました主な意見を記載しておりますが、土地利用のポテンシャルの高い京奈和自動車道やJR沿線において、「今ある資源をどのようにゾーニングするか、関係市町村で議論すれば、よいまちづくりができるのではないか」、また、人口も財政力も減少する時代になってまいりますので、「複数の自治体を併せたゾーニングを検討する考え方。土地利用の協力を得るためにも、まずは地元の方々とまちづくりビジョンを共有することが肝腎である」など、今後の土地利用の方向性について御意見をいただいております。

その下に記載しております地域フォーラムにおきましては、県内を11地区に分けて、各地域の具体的なまちづくりの進め方について、知事と市町村長とが意見交換しております。例えば1つ目に挙げています、工業ゾーンについては住宅と工業が混在する土地利用ではなく、特定の用途に特化して、企業が誘致しやすい土地利用誘導することが必要ではないか、住民対話の重要性、ゾーニング計画の必要性などの意見をいただいております。

その下でございますが、現在進行中である大和平野中央プロジェクト。このプロジェクトは、県と川西町、三宅町、田原本町とが覚書を締結し、まちづくり構想の検討をしております。これをケーススタディーとして、都市・農地等の分野横断的な土地利用の在り方、ゾーニング計画を具体のまちづくりから検討し、都市、農村、森林が共生できる新たな土地利用の仕組みの構築を行ってまいります。

奈良県都市計画区域マスタープランにつきましては、今まで申し上げました土地利用とまちづくりについての議論が進み、方向性が確定した段階で、目標としましては令和3年度中に改定できるよう取り組んでまいります。

以上で、報告を終わらせていただきます。

【塚口会長】ただいま、区域マスタープランにつきまして御説明をいただきましたが、委員の皆様方から何か御質問はございますでしょうか。どうぞ。中村委員、どうぞ。

【中村委員】御説明いただき、ありがとうございます。

この都市計画のマスタープランの前に、奈良県の土地利用計画をどうするのかと。今お話にあったように人口が減少していく、森林が80%を占めておる。そうすると、農地とか工業地域とか住宅地域とか、この奈良県全体の市町村長さんと御検討いただくのは当然なんですけども、御検討いただいた結果を踏まえて奈良県の土地利用計画はどうするんだという、これがないと思うんですね。マスタープランをいろいろ検討したって、まず土地、北部の土地、北部は市街化が多いけども、それをどういうふうにしていく。住宅地を増やしていくのは人口減少の段階では無理ですよ。その辺のことを、大まかな県の土地利用

決定というか、それをやらないことには市町村も戸惑うと思うんですよ。だから、マスタープランの前に、県の土地利用計画をどのように進めていこうとされているのか、少しお聞きしたいんですけどね。

【塚口会長】事務局、どのようにお答えいただけますでしょうか。

【事務局】今申し上げました都市計画区域マスタープランの前に、まず、県全体の土地利用をどう考えるのかという御質問であったかなと思っております。

県全体といいましても、先ほど、今、先生におっしゃっていただいたように山林ですね、そういう地域が非常に多うございます。それと、今、都市計画を引いております土地に人口の約9割以上の者が集中しているというような状態が奈良県の現状になっております。当然、人口も今後爆発的に増えるというようなことはございません。これは全国的に減っていているというような状況下において、まず、どうやっていくのかということが大きな課題になっているのは確かでございます。

都市だけを眺めていてもなかなか解決する方法がないわけで、今、知事を含め、中で話しておりますのは、都市、農村、森林、それぞれがうまく共生できるような土地活用、まちづくりというものをどのように進められるのかということ、まだ今現在、検討をいろいろ進めている段階でございます、明確な答えというのがまだ出ていないというのが現状でございます。

【中村委員】しっかりと各分野で、特に地域ですね、土地利用計画の仕組みをどうするんだということを事務局も含めてしっかりと御検討してください。終わります。

【塚口会長】事務局にちょっとお伺いいたしますけれども、県のほうで国土利用計画、これも別途おつくりになっていると思えますけれども、その辺との連携もね。つまり、都市計画区域マスタープランで、この今、我々が議論しているのはそれですけれども、先ほど中村委員が言われたように南部のほうというのは都市計画区域から外れますから、全体を通してどのような土地利用にするかというのは国土利用計画の役割だと思えますので、その辺りの議論も同時に十分に、言わずもがなですけれども、やっていただけますようお願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。

(「はい」の声あり)

【塚口会長】それじゃ、順番に。ごめんなさい。まず、清水委員、どうぞ。

【清水委員】すいません、座ったままで申し訳ないです。

今、会長からおっしゃったことに連携するかもしれないんですけども、現状の奈良県の街の姿を見ていますと、各市町村、自治体の大きさが非常に小さくて、それぞれの土地利用計画が連続していない部分が結構ございます。そんなこともあって、このゾーニングをやることによって、逆線引きというのは可能性として起きるのでしょうか。その1点、ちょっと確認したいと思います。

【塚口会長】いかがでしょうか。事務局、お答えください。

【事務局】逆線引きという考え方はございます。平成23年度におきまして、今後10年以内に都市計画を進めるというところに対して市街化区域というものを張らせていただいております。その中においても、やはり空間地、まだ現在、土地利用がなされていないような地域があるというのも事実でございます。ある程度まとまった土地等があるところに対しては、各それぞれ市町村に、今後どのような土地利用が今考えられているのかといったことを質問させていただいた上で、特段土地利用等が見込めないようなところであれば、逆線引きということも視野に入れながら検討していきたいというふうに考えてございます。

【塚口会長】ありがとうございます。

じゃ、増井委員、お願いいたします。

【増井委員】失礼します。農業会議の増井です。どうぞよろしく。

質問、私は、おっしゃっている内容について。

会議をお持ちですね。2点の議論を持たれていたということで、奈良県に関する懇談会ですね。学者の方とか学識経験者の懇談会の、一番下の有識者の意見の青の2点目ですね、2番目、農地法には矛盾があると、こういうことをおっしゃって、どんな矛盾があると御意見が出たのか教えてほしいというのが1点と、もう1つは、具体的な事例で、図の右のほうなんですけど、大和平野中央プロジェクトと、こうなって、これが括弧して中央プロジェクトの推進という、特定農業振興ゾーンを核としたまちづくり、こう挙げておられます。

これも我々、農地の集約化を図っていくということで、農業は今、大変な高齢化もあって生産性の向上を図らないかんということで、せっかく市町村の農業委員会とともに取り組んでおります。そういうことに取り組んでいる中で、どんな矛盾があるかとお聞きしておかないと、やっぱりゾーン設定をして集約したものは、これ、ゾーンにして投資という、圃場までも集約化して入れていかないとやっぱり効率化が発揮できないということで、そ

れを進めておりますので、このゾーンをつくるについて、そういうことをはっきり、どんな矛盾があるかということだけ。法律の改正とか、そうなりますと我々だけではできませんし、県を挙げてやっぱり要望もしていく、こういうことだと思つたので、それを教えていただきたいということで質問させていただきます。

【塚口会長】じゃ、事務局、お答えいただけますように。

【事務局】御質問ありがとうございます。

まず1点、農地法にはどのような矛盾があるのかということだと思います。

この中に、懇談会の先生方の中でおっしゃられていた内容につきましては、昔は自作農主義というのがあって、耕作者自らが土地を所有して農地を耕作するということが大前提であったと。そこから耕作者主義というんですかね、農地を耕す者においては生産性を上げながらやりなさいというような法律に雑駁に言えば変更されていったのかなという認識を持ってございます。

ただ、いろいろ法律改正がある中において、耕作放棄地、現在は多分定義がちょっと変わっているかもわかりませんが、耕作放棄地と言われるものがなかなか減っていないというような現状がありまして、その中で土地の所有と利用といったところで矛盾が生じているのではないかとといったような内容でございました。

それと、すいません、もう1点、大和平野のプロジェクトに関しましては、これは1つの土地利用のケーススタディーという形で把握をしているものでございます。御存じのように田原本周辺におきましては非常に農地が多くございます。その中においても、耕作放棄地になるかもしれない土地でありますとか、なかなか米作を中心としてやられているところで生産性が上がってはいないんじゃないかというようなことがありまして、特定農業振興ゾーンと言われた、新たな食と農の振興部としての取組というのが奈良県においては進んでいるところでございます。

ただ、当然全てがこういう食と農の特定農業振興ゾーンという形では、なかなか担い手の減少でありますとか、そういったことも踏まえて難しいというようなところも聞いてございますので、特定農業振興ゾーンとして農地の生産性を上げていく部分と、それにならない部分というものを、他の土地利用をケーススタディーで考えてみてはどうかと。あわせて、その周辺のまちづくりということで、その土地を主題に置いてケーススタディーとしてやってみようといった内容でございます。

【増井委員】ありがとうございます。

いずれにしても農地を有効に使っていただくということは、地域を発展するためであれば農業の皆さん方もむろん喜んで、もろ手を挙げて出すというのは失礼ですけど、提供されると思いますし、また、皆さん方のほうでよく農林と土木の調整もしていただいて、地域の発展のために使っていただく。市町村の発展につながりますので、それが県の発展にもなります。そういうことで、大いに活用いただくことは大賛成ですので、しっかりけじめをつけて、特定農業振興ゾーンでつくっていくと、圃場とかいろんな制度が入ってきますと、これが工業団地ということになればなかなか大変、補助金を返さなければならぬ。市町村の方も苦勞されるとか。そういうことも踏まえて調整をしながらやっていただくことを申して、私の意見として終わらせていただきます。ありがとうございました。

【塚口会長】ありがとうございました。

ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

一応、こういった御意見も出尽くしたように思いますので、以上をもちまして議案の審議及び事務局からの報告、これを全て終了いたします。皆様方には、円滑な議事の進行に御協力いただきありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。あと、よろしくお願ひします。

【事務局】塚口会長、ありがとうございました。また、御出席いただきました委員の皆様、御審議いただき、ありがとうございました。

次回の審議会につきましては、今のところ7月に開催する予定です。また日時が決まりましたら改めて御連絡をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、以上をもちまして第167回奈良県都市計画審議会を閉会いたします。本日はありがとうございました。