

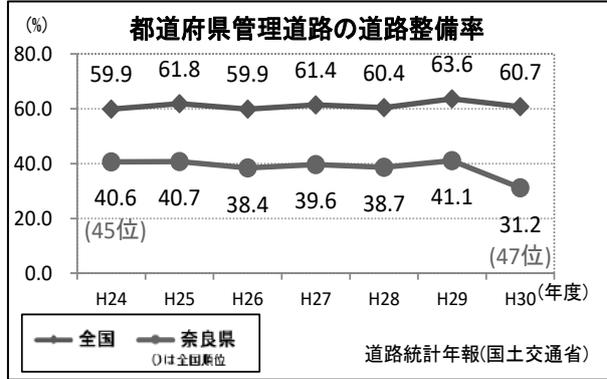
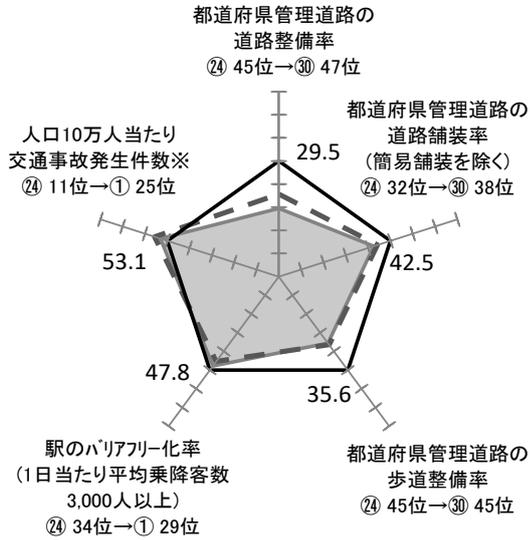
IV 便利な「都」をつくる

- 12. 道路整備
- 13. 鉄道整備
- 14. バス輸送環境整備

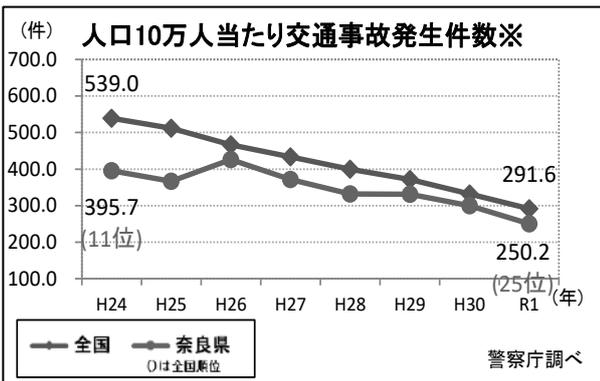
【担当部局等】

県土マネジメント部、政策統括官

1. 現状分析

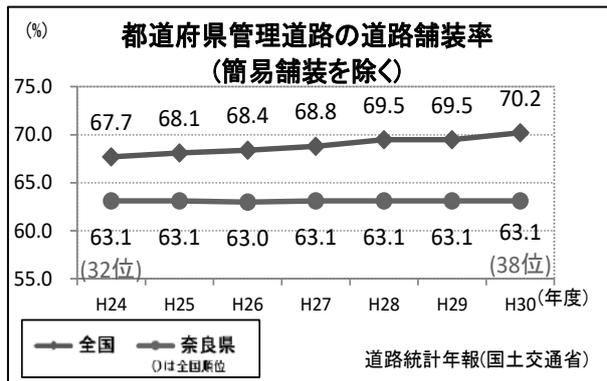


平成30年度の県管理道路の道路整備率は31.2%となっており、全国平均と比べると依然として低い状態が続いています。

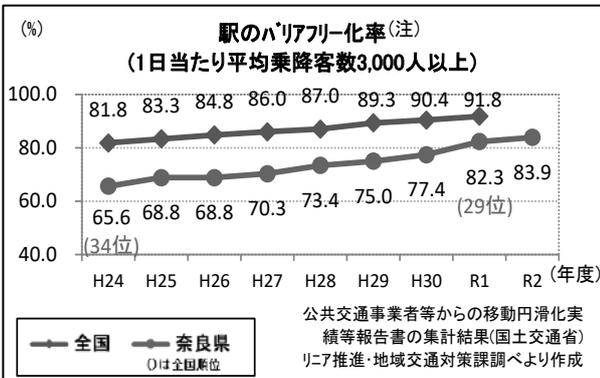


※は数値が低い方が良くなる指標です。

人口10万人当たり交通事故発生件数は、概ね減少傾向にあり、全国平均と比べても少なくなっています。

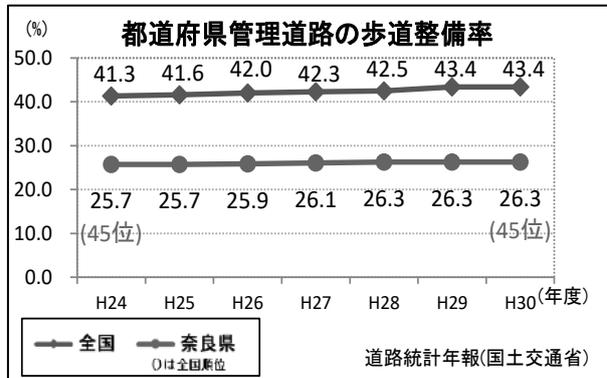


平成30年度の県管理道路の道路舗装率は63.1%で、前年度から変化はありませんが、全国平均と比べると依然として低い状態が続いています。



(注)令和2年度の全国値は未公表

鉄道駅のハリアー化率(1日当たり平均乗降客数3,000人以上)は、平成24年度と比べ18.3ポイント上昇しましたが、令和元年度ハリアー化率では全国平均と比べ依然低い状態となっています。

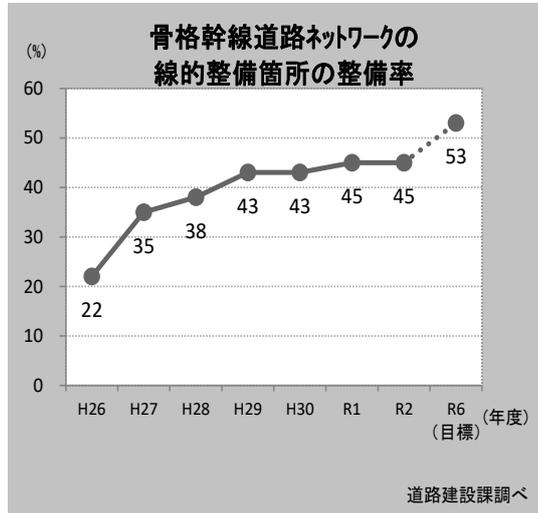


平成30年度の県管理道路の歩道整備率は26.3%で、前年度から変化はありませんが、全国平均と比べると依然として低い状態が続いています。

2. 各テーマの「目指す姿」達成に向けた進捗状況

坊	12.道路整備
テーマ	(67)~(70) 大和平野中心部道路整備 (71)、(72) アンカールート国道168号整備 (73)、(74) アンカールート国道169号整備 (75) 大和平野東部道路整備
目指す姿	令和6年度までに骨格幹線道路ネットワークの線的整備箇所 の整備率を53%にします。

CC(チーフコーディネーター)
(67)~(75) 県土マネジメント部 道路政策官 六車 憲雄



指標	骨格幹線道路ネットワークの線的整備箇所の整備率(%)				
	基準値		実績値	目標値	進捗率 (傾向)
	22	↗	45	53	74.2%
	H26年度 (2014)	23 (ポイント)	R2年度 (2020)	R6年度 (2024)	6 10 年目
直近の指標の動き					
	43	↗	45	→	45
	H30年度	2 (ポイント)	R1年度	0 (ポイント)	R2年度

進捗状況	指標の動き (基準値からの動向、直近の動き、進捗率等)	進捗状況とその要因 (進捗状況の背景・要因分析等)
	骨格幹線道路ネットワークの線的整備箇所の整備率は平成26年度から23ポイント上昇し、約45%となっています。進捗率は74.2%で目標に向け順調に進んでいます。	骨格幹線道路ネットワークについて、令和元年度には主要地方道天理王寺線長楽工区および主要地方道枚方大和郡山線中町工区が一部供用され、整備率は現在約45%となっています。

「目指す姿」達成に向けた「主な取組」に関する指標の動き

主な取組	関係する指標	指標の動き							
		65	→	65	→	65	→	65	→
骨格幹線道路ネットワークの形成	京奈和自動車道(奈良県域)の整備率(%)	H29 (2017)	0 ポイント	H30 (2018)	0 ポイント	R1 (2019)	0 ポイント	R2 (2020)	
		17.1	→	17.1	↗	19.0	→	19.0	
骨格幹線道路ネットワークの形成	国道168号五條新宮道路(奈良県域)の整備率(%)	H29 (2017)	0.0 ポイント	H30 (2018)	1.9 ポイント	R1 (2019)	0.0 ポイント	R2 (2020)	

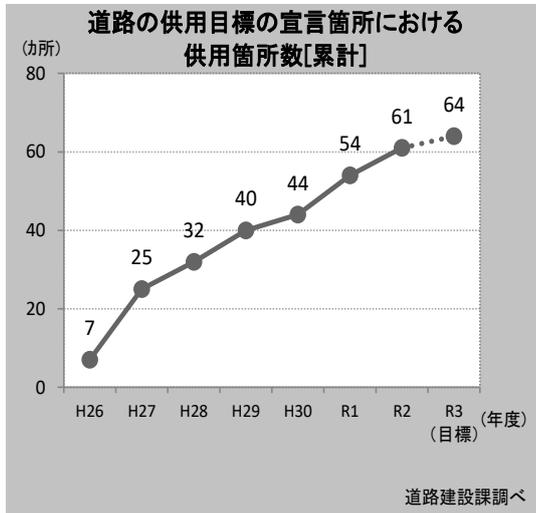
「目指す姿」達成に向けた成果・取組

令和2年6月に県道桜井吉野線百市工区の2橋ある橋梁のうち1橋が完成しました。
令和2年8月に国道25号斑鳩バイパスの三室交差点の改良工事が完成しました。

令和2年9月に国道168号風屋川津・宇宮原工区の起工式を開催し、橋梁工事を推進しています。
令和3年度の国道369号大保道路の一部供用に向けて舗装工事を推進しています。
国道168号阪本工区のトンネル工事、国道169号高取バイパスの橋梁工事を推進しています。

坊	12.道路整備
テーマ	(76) 道路の維持管理の計画化・体系化 (77) 域内道路の整備方針検討、奈良県道路整備計画の推進 (78) 道路整備個別箇所検討 (79) 用地買収・用地補償の円滑な進め方の検討
目指す姿	令和3年度までに道路の供用目標の宣言箇所における供用箇所数を64カ所にします。

CC(チーフコーディネーター)	(76) 県土マネジメント部 道路保全課長 松井 謙二 (77)、(78) 県土マネジメント部次長 松田 浩之 (79) 県土マネジメント部 用地対策課長 島岡 義典
-----------------	--



指標	道路の供用目標の宣言箇所における供用箇所数[累計](カ所)				
	基準値		実績値	目標値	進捗率(傾向)
	7	↗	61	64	94.7%
	H26年度(2014)	54(カ所)	R2年度(2020)	R3年度(2021)	6/7 年目
直近の指標の動き					
	44	↗	54	↗	61
	H30年度	10(カ所)	R1年度	7(カ所)	R2年度

進捗状況	指標の動き (基準値からの動向、直近の動き、進捗率等)	進捗状況とその要因 (進捗状況の背景・要因分析等)
	令和2年度に新たに7カ所を供用した結果、供用箇所は累計61カ所で進捗率は94.7%となり、目標に向かって順調に進捗しています。	供用予定年度を公表している64カ所の道路整備の供用宣言箇所について、「奈良県道路整備基本計画」に基づき、順調に整備を推進し、供用しています。

「目指す姿」達成に向けた「主な取組」に関する指標の動き

主な取組	関係する指標	指標の動き							
		65	→	65	→	65	→	65	
奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備	京奈和自動車道(奈良県域)の整備率(%)	H29(2017)	0ポイント	H30(2018)	0ポイント	R1(2019)	0ポイント	R2(2020)	
安全・安心を支える道路整備	国道168号五條新宮道路(奈良県域)の整備率(%)	H29(2017)	0.0ポイント	H30(2018)	1.9ポイント	R1(2019)	0.0ポイント	R2(2020)	

「目指す姿」達成に向けた成果・取組

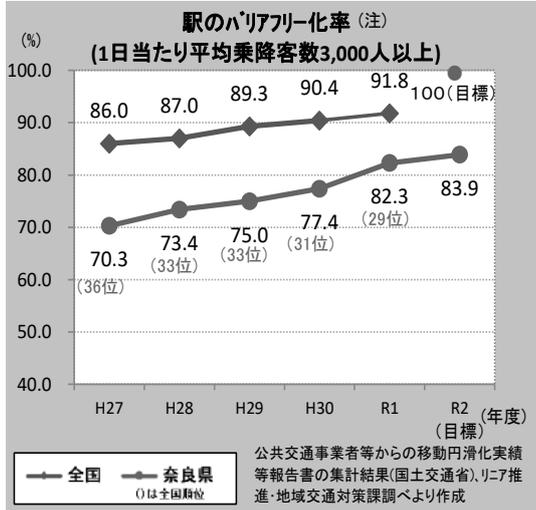
道路整備の供用宣言箇所について、令和2年度に以下の7カ所を供用しました。

- ・主要地方道笠置山添線邑地工区
- ・主要地方道御所香芝線名柄交差点
- ・一般県道山添桔梗が丘線広瀬工区
- ・一般県道笠天理線下仁興工区
- ・一般県道今木出口線馬佐~新野工区
- ・主要地方道吉野東吉野線小川~鷺家工区
- ・主要地方道高野天川線庵住工区

5カ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」に基づき、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、体系的、総合的、計画的に進めています。

坊	13.鉄道整備
テーマ	(82) 鉄道駅バリアフリー化の促進
目指す姿	令和2年度までに1日当たりの平均乗降客数3,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化率を100%にします。

CC(チーフコーディネーター)
(82) 県土マネジメント部 リニア推進・地域交通対策課長 通山 雅司



駅のバリアフリー化率 (1日当たり平均乗降客数3,000人以上)(%)				
基準値		実績値	目標値	進捗率 (傾向)
70.3	↗	83.9	100	45.8%
H27年度 (2015)	13.6 (ポイント)	R2年 (2020)	R2年度 (2020)	5 5 年目
直近の指標の動き				
77.4	↗	82.3	↗	83.9
H30年度	4.9 (ポイント)	R1年度	1.6 (ポイント)	R2年度

(注)令和2年度の全国値は未公表

進捗状況	指標の動き (基準値からの動向、直近の動き、進捗率等)	進捗状況とその要因 (進捗状況の背景・要因分析等)
	令和2年度の鉄道駅のバリアフリー化率(1日当たり平均乗降客数が3,000人以上の駅にかかる段差の解消率)は、平成27年度より13.6ポイント上昇し、83.9%となりました。目標年度である令和2年度の進捗率は、45.8%でした。	西田原本駅のバリアフリー化により、令和2年度のバリアフリー化率は上昇しましたが、鉄道事業者又は市町村が実施主体となってバリアフリー化を図っており、まちづくりと合わせた検討・調整の長期化や整備手法の検討に時間を要したことにより、目標は達成できませんでした。

「目指す姿」達成に向けた「主な取組」に関する指標の動き

主な取組	関係する指標	指標の動き						
		116	↗	119	↗	122	↗	128
鉄道駅のバリアフリー化に取組む鉄道事業者への支援	バリアフリー化工事(1日当たり平均乗降客数が3,000人以上の駅)に対する支援数[累計](件)	H30年度 (2018)	3 件	R1年度 (2019)	3 件	R2年度 (2020)	6 件	R3年度 (2021)

「目指す姿」達成に向けた成果・取組

平城駅において段差解消に係るエレベーター設置検討、南生駒駅、耳成駅、結崎駅、一分駅において内方線付点状ブロック(視覚障害者の転落を防止するための設備)等の設置が完了しました。

坊	12. 道路整備	
テーマ	(64) 京奈和自動車道の整備	
	(65) 京奈和自動車道関連(奈良エリア・西九条佐保線)	
	(66) 京奈和自動車道関連(橿原・高田エリア)	
CC(チーフコーディネーター) (64)~(66)県土マネジメント部次長 松田 浩之		
目指す姿	令和2年度以降も引き続き、国とNEXCO西日本による事業推進、県は用地買収に協力します。	進捗状況 橿原北ICから橿原高田IC間は、平成29年3月末時点で104件の未買収地がありましたが、用地交渉を進めた結果、令和3年3月末時点で6件まで減少しました。

坊	13. 鉄道整備	
テーマ	(80) 近鉄西大寺駅の高架化	
	(81) 近鉄奈良線の移設	
CC(チーフコーディネーター) (80)、(81)まちづくりプロジェクト推進課長 濱崎 真也		
目指す姿	令和2年度末までに踏切道改良計画の策定件数を8件にします。	進捗状況 奈良県・奈良市・近畿日本鉄道株式会社の3者において大和西大寺駅高架化・近鉄奈良線移設という改良方法で合意したことを踏まえて、踏切道改良計画を8件策定しました。

坊	13. 鉄道整備	
テーマ	(83) リニア中央新幹線「奈良市附近」駅の早期確定	
	(84) リニア中央新幹線「奈良市附近」駅と関西空港直結リニア新幹線	
CC(チーフコーディネーター) (83)、(84)政策統括官 濱本 健司		
目指す姿	リニア中央新幹線のルート・駅位置の早期確定を目指します。	進捗状況 リニア中央新幹線のルート・駅位置の早期確定及び三重・奈良・大阪ルートの早期実現に向け、国等への要望活動等を実施しました。また、奈良県コンベンションセンター、図書情報館、産業会館にてリニア中央新幹線のパネル展示、パンフレットの配布をするなど県民の方に向けて広報啓発活動を行いました。
目指す姿	関西国際空港・リニア中央新幹線接続新幹線構想について調査・検討します。	進捗状況 構想の実現可能性について調査・検討を進めました。

坊	14. バス輸送環境整備	
テーマ	(85) バス路線網改善についての不断の見直し	
CC(チーフコーディネーター) (85)リニア推進・地域交通対策課長 通山 雅司		
目指す姿	関係市町村と連携しバス路線網の見直しを行い、バスサービスの改善を図ります。	進捗状況 路線の必要性及び補助の妥当性を「1便当たりの利用者数」等5つの診断指標で判断しています。令和2年度における、すべての指標を達成している系統の割合はコロナ禍の影響を強く受け53%にとどまりました。また、奈良県地域交通改善協議会の路線別検討会議において、市町村、交通事業者と連携・協働のもと要改善となった15系統のバス路線について見直しを行っています。

坊	14. バス輸送環境整備	
テーマ	(86) バス停アメニティ向上・バス輸送サービス改善	
CC(チーフコーディネーター) (86)リニア推進・地域交通対策課長 通山 雅司		
目指す姿	公共交通の利用環境の整備を進めます。	進捗状況 令和2年度は、奈良交通が実施する、バス停高機能化整備(1カ所)、バスロケーションシステムの整備(1カ所)、ノンステップバス車両導入(6台)に対して支援を実施した結果、平成21年度以降の県及び奈良交通によるバス停上屋整備箇所数が36カ所になりました。

3. 次年度に向けた課題の明確化

- 12. 道路整備
- 13. 鉄道整備
- 14. バス輸送環境整備

- (64) 京奈和自動車道の整備
- (65) 京奈和自動車道関連(奈良エリア・西九条佐保線)
- (66) 京奈和自動車道関連(橿原・高田エリア)
- (67)~(70) 大和平野中心部道路整備
- (71),(72) アンカールト国道168号整備
- (73),(74) アンカールト国道169号整備
- (75) 大和平野東部道路整備
- (76) 道路の維持管理の計画化・体系化
- (77) 域内道路の整備方針検討、奈良県道路整備計画の推進
- (78) 道路整備個別箇所検討
- (79) 用地買収・用地補償の円滑な進め方の検討
- (80) 近鉄西大寺駅の高架化
- (81) 近鉄奈良線の移設
- (82) 鉄道駅バリアフリー化の促進
- (83) リニア中央新幹線「奈良市附近」駅の早期確定
- (84) リニア中央新幹線「奈良市附近」駅と関西空港直結リニア新幹線
- (85) バス路線網改善についての不断の見直し
- (86) バス停アメニティ向上・バス輸送サービス改善

内部要因(奈良県内部の状況…ヒト・モノ・カネ等の資源や風土等)

- | | |
|---|--|
| <p>＜奈良県の持っている強み＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.リニア中央新幹線について、平成23年5月に全国新幹線鉄道整備法に基づき決定された整備計画において、リダンダーの観点からも、主要な経過地として「奈良市附近」と定められている 2.全国有数の観光県であり、公共交通についても継続的かつ大きな観光需要がある 3.県内の工場誘致数が進み、県内での働く場が増加し、新たな通勤需要が生まれている 4.令和2年9月に国道168号風屋川津・宇宮原工区の起工式を開催 5.京奈和自動車道の全線事業化 | <p>＜奈良県の抱えている弱み＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 6.高度成長期に整備された社会資本の老朽化 7.県管理道路の道路整備率は約31%で全国平均約61%と比べて大幅な遅れ 8.県管理道路の歩道整備率は約26%で全国平均約42%と比べて大幅な遅れ 9.用地買収の困難性 |
|---|--|

- 外部要因(奈良県外部の状況…社会情勢の変化、制度改正、県民ニーズ等)
- ＜奈良県への追い風＞
- a.国において、リニア中央新幹線の終着駅となる新大阪駅の機能強化に関する検討を実施
 - b.テクノロジーの進展による新たなモビリティの発展(AIオンデマンド交通、MaaS等)
 - c.県民は、地震、台風、火災等の災害に強いまちづくりの推進を行政に期待
 - d.国による国土強靱化計画の早急な実現に向けた「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の取組の推進
 - e.全国的な通学路等の安全対策実施の動き
- ＜奈良県への向かい風＞
- f.紀伊半島大水害により、社会資本に甚大な被害
 - g.紀伊半島大水害では、大規模な土砂災害が発生
 - h.近年、1時間降水量50mm以上の局地的豪雨の発生割合が増加
 - i.高まりつつある南海トラフ巨大地震等の巨大災害発生の可能性
 - j.中山間地域では、崩壊等で道路が通行止めになると迂回路も少なく、集落が孤立化する懸念
 - k.用地補償案件の複雑化・多様化

- | | |
|---|--|
| <p>＜強みで追い風を活かす課題＞</p> <p>【重要課題】リニア中央新幹線の整備促進(1,a)</p> <p>【重要課題】地域の拠点や結節点の更なる機能強化(2,3,b)</p> | <p>＜弱みを踏まえ追い風を活かす課題＞</p> <p>・通学路の危険箇所における安全対策の推進(7,8,e)</p> <p>【重要課題】老朽化に対応した適切な維持管理の実施(6,c,d)</p> |
| <p>＜強みで向かい風を克服する課題＞</p> <p>【重要課題】紀伊半島アンカールト等の災害に強い道路整備の推進(4,5,f,g,h,i,j)</p> | <p>＜弱みを踏まえ向かい風に備える課題＞</p> <p>【重要課題】活力の基盤となる道路の整備推進(7,8,j)</p> <p>・円滑な用地買収・用地補償の推進(9,k)</p> |

4. 重要課題等に対するこれまでの評価、取組及びそれらを踏まえた今後の取組方針

《強みで追い風を活かす課題》

課題名	これまでの評価、取組	今後の取組方針
リニア中央新幹線の整備促進(テーマ(83,84))	三重・奈良・大阪の自治体と経済団体が一丸となり、「奈良市附近」駅の位置及び三重・奈良・大阪ルート の早期確定を国、JR東海に対し強く要望しました。また、整備促進を図るため、地元自治体に協力を求められる事項やその受入体制について検討しました。また、奈良県コンベンションセンター、図書情報館、産業会館にてリニア中央新幹線のパネル展示・パンフレットの配布をするなど県民の方に向けて広報啓発活動を行いました。	引き続き、国、JR東海に対し強く要望します。また、地元自治体に協力を求められる事項の検討や、JR東海との誠実で信頼関係に基づく協力連携を引き続き行います。
地域の拠点や結節点の更なる機能強化(テーマ(86))	交通事業者との連携協定に基づき、快適な利用環境を整備するため、バス停上屋整備・多言語案内標識等を設置するなど、バス停の高機能化やバスロケーションシステム等の整備を支援しました。	観光や地域コミュニティの交通拠点として鉄道駅や結節点となるバス待合環境の整備、アメニティの向上を進めるため、引き続き、交通事業者等に対し、バス停の高機能化等の整備を支援します。

《弱みを踏まえ追い風を活かす課題》

課題名	これまでの評価、取組	今後の取組方針
老朽化に対応した適切な維持管理の実施(テーマ(77))	「奈良県道路橋定期点検要領(案)」等に基づき、点検・診断を行った結果により、令和2年度は、道路施設(1巡目点検Ⅲ判定箇所)の老朽化対策について、70施設完了しました。	橋梁、トンネル等の道路施設の計画的・効率的な維持管理・更新を推進します。

《強みで向かい風を克服する課題》

課題名	これまでの評価、取組	今後の取組方針
紀伊半島アンカールート等の災害に強い道路整備の推進(テーマ(64~79))	国道168号阪本工区、長殿道路、風屋川津・宇宮原工区、国道169号高取バイパス、伯母峯峠道路の整備を推進しています。	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、紀伊半島アンカールートの整備など安全・安心を支える道路整備を推進します。

《弱みを踏まえ向かい風に備える課題》

課題名	これまでの評価、取組	今後の取組方針
活力の基盤となる道路の整備推進(テーマ(64~79))	骨格幹線道路である国道369号大保道路と主要地方道桜井吉野線百市工区の一部供用に向けて整備を進めています。 奈良県の新しい道路整備の仕組みに基づき、主要地方道大峯山公園線(天川村洞川)は令和2年度に、国道311号(十津川村竹筒)は令和3年度に新規事業化しました。	今後5か年の道路の方向性を示す「奈良県道路整備基本計画」(令和元年度改定)に基づき、引き続き京奈和自動車道等の骨格幹線道路ネットワークの形成と併せ、奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備(企業立地を支援する道路整備、観光振興に資する道路整備、まちづくりに資する道路整備)を推進します。

