

奈良県道路整備基本計画（改定案）

令和元年 8 月



目次

| | |
|------------------------------------|----|
| はじめに | 1 |
| I 整備すべき道路のあり方 | 4 |
| 1. 骨格幹線道路ネットワークの形成 | 5 |
| (1) 幹線道路の意義と整備状況 | 5 |
| (2) 骨格幹線道路ネットワークとその考え方 | 8 |
| (3) 骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開 | 9 |
| 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 | 10 |
| (1) 企業立地を支援する道路整備の推進 | 10 |
| (2) 観光振興に資する道路整備の推進 | 13 |
| (3) まちづくりに資する道路整備の推進 | 16 |
| 3. 安全・安心を支える道路整備の推進 | 19 |
| 4. 整備に当たっての条件・配慮事項 | 24 |
| (1) 風格ある景観形成と環境への配慮 | 24 |
| (2) 道路ストックの有効活用と効率的な整備 | 26 |
| (3) 使い易さの追求 | 28 |
| (4) 新たなニーズの把握 | 29 |
| II 道路整備の進め方 | 30 |
| 1. 「選択と集中」の深化と道路整備の体系化 | 31 |
| (1) 段階に応じた評価の実施 | 31 |
| (2) 「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント | 33 |
| 2. 連携・協働と説明責任 | 35 |
| (1) 市町村等の関係機関との連携・協働 | 35 |
| (2) 説明責任の重視 | 37 |
| 3. 契約・許認可の適正確保と品質向上 | 38 |
| (1) 契約手続の適正確保 | 38 |
| (2) 許認可における適正確保 | 39 |

はじめに

道路は、県民生活や経済活動の基盤となる最も根幹的な社会資本の一つである。通勤、通学、買い物、散策など様々な目的の生活交通を支える基盤であるとともに、企業立地や観光振興など地域活性化にも重要な役割を果たしている。平成 23 年に発生した東日本大震災や紀伊半島大水害においては、災害時の避難や応急活動に道路が果たす役割の重要性が改めて浮き彫りになり、近年では、平成 30 年に発生した 7 月豪雨、台風 21 号、大阪府北部地震等により、国民の生活・経済に欠かせない重要なインフラが機能を喪失し、国民の生活や経済活動に大きな影響を及ぼしたことは記憶に新しい。

また、道路は、その一義的機能としての交通機能に加え、ライフラインの収容、街区形成や通風・採光の確保など市街地の形成、災害時の延焼防止といった、オープンスペースとしての多様な空間機能を併せ持っている。

しかしながら、本県においては、このような根幹的な社会資本である道路の整備が、他県に比べて大きく立ち遅れているのが実情である。これにより、県内各地で、幹線道路の渋滞や、これに伴う生活道路への通過交通の流入による生活環境の悪化が見られるなど、幹線道路、生活道路を問わず、整備の遅れに起因する課題が山積している。このような道路整備の遅れは、本県のポテンシャルの阻害要因となり、ひいては、低調な企業立地、消費や雇用の県外流出など、本県が抱える課題の一因ともなっていると考えられる。

本県においては、平成 25 年 3 月に、様々な課題や多様化するニーズに対応しつつ、道路整備を総合的かつ計画的に推進するため、奈良県道路の整備に関する条例(平成 25 年奈良県条例第 70 号)が制定され、同年 4 月に施行された。

これを根拠に、平成 26 年 7 月、5 箇年の道路整備の方向性を示した「奈良県道路整備基本計画」(以下「前回計画」という。)を策定し、多様化、複雑化する道路整備の取組を、目的志向を明確にしながら、体系的、総合的、計画的に進めてきた。

京奈和自動車道においては、平成 29 年 8 月に大和御所道路の御所南インターチェンジから五條北インターチェンジ間の 7.2 キロが開通した。これにより本県の橿原高田インターチェンジから和歌山ジャンクションまでの約 60 キロが一気につながり、関西国際空港や和歌山南部地域への移動が大変便利になり、観光面での効果も現れている。

また、平成 30 年 4 月には、大和北道路の（仮称）奈良北インターチェンジから（仮称）奈良インターチェンジ間が事業化され、京奈和自動車道が県内の全区間で事業化されたことから、今後、早期の完成が待たれるところである。

さらに、南部地域の救急医療・災害時の支えとなる「命の道」である国道 168 号五條新宮道路において、平成 30 年 3 月に辻堂バイパスが全線開通し、平成 30 年 4 月に新天辻工区の事業化により、更なる道路の安全性の向上が期待されるところである。

このように、道路整備の成果が目に見えてきているが、社会資本整備をめぐる状況は大きく変化してきており、特に、人口減少・超高齢社会の到来、切迫する巨大災害や加速するインフラの老朽化といった課題に直面する一方で、急速に進展する技術革新やインバウンド観光需要への対応といった社会の要請に応える必要がある。

本計画は、従前の考え方や取組を継承しつつ、社会情勢の変化や、本県の道路を取り巻く状況の変化を踏まえ、今後の 5 箇年の道路整備の方向性を示す計画であり、改定のポイントは以下のとおりである。

本計画では、前回計画に引き続き、「選択と集中」の考え方を堅持し、「骨格幹線道路ネットワークの形成」を推進していく。また、県と市町村とのまちづくりに関する連携協定や昨今拡大しているインバウンドの状況などを踏まえ、まちづくりを進めるうえで、必要な道路整備に取り組むとともに、近年の大規模自然災害の増加や加速する社会資本の老朽化などへの対応を強化していく。

なお、本計画は、一義的には県が管理する道路を対象としているが、管理者を異にする路線も含め、道路はネットワークとして一体的に機能することから、国道や市町村道など、県が管理する道路以外の道路についても一部で言及している。これらについては、あくまで県としての考え方を示すものである。

また、公共交通に関する施策については、「奈良県公共交通基本計画」（平成 28 年 3 月策定）に基づく施策と一体的に取り組み、総合的な施策展開を図ることとする。

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

(1) 幹線道路の意義と整備状況

① 幹線道路の意義

幹線道路の整備により、移動時間の短縮や既存道路の渋滞解消など、交通流の大幅な円滑化が図られるとともに、生活道路に流入する通過交通が減少することにより、交通安全性の向上にも大きな効果が期待される。

幹線道路の整備は、その一義的な効果として、こうした道路交通の円滑性や安全性の向上をもたらすが、このことは、本県にとって、以下のような意義を有している。

(企業立地の推進)

本県は、船舶及び鉄道による物流のない唯一の県であり、本県の物流は、専ら自動車交通によって担われている。そのため、トラック輸送を支える幹線道路の整備は、本県の物流にとって特に重要であり、工場をはじめとする企業立地動向にも重大な影響を及ぼしていると考えられる。本県が、大阪、名古屋、京都など多くの大都市に近接していながら、工場などの企業立地が低調であったのは、道路整備の遅れも一因となっていると考えられる。そのため、大都市や港湾へと繋がる広域的な高速道路網の整備や、これらへのアクセスを確保する幹線道路の整備を推進することで、企業立地を促進する効果が期待できる。

(観光の振興)

本県は、豊富な歴史文化遺産と豊かな自然風景を有し、これらが一体となった本県特有の風土は、国内外から数多くの観光客を惹きつけている。一方、宿泊客数は低迷し、観光消費も低い水準に留まるなど、豊富な地域資源を地域の活性化に十分に活かしてきていない状況にある。複数の観光地への周遊行動を促すためにも、京奈和自動車道をはじめとする主要な幹線道路の整備が重要と考えられる。

(まちづくり)

道路は、様々な都市機能が有機的・一体的に機能するための重要なインフラの一つである。特に幹線道路は、道路ネットワークの根幹を成し、まちづくり等を進める地域間の交流や連携を強化させ、県全体の総合力を発揮する都市形成に寄与する役割を担うとともに、まちを構成する骨格として、交通処理や沿道の土地利用の誘導、防災力の向上など、まちづくりにおいて重要な役割を担っている。

本県においては、通勤・通学交通のうち、約5割を自動車が分担しており、幹線道路の整備は、これら通勤・通学時の交通の円滑性や定時性の向上に資すること

となる。また、幹線道路の整備により、生活道路等へ流入する通過交通が軽減することにより、生活環境の改善や、買い物、飲食やレジャーなど外出利便の向上も期待される。

(安全・安心の確保)

幹線道路は、災害時における避難路や、緊急物資の輸送路、救援活動の経路として、重要な役割を果たしている。特に、ネットワークとしての多重性や代替性を確保することで、地域の防災力が大幅に向上する。

このように、幹線道路の整備は、本県にとっての様々な政策課題の解決に寄与するとともに、県民生活の利便増進や安全・安心の向上に資するなど、様々な意義を有している。そのため、道路整備に関する政策的な柱としても、まずは、立ち遅れた幹線道路の整備を図ることが重要である。

②幹線道路の整備状況

本県における幹線道路の整備は、高規格幹線道路(西名阪自動車道や京奈和自動車道)の供用延長や、国道及び県道の整備率などにおいて、いずれも全国の低位に位置し、他県に比べて大きく立ち遅れている状況にある。

このような状況を踏まえ、県として、前回計画において、「選択と集中」の考え方に基づき、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」に位置付け、重点的な整備に取り組んできた。その成果として、近年、以下のように多くの大規模事業が進捗し、幹線道路の整備は大きな前進を見せている。

- ・医療拠点へのアクセスとなる(都)石名城線や県道枚方大和郡山線の供用
- ・紀伊半島アンカールートを構成する国道168号、169号の整備進捗
 - 国道168号(川津道路、辻堂バイパス)の供用
 - 国道168号(阪本工区)、国道169号(高取バイパス)の整備進捗
 - 国道168号(新天辻工区)、国道169号(御所高取バイパス)の事業化
- ・県南部地域の観光振興や産業振興を担う国道309号丹生バイパスの供用

また、これら県による取組のほか、国や西日本高速道路株式会社においても、以下のような事業進捗が図られている。

- ・京奈和自動車道大和御所道路(御所IC～五條北IC)の供用※暫定2車線
- ・西名阪自動車道と京奈和自動車道を結ぶ郡山下っ道JCTの供用
- ・京奈和自動車道大和北道路の事業化※

※国と西日本高速道路株式会社による合併施行方式

- ・国道168号(長殿道路、風屋川津・宇宮原工区、十津川道路)の事業進捗
- ・国道169号(伯母峯峠道路)の事業進捗
- ・南阪奈道路(竹内トンネル)の付加車線設置の事業進捗

このような取組の結果、依然として立ち遅れた整備状況にはあるものの、京奈和自動車道の県内の全区間が事業化されるなど、本県の骨格を形成する幹線道路が相互に接続し、ネットワークとして形を成しつつある。

こうした成果を踏まえ、県として、当面重点的な整備を進めるべき幹線道路網の早期実現に向けた体系的な事業展開を図ることとする。

さらに、骨格幹線道路ネットワークを継承しつつ、北部・中南部における縦軸・横軸の最適化に向けて、名阪国道の最適利用に向けた抜本的対策や、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を進める。また、骨格幹線道路ネットワークについて、グリッド化など今後のネットワーク強化の方向性などについても検討を進める。

(2) 骨格幹線道路ネットワークとその考え方

①対象路線の考え方

当面重点的に整備を推進する幹線道路として、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、道路政策の最重要課題として、その重点的な整備を推進する。

骨格幹線道路ネットワークを構成する路線の設定においては、前回計画の取組を受け継ぎつつ、都市計画や交通実態を踏まえ、以下の観点を重視する。

- ・県土を縦横断する路線や都市拠点間を連絡する路線など、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保し、広域的な交通を担うものであること。
- ・概成済みの路線や鉄道を含め立体交差化された路線など、既存の道路ストック（事業中の箇所を含む）を最大限に活用した効率的な整備を可能とするものであること。

②骨格幹線道路ネットワーク

1. (2)①の考え方に基づき、骨格幹線道路ネットワークを以下のとおり設定する。

1) 高規格幹線道路及び有料道路

西名阪自動車道、名阪国道、京奈和自動車道、第二阪奈道路、南阪奈道路

2) ネットワーク形成の骨幹となる4車線道路

国道24号、国道308号(大宮道路、三条道路)、県道中和幹線、(都)大和中央道、
県道枚方大和郡山線、等

3) 大和平野部等を縦横断する2車線道路

国道25号、国道163号、国道168号、国道169号、等

4) 南部・東部地域を縦横断する道路

国道165号、国道166号、国道168号、国道169号、国道309号、国道369号、等

また、人口や経済活動が集積する大和平野部においては、前述の上記1)～3)を補完する路線として、骨格幹線道路ネットワークに以下の路線を含めるものとする。

5) ICアクセスを確保する道路

県道大和高田斑鳩線、県道桜井田原本王寺線、県道御所香芝線

6) 有料道路のみとなる区間に並行する道路

県道天理王寺線、県道天理斑鳩線

(3) 骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

前回計画策定以降の事業進捗を踏まえ、骨格幹線道路ネットワークの形成に向け、以下のような事業展開を図る(巻末資料図 1、2、表 1 参照)。これらは、交通流の変化や社会経済情勢の変化を踏まえつつ、必要に応じ見直しを行うものとする。

併せて、全国新幹線鉄道整備法(昭和 45 年法律第 71 号)に基づく基本計画(昭和 48 年)及び中央新幹線の建設に関する整備計画(平成 23 年)において、主要な経過地として「奈良市附近」と決定されているリニア中央新幹線の間駅や、県が計画中の大規模広域防災拠点など重要施設に対するアクセス道路のあり方などの検討を進める。

①路線の線的整備の推進

骨格幹線道路ネットワークを構成する各路線のうち、未改良区間の整備を推進する。未事業化箇所については、都市計画変更や新規事業化に向けた必要な調査・検討を行う。

具体的には、国道 168 号(王寺道路・香芝王寺道路)、県道結崎田原本線、紀伊半島アンカールートなど実施中の県事業を重点的に推進する。

また、京奈和自動車道〔大和御所道路(橿原北 IC～橿原高田 IC)〕・〔大和北道路((仮称)奈良北 IC～郡山下ツ道 JCT)〕は早期の全線開通に向け国等に働きかけていく。

②結節点の点的整備の推進

骨格幹線道路ネットワークとしての整備効果を最大限に発現させるため、各路線の結節点において、ハーフICのフルIC化など、路線相互の接続性を高めるための整備を推進する。まずは、都市計画変更や新規事業化に向けた必要な調査・検討を行う。

③課題箇所の面的検討

骨格幹線道路ネットワークのうち、複数の路線が集中する交通容量上の脆弱箇所や、中心市街地に位置し通過交通の流入を抑制すべき箇所については、迂回も含めた整備方策を面的に検討する。まずは、ソフト面での取組を含む対策のあり方について、まちづくりや拠点整備の方向性とも整合を図りながら、総合的な調査・検討等を行い、順次対策を行う。

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

京奈和自動車道をはじめとする骨格幹線道路の順次供用に伴い企業立地が増加するなど、奈良県の県内総生産額は平成25年以降上昇傾向となっており、県経済は公共事業、とりわけ道路整備と非常に密接した関係にあるといえる。また、インバウンドの増加は県経済への影響も大きく、今後さらなる増加が見込まれる中、その交通需要や移動快適性向上などへ対応していくことも、県経済の進展の後押しとなる。

経済の活性化、県民の暮らしの向上や地域資源を活かした観光振興を図るため、骨格幹線道路ネットワークの形成と併せて、ネットワークからのアクセス性向上、身近な生活道路の課題解決、適切な役割分担による域内交通の充実等に取り組む。これらの取組を推進する上では、市町村等の関係機関との連携のもと、地域のまちづくりや多様なニーズをはじめとする道路を取り巻く環境の変化に、きめ細かく機動的に対応することが重要である。

このため、「企業立地の支援」、「観光の振興」、「まちづくり」の3つの明確な目的を定め、早期に効果が得られるよう、ハード・ソフト施策を効率的かつ効果的に実施する。

(1) 企業立地を支援する道路整備の推進

本県の政策課題である企業立地を促進するため、企業立地環境の改善に資する道路整備を推進する。

企業立地を促進するためには、前章に掲げた骨格幹線道路ネットワークの整備と併せて、骨格幹線道路と工業団地等の産業集積地とを結ぶ良好なアクセスを確保し、本県の立地ポテンシャルを顕在化させることが重要である。

平成30年3月の道路法の一部改正により重要物流道路制度が創設された。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」として指定し、国際海上コンテナ車などのトラックの大型化に対応した道路構造の強化や、国際海上コンテナ車の指定区間内の走行については特殊車両通行許可手続きを不要とするなど、効率的に輸送できる道路網を構築する。

また、各地で発生している渋滞の解消による業務移動の円滑化や、多様な交通手段による通勤の利便性向上を図ることにより、企業立地環境の改善を図ることも重要である。

① 企業立地環境の改善

○ 新たな工業ゾーンの創出

本県では、経済活性化及び雇用の場の創出のため、関係市町村と協働して工業ゾーンの創出に向けた取り組みを進めている。更なる県内経済の活性化のため

め、工業団地の新たな立地や拡張が見込まれる地区等へのアクセス道路を計画・整備することで企業立地の誘発を図る。

○工業団地へのアクセス道路の整備

工業ゾーン振興促進のため、骨格幹線道路ネットワークから工業団地へのアクセス道路については、工業団地の分譲や都市計画決定の時期の公表などを踏まえ、工業団地の造成時期や民間投資に合わせ、国、県、市町村が連携してアクセス道路等の整備を支援する。また、生活交通と物流車両との錯綜により、生活道路の安全性や生活環境が損なわれることのないよう、地域のまちづくりとの連携を図る。

②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

近畿圏の中でも通勤交通に占める自動車分担率が高い本県においては、県内各地で発生している渋滞の解消を図ることが、企業の立地環境を整備するためにも重要である。

そのため、国道や県道で発生している渋滞の対策について、国や警察などと連携するとともに、道路利用者など県民意見を反映した「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」を策定し、本プランに基づき重点的に取り組んでいる。平成25年1月には、対策効果の検証や、新しい渋滞情報に基づく渋滞箇所抽出等により、「地域の主要渋滞箇所」63区間(147箇所)を特定し、公表している。

引き続き、関係機関と連携し、渋滞の特性に応じた効率的かつ効果的な渋滞対策を実施するため、以下の取組を推進する。

- ・用地買収が伴わない右折レーン延伸などの速効対策や、パーク&ライド施策など利用者に協力を求めるソフト対策の重点的な実施。
 - ・地元協力が得られた箇所の交差点改良などハード対策の実施。
 - ・対策後の効果検証で、目標とする効果の発現を確認し、必要に応じて対策案の見直しや追加の検討など継続的な改善。
 - ・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の活用により、多様な指標による分析の実施。
 - ・客観的なデータや現地確認により、渋滞の解消や緩和が見られた箇所については、総合的な評価を行い、「地域の主要渋滞箇所」の特定を解除。
- これらの取組みについては、国・県・警察等で構成する「奈良県渋滞対策協議会」で検討を行い、効率的かつ効果的な渋滞対策に取り組む。

○バス通勤環境の向上

幹線道路の整備や渋滞対策により、バス交通の定時性や速達性の向上が期待でき、これらの効果を活かした、業務移動の円滑化や通勤環境の改善を図るこ

とは、企業立地環境の改善に資するものと考えられる。そのため、事業者や市町村等の関係機関と連携しつつ、道路整備に伴うバス通勤環境の向上の可能性やバス路線の維持・確保等を検討することにより、通勤や業務移動の円滑化を図る。

(2) 観光振興に資する道路整備の推進

全国屈指の歴史的遺産や豊かな自然環境など、本県が誇る地域資源を活かして観光振興を促進することは、本県の重要な政策課題である。

また、近年では、インバウンドによる観光客数が著しく増加しているが、奈良市等県北部での増加が顕著である一方、県中部・南部方面への周遊行動へといかに誘導するかが課題となっている。

観光振興を促進するためには、来訪者に複数の観光地を周遊していただくとともに、各観光地、ひいては、県内での滞在時間を増加させ、観光消費の拡大を図ることが重要である。

そのため、県や市町村の観光振興施策と連携しつつ、国や県、市町村、交通事業者との適切な役割分担により、主要駅やインターチェンジなど玄関口となる交通拠点から観光拠点までの域内交通の充実を図り、観光地へのアクセス性の向上や観光地間の周遊促進、観光地における回遊環境の改善を図る。また、これらの施策が相乗的に機能するよう、総合的なマネジメントに取り組む。

①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

骨格幹線道路ネットワークから主要な観光地への良好なアクセスを確保するための道路整備を推進する。その際、市町村による道路整備や観光まちづくりとの連携を図る。

また、目的地周辺での駐車待ち車両や駐車場を探す迷走車両等への対策として、分かりやすい駐車場案内による自動車アクセス環境の向上を図る。

○効率的かつ効果的な渋滞対策

域内交通を充実し、観光地へのアクセス性を向上させる観点から、周遊バスルート上の主要渋滞箇所の交差点改良を行うなど、効率的かつ効果的な渋滞対策を推進する。

○公共交通アクセスの強化

観光ピーク時に増大する交通需要に対応するため、パーク&バスライドや「ぐるっとバス」等のソフト施策を実施するなど、公共交通の利用促進を図る。平成 23 年度より運行を開始した「ぐるっとバス」については、適宜、利用状況や周辺環境の変化に合わせて運行を見直すなど、更なる利便性の向上を図る。

また、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により、観光バスでの来訪者の利便性を向上させるとともに、奈良公園中心部への観光バスの乗り入れを抑制し、周辺での交通渋滞の緩和を図る。

このような取組のほか、公共交通の利用促進策として、バスレーンの導入等について検討を行う。

○公共交通の利用環境の整備

地域住民や訪日外国人をはじめ旅行者等の公共交通の利用環境の向上を図るため、バス停整備の推進や、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する。また、ぐるっとバスについては、主要なバス停から順次、バスロケーションシステムの整備を推進する。

○公共交通を補完する交通手段の確保

公共交通を補完する交通手段として、民間事業者によるサイクルポートの設置を支援し、シェアサイクルの普及促進を図る。

○ICTの技術革新を踏まえた新たな取り組み

主要観光地においては、近年のICTの進展に伴い利用可能となったETC2.0をはじめとするビッグデータ等の道路情報を活用し、渋滞対策や公共交通等による移動の円滑性の向上を図るなど、面的な交通マネジメントを推進する。

②観光地間の周遊促進

○各種ソフト施策の実施

既存の道路ネットワークを最大限に活用しつつ、観光周遊を促進するため、以下のようなソフト施策に取り組む。

- ・道の駅における観光情報の発信や、インバウンド観光需要に対応した観光案内の充実、風景街道との連携など、道の駅の高い集客力を活かした周遊促進策の推進。
- ・高速道路会社と連携した県内外での観光情報発信やイベントの実施、NPO等との協働による風景街道の取組など、民間団体と連携した取組の推進。
- ・観光案内サイン整備ガイドライン(平成28年改定)(以下「案内サインガイドライン」という。)に基づく観光案内サインの充実。
- ・道路案内標識における「英語」表記の改善や、交差点名標識への観光地の名称表示、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。
- ・県内外からの来訪者にとっての「訪れやすさ、わかりやすさ、親しみやすさ」の向上を図るため、道路愛称の命名の推進。

○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する。また、移動の定時性を確保するため、周遊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する。

○自転車による周遊促進

自転車による広域的な周遊観光を促す環境づくりを推進することで、自転車ならではの新たな観光スタイルを創出し、県内における滞在型観光の拡大による観光振興等を図ることを目的として、平成 22 年 12 月に「奈良県自転車利用促進計画」を策定し、ハード・ソフト両面の施策に取り組んでいる。

これまでの取り組みを踏まえて、引き続き、以下のような取組を推進する。

- ・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。
- ・約 600km に及ぶ広域的な自転車利用ネットワークにおいて、案内サインの設置や幅広い路肩の整備等による安全・快適な自転車走行空間の整備を推進。
- ・広域的な自転車利用ネットワークに接続し、各地域内の地域資源等を巡るための「地域内ルート」について、市町村が主体的となった整備を進めるための県による技術的支援を実施。
- ・自転車周遊観光の起終点となり、情報提供や立ち寄り等の複合的機能を有するサイクリングステーション等の拠点施設の整備を推進。
- ・以下のような各種ソフト施策を推進。
 - 「自転車の休憩所」の認定
 - 「サイクリストにやさしい宿」の認定
 - 運送事業者と連携した手荷物・自転車搬送サービス充実のための取組
 - 県内及び近隣府県と連携したサイクリングマップの作成 等

また、自転車の活用の推進に関する施策を定めた「(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・計画的に推進する。

③観光地内の回遊促進

観光地内の回遊を促進するためには、歩行者や自転車が快適に通行できる環境整備が重要である。そのため、市町村とも連携しつつ、鉄道駅や駐車場からの観光地へのアクセス動線や、周辺エリア内の回遊動線において、歩行者、自転車の通行環境の整備等を推進する。

また、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分かりやすい観光地案内を推進する。

(3) まちづくりに資する道路整備の推進

超高齢社会の到来を背景として、全ての県民が安心して快適な生活環境を実現すること、財政面や経済面において持続可能な都市構造とすることが大きな課題の一つとなっている。これらの実現に向けて、都市機能や構造の全体を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを行っていくことが求められている。コンパクトシティの実現において道路や公共交通は、県民生活に密着したインフラとして、通勤・通学、買い物、散策など、生活における多様な目的の移動の用に供する施設であり、都市機能全体と一体的に機能させる必要がある。

また、地球環境問題への対応、健康志向の高まりなどを受け、自家用車に過度に依存しない交通体系を構築することが重要であることから、自動車交通の円滑化のみならず、公共交通、徒歩、自転車など多様な移動手段の通行環境を充実していくことが求められている。

本県では、広域的な観点から、地域創生に資する、駅、病院、社寺、公園などの拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、まちづくりに前向きでアイデアや熱意がある市町村と、その方針が県の方針と合致するプロジェクトについて、連携協定を締結し、協働でプロジェクトを実施している。また、県と市町村とのまちづくり包括協定の締結数は、平成30年度末時点で27市町村55地区(全体39市町村の約2/3)にまで順調に増加しており、市町村によるまちづくりと地域間を連絡する道路が一体的に機能するよう総合的なマネジメントに取り組むとともに、引き続き、市町村と連携した賑わいのある住みよいまちづくりを進める。

①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

バスターミナルや駅前広場等、公共交通の乗継ぎや交通モード間の乗換えの利便性向上を図るため、道・駅・まちの一体的なまちづくりを支援し、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を、周辺環境との調和も意識しながら進めるなど、結節点整備を促進する。

また、自転車による鉄道駅へのアクセス性を向上させるため、市町村と連携を図りつつ、自転車走行空間の整備等に取り組む。

○駅周辺の回遊まちづくり

公共交通の利用促進と併せて、鉄道駅等を核として、人が集まりやすい魅力あるまちづくりによる賑わいの創出や、快適性の向上など回遊環境の整備を図ることが重要である。そのため、駅周辺の中心市街地等において、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組を推進する。

②公共交通利便の増進

○路線バス等の利便性の向上

路線バス等の利用促進を図るため、歩道整備によるバス停へのアクセス環境の改善や、バス停周辺整備、主要バス停等におけるバス情報表示装置の整備等によりバス待ち環境の改善を図る。また、バス運行の定時性や速達性を確保するため、効率的かつ効果的な渋滞対策を推進するとともに、バスレーンの導入等を検討する。

○地域公共交通の維持・確保施策との連携

県民の移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向けた検討を行うため、「奈良県地域交通改善協議会」等において、地域における公共交通のあり方について議論が行われており、このような取組と連携して、地域公共交通の維持・確保に資する取組を検討・実施していく。

また、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、平成28年3月に策定した「奈良県公共交通基本計画」及び「奈良県地域公共交通網形成計画」に基づいた取組を実施するとともに、進捗状況等について継続的に検証を行う。

○新たな交通システムの導入検討

LRT(ライトレールトランジット)やBRT(バスラピッドトランジット)といった新交通システムの導入可能性や、高齢化が進む中山間地域や観光地等での低速電動自動車(グリーンスローモビリティ)や自動運転車両の活用など、移動の円滑性向上や高齢者を中心とした利便性の向上等について検討する。

また、自動運転については、まちづくりと公共交通・ICT技術の連携を加速させる最先端技術のひとつであり、その社会実装がモビリティや公共交通に変革を与え、まちづくりに大きなインパクトをもたらす可能性があることから、その技術動向や利活用手法など、継続的な情報収集に努める。

③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

高齢者が健やかな生活を送ることができるようにするために、家に閉じこもらず、出歩きたくなるまちづくりを推進することが重要である。

そのため、市町村とも連携しつつ、身近な道路における交通安全性の向上や快適な散策環境の整備を推進する。また、徒歩や自転車など多様な移動手段の通行環境の充実のため、歩行者や自転車を優先した人に優しい道路空間の再構築や、歩道等のバリアフリー化を推進する。

○無電柱化の推進

奈良県内の市町村と県は、まちづくりに関する連携協定を締結し、賑わいある住みよいまちづくりを目指し、協働でプロジェクトを実施している。また、まちづくりに取り組む各地区の現状整理や課題抽出にあたっては、「バリアフリー」や「植栽整備」などとともに、「無電柱化」について必ず検討することとしており、各地区におけるまちづくりを進めるうえで、必要な取り組みとされる無電柱化を推進する。

○病院等の整備と一体となったアクセス道路の確保

市町村による道路整備とも連携を図りつつ、骨格幹線道路ネットワークから大規模な病院等へのアクセス道路整備を推進する。

また、病院等の周辺において、地域住民のみならず入院患者や施設利用者等の利用も念頭に、景観や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する。特に、病院等の整備や建替え等と併せた周辺道路の一体的整備を図るなど、医療・福祉部局や市町村等の関係機関と連携しつつ、地域のまちづくりの一環としての総合的かつ効率的な整備を図る。

○沿道店舗周辺の幹線道路機能の確保

幹線道路の整備に伴い、ロードサイドに多数の商業施設が出店し、これらの駐車場への出入り車両や入場待ち車両により、道路の交通容量が低下し、広域交通を担う幹線道路としての機能が損なわれる現象が見受けられる。

そのため、土地利用施策等との連携を図りつつ、例えば、沿道店舗の駐車場や出入口の集約配置や主交通と分離した駐車場アクセス等を検討し、沿道店舗へのアクセス改善のための取組を推進する。

3. 安全・安心を支える道路整備の推進

近年、全国各地で、大規模自然災害や痛ましい交通事故などが相次いで発生し、様々な面で、道路の安全・安心の確保に対する社会的要請が高まっている。特に、平成30年は、大阪府北部地震、7月豪雨、台風21号、北海道胆振東部地震などの相次ぐ大規模自然災害で、これまでに経験したことのない事象が起り、道路のみならず、重要インフラの機能に支障をきたし、経済や生活に多大な影響が発生したところである。県民の生活を守り、経済活動を支えるため、道路防災機能の向上、交通安全の確保、構造物の老朽化対策に関する取組を推進することが重要である。

①災害に強い道路の整備

平成23年9月に発生した紀伊半島大水害においては、多くの箇所で道路が寸断される一方、高い規格で整備された道路は、損壊することなく応急活動等に大きな役割を発揮し、災害に強い道路の必要性が改めて浮き彫りになった。また、本県においては、南部・東部地域を中心に、依然として災害に脆弱な道路が多数存在し、頻繁に通行規制を実施せざるを得ない状況にあることから、ソフト分野の取組も含め、道路の防災・減災対策の効率的かつ効果的な取組が求められている。

○紀伊半島アンカールート of 早期整備

本県の中でも特に道路の整備が遅れ、紀伊半島大水害においても甚大な被害を受けた南部地域において、「災害に強く、希望の持てる」地域の形成を目指し、紀伊半島アンカールート of 早期整備に重点的に取り組む。これにより、南部地域における防災機能の向上及び地域活性化を図るとともに、紀伊半島全体にとっての道路ネットワークの代替性及び多重性を確保し、近い将来発生が危惧される南海トラフ巨大地震等大規模災害への対応力の強化を図る。

具体的には、国道168号(阪本工区、新天辻工区)、国道169号(高取バイパス、御所高取バイパス)の実施中の県事業を推進するほか、国に対し、実施中の直轄権限代行事業(国道168号長殿道路、風屋川津・宇宮原工区、十津川道路、国道169号伯母峯峠道路)の早期整備を働きかけていく。

また、残された未改良区間である国道168号十津川道路(Ⅱ期)については、国に対し直轄権限代行事業の実施を働きかけていくとともに、国道169号における急カーブが連続する区間については、課題解消に向けて取り組んでいく。

本県の南部地域は、紀伊半島の背骨に位置しながら、高規格幹線道路や直轄国道の空白地帯となっている。とりわけ、地域高規格道路である国道168号「五條新宮道路」は、紀伊半島全体の強靱化を図る観点からも特に重要な広域幹線であることから、引き続き国に対し、直轄指定区間への編入による全線早期整備を働きかけていく。

○役場や災害拠点病院等へのアクセスの改善

南部・東部地域には、骨格幹線道路ネットワークから役場へのアクセス道路が極めて脆弱である村が存在する。役場は、地域の拠点であり災害時にも重要な役割を果たすことから、骨格幹線道路ネットワークからこれらの役場へのアクセス道路の改良に取り組む。

また、医療施設へのアクセスも道路が果たす重要な役割の一つであり、災害拠点病院等の災害時における初期救急を担う医療機関へのアクセス性の確保を図る。

○大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討

南海トラフ巨大地震等が発生した際、県内被災地への応急復旧活動などの拠点機能と併せて、紀伊半島の後方支援の拠点として県内外からの大量の人的・物的支援を受け入れて迅速に支援するため、県において計画中の大規模広域防災拠点へのアクセス道路整備を検討する。

○災害時の安全かつ円滑な移動の確保

平成30年3月の道路法の一部改正により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路制度が創設された。併せて、国土交通大臣による地方管理道路の災害復旧等代行制度が創設され、国による災害時の道路啓開や災害復旧の対象範囲が拡大された。災害時における多重性を確保するため、国との連携を密にとりながら、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し、災害時の道路の啓開・復旧の体制強化を図る。

災害時に交差点の交通処理機能を確保する方策として、信号機を必要としない環状交差点(ラウンドアバウト)の導入が考えられるが、地域や路線の特性、交通需要等の条件を見極めたうえで、必要に応じて適用性について検討を行う。

○効率的かつ効果的な道路防災対策の推進

約2,000kmに及ぶ県管理道路において、道路防災点検により対策が必要とされた箇所は膨大な数に上り、全てのハード対策には、莫大な費用と時間を要する。そのため、「なら安心みちネットプラン」(平成21年)などに基づき、以下のようなハード、ソフト施策を組み合わせつつ、効率的かつ効果的な道路防災対策を推進する。

- ・発災後の地域への影響を可能な限り低減することに重点をおいた減災対策
- ・奈良県地域防災計画(平成30年改定)に基づく、緊急輸送道路上に位置する橋梁への耐震補強工事
- ・「選択と集中」の考え方に基づく、迂回路の有無や斜面の危険度を踏まえた危険箇所への防災対策
- ・前兆現象の早期把握による初期対応の充実、災害発生時の迅速かつ正確な

情報提供、初動体制の確立

- ・地域の暮らしへの影響を最小限に抑えるための事前の迂回路設定
- ・救助活動や応急活動など防災活動の拠点としての道の駅の活用

さらに、民間団体等と、発災直後の道路の被災状況の調査及び応急復旧等についての協定を締結し、災害発生時の迅速かつ的確な対応を可能とする連携体制を構築しておくなど、有事への備えを強化する。

○重要インフラの防災・減災対策の推進

平成 30 年 7 月豪雨や大阪府北部地震等による激甚な自然災害を受けて、平成 30 年度に実施した重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ、国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持の観点から、防災・減災、国土強靱化のための緊急対策として、法面・盛土対策や耐震対策などを集中的に実施する。

○無電柱化の推進

災害時等に倒壊した電柱や電線は、道路の通行を阻害し、生活物資の輸送や緊急車両の通行の支障となる。平成 28 年 12 月には無電柱化の推進に関する法律が施行され、国土交通省により平成 30 年 4 月に無電柱化推進計画が策定されるなど、今なお増え続けている電柱を減少に転じさせる転換が求められている。

本県においても、今後、「奈良県無電柱化推進計画」を策定し、防災の観点から緊急輸送道路の無電柱化を推進する。

また、緊急輸送道路において、新設電柱の占用を禁止するとともに、既設電柱の占用制限措置の実施について、国の動向を踏まえ検討する。

②老朽化に対応した適切な維持管理の実施

橋梁をはじめとして、トンネル、舗装、法面、盛土、擁壁等の構造物や道路付属物等の多岐にわたる道路ストックは、高度経済成長期に建設されたものが多く、今後一斉に老朽化が進むため、効率的かつ効果的な維持管理を推進することが重要である。すでに損傷が著しい構造物については補修・補強を着実に行うとともに、今後増大が予想される維持管理・更新費用に対して、メンテナンスサイクルを確実に回しつつ、予防保全を前提に最小のライフサイクルコストで安全・安心その他の必要なサービス水準を確保できるよう計画的な老朽化対策を進める。

○事後保全から予防保全への転換促進

平成 25 年 6 月の道路法の一部改正による点検基準の法定化を受け、道路の維持修繕に関する省令・告示が平成 26 年 7 月に施行され、トンネル、橋その他道路施設等のうち交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるものについては、5年に1回の頻度で近接目視による点検が義務付けられた。また、統一的な尺度での健全性の診断や、点検結果について記録・保存するために、定期点検要領も策定

された。

膨大な道路ストックの維持管理を効率的かつ効果的に実施するため、戦略的なストックマネジメントを展開し、予防保全型維持管理を推進する。

橋梁については、奈良県橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年)(以下「県橋梁長寿命化計画」という。)を策定し、損傷が発生した後に修繕工事を行う「事後保全」型維持管理から、定期点検を実施しながら計画的かつ効率的に修繕工事を行う「予防保全」型維持管理への転換を図っている。法改正後の点検結果を踏まえた修繕計画の見直しを行い、さらなる管理コストの縮減と平準化を図る。

トンネルや横断歩道橋等の大型構造物についても同様に、法改正後の定期点検及び健全性診断の結果を踏まえ、計画的に老朽化対策を推進する。

舗装については、路線の性格や重要性、交通量などから最適な管理水準を設定し、路面性状調査の結果や大型車交通量などに応じた最適な補修時期を定めた上で、計画的に補修を実施する。

○市町村への支援(垂直補完)

本県の総道路延長約 12,700kmのうち、市町村道は約 10,500kmに達し、約 8割を占めている。1 万橋を超える県内の橋梁についても、約 8割が市町村道に属するなど、道路ストックの多くは市町村により管理が行われている。

しかしながら、県内市町村の多くは技術系職員が少なく、膨大な道路ストックへの対策を実施するに当たり、技術力や組織体制の面で大きな課題を抱えている。

そのため、本県では、『奈良モデル』の一環として、橋梁やトンネルの点検や修繕計画策定の業務ならびに修繕計画に基づく補修工事について、「垂直補完(市町村で実施する業務を県が受託して実施する支援)」により、継続的に市町村を支援する。

③暮らしを支える交通安全対策

通学中の児童を巻き込む痛ましい交通事故の発生を受け、通学路をはじめとする身近な生活道路の交通安全性の向上がますます求められている。併せて、高齢者の事故の増加など、新しい課題に対応していくことも重要である。

○効率的かつ効果的な交通安全対策

交通事故の発生は人的要因や道路環境等の様々な要因が影響することから、交通事故対策の取組は、継続的なフォローアップが重要である。

そのため、奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン(平成 22 年)を策定し、客観的なデータ及び県民の意見に基づき、「事故危険箇所」を選定して、事故類型に着目した交通事故対策を推進してきた。また、「事故危険箇所」と渋滞解消プランに基づく「渋滞が著しい箇所」が重複する場合に、両者の課題が同時に解消されるように、渋滞対策と連携を図り、協調して対策を実施する。第4次社会資

本重点整備計画(H27～R2)においては、48箇所「事故危険箇所」が抽出されており、引き続きPDCAサイクルによる継続的な改善を図りつつ、効率的かつ効果的な取組を推進する。

また、警察や市町村等の関係機関と連携しつつ、生活道路や通学路における歩行者等の安全を確保するための「ゾーン 30」や、近年増加する高齢者の事故対策として、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する。

踏切道においては、国土交通省では、踏切道改良促進法に基づき、交通事故の防止及び交通の円滑化を目的に踏切対策を推進している。県内では、平成30年度末時点で改良すべき踏切道として37か所が法指定されており、これらの箇所においては、法の規定に基づき、立体交差化や構造の改良のほか、カラー舗装等による当面の対策や踏切周辺対策など、ソフト・ハード両面から、地域の実情に応じた踏切対策の検討や実施を進める。

○通学路等の安全確保

通学路については、全国各地における痛ましい事故の発生を受け、平成24年度に、道路管理者、警察、教育委員会等が連携して緊急合同点検を行い、これにより抽出された箇所の交通安全対策を推進してきた。また、平成25年度からは、各市町村で策定する「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サイクルにより取り組んでいる。さらに、平成30年に発生した新潟での下校途中の児童の痛ましい事件や、大阪府北部地震によるブロック塀の倒壊に通学途中の児童が巻き込まれた事案等を受け、これまでの交通安全の視点に加え、防犯及び防災の観点を加えるなど、総合的な通学路等の安全対策を充実させる。

○総合的な歩道整備の推進

奈良県安心歩行空間整備方針(平成23年)に基づき、以下のような路線において、歩行空間の効率的かつ効果的な整備を重点的に推進する。

- ・歩行空間が確保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
- ・世界遺産地域等の周遊観光を促進するための経路
- ・地域活性化を目的に、市町村のまちづくり計画等に位置づけられた経路

4. 整備に当たっての条件・配慮事項

(1) 風格ある景観形成と環境への配慮

本県は、豊富な歴史文化遺産と、それを取り巻く豊かな自然景観が一体となって、我が国を代表するかけがえのない歴史的風土を形成している。道路整備に当たっては、これらと調和した美しい景観を創造する視点や、環境への配慮が重要である。

①観光地等における総合的な景観形成

本県では、これまで奈良県景観条例(平成 21 年奈良県条例第 49 号)や、これに基づく奈良県公共事業景観形成指針(平成 21 年)(以下「景観形成指針」という。)を策定し、公共事業が良好な景観形成の先導的な役割を果たすよう努めてきた。

引き続き、歴史的街並みや表玄関となる路線、良好な自然景観を有する観光地等において、質の高いデザインの実践や修景整備、緑化等を推進する。

また、景観に配慮した道路整備を進めるに当たっては、関係分野と連携を図りつつ、次のような取組に努める。

- ・景観法に基づく景観条例や景観計画等の枠組みを活用し、道路の適切な管理や、周辺環境と調和するような道路構造物の改善
- ・関係機関と連携し、各種サインや標識・標示の調和・統一

また、県と市町村とのまちづくりに関する連携協定によるまちづくり基本構想策定の際には、以下の検討を行う。

- ・土地利用や建築物、広告物の規制誘導等の沿道のまちづくりとの連携により、沿道景観と一体となった景観形成
- ・奈良県植栽計画に基づく植栽の保全や整備推進
- ・良好な景観形成や安全で快適な通行空間の確保を図るため、無電柱化の推進

②設計水準の底上げ

奈良に相応しい風格ある景観形成を図るためには、歴史的街並みや表玄関となる路線等における積極的な景観形成のみならず、一般的な路線においても、道路を周囲の風景と調和させるための配慮が必要である。

このような一般的な路線の景観整備に当たっては、道路自体が主役となるような華美な意匠を施すのではなく、むしろ抑制的で落ち着いた設計により、著しいコスト増を伴うことなく、周囲の風景を引き立てるようにする視点が重要である。

このような視点を踏まえつつ、景観形成指針および奈良県土木建築工事円滑化委員会での一定規模以上の構造物の意匠審査を行うなど、良好な景観形成に資する設計水準の充実を図る。

③環境への配慮

道路事業の実施に当たっては、環境影響評価法や奈良県環境影響評価条例(平成10年奈良県条例第11号)に基づく環境影響評価を行う。また、これらの制度の対象とならない事業についても、奈良県環境配慮指針(平成11年)に基づき、適切な環境保全のための措置を行う。

事業実施に当たっては、住民等とのコミュニケーションを図りつつ、生活環境の保全に配慮する。

(2) 道路ストックの有効活用と効率的な整備

これまでの「選択と集中」に基づく取組等により、道路整備の遅れた本県においても、一定の道路ストックが蓄積されている。今後更に、道路ストックが蓄積され、維持管理コストが増大する。このことから、既存の道路ストックを有効に活用することにより、新設、改築から維持、修繕に渡る道路整備を効率的に行うとともに、構造基準の柔軟な運用等の工夫を図ることが重要である。

①既存道路の効果的活用

既存の道路ストックを最大限に活用し、道路利用者にとって最も効果が高まる「道路の使い方」を追求する。

例えば、渋滞対策や生活道路への通過交通の流入抑制策において、分かりやすい標識案内による戦略的な交通誘導を図る。また、パーク&バスライドなどのソフト施策、通行止め等の規制情報の適切な発信など、道路の利用を最大化するための施策を重視する。

道の駅をストックと捉え、ドライバーの休憩所、特産品の販売所、道路情報・観光情報の発信拠点、災害時の応急活動拠点などの多様な機能が、道路網と一体となって効果的に発揮されるよう、道の駅の活用の促進を図る。

このほか、関係機関と連携し、既存ストックとなっている高速道路を有効に活用し、地域経済の活性化も期待できるスマートインターチェンジの整備の必要性等について検討する。

②道路ストック活用等による効率的な整備の推進

道路の新設・改築に当たっては、周辺の道路ストックを最大限活用しつつ、効率的な投資とする観点を重視する。

また、1.5 車線の道路整備など地域の実情に即した整備水準の採用や、道路構造基準の柔軟な運用を図るとともに、道路側溝の蓋掛け等により既設道路区域内で道路空間を再構築するなどの工夫を行い、早期の効果発現とコスト縮減を図る。

渋滞対策や交通安全対策等においては、客観的なデータを重視するとともに、道路利用者の意見等を加味しながら適切に対策が必要な箇所を抽出し、これを基に、速効対策やソフト対策を重点的に実施するなど、効率的かつ効果的な取組を推進する。

③最適なストック管理の推進

増大する道路ストックの維持管理を効率的に行うため、「補修時期の最適化」、「管理水準の最適化」、「リスク管理の最適化」の観点から、各種道路ストックに応じた最適な維持管理手法を検討・採用する。

「補修時期の最適化」については、予防保全やライフサイクルコストの最小化の考

え方に基づき、適切な時期に老朽化対策を実施し、メンテナンス費用の削減を図る。例えば、県橋梁長寿命化計画に基づき、橋梁の維持管理の効率化を推進する。

「管理水準の最適化」については、路線の性格や機能に応じた管理水準を設定し、必要な対策を実施する。例えば、路線(区間)別に舗装の管理水準を設定することにより、舗装補修の実施サイクルの最適化を図る。さらに、日常の維持管理(清掃、除草・剪定等)においても適切な管理水準が保たれるよう取り組むことで、道路機能の確保を図る。

「リスク管理の最適化」については、最も被災の影響が少なくなるように対応策を選択する。例えば、膨大なコストと時間を要する山間部等の道路斜面对策については、交通遮断による地域経済や生活への影響を最小限にとどめるために、地域の状況や路線の重要性等を踏まえつつ、迂回路のない道路の対策や通行止めにより孤立する集落の解消など、優先度の高い対策から実施していく。

④無電柱化の推進

近年の災害の激甚化・頻発化、高齢者の増加、訪日外国人を始めとする観光需要の増加など、無電柱化をめぐる近年の情勢の変化により、平成28年12月に無電柱化の推進に関する法律が施行され、国土交通省により平成30年4月に「無電柱化推進計画」が策定された。

本県においても、今後、「奈良県無電柱化推進計画」を策定し、防災、安全・円滑な交通の確保、景観形成・観光振興、まちづくり等の観点から無電柱化の必要性の高い道路について重点的に推進する。また、事業を進める上では、低コスト手法などの先進的な整備手法についても導入を検討しながら、関係事業者や地元関係者等と連携し、無電柱化の推進を図る。

⑤多様な交通モード間の連携

人口減少、高齢化など社会経済情勢が大きく変化していく中、日常生活や経済活動を支え、地域の活性化を果たしていくためには、重要な基盤である道路ネットワークと多様な交通モードが、より一層の連携を高め、有機的な結合を図り、利用者が多様な交通を利用選択しやすい環境を維持・向上していく必要がある。

地域における鉄道やバス等の公共交通ネットワークや拠点の利用状況を踏まえ、バスターミナルや駅前広場等、公共交通の乗継ぎや交通モード間の乗り換えの利便性の向上のため、駅周辺整備と連携した道路整備を検討する。また、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する観点から、路線バスやシェアサイクル等の域内交通との結節機能が確保された交通ターミナルの整備や道の駅での乗り換え機能の強化などを推進し、人と物の移動等の円滑化を促進する。また、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は、リニア中央新幹線の開業効果が県全域に及ぶよう、戦略的に検討する。

(3) 使い易さの追求

自動車、徒歩、自転車、公共交通など、様々な交通モードに対して、移動しやすく分かりやすい道路とすることが重要である。少子高齢化や社会の成熟化が進展する中で、高齢者や障害者、乳幼児連れの移動のしやすさを確保することや、外国人を含む県外からの来訪者への道案内を分かりやすいものとするなどことも重要である。

道路整備に当たっては、生活者目線の現場での配慮を重要視し、こうした多様な道路ユーザーにとっての使い易さを追求していく。

①分かりやすい案内標識の整備

本県では、国内外からの来訪者へのサービス向上や観光地への周遊促進を図るため、やさしい奈良のみち案内(平成13年)に基づく道路案内標識の整備や、案内サインガイドラインに基づく観光案内サインの整備を推進している。

標識で案内すべき拠点や施設等を検討・調整するとともに、標識の案内の連続化を推進する。また、道路案内標識における「英語」表記の改善や、交差点名標識への観光地の名称表示、高速道路ナンバリングなど、関係機関とも連携し、外国人観光客を含むすべての人に分かりやすい道案内の推進を図る。(再掲)

引き続き、関係機関と連携し、分かりやすい案内標識の整備を推進するとともに、自動車、歩行者、自転車など様々な交通モードへの対応や、案内サイン等の多言語化を含めた国内外来訪者への更なる分かりやすさの向上を図る。

②適時かつ的確な道路情報の提供

適時かつ的確な規制情報の発信を行うため、県ホームページや個別登録者の携帯端末に、リアルタイムに情報発信を行うシステムを整備している。今後も、みちネットプランに基づき、適時かつ的確な通行規制情報の発信を行う。

「道の駅」においては、その高い集客力を活かし、道路ユーザーに対する道路情報の提供を行うとともに、地域情報、観光情報など地域の魅力の情報発信を図る。

また、ICT技術を活用し、区間所要時間や渋滞情報、駐車場満空情報など、ドライバーにとって便利で分かりやすい交通情報を配信し、交通流の分散化、円滑化を図る。

③バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進

現在、県内でバリアフリー基本構想を作成している市町村は6市3町9地域に留まっている。駅や病院等の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し、歩道の通行機能の向上や、エレベータ等の設置を推進することにより、高齢者・障害者や、乳幼児連れ等の移動の円滑化を図る。

なお、県と市町村とのまちづくりに関する連携協定によるまちづくり基本構想策定

の際には、拠点施設へのアクセス区間などでのバリアフリー化について検討を行う。

(4) 新たなニーズの把握

○観光地等における道路交通の実態の把握

道路の整備や改善を進めるにあたっては、道路の利用状況や道路に対する利用者ニーズを的確に把握する必要がある。

利用者の移動手段や利用目的は多種多様であり、時間帯等による利用状況の変動も大きい。ICT 技術が急速に進展する中で、効率的にビッグデータの収集が可能となり、道路分野においても、ETC2.0 データの道路施策への活用が積極的に進められている。

現在、国等においては、ETC2.0 データやモバイルビッグデータ(携帯電話基地局、GPS データ、Wi-Fi データ等)を活用した観光地におけるピンポイント対策や、外国人特有の事故危険箇所の対策、災害時も含めた交通状況のリアルタイム把握などの取組が進められており、国の動向や先進事例を情報収集し、県内での移動円滑化や観光地等における回遊性向上のため、人や車の動きを把握する調査方法について検討する。

Ⅱ 道路整備の進め方

1. 「選択と集中」の深化と道路整備の体系化

(1) 段階に応じた評価の実施

本県の人口は既に減少局面にあり、将来の自動車交通量も徐々に減少していくことが予測されるなど、従来の拡大基調を前提とした事業環境は転換点を迎えている。

また、こうした社会経済情勢の変化のほか、地球環境問題への対応、健康志向や安全・安心、快適な生活環境へのニーズの高まりなどにより、自家用車に過度に依存しない、歩行者・自転車を重視したまちづくりが求められるなど、目指すべき都市の将来像も時代とともに変化している。

一方、具体的な事業展開として、建築制限を課し続けたまま長期に渡って事業に着手していない都市計画道路が存在することや、事業に着手したものの、用地買収の難航等から事業進捗が停滞している箇所が見受けられる。

こうしたことを踏まえ、社会経済情勢や事業環境の変化に応じて、既存の計画や事業の見直しを適切に行うことが重要である。そのため、計画段階における都市計画の見直しや事業着手前段階、事業段階における事業評価の充実を図る必要がある。

①計画段階：都市計画の見直し

本県の都市計画道路の整備率は、全国平均約 65%に対して約 53%と低い水準に留まっている(平成 29 年 3 月末現在)。未整備の都市計画道路の中には、高度経済成長期に計画決定されたものの、長期に渡って事業が実施されないまま、今日に至っている路線も存在する。

このことを踏まえ、本県では、平成 21 年に広域幹線道路の見直しを実施し、4 車線の都市計画道路 6 路線を広域幹線道路としての役割を見直す路線として公表した。これまで、そのうち 4 路線の都市計画変更を行っているが、引き続き、残りの路線についても、都市計画変更に向けた検討を進める。

また、奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(平成 22 年)に基づき、市町村と連携を図りつつ、社会経済情勢の変化に応じた都市計画道路の見直しを推進する。さらに、都市計画基礎調査の結果や地域のまちづくりの方向性を踏まえて、都市計画道路の必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画を見直す。

②事業着手前段階：評価基準の充実と評価実施プロセスの徹底

○事業実施前調査

事業実施前の調査は、道路整備の必要性やまちづくりの構想等を踏まえ、道路整備との関連性を確認する。事業の必要性を評価するにあたっては、従前の

評価項目に加え、新たに付加的な選択基準を設定する。併せて、目的に対する行政機関の取組状況や、道路整備との関連性や整備効果を確認する。なお、付加的な選択基準については、個別事業の進捗状況を管理しつつ、まちづくりや地域活性化の取り組みを常に意識し、基準の適宜見直しを行う。

○新規事業化の優先度

事業化に際しては、関連事業の実現可能性やまちづくりの具体的な取組状況を踏まえ、さらに用地買収の難易度等の事業実施環境を勘案して優先度を検討する。

③ 事業段階：事業評価の充実

○新規事業採択時評価の充実

本県においては、事業採択に関する透明性の向上を図るため、新設・改築事業等を対象として、公共事業新規事業採択時評価実施要領(平成 30 年改定)に基づき、外部の有識者を交えた奈良県公共事業評価監視委員会等に意見を聴いたうえで、新規事業採択時評価を実施し、その結果を公表している。

今後も、事業着手後の円滑な事業進捗を確保するため、評価項目の強化・充実に努めるなど、更なる制度改善を行いつつ、新規事業採択時評価を実施する。

○事業再評価の充実

これまで、事業の効率性及び透明性を図るため、奈良県公共事業評価監視委員会において、奈良県公共事業再評価実施要領(平成 25 年改定)に基づき、一定規模以上の事業を対象として事業再評価を実施し、その結果を公表している。今後は、再評価実施要領の対象外となっている小規模な新設・改築事業においても、必要性及び見直しに関する再評価を実施する。また、事業の対応方針については、事業再評価の結果を尊重し、「継続」「計画の見直しを行った上で継続」「中止」などの機動的な対応を図ることにより、効率的な事業展開及び事業効果の早期発現を図る。

○事後評価の充実

完了した事業についても、その効果を把握、評価し、今後の事業計画や政策立案に活用することが重要である。そのため、これまで、国道 308 号(大宮道路)等、影響の大きいと考えられる大規模な事業について、事後評価を実施している。

引き続き、こうした事業完了後の効果検証やモニタリング等を実施するとともに、これら個別事業の事後評価のみならず、分野別のプラン等についても、PDCA サイクルにより、取組の効果検証を行い、必要な見直しを行う。

(2) 「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント

これまで、「選択と集中」の考え方にに基づき、骨格幹線道路ネットワークの整備などの重要な事業に対して重点的な投資を行うとともに、渋滞対策や通学路の安全対策など、施策としての重要な分野において、集中的な取組を実施してきたところである。

一方、こうした事業や施策に該当しない一般的な事業については、小規模な事業でありながら完了までに長期間を要し、必ずしも十分な事業進捗が図られていない箇所も存在し、よりメリハリのある事業展開が求められている。

道路整備に当たっては、「選択と集中」を進展させ、事業評価等の充実と併せて、戦略的な予算マネジメントによる効率的な事業展開を図る。

①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

道路政策の最優先施策として取り組むべき骨格幹線道路ネットワークを形成する事業（I. 1. (3)参照）や県の主要プロジェクト関連事業など、重要事業への重点的な投資を行う。

○重要な施策への重点的投資

渋滞対策や防災対策、通学路の安全対策や道路施設の老朽化対策など、社会的ニーズの大きい施策分野については、引き続き重点的な取組を展開する。

その際には、総点検の実施、客観的データに基づく事業箇所の選定、関係機関との連携体制の構築など、取組の効率性を確保した上で、予算についても重点的な投資を行う。

②進捗管理型投資

○事業再評価を踏まえた投資

①の対象とならない箇所については、事業進捗上の停滞要因のない箇所に予算を傾斜的に配分し、事業進捗上の停滞要因がある箇所に対しては、計画の縮小や中止・見直しを検討するなど、事業進捗に応じたメリハリのある投資を行うことにより、各事業の可及的早期の効果発現を図る。

こうした進捗管理型投資を行うに当たっては、一定期間を経過した新設・改築事業について、これまで対象とならなかった事業も含め再評価を行い、その結果を予算配分にも反映させるなど、事業評価との連動を図る。

○事業の進捗見通しの確保

事業に着手したものの、用地買収の難航等から事業進捗が停滞している箇所が見受けられることから、計画・事業の各段階において、より確度の高い進捗見通しの確保を図る。

計画段階においては、法定手続きとして住民等からの意見聴取の仕組みが確立され、土地収用制度とも連動している都市計画制度のより一層の活用を図る。

また事業着手前には、新規事業採択時評価において、地元市町村の協力や地元情勢等についての評価項目の強化・充実を図るとともに、事業実施段階においても、地元市町村の協力体制の確保や土地収用制度の積極的活用等による事業の推進体制の強化を図る。

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

道路のあり方は都市構造や沿道市街地の状況に大きく左右される反面、道路は都市や市街地の骨格を形成し、周辺の土地利用にもインパクトを与えるなど、道路整備とまちづくりは密接に関係している。

このようなことから、道路整備は、望ましい地域の将来像を実現するための総合的取組の一環として、関係機関との連携・協働を図りつつ実施することが重要である。

特に、県と市町村との連携・協働(奈良モデル)によるまちづくりを効果的に支援する道路整備を推進する。

①まちづくりとしての総合性の重視

道路整備に当たっては、まちづくりとしての総合的な視点の下に、各種施設整備、土地利用、公共交通事業などが相互に連携しつつ、地域として目指す将来像を総合的に実現する観点を重視する。

また、大宮通りプロジェクトや病院周辺まちづくりなど、大規模な事業を核としつつ、関連する事業が総合的に効果を発揮するプロジェクト型の事業を推進する。

②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

道路網全体としての一環性、整合性を確保するため、新設・改築から維持管理に至る各段階において、道路管理者間の連携・協働を重視する。また、一体的にネットワークを構成する農道、林道についても、総体として効率的かつ効果的な整備がなされるよう連携を図る。

また、県内市町村の多くは技術系職員が少なく、道路整備に関する諸課題に対し、適切な対策を実施することが体制面からも困難な状況にある。市町村における技術力や体制が不足している分野について、既に市町村の橋梁長寿命化修繕計画の策定等において実施している「垂直補完」の考え方にに基づき、県による市町村への支援の強化を図る。

○交通管理者との連携・協働

従来より、新設・改築事業や渋滞対策、交通安全対策等において、交通管理者との連携による取組を実施している。今後は、既存の道路ストックを最大限に活用していく観点からも、道路整備と交通規制の一体的取組が従来に増して重要となることから、計画・構想段階からの協議や、データの相互共有など、交通管理者とのより一層の連携・協働を図る。

○関係行政分野や事業者との連携

総合的なまちづくりとして、関連する取組が一体となって効果を発揮することとなるよう、公園、河川など他の公共施設管理者や都市計画部局、建築部局などのまちづくり担当部局との連携を図る。

また、公共交通の利用促進のための交通事業者との連携など、関係する民間事業者との連携を図る。

○住民等との協働

地域の目指すまちづくりを実現するためには、地元自治体だけでなく、地域住民の創意と工夫による地域活動が不可欠である。例えば、通学路対策におけるPTA等との協働や地域住民の参画による道路保全や美化活動など、住民等との官民協働を推進する。

(2) 説明責任の重視

道路整備へのニーズが多様化し、また道路整備に関する取組が複雑化する中、県民や道路利用者への道路サービスの向上を図るためには、ニーズを的確に把握するとともに、道路整備に関する各種施策や事業の内容について、県民に分かりやすく説明し、理解と協力を得ることが重要である。

そのため、県民との積極的なコミュニケーションを図るとともに、施策検討に当たっての県民意見の反映に努める。

①積極的な県民コミュニケーション

事業実施に当たって、地元市町村とも連携しながら、住民説明会等を積極的に開催し、事業内容や必要性について分かりやすい説明に努め、合意形成を図る。また、なら県政出前トーク、報道発表、ホームページ、SNS等の活用により、道路政策について積極的に情報発信するとともに、県民の声の把握に努める。

通行規制情報や路上工事情報においても、適時適切な情報発信を行うとともに、苦情や要望への対応を含め、県民や道路利用者の意見を活かしたきめ細かい道路サービスの提供に努める。

②施策の「見える化」と県民意見の反映

これまで、渋滞対策や交通安全対策など、個別の施策分野ごとに、客観的データの活用や、総点検の実施等により、対策が必要な箇所を客観的に選定するとともに、アンケートやパブリックコメント等により、地域ニーズと乖離していないかを確認しながら、プランやガイドラインを策定し、複雑化する施策の「見える化」を推進してきたところである。今後、本計画の内容を踏まえつつ、これら分野別のプラン等の見直しを行うとともに、必要に応じ、新たなプラン等の策定を行う。その際には、これまでの取組の効果検証を行い、その結果をプラン等の策定作業に反映させるものとする。

③完了宣言の推進

事業の透明性を向上し、周辺まちづくりの促進や企業立地の誘発、近隣住民の生活設計支援等の観点から、供用時期についての一定の見通しが得られた箇所については、積極的に供用時期の公表、すなわち完了宣言を行う。

3. 契約・許認可の適正確保と品質向上

増大する道路ストックの維持管理を含め、道路整備を適切に行うためには、公共事業として品質の確保を図るとともに、各種手続き等の透明性、公平性を確保することにより、県民の信頼を得ることが不可欠である。また、各種社会資本等の整備や災害時の応急対応など、地域の維持に重要な役割を果たす健全な建設産業の育成や将来の担い手の確保も重要である。

このようなことから、引き続き、発注・契約や許認可の適正確保、手続きの工夫等に取り組むとともに、研修等を通じ、制度の趣旨や内容について、職員を含む関係者の十分な理解の促進と更なる研鑽を図る。

(1) 契約手続の適正確保

①公共工事の適正な施工及び品質の確保

公共工事の更なる品質向上を図るため、平成19年度から総合評価落札方式を本格導入し、以後、適用範囲を順次拡充してきたところである。また、建設コンサルタント業務等においても、総合評価落札方式やプロポーザル方式を本格導入している。今後も、引き続き、適正な施工や品質を確保するための取組を進める。

②公共工事の透明性、競争性、公平性の確保

公共工事の透明性、競争性、公平性の確保のため、すべての建設工事及び建設工事に関連する委託業務において、一般競争入札の適用範囲の拡大に取り組むとともに、電子入札を本格的に導入してきた。今後も、一般競争入札及び電子入札の適用範囲の拡大に順次取り組む。

また、公共工事請負契約の履行にあたり、工事請負契約におけるガイドライン(総合版)を発出し、変更契約や一時中止の手続きの明確化等を図ってきたところであり、引き続き、契約書に基づく適正な執行の確保を図る。

③発注単位等の工夫による効率化の推進

効率的かつ適正な道路維持管理を図るため、性能規程を盛り込みつつ包括的な契約を行うなど、民間事業者のノウハウや創意工夫を活用できる発注方法の工夫に努める。現在、中和幹線や大和中央道等で、このような発注方法を実施しており、これらの効果を見極めつつ、他路線への導入も検討する。

また、道路の緊急維持業務において、河川維持等の他分野と連携しつつ、小規模維持業務を地域単位で包括発注する等により、契約事務や作業指示の効率化とともに、地域を支える建設業者の育成・維持にも資する取組を行う。

(2) 許認可における適正確保

道路法第 24 条承認など許認可等の適正を図るため、取扱い要領や事務処理マニュアルの充実を図り、審査チェックリストを活用する等、適正かつ迅速な事務処理に努める。

また、道路法第 24 条に規定する承認工事完了後の引継制度を導入しており、その徹底により承認工事の適正な履行を図る。

卷末資料

- 図 1 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所 (奈良県全域)
- 図 2 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所 (大和平野部)
- 表 1 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所

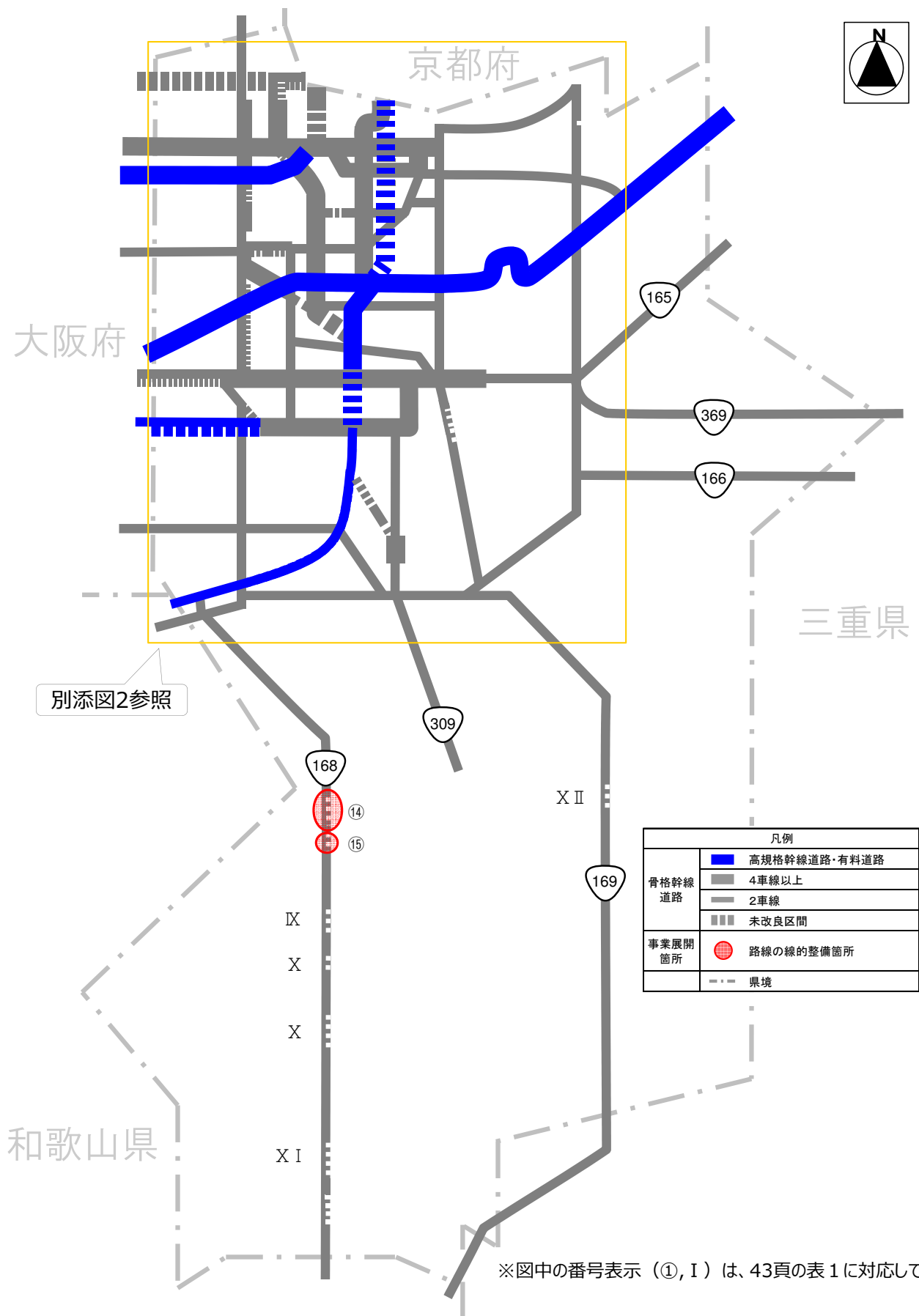
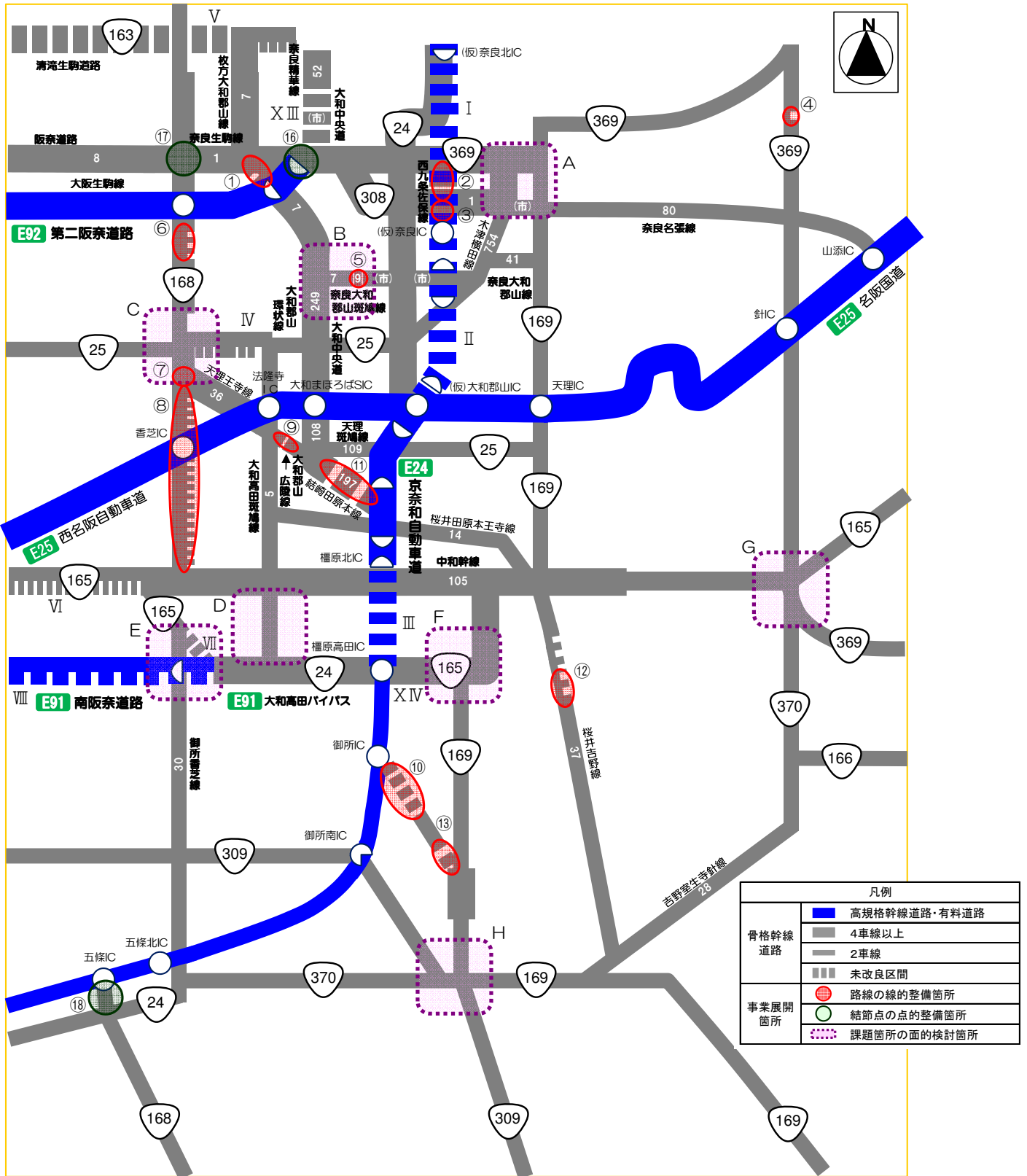


図1：骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所（奈良県全域）



※図中の番号表示 (①, I, A) は、43頁の表1に対応している。

図2：骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所（大和平野部）

表1：骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所

| 路線の線的整備箇所 | | |
|-----------|-----------|-----------------|
| | 路線名 | 箇所 |
| ① | 枚方大和郡山線 | 奈良市中町 |
| ② | (都)西九条佐保線 | 奈良市三条添川町～大宮町 |
| ③ | (都)西九条佐保線 | 奈良市八条2丁目～三条栄町 |
| ④ | 一般国道369号 | 奈良市大保町 |
| ⑤ | (都)城廻り線 | 大和郡山市北郡山町～冠山町 |
| ⑥ | 一般国道168号 | 生駒市小平尾町～小瀬町 |
| ⑦ | 一般国道168号 | 王寺町畠田4丁目～本町1丁目 |
| ⑧ | 一般国道168号 | 香芝市北今市～王寺町畠田4丁目 |
| ⑨ | 天理王寺線 | 河合町池部～川西町保田 |
| ⑩ | 一般国道169号 | 御所市玉手～高取町兵庫 |
| ⑪ | 結崎田原本線 | 川西町結崎～三宅町三河 |
| ⑫ | 桜井吉野線 | 桜井市下居～百市 |
| ⑬ | 一般国道169号 | 高取町兵庫～清水谷 |
| ⑭ | 一般国道168号 | 五條市大塔町阪本～西吉野町阪巻 |
| ⑮ | 一般国道168号 | 五條市大塔町小代～大塔町阪本 |

()は目的との関連性の調査箇所。

| 結節点の点的整備箇所 | | |
|------------|-------------------|-----------|
| | 路線名 | 箇所 |
| ⑯ | 一般国道308号 宝来ランプ | 奈良市宝来町 |
| ⑰ | 大阪生駒線 辻町ランプ | 生駒市辻町 |
| ⑱ | 一般国道310号外 | 五條市釜窪町～須恵 |

()は目的との関連性の調査箇所。

| 課題箇所の面的検討箇所 | | | |
|-------------|------------|-----------------------------|------------------------|
| | 地区名 | 主要交差点等 | 主要路線 |
| A | 鹿ゾーン | 奈良市県庁東交差点 他 | 国道169号 国道369号 他 |
| B | 大和郡山周辺 | 大和郡山市城大橋交差点 他 | 大和郡山環状線 他 |
| C | 王寺周辺 | 王寺町本町交差点 他 | 国道25号 国道168号 他 |
| D | 大和高田市街地 | 大和高田市神楽交差点～ 片壇ロータリー交差点 他 | 国道165号 大和高田斑鳩線 他 |
| E | かつらぎIC周辺 | 葛城市かつらぎIC 他 | 国道165号 御所香芝線 他 |
| F | 橿原市街地・医大周辺 | 橿原市市役所西交差点 小房交差点 他 | 国道24号 国道169号 他 |
| G | 榛原周辺 | 宇陀市萩原交差点 他 | 国道165号 国道369号 他 |
| H | 大淀周辺 | 大淀町土田交差点 岡崎交差点 他 | 国道169号 国道309号 他 |

| 県以外の事業者による整備箇所 | | | |
|----------------|------------------------|--------------------------|---------|
| | 路線名 | 箇所 | 事業主体 |
| I | 京奈和自動車道 大和北道路 | 奈良市歌姫町～奈良市八条三丁目 | 国・NEXCO |
| II | 京奈和自動車道 大和北道路 | 奈良市八条三丁目～大和郡山市横田町 | 国・NEXCO |
| III | 京奈和自動車道 大和御所道路 | 大和郡山市伊豆七条町～五條市居傳町 | 国 |
| IV | 一般国道25号 斑鳩バイパス | 斑鳩町幸前～龍田 | 国 |
| V | 一般国道163号 清滝生駒道路 | 生駒市北田原町～鹿畑町 | 国 |
| VI | 一般国道165号 香芝柏原改良 | 香芝市穴虫～田尻 | 国 |
| VII | 一般国道165号 大和高田バイパス | 香芝市穴虫～橿原市四条町 | 国 |
| VIII | 南阪奈道路 | 葛城市竹内 | NEXCO |
| IX | 一般国道168号 長殿道路 | 十津川村長殿 | 国 |
| X | 一般国道168号 風屋川津・宇宮原工区 | 十津川村野尻～川津 十津川村上野地～宇宮原 | 国 |
| XI | 一般国道168号 十津川道路 | 十津川村平谷～小原 | 国 |
| XII | 一般国道169号 伯母峠峠道路 | 川上村伯母谷～北上山村西原 | 国 |
| XIII | (都)大和中央道 | 奈良市秋篠町～菅原町 | 市 |
| XIV | 京奈和自動車道 大和御所道路 | 橿原市新堂町 | 国 |

※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。