

# 奈良県道路整備基本計画（案）

令和6年〇月





# 目次

はじめに .....	1
I 整備すべき道路のあり方.....	3
1. 道路の役割 .....	4
(1) 道路の役割.....	4
(2) 目指す姿と方向性.....	4
2. 骨格幹線道路ネットワークの形成 .....	6
(1) 幹線道路の意義と整備状況.....	6
(2) 骨格幹線道路ネットワークとその考え方.....	9
(3) 骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開.....	10
3. 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 .....	12
(1) 企業立地を支援する道路整備の推進.....	12
(2) 観光振興に資する道路整備の推進.....	14
(3) まちづくりに資する道路整備の推進.....	16
4. 安全・安心を支える道路整備の推進 .....	20
(1) 災害に強い道路の整備.....	20
(2) 計画的な維持管理の実施.....	23
(3) 暮らしを支える交通安全対策.....	25
5. 整備に当たっての条件・配慮事項 .....	27
(1) 風格ある景観形成と環境への配慮.....	27
(2) 道路ストックの有効活用と効率的な整備.....	28
(3) 使い易さの追求.....	30
(4) 新たなニーズの把握.....	31
II 道路整備の進め方.....	33
1. 「選択と集中」の深化と道路整備の体系化 .....	34
(1) 段階に応じた評価の実施.....	34
(2) 「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント.....	36
2. 連携・協働と説明責任 .....	38
(1) 市町村等の関係機関との連携・協働.....	38
(2) 説明責任の重視.....	39
3. 契約・許認可の適正確保と品質向上 .....	41
(1) 入札契約の適正確保.....	41
(2) 許認可における適正確保と利便性向上.....	42

## 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、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、令和元年東日本台風、令和 2 年 7 月豪雨、令和 6 年能登半島地震等により、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により、本県の豊富な観光資源をはじめとしたポテンシャルを十分に活かすことができず、ひいては、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」を策定、令和元年 10 月に改定し、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、県内の全区間で事業化され、大和北道路及び大和区間の事業進捗が図られ、令和 8 年には(仮称)橿原ジャンクション大阪方面接続ランプが開通見通しとなるなど、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は、令和 2 年 3 月に十津川道路（Ⅱ期）が事業化、令和 6 年 3 月に阪本工区が供用するなど、更なる道路の移動の円滑化・安全性の向上が期待されるところである。

このように、道路整備は着実に進捗しているが、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深刻化するインフラの老朽化といった課題に直面している。一方で、急速に進展する技術革新や交通体系の多様化、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 5 箇年の道路整備の方向性を示す計画であり、今回の改定のポイントは以下のとおりである。

本計画では、まず、道路の役割を明確にし、本県の現状・課題を踏まえ、道路の役割を果たすためにその目指す姿と方向性について新たに記載する。その上で、これまでに引き続き、「選択と集中」の考え方を踏襲し、「骨格幹線道路ネットワークの形成」を推進していく。また、県民目線を意識した「ならの道リフレッシュプロジェクト」の実施や、土地収用制度の積極的な活用による事業の加速化などを図る。

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、管理者が異なる路線も含め、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、管理者が異なる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」（令和 4 年 3 月）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. 道路の役割

### (1) 道路の役割

道路は、人やモノとを円滑かつ安全に移動させる流通機能はじめ、人や地域を相互につなぎ、日常生活や観光等の人の移動による交流促進と、生活物資や農林水産品、工業製品等を輸送する物流ネットワークの充実が産業立地の促進を支えている。

また、このような通行機能の他に、近年の激甚化する自然災害への対応をふまえ、災害時の交通機能確保、及び代替路確保、救急搬送の高速化といった、今後、予想される甚大な災害等への備えにおいて、重要な役割が道路に求められている。

さらに、都市の防災空間、緑化や景観形成等のための空間機能を有しているほか、地域のパブリックスペースとしての役割が期待されている。地域活動の場、公共・公益的な利用、健康増進など、沿道や地域からの多岐にわたるニーズに対応していく必要があり、特に市街地においては、人中心の空間づくりが求められている。

このように、道路は、地域・まちの骨格をつくり、景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出する空間であり、以下のような役割が期待されていると考えられる。

- ・人とモノの移動の円滑化
- ・人とモノの移動の安全性向上
- ・地域経済の活性化
- ・地域の強靱化
- ・車中心から人中心の空間の構築

### (2) 目指す姿と方向性

このように、道路は根幹的な社会資本である一方、本県では、道路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。京奈和自動車道の開通等により、工場立地件数は順調に伸びているものの、消費や雇用は依然として県外に流出している。観光面では、全国的にみても観光資源が豊富な一方、観光消費が低調である。

また、交通手段における自動車分担率が高く、鉄道・船舶・航空による物流がないことから、本県においては、道路の整備状況が地域のまちづくりに与える影響は大きいと考えられる。

さらに、平成 23 年に発生した紀伊半島大水害に代表される土砂災害や、今後想定される県内内陸型地震や南海トラフ巨大地震など、様々な災害リスクがある一方で、

本県においては橋梁やトンネルを含む膨大な道路施設の維持管理が必要となっている。

本県のこうした現状・課題を踏まえ、道路の役割を果たすために、県民目線を意識しつつ、デジタル技術の活用、交通体系の多様化、災害脆弱性とインフラ老朽化の克服など、新たな社会要請に適応していく必要があり、まずは本県の目指す姿を定めた。

- ① 県内産業や地域の振興を目指す奈良
- ② 魅力であふれる観光地を目指す奈良
- ③ 快適で豊かに暮らせるまちを目指す奈良
- ④ 災害等のリスクに強い県土を目指す奈良

これらの4つの目指す姿を実現するために、本県の道路整備の方向性については、まずは、これまでの「選択と集中」の考え方にに基づき、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網である「骨格幹線道路ネットワーク」の重点的な整備を推進する。

また、骨格幹線道路ネットワークの形成と併せて、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）と、安全・安心を支える道路整備を推進する。



## 2. 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に、数多くの観光客が惹きつけられている。一方、本県の観光客は日帰りが多く宿泊客数は低迷し、観光消費も低い水準に留まるなど、豊富な観光資源を地域の活性化に十分に活かしきれ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、様々な都市機能を密接につなげる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、地域間の交流や連携を強化させ、県全体の総合力を最大限に発揮することで都市形成にも寄与する。

また、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って、生活道路等へ流入する通過交通が軽減され、生活環境の改善や、買い物、飲食やレジャーなど外出時の利便性の向上も期待される。

#### (安全・安心の確保)

幹線道路は、平常時の救急搬送経路であり、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、本県における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、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及び広域的な計画の変遷

### (幹線道路の整備状況)

本県における幹線道路の整備は、既存の高規格幹線道路(西名阪自動車道、名阪国道、京奈和自動車道)の供用延長や、国道及び県道の整備率が示すように、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、本計画において、「選択と集中」の考え方にに基づき、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」として重要路線に位置付け、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。

- ・渋滞緩和などに資する県道枚方大和郡山線(中町工区)の部分供用
- ・地域活性化などに資する県道天理王寺線(長楽工区)の部分供用
- ・交通安全性向上などに資する国道 369 号(大保道路)の部分供用
- ・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(阪本工区)の供用
  - 国道 168 号(新天辻工区)、国道 169 号(御所高取バイパス・高取バイパス)の整備進捗

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北道路の事業進捗※

※国と西日本高速道路株式会社による合併施行方式

- ・京奈和自動車道大和御所道路の事業進捗
- ・国道 25 号(斑鳩バイパス)の事業進捗
- ・国道 163 号(清滝生駒道路)の事業進捗
- ・国道 165 号(香芝柏原改良)の事業進捗
- ・国道 165 号(大和高田バイパス)の事業進捗
- ・国道 168 号(十津川道路)の供用
- ・国道 168 号(長殿道路、風屋川津・宇宮原工区)の事業進捗
- ・国道 168 号(十津川道路(Ⅱ期))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)の付加車線設置の供用

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、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の重点的な整備を継承しつつ、北部及び中南部における適切な縦軸と横軸の形成を目指し、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、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。

(広域的な計画の変遷)

広域的な計画も変遷をたどっており、本県において幹線道路網の整備や方向性などを検討するにあたっては、県内の幹線道路網だけでなく、全国の状況も考慮に入れる必要がある。

#### ○高規格幹線道路と地域高規格道路

昭和 62 年に閣議決定された第四次全国総合開発計画では、高規格幹線道路網約 14,000km が位置づけられた。その後、平成 6 年には、都道府県毎の広域的な道路のマスタープランとして、広域道路整備基本計画が策定され、この中から、高規格幹線道路と一体で地域構造を強化する道路として、平成 6 年及び平成 10 年に地域高規格道路が計画路線約 7,000km、候補路線約 3,000km 指定された。

#### ○新広域道路交通計画と重要物流道路

平成 30 年代に入り、社会経済や国土を取り巻く状況が大きく変化する中、

- ・広域道路ネットワーク計画は 20 年以上見直されてこなかったこと
- ・新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化

や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画の必要性が高まったこと  
・平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を指定し強化を図る重要物流道路制度が創設されたこと  
等を踏まえ、地域の状況や将来ビジョンなど、時代のニーズを反映した新たな計画として、「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」の3つの計画から構成される「新広域道路交通計画」を、国及び地方自治体(都道府県及び政令市)が令和3年に策定した。

このうち広域道路ネットワーク計画においては、これまでの高規格幹線道路と地域高規格道路を一体とした規格の高い道路ネットワークについて、スクラップアンドビルドにより京奈和自動車道他7路線を「高規格道路」として再整理されている。また、広域的な役割を担う一般道路については、一般国道165号中和津道路他7路線を「一般広域道路」として位置づけ、順次改良を図ることとされている。

一方で、平成31年4月に、国土交通大臣が重要物流道路の供用区間を指定し、その後も毎年供用区間を指定してきたが、令和4年4月から、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・事業区間を指定している。この時、一般国道168号五條新宮道路や一般国道169号奈良中部熊野道路なども新たに指定されている。

以上のように、本県において幹線道路の整備を進める一方で、幹線道路網については広域的な計画も変遷をたどっている。こうした広域的な計画も考慮に入れつつ、「選択と集中」の考えに基づき、今後、道路ネットワークについて検討を進める。

## (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、これまでの計画を継承しつつ、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) 既存の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

なお、令和3年に策定した「奈良県新広域道路交通計画」の広域道路ネットワークについては、本県の骨格幹線道路ネットワークから、新たな広域道路ネットワークの観点を踏まえ策定したものである。

## (3) 骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

本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、事業化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(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(国道 168 号(新天辻工区)・国道 169 号(御所高取バイパス・高取バイパス))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、付加車線の設置・延伸、交差点の立体化、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。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。

## 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、市町村のまちづくりと整合を図りながら、総合的な調査・検討等を行い、順次対策を行う。

県内に8箇所ある課題箇所の面的検討箇所のうち、王寺町内の国道25号本町1丁目交差点においては、大阪方面へのアクセスである国道25号、香芝 IC へのアクセスである国道168号、さらに、県道天理王寺線、国道25号いかるがパークウェイが接続する区間であるとともに、JR・近鉄王寺駅並びに、王寺町役場への利用者が錯綜している。

慢性的な渋滞が発生している箇所においては、いかるがパークウェイの整備効果を最大限発揮するためにも、課題箇所の面的検討を計画的に進める必要がある。

なお、国・県・警察等で構成する「奈良県渋滞対策協議会」においては、「主要渋滞箇所」を特定し、渋滞対策・検証を行うなど、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策に取り組んでいる。面的検討箇所の課題解消にあたっては、骨格幹線道路ネットワーク上の主要渋滞箇所の課題状況も踏まえつつ、調査・検討を行っていく。

### 3. 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効果により、企業立地が堅調であるなど、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の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」、「観光振興」、「まちづくり」を3つの明確な目的と定め、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といった動きもある。

また、各地で慢性化している渋滞の解消による業務移動の円滑化や、多様な交通モード活用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、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促進を図る。また、計画にあたっては、生活交通と

物流車両の錯綜を抑制するなど、生活道路の安全性や地域の生活環境の確保に努める。

#### ○工業団地へのアクセス道路の整備

工業ゾーン振興のため、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。

## 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、県内各地で慢性化している渋滞の解消を図ることが、企業立地を促進する重要な要因である。

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平成22年2月に「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」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」147箇所を特定・公表し、令和5年8月時点で117箇所が対策済みもしくは対策中である。

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るため、業務移動の円滑化や通勤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・充実に向けた取り組み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た観光振興を図ることは、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。

#### ○効率的かつ効果的な渋滞対策

観光地へのアクセス性を向上させる観点から、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。

特に観光ピーク時の渋滞が著しい奈良中心市街地においては、観光渋滞の緩和に向け、公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築による公共交通の利用促進や、パーク&バスライド駐車場の開設による中心部への自動車の流入抑制を図る。これらの取り組みについては、行政・地域住民・交通事業者等で構成する「奈良中心市街地公共交通活性化協議会」で総合的な検討を行う。

#### ○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とする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。

○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。

○デジタル技術革新を活用した新たな取組

主要観光地においては、さらなる自動車交通の流入抑制や交通の分散を図るため、ETC2.0をはじめとするビッグデータ等の道路情報やAI等の新技術の活用を検討し、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。
- ・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、特に観光ピーク時の渋滞が著しい奈良中心市街地においては、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。

県外において、令和5年1月から12月の間で140万人の観光客が訪れた高野山は、外国人観光客の人気の観光スポットで高評価を受けている。「紀伊山地の霊場と参詣道」として、高野山と大峰山を結ぶ周遊ルートとなる県道高野天川線の利便性を高め、観光地間の周遊を促進し、相乗効果を図る。

○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。

また、令和2年3月に策定した「奈良県自転車活用推進計画」に基づき、自転車の活用を総合的・計画的に推進している。

引き続き、以下のような取組を推進する。

- ・自転車利用者の声を聞きつつ、京奈和自転車道、世界遺産周遊サイクルートの走行環境の改善を実施。
- ・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」「サイクリストにやさしい駐車場」の認定
  - 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利用を促すため、情報発信の充実・強化を推進
  - 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自転車利用促進イベントの実施
  - ナビアプリによるサイクルルートの案内 等

### 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・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。そのようなプロジェクトの中で、賑わいのある住みよいまちづくりを進めるために、地域と道路が一体的に機能するような総合的なマネジメントに取り組み、まちづくりに資する道路整備を推進する。

## 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を行う。

また、周辺環境との調和も意識しながら進めるなど、結節点の機能改善・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を促進する。

### ○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の位置情報を提供するバスロケーションシステム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。

### ○地域公共交通の維持・充実を図る取組との連携

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いる。このような取組と連携して、地域公共交通の維持・充実を図る取組を検討・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、「奈良県公共交通基本計画(令和4年3月)」及び「奈良県地域公共交通計画(令和5年3月)」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

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、移動円滑性の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とともに、市町村と連携して実証実験を実施し、県内での社会実装につなげる。

### 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

高齢者が健やかに生活をするためには、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

本県では、「奈良県無電柱化推進計画(令和元年10月)」を策定し、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している。また、市町村と県は、まちづくりに関する連携協定を締結し、賑わいのある住みよいまちづくりを進めるため、協働でプロジェクトを実施している。

さらに、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、「無電柱化」についても検討することとしている。このように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、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、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店舗し、市街地が形成される。一方、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、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調整する等、幹線道路としての機能を損なわないように取り組む。

## 4. 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、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨、令和6年能登半島地震などの相次ぐ大規模自然災害で、道路などの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。

紀伊半島は、山がちな半島という地形的特性から、道路等の大規模な損壊、ライフラインの寸断・途絶等甚大な被害や集落の孤立が発生した場合、半島部の限られた幹線道路は代替ルートが少なく、復旧・支援に多大な時間を要し、孤立が長期間解消されないという課題がある。

県民の生活を守り、経済活動を支えるため、能登半島地震の教訓を踏まえた国等からの提言を柔軟に取り入れつつ、紀伊半島という地形的特性に応じた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等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、多くの箇所道路が寸断された一方で、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、令和5年12月に吉野郡下北山村の国道169号において、2名が死傷する斜面崩壊が発生する等、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。

このような状況であることから、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

紀伊半島アンカールートは、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災害を受けた路線であり、南海トラフ巨大地震等への対応が喫緊の課題である。また、令和4年5月、一般国道168号において、現在の道路構造令における建築限界を満たさない車道幅員が狭いトンネルの一つである助人トンネル内で、2名が死傷する事故が発生し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保が必要である。

これらのことから、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(新天辻工区)、国道 169 号(高取バイパス、御所高取バイパス)の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(Ⅱ期)、国道 169 号伯母峯峠道路)の早期整備及び、国道 169 号下北山村前鬼～上池原の災害復旧事業の推進を働きかけていく。

また、令和 3 年に奈良県および国(近畿地方整備局)が策定した「新広域道路交通計画」においては、国道 168 号五條新宮道路および国道 169 号奈良中部熊野道路が「高規格道路」として位置づけられ、令和 4 年には重要物流道路(候補路線等)の指定を受けるなど、その重要性が認識されているところである。引き続き、重要な紀伊半島アンカールート of 早期整備に取り組む。

#### ○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な箇所がある。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向上を図る。

#### ○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。

特に、本県南部地域においては、国道 168 号と国道 169 号の 2 つの南北軸が主要な道路であるが、災害時に寸断されれば広域迂回せざるを得ないなど、災害に対して脆弱であり、この地域の東西軸が課題となっている。この東西軸の課題解決にあたって着目すべき路線としては、国道 169 号奥瀬熊野道路が挙げられる。本路線は、紀伊半島アンカールートを形成する路線で、そのほとんどが和歌山県および三重県内にあるが、令和 3 年に策定した「新広域道路交通計画」においては「一般広域道路」として位置づけられるなど、広域道路ネットワークとしての重要性が認識されているところである。本県として、本路線の整備状況等を注視しつつ、本県南部地域の主要な東西軸として位置づけ、災害時の安全かつ円



滑な移動の確保に活用していく。

また、本県内の東西軸となる県道高野天川線及び、国道309号についても、1.5車線の道路整備などの推進により、災害時の安全かつ円滑な移動の確保を行う。

#### ○道路防災・減災対策の推進

約2,000kmに及ぶ県管理道路において、道路防災点検等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)」等に基づき、以下のようなハード、ソフト施策を組み合わせつつ、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(令和3年度から令和7年度)と一体的に、効率的かつ効果的な道路防災・減災対策を推進する。

- ・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
- ・発災直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するための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、災害発生時の迅速かつ的確な対応を可能とする「災害時等における緊急対応業務に関する協定書(平成26年12月)」に基づき、発災直後の道路の被災状況の調査及び応急復旧等を行う。

#### ○県南部・東部地域の生活拠点を中心とした安全な道路整備の推進

本県の南部・東部地域においては、高齢者をはじめとする住民の安心・健康・快適な生活環境を実現し、また地域性を活かした賑わいのある住みよい地域づくりを進めるために、市町村が主体となり、中心となる拠点への機能の集積や、低未利用地の活用等による拠点の再整備が行われている。このような取組により集約された生活拠点周辺にある道路のうち、特に役場やコミュニティ等をつなぐ道路については、道路の安全性を優先的に向上させるため、危険箇所の道路防災対策を優先的に行う。

また、生活拠点につながる骨格幹線道路の整備を、引き続き推進していく。

#### ○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、国土交通省により無電柱化推進計画が策定されるとともに、本県

においても、「奈良県無電柱化推進計画(令和元年 10 月)」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している。

また、緊急輸送道路(道路区域内)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し、緊急輸送道路の道路区域外(沿道)においては、届出勧告制度の活用に取り組んでいく。

## (2) 計画的な維持管理の実施

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維持管理を進める。

さらに、デジタル技術開発の動向も踏まえ、新技術を積極的に取り入れ、維持管理の効率化、高度化等を図る。

### ○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 2 月)を改定し、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に取り組み、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、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、計画的な維持管理を行い、快適な道路空間を道路利用者へ提供できるよう、路面損傷が著しい道路の計画的な舗装修繕により耐久性の向上を図る。このため、令和6年度から令和 10 年度において「ならの道リフレッシュプロジェクト」を実施する。

## ○道路維持管理のさらなる推進

膨大な道路ストックの適切な維持管理を行うために、道路施設共通データベースシステムを構築し、施設諸元、点検・診断の結果及び修繕・改築工事の履歴等をデータベースに蓄積することで、維持管理の効率化、高度化等を図る。

また、SNSによる通報サービスやドライブレコーダー等の活用により、道路異常箇所の早期発見、効率的な対応を推進する。

特に、紀伊半島アンカールートの南北軸を担う国道168号及び国道169号においては、出水期の大雨による土砂崩落や冬期から春先にかけての凍結融解等による岩盤崩落が多発している。その中でも、コンクリートやモルタル吹付工の表面剥離やその内部の岩盤亀裂による崩落が立て続けに発生している。

迂回路の無い「命の道」である国道168号及び国道169号における通行止めは、広域迂回を要し、地域住民の生活はもとより、物流、観光等、地域経済に大きなダメージを与える事から、予防保全を推進するためにも管理レベルの高度化が求められている。

その一つに防災点検カルテ等を活用した、適時的確かつ、高度な法面点検のスキームの構築である。紀伊半島アンカールートである国道168号及び国道169号は重要物流道路であることから、道路維持管理の高度化を図る必要がある。

そのため、法面保護工及び落石対策工等の施工箇所の老朽化対策にも積極的に取り組む上で、老朽化の判断、危険度や優先度の判定、要対策箇所の抽出が可能となるよう、これまでの法面点検履歴、落石、崩土等の被災履歴、災害復旧及び災害防除等の対策実績を一元化した統合型データベースの構築などに取り組み、大規模災害の発生を未然に防ぐ。

なお、大規模災害の発生を未然に防ぐ対策の検討においては、直接的な法面対策のみならず、別線の橋梁やトンネル等の対策も含めた総合的な検討を行う。

## ○市町村への支援(垂直補完)

本県の総道路延長約 12,800kmのうち、市町村道は約 10,600km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

通学中の児童等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の推進

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5次社会資本重点整備計画(R3～R7)においては、58 箇所の「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、区域規制とハンプ・狭さく等の物理的デバイスの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定する他、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、令和 5 年度末時点で改良すべき踏切道として 51 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道内外の誘導表示設置等の踏切周辺対策など、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 年度からは、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た合同点検を実施するとともに、令和 3 年度からは知事を議長とした「奈良県通学路等安全対策推進会議」を開催し、総

合的な通学路等の安全対策を充実させている。

○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

## 5. 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。

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、「奈良県無電柱化推進計画(令和元年 10 月)」を策定し、景観形成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している。さらに、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、各地区の現状整理や課題抽出にあたって、無電柱化や屋外広告物規制等によるまちの良好な景観形成の実現等について検討を行うこととしている。

#### 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。

また、近年、世界的にも地球温暖化への対応が進められており、我が国では、温室効果ガスの排出を全体としてゼロとする「カーボンニュートラル」の実現を目指している。道路分野では、国土交通省が、道路ネットワーク整備や渋滞対策等による道路交通の円滑化や、新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な交通手段の利用促進等により、CO<sub>2</sub> 排出量の削減を進めている。

本県においても、「2050 年温室効果ガス排出実質ゼロ」に向け、こうした道路ネットワーク整備や渋滞対策、低炭素な交通手段の利用促進だけでなく、道の駅における EV 充電施設・太陽光発電設備の設置や、道路照明・トンネル照明の LED 化等も引き続き推進することで、CO<sub>2</sub> 排出量の削減に取り組む。

## (2) 道路ストックの有効活用と効率的な整備

道路整備の遅れた本県においても、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し、構造基準の柔軟な運用等の工夫を図る等、新設、改築から維持、修繕に渡る道路整備を効率的に行う。

### 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の施策を重視する。

近年、車中心から人中心の「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりが推進されている。本県においても、既存道路において歩行者利便増進道路(ほこみち)制度等を活用するなど、人中心の空間づくりを行うことも検討する。

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、必要に応じて検討する。

## 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、乗用車同士の対向が可能となる 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。検討にあたっては、デジタル技術開発の動向も踏まえ、新技術の積極的な活用推進を図る。

「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、奈良県橋梁長寿命化修繕計画に基づき、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(区間)別に舗装の管理水準を設定し、日常の維持管理(舗装、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

本県において、「奈良県無電柱化推進計画(令和元年 10 月)」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。なお、事業を進める上では、電線管理者等が保有する既設の地中管路等の活用(既存ストックの活用)や、先進的な整備手法の導入などコスト縮減に取り組みながら、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多様な交通モードとの連携

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、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。

そのため、県では、令和4年3月に「奈良県公共交通基本計画」を改定し、公共交通に関する検討体制の強化として、利用者の移動目的(通勤・通学、買い物、通院、観光等)に応じた交通サービスの実現を図るため、各分野(まちづくりや医療、福祉、観光等)の施策との連携を推進している。

具体的な取組としては、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向上に資する、駅周辺整備と連携した道路整備を検討する。

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、自転車、徒歩、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、国内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も重要である。

道路整備に当たっては、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とともに、生活者目線の現場での配慮も重要である。

### 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、標識での案内の連続化を推進する。また、道路案内標識における「ローマ字」表記から「英語」表記への改善や、交差点名標識を観光地の名称表示への変更、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。

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からの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がある。今後も、「なら安心みちネットプラン」に基づき、適時かつ的確な通行規制情報の発信を行う。

また、効率的な道路の維持管理を推進するため、デジタル技術を活用した通行規制等により、迅速な道路情報の提供を行う。

「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、デジタル技術を活用し、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

高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進することが必要である。

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9市3町12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、適切な視覚障害者誘導用ブロックの連続的な整備などによる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。デジタル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 プローブ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 プローブデータや民間プローブデータ、AI技術などを活用した面的な交通マネジメントが進められており、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。

○県南部・東部地域の生活拠点を中心とした安全な道路の実態把握

本県の南部・東部地域においては、高齢者をはじめとする住民の安心・健康・快適な生活環境を実現し、また地域性を活かした賑わいのある住みよい地域づくりを進めるために、市町村が主体となり、中心となる拠点への機能の集積や、低未利用地の活用等による拠点の再整備が行われている。

このような取組により集約された生活拠点周辺にある道路のうち、特に役場やコミュニティ等をつなぐ道路については、優先的に道路防災対策や、アクセス改善のための整備を行う必要がある。また、道路整備を行うよりも、生活拠点の移転、地域集約が、有利な場合もあることから、目的志向を重視した上で、総合的に検討する。

## 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道路事業環境は転換点を迎えている。

また、こうした道路事業環境の変化のほか、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人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、具体的な道路事業の展開として、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、用地取得の難航により事業進捗が停滞している。また、用地取得後に埋蔵文化財調査が必要になる場合が多いことから事業期間もさらに必要になる。

こうしたことを踏まえ、目指すべき都市の将来像や道路事業の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実施が必要である。

#### 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 67%に対して約 55%と低い水準に留まっている(令和 4 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。引き続き、奈良県都市計画道路の見直しガイドラインに基づき、市町村と連携を図りつつ、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。

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：新規事業化における評価基準の設定と評価実施<sup>7</sup> ①の徹底

##### ○必要性の調査

事業実施前における道路整備の必要性の調査としては、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定時性の確保等の目的貢献度を確認し、道路整備の必要性を調査する。このため、道路整備基本計画との適合性や市町村長等からの要望を確認のうえ、道路単独の効果である渋滞解消や事故数減少などの整備目的や、まちづくり拠点形成や工業ゾーン造成など、他の計画目的との確認を行う。具体的には、道路整備による目的貢献度やルート比較、関連計画の取組の進捗状況等を確認する。

#### ○優先度の判定

事業化に際しては、用地取得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や市町村の事業推進体制、及び財政状況や事業手法も踏まえ、新規事業化の優先度を判定する。

### ③事業段階：各段階における適切な事業評価の実施

#### ○新規事業採択時評価の実施

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(令和6年)に基づき、事業の必要性や有効性などの評価を行うとともに、外部の有識者や関係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ている。

#### ○事業再評価の実施

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)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ている。

事業の対応方針については、事業再評価の結果を尊重し、「事業継続」「計画の見直しを行った上で継続」「事業中止」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。

#### ○事後評価の実施

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た。

引き続き、こうした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する。

## (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集中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事業において、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事業も存在し、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」を深化させ、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. 2. (3)参照)や県の関連事業など、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、道路施設の維持管理や老朽化対策など、社会的ニーズの大きい施策分野については、引き続き重要な施策への重点的な投資を行う。

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を選定、関係機関との連携体制の構築など、取組の効率性を確保する。

#### ○重点的投資に必要な予算・財源の確保

国の事業を含む道路事業について、市町村等と連携を図り、必要な予算・財源の確保に向け国に働きかけていく。

### ②進捗管理型投資

#### ○用地取得と工事実施環境を踏まえた投資

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、事業進捗や効率性を踏まえた予算配分を行うことにより、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、用地取得と工事に協力を得られる区間を確認し、その区間に予算を配分させるなど、事業の加速化を図る。

### 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

着実な事業推進を図るため、用地取得や工事の進捗管理を行うなど、事業マネジメントを徹底する。

また、有識者委員会を設置し、用地取得や損失補償の妥当性及び透明性を向上させるとともに、事業の円滑化や進捗見通しの確保の観点から、骨格幹線道路ネットワークの事業箇所において、用地取得の進捗状況の公表や土地収用法に基づく事業認定手続きのルール化などにより、土地収用制度の積極的な活用も含めた計画的な用地取得を推進する。

この制度を適切に運用するにあたり、職員に対する研修などを充実させる。



## 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。

#### 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、望ましい地域の将来像を総合的に実現する観点を重視する。

また、県の関連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や渋滞対策、交通安全対策等において、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。

その上で、当該道路の役割・機能や、交通量、改良状況などの実態、地域の実情等を踏まえて、適切な道路管理者のあり方を必要に応じて検討する。

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。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。

##### ○警察との連携・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、警察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、警察とのより一層の連携・協働を図る。

例えば、幹線道路の整備にあたっては、必要に応じて交差点の集約化などを検討し、交通安全対策にあたっては、ラウンドアバウトやゾーン 30 プラスなどの導

入検討を行うなど、道路や地域の特性を考慮しつつ、警察と連携していく。

#### ○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。

道路整備にあたり、本県は文化財が豊富にあるため、用地取得後には埋蔵文化財調査が必要になる場合が多い。埋蔵文化財部局が体制強化や調査に関する予算確保、調査業務の発注方式の見直しといった運用の円滑化などを行い、連携することで、調査の効率化等により、事業の加速化を図る。

#### ○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、またそれに対応することへの取組も多様化する中、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。その際の資料については、県民が認知・理解しやすい資料等の作成に努める。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している。加えて、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供用目標の宣言

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、新たな道路の開通となるバイパス等の整備や道路拡幅、交差点改良の整備については、部分供用を含め、供用時期の公表を行う。その中で、公表を行う具体的な箇所については、整備効果の早期発現のための基準を定め、用地取得が概ね完了するなど事業実施環境が整い、供用時期についての一定の見通しが得られたものとする。

供用目標を宣言した箇所においては、供用開始に向けた機運醸成のため、看板の設置等により道路利用者への周知の徹底を図る。

### 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、透明性、競争性、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) 入札契約の適正確保

##### ①公共工事の品質の確保

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導入し、建設コンサルタント業務等においても、平成20年度からプロポーザル方式、平成22年度から総合評価落札方式を導入している。今後も、引き続き、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、除草作業や路面清掃などの環境整備業務において、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と利便性向上**

道路法第 24 条及び第 32 条に基づく許認可等については、適正な事務処理を行うとともに、現在の窓口申請をオンライン化することによって、申請者の利便性向上を図る。

## 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

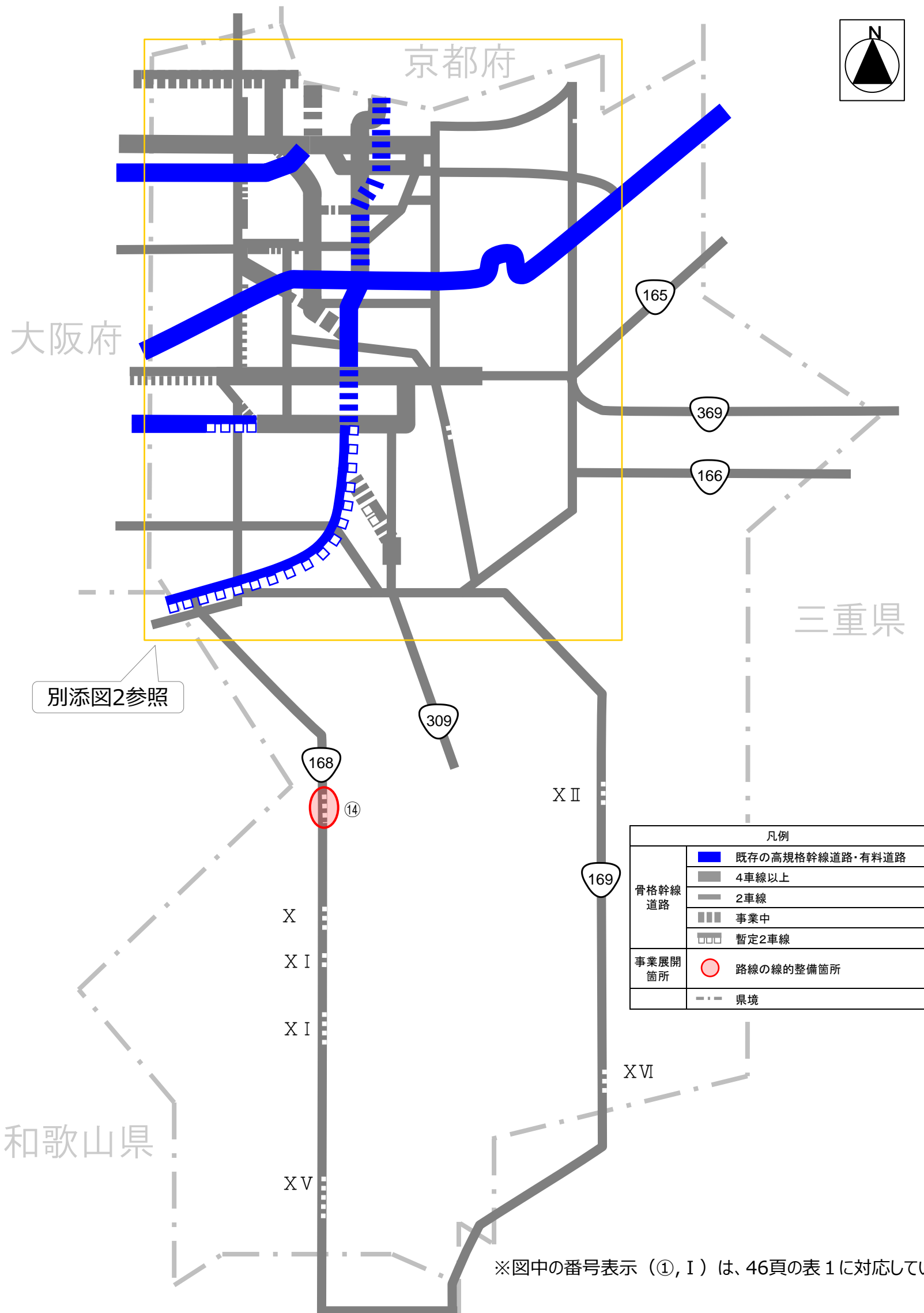
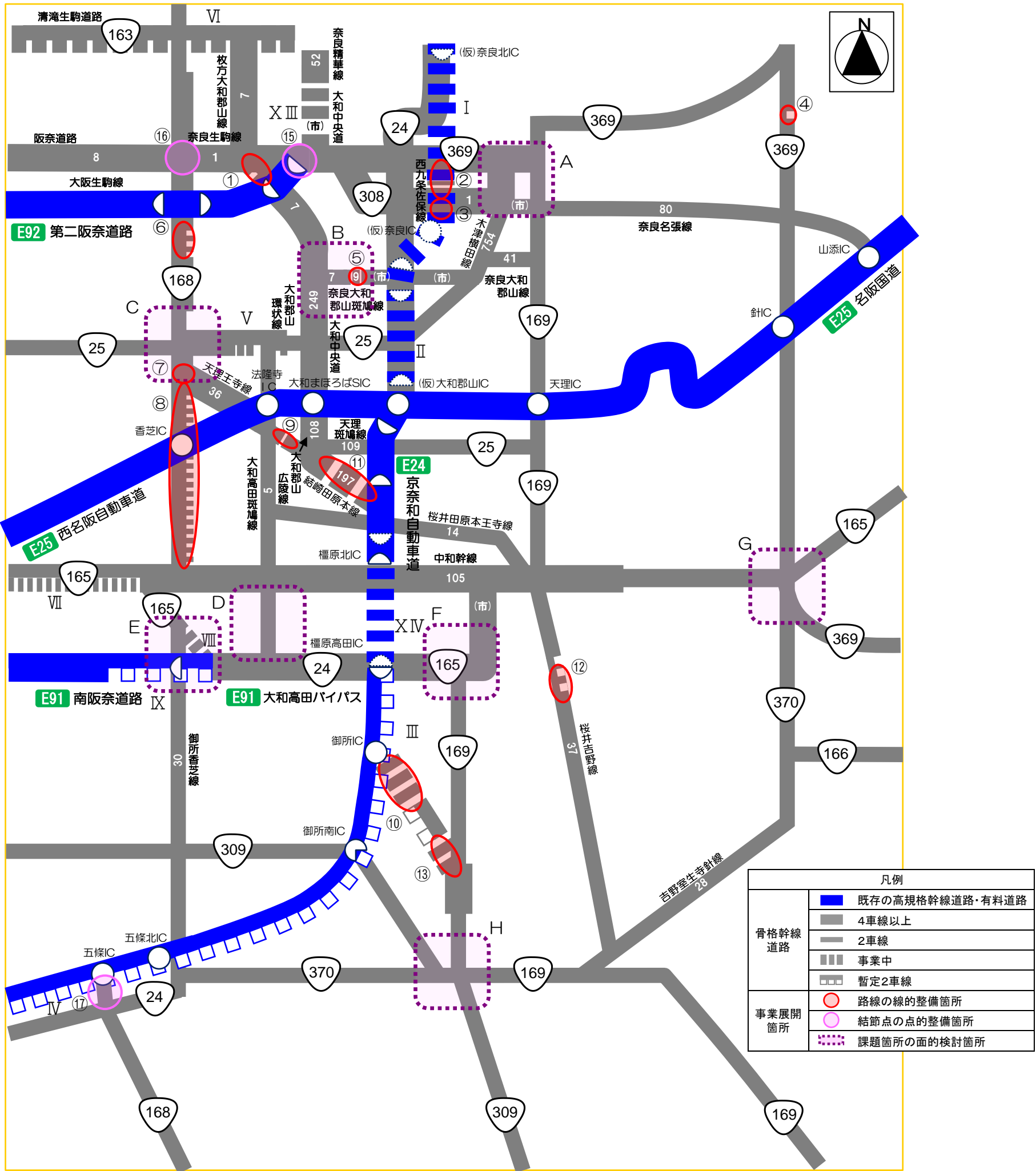


図1：骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所（奈良県全域）



※図中の番号表示 (①, I, A) は、46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～石木町
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 大保道路	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 小平尾バイパス	生駒市小平尾町～小瀬町
⑦	一般国道168号 王寺道路	王寺町畠田4丁目～本町1丁目
⑧	一般国道168号 香芝王寺道路	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 御所高取バイパス	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 高取バイパス	高取町兵庫～清水谷
⑭	一般国道168号 新天辻工区	五條市大塔町阪本～西吉野町阪巻

結節点の点的整備箇所		
	路線名	箇所
⑮	一般国道308号 宝来ランプ	奈良市宝来町
⑯	大阪生駒線 辻町ランプ	生駒市辻町
⑰	一般国道310号外	五條市釜窪町～須恵

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	奈良公園周辺	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	大和郡山市九条第9号踏切道 他	大和郡山環状線 他
C	王寺周辺	王寺町本町一丁目交差点 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～ 片塩ロータリー交差点 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	京奈和自動車道 五條道路	五條市居傳町～五條市畑田町	国
V	一般国道25号 斑鳩バイパス	斑鳩町幸前～龍田	国
VI	一般国道163号 清滝生駒道路	生駒市北田原町～鹿畑町	国
VII	一般国道165号 香芝柏原改良	香芝市穴虫～田尻	国
VIII	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
IX	南阪奈道路	葛城市竹内～辨之庄	NEXCO
X	一般国道168号 長殿道路	十津川村長殿	国
X I	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
X II	一般国道169号 伯母峯峠道路	川上村伯母谷～上北山村西原	国
X III	(都)大和中央道	奈良市秋篠町～菅原町	市
X IV	京奈和自動車道 大和御所道路	橿原市小槻町～新堂町	国
X V	一般国道168号 十津川道路(Ⅱ期)	十津川村七色～平谷	国
X VI	一般国道169号 下北山村上池原	下北山村前鬼～上池原	国

※事業主体が県以外の事業については、県としての考え方を示すもの。

## 奈良県道路整備基本計画

奈良県 県土マネジメント部 道路建設課

〒630-8501 奈良県奈良市登大路町 30 番地

TEL：0742-27-7495 FAX：0742-26-1360

E-mail：dorok@office.pref.nara.lg.jp

ホームページ：<http://www.pref.nara.jp/11806.htm>