

2 これからの道路整備

奈良県道路整備基本計画（平成26年7月策定、令和元年10月改定）

奈良県にふさわしい道路の総合的かつ計画的な整備を図るため、平成25年4月に「奈良県道路の整備に関する条例」を施行し、道路の整備についての基本方針や基本計画の策定、構造基準等について定めています。

また、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進めるため、平成26年7月に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」を策定（令和元年10月に改定）しました。

現在、令和6年度中の改定に向けて、奈良県道路整備委員会で審議を進めています。



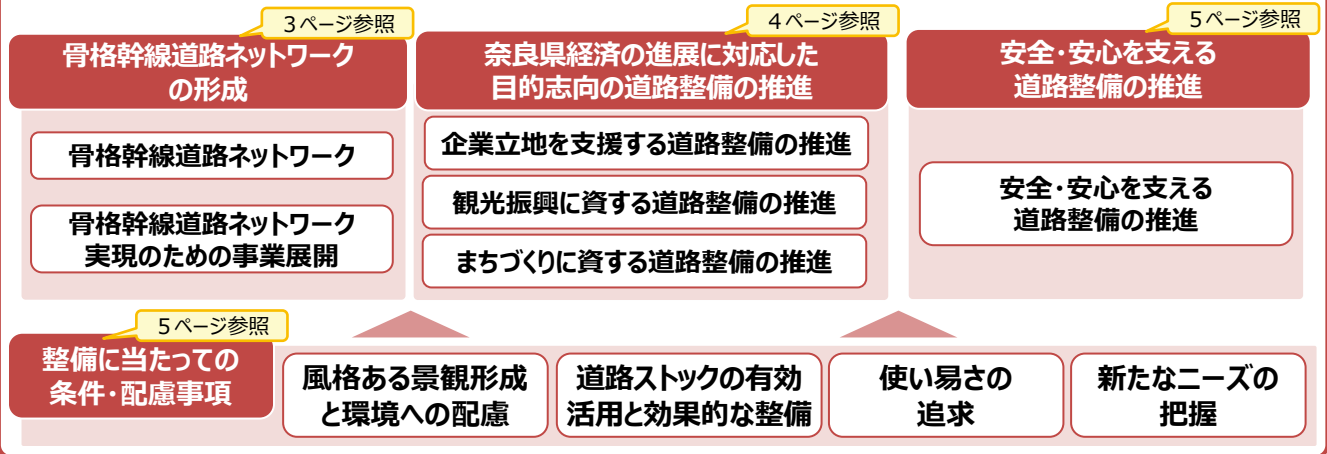
▲『奈良県道路整備基本計画』

奈良県道路整備基本計画の構成

I. 整備すべき道路のあり方 - 何のために・どのような -

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、その重点的な整備を推進します。さらに、奈良県の現状・課題を踏まえ、道路整備の3つの目的を定め、効率的かつ効果的な道路整備を推進します。

また、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、道路の安全・安心の確保に取り組みます。これらの道路整備にあたっては、条件・配慮事項として4つの視点から検討します。



II. 道路整備の進め方 - どのように -

「選択と集中」を深化させ、道路整備を体系的に進める取組として、事業の各段階に応じた評価実施プロセスの徹底や、予算・事業マネジメントによる効率的な事業推進を図ります。また、関係機関や県民等との関係のあり方や、県民への説明責任を重視しながら、道路整備を進めます。

「選択と集中」の深化と道路整備の体系化

段階に応じた評価の実施

社会経済情勢などの変化に応じて、既存の計画や事業の見直しを適切に行うことが重要です。都市計画の見直しや事業着手前段階における評価実施プロセスの徹底、事業段階での評価の充実を図ります。

「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント

「選択と集中」を進展させ、事業評価等の充実と併せて、予算及び事業マネジメントによる効率的な事業推進を図ります。

連携・協働と説明責任

市町村等の関係機関との連携・協働

県と市町村との連携・協働によるまちづくりの支援など、関係機関との連携・協働を図りながら道路整備を推進します。

説明責任の重視

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ます。

契約・許認可の適正確保と品質向上

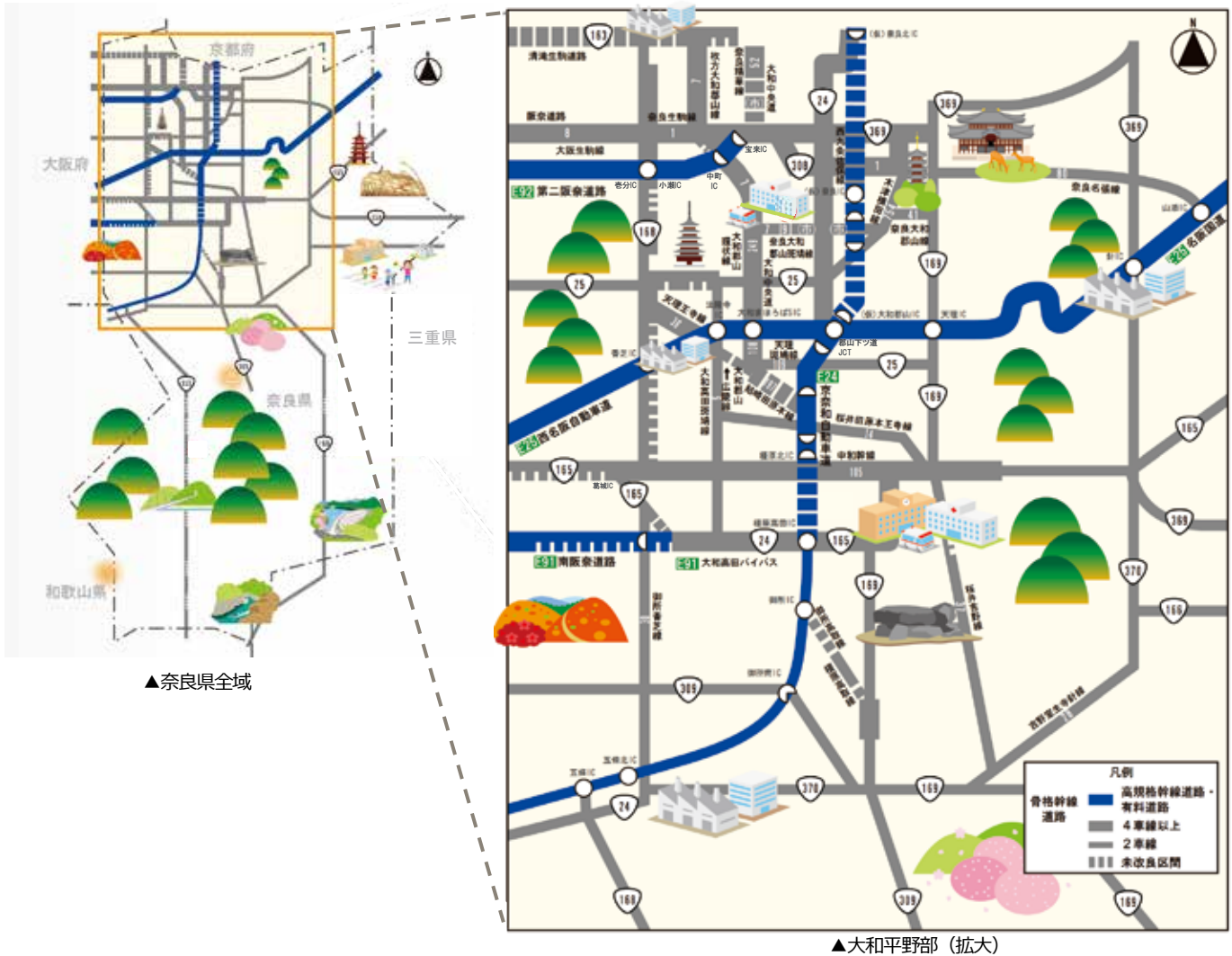
契約手続・許認可事務の適正確保

公共事業としての品質の確保、各種手続等々の透明性・公平性の確保に努めます。

(1) 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。

○骨格幹線道路ネットワーク



○骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

路線の線的整備の推進 (走行性の向上)

骨格幹線道路ネットワークを構成する路線において、未改良区間の整備を推進するとともに、未事業化箇所の調査・検討を進めます。また、国が整備している京奈和自動車道などの早期開通に向け、関係機関に働きかけを行います。

結節点の点的整備の推進 (接続性の向上)

骨格幹線道路ネットワークの整備効果を最大限に発現させるため、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します。

課題箇所の面的検討 (課題の解決)

骨格幹線道路ネットワークの中で、複数の路線が集中する箇所や通過交通の流入を抑制すべき箇所については、まちづくりとも整合を図りながら、総合的に調査・検討を進めます。

② これからの道路整備

(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

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などに取り組みます。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、効率的かつ効果的な道路整備を推進します。

企業立地 を支援する道路整備の推進

企業立地を促進するため、骨格幹線道路と工業団地等とを結ぶ良好なアクセスの確保など、企業立地環境の改善に資する道路整備を進めます。

■ 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



▲ 渋滞緩和に向けたハード対策
(国道24号 葛本町交差点〔R4.3完了〕)

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、奈良県が誇る地域資源を活かした観光振興の促進を図ります。

■ 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



▲ 「ジテンシャでなら」
奈良県自転車利用総合案内サイト

■ 観光地内の回遊の促進



▲ 観光案内サインの設置 (奈良公園周辺)

まちづくり に資する道路整備の推進

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、市町村と連携した賑わいのあるまちづくりを進めます。

■ 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 (近鉄郡山駅周辺地区)

■ 公共交通の利便性の向上



▲ バス情報表示装置 (県庁前バス停)

■ 生活空間における道路環境の整備



▲ 無電柱化 (県道三輪山線)

(3)安全・安心を支える道路整備の推進

近年の大規模自然災害の増加や加速するインフラの老朽化などへの対応を強化し、道路の安全・安心の確保に取り組みます。

安全・安心 を支える道路整備の推進

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進めます。

■ 災害に強い道路整備



▲ アクセス道路の整備
(一般県道入野河原屋線 河原屋工区)

■ 老朽化に対応した適切な維持管理



▲ 橋梁の補修工事
(国道168号河津橋)

■ 暮らしを支える交通安全対策の実施



▲ 歩行空間の確保 (奈良市立平城小学校)

(4)整備に当たっての条件・配慮事項

これらの道路整備にあたっては、条件・配慮事項として下記4つの視点から検討します。

風格ある景観形成と環境への配慮

我が国を代表するかけがえのない歴史的風土と調和した景観形成や、周辺の環境保全に配慮します。

- 観光地等における総合的な景観形成
- 設計水準の底上げ
- 環境への配慮

使い易さの追求

多様な道路ユーザーにとって、移動しやすく、分かりやすい道路を整備します。

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

道路ストックの有効活用と効果的な整備

既存の道路ストックを有効に活用し、新設・改築から維持・修繕に渡る効率的な道路整備を推進します。

- 既存道路の有効的活用
- 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
- 多様な交通モード間の連携

新たなニーズの把握

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します。

- 観光地等における道路交通の実態の把握

(5) 道路整備の方針

奈良県道路整備基本計画の改定に伴い、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を図るため、道路整備の方針を策定しました。

この方針に従い、事業実施前に、道路整備の必要性の調査として、基本計画への適合性や市町村長等からの要望を確認のうえ、道路整備による目的貢献度などを調査します。また、用地買収の難易度等の事業実施環境や市町村によるまちづくり等の関連事業の実現可能性などにより、新規事業化の優先度を判定します。

事業化後も、「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメントを徹底するとともに、供用開始に向けて機運醸成を図ります。

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

県土形成、地域振興等の目的に対する行政機関の取組状況や道路整備による目的貢献度を確認し、道路整備の必要性を調査

1. これまでの道路整備基本計画への適合性の確認
2. 市町村長（及び議会）からの要望の確認

〔確認項目〕

- ・市町村の行政計画やまちづくり計画等
- ・道路整備の必要性
- ・地元情勢 等

調査路線の決定

3. 必要性の有無・程度の確認

従来の整備目的に加えて、追加の整備目的を整理

《目的の例》

従来（道路単独による効果）

- 1 渋滞対策、混雑緩和
- 2 通過交通の排除
- 3 事故対策、安全対策
- 4 防災力の向上

追加（他の計画目的への寄与）

- 5 まちづくり拠点形成
- 6 工業ゾーン造成
- 7 観光地アクセス向上
- 8 観光地間連携

- (1) 道路整備による目的貢献度の調査

道路整備による目的貢献度を総合的に評価

費用（C）に対する貢献度の調査

（貢献度：目的に貢献する定量的指標として、定時性、走行性、迂回率など）

- (2) ルート比較（代替案との比較）による候補路線の抽出

目的に合致するルート・構造の比較検討

→候補路線の抽出

- (3) 道路計画との整合性及び関連計画の取組・進捗状況

目的に対する取組・進捗状況を以下で確認

- ・県土の骨格づくり計画
- ・市町村のまちづくり計画 等

優先度の判定

道路事業の事業実施環境や、関連事業の実現可能性から道路整備の優先度を判定

1. 用地買収の難易度の判断

・用地買収の進捗度

- ・鑑定価格の算出
- ・鑑定価格を踏まえた地元の意向確認 等

2. 市町村によるまちづくり等の関連事業の実現可能性の判断

・関連事業の進捗度

3. 財政状況の判断

・事業の執行環境

- ・土木事務所の体制
- ・執行環境

4. 事業手法の判断

・道路予算の推移

・事業展開の確認

事業化路線の決定

供用目標の宣言

看板の設置により利用者への周知を図ります！

供用宣言箇所（8、9ページ参照）においては、地域や通行者の方々に、供用予定時期や事業協力へのお礼などをお知らせするため看板を設置しています。



開通式や開通を祝う会を開催します！

地域の方々に、事業協力へのお礼をお伝えするため、供用宣言箇所の開通に先立ち関係者の方々とともに、開通式や開通を祝う会を開催しています。



▲国道369号 香酔峠工区開通式 (R5.2.4開催)



▲一般県道平原五條線小島工区開通式 (R5.2.11開催)

「選択と集中」に基づくマネジメントの徹底と、連携・協働により、供用開始に向け機運醸成

新規事業化（事業費10億以上はB/C1.0以上も確認）

都市計画決定

事業着手

供用開始

「選択と集中」に基づき、
予算・事業の
マネジメントを実施

1. 予算マネジメント

- ① 骨格幹線道路や主要プロジェクト関連事業への重点投資
- ② 事業進捗、効率性を踏まえた予算配分

2. 事業マネジメント

- ① 用地取得と工事の進捗管理
- ② 有識者委員会を設置し、用地買収、用地補償の算定を審査
- ③ 事業認定手続きを標準化※し、必要な箇所に活用

※事業認定は、骨格幹線道路で以下のいずれかに該当する箇所を想定
 ・用地取得率が80%、または用地幅杭打設から3年のいずれか早い時期を経過
 ・主要プロジェクトの完成目標が明確に提示

3. 利用者への周知を徹底

- ① 工事内容について、看板の設置等により地域や通行者へ周知
- ② 工事箇所への完成予想図の設置

供用目標の宣言

1. 供用対象

開通・改良別に整備効果の早期発現のための基準を策定して決定

2. 供用時期

3年以内に供用が見込める箇所について、毎年、供用時期を公表

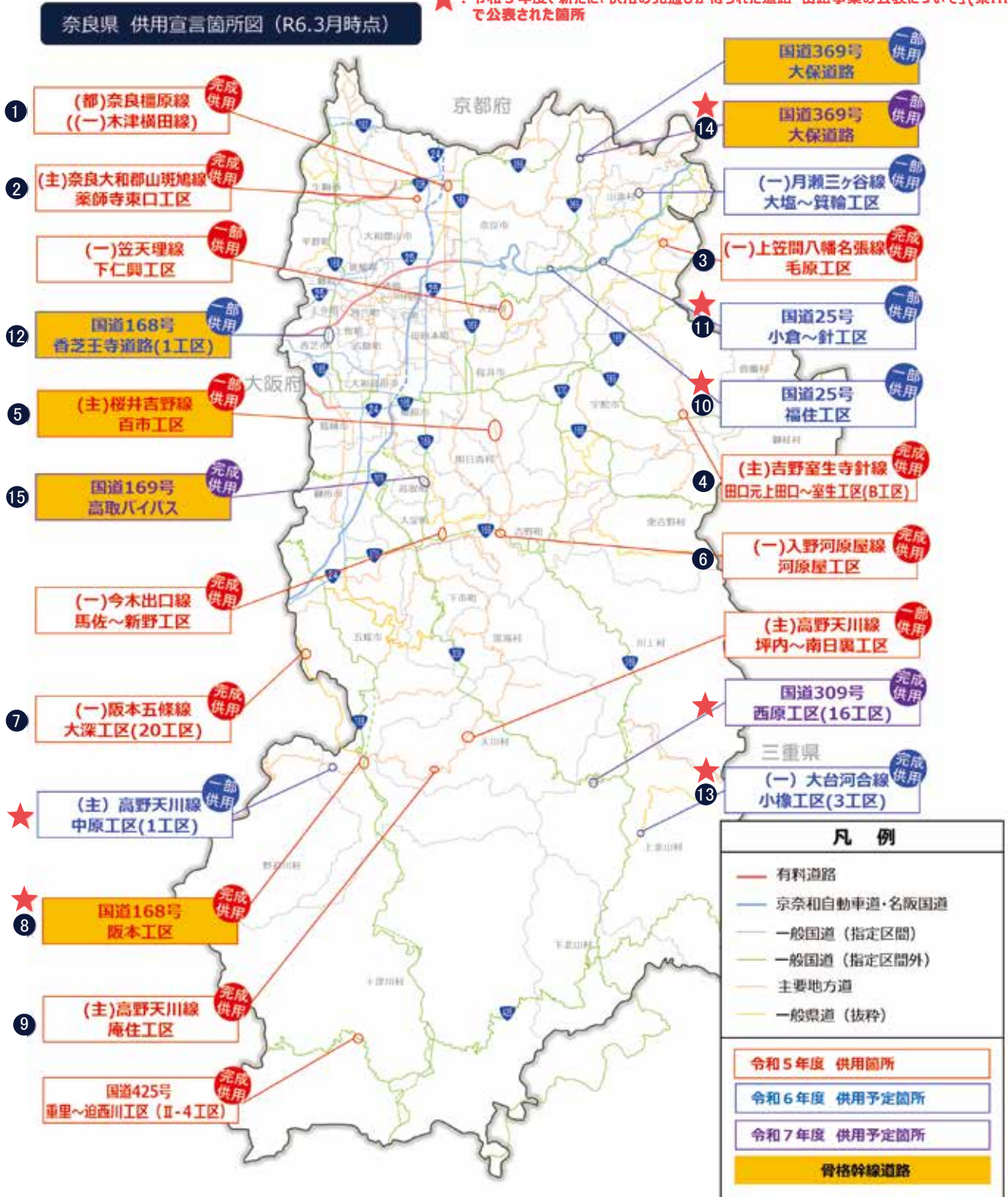
3. 利用者への周知を徹底

- ① 供用開始について、看板の設置等により地域や通行者へ周知
- ② お礼や感謝等のメッセージを伝える

(6) 開通の見通しが得られた道路・街路事業

事業の透明性を向上し、周辺まちづくりの促進、早期効果発現を図るため、用地取得が概ね完了しているなど、完成に向けた事業実施環境が整っており、概ね3年以内に開通が見込まれる箇所（一部開通箇所を含む）について、供用宣言箇所として公表を行っています。なお、令和5年度は13箇所が開通し、令和6年度は7箇所、令和7年度は3箇所が開通予定です。

★：令和5年度、新たに「供用の見通しが得られた道路・街路事業の公表について」(県HP)で公表された箇所



※ (主)は主要地方道を、(一)は一般県道を、(都)は都市計画道路を示しています。

令和5年度に供用した箇所と、これから開通する見通しが得られた箇所の一部を紹介します。



奈良県新広域道路交通ビジョン・計画 (令和3年7月策定)

「奈良県道路整備基本計画(令和元年10月改定)」(2ページ参照)等に基づき、新たな広域道路ネットワーク等の観点も踏まえた「奈良県新広域道路交通ビジョン」を策定し、それを踏まえて、「奈良県新広域道路交通計画」を策定しました。(各都道府県・政令市がビジョン・計画を策定し、これを踏まえて国(地方整備局等)がブロックごとにビジョン・計画を策定)

本計画は、「広域道路ネットワーク計画」「交通・防災拠点計画」「ICT交通マネジメント計画」からなり、計画期間は概ね20～30年間とし、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直します。

広域道路ネットワーク計画

○広域道路に求められる機能・役割

「平常時・災害時を問わない安定的な輸送」「交通事故に対する安全性」「自動運転等の将来のモビリティへの備え」

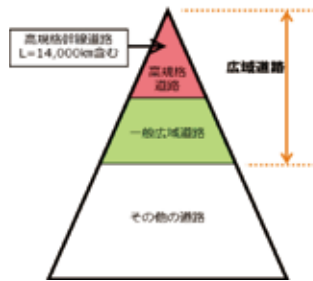
高規格道路

高速自動車国道や、これと一体となって機能する道路で、サービス速度が概ね60km/hの道路。例えば他府県の都市と高規格で連絡する道路など。

一般広域道路

広域交通の拠点となる都市(中枢中核都市等)を効率的かつ効果的に連絡する道路。高規格道路以外の道路で、サービス速度が概ね40km/hの道路。

例えば、市街地における沿道利用との調和を図る道路など。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保を図る。



分類	路線名	起点	終点	
高規格道路	学研都市連絡道路	生駒市	生駒市	※1
	第二阪奈道路	生駒市	奈良市	※2
	南阪奈道路	葛城市	橿原市	※2
	五條新宮道路	十津川村	五條市	※2
	奈良中部熊野道路	橿原市	下北山村	※3
一般広域道路	中和西幹線	橿原市	香芝市	※3
	中和東幹線	桜井市	橿原市	※3
	中和津道路	桜井市	宇陀市	※3
	奥瀬熊野道路	十津川村	十津川村	※1
	国道24号	奈良市	五條市	※1
	国道25号	天理市	王寺町	※1
	国道163号	生駒市	生駒市	※1
国道165号	香芝市	橿原市	※1	
構想路線	第二阪奈・京奈和連絡道路	奈良市	大和郡山市	※2
	名阪バイパス	山添村	天理市	※2
	東海南海連絡道	五條市	東吉野村	※3

- ※1 奈良県内の起終点を表記
- ※2 奈良県内の起点を表記
- ※3 奈良県内の終点を表記

※既存の高規格幹線道路網

高速自動車国道：近畿自動車道天理吹田線(西名阪自動車道)
一般国道の自動車専用道路：名阪国道、京奈和自動車道



▲奈良県の広域道路ネットワーク計画図

重要物流道路

平成30年3月に国により「道路法」が改正され、「重要物流道路制度」が創設されました。重要物流道路とは、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が指定する道路です。平成31年4月以降、重要物流道路の供用区間が指定されてきました。令和4年4月以降は、新たに候補路線・計画区間・事業区間が指定され、国道168号（五條新宮道路）及び169号（奈良中部熊野道路）も新たに指定されました。

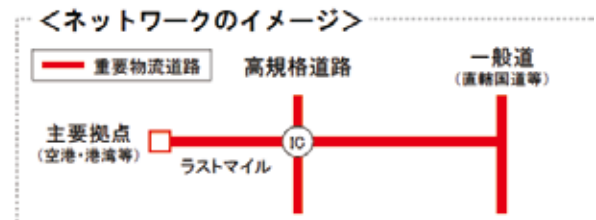
<重要物流道路指定の効果>

(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(40R背高) 重量最大 44t
高さ 4.1m 長さ16.5m



(参考)道路構造の基準

	自専道等	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

出典：国土交通省HP

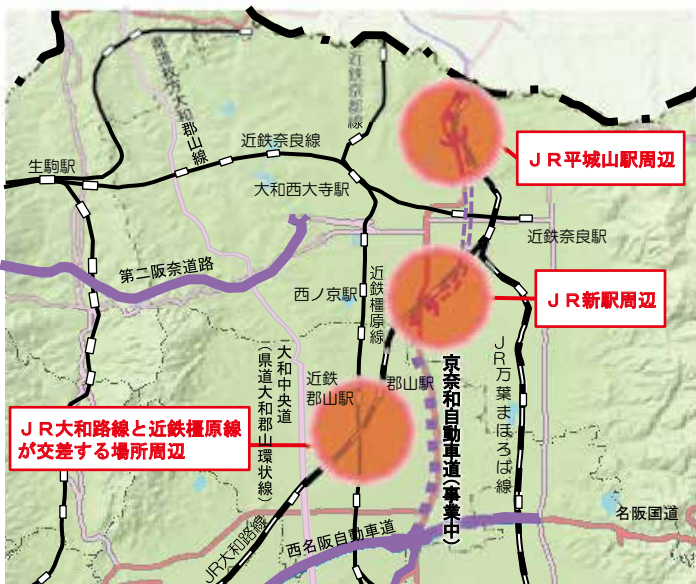
▲重要物流道路の効果とネットワークのイメージ

リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の早期確定

本県では2037年に迫った全線開業に向け、「奈良市附近駅」設置を本県の発展に向けた諸政策の基軸とし、本県全体、ひいては紀伊半島全域のゲートウェイとなるよう取組を進めています。

県内の駅候補地については、交通結節性等を考慮すると、事実上、下図の「JR平城山駅周辺」、「JR新駅周辺」、「JR大和路線と近鉄橿原線の交差付近」を重点候補としており、2023年12月にJR東海がルートの絞り込み・駅位置選定のための地質調査を開始し、環境影響評価に着手したと発表されました。

これを踏まえ、「奈良市附近駅」の位置及び県内ルートの早期確定や、リニアの整備効果を県内全域へ波及させるために必要な調査・検討、周辺まちづくりの検討、高速道路のミッシングリンク・ボトルネックの解消等をさらに進めて参ります。



※(一財)日本デジタル道路地図協会のデジタル道路地図を使用



▲地質調査の様子（大和郡山市）