

## 道路を取り巻く最近の状況

### ■ 社会的情勢

・インバウンドの拡大	1	・第2次自転車活用推進計画	19
・降水量	3	・踏切道改良促進法の一部改正	20
・土砂災害発生件数の増加	4	・踏切対策の推進	21
・通行止め回数	5	・道路システムのDX	22
		・2040年、道路の景色が変わる	23

### ■ 国の新たな計画の打ち出し

・国土形成計画	6
---------	---

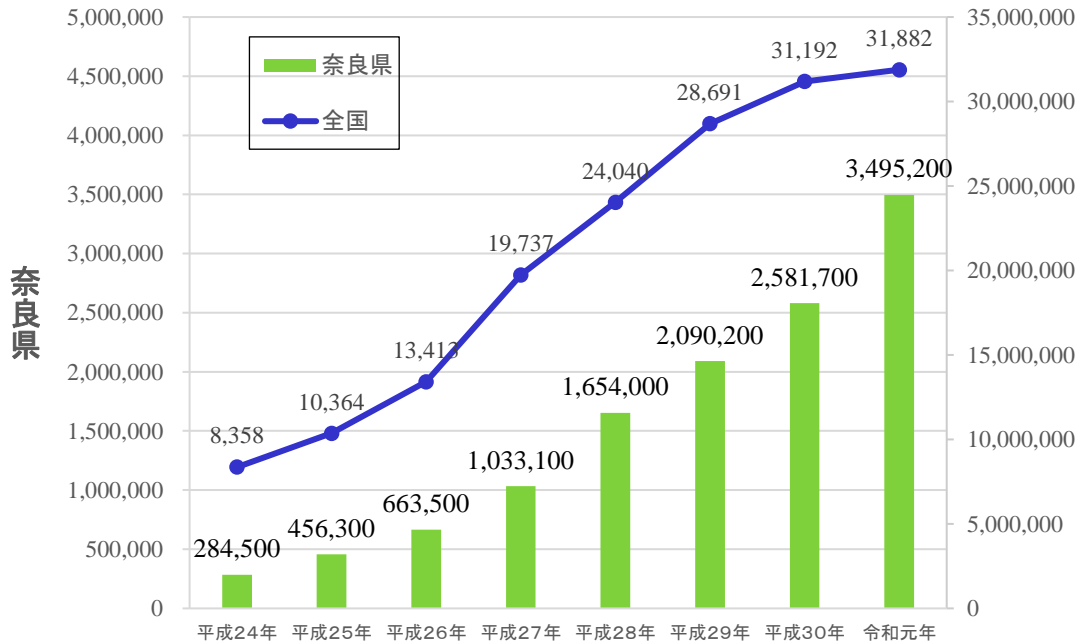
### ■ 国の道路施策の動向 等

・重要物流道路制度の創設	7
・これまでの道路ネットワーク計画	8
・重要物流道路と新たな広域道路ネットワーク	9
・奈良県新広域道路交通ビジョン・計画の概要	10
・防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策	11
・防災・減災、国土強靱化にむけた道路の5か年対策プログラム	13
・新たな国土強靱化基本計画	14
・道路の維持修繕に関する省令・告示	15
・予防保全による老朽化対策	16
・長寿命化修繕計画の推進	17
・無電柱化推進計画	18

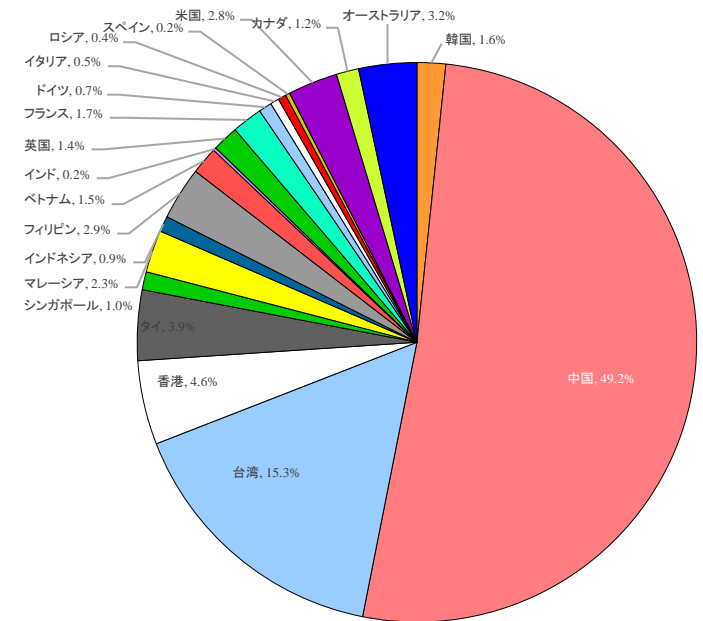
# インバウンドの拡大

- 近畿圏への外国人旅行者は、平成23年度以降から急激に増加。
- 奈良県における外国人旅行者(宿泊者)は、平成23年度から平成29年度にかけて、8倍に拡大。
- 奈良県では、奈良市を中心に訪問割合が高く、東アジア系・欧米・欧州系の割合が高い傾向。

外国人訪問客数の推移



外国人訪問客数・国別割合(令和2年)<sup>※</sup>

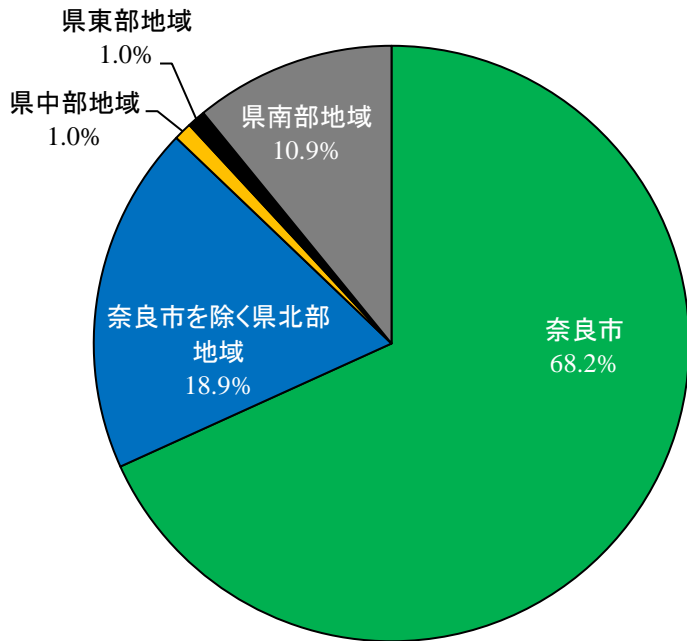


※...令和2年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光庁「訪日外国人消費動向調査」がR2.1-3月期しか実施されなかったため、令和2年は1-3月期のみデータであり、当該期における奈良県訪問率を用い、推計を行っています。

# インバウンドの拡大

○ 奈良県内のエリア別外国人宿泊者数は、奈良市内が約7割を占める。

外国人宿泊者数のエリア別割合 (R3年)



エリア構成市町村及びエリア別外国人宿泊者数

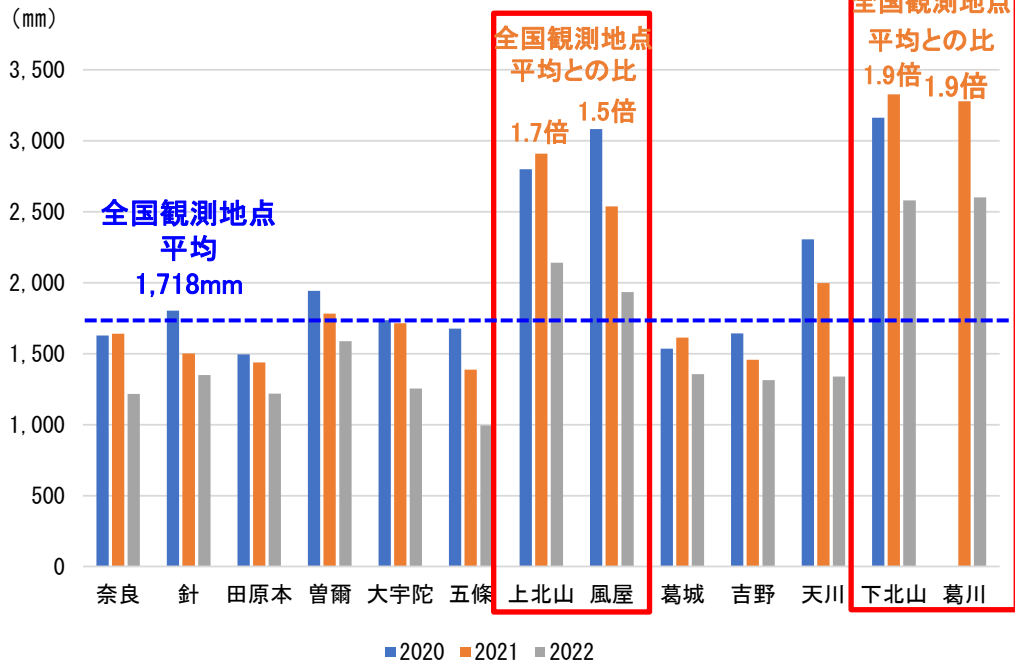
エリア	構成市町村	宿泊者数(人)
奈良市		6,000
奈良市を除く 県北部地域	大和郡山市、天理市、生駒市、香芝市、山添村、平群町、三郷町、斑鳩町、王寺町、広陵町	1,664
県中部地域	大和高田市、橿原市、桜井市、御所市、葛城市、高取町、明日香村	86
県東部地域	宇陀市、曽爾村、御杖村、東吉野村	87
県南部地域	五條市、吉野町、大淀町、下市町、黒滝村、天川村、野迫川村、十津川村、下北山村、上北山村、川上村	958
県全域		8,795

# 降水量

○奈良県内の観測地点別年間降水量をみると、国道168号・169号周辺の「上北山」「風屋」「下北山」「葛川」の観測所の2022年の降水量は全国観測地点平均の1.5～2倍程度多いことがわかる。

## 奈良県内の観測地点

## 奈良県内の観測地点別年間降水量

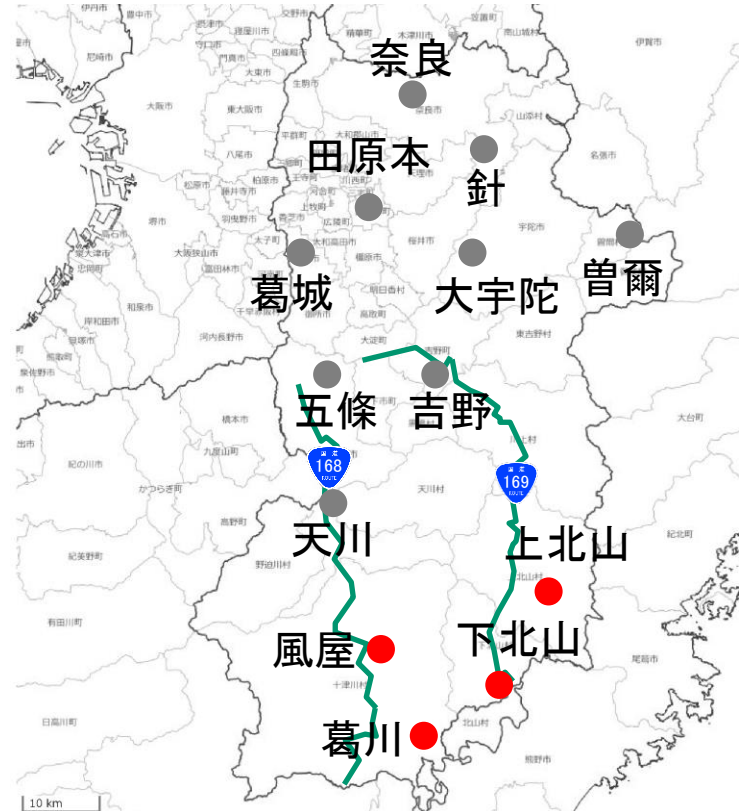


※ 葛川は2020年観測なし

※ 全国観測地点平均との比: 奈良観測地点の年間降水量は2021年の値で算出

出典: 気象庁 2020~2022

Time-j.net (全国平均: 1981~2010)

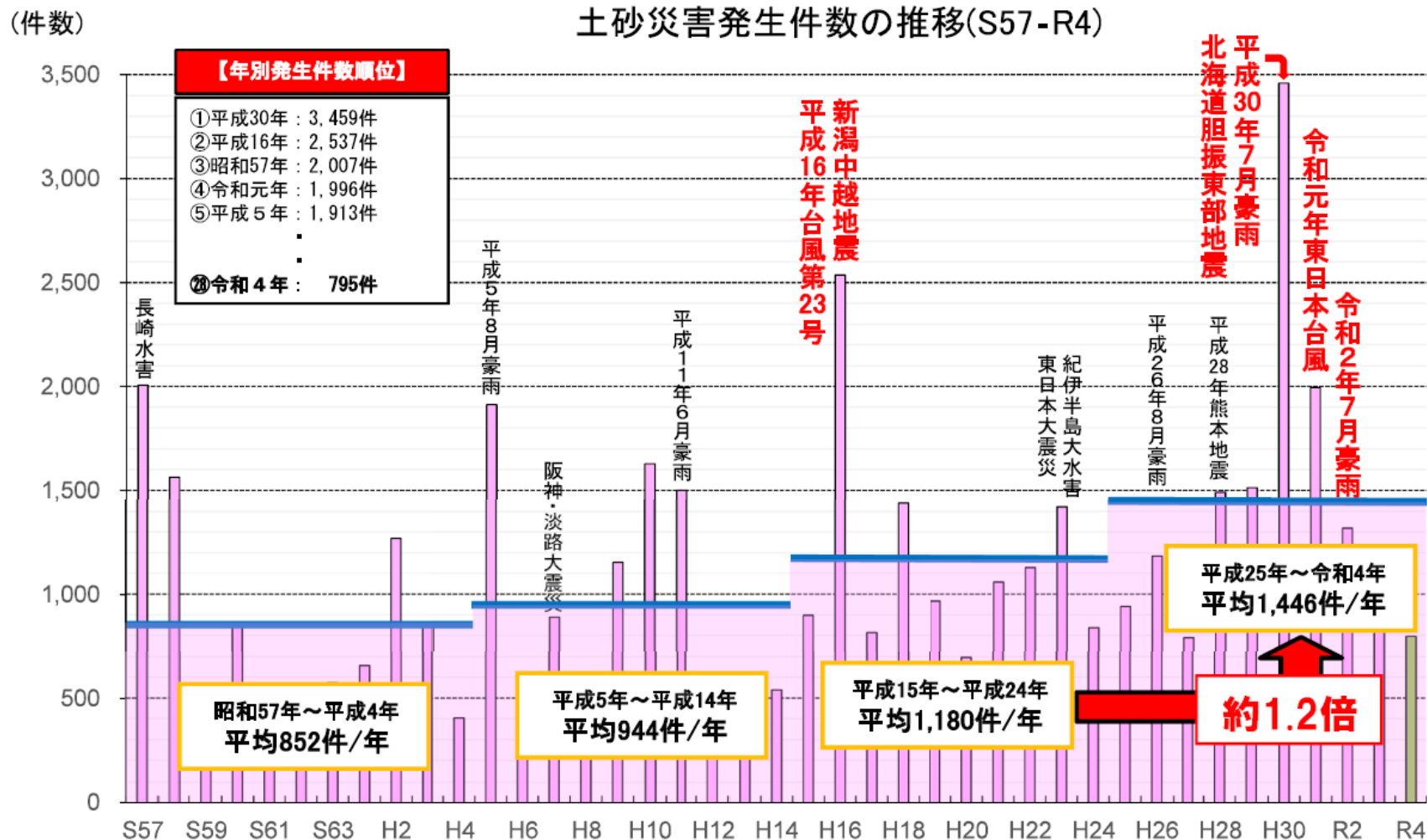


※ 赤丸: 降水量の多い地点

出典: 国土地理院、気象庁 3

# 土砂災害発生件数の増加

○ 平成25年～令和4年における10年間の土砂災害発生年平均件数は過去10年間の年平均件数と比較して、約1.2倍に増加している。



# 通行止め回数

- 過去5年間に落石、崩土を原因とした通行規制は約160件発生し、1回あたりの通行止め時間は約68時間(約3日)。

## 通行止めの発生回数と通行止め時間の集計(平成30年度～令和4年度)

通行止め要因	年度内訳(件数)						通行止め時間	
	H30	R1	R2	R3	R4	合計	合計(時間)	1回当たりの時間
災害	92	24	28	10	6	160	75,663	472.89
事前通行規制	294	264	257	212	217	1,244	20,100	16.16
合計	386	288	285	222	223	1,404	95,763	68.21

※事前通行規制とは、大雨・台風による土砂崩れや落石等のおそれのある箇所について、過去の記録などにより予め定められた基準(雨量)に達した場合に、実際に支障が発生する前の段階で実施する通行規制のこと



# 新たな国土形成計画

## 国土形成計画(全国計画) 概要

2023年(令和5年)7月閣議決定

### 新たな国土の将来ビジョン

計画期間: 2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

#### 時代の重大な岐路に立つ国土 《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

##### 地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- ・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(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雪害等)
- ・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失

##### コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- ・テレワークの進展による転職なき移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方
- ・新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力

##### 激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- ・DX、GXなど激化する国際競争の中での競争力の低下
- ・エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
- ・東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化

豊かな自然や文化を有する多彩な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョン**が必要

#### 目指す国土の姿 「新時代に地域力をつなぐ国土 ~列島を支える新たな地域マネジメントの構築~」

##### デジタルとリアル融合による 活力ある国土づくり

~地域への誇りと愛着に根差した地域価値の向上~

##### 巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する 安全・安心な国土づくり

~災害等に屈しないしなやかで強い国土~

##### 世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む 個性豊かな国土づくり

~森の国、海の国、文化の国~

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横串の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化  
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

#### 国土構造の基本構想 「シームレスな拠点連結型国土」

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換

〈広域的な機能の分散と連結強化〉  
階層間のネットワーク強化

- ◆ 中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成
- ◆ リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

- 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)
- 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強靭性(レジリエンス)の向上

《国土の刷新に向けた重点テーマ》

#### デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補完)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
  - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
  - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
  - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジ活中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

相互連携による相乗効果の発揮

#### 持続可能な産業への構造転換

- GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

#### グリーン国土の創造

- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等)を通じたネットワーク化)
- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再エネ導入、ハイブリッドダム等) 等

#### 人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える

#### 国土基盤の高質化

- 防災・減災、国土強靭化、生活の質の向上、経済活動の下支え
  - ✓ 機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化
- 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化

- ✓ DX、GX、リダンダンシー確保、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化
- ✓ 賢く使う観点からの縦割り排除による複合化・多機能化・効果最大化
- ✓ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮

#### 地域を支える人材の確保・育成

- 包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
- とももまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- 関係人口の拡大・深化

#### 分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクト+ネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)

- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ

- 防災・減災、国土強靭化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 環境保全及び景観形成

#### 計画の効果的推進 広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現

# 重要物流道路制度の創設

## 平常時のネットワーク

### 主な課題

- トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)\*の台数が5年間で約1.5倍に増加  
(H24:約20万台→H28:約30万台) 等

※ 道路の通行には特車通行許可が必要

## 災害時のネットワーク

### 主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で開催止めが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府) 等

## 重要物流道路

### <<平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保>>

広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

## 機能強化・重点支援

- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設 等



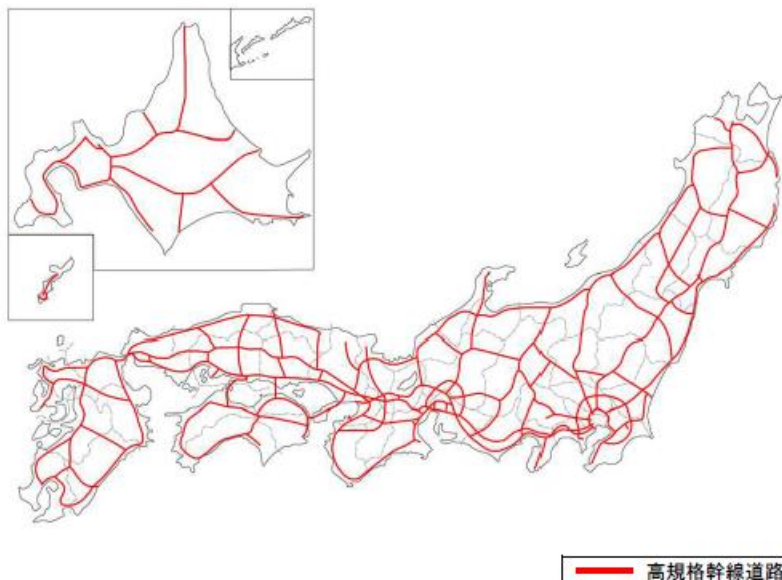
# これまでの道路ネットワーク計画

【S62】全国総合開発計画

高規格幹線道路

全国的な自動車交通網を構成する道路で、全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で到達し得るネットワークを形成。

全国計画(閣議決定)

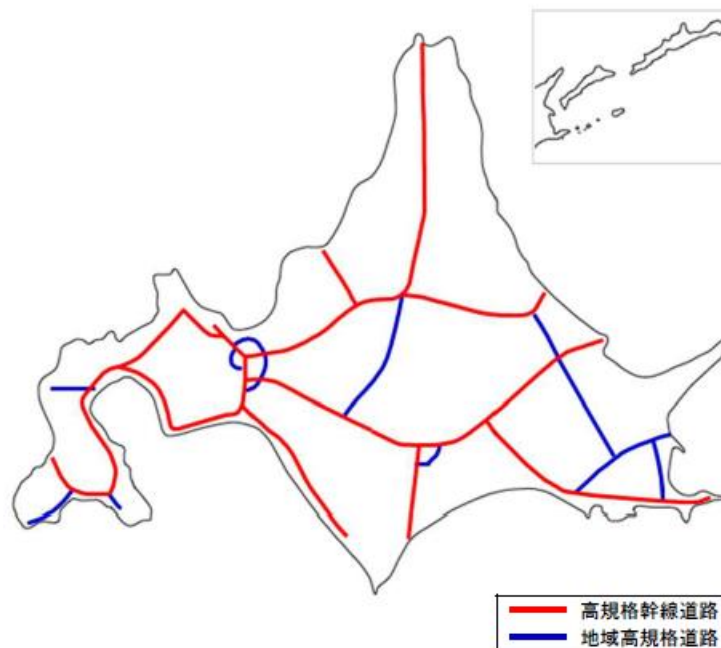


【H6(H10見直し)】広域道路整備基本計画

地域高規格道路

地域内連携、地域間交流、拠点への連結といった機能を有し、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路。

都道府県・政令市ごとに策定

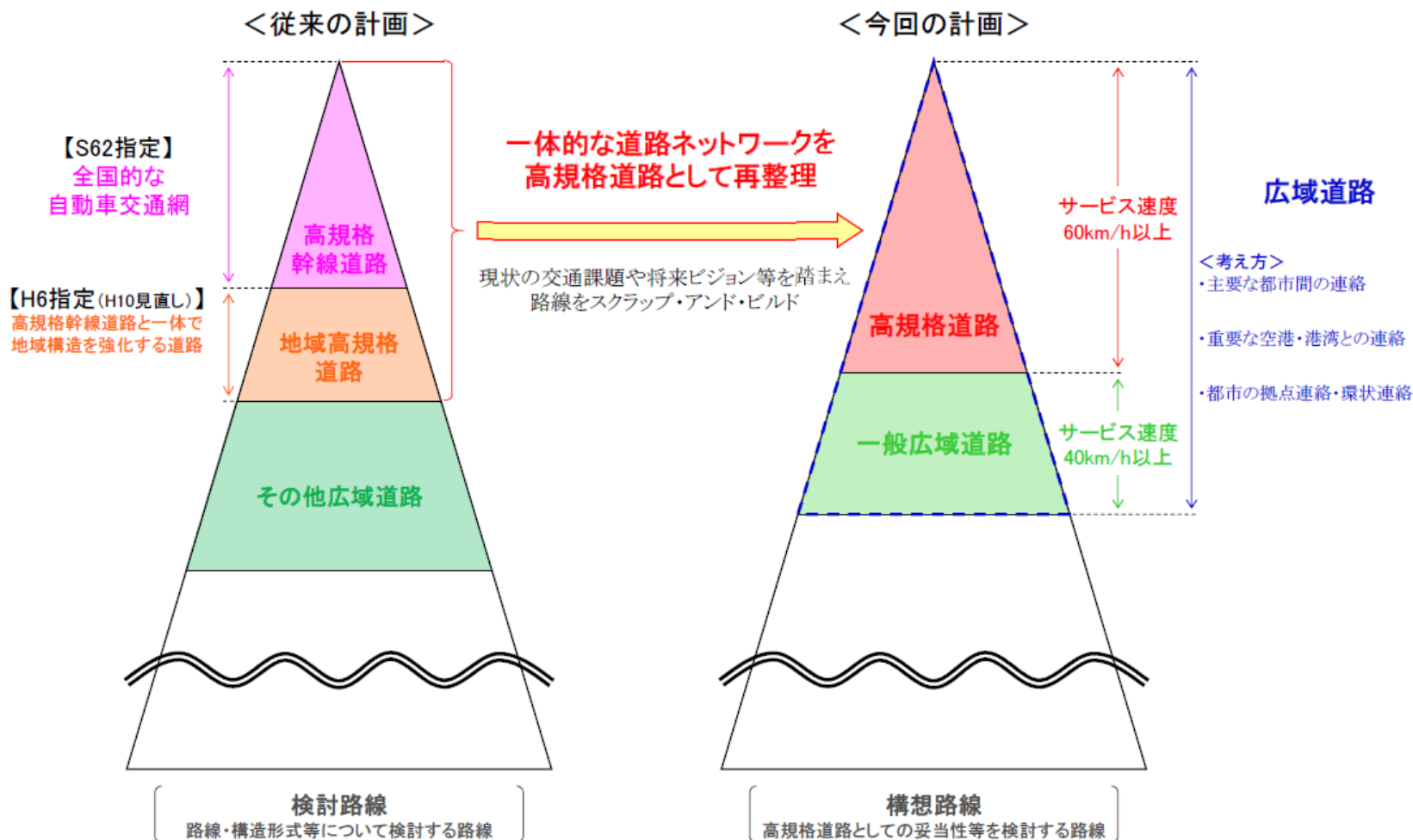


計画策定から20年以上経過し、時代に即した計画が必要

# 重要物流道路と新たな広域道路ネットワーク

## 地方ブロックごとに策定された広域道路ネットワーク計画の概要

- 広域道路として高規格道路と一般広域道路を位置づけ。また、今後必要な検討を進める構想路線を位置づけ。
- 広域道路のうち、高規格幹線道路や地域高規格道路など、より高いサービスが求められる道路を一体的な高規格道路ネットワークとして再整理。



# 奈良県新広域道路交通ビジョン・計画の概要

## 新広域道路交通ビジョン

.....: ビジョンに追記

### <ビジョンの位置づけ>

- 概ね20～30年間の中長期的な視点での将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める ※ビジョン策定後も適時適切に見直しを行う

### <ビジョンの内容>

#### 1. 地域の将来像

- 地域の現状と見通し 地勢、人口、紀伊半島における奈良県の位置づけ等
- 地域の目指すべき姿  
奈良県経済の好循環を促し、働きやすく、就業しやすい奈良県  
県土マネジメントを推進し、効率的で便利な交通基盤をつくる 等

#### 2. 広域的な交通の課題と取組

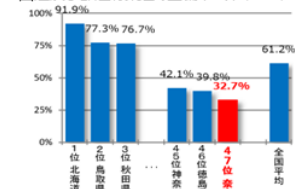
- 広域的な交通の課題・取組  
課題) 県内は自動車交通が中心であるが高規格幹線道路・一般道の整備率が低い  
多重性・代替性を備えた輸送ルートの確保が急務 等  
取組) 「企業立地」「観光振興」「まちづくり」等に資する道路整備を推進、拠点への  
アクセス向上、道路維持管理や道路防災対策を推進 等

#### 3. 広域的な道路交通の基本方針

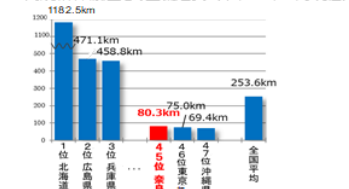
- 広域道路ネットワーク 国土の骨格となる道路の形成・強化、本県だけでなく近畿地方や中部地方等の物流拠点へのアクセス確保、災害時の安定的なネットワーク等
- 交通・防災拠点 まちの交通結節点の整備、防災拠点の確保 等
- ICT交通マネジメント ビッグデータ等の道路情報を活用し渋滞対策などの交通マネジメントを推進 等

➡ これらの取り組みにあたっては、「選択と集中」により早期に効果を発現

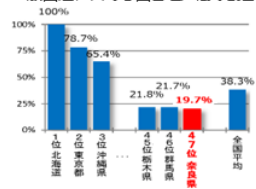
■ 国道及び都道府県道の整備率 (令和2年3月現在)



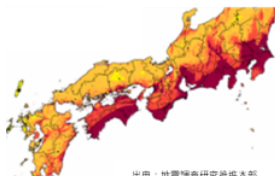
■ 高規格幹線道路の整備延長 (令和2年3月現在)



一般国道に占める国管理区間の割合



国管理区間の延長



## 新広域道路交通計画

.....: 計画に追記

### <計画の位置づけ>

- ビジョンを踏まえた、社会資本整備重点計画をはじめ今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる計画 ※計画策定後も適時適切に見直しを行う

### <計画の内容>

#### 1. 広域道路ネットワーク計画

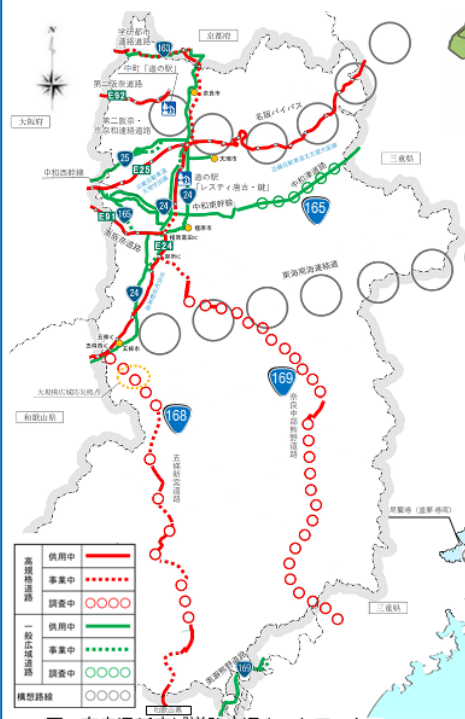
- 広域道路として高規格道路及び一般広域道路を規定  
紀伊半島アンカールート等、県域をまたぎ都市間を結ぶ道路を位置づけ

#### 2. 交通・防災拠点

- 防災拠点の機能強化 等  
大規模広域防災拠点の整備や、防災拠点として活用する中町「道の駅」等、道の駅の整備や機能強化 等

#### 3. ICT交通マネジメント

- 現状と課題、今後の取組  
ICT技術を活用し、渋滞対策や公共交通等による移動の円滑性の向上を図る 等



**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(中核中核都市等)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。



# 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

(令和2年12月11日閣議決定)

## 1. 基本的な考え方

- 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。
- このような危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靱化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。
- このため、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。

## 2. 重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：123対策

○追加的に必要となる事業規模：おおむね15兆円程度を目標

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]	おおむね12.3兆円程度
(1) 人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]	
(2) 交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]	
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]	おおむね2.7兆円程度
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[24対策]	おおむね0.2兆円程度
(1) 国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]	
(2) 災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[12対策]	
合 計	おおむね15兆円程度

※対策の初年度については、令和2年度第3次補正予算により措置。次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応。

## 3. 対策の期間

○事業規模等を定め集中的に対策を実施する期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）の5年間