

「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」 の取組状況について

①【奈良県の活力を牽引する幹線ネットワークの形成】

■ 供用目標の達成状況 [平成23年8月31日現在]

計画的な企業誘致やまちづくりを促進させるため、南北の基軸となる京奈和自動車道とそのアクセス道路の一体的なネットワークの形成を目指し、供用目標宣言を行った6箇所の供用目標の達成状況は次のとおり。

供用目標宣言路線

- ・ 枚方大和郡山線(石木工区) : 平成21年度(平成22年3月供用)
- ・ 中和幹線(桜井東工区) : 平成22年度(平成22年4月供用)
- ・ 中和幹線(下田工区) : 平成23年度
- ・ 国道165号(脇本道路) : 平成24年度
- ・ 国道168号(川津道路の一部) : 平成22年度(平成22年3月供用)
- ・ 国道169号(高取バイパスの一部) : 平成23年度

■ 重点整備宣言箇所の取組状況 [平成23年8月31日現在]

県内外の交流を促進し、活力ある奈良県づくりを進めるため、多くの人やものを運ぶ上で重要な役割を担う幹線道路ネットワークの形成を目指し、重点整備宣言を行った箇所の取組状況は次のとおり。

全 区 間 供 用 箇 所 : 5 箇 所 / 全 23 箇 所 中

- ・ 国道308号(大宮道路) : 平成22年9月供用
- ・ 国道308号(三条道路) : 平成22年3月供用
- ・ 三条菅原線 : 平成22年4月供用
- ・ 大森高畑線外1線 : 平成23年7月供用
- ・ 国道168号(旭口道路) : 平成23年8月供用

部 分 供 用 箇 所 : 4 箇 所 / 全 23 箇 所 中

- ・ JR関西線・桜井線[鉄道高架切替] : 平成22年3月供用
- ・ 国道168号(上庄バイパス) : 平成22年8月供用
- ・ 国道168号(王寺道路) : 平成21年8月供用
- ・ 国道309号(丹生バイパス) : 平成23年4月供用

新 規 事 業 化 箇 所 : 2 箇 所 / 事 業 化 予 定 5 箇 所 中

- ・ 西名阪スマートインターチェンジ(仮称 安堵郡山西スマートIC)
- ・ 大和郡山川西三宅線

報 告 2
平成23年9月
土 木 部

②【重点戦略に基づく個別計画】

■ 「奈良県みんなで作る渋滞対策プラン」(H22年2月策定)

- ・ 渋滞の著しい箇所、57箇所の内、速効対策を19箇所で立案、11箇所で対策を実施、9箇所で一定の効果を確認。
- ・ パークアンドバスライドやトクトクパーキングなどのソフト施策等を実施。

■ 「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン」(H22年2月策定)

- ・ 事故危険箇所、50箇所の内、45箇所で速効対策を実施。また、9箇所については、抜本対策を実施しており、2箇所で対策を完了。
- ・ 事故データの見直しの更新を行い、17箇所を危険箇所に追加し、現在、事故原因及び対策について検討中。

■ 「なら安心みちネットプラン」(H21年12月策定)

- ・ 落石、崩土などの前兆現象の早期把握等のための「安心みちしるべ」を国道168号、169号、309号等に設置。
- ・ 国道168号、国道169号の通行規制に備え、林道を活用した迂回路を事前に設定、整備。
- ・ ハード対策については、選択と集中によりH22年度は51箇所で対策を実施。

■ 「奈良県橋梁長寿命化修繕計画」(H22年2月策定)

- ・ 早急に補修が必要な損傷橋梁76橋の内、20橋について補修内容を検討、5橋について対策完了。
- ・ 緊急輸送道路上の耐震補強が必要な35橋の内、5橋について耐震補強の検討、3橋について対策中、4橋について対策完了。
- ・ 市町村向けの技術講習会や県が垂直補完により市町村の橋梁点検(5市町村)、長寿命化修繕計画策定(3町村)を実施。

■ 「奈良県自転車利用促進計画」(H22年12月策定)

- ・ 約600kmに及ぶ広域的な自転車利用ネットワークのうち、約200kmの区間において現況調査、サイン配置検討等を実施中。検討の終了した箇所から順次整備に着手。
- ・ 観光振興や地域活性化に資する広域乗り捨て型レンタサイクルの社会実験を今秋に実施。
- ・ 宿泊施設と連携し、「サイクリストにやさしい宿」のPRを今秋から実施。

■ 「奈良県安心歩行空間整備方針」(H23年6月策定)

- ・ 歩行空間が整備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等について重点的に整備を推進。

【計画の概要】

現状と課題

○渋滞の発生状況

- ・ラッシュ時に大和平野地域を中心に渋滞が発生
- ・全国有数の観光地であり、観光地とその周辺を中心に交通渋滞が発生

○これまでの渋滞対策と課題

- ・交差点以外の区間にも着目した渋滞箇所の選定が必要
- ・ハード対策は多額の投資と相当の期間を要するため、コストや早期事業効果発現の観点を重視した「速効対策」の強化が必要
- ・観光渋滞については、「利用者に協力を求めるソフト対策」の充実が必要

対策の基本的な考え方

- ・計画の策定過程を「見える化」する
- ・コストや早期事業効果発現の観点をより重視した「速効対策・ソフト対策」に「選択と集中」で取り組む

具体的な取り組み

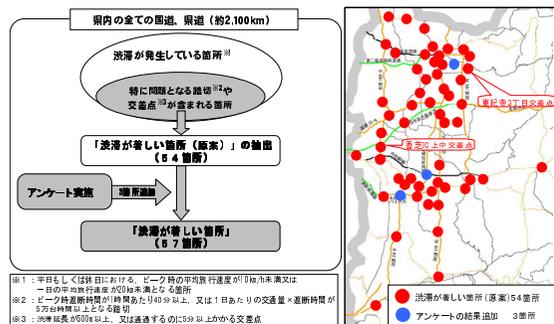
1. 計画策定過程の「見える化」

- ①客観的データに基づき、「渋滞が著しい箇所(原案)」54箇所を抽出
- ②道路利用者へのアンケートを実施し、3箇所を原案54箇所に加え、合わせて57箇所を「渋滞が著しい箇所」とした

2. 「選択と集中」による対策

- ①道路の使い方の工夫による「速効対策」の強化
- ②平城遷都1300年祭において、モデル的に「ソフト対策」を実施
- ③地元協力が得られたところから交差点改良など「ハード対策」を実施

渋滞が著しい箇所抽出の考え方



※1：平日もしくは休日における、ピーク時の平均旅行速度が10km/h未満又は一日のうち4時間以上10km/h未満となる箇所
 ※2：ピーク時遅延時間が時間あたり4分以上、又は1日あたりの交通量×遅延時間が万台時間以上となる箇所
 ※3：道路幅員が10m以上、又は通過するの15分/15分以上の交差点

渋滞が著しい箇所位置図

3. 最先端技術の活用

- ①ETC技術を活用した取り組みを推進

4. 渋滞状況把握、対策検討のための体制の強化及びノウハウの蓄積

- ①渋滞状況把握、対策検討に向けた体制強化

5. フォローアップによるPDCAの実施

- ①PDCAサイクルを活用した取り組みにより、継続的な改善を実施

【これまでの取り組み】

2-①「速効対策」の実施例(国道168号 香芝IC上中交差点)

- ・既買収地を活用し、交差点南側の左折レーンを延伸



最大渋滞長は950m→170mとなり、渋滞が緩和

※県内では、これまでに57箇所のうち19箇所で速効対策を立案し、うち11箇所を実施、9箇所で一定の効果を確認

2-②「ソフト対策」の実施例(平城遷都1300年祭フェア期間中の平城宮跡会場周辺の交通対策)

- ・公共交通機関の利点をPRするHPを作成
- ・パークアンドバスライド施策の実施



平城宮跡会場周辺では大きな渋滞は観測されず

2-③「ハード対策」の実施例(県道奈良名張線 東紀寺3丁目交差点)

- ・北向きの右折レーン新設に向け事業中
- ※県内では、これまでに57箇所のうち4箇所でハード対策を立案し、うち2箇所で開催中



※幹線道路ネットワークの整備による抜本的な対策も合わせて実施

3-①トクトクパーキング

1300年祭時の郊外駐車場利用促進

- ・登録者に観光情報をメール配信
- ・ETCポイントを付与



4-①連絡調整会議の開催

幹線道路の供用に伴う効果や課題を把握するため設置

- ・国、県、市町村、警察が連携
- ・これまでに下記会議を計6回開催
- 「奈良市内幹線道路連絡調整会議」
- 「中和幹線連絡調整会議」
- (H22:各3回開催)

5-①フォローアップによる評価・改善

- ・対策の効果を検証し、必要に応じて対策案の改良や追加の検討を実施
- ・渋滞カルテを作成し取りまとめ



「カルテ」による取りまとめ



【計画の概要】

【現状】奈良県では、平成22年に6,515件の事故が発生し、8,451人が死傷(うち死者45人)しており、事故件数や負傷者数については、30年前の2倍近い水準。また、交通死傷事故の6割近くが国道及び県道で発生しており、そのうちの約8割が限定された約2割の箇所集中。

【課題】事故が集中する危険箇所の抽出を行い、「選択と集中」による効率的な投資が必要。また、県民アンケートでは、交通安全に対する県民のニーズは高いが満足度は低いことから、県民のニーズを反映するためにも県民参加の取り組みが必要。

【対策の基本方針】客観的な事故データの抽出に加えて、県民の意見も反映させた交通事故対策実施箇所を選定し、道路管理者(県・国)と警察が連携して対策を推進する。対策案の検討にあたっては、学識経験者にも意見を求め、道路区域内で実施が可能な速効対策から早急に対策を実施する。

具体的な取組

①客観的データによる事故危険箇所の「見える化」

・緊急性が高い箇所として抽出した38箇所を事故危険箇所として公表。
また、事故データの見直し(「H15~H18」を「H17~H20」)に更新により、17箇所の事故危険箇所を追加。

②県民とのコミュニケーションによる課題の「見える化」

・県民アンケートにより意見の多い上位12箇所を対策実施箇所を選定。
・対策箇所の取組状況等はホームページにて公表。

③「選択と集中」による対策の実施

・早期効果発現可能な速効対策から着手し、地域の協力が得られた箇所は抜本対策を実施する。

④技術力向上に向けた取り組みの実施

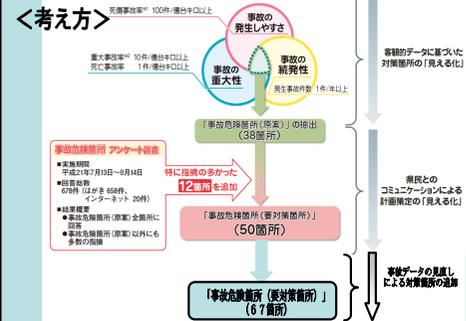
・「奈良県交通事故対策検討委員会」を設立し、有識者の助言を対策に反映。

⑤フォローアップによるPDCAの実施

・PDCAサイクルによる継続的なマネジメントを実施。

【これまでの取り組み】

①客観的データによる事故危険箇所の「見える化」



②県民とのコミュニケーションによる課題の「見える化」

ホームページで対策箇所の事故発生状況や対策内容、取組みの進捗状況などを分かりやすく掲載。

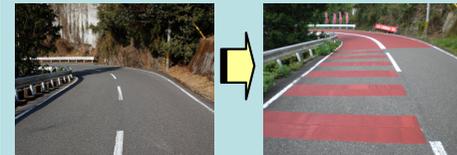


③「選択と集中」による対策の実施

速効対策 (道路区域内で可能な対策)

(先に選定した50箇所のうち、45箇所は完了)

下北山村上池原(169号)

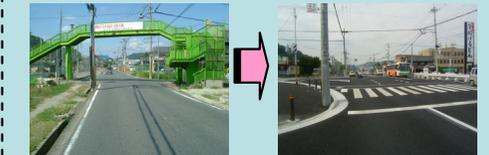


急カーブ区間での正面衝突事故多発 薄層舗装などの対策により安全性が向上

抜本対策 (道路幅を伴う対策)

(先に選定した50箇所の抜本対策箇所9箇所のうち、2箇所は完了)

王寺本町2丁目交差点



国道169号 北葛城郡 王寺町 本町2丁目(王寺小学校前)	国道169号 吉野郡 大淀町 松尾木(松尾木交差点)
国道169号 生駒市 北田原町	国道169号 生駒市 西宮町 城戸
国道169号 橿原市 出合町(出合交差点)	国道300号 吉野郡 下市町 真如堂
(河原田橋) 北葛城郡 広陵町 百濟(興平橋付近)	国道300号 吉野郡 下市町 下市(下市)
	(下市三叉路) 吉野郡 下市町 下市(下市)

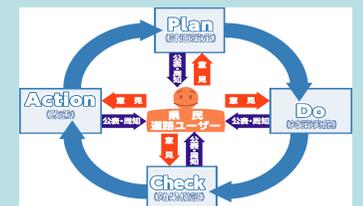
④技術力向上に向けた取り組みの実施

学識経験者を交えた「奈良県交通事故対策検討委員会」を設立し、事故対策における詳細調査・要因分析等を行い、対策効果を検証。調査結果は、プランの対策メニューに反映。(H20:2回、H21:3回、H22:3回の計8回を開催)



⑤フォローアップによるPDCAの実施

PDCAサイクルによるフォローアップを実施するとともに、事業実施箇所については、効果検証を行い、必要に応じて対策の追加検討を行うなど継続的な改善に努める。



【計画の概要】

- 【現状】過去5箇年の落石、崩土を原因とした通行規制は約120件、1回当たりの通行規制時間は約20日
要対策箇所は1,705箇所あり、対策完了箇所は約15%
- 【課題】効率的な投資による「選択と集中」が必要。また、発災後の課題としては、ドライバー等への情報発信の遅延、情報内容の不備、迂回路開設の迅速化
- 【対策の基本方針】前兆現象の早期把握による予防対策や発災後の地域生活・経済への影響を最小限に抑えるとともに道路ネットワークを遮断させない観点をより重視して危険箇所の防災対策に取り組む

具体的な取組

1. 前兆現象の早期把握と初期対応の充実

- ①前兆現象箇所等の早期特定のための環境整備(安心みちるべ(距離標)の設置)
- ②道路利用者や地域住民に規制情報等を速やかに周知(規制情報HPの改良)
- ③事前に迂回路計画の策定(迂回路の補修・修繕)

2. 防災対策の充実

- ①県境部での連絡体制の充実(道路防災連絡会議の開催)
- ②関係機関との連携強化(道路防災訓練の実施)
- ③被災状況の情報伝達体制の充実(GPS携帯を活用した情報伝達)
- ④危険箇所の早期発見に向けた科学的知見の充実(防災検討委員会の開催)

3. 『選択と集中』によるハード対策の実施

- 優先順位**
- I 崩落の発生箇所や兆候のある箇所を第一優先に緊急対策を実施
 - II 県土を縦横断する広域幹線道路かつ緊急輸送道路において、迂回路計画の無い区間における対策を優先的に実施
 - III 通行止めにより孤立集落が発生する路線においては、発災後の避難方法などのソフト対策を地元自治体と検討するとともに、孤立集落の解消に向けた対策を実施
 - IV 県土を縦横断する広域幹線道路かつ緊急輸送道路において迂回路の走行性や安全性を踏まえた計画的な防災対策の実施

4. 最先端技術の活用

- ①情報収集に関する活用・記録の保存(災害情報のデータベース化)

5. 技術力向上に向けた取り組み

- ①技術講習会の開催(職員向けの斜面対策講習会の開催)

【これまでの取り組み】

1-①安心みちるべ(距離標)の設置

山間部のランドマークの無い箇所に距離標を設置し、目印として利用



【これまでの設置路線】国道168号、国道169号、国道309号等 約1,600箇所に設置
【今後の活用事例】観光交通の誘導や迂回路への誘導、通行規制情報等にも活用予定

1-②規制情報HPの改良

主な観光スポットから検索できます。

携帯電話でも閲覧できます。

規制情報とともに迂回路情報も同じ地図で閲覧できます。

【今後の整備内容】通行規制情報を携帯端末にメール配信するシステム等さらに利用者にとって使いやすいシステムを構築予定

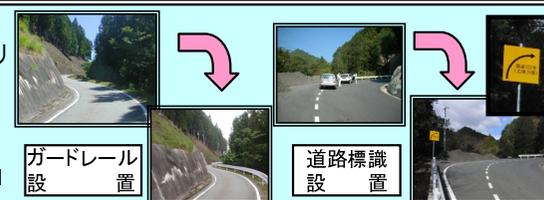
http://www2.wagamachi-guide.com/naradouro/

アクセス数は順調に推移
大雨や大雪時の通行規制箇所が増える期間には利用者数、アクセス数とも大きく増加

1-③迂回路の補修・修繕

迂回路(林道)の事前整備を行うことにより発災後原則3日で迂回路を開通

【これまでの整備路線】H21より実施
・林道平川釜落線(野迫山村)、林道川津今西線(十津川村)【県で実施】
・林道辻堂山線、林道サンギ線(上北山村)【村に委託】



2-②道路防災訓練の実施

災害発生から初期対応(現場の対応、迂回路の開設及び道路規制情報の発信)に至るまでの訓練



H22.8.24~25. 吉野土木、五條土木で開催

2-④防災検討委員会の開催

国道168号と169号において学識経験者など専門家を委員とする防災検討会を実施
(詳細図面により地すべり地形を抽出し、崩落危険箇所の把握を行う。)



H22.7.29.、10.4.、12.24.の3回開催

3. 「選択と集中」によるハード対策



H22年度の対策箇所(実績)

	I	II [*]	III	IV
対策箇所	40 箇所	8 箇所	1 箇所	2 箇所

※川津工区の改良により解消される箇所を含む

5-①職員向けの斜面対策講習会の開催

斜面崩壊の予防・発災後の速やかな初期対応のための県技術職員のスキルアップ(職員の技術力向上により崩落の兆候に対して迅速な判断を行い、初期対応を充実することにより、道路ユーザーに安全で信頼性の高い道路サービスを提供)



H22.12.10. 吉野土木で開催(今年度も吉野土木、五條土木で開催予定)

【計画の概要】

【現状】①県内の橋梁(2m以上)は、直轄国道、国道・県道、市町村道、農道、林道を含め10,526橋。

②平成7年兵庫県南部地震で被災した橋梁と同形式で耐震補強未対策橋梁が緊急輸送道路上に35橋。

③市町村管理には、橋長100m以上の橋梁が81橋(21市町村)

【課題】①建設後50年を経過する橋梁が増加。維持・修繕及び更新費が増大。

②震災時の落橋や損傷が道路ネットワークを寸断する恐れ。

③土木技術職員が少なく、適切な維持管理が出来ない。

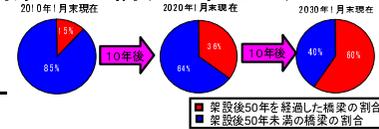
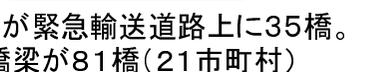
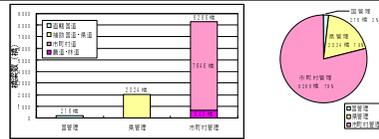
【維持管理の基本方針】

①損傷が顕著になった後に大規模補修・補強を行う『事後保全』から、損傷が軽微な段階から維持・補修を行う『予防保全』へ方針転換

②長寿命化の視点での日常点検の手法を確立させるとともに、定期点検に関わる県技術職員の知識及び能力の向上を図る

③計画策定、定期点検、修繕、計画の見直しという橋梁のマネジメントサイクルを確立し、継続的な維持管理を図る。

④市町村の予防保全に対する支援内容及び支援体制の充実を図る。



具体的な取組

1. 予防保全の導入

①予防保全の導入により、維持管理コストを削減

2. 今後の点検や修繕計画の実施

①点検結果による早急に補修が必要な損傷橋梁76橋については、今後5年で完了

②橋梁ごとに社会・供用・環境の各条件を考慮した3段階の管理水準を設定し、重要度に応じた予防保全を実施

③耐震補強が必要な緊急輸送道路上の橋梁35橋について今後5年で完了

④橋梁の重要度や予算を踏まえた今後10年の補修及び点検計画を策定

3. 組織体制の強化・職員のスキルアップと技術の伝承

①施設保全係・予防保全担当者などを配置し、組織体制を強化

②NPO団体と協働を図り、技術の伝承を行う体制を構築

4. 市町村管理橋梁の予防保全に対する支援内容及び支援体制の充実

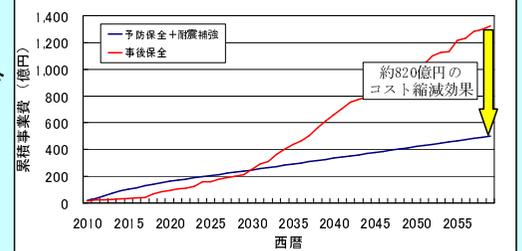
①技術講習会の開催及び県が点検、計画策定を支援する垂直補完の導入

【これまでの取り組み】

1-①予防保全の導入効果

『事後保全』型維持管理から『予防保全』型維持管理への方針転換により、15m以上の全ての管理橋梁において今後50年間で820億円(16.4億円/年)の維持管理コストの削減が可能
・管理水準を満たしていない橋梁を10年後には0橋とし、橋梁の安全性・信頼性の確保を図る。

予防保全と事後保全の比較(15m以上726橋)



2-①早急に補修が必要な損傷橋梁76橋の進捗状況

平成22年度から施設保全担当者を各土木事務所に配置し、本格的に長寿命化に向けての取組を開始

補修内容の検討 : 20橋
H22未完了橋梁数 : 5橋



2-③緊急輸送道路上の耐震補強が必要な橋梁35橋の進捗状況

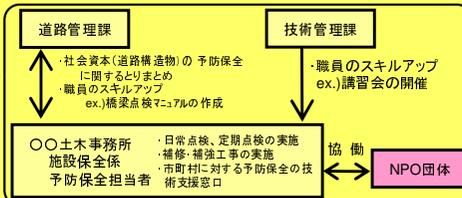
・兵庫県南部地震で被災した橋梁と同形式の橋梁を重点的に対策
・国道166号、国道169号等の緊急輸送道路上の橋梁を優先的に対策

耐震補強の検討 : 5橋
事業中橋梁数 : 3橋
H22未完了橋梁数 : 4橋



3-①予防保全に向けた組織体制の強化

効率的かつ合理的に『予防保全』型維持管理を実施するため、各土木事務所の組織体制を強化
また、職員による橋梁点検を実施するため、橋梁点検マニュアルを作成



4-①市町村向けの技術講習会の開催及び垂直補完

県と市町村職員のスキルアップを目指し、橋梁点検の現地研修会を実施
H22.6.4. 吉野土木で開催



そのほか、橋梁点検、長寿命化修繕計画等に関する市町村職員向け研修会を5回開催。

県が市町村から橋梁点検及び長寿命化修繕計画を受託

①平成22年度実施
橋梁点検は5市町村(94橋)
計画策定は3町村(120橋)

②平成23年度実施予定
橋梁点検は9市町村
計画策定は、7市町村を予定

※本年度から2町で長寿命化事業に着手

【計画の概要】

◆自転車利用の現状と課題

- 全国的な健康志向の高まりに伴う自転車利用の増加。
- 観光振興、地域活性化のツールとしての自転車の活用。
- 安全な自転車利用環境の確保に対する社会的要請。
- 環境対策としての自転車利用への期待の高まり。
- 大規模自転車道は整備されているが、安全面が劣る等の指摘。
- 社会実験を通じて自転車が周遊観光の拡大に寄与することを確認。
- 県内の自転車交通事故件数は1,000件／年以上。

◆自転車利用促進に向けた取組方針

【取組方針】

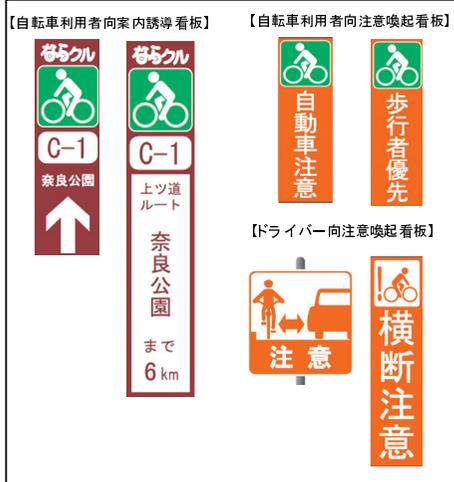
- 県内における滞在型観光の拡大による観光振興や地域活性化。
- あわせて、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくり等の実現。

① 安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築する「ハード施策」

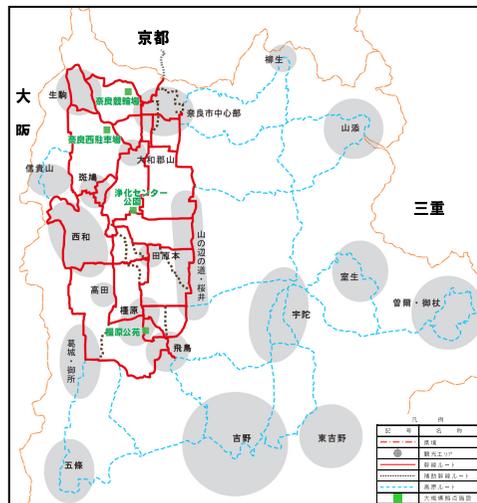
② 自転車を利用しやすい環境を創出する「ソフト施策」

③ 関係者が連携した継続的な取組を支える「推進体制」

◆サイン整備のイメージ



◆奈良における広域的な自転車利用ネットワーク



【これまで(今後)の取組み】

◆新たなサイクリングルートのお称決定

計画策定とあわせて設定した広域的な自転車利用ネットワーク(約593km)について、県民の皆様にご意見を伺い、選定委員会を経て決定。

【全体の愛称:奈良まほろばサイク∞リング】

全体の愛称については、奈良であることが一目でわかる、古都奈良をイメージできる等の視点から採用。

【全体の愛称の略称:ならクル】

看板への表記や、言いやすさを踏まえ、「奈良」とサイクルの「クル」を組み合わせ、「ならクル」に決定。



【個別ルートの愛称】

個別ルートの愛称は、ルート名称から「わくわく感」を感じることができるよう、ルートに近い古道名や河川名、道路の通称の他、ルート近傍の著名な観光地や歴史的な出来事・人物などに着目して、ルート名称を決定。

<個別ルート名の例>

上ツ道ルート、法隆寺ルート、大化の改新ルート、せんとの道ルート

◆広域的な自転車利用ネットワークの整備

現在、約600kmに及ぶ広域的な自転車利用ネットワークのうち、約200kmの区間において現況調査、サイン配置検討等を実施中。検討の終了した箇所から順次整備に着手。

◆広域乗り捨て型レンタサイクル社会実験の実施

観光振興や地域活性化に資する広域乗り捨て型レンタサイクルの社会実験を今秋に実施し、恒久施策としてのレンタサイクルの仕組みづくりの検討を実施。

◆宿泊施設と連携したサービスの実施

自転車愛好家が奈良に泊まり、観光を楽しめるように、宿泊施設と連携し、「サイクリストにやさしい宿」のPRを今秋から実施。

◆関係者が連携した継続的な取組を支える体制づくり

会員相互の情報交換や目的を達成するために必要な事業の円滑な推進を目的とし、行政団体、民間事業者、地域団体等県内の様々な関係者が参画する「(仮称)奈良県自転車利用促進協議会」を今秋に立ち上げ、協議・調整等を実施。

【計画の概要】

【現状】(児童の通学路)歩道整備率は約25%、全国平均は約41%
歩道がない通学路は約87km(通学路全体の約42%)
(バリアフリー経路)バリアフリー基本構想を策定した市は橿原市、葛城市。
(来訪者の歩行空間)案内看板が多種多様、新旧の看板が入り交じって設置。

【課題】(児童の通学路)歩道の連続性が確保されておらず、歩行者視点に
立った面的な歩行空間の不足。
(バリアフリー経路)市町村の財政的な負担、組織内の調整、作成ノウハウの
不足などによる取組体制への遅れが顕著。
(来訪者の歩行空間)様々な主体が案内サインを設置しており、来訪者のわか
りにくさを助長。

【歩行空間整備の基本方針】「選択と集中」により必要性や緊急性の高い箇所を優
先的に整備。関係者との点検を通じて、課題を「見える化」し、速効対策から取り
組み、協力が得られる箇所については抜本対策も実施。さらに休憩用ベンチや観
光案内サインの設置等を一体的に整備。

重点的に整備を推進する路線とその具体的な取組

①歩行空間が確保されていない通学路

客観的なデータと学校関係者へのアンケートによる選定。関係者と連携し、点検を
行い、地域の共通課題の「見える化」を行い、対策プランを作成・公表。
早期効果発現可能な速効対策から着手し、地域の協力が得られた箇所は抜本対
策を実施する。

②バリアフリー基本構想における生活関連経路

歩道拡幅等の抜本対策を基本とし、ベンチ等の休憩施設をあわせて実施。基本構
想未策定の市町村に対して、策定に関する情報提供や講習会開催等の技術的な
支援を実施。県立施設の周辺等で、県自ら点検や資料提供を行い、市町村が策
定を進めやすいように積極的に協力。

③世界遺産地域等の周遊観光を促進するための経路

関係者と点検を行い、地域の共通課題の「見える化」を行い、観光客へのアンケ
ートを実施し、面的な観光経路を設定する。段差解消等の速効対策や案内サイン、
ベンチ等の休憩施設、歩道拡幅等の抜本対策をとりまとめた対策プランを策定・
公表。

④その他 市町村のまちづくり計画等に位置づけられた経路

⑤地域住民等との連携による継続的なPDCAの実施