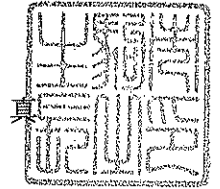




生 土 第 1 9 号  
平成19年 5月 8日

国土交通省 道路局長 殿

生駒市長 山 下



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

このことについて、平成19年4月2日付国道企第114号で依頼がありましたので、別添のとおり提出いたします。

## 今後の道路政策や道路の整備・管理について(意見)

奈良県 生駒市長 山下 真

### ● 本市の概要

奈良県北西部に位置し大阪府に隣接する本市は、その交通の至便さと緑豊かな自然環境が好まれ昭和40年代から住宅開発が行われ、現在は人口11万7千人の住宅都市として発展してきた。しかしながらバブル崩壊後住宅開発は急速に衰えるとともに少子化もあいまって人口も伸び悩みとなっている。一方こうした新興住宅地だけでなく旧集落地域や旧市街地内においても団塊の世代の離職や子世帯の地域離れによる人口の高齢化や減少が進んでいる。

こうしたことから生駒を「関西一魅力的な住宅都市」を目指して、「少子高齢化を見据えた住みやすい街づくり」「生駒を"環境 No1 自治体に!"「ひらかれた市政、スリムな行政を実現!」「市民の市政参加の推進!」の4つのまちづくり施策を展開しているところである。

とりわけ道路等都市基盤の整備については「少子高齢化を見据えたまちづくり」を基本として、快適で利便性の高い住宅都市として、人と環境にやさしい質の高い都市基盤整備をめざし公共交通拠点へのアクセス道路の整備や幹線道路と住宅地を結ぶ地域に密着した生活道路の新設、改良、維持管理に取り組んでいるところである。

### ● 本市の道路整備の状況

本市は西方に生駒山系、中央部に矢田丘陵、東方に西の京丘陵と3つの丘陵に挟まれた東西7.8km 南北14.9kmの南北に細長い地形特性を持ち、丘陵地にはさまれた谷筋には竜田川、富雄川の一級河川が南流している。

市街地や集落はそれぞれの河川に沿って形成され、地域の幹線道路として竜田川には国道168号が、富雄川には県道枚方大和郡山線が併走している。これらの道路は本市における市街地形成の都市軸となっている。これらの地域幹線道路を東西に連結するよう、北部には国道163号、中部には県道大阪生駒・生駒奈良線(阪奈道路)、第二阪奈道路、南部には国道308号がそれぞれ配置され、隣接する奈良や大阪に連結されている。

現在本市においては、都市化の拡大と交通量の増加に対応し、地域内交通の円滑化と通行の安全性の向上、渋滞緩和策としてこうした地域幹線道路のバイパス事業が進められるとともに、市街地地区や住宅地区からの地域幹線道路へのアクセスを容易にし、地区内の交通の円滑化を図るべく都市計画道路の整備を進めている。また安心歩行者エリアの設定による既存歩道のバリアフリー化や歩道の拡幅による快適な歩行者空間の確保に努めるとともに、幹線道路の車両安定走行と騒音防止のため路面の維持補修にも取り組んでいる。

## ● 本市の道路政策等の課題

### ① 地域幹線道路の早期整備

市の根幹となる地域幹線道路の整備については、市内の通過交通による渋滞を緩和し、円滑な交通の確保と幹線道路を軸としたまちづくりや都市景観の形成が見込まれるためその早期整備が望まれている。

とりわけ朝夕慢性的な国道163号高山交差点の改良やこれに続く県道枚方大和郡山線のセパレート工事、国道168号バイパス線等の工事中の未供用区間の早期供用開始と事業区間の延伸が急務となっている。

### ② 生活道路の維持管理経費の増大

大型デベロッパーによる宅地開発事業の完成後20年以上経過した開発地の生活道路においてはアスファルト舗装の路面が、永年の日照や降雨の影響によりアスファルト材の油脂分が消失し、骨材が剥離するという現象が生じている。剥離した骨材粉は道路の構造から道路端に堆積し、歩行者がスリップやつまづくという苦情が寄せられている。開発地内の生活道路では車両の通行台数も少ないため、ひび割れやワダチの発生もなく車両の通行には支障がない。このような現象は開発地の全体におよぶものもあり舗装面の打ち換えは非常に大きな財政負担となり、現時点では損傷の著しい交差点など局所的な改修しか行えないのが現状である。こうした状況は今後も市内各所に広がると予想される。

### ③ 地域幹線道路を跨ぐ市道橋の老朽化

阪神大震災以降災害時の緊急道路となる地域幹線道路の橋梁等については耐震化がすすめられているが、こうした地域幹線道路を跨ぐ市道橋の耐震工事の進捗は満足するものとはなっていない。このため震災等の発生時にはこうした市道橋の落橋等による幹線道路の閉塞や事故の危険性が非常に高くその改善が求められる。

### ④ 高齢者等交通弱者に配慮した道路整備の推進

本市の地形的と特質として丘陵地に広がる住宅地では道路勾配も急峻で、ショートカットのための階段道路も多く、高齢者や障害を持つ方たちには非常に歩きにくい道路となっている。こうした地域では道路自体のハード面の整備には限界があり、コミュニティーバス等の運行などソフト面での対応が必要となっている。

また国、県道、市道の一部においてはマウンドアップ型の歩道も見られ、隣接地への乗り入れのために急峻な歩道切り込みがなされ、バギー車や歩行者の通行に支障をきたしている。こうした区間については隣接建物の敷地高さが固定され改善には一定区間の路面高の修正が必要となることから、舗装改修等に合わせた改善がのぞまれる。

⑤ 市街地、集落内狭隘生活道路の拡幅

市街地の住宅密集地や集落内の生活道路は狭隘且つ屈曲した道路が多く、地震、火災等の緊急時においても緊急車両の通行もままならない地域となっている。こうした地域では歩行者や車両が交じり合い相互の通行に支障をきたすとともに、その安全性の確保の面からも拡幅整備を望まれている。しかしながら家屋の移転補償問題や地図の混乱等もあり事業の進捗がままならない状況となっている。

⑥ 私道の維持管理

昭和 30 年代から 50 年代にかけて市内各所で盛んに住宅建設が行われ、それに伴い旧里道等の拡幅や私道の築造がなされたが、その後幅員 4m 以上の道路について一定以上の条件を満たす私道については市道認定を行い市道として管理している。それ以外の私道は経年の変化により損傷が著しく改修を望む声があるが、認定路線ではないため市の事業としては取り扱えない現状にある。

また、昭和 59 年に一定の条件のもと実施した一括道路認定の際、道路の所有権等権原を取得しないまま認定している路線も多々ある。こうした道路区域内の民有地の処理についても今後進めていかなければならない。

● 道路整備等への意見要望等

【地域振興の基盤となる幹線道路の整備】

① 地域高規格道路学研都市道路(国道 163 号バイパス線)の早期整備

現国道の渋滞緩和と学研都市間の連絡道としての本道路の整備については、本市としても早期整備を望んでいるところであります。

特に本市北田原町の準工業地域に指定されている工業団地を縦貫するため、本市の中小工業界の発展を促す上でその期待は大きいものであります。しかしながら本道路の整備に伴い多くの中小工場が立ち退きや部分買収による操業規模の転換等を余儀なくされることもあります。また本工業団地については民間事業による工場団地として販売されたため、地域内の道路も計画的に整備されず、行き止まり道路や大型車両の通行できない道路などが存在する状況にあります。このエリアについては学研のクラスターとしての位置づけもあり、市としても秩序ある準工業地域の整備が必要と考えている。

こうした地域整備を進めるには計画的な道路整備や地区計画の設定などハード、ソフト両面からまちづくりを誘導することにより、バイパス道路の事業用地の取得や地権者等の協力も得やすくなると考えられることから、バイパス関連事業として地域整備に対する国の支援を仰ぎたい。

② 国道 163 号高山交差点渋滞緩和に向けた交差点改良事業の早期着手

本交差点については学研都市道路(国道163号バイパス線)、現国道163号線及び県道枚方大和郡山線の連結点でもあり、現国道の渋滞ネック点となっており早期着手、早期完成を目指していただきたい。

③ 国道168号バイパス線の事業区間の延伸と早期整備

国道168号バイパス線は本市を南北に縦断する計画延長10,633mの地域幹線道で、現在約4,700m(一部暫定改良区間を含む)が供用され、約2,520mが事業中となっている。

当初計画では大阪と奈良を結ぶ第二阪奈道路の供用開始と同時の供用を目指していたが、現在のところ未だ全線供用されていない状況である。事業区間の早期開通は現国道の交通量を低減させることが期待され、あわせて歩道等の整備がなされていない区間の歩行者の安全性や隣接宅地の振動、騒音、排ガス問題などにも効果が期待されることからその早期供用開始が望まれている。

また、未事業化区間(小瀬バイパス南詰から井出山橋間)約780mについても現事業区間に引き続き事業化を推進していただきたい。

④ 地域幹線道路間の連結点(県道奈良生駒線辻ランプ)の整備

国道168号と県道奈良生駒線(阪奈道路)が交差する県道奈良生駒線辻ランプについては、現在大阪側のオン・オフランプのみが設置されており奈良側のランプは設置されていない。このため奈良方面に向かう車両は、生駒インターに迂回するか東生駒駅前を通過し奈良市の西部にある富雄インターを利用することになり周辺道路渋滞の要因のひとつとなっている。こうした地域幹線道路の連結点には相互の交通を円滑に連絡、通過させる施設が必須であり、早期の整備が必要と考えている。ランプ設置にあたり過去からさまざまな取り組みがあったものの結実することなく現在に至っているが、国道168号バイパス線の事業区間の供用開始も踏まえ再度ランプ設置に向けた検討を始めたいと考えているので関係各省庁の前向きな取り組みをお願いしたい。

**【災害時の緊急輸送路の安全性の強化】**

① 地域幹線道路(県道奈良生駒線)と市道の立体交差部分における老朽道路構造物の改良整備

災害時の緊急輸送路としての地域幹線道路の重要性は大きなものがあり、その耐震化が進められているところであるが、こうした地域幹線道路を跨道する市道橋の耐震化は財政的な事由によりその整備が遅れている。地震発生時こうした老朽市道橋の落橋や破損による二次災害の発生や交通遮断、閉塞に伴う緊急車両の通行止め等は、被災地での救援活動の遅延を招き被害をより拡大することにつながると危惧

する。このため緊急輸送路となる地域幹線道路の耐震化にあわせて、立体交差施設である道路橋やボックスカルバートの改良や補強に対しての積極的な財政支援をお願いしたい。

### 【高齢者等交通弱者に配慮した道路整備の推進】

#### ① 生活道路のバリアフリー化とソフト対応の強化

本市の地形的特質として丘陵地に広がる住宅地では道路勾配も急峻で、ショートカットのための階段道路も多く、高齢者や障害を持つ方たちには非常に厳しく歩きにくい道路となっている。こうした地域では道路自体のハード面の整備には限界があり、コミュニティバス等の運行などソフト面での対応が望まれており、そうした事業展開への支援をお願いしたい。

また既存の国県道、市道の一部においては従来のマウンドアップ型の歩道も見られ、隣接地への乗り入れのために急峻な歩道切り込みがなされ、バギー車や歩行者の通行に支障をきたしている。こうした区間については隣接建物の敷地高さが固定され改善には一定区間の路面高の修正が必要となることから、舗装改修等にあわせて計画的な改善を進めるためにも財政的支援をお願いしたい。

#### ② 狭隘生活道路の拡幅整備の促進

市街地内や集落内の生活道路については、依然道路整備が遅延しており、特に家屋の連たんした地域については地籍の混乱や家屋補償問題等により改良事業に困難を期している状況にある。こうした地域の道路整備を計画的に推進するために地籍調査の実施と調査区域の拡大が望まれることから、その実施に向け支援をお願いしたい。

#### ③ 道路舗装のリニューアル技術の開発

永年経過したアスファルト舗装道路の劣化破損やワダチの発生、表面骨材の流出など劣化による通行障害の発生は、急成長した住宅都市にとってその改修費用は膨大なものとなることが予想され、今後市の財政を圧迫する恐れがある。現在さまざまな補修工法等が行われているが、そのコスト性や施工性や簡便性に乏しく面的補修には適さず、結果としては部分補修を繰り返し路面がパッチワーク状にならないと打ち換え等の舗装改修に手がつけられない状況にある。道路施設の長寿命化を進め安定した維持管理を進めることができるよう、アスファルト舗装の劣化に対するリニューアル技術を開発していただくようお願いしたい。

以上