

- ・道路整備基本計画（R1.10改定）の概要 1
- ・道路整備基本計画の改定について 3
- ・道路整備基本計画（改定骨子（素案））の概要 3 9

奈良県道路整備基本計画（R1.10改定）の概要（1）

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、②幹線道路の整備状況）
- (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 ②骨格幹線道路ネットワーク
- (3)骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開
 - ①路線の線的整備の推進 ②結節点の点的整備の推進 ③課題箇所の面的検討

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
 - ①企業立地環境の改善
 - 新たな工業ゾーンの創出
 - 工業団地へのアクセス道路の整備
 - 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
 - ・主要渋滞箇所の対策
 - 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
 - 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
 - 効率的かつ効果的な渋滞対策
 - ・主要渋滞箇所の対策
 - 公共交通アクセスの強化
 - ・ぐるっとバス、P&BR、バスターミナル整備
 - 公共交通の利用環境の整備
 - ・公共交通に係る情報提供システムの整備
 - 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
 - ICTの技術革新を踏まえた新たな取り組み
 - ・ビッグデータ等の活用による交通マネジメント
 - ②観光地間の周遊促進
 - 各種ソフト施策の実施
 - ・道の駅の活用、観光案内サインの充実 等
 - 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
 - ・京奈和自転車道の整備
 - ・拠点施設整備、サイクリングマップ作成 等
 - ③観光地内の回遊促進
 - ・鉄道駅や駐車場からの観光地へのアクセス動線などにおける歩行者、自転車の通行環境の整備
- (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
 - 乗継ぎ、乗換え利便の向上
 - ・結節点整備、自転車走行空間の整備
 - 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 等
 - ②公共交通利便の増進
 - 路線バス等の利便性の向上
 - ・バス停へのアクセス環境改善 等
 - 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
 - ・LRT、BRT、自動運転 等
 - 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
 - ・歩行者や自転車を優先した道路空間の再構築
 - ・歩道等のバリアフリー化
 - 無電柱化の推進
 - 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

- ①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
- ②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推進
 - ・定期点検結果を踏まえた予防保全型維持管理
 - 市町村への支援（垂直補完）
 - ・市町村の技術支援（奈良モデル）
- ③暮らしを支える交通安全対策
 - 効率的かつ効果的な交通安全対策
 - ・事故危険箇所の対策、踏切対策 等
 - 通学路等の安全確保
 - 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
 - ①観光地等における総合的な景観形成
 - ・景観条例や景観計画等の枠組みを活用。まちづくり基本構想策定時に「無電柱化」など検討
 - ②設計水準の底上げ
 - ・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意匠審査
 - ③環境への配慮
 - ・環境影響評価の実施、適切な環境保全措置
- (2)道路ストックの有効活用と効率的な整備
 - ①既存道路の効果的活用（道の駅、高速道路の活用 等）
 - ②道路ストック活用等による効率的な整備の推進
 - ③最適なストック管理の推進（補修時期、管理水準、リスク管理の最適化）
 - ④無電柱化の推進
 - ⑤多様な交通モード間の連携（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）
- (3)使い易さの追求
 - ①分かりやすい案内標識の整備
 - ②適時かつ的確な道路情報の提供（県HPや道の駅において道路情報提供）
 - ③バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進（市町村のバリアフリー基本構想の作成促進）
- (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）
 - ・人や車の動きを把握する調査方法について検討

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

①計画段階：都市計画の見直し

- ・市町村と連携を図りつつ、都市計画道路を見直し
- ・必要に応じて、都市計画を見直し

②事業着手前段階：新規事業化における評価基準の充実と評価実施プロセスの徹底

○必要性の調査

- ・道路整備基本計画への適合性、市町村長等からの要望を確認
- ・道路整備による目的貢献度、ルート比較、関連計画の取組・進捗状況を確認

○優先度の判定

- ・用地買収の難易度、市町村によるまちづくり等の関連事業の実現可能性、財政状況、事業手法を踏まえ、新規事業化の優先度を判断

③事業段階：事業評価の充実

○新規事業採択時評価の充実

- ・外部有識者等を交えた奈良県公共事業評価監視委員会に意見聴取 等

○事業再評価の充実

- ・再評価対象外となっている小規模な新設・改築事業についても再評価を実施

○事後評価の充実

- ・大規模事業や分野別プラン等について、取組の効果検証

(2)「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント

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

- ・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の重点的投資

○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等の重要施策への重点的投資

②進捗管理型投資

○事業再評価を踏まえた投資

- ・事業進捗や効率性を踏まえた予算配分（事業再評価結果を予算配分にも反映）

③計画的な用地取得や工事の推進

○事業の進捗見通しの確保

- ・骨格幹線道路ネットワークにおいて、早期効果発現が期待できる箇所や、主要プロジェクトの完成目標にあわせた事業箇所について、土地収用法に基づく事業認定手続きを標準化

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

①まちづくりとしての総合性の重視

- ・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
- ・大規模な事業を核としつつ、関連事業が総合的に効果を発揮するプロジェクト型事業を推進

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

- ・道路管理者間の連携・協働を重視。垂直補完による市町支援の強化

○交通管理者との連携・協働

- ・交通管理者とのより一層の連携・協働

○関係行政分野や事業者との連携

- ・公園、河川など他の公共施設管理者や他部局、民間事業者との連携

○住民等との協働

(2)説明責任の重視

①積極的な県民コミュニケーション

- ・事業内容や必要性について分かりやすく説明
- ・県政出前トーク、ホームページ、SNS等の活用による積極的な情報発信と県民の声の把握

②施策の「見える化」と県民意見の反映

- ・分野別のプラン等の見直しを行い、必要に応じ、新たなプラン等を作成

③供用目標の宣言

- ・完了見通しが得られた箇所は、積極的に供用時期を公表

3. 契約・許認可の適正確保と品質向上

(1)契約手続きの適正確保

①公共工事の適正な施工及び品質の確保

- ・総合評価落札方式やプロポーザル方式を本格導入し、適切な施工や品質を確保

②公共工事の透明性、競争性、公平性の確保

- ・全ての建設工事及び関連委託業務における一般競争入札及び電子入札の適用範囲の拡大

③発注単位等の工夫による効率化の推進

- ・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

(2)許認可における適性確保

- ・道路法第24条承認など許認可の適性確保のため、取扱い要領や事務処理マニュアルを充実

道路整備基本計画の改定について（背景）

奈良県道路整備基本計画（今後5箇年の道路整備の方向性を示す基本計画）

策定
(H26.7)



改定
(R1.10)



改定
(令和6年度)

社会的 情勢

- ・未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
- ・巨大災害リスクの切迫、インフラ老朽化
- ・気候危機の深刻化
- ・場所にとられない暮らし方・働き方、新たな地方・田園回帰
- ・DX（デジタルトランスフォーメーション）などの動き 等

国

- ・重要物流道路（H30.3公布後、随時指定）
- ・道路デジタルメンテナンス戦略（R2.5）
- ・2040年、道路の景色が変わる（R2.6）
- ・無電柱化推進計画（R3.5）
- ・第2次自転車活用推進計画（R3.5）
- ・新広域道路交通計画（R3.7）
- ・第三次国土形成計画（R5.7）
- ・国土強靱化基本計画（R5.7）
- ・道路におけるカーボンニュートラル推進戦略 中間とりまとめ（R5.9）
- ・高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ（R5.10） 等

奈良県

- ・奈良県無電柱化推進計画（R1.10）
- ・奈良県自転車活用推進計画（R2.3）
- ・奈良県南部・東部振興基本計画（R3.3）
- ・奈良県観光総合戦略（R3.7）
- ・奈良県新広域道路交通計画（R3.7）
- ・奈良県公共交通基本計画（R4.3改定） 等

道路整備基本計画の改定について ～道路整備委員会における主な意見～

| 項目 | 主な意見 | 備考 |
|----------|---|----------------------------|
| 「道路」の考え方 | <p>① <u>色々な交通体系の中に道路を位置づけるという視点</u>で検討したほうが良い。</p> <p>② 道路利用者は車だけでなく、多様な需要者がいる。<u>多様な需要者の立場に立ち、「自転車」「歩行者」「バリアフリー」「物流」「観光」などの視点を道路整備に盛り込むこと</u>によって、例えば健康などの新しい価値の道路を提供でき、また新たに道路に価値を付与することが意味のあること。</p> <p>③ <u>道路にも様々な視点があり、新たな価値を作り出せるような役割</u>があると感じた。ハード面、ソフト面から道路の重要性を今一度理解して、整備を進めなければならない。</p> <p>④ <u>交通体系には車、歩行者だけでなく、自転車もあり</u>、高齢化社会が進み、免許返納されていく中、例えば、高齢者用の三輪自転車など、様々な自転車のあり方が広がっていくと思う。その中で、自転車道をどのように考えていく必要があるのか感じた。</p> | <p>第7回委員会 第8回委員会</p> |
| | 参考意見 | 備考 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・最近、「人々の幸せを実現するインフラ」が考えられるようになってきた。 ・暮らしているだけで「健康」になるようなインフラづくり。・・・余裕のある奈良らしい道路をつくってほしい。 | <p>第8回委員会 ゲストスピーカー</p> |

※道路整備委員会（第7回・第8回）の委員意見を事務局で要約・分類

道路整備基本計画の改定について（背景） ～「道路」の考え方～

○2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～
 ・概ね20年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案

◆意義・目的



道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
 - ➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
 - ➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
 - ➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

- ①通勤・帰宅ラッシュが消滅**
 - ・テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
 - ・居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加
- ②公園のような道路に人が溢れる**
 - ・旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
 - ・道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮
- ③人・モノの移動が自動化・無人化**
 - ・自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
 - ・eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及
- ④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化**
 - ・飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
 - ・中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供
- ⑤「被災する道路」から「救援する道路」に変化**
 - ・災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



道路整備基本計画の改定について（背景） ～「道路」の考え方～

◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

- ①国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ
 全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動
 ・自動運転道路ネットワーク
 ・キャッシュレス料金システム
- ②マイカーなしでも便利に移動
 マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供
 ・モビリティ・ハブ
 ・道の駅の無人自動運転乗合サービス
- ③交通事故ゼロ
 人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成
 ・ライジングボラードによる生活道路への車の進入制限
 ・歩行者と車が共存する道路
- ④行きたくなる、居たくなる道路
 まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出
 ・地域センターとなる自抜き通りや道の駅
 ・無電柱化、沿道建築物と調和した照明など道路デザインの刷新



中山間地域の暮らしを支える道の駅

<持続可能な社会の姿>

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

- ⑤世界に選ばれる都市へ
 卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上
 ・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
 ・時間帯に応じて用途が変化する路肩
- ⑥持続可能な物流システム
 自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能
 ・自動運転トラック輸送
 ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送
- ⑦世界の観光客を魅了
 日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上
 ・多言語案内・キャッシュレス化
 ・オーバーツーリズム対策



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

- ⑧災害から人と暮らしを守る道路
 激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化
 ・災害モードの高速道路
 ・道の駅やSA/PAの防災拠点化
- ⑨道路交通の低炭素化
 電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制
 ・非接触給電システム
 ・シェアサイクルシステム
- ⑩道路ネットワークの長寿命化
 新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能
 ・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
 ・除雪や清掃など維持管理作業の自動化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

多様なモビリティの共存

- 人口の減少、高齢化の進展、脱炭素化への要請や、自動運転等の技術革新などを背景に、多様なニーズに対応した新たなモビリティの開発・普及が進展。
- 少人数・小口の輸送かつ電動のモビリティなど、多様なモビリティが道路空間に混在。また、シェアリング運用を行うモビリティも登場。

主な走行空間

歩道



自転車道



車道



低

速度

高

道路整備基本計画の改定について ～道路整備委員会における主な意見～

| 項目 | 主な意見 | 備考 |
|------|--|--------|
| 広域道路 | <ul style="list-style-type: none"> ① <u>奈良県内だけでなく、他府県の整備動向も踏まえ、広域的な視点も持ってほしい。</u> ② <u>リニア新駅設置の話やパーク&ライドなども考えると、交通結節点の整備といった視点も盛り込んでいける。</u> ③ <u>道路整備をして何を指すのかという視点がほしい。</u>名古屋・京都・大阪の名神高速道路を軸とする道路はどんどん便利になっている。一方、名古屋・奈良・大阪は名阪国道が唯一という形で機能している。<u>経済的な将来の発展を見据えて、名阪国道に焦点を当ててほしい。</u> | 第7回委員会 |

| 参考意見 | 備考 |
|--|--------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・<u>京奈和自動車道の早期の全線開通</u>をお願いしたい。 ・奈良県南部地域について、<u>地域経済のためにも紀伊半島アンカールート</u>の整備を求め。特に国道169号の整備促進をお願いしたい。 ・「京奈和自動車道の4車線化」「国道163号（清滝生駒道路）の精華拡幅」「名阪国道の天理IC～福住ICの代替道路の検討」を特にお願したい。 | 第8回委員会 ゲストスピーカー |

※道路整備委員会（第7回・第8回）の委員意見を事務局で要約・分類

重要物流道路の概要

- 物流の更なる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進。
- 2019.4.1に重要物流道路の供用区間を指定し、毎年供用区間を指定してきたが、重要物流道路の計画的な機能強化を推進するため、計画中・事業中の重要物流道路として、新たに候補路線・計画区間・事業区間を2022.4.1より指定。

<重要物流道路指定の効果>

(物流を取り巻く課題)
 物流は、生活や経済活動を支える必要不可欠なものであり、ドライバー不足等の課題に対し、トラック大型化への対応等の生産性の向上が急務。

↓ 2018年道路法改正により、重要物流道路制度を創設

- 道路構造の基準を国際海上コンテナ車対応に引上げ
- 構造上支障のない区間は、国際海上コンテナ車の特車許可不要
- 地方自治体事業は個別補助制度も活用して支援

国際海上コンテナ車(40ft背高)
 高さ 4.1m
 長さ 16.5m
 重量 最大 44t

(参考)道路構造の基準

| | 専用道等 | 一般道 | 重要物流道路 |
|------------|------------------|------|------------------|
| 長さ | 16.5m | 12m | 16.5m |
| 幅 | 2.5m | 2.5m | 2.5m |
| 高さ | 3.8m | 3.8m | 4.1m |
| 前端オーバーハング* | 1.3m | 1.5m | 1.3m |
| 軸距 | 前軸距 4m 後軸距 9m | 6.5m | 前軸距 4m 後軸距 9m |
| 後端オーバーハング | 2.2m | 4m | 2.2m |
| 最小回転半径 | 12m | 12m | 12m |

重要物流道路に指定

*「専用道等」は第1種、第2種、第3種第1級、第4種第1級の道路で、「一般道」はそれ以外の道路。

