

黒字：現計画
赤字：追加検討事項

I. 「整備すべき道路のあり方」

1. 骨格幹線道路ネットワークの形成

■ 実現のための事業展開

- ① 路線の線的整備の推進 各路線の未改良区間の整備
- ② 結節点等の点的整備の推進 路線相互の接続強化
- ③ 課題箇所の面的検討 ネットワークの脆弱箇所、通過交通抑制箇所の面的検討

■ 骨格幹線道路ネットワーク

○ 現行計画を継承しつつ、北部・南部における縦軸・横軸の最適化に向けた検討

- 【広域幹線道路網】 [縦軸]京奈和自動車道(全線事業化)の事業推進
[横軸]名阪国道の最適利用に向けた抜本的対策等の検討
第二阪奈道路と京奈和自動車道を接続する広域ネットワークの検討
- 【県内ネットワーク】 ・紀伊半島アンカールートの事業推進
・大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進

① 企業立地を支援する道路整備の推進

- 企業立地環境の改善
 - 工業団地へのアクセス道路の整備
- 通勤や業務移動の円滑化
 - 効率的かつ効果的な渋滞対策の推進
 - バス通勤環境の向上

② 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
 - 観光地への端末アクセス道路の確保
 - 効率的、効果的な渋滞対策(再掲)
 - 公共交通アクセスの強化
 - 公共交通の利用環境の整備
 - 公共交通を補完する交通手段の確保
 - ICTの技術革新を踏まえた新たな取り組み
- 観光地間の周遊促進
 - 各種ソフト施策の実施
 - 世界遺産等を周遊するルートの形成
 - 自転車による周遊促進
- 観光地内の回遊促進

③ 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
 - 乗継ぎ、乗換え利便の向上
 - 駅周辺整備と連携した結節点整備
 - 駅周辺の回遊まちづくり
- 公共交通利便の増進
 - 路線バス等の利便性の向上
 - 地域公共交通の維持・確保施策との連携
 - 新たな交通システムの導入検討
- 生活空間における道路環境整備の推進
 - 生活空間における歩行者・自転車利用環境の向上
 - 病院等の整備と一体となったアクセス道路の確保
 - 沿道店舗周辺の幹線道路機能の確保

3. 安全・安心を支える道路整備

■ 災害に強い道路の整備

- 紀伊半島アンカールートの早期整備
- 役場や災害拠点病院等へのアクセスの改善
- 大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討
- 災害時の安全かつ円滑な移動の確保
- 効率的かつ効果的な道路防災対策の推進
- 重要インフラの防災・減災対策の推進
- 無電柱化の推進

■ 老朽化に対応した適切な維持管理の実施

- 事後保全から予防保全への転換促進
- 市町村への支援(垂直補完)

■ 暮らしを支える交通安全対策

- PDCAサイクルによる効率的かつ効果的な交通安全対策
- 通学路の安全確保
- 総合的な歩道整備の推進

4. 整備にあたっての条件・配慮事項

① 風格ある景観形成と環境への配慮

- 観光地等における総合的な景観形成
 - まちづくり基本構想策定時には、「無電柱化」、「植栽整備」、「屋外広告物規制」等を検討
- 設計水準の底上げ
- 環境への配慮

② 道路ストックの有効活用と効率的な整備

- 既存道路の効果的活用
- 道路ストック活用等による効率的な整備の推進
- 最適なストック管理の推進
- 無電柱化の推進
- 多様な交通モード間の連携

③ 使い易さの追求

- 分かりやすい案内標識の整備
- 適時かつ的確な道路情報の提供
- バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進

II.「道路整備の進め方」

1. 評価の重視と「選択と集中」

① 段階に応じた評価の実施

■計画段階：都市計画の見直し

■事業着手前段階：用地状況や効果を踏まえた優先度の検討

■事業段階：事業評価の充実

－新規事業採択時評価の充実

－事業再評価の充実

－事後評価の対象の拡大

② 「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント

■重要事業・重要施策への重点的投資

－重要な事業への重点的投資

－重要な施策への重点的投資

■一般箇所における進捗管理型投資

－事業再評価を踏まえた投資

－事業化後の円滑な事業マネジメント

③ 新たなニーズを把握する調査

■交通流動の変化の把握

・京奈和自動車道やリニア中央新幹線の事業展開を踏まえた、県内交通流動の変化の調査

・外国人も含めた観光に関する人と車の動きを把握する調査体系の確立

2. 連携・協働と説明責任

① 市町村等の関係機関との連携・協働

■まちづくりとしての総合性の重視

■多様な主体との連携の重視

－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

② 説明責任の重視

■積極的な県民コミュニケーション

■施策の「見える化」と県民意見の反映

■完了宣言の推進

3. 契約・許認可の適正確保と品質向上

■契約手続の適正確保

－公共工事の適正な施工及び品質の確保

－公共工事の透明性・競争性・公平性の確保

－発注単位等の工夫による効率化の推進

■許認可における適正確保

「道路の整備に関するプログラム」

《道路の整備に関するプログラム(案)の概要》

○計画の期間

- ・ 2019年度（平成31年度）から2023年度までの5年間
- ※骨格幹線道路ネットワークは、概ね10年後の姿を表記

○対象事業

- ・ 県事業、市町村事業、高速・直轄事業

○主な整備箇所

- ・ 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所
(線的整備箇所、点的整備箇所、面的検討箇所)

※供用見通しの得られた箇所については、完成供用や部分供用などの整備目標を表記

○総事業費

- ・ 奈良県事業については、平成30年度当初予算を前提に概算(約890億円)

○整備箇所等の見直し

- ・ 毎年、整備箇所や供用見通しにあわせた整備目標の見直しを予定

○骨格幹線道路ネットワークの事業展開箇所 イメージ（下表は現計画のもの）

- ・ 整備完了箇所は削除し、新たな事業展開箇所については、今後検討

路線の線的整備箇所		課題箇所の面的検討箇所		
路線名	箇所	地域名	主要交差点等	主要路線
①	枚方大和郡山線		奈良市中町	
②	(郡)西九条佐保線		奈良市三条池田町～大宮町	
③	(郡)西九条佐保線		奈良市八条2丁目～三条東町	
④	一般国道369号		奈良市大塚町	
⑤	(郡)石本線		奈良市石本町～大和郡山本町	
⑥	枚方大和郡山線		大和郡山本町	
⑦	(郡)城廻り線		大和郡山本町～山本町	
⑧	枚方大和郡山線		生駒市山本町～上町	
⑨	一般国道168号		生駒市小平尾町～小瀬町	
⑩	一般国道168号		平群町藤井～生駒市小平尾町	
⑪	一般国道168号		王寺町高田4丁目～本町1丁目	
⑫	一般国道168号		香芝市北今市～王寺町高田4丁目	
⑬	大塚王寺線		河合町池部～川西町保田	
⑭	種彦高取線外		(御所市玉手～高取町兵庫)	
⑮	結崎田原本線		川西町結崎～三宅町三河	
⑯	桜井高野線		(桜井市岡部～西市)	
⑰	桜井高野線		桜井市下屋～西市	
⑱	一般国道169号		高田町長津～清水谷	
⑲	一般国道309号		下宮町長津～西生	
⑳	一般国道168号		五條市大塚町小代～大塚町阪本	
㉑	一般国道168号		五條市大塚町小代～大塚町小代	
㉒	一般国道168号		十津川村山本～上野地	

県以外の事業者による整備箇所			
路線名	箇所	事業主体	
I	奈良自動車道 大和北道路	奈良市八条～大和郡山本町	国
II	奈良自動車道 大和郡山道路	大和郡山本町～五條市長原町	国
III	一般国道25号 いかるがパークウェイ	斑鳩町幸野～斑鳩	国
IV	一般国道163号 漢生駒道路	生駒市北田原町～斑鳩町	国
V	一般国道165号 香芝池田改良	香芝市穴吹～田尻	国
VI	一般国道165号 大和郡山バイパス	葛城市富原～大田	国
VII	高阪池田道路	葛城市竹内	国
VIII	一般国道168号	十津川村長津	国
IX	一般国道169号	十津川村上野地～平宮町 十津川村野尻～北津	国
X	一般国道168号	十津川村平谷～小瀬	国
XI	一般国道169号	十津川村竹筒	国
XII	一般国道169号	川上村安母谷～上北山村西原	国
XIII	(郡)大和中央道	奈良市秋津町～香原町	市
XIV	奈良自動車道 大和郡山道路	種彦市新堂町	国

()は事業化に向けた検討箇所。

結節点の点的整備箇所		
路線名	箇所	
①	一般国道309号 宝来ランプ	奈良市宝来町
②	第二阪奈有料道路 中野ランプ	(奈良市中町)
③	奈良生駒線 北野ランプ	(生駒市北野)
④	大和郡山広域線	(大和郡山本町～山本町)
⑤	一般国道310号外	(五條市長津町～西生)

()は事業化に向けた検討箇所。

※事業主体が県以外の事業者については、県としての考え方を示すもの。

骨格幹線道路ネットワーク（奈良県全域）

〔下図は現計画のもの〕

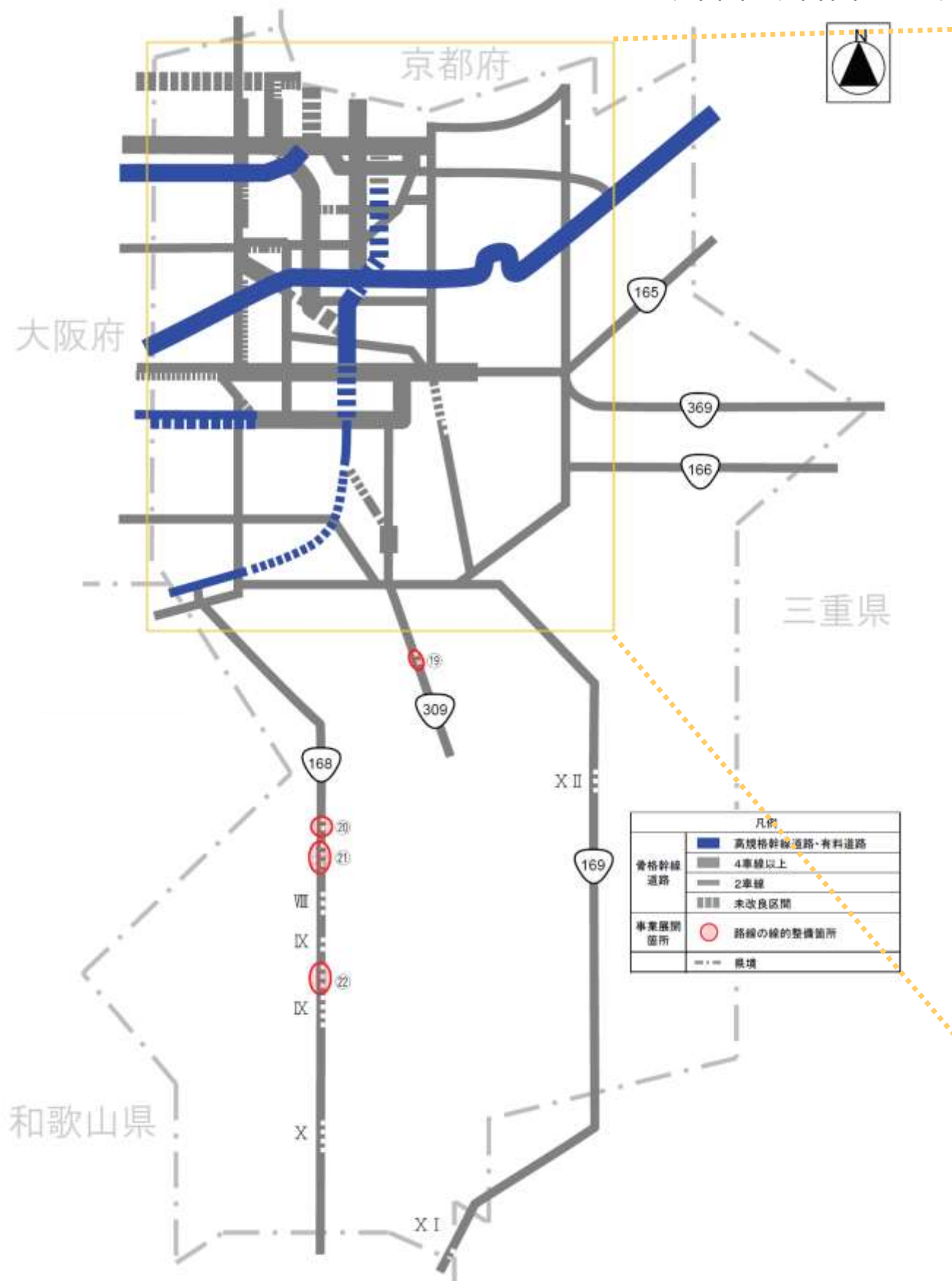


図1 骨格幹線道路ネットワークの主な事業展開箇所（奈良県全域）

骨格幹線道路ネットワーク（大和平野部）

〔下図は現計画のもの〕

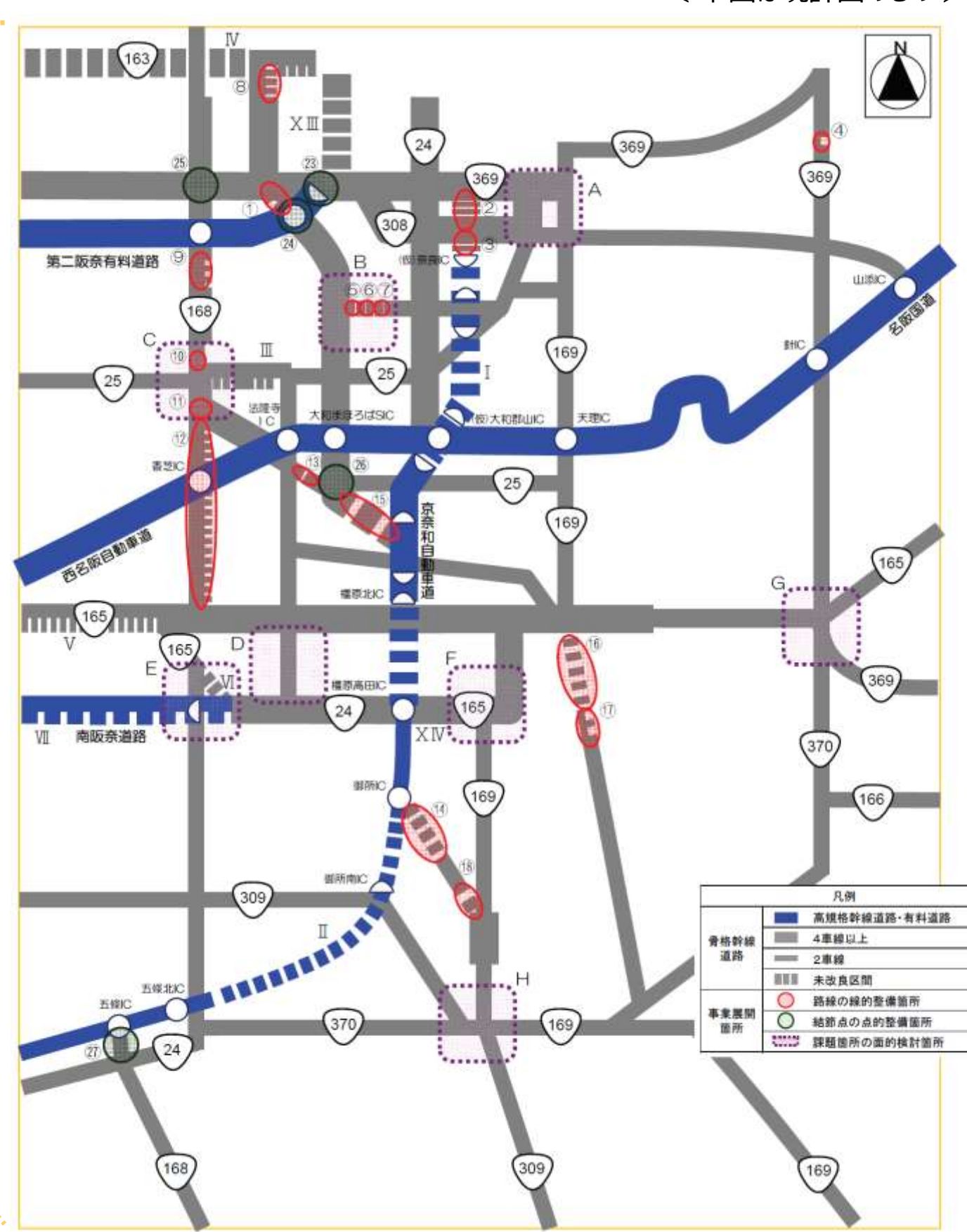


図2 骨格幹線道路ネットワークの主な事業展開箇所（大和平野部）

I 整備すべき道路のあり方

1. 骨格幹線道路ネットワークの形成 (2) 骨格幹線道路ネットワークとその考え方

対象道路の考え方

基本計画改定版に盛り込む内容

○ 現行計画を継承しつつ、北部・南部における縦軸・横軸の最適化に向けた検討を進める

【広域幹線道路網】

〔縦軸〕京奈和自動車道(全線事業化)の事業推進

〔横軸〕名阪国道の最適利用に向けた抜本的対策等の検討

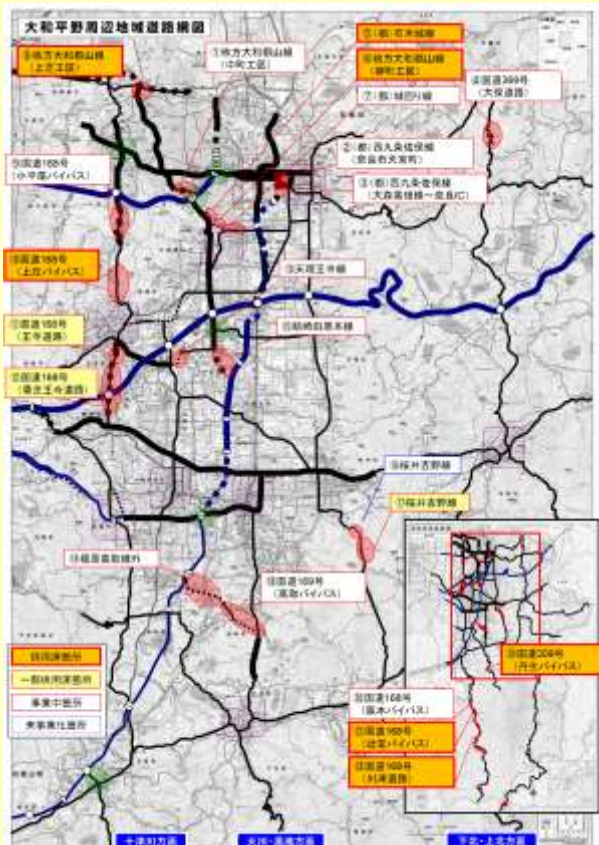
第二阪奈道路と京奈和自動車道を接続する広域ネットワークの検討

【県内ネットワーク】

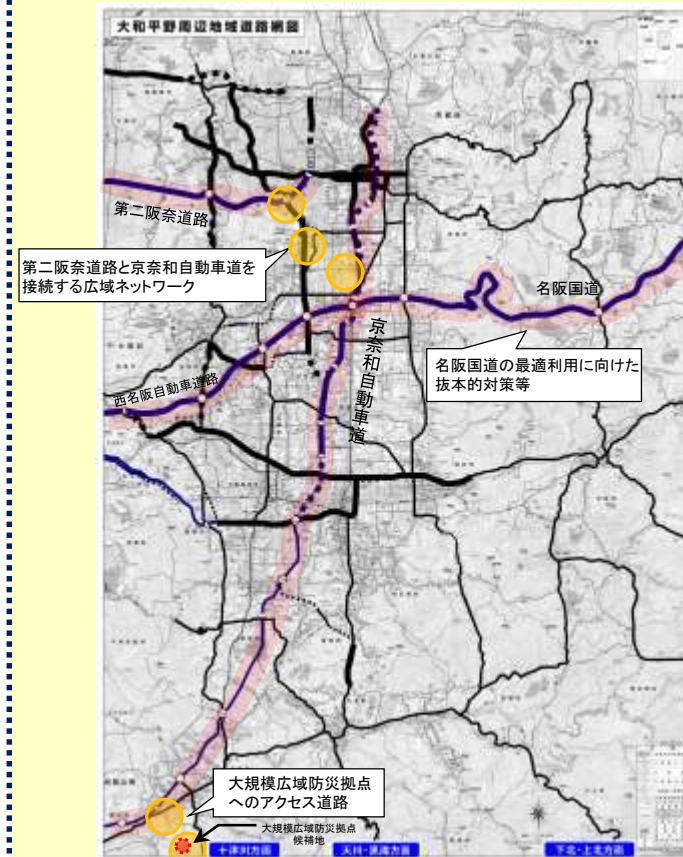
・紀伊半島アンカールートの事業推進

・大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討

現行計画をベースとした事業展開箇所



今後の検討箇所



I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (1) 企業立地を支援する道路整備の推進

① 企業立地環境の改善

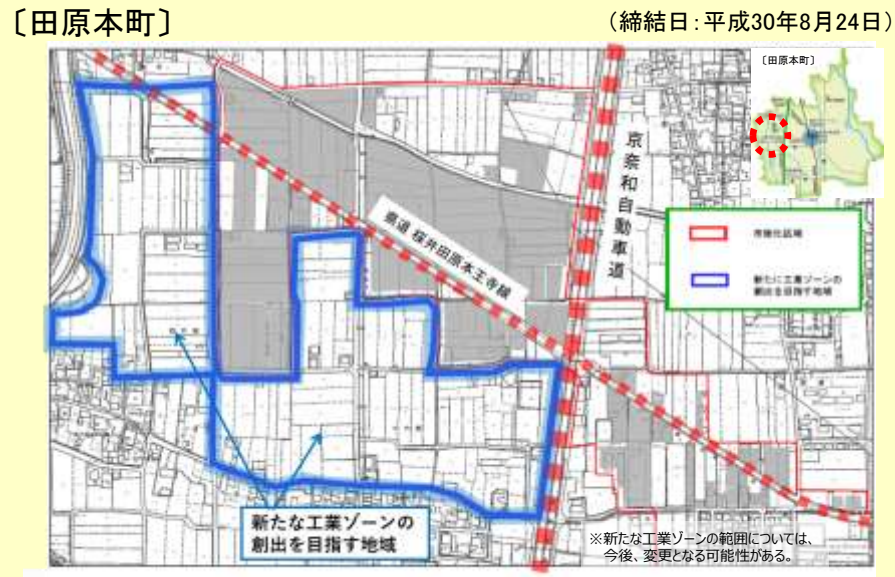
基本計画改定版に盛り込む内容

- 工業ゾーン創出に係る取り組み等を踏まえ、工業団地の造成時期や、民間投資と連携したアクセス道路の整備を市町村と連携して推進

唐院工業団地周辺地区に係る奈良県と川西町との工業ゾーン創出に関する連携協定



田原本町十六面・西竹田地区における工業ゾーン創出に関する連携協定



I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (1) 企業立地を支援する道路整備の推進

② 通勤や業務移動の円滑化(1)

基本計画改定版に盛り込む内容

○ 効率的かつ効果的な渋滞対策の推進

- ・用地買収が伴わない右折レーン延伸などの速効対策を重点的に実施
- ・速効対策等と併せて、地元協力が得られた箇所の交差点改良などのハード対策を実施
- ・対策の立案や効果検証については、ETC2.0などのビッグデータを活用し、多様な指標による分析を実施

効率的かつ効果的な渋滞対策の推進

■ 速効対策の実施例



▲中和幹線 葛本町交差点

■ 用地買収を伴うハード対策の実施例



▲(主)御所香芝線 太田南交差点

・産業集積地へのアクセス道路上の渋滞箇所
(改善案: 右折レーン設置)



▲大江町南交差点(県道 大和郡山環状線)

I 整備すべき道路のあり方

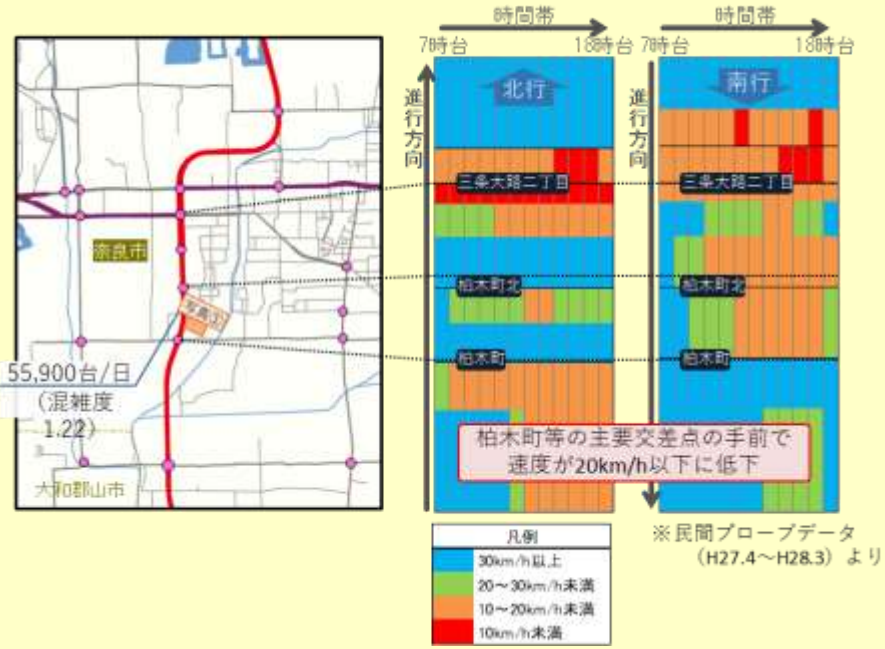
2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (1) 企業立地を支援する道路整備の推進

② 通勤や業務移動の円滑化(2)

■プローブデータの活用

・国道24号(奈良市域)の渋滞対策について

《国道24号の旅行速度》(平成27年度休日平均)



▲ 柏木町交差点付近の状況

《奈良市域の渋滞の速効対策方針》



I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (2) 観光振興に資する道路整備の推進

① 観光地へのアクセス性の向上(1)

基本計画改定版に盛り込む内容

○公共交通アクセスの強化

- ・周辺環境や利用状況の変化に合わせた「ぐるっとバス」の運行の見直し
- ・情報発信施設、休憩施設や店舗等を併設する奈良公園バスターミナルの供用

○公共交通の利用環境の整備

- ・スマートフォンやデジタルサイネージ等を活用したバスロケーションシステムをはじめ、公共交通に係る情報提供システムの整備を促進

○公共交通を補完する交通手段の確保

- ・民間事業者によるサイクルポートの設置支援、シェアサイクルの普及促進

○ICTの技術革新を踏まえた新たな取組み

- ・ビッグデータ等の道路情報を活用し渋滞対策などの面的な交通マネジメントを推進

公共交通アクセスの強化

■ぐるっとバスのルートの再編



【見直し内容】

- ぐるっとバス「平城宮跡ルート」を「大宮通りルート」に再編 (※奈良公園と平城宮跡を直結したルートに見直し)
- 「奈良公園ルート」を2系統に分割 (※奈良公園ルートと若草山麓ルートの2系統)
- 新たな乗り継ぎ拠点に、「大仏殿前駐車場」停留所を新設
- 春・秋の観光シーズンの土日祝は、奈良公園内道路が混雑するため、大宮通りルートは、大仏殿前駐車場で折り返し運行



I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (2) 観光振興に資する道路整備の推進

① 観光地へのアクセス性の向上 (2)

■ 奈良公園バスターミナルの供用



◆ 奈良公園バスターミナルの施設 ◆

	バスターミナル	ガイド施設	おもてなし施設
機能	洗滞を緩和し、公園内の周辺環境を向上	魅力ある情報を発信し、滞在観光を促進	アメニティを向上させ、リピーターを創出
具体的な施設	乗降場 交通エントランス	歴史展示 レクチャーホール	飲食・物販店舗 観光の拠点 休憩スペース トイレ など



公共交通を補完する交通手段の確保

■ シェアサイクルの普及促進

民間事業者によるサイクルポートの設置促進

県内におけるシェアサイクルポートの設置状況



公共交通の利用環境の充実

■ バスロケーションシステムによるバス情報の提供



ICTの技術革新を踏まえた新たな取組み

■ ICT・交通マネジメントとしてエリアプライシングの導入検討(鎌倉市)

鎌倉市の現状

- ・ 鎌倉市には年間2,000万人を超える観光客が来訪。
- ・ 鶴岡八幡宮、鎌倉大仏等の観光地周辺で休日を中心に著しい交通渋滞が発生。



鎌倉市の提案

- これまでの主な取組
- パーク&ライド
 - シャトルバス運行
 - バス専用レーン
 - 鎌倉フリー環境手形



出典：国土交通省鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議資料

I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (2) 観光振興に資する道路整備の推進

② 観光地間の周遊促進(1)

基本計画改定版に盛り込む内容

- 各種ソフト施策実施
 - ・インバウンド観光需要に対応した観光案内の充実
 - ・案内標識の連続化、道路案内標識における「英語」表記、交差点名標識への観光地等の名称表示、高速道路ナンバリングなど、外国人観光客を含むすべての人にわかりやすい道案内の推進
- 世界遺産等を周遊するルートの形成
 - ・県内各地に点在する世界遺産等を公共交通により広域的に周遊観光できる環境の整備を推進
 - ・移動の定時性を確保するため、ルート上の主要渋滞箇所の交差点改良やパーク&バスライド等による渋滞対策を推進
- 自転車による周遊促進
 - ・京奈和自転車道の整備を推進し、自転車による周遊促進を強化
 - ・「(仮称)奈良県自転車活用推進計画」を策定し、自転車の活用を総合的・計画的に推進

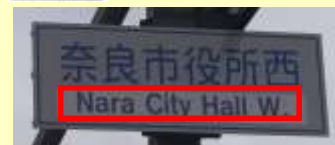
各種ソフト施策実施

■ 英語表記の改善

改善前



改善後



■ 交差点名標識への観光地名称表示

改善前



改善後



国道53号鳥取県鳥取市東町

出典：国土交通省「交差点名標識への観光地名称の表示」パンフレットより

■ 高速道路ナンバリング

改善前



改善後



I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (2) 観光振興に資する道路整備の推進

② 観光地間の周遊促進(2)

世界遺産等を周遊するルート形成

■ 観光周遊ルート上の渋滞対策

(位置図)



・観光周遊バスルート上の主要渋滞箇所(改善案:右折レーン設置)

▲薬師寺東口交差点(県道 奈良大和郡山斑鳩線)

■ パーク&バスライド施策による渋滞対策



自転車による周遊促進

■ 京奈和自転車道の整備推進

京都府、和歌山県と連携し、総延長約180kmのサイクルルートを創出し、観光振興による地域活性化を図る。



■ 案内誘導・注意喚起サインの整備



▲「なごり」レーン整備のイメージ

▲サイクリストにやさしい宿

▲サイクリングステーション
上:平城宮跡歴史公園
下:橿原公苑

I 整備すべき道路のあり方

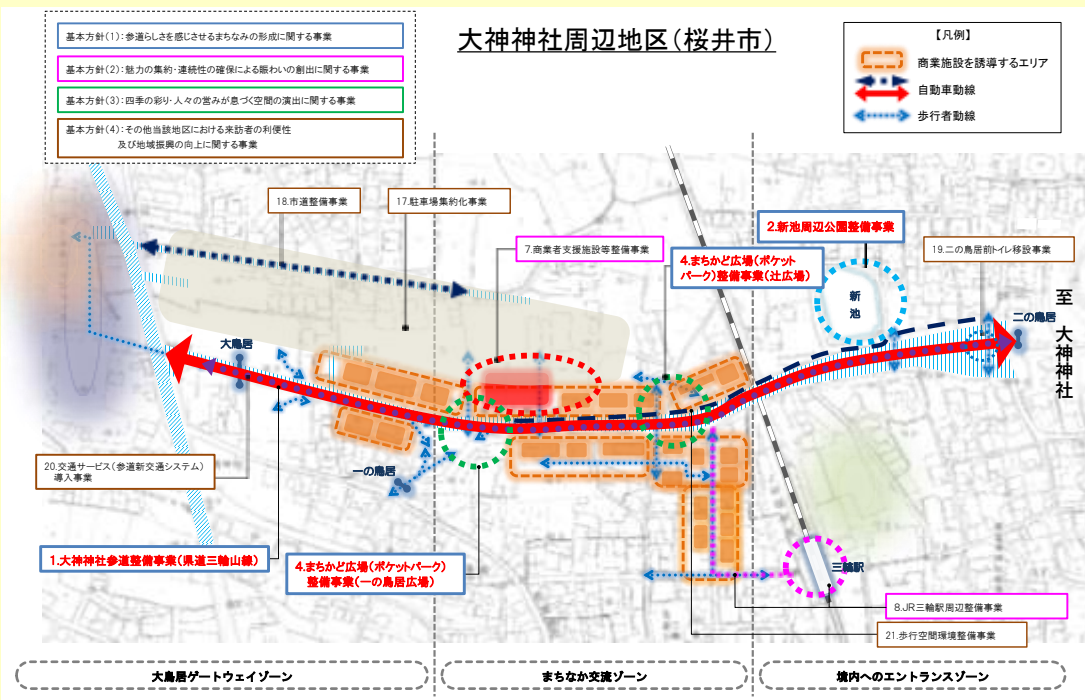
2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (2) 観光振興に資する道路整備の推進

③ 観光地内の回遊促進

基本計画改定版に盛り込む内容

- 鉄道駅や駐車場からの観光地へのアクセス導線や、周辺エリア内の回遊導線において、歩行者、自転車の通行環境の整備等を推進
- **奈良インバウンド観光戦略20年ビジョンと連携しながら、世界遺産等著名な観光地周辺において、外国人を含む歩行者へのわかりやすい観光地案内を促進**

■ 観光地内における歩道等の整備



※ 大神神社参道周辺地区まちづくり基本計画より作成

■ 観光案内サインの設置



歩道者系観光案内サイン



図解標識



指示標識

I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (3)まちづくりに資する道路整備の推進

①道・駅・まちの一体的なまちづくり

基本計画改定版に盛り込む内容

- 乗継ぎ、乗換え利便の向上
 - ・駅周辺整備と連携した道路整備や、集約型の公共交通ターミナルの戦略的な整備の検討など、結節点整備を促進
- 駅周辺の回遊まちづくり
 - ・歩行者回遊環境の整備、渋滞対策、地区内への通過交通の流入抑制に資する道路整備、駐車場の適正配置等の戦略的な取り組みを推進

乗継ぎ、乗換え利便の向上

- 駅周辺整備と連携した交通結節点整備
(仮称)奈良IC周辺の整備



駅周辺の回遊まちづくり

- 駅周辺整備と連携した回遊環境の整備
近鉄郡山駅周辺地区(大和郡山市)



I 整備すべき道路のあり方

2. 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進 (3)まちづくりに資する道路整備の推進

③生活空間における道路環境整備の推進

基本計画改定版に盛り込む内容

○生活空間における歩行者・自転車利用環境の向上

- ・**まちなみの保全や、歩行者や自転車を優先した道路空間の再構築、また、歩道等のバリアフリー化など、人にやさしいネットワークの形成を支援**

○病院等の整備と一体となったアクセス道路の確保

- ・医療・福祉部局や市町村等の関係機関と連携しつつ、**ユニバーサルデザインにも配慮した快適で魅力ある散策環境の整備を推進**

生活空間における歩行者・自転車利用環境の向上

■歩道のバリアフリー化

- ・公共施設周辺のバリアフリー化を推進するため、県内市町村におけるバリアフリー基本構想の作成を促進。
- ・歩道の通行機能の向上を推進することで、高齢者や乳幼児連れ等の移動の円滑化を図る。

■自転車専用通行帯の設置(広陵町)

- ・車の通行量が多い路線で自転車の安全な通行の確保を目的として整備。



▲一般県道大和八木停車場線での歩道整備および点字ブロック設置



▲広陵町内の町道に県内で初めて自転車専用通行帯を設置

I 整備すべき道路のあり方

3. 安全・安心を支える道路整備の推進

①災害に強い道路の整備(1)

基本計画改定版に盛り込む内容

○紀伊半島アンカールートの早期整備

- ・事業中箇所の早期整備、未改良区間の事業化に向けた検討 及び 国への働きかけ

○役場や災害拠点病院等へのアクセスの改善

- ・骨格幹線道路ネットワークから災害時に地域の拠点となる役場や、**地域災害拠点病院へのアクセスを確保**

○大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討

- ・災害時に被災地への応急復旧活動や、紀伊半島の後方支援の拠点として計画中的大規模広域防災拠点へのアクセス道路整備を検討

○災害時の安全かつ円滑な移動の確保

- ・災害時における多重性を確保するため、幹線道路の脆弱区間に対する代替路の設定や、幹線道路から防災拠点へのアクセスとして補完路を設定。国との連携を密に取りながら、災害時の道路の啓開・復旧の迅速化を図る。
- ・災害時の走行確実性を高めるひとつの方策として、ラウンドアバウトの導入可能性について検討

○重要インフラの防災・減災対策の推進

- ・平成30年度に実施した重要インフラの緊急点検結果を踏まえ、重要インフラに対しての防災・減災対策事業を推進

○無電柱化の推進

- ・「(仮称)奈良県無電柱化推進計画」を策定し、災害時の電柱倒壊による道路閉塞を回避するなど、防災の観点から緊急輸送道路の無電柱化を推進
- ・緊急輸送道路において、新設電柱の占用禁止や既設電柱の撤去に向けた占用制限を実施

I 整備すべき道路のあり方

3. 安全・安心を支える道路整備の推進

①災害に強い道路の整備(2)

紀伊半島アンカールートの早期整備

■京奈和自動車道



■国道168号、国道169号

地域高規格道路 五條新宮道路(国道168号)

五條新宮道路は、京奈和自動車道と近畿自動車道紀勢線を南北に結ぶ地域高規格道路です。現在、以下の事業箇所の早期整備と、未事業化区間の早期事業化に向けて取り組んでいます。

国道169号

国道169号は、県南部地域の地方創生、国土強靱化の観点から重要な路線です。現在、以下の事業箇所の早期整備に向けて取り組んでいます。

新天竺工区区間
 平成26年度に大規模法面崩落により70日間の通行止めが発生
 五條市立野田町(平成26年度)
 五條市立野田町(平成26年度)

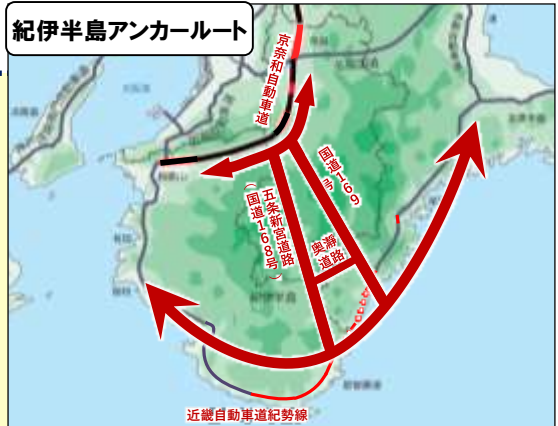
信母峠道路区間
 現道の新トンネルは大型車のすれ違いが困難な状況
 新トンネルの建設により大型車のすれ違いの状況が改善される

十津川道路(二期)区間
 平成27年度に大規模法面崩落により61日間の通行止めが発生
 十津川村(平成27年度)
 紀勢町の通行止め状況 十津川川橋

【凡例】
 国事業箇所 (Red dashed line)
 県事業箇所 (Blue dashed line)
 現道 (Black line)
 未事業化 (Red dotted line)

【凡例】
 通行止め日数 (日)
 通行止め日数 (日)
 通行止め日数 (日)

通行止め日数 (日)の比較
 現道 (131.8日)
 新トンネル (234.8日)
 新トンネルの通行止め日数は現道の約2倍に増加している



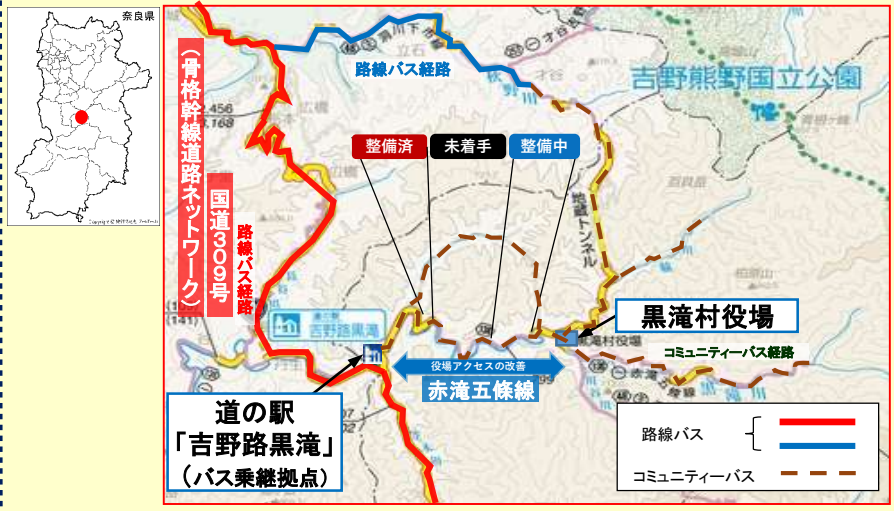
I 整備すべき道路のあり方

3. 安全・安心を支える道路整備の推進

①災害に強い道路の整備(3)

役場や災害拠点病院等へのアクセスの改善

■黒滝村役場へのアクセス改善



整備済箇所



・骨格幹線道路ネットワーク(国道309号)から黒滝村役場へのアクセス道路となる赤滝五條線を整備

・平成29年度 特定テーマ型モデル「道の駅」(地域交通拠点部門)に道の駅「吉野路黒滝」が認定

平成29年度 特定テーマ型モデル「道の駅」(地域交通拠点部門)
 中山間部地域及びその周辺地域において、「道の駅」が公共交通モード間の接続拠点となっており、接続機能向上の取組により、現時点で地域住民の生活の足の確保に資する成果をあげている「道の駅」として国土交通大臣が認定。

地域住民の足の確保	乗継利便性向上の取組
<p>福神駅 [徒歩] ⇄ 下市口駅 [徒歩] ⇄ 路線バス [乗車] ⇄ 道の駅 [乗車] ⇄ コミュニティバス ⇄ 全村域</p> <p>・村内には鉄道も路線バスも通っておらず、コミュニティバスが唯一の公共交通機関。 ・村内には、病院や高校、スーパーがなく、道の駅で路線バスに乗り継いで下市町まで出る必要。</p>	<p>◇ 路線バス補助券 コミュニティバスの運転手から路線バスの往復乗車を配布 利用可能時間: 9時～17時 (土曜・日曜不可)</p> <p>◇ 待合所 バス車に隣接した待合所を新たに整備</p> <p>◇ バス同士の時間調整 路線バスとコミュニティバスの運行状況に合わせて、発車時刻の時間調整を実施</p>

大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討



【防災力の向上】

- ・南海トラフ巨大地震にも対応した大規模広域防災拠点(応援部隊のベースキャンプ機能等)の整備
- ・陸上自衛隊駐屯地の誘致

I 整備すべき道路のあり方

3. 安全・安心を支える道路整備の推進

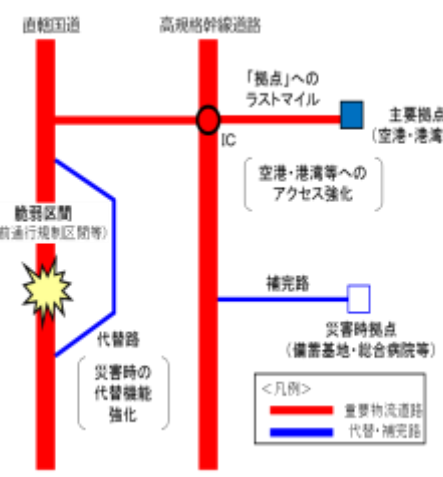
① 災害に強い道路の整備(4)

災害時の安全かつ円滑な移動の確保

■ 災害時の多重性・代替性の確保と体制の強化

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として 計画路線を含めて指定し、機能強化を実施。
- 災害時の多重性を確保するため、幹線道路の脆弱区間に対する代替路や、幹線道路から防災拠点へのアクセスとして補完路を設定。
- 今年度末を目途に供用中区間を指定し、2019年度に事業中・計画中を含めて指定予定。

■ ネットワークのイメージ



《指定による効果》

- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割)について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ(高さ4.1mの車両に対応) **【重要物流道路】**
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行 **【重要物流道路及び代替・補完路】**



出典：国土交通省「重要物流道路の供用中区間の指定について」より

《重要物流道路の供用中区間の指定について》

- ① 重要物流道路
- ② 代替・補完路



重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、代替・補完路(約15,000km)を指定

■ 環状交差点(ラウンドアバウト)の検討

ラウンドアバウトは、交通円滑化、交通安全対策、災害時の対応力の向上等が見込まれる。

平成25年6月 改正道路交通法の成立 公布(平成26年9月施行)
 (環状交差点の定義、通行方法の規定)

<国の動向>

- 平成25年9月 ラウンドアバウト検討委員会を開催(国土交通省) 社会実験の結果や諸外国の導入事例等を分析し、導入に当たっての技術的な課題等を検討
- 平成26年8月 「望ましいラウンドアバウトの構造について」を通知



▲長野県飯田市東和町の環状交差点



▲豊田市(鞍ヶ池スマートIC付近)

出典：ラウンドアバウト検討委員会資料より

I 整備すべき道路のあり方

3. 安全・安心を支える道路整備の推進

①災害に強い道路の整備(5)

重要インフラの防災・減災対策の推進

平成30年7月 豪雨による堤防が決壊、浸水深5mを超える浸水
 9月 北海道胆振東部地震による電力供給インフラの被災
 9月 台風21号による関西国際空港の浸水、それによる停電

<国の動向>

平成30年9月「重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議」開催
 最近の災害による社会生活への影響を鑑み、電力インフラ、交通インフラ等、重要インフラの災害時の機能確保について、緊急点検及び対策を実施。

重要インフラを「防災」と「国民経済・生活」の観点から分け、計132項目の緊急点検を実施。点検結果と対応策をまとめた。

- I. 防災のための重要インフラ等の機能維持
- II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

平成30年12月「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」策定

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(道路関係)

法道・橋土	冠水	越境・津波	耐震
土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい浸水約2,000箇所について、土砂災害等に対する道路法道・橋土対策、土砂災害等を回避する改良や道路幅員の緊急対策を概ね完了。	洪水発生時の利用のある箇所について、道路(約1,200箇所)及びアンダーパス等(約200箇所)の排水能力向上のために排水施設の機能等の緊急対策を概ね完了。	越境・津波の危険性のある約80箇所について、消波ブロック設置等の消波防止対策、手すりフェンス整備による越境・津波による緊急対策を概ね完了。	耐震対策未実施の橋梁約600箇所(うち、約300箇所)について、耐震補強に併せて緊急対策を概ね完了。 ※1. 緊急輸送道路(約100箇所)内、平成30年以降の耐震上の評価が低かった箇所等(約100箇所)に優先して、緊急対策を実施。 ※2. 耐震補強に併せて、緊急輸送道路(約100箇所)に優先して、緊急対策を実施。
			
断切	停電・断電	暴風	無電柱化
飲食活動や入道・物流等に大きく影響を与える可能性がある断切約200箇所について、長距離断切時に優先的に開放する断切への緊急対策として、断切の発生を抑制する断切対策を実施。うち、約20箇所において断切防止の立体交差化を完了。	停電による断電が断切の発生とつながり、断電約900箇所等について、断電の発生を抑制する断電対策を実施。うち、約100箇所において断電防止の断電対策を実施。	道路上での車両衝突の発生を踏まえ、大規模な車両衝突リスクのある約700箇所について、道路幅員の拡大やフェンス等の設置による緊急対策を概ね完了。	居住圏大規模が一定程度以上で、電柱設置の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の整備(約1万km)において、市街地へのアクセスルートで事業実施準備が完了した区間約1,000kmについて、無電柱化を実施。
			

無電柱化の推進

近年、災害の激甚化・頻発化、高齢者・障害者の増加、訪日外国人を始めとする観光需要の増加等により無電柱化の必要性が高まっている。

<国の動向>

平成28年12月 「無電柱化の推進に関する法律」公布・施行
 平成30年4月 国土交通省が「無電柱化推進計画」策定

無電柱化の推進を図るため、今後の無電柱化の基本的な方針や施策等を定める「(仮称)奈良県無電柱化推進計画」策定予定

<無電柱化の推進に向けた取組例>

〔低コスト手法の採用〕

低コスト手法である小型ボックス活用埋設方式等の採用について検討する。

【小型ボックス活用埋設方式の事例】
京都市(先斗町通り)



整備イメージ
出典：京都市「今後の電柱化の進め方」より

〔緊急輸送道路における電柱の占用制限〕

県管理道路の緊急輸送道路において、電柱の新設を禁止する措置を開始(平成31年4月)



〔道路事業等の実施と併せた無電柱化〕

道路事業や市街地開発事業等が実施される場合、これらの事業と併せて無電柱化を実施することにより、効率的な整備が可能



I 整備すべき道路のあり方

3. 安心・安全を支える道路整備の推進

②老朽化に対応した適切な維持管理の実施

基本計画改定版に盛り込む内容

○事後保全から予防保全への転換促進

- ・既に損傷が著しい構造物については、事後保全による補修・補強を着実に実施
- ・定期点検の徹底による事後保全から予防保全への転換促進

今後、道路構造物が急速に老朽化していくことを踏まえ、メンテナンスサイクルを確立するために具体的な点検頻度や方法等を定めることが必要。

<国の動向>

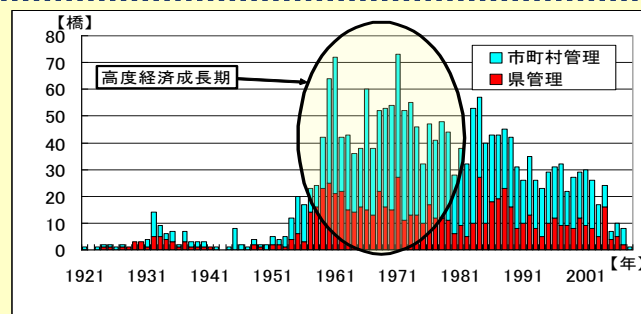
平成26年3月「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」公布(平成26年7月施行)

・トンネル、橋等の点検は近接目視により5年に1回の頻度で行うことを基本とし、その健全性については4段階に区分することが義務づけられた。

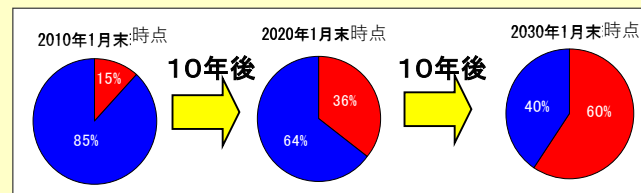
平成26年6月「定期点検要領」策定・通知

・統一した尺度での健全性の判定や、点検、診断等の結果について記録・保存するために、点検に係る仕組みが制度化された。

橋梁・トンネル・大型構造物の定期点検(5年に1回)完了に伴い、各々の補修計画の見直しによる管理コストの最適化を図る。



▲奈良県内の年次別架設橋梁数(県及び市町村) ※不明橋は除く



▲建設後50年を経過する橋梁の割合

■メンテナンスの計画的実施



※出典：第9回 奈良県道路インフラ維持管理連絡協議会 資料より

I 整備すべき道路のあり方

3. 安心・安全を支える道路整備の推進

②老朽化に対応した適切な維持管理の実施

道路メンテナンス会議 設立 [H26.4~]

・奈良県内の各道路管理者が道路インフラの維持管理についての情報共有や問題解決への連携を深めることを目的に「奈良県道路インフラ維持管理連絡協議会」を設立



定期点検の実施 [H26.7~]

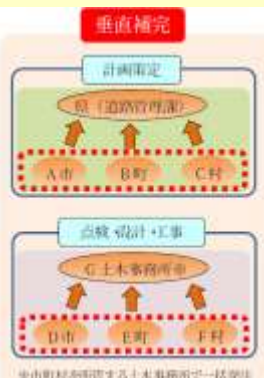
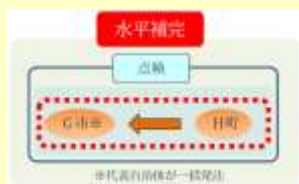
・5年に1回の近接目視による点検を開始

- ・管理橋梁 2,342橋 (2m以上)
 - ・県管理トンネル 133トンネル
 - ・県管理大型構造物 119施設
- ※大型構造物：歩道橋、門型標識、ロックシールド等
(平成30年6月末時点)



市町村に対する技術支援の実施

「奈良モデル」の取り組みとして、県が中心となり、県が一括発注する「垂直補完」と近接する市町村が共同で発注する「水平補完」を組み合わせることで、市町村の自立に向けた支援と、発注規模の適正化により、メンテナンスサイクルの定着を目指す。これまでに37市町村の支援



■インフラ点検状況

○橋梁

■橋梁定期点検結果(H30.6末時点)

管理者名	点検計画数	点検実施数	判定区分			
			I	II	III	IV
NEXCO	98	79	6	64	9	0
道路公社	16	0	0	0	0	0
国	463	399	226	145	28	0
県	2,342	1,880	192	1,496	192	0
市町村	7,147	5,403	1,524	3,261	601	17



○トンネル

■トンネル定期点検結果(H30.6末時点)

管理者名	点検計画数	点検実施数	判定区分			
			I	II	III	IV
NEXCO	0	0	0	0	0	0
道路公社	4	4	0	2	2	0
国	7	5	1	4	0	0
県	133	66	0	41	25	0
市町村	40	23	0	17	6	0

○道路構造物等

■大型構造物定期点検結果(H30.6末時点)

管理者名	点検計画数	点検実施数	判定区分			
			I	II	III	IV
NEXCO	39	38	32	5	1	0
道路公社	9	2	0	0	2	0
国	147	105	55	45	5	0
県	119	119	13	74	32	0
市町村	58	43	4	29	10	0

I 整備すべき道路のあり方

3. 安全・安心を支える道路整備の推進

③暮らしを支える交通安全対策

基本計画改定版に盛り込む内容

○PDCAサイクルによる効率的かつ効果的な交通安全対策

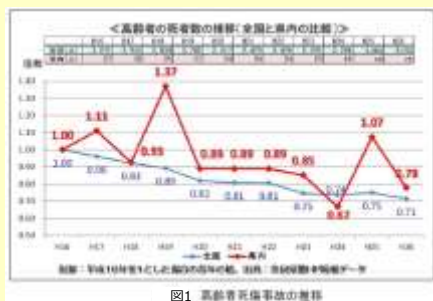
- ・第4次社会資本重点整備計画において選定された「事故危険箇所」の交通事故対策を図りつつ、**高齢者の人身事故にも配慮した交通事故の分析や対策などの取組を推進**

○通学路の安全確保

- ・「**通学路交通安全プログラム**」に基づき、関係機関が連携して、合同点検による危険箇所の把握、安全対策の実施や効果確認など、PDCAサイクルによる取組を行っており、引き続き、継続的な取組の展開を図る。

高齢者の事故分析と対策

- 奈良県の高齢者の死者事故発生推移は、全国を上回る指数で推移



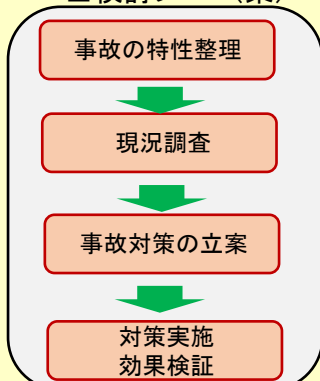
- 死亡事故の半数は高齢者が関連



- 人对車両の高齢者事故は、非高齢者事故より2倍の割合(横断中事故が多い)



■検討フロー(案)



通学路の安全対策

- 「奈良県通学路安全対策推進会議」の設置

- ・望ましい通学路のあり方や具体の対策等を検討
- ・県土マネジメント部長、教育委員会教育次長、警察本部交通部長、各副市町村長、各市町村教育委員会教育次長、国土交通省奈良国道事務所長で構成。

- 緊急合同点検の対策必要箇所における具体的な取り組み

- ・対応が可能なものは速やかに着手
- ・道路拡幅などが必要なものは、更に対策の検討を進めます。
- ・対策状況等についてフォローアップや検討を実施。

- 対策必要箇所内容等の公表

- ・市町村毎に総括した一覧表を公表



I 整備すべき道路のあり方

4. 整備に当たっての条件・配慮事項 (2) 道路ストックの有効活用と効率的な整備

⑤ 多様な交通モード間の連携

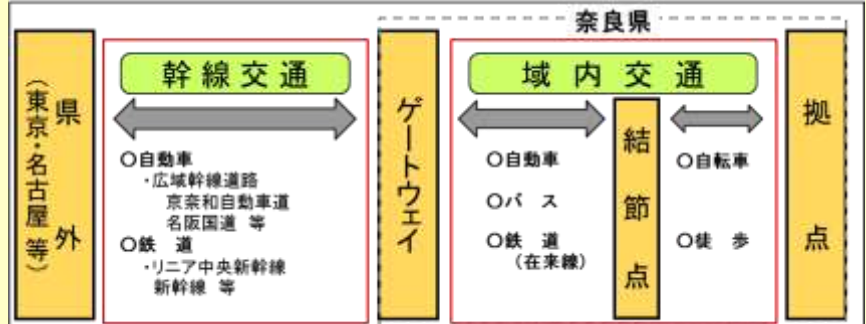
基本計画改定版に盛り込む内容

- 多様な交通モード間の連携
 - ・地域における鉄道やバス等の公共交通ネットワークの利用状況を踏まえ、既存の道路ネットワークと他の交通モードとの連携を強化
 - ・建設が予定されているリニア中央新幹線との連携について、リニア中央新幹線の開業効果が県全域に及ぶよう、戦略的に検討

■ リニア中央新幹線との連携の検討

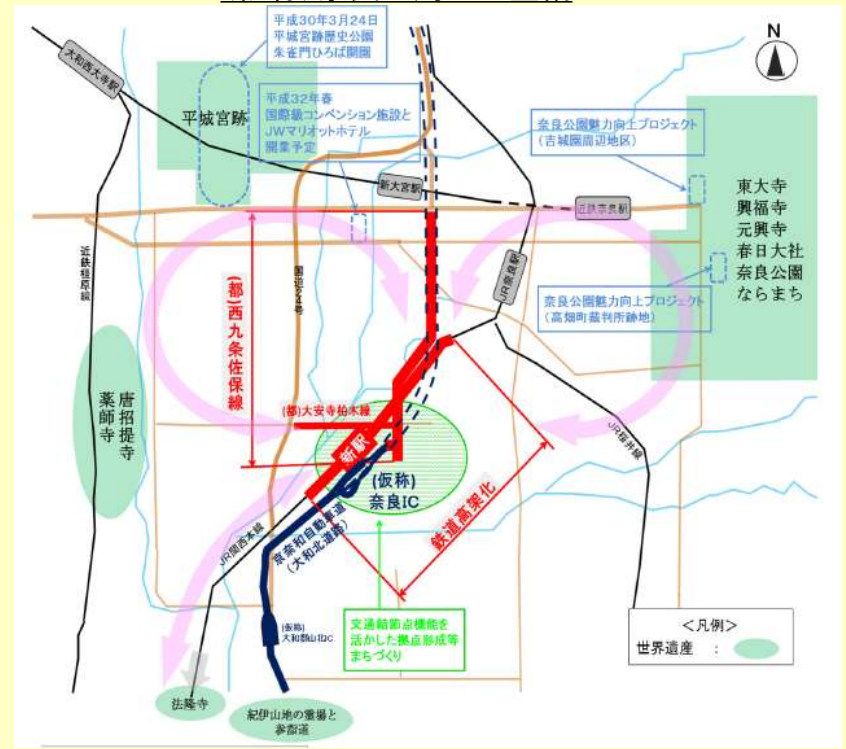


幹線交通・域内交通のイメージ



■ 駅周辺整備と連携した交通結節点整備の強化の事例 (再掲)

(仮称)奈良IC周辺の整備



II. 道路整備の進め方

1. 評価の重視と「選択と集中」

(3) 新たなニーズを把握する調査

基本計画改定版に盛り込む内容

○交通流動の変化の把握

- ・京奈和自動車道の段階的整備やリニア中央新幹線の事業展開を踏まえ、県内交通流動の変化を調査
- ・外国人特有の危険箇所を把握する調査体系の確立と対策を検討
- ・外国人も含めたユーザーの不満等も含め、観光に関する人と車の動きを同時に把握する調査体系を確立

交通流動の変化の把握

<外国人特有の危険箇所の対策>

ETC2.0等の急ブレーキデータ

外国人特有の事故危険箇所の特定

レンタカー事業者の事故発生データ

↓

カラー舗装やビクトグラムを活用した標識

多言語注意看板

多言語パンフレット

ピンポイント事故対策

※社会資本整備審議会 道路分科会 第30回国土幹線道路部会資料より

<訪日外国人によるSNS投稿データ分析>

【つぶやき投稿内容による訪日外国人観光客の満足と不満】

【交通に関する評価・不満の特徴】

- ・つぶやき総件数は367件
- ・交通を評価する内容が159件（43%）、不満が208件（57%）で、やや不満が多い

	交通が好まれることの中	交通が不満に感じることの中
合計	159, 43%	208, 57%
中国語	125, 42%	175, 58%
韓国語	15, 49%	20, 57%
英語	19, 59%	13, 41%

【交通に対する不満の内容について】

- ・公共交通で迷ったなど、交通システムの複雑さや案内板などの分かりにくさか尨える（特に中国語）
- ・中国語、韓国語では、交通料金が高いという不満がみられる
- ・営業が通じないに関する不満は、中国語で見られる

【交通に対する評価の内容について】

- ・交通網の発達に関する評価がどの言語でも見られる
- ・中国語では「交通機能の快適性」、韓国語では「きれい、清潔」、英語では「公共交通のデザインや車窓の風景が良い」が評価されている
- ・中国・韓国語では「乗務員や案内人が親切」が多く見られる

（中国語）

（韓国語）

（英語）

例）渋滞がひどい、迷った（公共交通）、料金が高い等

※近畿圏地域動向分析調査業務報告書（H29）より