

平成26年2月10日

第2回奈良県道路整備委員会資料

# (仮称)道路整備基本計画の概要(案)

1. (仮称)道路整備基本計画の策定について
2. (仮称)道路整備基本計画の構成イメージ
3. 整備すべき道路のあり方 — 何のために・どのような —
4. 道路整備の進め方 — どのように(手続き・規律面) —
5. (仮称)道路整備基本計画策定スケジュール(案)

# 1. 道路整備基本計画の策定について

## 計画策定の背景

### 奈良県道路の整備に関する条例(平成25年4月1日施行)

- 整備を「新設、改築、維持及び修繕」と定義
- 基本計画の策定(第4条第1項)
  - 県は、基本方針を踏まえ、県管理道路の総合的かつ計画的な整備を図るための基本計画を策定
- 策定内容(第4条第2項)
  - ・整備を推進すべき道路のあり方
  - ・道路の整備の進め方
  - ・その他 道路の整備に必要な事項

## 今までの取り組み状況と道路を取り巻く状況

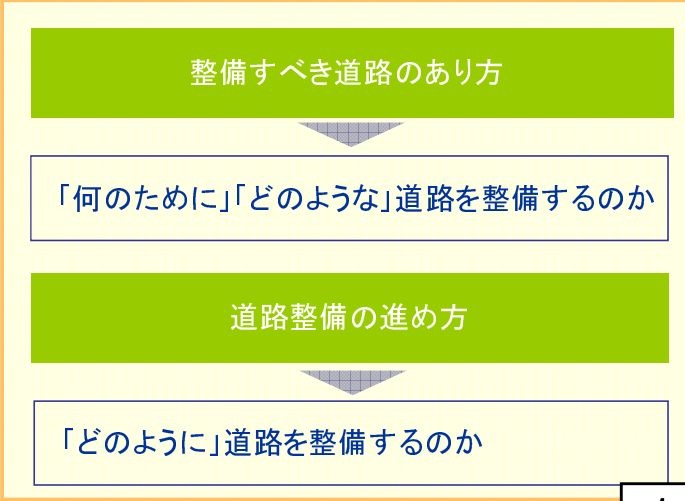
- 「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」に基づく取組
  - ・重点的に進める事業箇所を公表し、集中投資により、メリハリある道路整備を推進
  - ・各分野別のプラン・指針類を作成し、施策を「見える化」しつつ体系的に展開
- 近年の社会的ニーズ、県の政策課題
  - ・災害に強い道路整備、生活道路の交通安全性
  - ・ストック老朽化対策の必要性の増大
  - ・企業立地の支援・創出、観光の振興、県内消費の拡大、雇用対策の推進
  - ・健康づくりの推進、医療・福祉の充実、学びの支援
  - ・景観環境の保全、くらしやすいまちづくり
- 新しい取組との連携
  - ・公共交通と道路整備のあり方を一体的に検討

	条例(成立済)	計画(作成中)
公共交通	奈良県公共交通条例	(仮称)公共交通基本計画
道路整備	奈良県道路の整備に関する条例	(仮称)道路整備基本計画

## 検討の方向性

「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」の枠組みを基本的に踏襲しつつ、その後の情勢変化を反映し、現在の課題や社会的ニーズを踏まえた必要な見直しを行いながら、検討を進める。

- 《計画策定にあたっての基本姿勢》
- ・道づくり重点戦略に基づく「選択と集中」の考え方を継承。
  - ・道路整備の目的、課題を明確化し、多様化する道路政策ニーズに対する取組の方向性を明示。
  - ・道路ストックを最大限に活用した効率的・効果的な道路整備を追求。
  - ・自動車のみならず、公共交通、自転車、歩行者など多様なユーザーにとって使い易さの追求。
  - ・道路整備の進め方として、業務マネジメントやアカウントビリティについて手続き論を充実。



# 2. (仮称)道路整備基本計画の構成イメージ

## 「整備すべき道路のあり方」 — 何のために・どのような —

### 骨格幹線道路ネットワークの形成

目的横断的に必要が高い項目として、独立して項目立て

骨格幹線道路ネットワークとその考え方

骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

### 目的志向の道路整備の推進

骨格幹線以外の事業について、目的志向を明確化し、取組の方向性を記載

企業立地を支援する道路整備

- ・骨格幹線道路からのアクセス確保
- ・業務移動の円滑化、通勤手段の多様化

観光振興に資する道路整備

- ・観光地へのアクセス強化
- ・観光地間の周遊促進
- ・観光地内の回遊促進

生活利便の向上に資する道路整備

- ・公共交通利便の増進
- ・購買・飲食等消費利便の増進
- ・健康まちづくりの実現

安全・安心を支える道路整備

- ・災害に強い道路整備
- ・老朽化に対応した適切な維持管理の実施
- ・くらしを支える交通安全対策

### 整備にあたっての条件・配慮事項

道路整備を実施する場合の、配慮すべき事項や条件とすべき事項を記載

奈良に相応しい風格ある景観形成

- ・総合的な景観形成
- ・設計水準の底上げ

ストックの有効活用と効率的整備

- ・既存道路の効果的活用
- ・ストック活用等による効率的整備
- ・最適なストック管理の推進

使い易さの追求

- ・分かりやすい標識案内
- ・利便性の高い道路情報提供
- ・バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進

## 「道路整備の進め方」 — どのように(手続き・規律論) —

### 評価の重視と「選択と集中」

事業評価、効率的投資について記載

段階に応じた評価の実施

- ・計画段階における道路計画の見直し  
：都市計画の即応的な見直し
- ・事業段階における事業評価の実施  
：新規事業採択時評価の実施  
：事業再評価の対象箇所拡大  
：事後評価の対象の拡大

「選択と集中」による予算マネジメント

- ・重要事業、重要施策への集中投資  
：骨格幹線道路ネットワークを形成する事業等への集中投資  
：渋滞対策や老朽化対策等の重要施策への集中投資
- ・一般箇所への計画的投資  
：事業再評価の結果を踏まえた計画的投資  
：事業の完遂見通しの確保

### 連携・協働と説明責任

関係機関や県民との関係について記載

関係機関等との連携・協働

- ・他の道路管理者等との連携・協働
- ・交通管理者との連携・協働
- ・関係行政分野や事業者との連携
- ・住民等との協働

説明責任の重視

- ・積極的な県民コミュニケーションの推進
- ・施策の「見える化」と県民意見の反映
- ・完了宣言の推進

### 契約・許認可の適正確保と品質向上

契約発注、許認可等の手続きについて記載

契約手続・許認可事務の改善と適正な履行の確保

- ・契約手続の各段階における適正確保
- ・許認可における適正確保

# 3. 整備すべき道路のあり方 — 何のために・どのような —

## 1. 骨格幹線道路ネットワークの形成

### ■ 幹線道路整備の現状

- 幹線道路の整備は、他県に比べて大きく立ち後れた状況。
- 一方、近年の取組により、骨格となる幹線道路ネットワーク像が形を成しつつある状況。

#### 《幹線道路の状況》

- ・ 高規格幹線道路：計画延長97km（全国46位）  
供用延長69km（全国47位）
- ・ 直轄国道延長：158km（全国47位）  
全国道延長に対する割合19%（全国47位）
- ・ 国道・県道整備率：40%（全国45位）
- ・ 都市計画道路整備率：49%（全国43位）

#### 《近年の取組》

- ・ 「道づくり重点戦略」に基づく「選択と集中」により、幹線道路への重点投資を展開。
- ・ これにより、中和幹線の全線供用、大宮高架橋の完成など、大規模プロジェクトの相次ぐ完了や整備進捗を図られたところ。

### ■ 幹線道路整備の重要性

- 幹線道路は、企業立地、観光振興、生活利便、交通安全など、本県経済の活性化や県民生活の安定向上にとって、様々な面で大きな影響。
- 幹線道路の整備が、まずもって本県道路施策の最優先課題。

#### 《企業立地》

- ・ 船舶、鉄道による物流がない本県にあって、トラック輸送は物流の生命線。
- ・ 工場立地を促進するためにも、港湾や大都市へ繋がる幹線道路が重要。

#### 《観光》

- ・ 豊富な観光資源を誇りながら、宿泊客数が少なく、観光消費は低調。
- ・ 観光地間の周遊を促すためにも、観光地間を繋ぐ幹線道路の役割が重要。

#### 《生活利便・安全》

- ・ 幹線道路の未整備区間における渋滞の発生。通勤・通学等の利便低下。
- ・ 幹線道路整備の遅れにより、生活道路に通過交通が流入し、安全性が低下。

当面整備を進めるべき骨格幹線道路ネットワークを明確化  
重点的な整備を推進

## (1) 骨格幹線道路ネットワークとその考え方

### 1. 骨格幹線道路ネットワークの考え方

- 県土を縦横断する路線、都市拠点間を連絡する路線など、広域的な交通を担うべき路線を抽出。
- 概成済みまたは事業中の路線や、鉄道と立体交差化された路線など、既存ストックを最大限に活用する観点を重視。

### 2. 骨格幹線道路ネットワーク

- (1) 高速道路(高規格幹線道路及び有料道路)
- (2) 4車線ネットワーク道路
- (3) 平野部を縦横断する概成済み2車線道路
- (4) 山間部を縦横断する国道のうち、概成済みの道路
- (5) 上記(1)～(3)を補完する路線
  - ① ICアクセスを確保する路線
  - ② 有料道路のみとなる区間を補完する路線

## (2) 骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

### 1. 路線の線的整備

- 骨格幹線を形成する各路線のうち、未改良区間。
- 事業中箇所が中心。一部事業化の検討が必要な箇所を含む。

### 2. 結節点等の強化

- ハーフインターのフル化など、各路線の接続性を高めるための点的整備。
- 既存ストックを活かしながらネットワーク整備効果の最大限の発現を図る。
- 都市計画変更や新規事業化の検討が必要。

### 3. 面的検討箇所

- ネットワーク上の脆弱箇所や、通過交通を抑制すべき市街地部等。
- まちづくりと一体的な面的検討が必要。

# 道づくり重点戦略の取組

## 県の活力を牽引する幹線道路ネットワークの形成 (H25.8末現在)

### ● 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

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26年3月予定)
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

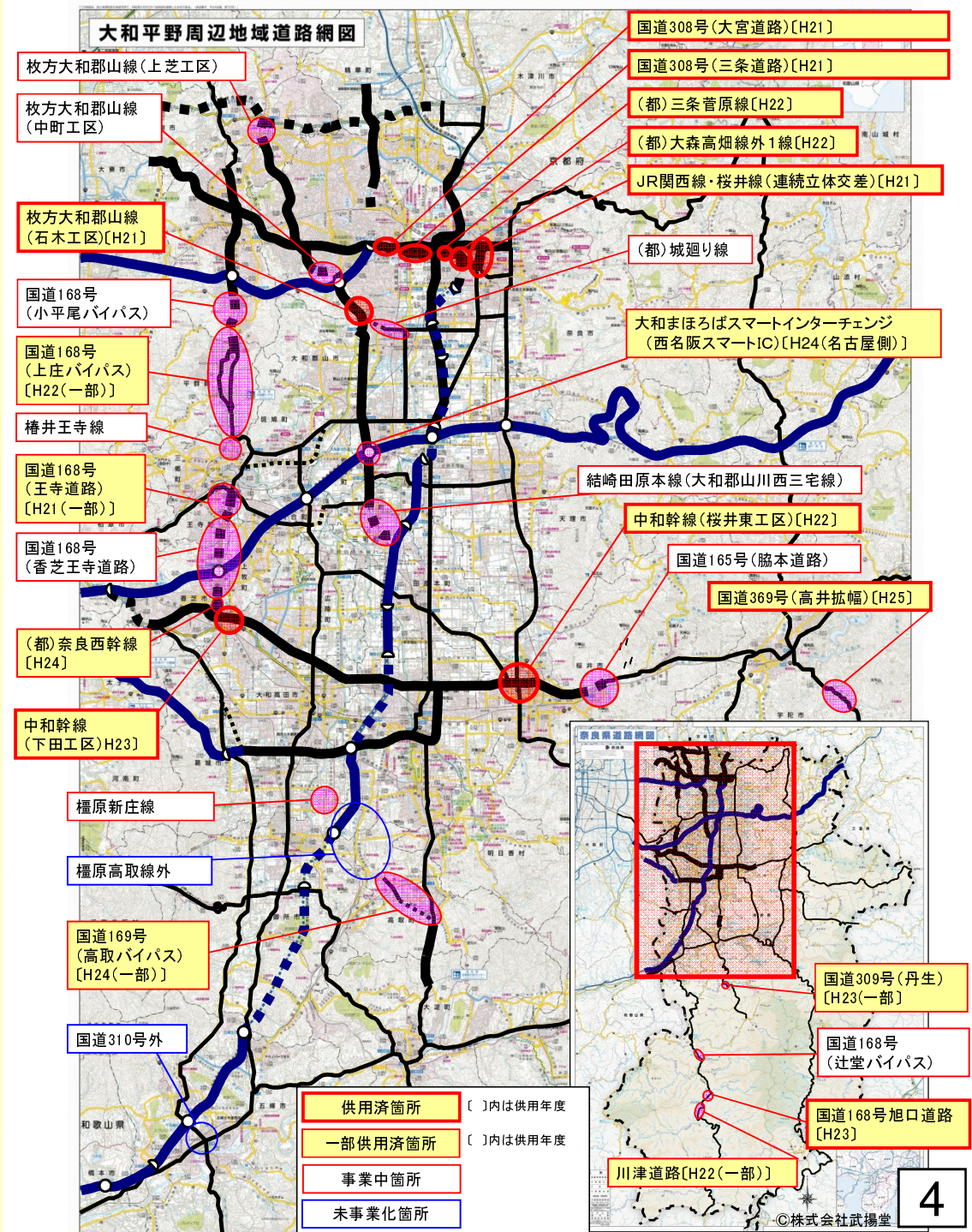
箇所	供用年月
JR関西線・桜井線[連立事業]	:平成25年3月供用
国道308号(大宮道路)	:平成22年9月供用
国道308号(三条道路)	:平成22年3月供用
三条菅原線	:平成22年4月供用
大森高畑線外1線	:平成23年7月供用
奈良西幹線	:平成24年12月供用
国道369号(高井拡幅)	:平成25年5月供用
国道168号(旭口道路)	:平成23年8月供用

#### ○ 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)

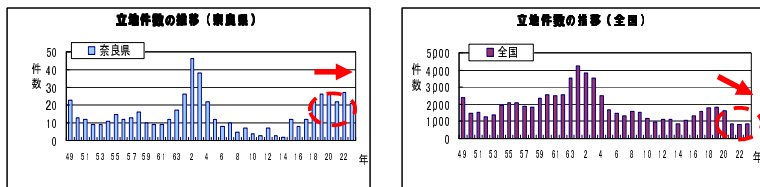


## 2. 目的志向の道路整備の推進(その1)

### (1) 企業立地を支援する道路整備

#### 【現状と課題】

- 法人事業税の割合、一人あたりGDPがいずれも全国最下位など、低調な企業立地状況。道路整備の遅れも影響していると推測。
- 一方、近年、京奈和自動車道等の整備進捗に伴い、低調な企業立地動向に変化の兆し。



- 昭和工業団地中心部に開通した大和まほろばスマートICは、ハーフ暫定供用ながら、計画交通量を大きく上回る利用状況。

#### 【方向性】

骨格幹線道路の整備効果を確実に発現させ、大都市に隣接した立地ポテンシャルを顕在化

### (2) 観光振興に資する道路整備

#### 【現状と課題】

- 豊富な観光資源に恵まれる一方、観光消費は低調。
- ・世界遺産、国宝、重要文化財など豊富な観光資源。観光客も多数。
- ・一方、ホテル、旅館等の客室数は全国最下位、宿泊客数は全国46位と少なく、観光消費は低調。

★観光資源の数	・世界遺産数 1位	・国宝・重文数 3位
★観光客数	・史跡名勝天然記念物数 1位	・観光客数3300万人 (H23)

観光地間の周遊や、観光地内の回遊行動を促すことにより、観光滞在時間を増加させ、観光消費を拡大

#### 【道路施策】

##### ①骨格幹線道路からのアクセス確保

- ・端末アクセス道路の整備  
(市町村道を含む。地元市町村との連携が重要)
- ・通学路や生活環境との調和  
(まちづくりとの連携が重要)

##### ②業務移動の円滑化、通勤手段の多様化

- ・効率的、効果的な渋滞対策
- ・送迎バスを含めた公共交通アクセス強化の可能性検討

#### 【道路施策】

##### ①観光地へのアクセス強化

- 自動車アクセスの円滑化
  - ・骨格幹線道路ネットワークからの端末アクセス道路の整備
  - ・効率的、効果的な渋滞対策
- 公共交通アクセスの強化
  - ・バスターミナルの整備、バスレーンの導入検討
  - ・ぐるっとバス、パーク&バスライドの実施 等

##### ②観光地間の周遊促進

- 自動車周遊の促進
  - ・道路愛称、観光地案内、道の駅活用(情報発信)等
  - ・駐車場への案内誘導
- 自転車周遊の促進
  - ・幅広路肩など自転車走行空間整備
  - ・サイクリングステーション等拠点施設整備
  - ・休憩所、やさしい宿、古都りん、サイクリングマップ作成等ソフト施策

##### ③観光地内の回遊促進

- ・歩行空間整備(散策空間整備、標識整備、外国人案内の充実等)
- ・レンタサイクル、風景街道等ソフト施策 等

## 2. 目的志向の道路整備の推進(その2)

### (3) 生活利便の向上に資する道路整備

#### 【現状と課題】

##### ■ 公共交通を巡る状況

- ・人口減少、過疎化、自家用車依存の高まり等により、公共交通の利用者が減少。
- ・一方、高齢化により、自家用車による移動が困難な県民が増加。生活のための移動手段の確保が課題。
- ・交通分野における地球環境問題への対応。環境にやさしい移動手段への社会的要請。

公共交通の利用を促進し、自家用車に過度に依存しないまちづくり、道づくり

##### ■ 暮らしにおける移動の状況

- ・通勤・通学では、県外/県内通勤で交通手段に大きな違い。

- ★高い県外就業率(全国1位)と低い昼間人口率(全国45位)
- ★県外通勤者の8割が鉄道、県内通勤者の6割が自動車。

- ・買物・飲食については、消費の県外流出が顕著な中、近年、幹線沿いに商業施設が多数立地するも、これらによる交通容量低下も発生。

- ★消費支出の県外割合は全国1位、商品販売額は全国46位。

多様な生活交通に対応した、くらしやすい県土の形成

##### ■ 健康志向の高まり

- ・ウォーキング、ランニング、サイクリング等、健康づくり志向の高まり。
- ・病院、福祉施設等の整備と一体となった健康まちづくりの必要性。

- ・健康寿命は男性が全国5位、女性が全国19位

健康増進ニーズに対応した道路空間の整備  
病院周辺のまちづくり

#### 【道路施策】

##### ① 公共交通利便の増進

###### ○ 路線バスの利便性向上

- ・バス待ち環境の向上による利用促進（歩道整備、バス停周辺整備等）
- ・バスレーンの導入検討
- ・効率的、効果的な渋滞対策

###### ○ 乗り継ぎ、乗り換え利便の向上

- ・交通結節点の整備（バスターミナル、駅前広場等）
- ・自転車による鉄道駅へのアクセス利便の向上（走行空間整備、駐輪スペースの整備等）

###### ○ 地域公共交通の維持・強化施策との連携

- ・「奈良県地域交通改善協議会」における検討を踏まえつつ、地域公共交通の維持・強化に資する取組を検討・実施

##### ② 購買・飲食等消費利便の増進

###### ○ 駅周辺の回遊まちづくり(中心市街地の活性化)

- ・歩行者回遊環境の整備
- ・公益施設、利便施設などの立地施策との連携
- ・渋滞対策、駐車場の戦略的配置と立地誘導

###### ○ 沿道店舗へのアクセス効率化

- ・駐車場や出入口の集約配置（店舗のモール化）
- ・裏道を利用した集約アクセス
- ・効率的、効果的な渋滞対策

##### ③ 健康まちづくりの実現

###### ○ 病院等施設整備と一体となったアクセス道路の確保

- ・病院、福祉施設等へのアクセス道路の整備
- ・施設周辺の散策環境整備

###### ○ 生活空間における歩行者・自転車利用環境の向上

- ・自転車ネットワークの充実（観光以外への拡大）
- ・既存道路の空間再構築による環境整備（幹線道路整備との連携）

## 2. 目的志向の道路整備の推進(その3)

### (4) 安全・安心を支える道路整備

#### 【現状と課題】

##### ■ 防災の重要性の高まり

###### ○ 頻発する大規模災害

- ・東日本大震災、紀伊半島大水害、昨年の台風18号豪雨災害など、大規模災害が頻発。
- ・避難、救命・救急活動に欠かせない災害に強い道路の役割が増大。
- ・発生が危惧される南海トラフ大地震等の大規模災害への対応も必要。

###### ○ 異常気象や災害発生等による度重なる通行規制

- ・降雨による事前通行規制が頻繁に実施
- ・南部東部の山間地域における通行規制は広域的な迂回が必要となり、くらし、経済に大きな打撃

#### ハード整備からソフト対策に至る災害への幅広い備え

##### ■ ストック老朽化の進行

- ・トンネル天井板の崩落による死傷事故の発生など、道路ストックの老朽化が社会問題化。
- ・本県においても、ストックの増加に伴う老朽化への対応は緊急の課題。

★2030年には築50年を超える橋梁が60%となる見込み

- ・維持管理費及び更新費が増大する一方、厳しい財政状況、技術職員の不足など、財源、予算面では厳しい状況。

#### 効率的、効果的な維持管理による老朽化対策

##### ■ 生活道路における交通安全へのニーズの高まり

- ・近年、死亡事故は大幅に減少。事故件数全体は依然として高い水準。
- ・高齢者事故の増加など、新しい傾向も発生。
- ・通学路における相次ぐ死傷事故の発生により、身近な生活道路の交通安全性の向上へのニーズが増大。

★死者数、事故発生件数

★高齢者事故のデータ（警察に要了解）

#### 事故の発生状況や危険性を踏まえた効果的な交通安全対策

#### 【道路施策】

##### ① 災害に強い道路整備

###### ○ 紀伊半島アンカールートの早期整備

- ・道路整備が特に遅れた南部地域の「命の道」の確保と紀伊半島全体の強靱化
- ・国、県による事業中箇所を整備促進
- ・要改良個所を整備方策検討
- ・国への働きかけ(直轄権限代行業及び直轄区間編入の要望)

###### ○ 効率的、効果的な道路防災対策の推進

- ・道路災害の早期発見
- ・災害発生時の速やかな情報提供、初動体制の確保等
- ・予防対策、減災対策、防災対策等の効率的、効果的実施

##### ② 老朽化に対応した適切な維持管理の実施

###### ○ 構造物総点検と対策の実施

- ・ライフサイクルコストを最小化する戦略的なストックマネジメント
- ・予防保全型管理の確立
- ・橋梁長寿命化修繕計画の推進
- ・橋梁以外の構造物についても総点検に基づく老朽化対策を実施(トンネル、舗装、法面等)

###### ○ 市町村への支援(垂直補完)

- ・「垂直補完」の推進・強化(計画策定や点検で、県が市町村を支援)
- ・補修工事の「垂直補完」についても検討

##### ③ くらしを支える交通安全対策

###### ○ 通学路の安全確保

- ・緊急合同点検による対策推進(速攻対策の早期完了)
- ・「奈良県通学路安全対策推進会議」の設置(ブロック単位での取組)
- ・関係機関と連携した合同点検の継続

###### ○ 効率的、効果的な交通安全対策

- ・交通安全対策プランによる対策推進(プランの更新)
- ・近年増加する高齢者による事故対策等
- ・警察、市町村等関係機関の連携による対策の検討



### 3. 整備にあたっての条件・配慮事項

#### (1) 奈良に相応しい風格ある景観形成

##### 【現状と課題】

- 豊かな地域資源の存在
  - ・全国屈指の歴史・文化資源、豊かな自然環境との調和が特に重要。
- 取組の状況
  - ・景観条例、公共事業景観形成指針、植栽計画などを策定。
  - ・七色高架橋、室生路橋など景観デザインへの意欲的な取組事例も。
  - ・一方、無電柱化率が低い水準に止まるなど、取組の強化も必要。

#### (2) ストックの有効活用と効率的整備

##### 【現状と課題】

- 既存ストックの増大
  - ・道路整備が遅れているとはいえ、一定のストックが蓄積。これらが有効に使われ、効果を発揮するための「賢い使い方」が重要。
  - ・増大するストックの機能を保持するための、効率的なメンテナンスが重要。長期的視点も必要。
- 投資余力の減少
  - ・厳しい財政状況、維持管理負担の増大などにより、新規事業への投資余力は減少傾向。
  - ・新規投資にあたって、既存ストックを最大限活用する観点が重要。

#### (3) 使い易さの追求

##### 【現状と課題】

- 全ての人の使い易さへの対応
  - ・多様な利用者、様々な交通モード、多様な移動目的への対応
- 外国人を含む来訪者へのおもてなし
  - ・外国人を含む観光客の増加、さらなる来訪者の誘客に向けて、案内標識等の多言語化などやさしい案内への対応

##### 【道路施策】

#### ①総合的な景観形成

- ・道路整備と沿道まちづくりとの連携
- ・各種サインや標識・標示類の調和、統一
- ・大宮通りプロジェクトなど、複数の事業による総合的な表玄関整備
- ・植栽計画に基づく取組など、道路植栽の充実や総合的な都市緑化推進
- ・無電柱化の推進

#### ②設計水準の底上げ

- ・奈良に相応しい、落ち着いた風格ある道路デザインの志向
- ・景観形成指針を受けた基準類の充実

##### 【道路施策】

#### ①既存道路の効果的活用（「使い方」の工夫）

- ・高速道路料金に関する取組（ネットワークの最適利用を促す料金のあり方）
- ・ソフト施策の重視（交通誘導による交通円滑化、鹿ゾーン等取組）
- ・道の駅の活用等（道路ネットワークの拠点機能としての効果発現）

#### ②ストック活用等による効率的整備（「整備」の工夫）

- ・効率的なネットワーク整備（既存ストックを最大限活用し、効率的な投資）
- ・道路空間再構築（歩行者・自転車環境整備等）
- ・工夫改良とコスト縮減（1.5車線整備、側溝蓋等工夫改良、基準の柔軟運用）
- ・客観的データの重視（併せて利用者の意見を加味等）

#### ③最適なストック管理の推進（「維持管理」の工夫）

- ・補修時期の最適化（「予防保全」による適時適切な老朽化対策）
- ・管理水準の最適化（路線の性格に応じた管理水準の設定）
- ・リスクの最適化（財政的制約の中で最も被災リスクの少ない対応策の選択）

##### 【道路施策】

#### ①分かりやすい標識案内

- ・県民、内外来訪者、外国人を含む観光客など様々な対象者への対応

#### ②利便性の高い道路情報提供

- ・規制情報発信
- ・道の駅による情報発信

#### ③バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進

- ・駅周辺のバリアフリー化、基本構想の策定推進
- ・関係機関との適切な役割分担

# 4. 道路整備の進め方 —どのように(手続き・規律面)—

## 1. 評価の重視と「選択と集中」

### (1) 段階に応じた評価の実施

#### 【現状と課題】

##### ○社会情勢の変化

- ・人口減少等に伴い、将来交通量は減少傾向。
- ・従来の都市計画は拡大基調が前提。今後は縮退局面への対応が重要。
- ・歩行者・自転車を中心としたまちづくりへの対応が必要。
- ・社会経済情勢の変化に対応した計画、整備が重要。

##### ○事業環境の変化

- ・都市計画道路の整備率は全国平均約60%に対し約49%。長期未着手都市計画道路をはじめとして、依然として多くの未整備箇所を残す状況。
- ・幹線道路ネットワーク等の整備進捗が見られる反面、事業着手したものの、用地買収の難化等から進捗が見られない箇所も散見。

社会経済情勢や事業環境の変化を踏まえ、計画や事業の評価や必要に応じた見直しを充実させることが重要

#### 【道路施策】

##### ①計画段階における道路計画の見直し

###### ○都市計画の即応的な見直し

- ・社会経済情勢の変化に応じた都市計画の見直しを推進。
- ・市町村と連携しつつ、ガイドラインに基づき見直し検討。
- ・PDCAサイクルを導入し、都市計画を最適な状態に保つ取組を推進。

##### ②事業段階における事業評価の実施

###### ○新規事業採択時評価の実施

- ・すべての改築系事業について実施。
- ・着手後の円滑な事業進捗を確保するため、計画熟度に関する評価を充実。

###### ○事業再評価の対象箇所の拡大

- ・従来の事業再評価対象外の箇所について、事業見通しに重点をおいた再評価を実施。

###### ○事後評価の対象の拡大

- ・大規模事業や分野別プラン等について、取組の効果検証を実施。

### (2) 「選択と集中」による予算マネジメント

#### 【現状と課題】

##### ○「選択と集中」の推進

- ・「選択と集中」に基づく、メリハリのある投資により、幹線道路ネットワーク整備等の進捗を図ってきたところ。
- ・また、通学路対策や老朽化対策など、重要な施策についても、集中的な取組を展開してきたところ。
- ・一方、こうした重点箇所や重要施策に該当しない一般の箇所について、必ずしも十分な事業進捗が図られていない状況。
- ・小規模な事業であっても、完了までに長期間を要し、地元のニーズに十分に答えきれていない箇所も存在。

引き続き選択と集中に取組みつつ、評価の充実と併せ、より計画的、戦略的な予算マネジメントを追求

#### 【道路施策】

##### ①重要事業、重要施策への集中投資

###### ○骨格幹線道路ネットワークを形成する事業等への集中投資

- ・事業効果が大きい骨格幹線道路ネットワークを形成する事業、主要プロジェクト関連事業等へ集中投資。

###### ○渋滞対策や老朽化対策等の重要施策への集中投資

- ・社会的ニーズの大きい渋滞対策や通学路の安全対策、既存道路ストックの老朽化対策等の重要施策へ集中投資。

##### ②一般箇所への計画的投資

###### ○事業再評価の結果を踏まえた計画的投資

- ・事業進捗上、停滞要因のない箇所に優先的な予算充当。

###### ○事業の完遂見通しの確保

- ・事業段階における事業評価を実施するとともに、事業推進体制を強化。

## 2. 連携・協働と説明責任

### (1) 関係機関等との連携・協働

#### 【現状と課題】

- まちづくりとしての総合性の重視
  - ・地域が進めるまちづくりの一環として、道路整備を含む取組を総合的に進めることが重要。
  - ・大宮通りプロジェクト、新県立奈良病院や医大周辺まちづくりなど、個々の事業要素が連携しつつ総合的な取組を行うプロジェクト型の事業を重視。
- 多様な主体との連携の重視
  - ・まちづくりには、多くの関係者、関係機関が携わっているため、各関係者等と調整が不可欠。

#### 【道路施策】

##### ①他の道路管理者等との連携・協働

- ・各主体の連携及び協働を重視。農道、林道整備とも連携。
- ・垂直補完(市町村で実施する事務を県が実施する支援)による市町村支援の強化。

##### ②交通管理者との連携・協働

- ・既存ストック活用の観点から交通規制の一体的取組を強化。

##### ③関係行政分野や事業者との連携

- ・公園、河川など公共施設管理者やまちづくり部局、民間事業者等との連携。

##### ④住民等との協働

- ・通学路対策におけるPTA等との協働。
- ・植栽・清掃における住民・ボランティアとの協働。

### (2) 説明責任の重視

#### 【現状と課題】

- 道路施策の多様化、複雑化
  - ・ニーズの多様化や社会の成熟化を受け、道路施策も多様化、複雑化。
  - ・施策や事業の内容について、分かりやすい説明の重要。
- 対話型行政の推進
  - ・事業を円滑に進めるためには、県民の理解と協力は必須。
  - ・情報発信とともに、県民の声、ニーズを把握する対話型行政を推進。

#### 【道路施策】

##### ①積極的な県民コミュニケーションの推進

- ・事業・施策の内容や必要性等を積極的に分かりやすく説明。

##### ②施策の「見える化」と県民意見の反映

- ・分野別プランの策定・見直しによる個別施策の見える化。
- ・客観的データの活用や県民の声の反映。

##### ③完了宣言の推進

- ・今後、完了見通しが得られた箇所は、目標とする供用年を宣言。

## 3. 契約・許認可の適正確保と品質向上

#### 【現状と課題】

- 品質の向上と県民の信頼確保
  - ・公共事業の品質の向上と、公正かつ透明性のある手続きの履行。
- 地域を支える産業としての建設産業の役割
  - ・災害対応や維持管理など、地域維持のため、地域に精通した建設産業の役割が増大。
- 手続きの迅速性等の確保
  - ・許認可の公平性の確保や迅速化等、手続きの向上。

#### 【道路施策】

##### ①契約手続の各段階における適正確保

- ・適正な施工及び品質の確保のための取組の更なる改善。
- ・透明性・競争性・公平性の確保のための取組みの更なる改善。
- ・維持管理業務の発注単位の工夫による効率性の向上。

##### ②許認可における適正確保

- ・許認可の適正化の確保。取扱要領等の拡充。

# 5. (仮称)道路整備基本計画策定スケジュール(案)

