

道づくり重点戦略取組状況

	頁
・奈良の道づくり重点戦略概要と主な取組	1
・県の活力を牽引する幹線道路ネットワークの形成	2
・道づくり重点戦略に基づく個別プランの取組状況	3-8
○奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン	
○奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン	
○なら安心みちねっとプラン	
○奈良県橋梁長寿命化計画	
○奈良県安心歩行空間整備方針	
○奈良県自転車利用促進計画	

道づくり重点戦略

5カ年の主な取組

《重点戦略において取り組む施策》

1) 県の活力を牽引する幹線道路ネットワーク形成

- ① 供用目標宣言
- ② 重点整備箇所宣言

○京奈和自動車道の整備推進を国に働きかけるとともに、主なアクセス道路の供用目標を宣言し、目標実現に向けたプロジェクトマネジメントを強化。
 供用目標宣言路線：5路線完成・一部供用、(残る1路線H25供用予定)
 重点整備宣言箇所：12箇所完成・一部供用

2) 地域の活性化を促進する道路整備

- ① 企業立地支援
- ② 観光振興のための計画支援
- ③ 農林業の活性化支援

○企業立地を促すための環境整備、観光振興のための交流人口の増大に向けて、道路ネットワークの充実による経済活性化を推進。
 ・大和まほろばスマートIC(名古屋側供用、大阪側H25供用予定)等
 ・長谷寺停車場線(長谷寺)、野口平田線(明日香)の供用、等

3) 便利で快適な生活を支える道路サービス提供

- ① 客観的データや道路利用者の意見を踏まえた渋滞対策
- ② P&R等による適切な自動車利用の促進
- ③ バス等公共交通機関の利便性向上のための取組み

○**みんなでつくる渋滞解消プラン(H22.2)**：渋滞が著しい箇所57区間中5区間完了。最新データやアンケート調査の実施等により、新たに11区間を追加し63区間を特定。
 ○**交通基本戦略(H23.3)**：公共交通機関を利用促進するため、P&BRの実施、ぐるっとバス、行基広場の整備等を推進。

4) 安全で安心な暮らしを提供する道路サービス提供

- ① 客観データや県民意見を踏まえた交通安全対策
- ② 早期発見・早期対策による緊急輸送道路等の安全性向上
- ③ 市町村のまちづくりや地域づくり計画支援

○**みんなでつくる交通安全対策プラン(H22.2)**：事故危険箇所67箇所を抽出。そのうち速効対策(道路区域内で可能な対策)65箇所完了。抜本対策(道路拡幅を伴う対策)は9箇所中4箇所完了。フォローアップの実施により、新たな44箇所を選定。
 ○**安心みちネットプラン(H21.12)**：安心みちしるべ(距離標)の設置(国道168号、国道169号等)。ハード対策については、H24年度は37箇所を実施。
 ○**橋梁長寿命化修繕計画(H22.2)**：早急に補修が必要な橋梁73橋中25橋完了、37橋実施中、11橋検討中。緊急輸送路における耐震補強が必要な橋梁35橋中13橋完了、19橋が実施中、3橋検討中。
 ○**通学路緊急合同点検**：国、県、市町村関係者の合同点検により対策必要箇所1,341箇所を抽出、そのうち691箇所が対策済。(H25.6末)

5) 質の高い道路サービス提供

- ① わかりやすさを重視した案内板や標識の整備
- ② 景観配慮や沿道景観の形成
- ③ 「道の駅」における地域の情報提供の強化
- ④ 歩行者・自転車空間の形成

○**観光案内サイン整備ガイドライン(H21.7)**：観光案内サイン歩行者系62基、車両系31基設置済。
 ○**公共事業景観形成指針(H21.11)**：周辺の景観資源に配慮した道路空間の形成を推進。
 ○**ネクスコとの協定(H22.5)**、道の駅における観光情報発信
 ○**安心歩行空間整備方針(H23.6)**：歩行空間が整備されていない通学路、バリアフリー基本構想における生活関連経路、周遊観光を促進するための経路等について重点的に整備。
 ○**自転車利用促進計画(H22.12)**：約600km中約140kmの区間で案内誘導及び注意喚起に係るサイン整備の実施。サービスの充実に向け、自転車搬送事業者や宅配事業者と連携協定を締結。奈良県内のサイクリングマップの作成。

《道路行政の進め方の改革》

- 1) 『選択と集中』による効率的・効果的な事業展開
- 2) 透明性の確保・県民とのコミュニケーション強化
- 3) コスト縮減を徹底するための取組みの強化
- 4) ソフト施策や工夫改良の取組みの強化

○宣言箇所の公表、重点投資
 ○総合評価落札方式の対象拡大(2~3倍)
 ○新しい契約方式の導入(包括委託等)
 ○プラン策定における県民意見の反映 等

● 供用目標の達成状況

計画的な企業誘致やまちづくりを促進させるため、南北の基軸となる京奈和自動車道とそのアクセス道路の一体的なネットワークの形成を目指し、6箇所について供用目標宣言を行った。達成状況は次のとおり。

○ 供用目標宣言路線

	供用目標年度	(供用年月)
・ 枚方大和郡山線(石木工区)	: 平成21年度	(平成22年3月供用)
・ 中和幹線(桜井東工区)	: 平成22年度	(平成22年4月供用)
・ 中和幹線(下田工区)	: 平成23年度	(平成24年3月供用)
・ 国道165号(脇本道路)	: 平成24年度	(平成25年度 予定)
・ 国道168号(川津道路の一部)	: 平成22年度	(平成22年3月供用)
・ 国道169号(高取バイパスの一部)	: 平成23年度	(平成24年4月供用)

● 重点整備宣言箇所の取組状況

県内外の交流を促進し、活力ある奈良県づくりを進めるため、多くの人やものを運ぶ上で重要な役割を担う幹線道路ネットワークの形成を目指し、23箇所について重点整備宣言を行った。取組状況は次のとおり。

○ 全区間供用箇所: 8箇所 / 全23箇所中

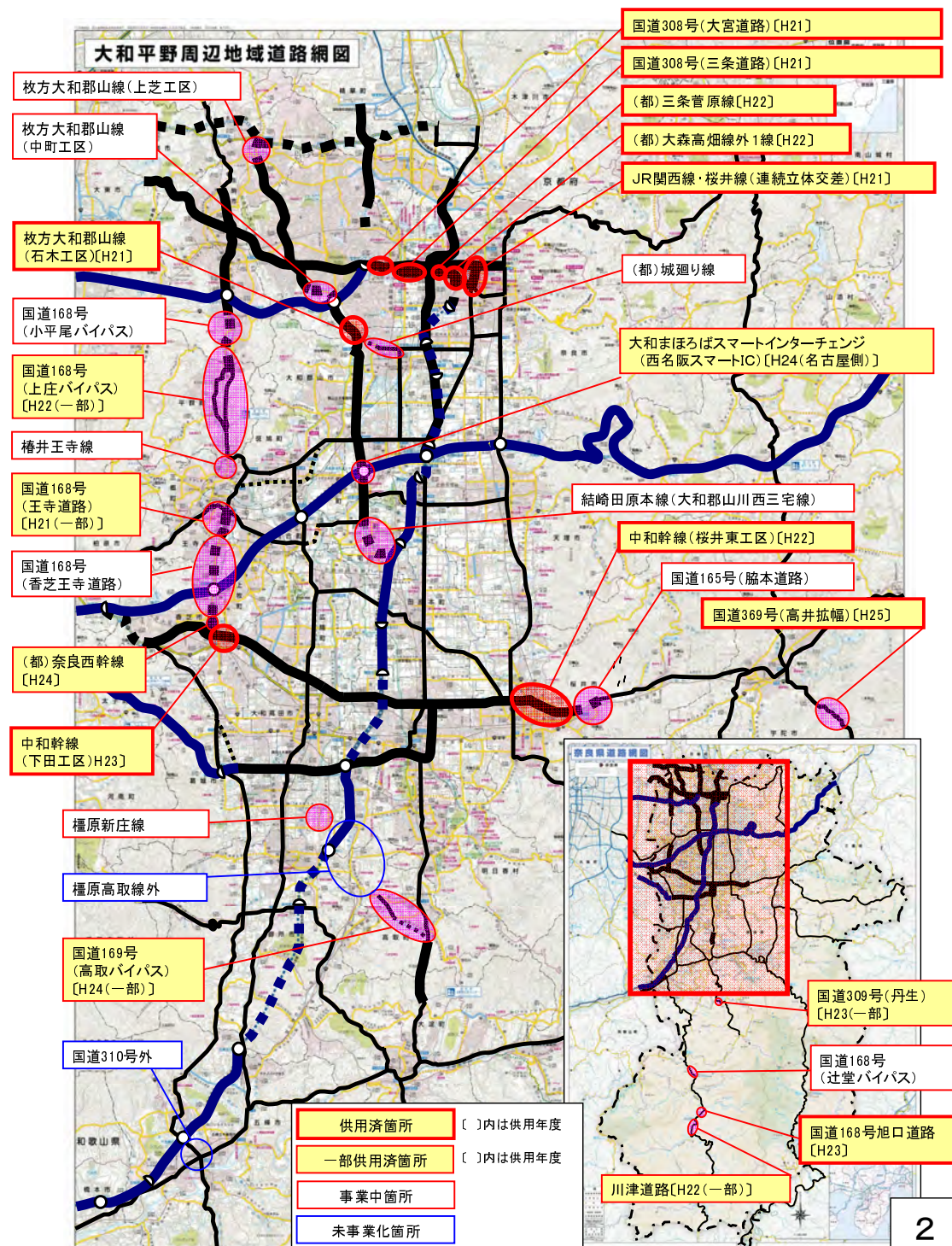
	(供用年月)
・ JR関西線・桜井線[連立事業]	: 平成25年3月供用
・ 国道308号(大宮道路)	: 平成22年9月供用
・ 国道308号(三条道路)	: 平成22年3月供用
・ 三条菅原線	: 平成22年4月供用
・ 大森高畑線外1線	: 平成23年7月供用
・ 奈良西幹線	: 平成24年12月供用
・ 国道369号(高井拡幅)	: 平成25年5月供用
・ 国道168号(旭口道路)	: 平成23年8月供用

○ 部分供用箇所: 4箇所 / 全23箇所中

・ 大和まほろばスマートIC(西名阪スマートIC)	: 平成24年7月供用
・ 国道168号(上庄バイパス)	: 平成22年8月供用
・ 国道168号(王寺道路)	: 平成21年8月供用
・ 国道309号(丹生バイパス)	: 平成23年4月供用

○ 新規事業化箇所: 3箇所 / 事業化予定5箇所中

- ・ 枚方大和郡山線(中町)
- ・ 大和まほろばスマートIC(西名阪スマートIC) * 新規事業化し、部分供用済み
- ・ 結崎田原本線(大和郡山川西三宅線)



【計画の概要】

現状と課題

- ・幹線道路整備の遅れや、平野部への人口集中、数多くの著名な観光資源の存在などから、平野部における通勤ラッシュによる交通渋滞や、観光地における休日の交通渋滞が発生
- ・これまでの対策により、渋滞が解消・緩和した箇所がみられるものの、依然として多くの箇所では渋滞が発生している状況

対策の基本的な考え方

- ・「奈良県渋滞対策協議会」を組織し、奈良県警察、奈良国道事務所等と共に、渋滞対策を検討。
- ・計画の策定過程を「見える化」する
- ・コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速効対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組む

具体的な取り組み

1. 計画の策定過程の「見える化」

- ①客観的データに基づき、「渋滞が著しい箇所」として57箇所を抽出
- ②渋滞状況から対策までの一覧を「カルテ」に整理し、計画策定過程の「見える化」を実施(PDCAサイクル)
- ③渋滞要因に着目し、コストや早期事業効果発現の観点より重視した渋滞対策の実施

2. 「選択と集中」による対策

2-①「速効対策」の実施例((主)大和高田斑鳩線 法隆寺IC交差点)

・既買収地を活用し、レーン運用を左折レーンと直右レーンから、直左レーンと右折レーンに変更。

①対策前



②対策後



最大渋滞長は、600m→450mとなり、渋滞が改善

2-②「ソフト対策」の実施例(平城遷都1300年祭フェア期間中の平城宮跡会場周辺の交通対策)

- ・公共交通機関の利点をPRするHPを作成
- ・パークアンドバスライド施策の実施

平城宮跡会場周辺では大きな渋滞は観測されず



2-③「ハード対策」の実施例(国道165号 阿部交差点)

- ・西行き及び東行きの右折レーンの延伸



最大渋滞長は、400m→0mとなり、渋滞が大きく改善

①対策前



②対策後



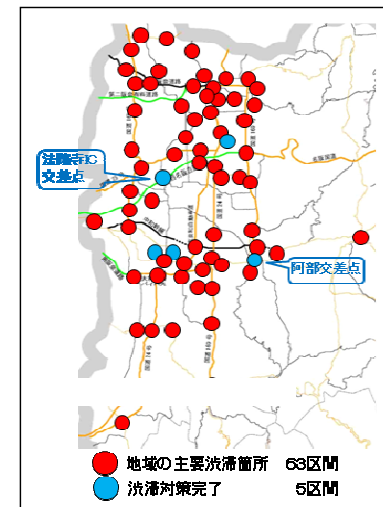
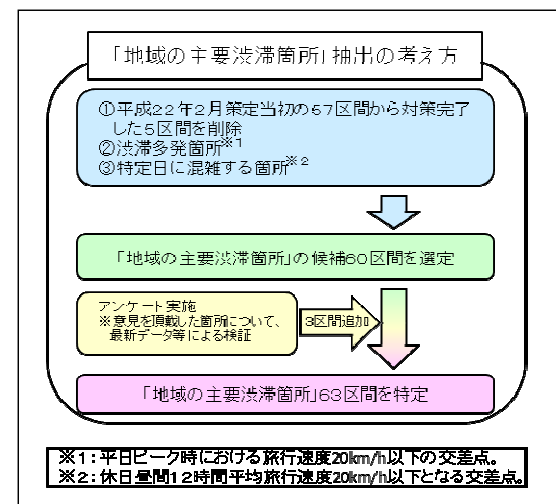
※幹線道路ネットワークの整備による抜本的な対策も合わせて実施

渋滞対策の進捗状況

- ・大宮道路や中和幹線等の幹線道路ネットワークの整備、右折レーンの設置等の交差点改良を実施した結果、一定の効果が得られた箇所が30箇所、そのうち8箇所では渋滞が大きく改善
- ・残りの27箇所についても、幹線道路ネットワークの整備や交差点改良等を実施しているところ

「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」の更新

- ・プラン策定以降、新しいデータが得られたことや、幹線道路ネットワークの整備等による渋滞対策の進捗がみられることから、新しいデータに基づく渋滞交差点を抽出し、「地域の主要渋滞箇所」63区間を特定



※1: 平日ピーク時における旅行速度20km/h以下の交差点。
 ※2: 休日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下となる交差点。

【計画の概要】

現状

奈良県では、平成22年に6,515件の事故が発生し、8,451人が死傷(うち死者45人)しており、事故件数や負傷者数については、30年前の2倍近い水準。また、交通死傷事故の6割近くが国道及び県道で発生しており、そのうちの約8割が限定された約2割の箇所集中。

課題

事故が集中する危険箇所の抽出を行い、「選択と集中」による効率的な投資が必要。また、県民アンケートでは、交通安全に対する県民のニーズは高いが満足度は低いことから、県民のニーズを反映するためにも県民参加の取り組みが必要。

対策の基本方針

客観的な事故データの抽出に加えて、県民の意見も反映させた交通事故対策実施箇所を選定し、道路管理者(県・国)と警察が連携して対策を推進する。対策案の検討にあたっては、学識経験者にも意見を求め、道路区域内で実施が可能な速効対策から早急に対策を実施する。

具体的な取組

①客観的データによる事故危険箇所の「見える化」

・緊急性が高い箇所として抽出した38箇所を事故危険箇所として公表。
また、事故データの見直し(「H15~H18」を「H17~H20」)に更新により、17箇所の事故危険箇所を追加。

②県民とのコミュニケーションによる課題の「見える化」

・県民アンケートにより意見の多い上位12箇所を対策実施箇所を選定。
・対策箇所の取り組み状況等はホームページにて公表。

③「選択と集中」による対策の実施

・早期効果発現可能な速効対策から着手し、地域の協力が得られた箇所は抜本対策を実施する。

④技術力向上に向けた取り組みの実施

・「奈良県交通事故対策検討委員会」を設立し、有識者の助言を対策に反映。

⑤フォローアップによるPDCAの実施

・PDCAサイクルによる継続的なマネジメントを実施。

【これまでの取り組み】

①客観的データによる事故危険箇所の「見える化」

<考え方>



②県民とのコミュニケーションによる課題の「見える化」

ホームページで対策箇所の事故発生状況や対策内容、取り組みの進捗状況などを分かりやすく掲載。

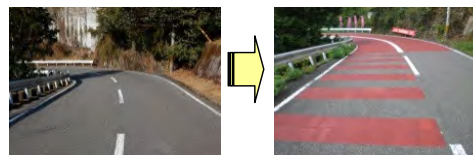


③「選択と集中」による対策の実施

速効対策 (道路区域内で可能な対策)

(67箇所のうち、65箇所は完了)

下北山村上池原(169号)



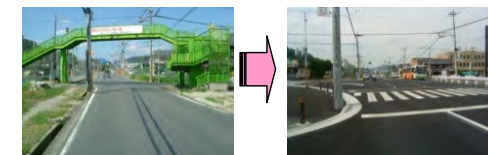
急カーブ区間での正面衝突事故多発

薄層舗装などの対策により安全性が向上

抜本対策 (道路幅を伴う対策)

(抜本対策箇所9箇所のうち、4箇所は完了)

王寺本町2丁目交差点



国道169号	【抜本対策】 大野 徳島(徳島本交差点)
国道169号	【速効対策】 西条町 池戸
国道300号	【速効対策】 吉野郡 下市町 岡知賀
国道300号	【速効対策】 吉野郡 下市町 下市(下坂)
十津川公園	【速効対策】 宇陀市大字区下片岡一白鳥

国道169号	【速効対策】 王寺 2丁目(王寺小学校前)
国道169号	【速効対策】 生駒市 北田原町
国道169号	【速効対策】 橿原市 出合町(出合交差点)
十津川公園	【速効対策】 宇陀市 徳島 徳島(奥野橋付近)

④技術力向上に向けた取り組みの実施

学識経験者を交えた「奈良県交通事故対策検討委員会」を設立し、事故対策における詳細調査・要因分析等を行い、対策効果を検証。調査結果は、プランの対策メニューに反映。



⑤フォローアップによるPDCAの実施

PDCAサイクルによるフォローアップを実施を行い、新たな箇所を選定(H25.7月)。

44箇所【国(16箇所)】



【計画の概要】

現状と課題

- 【現状】過去5箇年の落石、崩土を原因とした通行規制は約120件、1回当たりの通行規制時間は約20日
要対策箇所は1,705箇所あり、対策完了箇所は約16%
- 【課題】効率的な投資による「選択と集中」が必要。また、発災後の課題としては、ドライバー等への情報発信の遅延、情報内容の不備、迂回路開設の迅速化
- 【対策の基本方針】前兆現象の早期把握による予防対策や発災後の地域生活・経済への影響を最小限に抑えたとともに道路ネットワークを遮断させない観点をより重視して危険箇所の防災対策に取り組む

具体的な取組

1. 前兆現象の早期把握と初期対応の充実

- ①前兆現象箇所等の早期特定のための環境整備(安心みちるべ(距離標)の設置)
- ②道路利用者や地域住民に規制情報等を速やかに周知(規制情報HPの改良)
- ③事前に迂回路計画の策定(迂回路の補修・修繕)

2. 防災対策の充実

- ①県境部での連絡体制の充実(道路防災連絡会議の開催)
- ②関係機関との連携強化(道路防災訓練の実施)
- ③被災状況の情報伝達体制の充実(GPS携帯を活用した情報伝達)
- ④危険箇所の早期発見に向けた科学的知見の充実(防災検討委員会の開催)

3. 『選択と集中』によるハード対策の実施

優先順位

- 崩落の発生箇所や兆候のある箇所を第一優先に緊急対策を実施
- 県土を縦横断する広域幹線道路かつ緊急輸送道路において、迂回路計画の無い区間における対策を優先的に実施
- 通行止めにより孤立集落が発生する路線においては、発災後の避難方法などのソフト対策を地元自治体と検討するとともに、孤立集落の解消に向けた対策を実施
- 県土を縦横断する広域幹線道路かつ緊急輸送道路において迂回路の走行性や安全性を踏まえた計画的な防災対策の実施

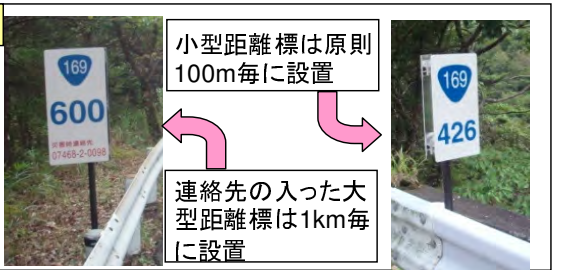
4. 最先端技術の活用

- ①情報収集に関する活用・記録の保存(災害情報のデータベース化)
- ②道路利用者への正確かつ迅速な道路情報の提供

【これまでの取り組み】

1-①安心みちるべ(距離標)の設置

山間部のランドマークの無い箇所に距離標を設置し、目印として利用



【これまでの設置路線】国道168号、169号、309号等 吉野・五條土木管内路線に設置
【今後の活用事例】観光交通の誘導や迂回路への誘導、通行規制情報等にも活用予定

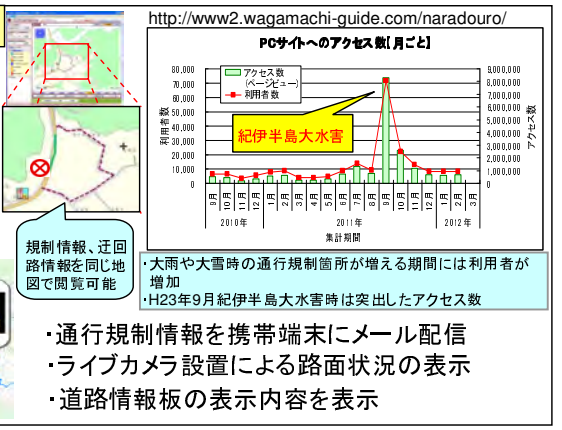
1-②規制情報HPの改良

携帯電話にメール配信
携帯電話でも閲覧できます。

路面状況画像の表示
道路情報板の表示内容を表示

規制情報、迂回路情報と同じ地図で閲覧可能

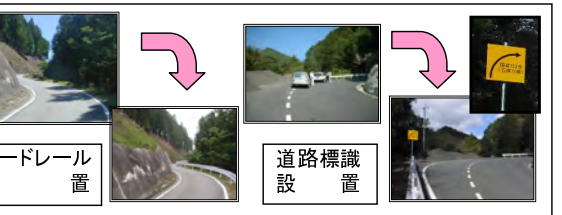
冬季期間 スリップ注意



1-③迂回路の補修・修繕

迂回路(林道)の事前整備を行うことにより発災後原則3日で迂回路を開設

【これまでの整備路線】H21より実施
・林道平川釜落線(野迫川村)、林道川津今西線(十津川村)【県で実施】
・林道辻堂山線、林道サンギリ線(上北山村)【村に委託】



2-②道路防災訓練の実施

災害発生から初期対応(現場の対応、迂回路の開設及び道路規制情報の発信)に至るまでの訓練

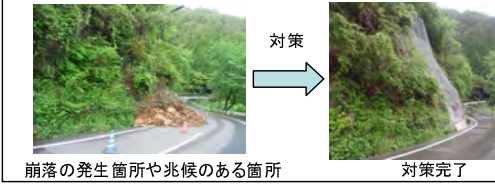
宮野土木事務所内作業

2-④防災検討委員会の開催

国道168号において学識経験者など専門家を委員とする防災検討会を実施
(詳細図面により地すべり地形を抽出し、崩落危険箇所の把握を行う。)

国道168号現地調査(踏査)

3. 「選択と集中」によるハード対策



H24年度の対策箇所(実績)

	I	II	III	IV
対策箇所	31 箇所	1 箇所	0 箇所	5 箇所

【計画の概要】

現状と課題

【現状】①県内の橋梁(2m以上)は、直轄国道、国道・県道、市町村道、農道、林道を含め10,526橋。

②平成7年兵庫県南部地震で被災した橋梁と同形式で耐震補強未対策橋梁が緊急輸送道路上に35橋。

③市町村管理には、橋長100m以上の橋梁が81橋(21市町村)

【課題】①建設後50年を経過する橋梁が増加。

維持・修繕及び更新費が増大。

②震災時の落橋や損傷が道路ネットワークを寸断する恐れ。

③市町村の土木技術職員が少なく、適切な維持管理が出来ない。

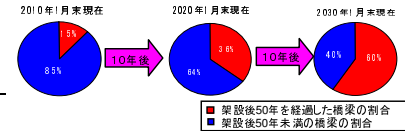
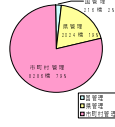
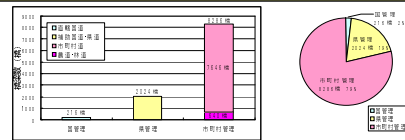
【維持管理の基本方針】

①損傷が顕著になった後に大規模補修・補強を行う『事後保全』から、損傷が軽微な段階から維持・補修を行う『予防保全』へ方針転換

②長寿命化の視点での日常点検の手法を確立させるとともに、定期点検に関わる県技術職員の知識及び能力の向上を図る

③計画策定、定期点検、修繕、計画の見直しという橋梁のマネジメントサイクルを確立し、継続的な維持管理を図る。

④市町村の予防保全に対する支援内容及び支援体制の充実を図る。



■ 建設後50年を経過した橋梁の割合
■ 建設後50年未満の橋梁の割合

具体的な取組

1. 予防保全の導入

①予防保全の導入により、維持管理コストを削減

2. 今後の点検や修繕計画の実施

①点検結果による早急に補修が必要な損傷橋梁76橋については、平成26年度末で完了予定

②橋梁ごとに社会・供用・環境の各条件を考慮した3段階の管理水準を設定し、重要度に応じた予防保全を実施

③耐震補強が必要な緊急輸送道路上の橋梁35橋については、平成26年度末で完了予定

④橋梁の重要度や予算を踏まえた今後10年の補修及び点検計画を策定

3. 組織体制の強化

①施設保全係・予防保全担当者などを配置し、組織体制を強化

4. 市町村管理橋梁の予防保全に対する支援内容及び支援体制の充実

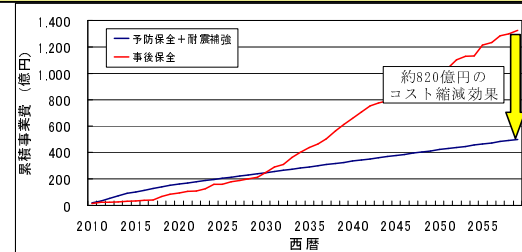
①技術講習会の開催及び県が点検、計画策定を支援する垂直補完の導入

【これまでの取組み】

1-①予防保全の導入効果

・『事後保全』型維持管理から『予防保全型』維持管理への方針転換により、15m以上の全ての管理橋梁において今後50年間で820億円(16.4億円/年)の維持管理コストの縮減が可能
・管理水準を満たしていない橋梁を10年後には0橋とし、橋梁の安全性・信頼性の確保を図る。

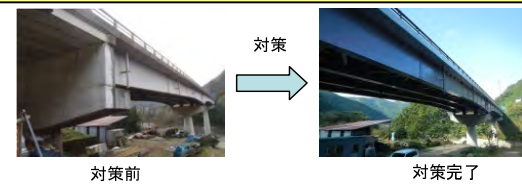
予防保全と事後保全の比較(15m以上726橋)



2-①早急に補修が必要な損傷橋梁76橋の進捗状況

平成22年度から施設保全担当者を各土木事務所に配置し、本格的に長寿命化に向けての取組を開始

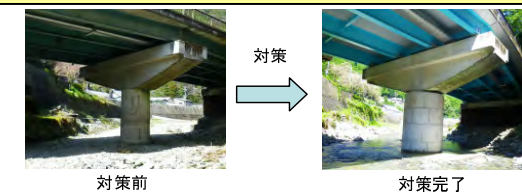
補修内容の検討 : 11橋
H25事業中橋梁数 : 34橋
H24未完了橋梁数 : 28橋



2-③緊急輸送道路上の耐震補強が必要な橋梁35橋の進捗状況

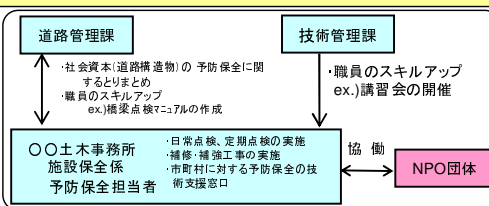
・兵庫県南部地震で被災した橋梁と同形式の橋梁を重点的に対策
・国道166号、国道169号等の緊急輸送道路上の橋梁を優先的に対策

耐震補強の検討 : 3橋
H25事業中橋梁数 : 16橋
H24未完了橋梁数 : 16橋



3-①予防保全に向けた組織体制の強化

効率的かつ合理的に『予防保全』型維持管理を実施するため、各土木事務所
の組織体制を強化
また、職員による橋梁点検を実施するため、橋梁点検マニュアルを作成



4-①市町村向けの技術講習会の開催及び垂直補完

県と市町村職員のスキルアップを目指し、橋梁点検の現地研修会を実施



そのほか、橋梁点検、長寿命化修繕計画等に関する市町村職員向け研修会を開催。

県が市町村から橋梁点検及び長寿命化修繕計画を受託

①平成24年度実施
橋梁点検は9市町村(195橋)
計画策定は13町村(588橋)

②平成25年度実施予定
計画策定は9市町村を予定
※平成25年度中に全市町村計画策定完了予定

【計画の概要】

現状と課題

【現状】(児童の通学路)歩道整備率は約25%、全国平均は約40%。歩道がない通学路は約87km(通学路全体の約42%)
 (バリアフリー)バリアフリー基本構想を策定した市町村は橿原市、葛城市、大和郡山市、香芝市。また、策定に向け作業をしている市町村は奈良市、河合町。
 (来訪者の歩行空間)案内看板が多種多様、新旧の看板が入り交じって設置。
 【課題】(児童の通学路)歩道の連続性が確保されておらず、歩行者視点に立った面的な歩行空間の不足。
 (バリアフリー)市町村の財政的な負担、組織内の調整、作成ノウハウの不足などによるバリアフリー推進への遅れが顕著。
 (来訪者の歩行空間)様々な主体が案内サインを設置しており、来訪者のわかりにくさを助長。

基本方針及び重点的に整備を推進する路線

【基本方針】「選択と集中」により必要性や緊急性の高い箇所を優先的に整備。関係者との点検を通じて、課題を「見える化」し、速効対策から取り組み、協力が得られる箇所については抜本対策も実施。さらに休憩用ベンチや観光案内サインの設置等を一体的に整備。

①歩行空間が確保されていない通学路

客観的なデータと学校関係者へのアンケートにより選定し、関係者と連携した点検を行い、地域の共通課題の「見える化」。対策プランを作成・公表。

②バリアフリー基本構想における生活関連経路

歩道幅等抜本対策を基本とし、ベンチ等の休憩施設をあわせて実施。基本構想未策定の市町村に対して、講習会開催等の技術的な支援を実施。

③世界遺産地域等の周遊観光を促進するための経路

関係者と点検を行い、地域の共通課題の「見える化」を行い、観光客へのアンケートを実施し、観光経路を設定する。案内サイン整備の他、段差解消等の速効対策やベンチ等の休憩施設等を取りまとめた対策プランを策定・公表。

④その他 市町村のまちづくり計画等に位置づけられた経路

【これまで(今後)の取り組み】

通学路の対策必要箇所の抽出

通学路の緊急合同点検を国、県、市町村の関係者(教育委員会、道路管理者、警察)で実施。その結果、対策必要箇所1,341箇所を抽出。

対策必要箇所1,341箇所のうち691箇所が対策済み

速効対策

大和郡山市

H25.6月末時点



通学路の対策の推進及び推進体制の構築

対策必要箇所のフォローアップや望ましい通学路のあり方や具体的な対策等を検討する「奈良県通学路安全対策推進会議」の設置。また、詳細の対策については、県内を7ブロックに分けた地域ブロック会議で議論。速効対策については、平成25年度中の対策完了予定。

バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路整備の推進

7路線で事業を実施しており、一般県道大和八木停車場線については、平成25年5月に整備完了。その他の路線についても重点的に整備を推進。また、未策定の市町村に対しては、平成22年度から毎年セミナーを開催。

世界遺産地域等の周遊観光の推進

歩行者系観光案内サインについては、奈良公園周辺、西の京周辺、明日香周辺、藤原宮跡周辺など、世界遺産地域等を主とした観光地において案内サインを整備。平成25年度については、平城宮跡周辺、郡山城跡周辺においてサイン整備を推進。

地域住民等と連携したPDCAの実施

観光経路については、観光客へのアンケートを実施を行い、よりよい歩行空間整備を目指し、利用者目線での対策実施・評価・改善の実施。

【計画の概要】

自転車利用の現状と課題

- 全国的な健康志向の高まりに伴う自転車利用の増加。
- 観光振興、地域活性化のツールとしての自転車の活用。
- 安全な自転車利用環境の確保に対する社会的要請。
- 環境対策としての自転車利用への期待の高まり。
- 大規模自転車道は整備されているが、安全面が劣る等の指摘。
- 社会実験を通じて自転車が周遊観光の拡大に寄与することを確認。
- 県内の自転車交通事故件数は1,000件／年以上。

自転車利用促進に向けた取組方針

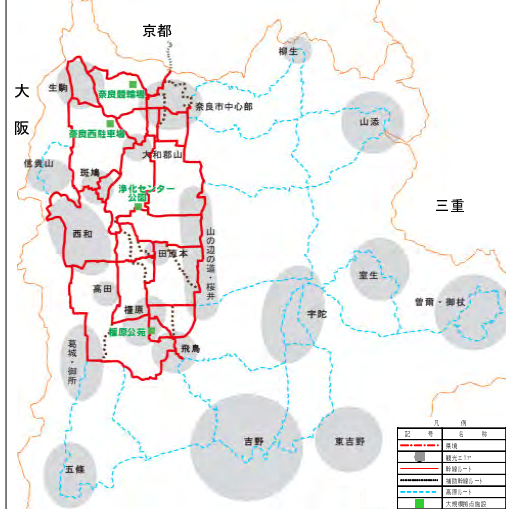
- 【取組方針】**
- 県内における滞在型観光の拡大による観光振興や地域活性化。
 - あわせて、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくり等の実現。

- ① 安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築する「ハード施策」
- ② 自転車を利用しやすい環境を創出する「ソフト施策」
- ③ 関係者が連携した継続的な取組を支える「推進体制」

◆案内誘導・注意喚起サインのイメージ



◆奈良における広域的な自転車利用ネットワーク



【これまでの取り組み】

- ① 安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築する「ハード施策」
 - 広域的な自転車利用ネットワークにおける、案内誘導・注意喚起に係るサイン類の設置等の実施(平成24年度末で約140kmを概成)
- ② 自転車を利用しやすい環境を創出する「ソフト施策」
 - 橿原公苑本館を、ジョギング & サイクルステーションとして改修を実施《H25.4.1オープン》
 - 広域乗り捨て型レンタサイクルの実施。
 - 「自転車の屋内保管」「自転車搬送サービスのとりつぎ(受取、保管、発送)」に対応していただける宿泊施設を「サイクリストにやさしい宿」として認定し、広く情報発信《H25.4末現在 50施設》
 - 自転車利用者が、サイクリング中に気軽に立ち寄って休憩する場所で、一定のサービスを楽しむ施設を『自転車の休憩所』として位置付け《H25.4末現在 77件》
 - 自転車搬送事業者2社((株)シクロエクスプレス、西濃運輸(株))と連携協定を締結し、自転車搬送サービスの充実に向けた取組を連携して実施
 - 宅配事業等を実施しているヤマト運輸(株)と連携協定を締結し、手荷物搬送サービスの充実に向けた取組を連携して実施。
 - 奈良県内のサイクリングマップの作成
 - 京都府と連携した広域周遊マップの作成

【今後の取り組み】

- ① 安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築する「ハード施策」
 - 広域的な自転車利用ネットワークの整備
 - ・案内誘導及び注意喚起に係るサイン整備(平成25年度末で約600km全て概成予定)
 - ・広域案内サインの設置
 - 自転車走行空間の充実に向けた取組の実施
 - ・自転車専用通行帯等の検討・整備
 - ・交差点部等の安全対策の検討・実施
- ② 自転車を利用しやすい環境を創出する「ソフト施策」
 - 広域乗り捨て型レンタサイクル社会実験の実施及び恒久実施に向けた検討
 - 宿泊施設、運送業者等と連携したサービス等の拡充
 - ならクルサポーターの充実に向けた取組の実施
- ③ 関係者が連携した継続的な取組を支える体制づくり
 - 継続的な取組を支える体制づくり
 - 近隣府県等と連携した広域マップの作成
 - 自転車利用促進のPR