

1.1 情報提供サイトの概要

- 令和4年度は自家用車を対象にした「経路分散」に比重を置いていたが、行動変容の方向性を「交通手段転換」「需要分散」に変更。
- 行動変容を促すにあたり、渋滞予測等の交通情報の充実を図りつつ、京都市が提供するサービスを集約して、観光課題対策の推進を支援。

■ 令和5年度の情報提供

道路交通情報（渋滞予測等）の充実

京都市の情報を掲載 **+** 利用のメリットを紹介

The collage includes: a map of Kyoto with traffic hotspots; a 'LIVE CAMERA' feed of Nene Street; a '地下鉄1日券' (Subway 1-day pass) advertisement; a 'Park & Ride' map; and various bus and train fare charts.

支援

支援

支援

■ 京都市の主な取組み（混雑対策）

■ 観光地の混雑	一部の地域・時期・時間の集中による混雑
需要の分散化（場所・時期・時間）	
<ul style="list-style-type: none"> ● 混雑していない時期・時間・場所のPR ● 混雑情報の発信（観光快適度見える化、ライブカメラ配信等） ● 手ぶら観光の推進、外国人観光客に対するマナー啓発 	
■ 公共交通の混雑	交通結節点である京都駅への一極集中 主要観光地と直結するバス路線の混雑
交通手段の分散化、輸送力の強化	
<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送力の強化（市バスの増便・臨時バスの運行等） ● 市バスから地下鉄への分散（無料乗継、バス1日券の廃止等） 	
■ 交通渋滞	自家用車等の流入による渋滞の発生 観光地周辺の駐車場への利用集中による混雑
自家用車等の流入抑制、駐車需要の管理	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通やパークアンドライドの利用促進 ● 観光地交通対策（臨時交通規制、迂回誘導案内等） ● 観光バス駐車場の一元発信ツールの作成 ● 観光駐車場の完全予約制導入 	

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
奈良県の道路整備	① 限られた予算の中で、必要なところに必要な道路を出来るだけ早く整備していくことを考えていかなければならない。	第8回委員会

参考意見	備考
<ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道の早期の全線開通をお願いしたい。 ・奈良県南部地域について、地域経済のためにも紀伊半島アンカールート of 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」を特にお願いしたい。 	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

道路整備基本計画の改定について（背景） ～奈良県の道路整備状況～

一般道路（国道+県道）

	道路延長	整備済延長	道路整備率		歩道設置済延長	歩道整備率	
				全国順位			全国順位
奈良県	約 2 1 4 5 km	約 6 9 0 km	約 3 2 %	4 7 位	約 6 1 4 km	約 2 9 %	4 5 位
国道（国管理）	約 1 6 9 km	約 7 9 km	約 4 7 %	3 6 位	約 9 0 km	約 5 3 %	4 1 位
国道（県管理）	約 6 8 2 km	約 3 0 1 km	約 4 4 %	4 5 位	約 2 1 4 km	約 3 1 %	4 4 位
県道	約 1 2 9 4 km	約 3 0 9 km	約 2 4 %	4 7 位	約 3 1 0 km	約 2 4 %	4 4 位
全国平均（国道+県道）	約 3 9 4 9 km	約 2 4 5 8 km	約 6 2 %		約 1 8 3 0 km	約 4 6 %	

※整備率 = 整備済延長 / 実延長
 整備済延長 = 改良済延長（車線幅5.5m以上） - 混雑度1.0以上の延長（車線幅5.5m以上）

道路統計年報2021（令和2年4月1日時点）から作成

高規格幹線道路

	全国	奈良県		
		全体	うち京奈和自動車道	
			全国順位	
計画延長	約14,100km	97.1km	46位	48km
開通延長	約12,000km	80.3km	45位	31km
整備率	85%	83%	33位	65%

全国高速道路建設協議会調べ（令和4年3月31日時点）

道路整備基本計画の改定について（背景） ～奈良県の道路整備状況～

- 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
- 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

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

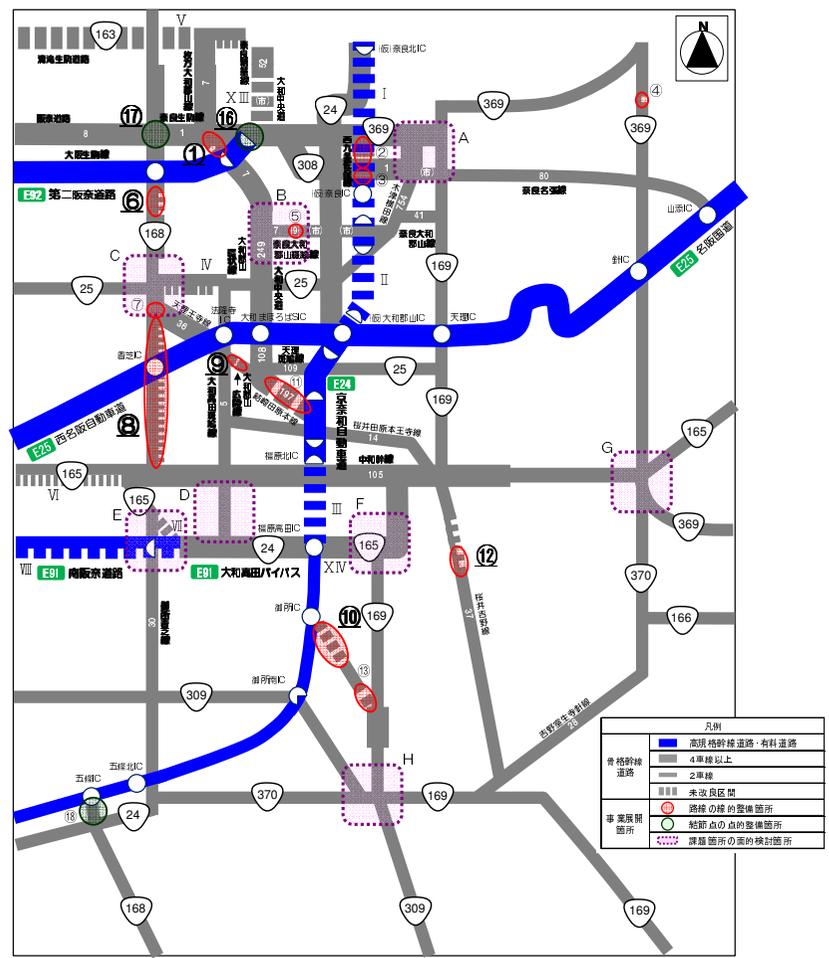


新規事業化
(事業費10億以上はB/C1.0以上も確認)

道路整備基本計画の改定について（背景） ～土地収用制度の積極的な活用について～

- 道路整備においては、県民の利便性向上や県経済の活動基盤強化等の観点から、早期整備を求められているが、用地取得に時間を要している事例が多い。
- 特に本県が重点的に整備を進めている骨格幹線道路において、**事業化から5年が経過しても、用地取得率が80パーセントに満たない路線が8路線（9工区）**
- 早期整備を図るためには、土地収用制度の活用基準を定めていくことが必要。

■ 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所 (大和平野部)



■ 事業化後5年経過しても用地取得率が8割に満たない骨格幹線道路

No.	地図番号	路線名	工区	事業化
1	①	枚方大和郡山線	中町工区	H24
2	⑥	国道168号 (小平尾BP)	2工区 (拡幅)	H19
3	⑧	国道168号 (香芝王寺道路)	西名阪より北	H18
4	⑨	天理王寺線	長楽工区	H22
5	⑩	国道169号 (御所高取BP)	御所区間	H29
			高取区間	H29
6	⑫	桜井吉野線	百市工区	H17
7	⑯	国道308号	宝来ランプ	H25
8	⑰	大阪生駒線	辻町IC	H27

※用地取得率：土地所有者・関係人数全体に対する契約済みの割合
 ※上記路線は用地取得に時間を要しているもの他、調査・設計に時間を要しているものも含まれている。

(参考)
 ・国土交通省では、事業認定の申請時期について、原則、一の事業認定単位における用地取得率が80パーセント、又は用地幅杭の打設から3年を経た時のいずれか早い時期を経過した時まで、収用手続きに移行するとしている。

- 埋蔵文化財の存在が知られている土地（周知の埋蔵文化財包蔵地）では、土木工事の事前に手続きが必要
- ・奈良県の「周知の埋蔵文化財包蔵地」は13,238件で全国第13位
 - ・可住地面積あたりでは全国第2位

■可住地面積あたり文化財件数

順位	都道府県	可住地面積あたり文化財件数(件/km ²)
1位	鳥取県	20.14
2位	奈良県	15.50
3位	京都府	14.73
4位	兵庫県	10.33
5位	岡山県	10.11

出典：周知の埋蔵文化財包蔵地：令和3年度 周知の埋蔵文化財包蔵地数（文化庁HP R4.3）
都道府県面積・可住地面積：都道府県・市区町村のすがた(R3調査)(総務省e-Stat R5.2.21公開)
※可住地面積：総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた面積

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
説明責任	<ul style="list-style-type: none"> ① <u>県民に伝わる言葉</u>で計画を書いてほしい。 ② ソフト対策を行うにあたって、民意を得るという意味でも、<u>単純明快なビジョンや方策を打ち出すことが重要ではないか。</u> ③ 県民の経済活動にも影響を及ぼすことから、<u>県民に対して分かりやく、コンセンサスを得られるような計画づくりが大事。</u> 	<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"> ・パンフレットなどを作成する際、県民がどきどきわくわくする、デザイン性の高いもので参画を促してほしい。 ・県民に対して具体的なイメージが提供できるような計画であってほしい。奈良県の課題と道路の両者の関係性を分かりやすくすれば、計画の目指す方向が県民によく伝わると思う。 	<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

奈良県道路整備基本計画（改定骨子（素案））の概要（1）

注）素案の概要は、現計画の構成に対して、特に、「主な拡充」「追加」を行う内容を示したものである。記載されている黒字の現計画の内容は、今後、時点更新を行っていく予定。

〔 黒：現計画、橙：主な拡充、赤：追加 〕

I. 「整備すべき道路のあり方」

1. 道路の役割

(1) 道路の役割

(2) 目指す姿と方向性

奈良県における「道路」の基本的な考え方等を追記
(県民目線、デジタル技術活用、交通体系の多様化、
災害脆弱性とインフラ老朽化の克服、etc・・・)

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、② 幹線道路の整備状況

「重要物流道路」「新広域道路交通計画」
について追記

(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

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

(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

4. 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

県南部地域ネットワーク(特に東西軸)
のあり方について追記

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)

DXを活用した日常的な維持管理
(舗装、区画線、草刈りなど)
について追記

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

I.「整備すべき道路のあり方」

〔黒:現計画、橙:主な拡充、赤:追加〕

5. 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

カーボンニュートラルについて追記

(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）

DXを活用した日常的な維持管理（舗装、区画線、草刈りなど）について追記

(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

・多種多様な交通体系を踏まえた実態把握についても記載
・県南部地域ネットワーク(特に東西軸)のあり方についても記載

〔 黒：現計画、橙：主な拡充、赤：追加 〕

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

・旧道移管の取扱い
・用地買収の難易度判断
(優先的な地籍調査など)
について追記

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）

工事の加速化について追記

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

土地収用制度の積極的活用について追記

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

埋蔵文化財部局との連携について追記

(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

分かりやすい計画・資料について追記

②施策の「見える化」と県民意見の反映

- ・分野別のプラン等を見直しを行い、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