

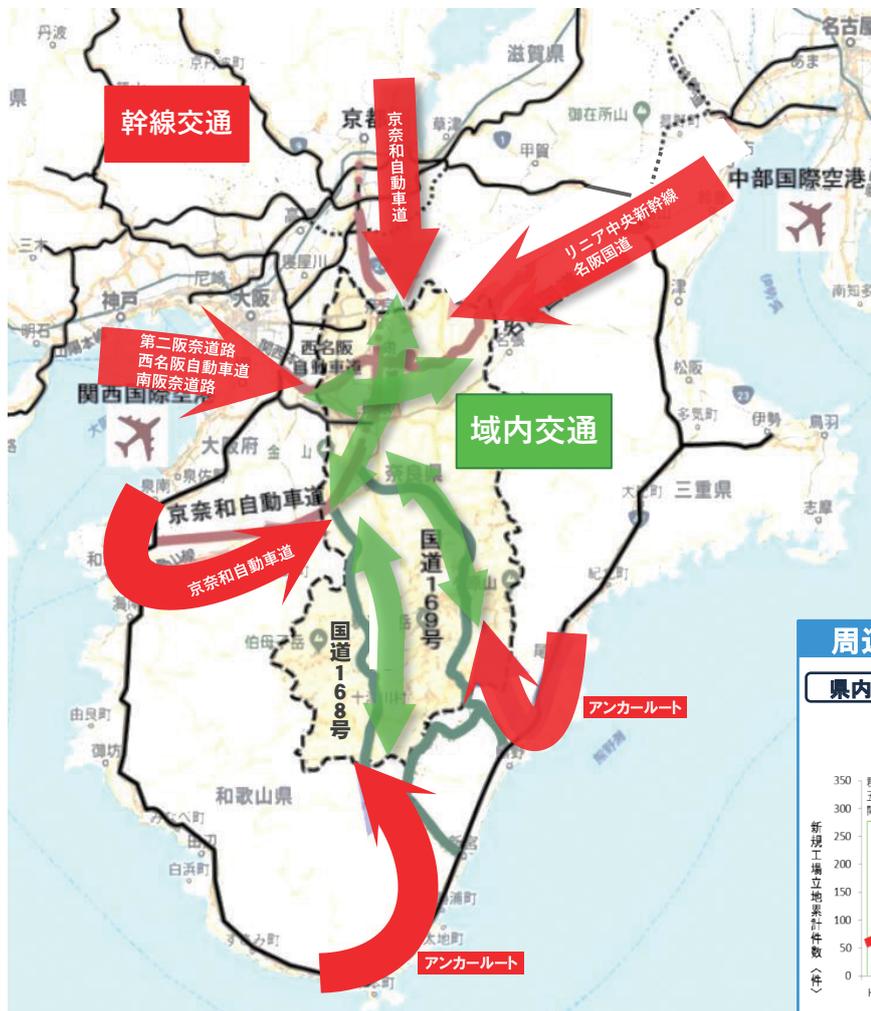
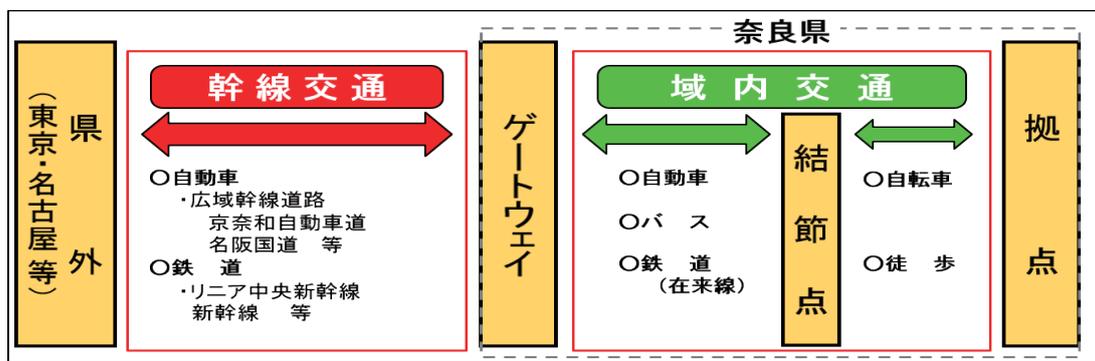
2. 奈良県の「インバウンド戦略」と「企業誘致」

交通基盤整備

奈良市内を訪れる外国人観光客（インバウンド）は過去5年で約6倍に急増しています。また、京奈和自動車道の順次開通などの効果により、県内の新規工場立地件数は、過去12年で約16倍に急増しています。

そこで、県では、観光による地域の活性化と企業誘致による経済の活性化を図るため、県内外へのアクセス性を高める『幹線交通』と、スムーズな県内移動を可能にする『域内交通』を軸とした「交通基盤整備」を進めています。

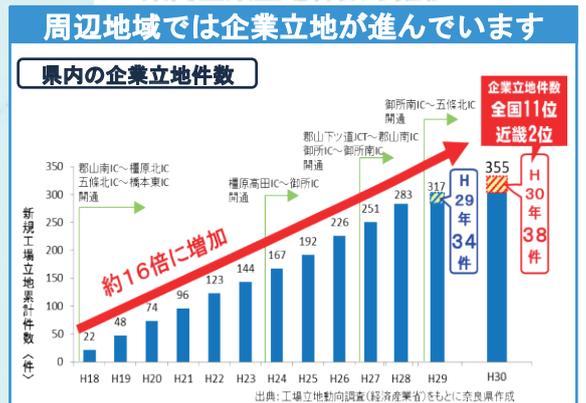
また、玄関口となる交通拠点や歴史観光拠点、新たな交流拠点となる国際級宿泊施設、コンベンション施設等を整備し、「おもてなし」や「交流と賑わい」を創出するなど、観光客等の受入環境の整備も進めています。



外国人観光客数の推移



県内企業立地件数の推移



3. 道路整備の考え方 ~奈良県道路整備基本計画(令和元年10月改定)~

奈良県道路整備基本計画について

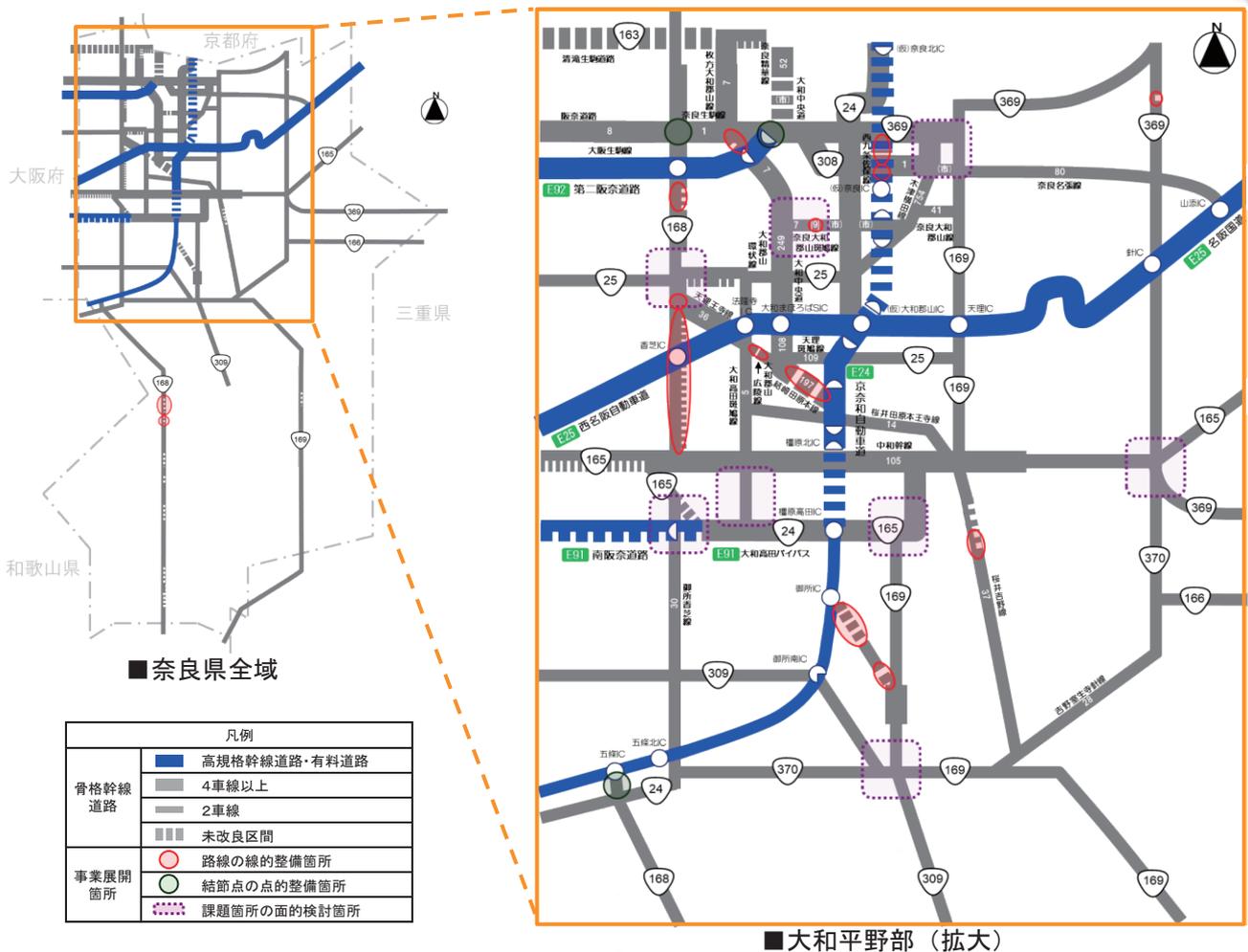
本県では、道路整備を総合的かつ計画的に推進するため、平成26年7月に、5箇年の道路整備の方向性を示す「奈良県道路整備基本計画」を策定しました。令和元年10月には、従前の考え方や取組を継承しつつ、社会情勢や本県の取り巻く状況の変化を踏まえて、計画を改定しました。本計画は、「何のために」「どのような」道路を整備するのかを示す「Ⅰ. 整備すべき道路のあり方」と、その道路整備を「どのように」行うのかを示す「Ⅱ. 道路整備の進め方」から構成されています。

Ⅰ. 整備すべき道路のあり方

●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、その重点的な整備を推進します。

■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。

●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。

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。

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。

●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。

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。

Ⅱ. 道路整備の進め方

「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。

3. 幹線道路の整備

京奈和自動車道の整備推進

京奈和自動車道は、奈良県の南北軸となる重要な幹線道路であり、国とNEXCO西日本により整備が進められています。京奈和自動車道の整備により、移動時間の大幅な短縮や定時性の確保による企業立地の促進、観光振興などの地域経済の活性化、緊急医療施設へのアクセス向上による救急医療体制の強化等、様々な効果が期待されます。また、紀伊半島アンカールートの一部を形成し、災害時には救命救急活動や物資輸送の緊急輸送道路としての役割を担っています。

奈良県では、京奈和自動車道の早期全線開通に向け、用地取得等を協力するとともに、整備促進を国に働きかけています。



周辺地域では企業立地が進んでいます

京奈和道(奈良県域)が初めて開通したH18年度以来、周辺の工業団地では、H30年度までの企業立地件数が累計355件となりました。また、それに伴い4194人の雇用の場が創出されました。



紀伊半島アンカールート of 整備促進

県南部地域における防災機能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の大規模災害への対応力の強化を図るため、国と県で連携して「紀伊半島アンカールート」の早期整備に取り組んでいます。

紀伊半島アンカールートとは…
紀伊半島の骨格となる京奈和自動車道、近畿自動車道紀勢線、それを結ぶ五條新宮道路(国道168号)、国道169号の形が船の錨(イカリ: anchor(アンカー))の形に似ていることから呼称されています。



地域高規格道路 五條新宮道路 (国道168号)

五條新宮道路は、京奈和自動車道と近畿自動車道紀勢線を南北に結ぶ地域高規格道路です。現在、以下の事業箇所の早期整備と、未事業化区間の早期事業化に向けて取り組んでいます。

国道169号

国道169号は、県南部地域の地方創生、国土強靱化の観点から重要な路線です。現在、以下の事業箇所の早期整備に向けて取り組んでいます。

阪本工区(1.4km)
橋梁工事を実施中

■ (仮称) 新阪本橋の工事状況

高取バイパス (3.4km うち1.4km開通済)
トンネル工事を完了 (函渠工事を実施中)

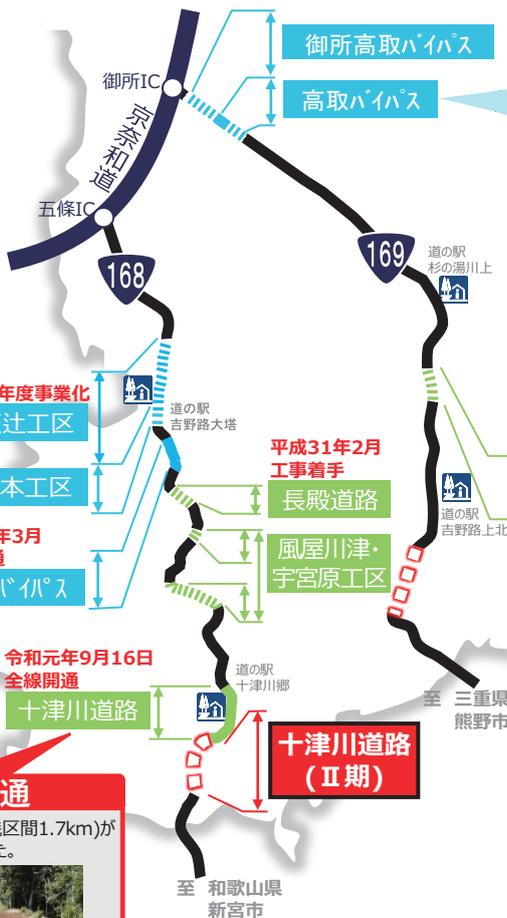
■ 工事が完了した高取トンネル

辻堂バイパス(4.1km)
平成30年3月全線開通

■ 開通した堂平大橋

十津川道路 全線開通
令和元年9月16日、国道168号十津川道路(残区間1.7km)が開通し、十津川道路(6.0km)が全線開通しました。

■ 開通式(R1.9.16)のようす



伯母峰峠道路(2.9km)
橋梁工事を実施中

■ 橋梁下部工の状況

【凡例】

| | |
|--|-------|
| | 国事業箇所 |
| | 県事業箇所 |
| | 現道 |
| | 未事業化 |

5. 県内のスムーズな移動

地域をつなぐ道路ネットワーク

● (都)西九条佐保線の整備推進 (骨格幹線道路ネットワーク)

(都)西九条佐保線は、奈良市中心市街地と京奈和自動車道(仮称)奈良ICを連絡する道路です。

(都)西九条佐保線の整備により、市街地の交通渋滞の緩和が期待されるほか、JR関西本線との交差箇所の鉄道高架化や新駅の設置により、地域分断を解消し、一体的なまちづくり、地域の安全確保等を図ります。 ※ (都)は都市計画道路を表します。

■ 期待される効果

- ・ 鉄道高架化による地域分断の解消
- ・ 新駅設置による地域の活性化と公共交通の利便性の向上



5. 県内のスムーズな移動

渋滞の解消

●奈良県みんなで作る渋滞解消プラン (平成22年2月策定) ※「地域の主要渋滞箇所」の特定(平成25年1月公表)

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「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ます。

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の抽出等により、「地域の主要渋滞箇所」63区間で147箇所を特定し、公表しています。

渋滞対策実施後には効果検証を行い、必要に応じて対策案の改良や追加の検討を行っています。平成29年度には8箇所、令和元年8月には1箇所対策の効果が確認されたため、渋滞箇所を138箇所に見直しました。

●渋滞対策の実施

○速効対策・ソフト対策を重視した取組

右折レーン延伸などの速効対策や、パーク&ライド施策などの利用者に協力を求めるソフト対策や用地買収を伴わない左折レーン設置を重点的に実施します。

○ハード対策を実施する箇所

速効対策・ソフト対策と併せて、以下のようなハード対策を進めます。

- ・骨格幹線道路ネットワークの形成
- ・地元協力が得られた箇所から交差点改良など

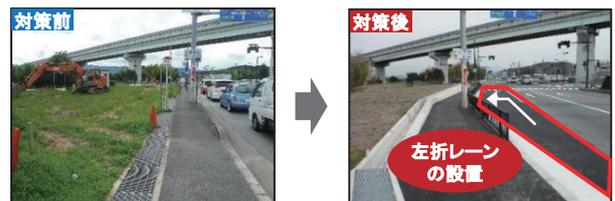
【ソフト対策の実施例】奈良市中心市街地への交通対策（ページ下参照）

【速効対策の実施例】道路の横断面を見直し、左直レーンを新設



■一般国道25号 本町1丁目交差点

【ハード対策の実施例】用地買収を行い、左折レーンを新設



■(主)御所香芝線 太田南交差点

奈良中心市街地の交通対策

奈良中心市街地の渋滞を緩和するため、電車やバス等の公共交通機関での来訪を呼びかけるとともに、春秋の観光シーズンの土日祝日には、自動車で訪れた方に対して、「パーク&ライド」の取組を行っています。また、公共交通機関で奈良市内を周遊していただくため、「ぐるっとバス」を運行しています。

令和元年度4月には、奈良公園と平城宮跡の両拠点をぐるっとバスでつなぎ、ぐるっとバス3路線の乗り継ぎ拠点を大仏殿前駐車場にしました。今後も、大宮通り新ホテル・交流拠点や大和西大寺駅南側の開発等の状況に応じて、ルートの見直しに取り組み、移動環境の向上に努めていきます。



奈良公園・平城宮跡アクセスナビ

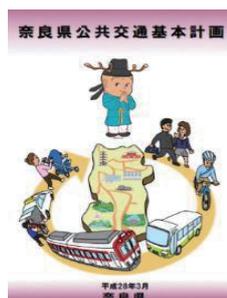
検索

公共交通施策

公共交通を社会インフラの一つと位置づけ、通勤・通学、買い物、通院、観光等に係る様々な移動ニーズに応じた「交通サービス」の実現に取り組んでいます。

● 奈良県公共交通基本計画、奈良県地域公共交通網形成計画に基づく取組の推進（平成28年3月策定）

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の基本方針を定めた「奈良県公共交通基本計画」や、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を図ることを目的とした「奈良県地域公共交通網形成計画」に基づき、公共交通により円滑な移動を享受できる持続可能な地域社会の実現を目指しています。



奈良県公共交通基本計画

検索

奈良県地域公共交通網形成計画

検索

① 奈良県地域交通改善協議会における取組

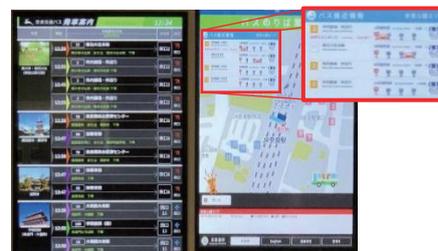
地域交通に係る様々な課題に対応するため、県、市町村、交通事業者等で構成される「奈良県地域交通改善協議会」を開催しています。

協議会では、関係者が連携・協働して、P D C Aサイクルによる交通サービスの維持・確保・活性化に向けた取組を行うとともに、まちづくりと一体となった公共交通のあり方や利用促進策等について検討を進めています。

② 路線バス、コミュニティバス等への支援

バスによる公共交通ネットワークを維持・確保するため、市町村を跨ぐ基幹的なバス路線や、市町村等が運営するコミュニティバス等に対して支援しています。

また、奈良交通路線バスへのバスロケーションシステムの整備に対しても支援しており、令和元年度も引き続きバス総合案内システム等に対して支援します。



■バス総合案内システム（J R奈良駅）

③ 外国人観光客に対する受入環境整備の取組

外国人観光客の安心・快適な県内移動・周遊と滞在を促進するため、ユニバーサルデザインタクシーの導入に対する支援等を行います。



■ユニバーサルデザインタクシー

④ 鉄道駅のバリアフリー化の推進

多くの人々が日常的に利用する鉄道駅における利便性・安全性を確保するため、鉄道事業者が実施する鉄道駅のバリアフリー化事業に対して支援しています。

《主要駅の段差解消率》

| | |
|---------|-----------------|
| 平成30年度 | 79.0% (49駅/62駅) |
| 令和2年度目標 | 100% |

※主要駅：1日あたりの平均乗降客数が3千人以上の駅



■エレベーターの設置（近鉄菜畑駅）