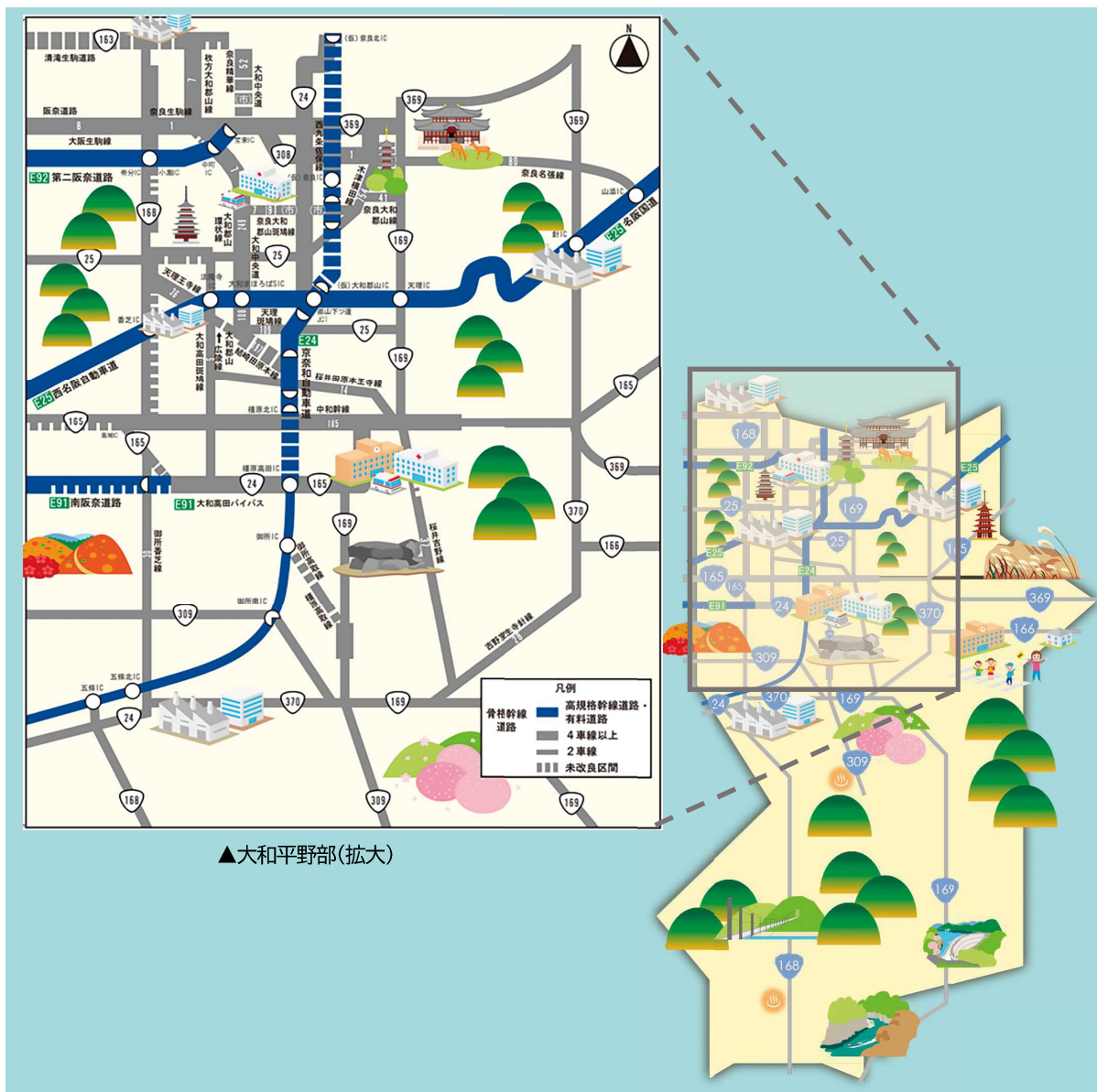


I. 人流・物流を支える交通ネットワーク・拠点の整備

1. 奈良県の道路整備

奈良県道路整備基本計画

奈良県では、「何のために」「どのような」道路を整備するのかを示す『整備すべき道路のあり方』などから構成される「奈良県道路整備基本計画」を策定しています。「骨格幹線道路ネットワークの形成」や、明確な目的を定め、本県経済の進展に対応した「目的志向の道路整備の推進」、近年の大規模自然災害の増加などから「安全・安心を支える道路整備の推進」に取り組みます。



骨格幹線道路ネットワークの形成

県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網を「骨格幹線道路ネットワーク」と位置づけ、重点的に整備を推進します。

- 主な骨格幹線道路ネットワーク
京奈和自動車道、国道24号、国道25号、
国道168号、国道169号 など



▲奈良県道路整備基本計画はこちら ▲『ならの道』はこちら

目的志向の道路整備の推進

▶ 企業立地を支援する道路整備の推進

■ 骨格幹線道路ネットワークから
産業集積地への良好なアクセス道路の確保



▲ 企業立地の促進を図るうえで目指すべき
道路ネットワークのイメージ

■ 通勤・業務での移動の円滑化



▲ 渋滞緩和に向けた速効対策

▶ 観光振興に資する道路整備の推進

■ 観光地へのアクセス性の向上



▲ ぐるっとバスを活用した
パーク&バスライド

■ 観光地間の周遊の促進



▲ 自転車道の整備

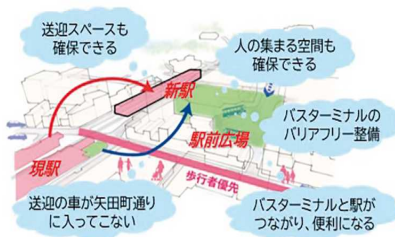
■ 観光地内の回遊の促進



▲ 観光案内サインの設置

▶ まちづくりに資する道路整備の推進

■ 道・駅・まちの一体的な
まちづくりの支援



▲ 駅周辺の回遊まちづくり

■ 公共交通の利便性の向上



▲ バス情報表示装置

■ 生活空間における道路
環境の整備



▲ 無電柱化

安全・安心を支える道路整備の推進

■ 災害に強い道路整備



▲ アクセス道路の整備

■ 老朽化に対応した適切な
維持管理



▲ 橋梁の補修工事

■ 暮らしを支える交通安全
対策の実施



▲ 歩行空間の確保

I. 人流・物流を支える交通ネットワーク・拠点の整備

2. 京奈和自動車道の整備

京奈和自動車道

京奈和自動車道は、京都～奈良～和歌山を結び関西大環状道路の重要な路線のひとつであり、関西都市圏の発展を支える高規格幹線道路として、全体120kmのうち、現在約88kmが供用しています。

奈良県内における未整備区間約17kmについては、国土交通省とNEXCO西日本により整備が進められています。

奈良県では、早期全線開通に向け、沿線市と協力し、地元や地権者との調整に協力するとともに、整備促進を国に働きかけています。

【令和5年度事業内容】

TOPIC

大和北道路

- ・(仮称)奈良北IC～(仮称)奈良IC間で調査・設計、改良工事を推進します。
- ・(仮称)奈良IC～郡山下ツ道(しもつみち)JCTで用地買収、橋梁下部工事、改良工事を推進します。

大和御所道路

- ・橿原北IC～橿原高田IC間で橋梁上下部工事、改良工事を推進します。

至 和歌山



▲大和北パンフ HPはこちら

大和北道路

大和郡山市横田町 橋梁下部工事

大和御所道路

(仮称) 橿原 JCT
大阪方面接続ランプ
令和 8 年春開通予定

至 大阪

京奈和自動車道

奈良県



▲大和御所パンフHPはこちら

橿原市新堂町 (仮称) 橿原 JCT 橋梁上下部工事

至 三重



▲奈良国道事務所 HPはこちら



▲京奈和自動車道パンフHPはこちら

3. JR新駅の設置と鉄道高架化

(仮称)奈良IC周辺^{さいくじょう}[(都)西九条佐保線等]の整備及びJR新駅周辺のまちづくり

京奈和自動車道の(仮称)奈良ICに直結するアクセス道路であり、まちづくりの骨格となる(都)西九条佐保線や(都)大安寺柏木線の整備及びJR関西本線の鉄道高架化、新駅設置を推進します。

また、(仮称)奈良ICと新駅による高い交通結節機能を活かしたまちづくりに取り組むとともに、ICと鉄道駅の結節による周遊性の向上を図ります。

〈 鉄道高架化事業で除却予定の踏切(4箇所) 〉



▲大安寺踏切道



▲南大安寺踏切道



▲八条踏切道



▲中八条踏切道

【令和5年度事業内容】

TOPIC

(仮称)奈良IC周辺[(都)西九条佐保線等]の整備

- ・(都)西九条佐保線・大安寺柏木線では、用地買収、文化財調査等を引き続き進めます。
- ・鉄道高架化事業では、仮線工事を引き続き実施、新駅の詳細設計を新たに実施します。

JR新駅周辺のまちづくり

- ・先進的な都市サービスを提供するまちづくりの検討を進めます。

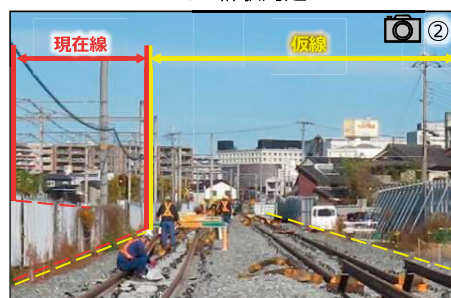
(コンソーシアム形式の検討会で有識者や民間事業者からアイデアを募集等)



▲(仮称)奈良IC・西九条佐保線(完成イメージ)



▲JR新駅周辺



▲南大安寺踏切付近(仮線工事)

“こんな体験できる!!” 若手職員の声



(県土マネジメント部 道路建設課 N主事(入庁3年目))

私は主に都市計画道路の整備及び鉄道高架化の事業に携わっています。鉄道高架化により踏切が除却されることで踏切事故や地域分断の解消にもつながり、併せて実施される道路整備により奈良市中心市街地へのアクセス性が向上します。

左の写真はR5年2月に実施した現場見学ツアーのもので、工事中の仮線を歩いています。現在線から仮線への切替が始まるまでしか体験できない貴重なものです。普段は立ち入れませんが、各踏切付近からは状況を確認できます。

I. 人流・物流を支える交通ネットワーク・拠点の整備

4. 紀伊半島アンカールートの整備

令和5年度事業内容

紀伊半島アンカールートの整備

県南部地域の防災機能向上及び地域活性化を図るとともに、近い将来発生が危惧される南海トラフ巨大地震等の大規模災害への対応力の強化を図るため、国と県で連携して「紀伊半島アンカールート」の早期整備に取り組んでいます。

アンカールート国道168号の整備

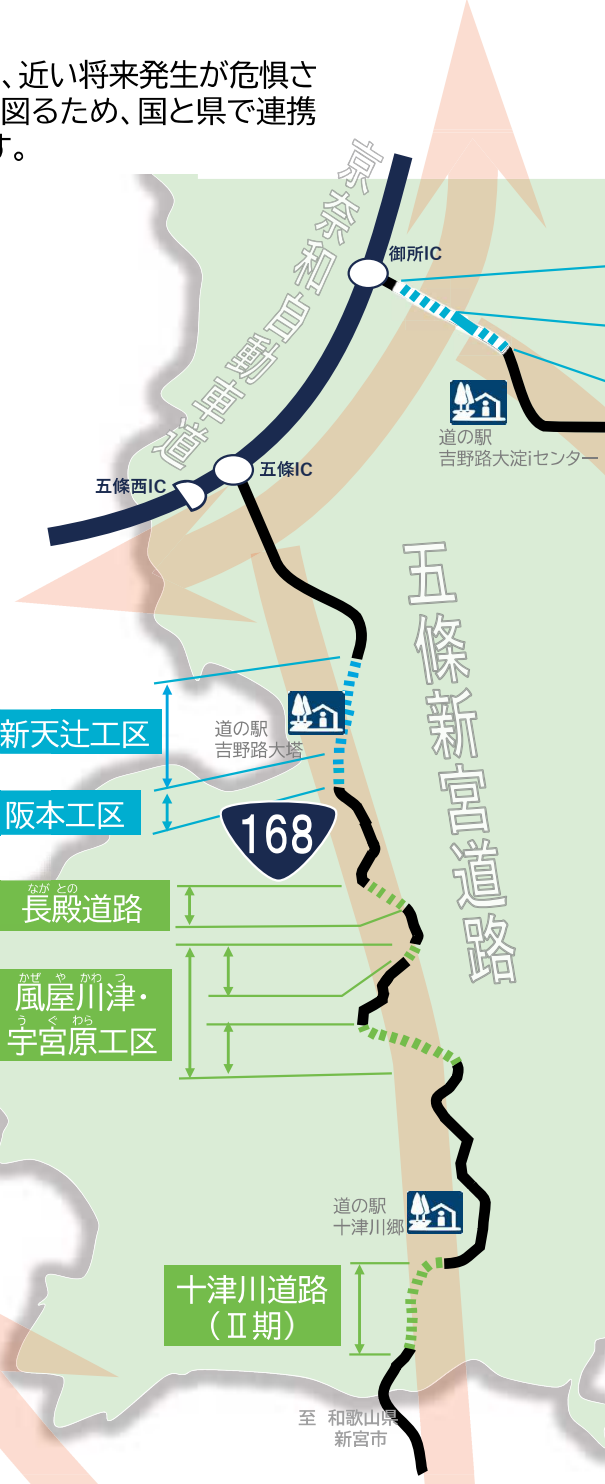
TOPIC

奈良県事業

- ・新天辻工区:調査・設計、用地買収、仮設工事を推進します。
- ・阪本工区:トンネル本体、照明及び設備工事を推進します。

国事業

- ・長殿道路:トンネル工事に着手する予定です。
- ・風屋川津・宇宮原工区:橋梁下部工事を推進します。
- ・十津川道路(Ⅱ期):調査・設計、用地買収を推進します。



阪本工区(県)



五條市大塔町 (仮称)阪本トンネル工事

長殿道路(国)



十津川村長殿 橋梁下部工事

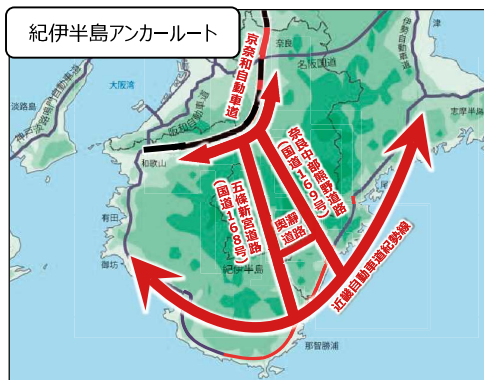
“こんな体験できる!!” 若手職員の声 (五條土木事務所 O主任主事(入庁6年目))

阪本工区で建設中の(仮称)阪本トンネルでは、複雑に変化する地質に対し、的確な施工が行えるように施工業者と協議を重ねました。また、トンネル掘削においては発破作業のスケールの大きさを間近で体感でき、貴重な経験となりました。

左の写真はR4年12月によりやく貫通を迎えたときの記念写真です。引き続き安全第一で、覆工作業や舗装作業、設備工事や交差点工事などを進め、早期の供用開始を目指していきます。

紀伊半島アンカールートとは…

紀伊半島の骨格となる京奈和自動車道、近畿自動車道紀勢線、それを結ぶ五條新宮道路(国道168号)、奈良中部熊野道路(国道169号)の形が船の錨(イカリ: anchor(アンカー))の形に似ていることから呼称されています。



アンカールート国道169号の整備

TOPIC

奈良県事業

- ・御所高取バypass: 調査・設計、用地買収を推進します。
- ・高取バypass: 橋梁上部工事、拡幅工事を推進します。
- ・調査路線(下北山村前鬼～上池原): 調査・設計を推進します。

国事業

- ・伯母峯峠道路: 橋梁上部工事を推進します。



高取バイパス(県)

令和7年度 完成供用予定



伯母峯峠道路(国)

▲伯母峯パンフHPはこちら

【凡例】	
	国事業箇所
	県事業箇所
	現道
	調査路線

交通事故の防止・交通の円滑化

踏切道改良計画の策定

大和西大寺駅及び平城宮跡周辺では、以前より踏切による渋滞が課題となっていました。平成29年1月に大和西大寺駅西側の4踏切道、平成30年1月に大和西大寺駅東側の4踏切道が踏切道改良促進法(※)に基づく改良すべき踏切道として指定を受けました。

これを受け、奈良県・奈良市・近畿日本鉄道株式会社の3者での協議を経て、令和3年3月に大和西大寺駅の高架化・平城宮跡から近鉄奈良線の移設という改良方法で合意し、踏切道改良計画を策定しました。

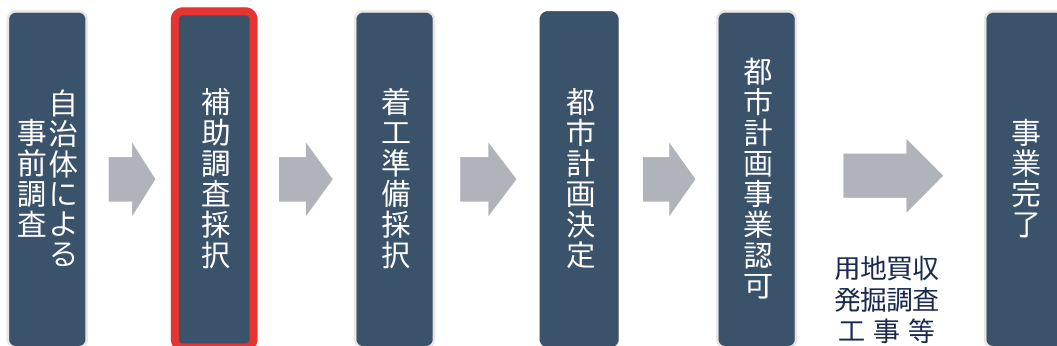
※踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的に制定され、踏切道指定基準に該当する踏切道の中から、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況等を考慮し、踏切道改良基準に適合する改良の方法により改良する必要がある踏切道について、国土交通大臣より法指定が行われます。



▲改良すべき踏切道として指定を受けた踏切の一例
(菖蒲池第8号踏切)

▲大和西大寺駅及び平城宮跡周辺の様子

連続立体交差事業



踏切道改良計画では、抜本対策として、大和西大寺駅付近～奈良市油阪町付近を連続立体交差化することにより踏切道の除却を行うことを想定しています。

連続立体交差事業とは、鉄道を連続的に高架化・地下化することで複数の踏切を一挙に除却し、交通の円滑化と、都市の活性化を推進するものです。それにより、踏切の除却等による交通渋滞の解消、踏切事故の解消、鉄道で分断されている市街地の一体化による地域の活性化といった効果が期待されます。

令和5年度事業内容

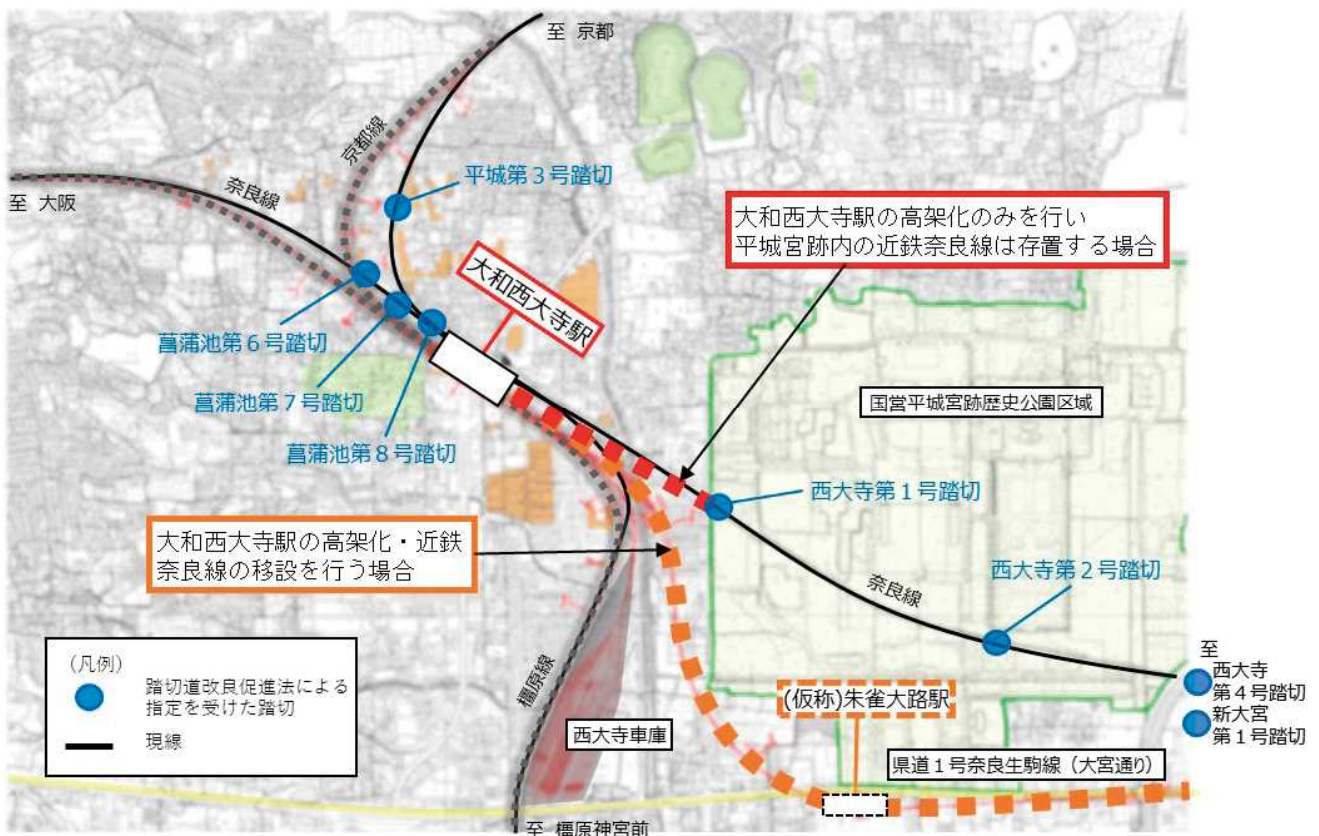
TOPIC

1. 大和西大寺駅の高架化事業については、同駅周辺の「開かずの踏切」解消のため、引き続き、積極的に事業を推進します。
2. 平城宮跡内を通る近鉄線の移設については、費用対効果等の観点から、複数案を検討し、関係者とも協議の上、最適な整備方針を決定します。

具体的な取り組み

- ・ 「大和西大寺駅の高架化及び近鉄奈良線の移設を行う事業案」に加え、「大和西大寺駅の高架化のみを行い平城宮跡内の近鉄線は存置する事業案」を新たに検討します。
- ・ 両パターンについて、以下の内容等を整理した上で、費用対効果の比較等を行います。
 - 鉄道線形
 - 大和西大寺駅以東の4踏切に係る対策
 - 事業費・事業期間 等
- ・ 県、市、近鉄の3者で協議の上、整備方針の決定を目指します。

<大和西大寺駅周辺地区の線形イメージ例>



※図示する線形・駅等は、イメージであり確定したものではありません。

I. 人流・物流を支える交通ネットワーク・拠点の整備

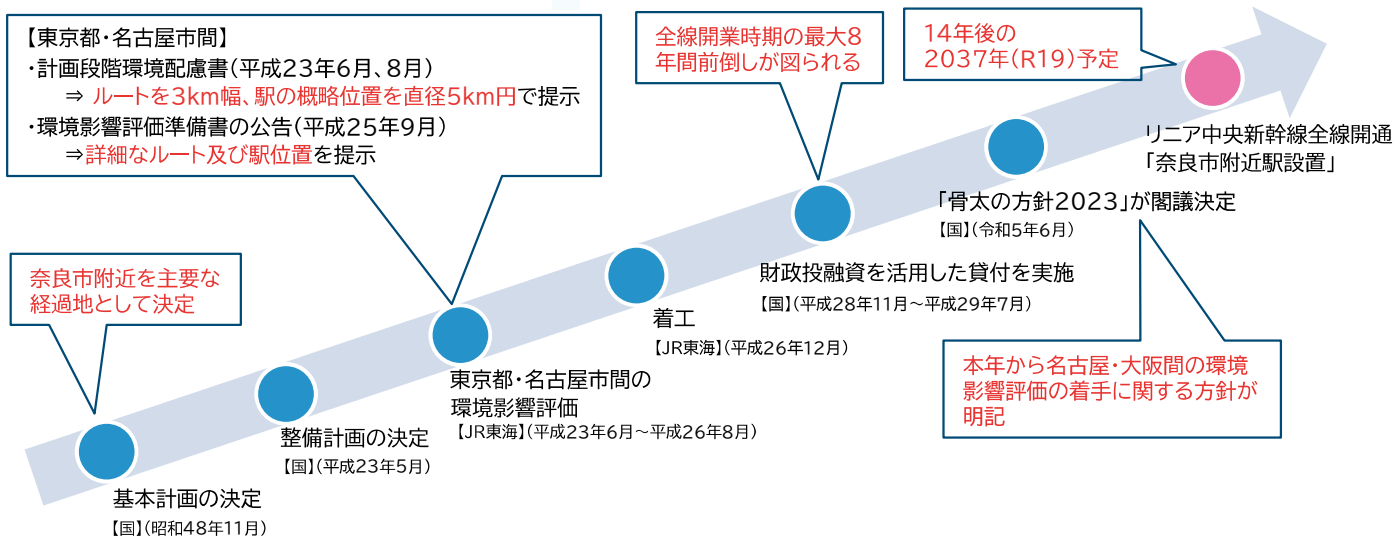
6. リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の早期確定

リニア中央新幹線の全線開業へ

▶ 三重・奈良・大阪ルートの早期実現に向けた取組

リニア中央新幹線は、東京都から甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、**奈良市附近**を經由し大阪市までの約438kmを、我が国独自の技術である超電導リニアにより結ぶ新たな新幹線です。

■リニア中央新幹線ルート概念図



本県の基本姿勢

▶ 「奈良市附近駅」の早期確定に向け、全面的に協力・推進

- リニア中央新幹線の大阪までの全線開業、そして「奈良市附近駅」の設置は、**本県の新たな発展の基軸**となるものです。
本県は、**リニア中央新幹線の整備促進と「奈良市附近駅」の早期確定**に向けて、**全面的に協力・推進**していきます。
- また、リニアの整備効果が、観光・経済面など広範にわたって県内全域に及ぶよう、**必要な調査・検討を進めます。**

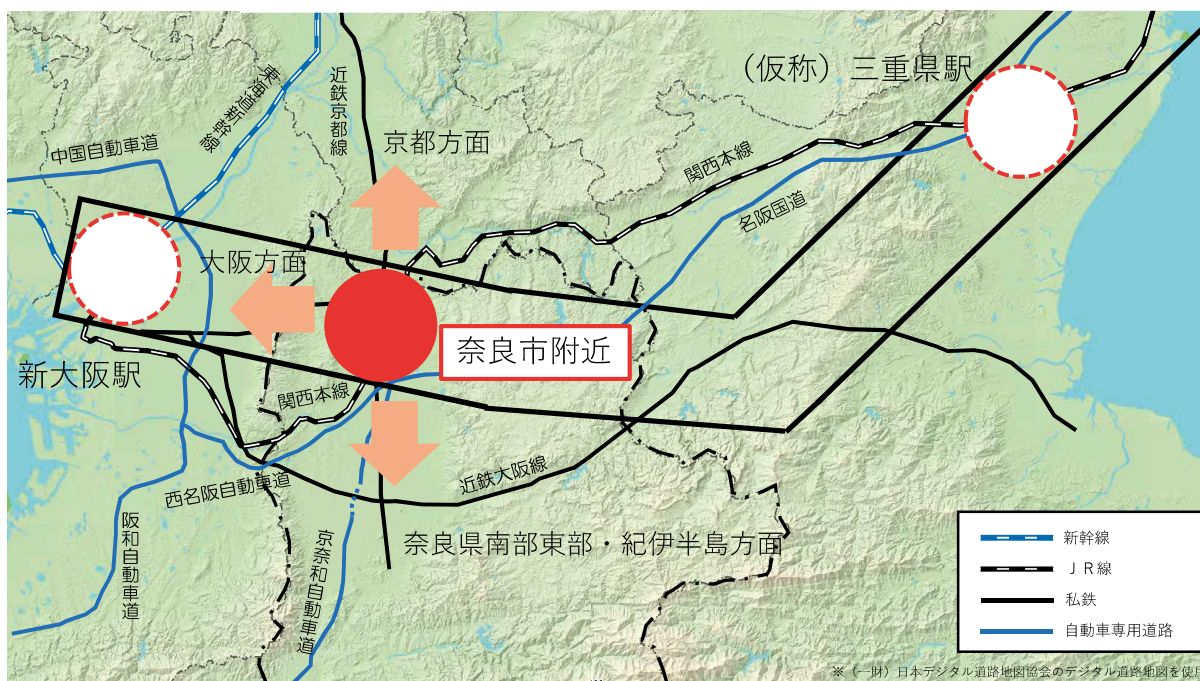
令和5年度事業内容

政府の「骨太の方針2023」において、本年からの環境影響評価手続き開始に関する方針が明記され、R5も調査・検討や、要望活動・広報活動を引き続き実施しています。

TOPIC

以下について、調査・検討を実施

- ・リニア中央新幹線の駅候補地等に関する調査・検討
- ・「奈良市附近駅」周辺のまちづくりに関する調査・検討



コラム 要望活動・広報啓発活動

法に基づく整備計画の通り、「奈良市附近駅」の位置及び三重・奈良・大阪ルートの早期確定、そのための2023年名古屋・大阪間の環境影響評価の着手に向け、三重県・大阪府の行政や経済団体等と連携しながら、国・JR東海等関係機関に対する要望活動、建設促進に向けた広報啓発を行っていきます。



▲リニア中央新幹線建設促進期成同盟会総会
(令和5年5月31日)



▲まちびらきイベントでの啓発活動



▲くわしくはこちら