

奈良の今後5カ年（平成21年度～平成25年度）の

道づくり重点戦略

平成20年12月

奈良県

奈良の今後5カ年（平成21年度～平成25年度）の 道づくり重点戦略

（目次）

1	策定の趣旨	1
2	重点戦略において取り組む施策	2
1)	奈良県の活力を牽引する幹線道路ネットワークの形成	2
①	京奈和自動車道のアクセス道路の供用目標の宣言	2
②	重点的な整備箇所の宣言	4
2)	地域の活性化を促進する道路整備の推進	5
①	経済活性化のための企業立地を支援する道路整備の推進	5
②	県や市町村が策定する観光振興のための計画を支援する道路整備の推進	6
③	農林業の活性化を支援する道路整備の推進	6
3)	便利で快適な生活を支える道路サービスの提供	7
①	客観的データや道路利用者の意見を踏まえた優先整備箇所の選定による効果的な渋滞対策の推進	7
②	パークアンドライド等の推進による適切な自動車利用の促進	8
③	バス等公共交通機関の利便性向上のための取組みの推進	8
4)	安全で安心な暮らしを提供する道路サービスの提供	9
①	客観的データや県民の意見を踏まえた優先整備箇所の選定による効果的な交通安全対策の推進	9
②	『早期発見・早期対策』による緊急輸送道路等の安全性の向上	10
③	都市部や中山間地域において、市町村が策定するまちづくりや地域づくり計画を支援する道路整備	11

5) 快適に“なら”を楽しめる質の高い道路サービスの提供……………	12
①わかりやすさを重視した案内板や標識の整備……………	12
②景観に配慮した道路整備や沿道景観の形成……………	12
③「道の駅」における地域の情報提供の強化……………	13
④健康的で快適な暮らしを支え、自然や歴史環境との交流を促す 歩行者・自転車空間の形成……………	14
 3 道路行政の進め方の改革……………	 15
1) 『選択と集中』による効率的・効果的な事業展開……………	15
2) 透明性の確保・県民とのコミュニケーションの強化……………	16
3) コスト縮減を徹底するための取組みの強化……………	16
4) ソフト施策や工夫改良の取組みの強化……………	17

奈良の今後5カ年（平成21年度～平成25年度）の 道づくり重点戦略

1 策定の趣旨

本県においては、これまで公共事業を進めるにあたって道路整備に重点的に取り組んできたが、京奈和自動車道などの県土の骨格となる主要な幹線道路の整備は未だ道半ばであることから、生活道路への通過交通の流入が増加し、幹線道路から生活道路までの道路網において、渋滞・交通事故・道路災害など多くの課題が残されている。このような道路整備の遅れが、計画的なまちづくりや企業立地による地域の活性化にも重大な支障を及ぼしつつある。

また、現下の経済情勢による今後の税収動向の不透明さや地方交付税等の抑制基調、さらには高齢化の進行による社会保障費の増加により、今後より一層の厳しい財政運営を余儀なくされる中、道路特定財源の一般財源化等により、道路整備の財源についても安定的な確保が困難になることが見込まれる。

一方、県民ニーズの多様化や行政運営への関心の高まりなど、社会・経済情勢が昨今めまぐるしく変化しており、道路行政・道路政策においてもこのような社会的なニーズに的確に対応していく必要がある。

このため、本県にとって真に必要な道づくりを効率的・効果的に進めるため、平成21年度から平成25年度の5カ年に重点的に取り組む施策と、道路投資の『選択と集中』などその進め方の改革を、重点戦略として取りまとめ、県民への道路行政の透明性の向上を図り、県民の理解と協力を賜るとともに、本戦略に基づき道路整備や管理を計画的に実施することにより、より魅力と活力ある地域づくりの推進や県民への道路サービスの一層の向上を図るものである。

なお、この戦略については、平成20年度当初予算における道路関係事業費及び本県の今後の財政収支見通し（公共事業は対前年度比▲3%、ただし平成21年度は▲10%）を前提に策定したものである。したがって、今後の財政状況や社会状況の変化等により適宜見直しを行っていく予定である。

2 重点戦略において取り組む施策

1) 奈良県の活力を牽引する幹線道路ネットワークの形成

①京奈和自動車道のアクセス道路の供用目標の宣言

京奈和自動車道は、京都・奈良・和歌山を連絡する総延長120キロメートルの高規格幹線道路である。京奈和自動車道の整備により、京都、奈良、和歌山間が直結し、都市間の交流が促進され、企業立地や計画的なまちづくりの促進、渋滞解消による移動時間の短縮・定時性の確保、広域的な観光振興、生活道路へ流入している通過交通の減少による交通事故の減少、沿道環境の改善等、様々な効果が見込まれる。

現状では、南北の骨格軸である京奈和自動車道の供用率が34%と全国の高規格幹線道路の平均供用率68%（平成20年度末見込み）に比べて非常に低いことから、地域の活力を牽引する役割を十分果たしていない。

京奈和自動車道が段階的に供用されていく中、計画的な企業誘致やまちづくりを促進するため、骨格軸である京奈和自動車道とそのアクセス道路が一体的なネットワークを形成する必要がある。

このため、京奈和自動車道の早期供用を事業主体である国等に働きかけていくとともに、その主なアクセス道路の供用目標を宣言し、供用目標に向けたプロジェクトマネジメントを強化する（以下、「供用目標宣言路線」という。）。

供用目標宣言路線

京奈和自動車道の段階的な供用にあわせて、（仮称）三宅インターチェンジや（仮称）田原本インターチェンジから県北西部へのアクセス性の向上を図るため、枚方大和郡山線等の整備を推進し、石木工区については平成21年度の供用を目指す。

橿原北インターチェンジや（仮称）橿原・大和高田インターチェンジから香芝方面あるいは桜井方面へのアクセス性の向上を図るため、中和幹線下田工区、桜井東工区、国道165号脇本道路について、それぞれ、平成23年度、平成22年度、平成24年度の供用を目指す。

（仮称）橿原南・御所インターチェンジから国道169号吉野方面へのアクセス性の向上を図るため、国道169号高取バイパスの整備を推進し、一部の区間については当該インターチェンジの供用目標と想定している平成23年度の供用を目指す。

五條インターチェンジから国道168号十津川方面へのアクセス性の向

上を図るため、国道168号等の整備を推進し、国道168号川津道路の一部の区間については平成22年度の供用を目指す。

また、大和北道路の整備の進捗に併せて必要なアクセス道路の整備を促進する。

アクセス道路の供用目標の宣言にあたり、県が想定している京奈和自動車道の進捗

大和御所道路大和区間については、大阪方面及び三重方面との連携強化を図るため、西名阪自動車道に接続する（仮称）大和郡山ジャンクションの平成25年度の供用を目指し、整備を促進するよう事業主体である国及び西日本高速道路株式会社に働きかけていく。

大和御所道路御所区間については、五條道路との早期ネットワーク化を図るため、（仮称）橿原・大和高田インターチェンジから五條北インターチェンジまでの間を平成28年度の2車線での供用を目指し、整備を促進するよう事業主体である国に働きかけていく。なお、整備効果の早期発現を図るため、北側からの部分的な供用を行うこととし、（仮称）橿原南・御所インターチェンジまでは平成23年度の供用を、また、（仮称）御所南インターチェンジまでは平成26年度の供用を目指し、整備を促進するよう事業主体である国に働きかけていく。

大和北道路については、平成20年3月に都市計画決定したところであり、国により早期に全線事業化した上で、（仮称）大和郡山ジャンクションから（仮称）奈良インターチェンジまでの間を先行区間として整備を促進するよう事業予定者である国に働きかけていく。

②重点的な整備箇所の宣言

県内外の交流を促進し、活力ある奈良県づくりを進めていくためには、大量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が不可欠である。

現状では、幹線道路ネットワークの形成が不十分なことから、平野部では、慢性的な渋滞が発生するとともに、渋滞を回避した通過交通が生活道路に流入することによる生活環境の悪化や交通事故などの問題を引き起こしている。中山間地域においては、県土を縦断する南北の幹線道路においても、未だにすれ違い困難な箇所が多く残されている。

このため、広域的な交通を担う直轄国道の整備促進を引き続き国に働きかけるとともに、以下の幹線道路等を重点的な整備箇所として選定し、集中投資を図る（以下、「重点整備宣言箇所」という。）。

重点整備宣言箇所

- ア) 県土を縦断するものの、災害に脆弱であるにも関わらず、迂回路もなく、自動車同士のすれ違いが困難な箇所があり、安全・安心な交通機能の確保を図る上で信頼性に課題のある幹線道路
- イ) 地域の雇用に大きく寄与する企業と自動車専用道路を結ぶアクセス道路やスマートインターチェンジ
- ウ) 急速な市街化の進行等により、自動車交通需要が交通容量以上に増加した幹線道路
- エ) 踏切等の存在により著しい渋滞が発生しているボトルネック箇所

2) 地域の活性化を促進する道路整備の推進

①経済活性化のための企業立地を支援する道路整備の推進

産業集積が乏しい本県の経済を活性化するためには、新たな生産と雇用の機会を生み出し、地域の活力の向上に資することが期待される企業の立地に積極的に取り組むことが重要である。企業立地を促進するためには、優良な産業用地の確保を機動的に図るとともに、道路等の企業立地環境の整備を図ることが必要であり、企業立地の促進による地域経済の活性化を支援する道路整備を推進する。

経済活性化のための企業立地を支援する道路整備の推進

企業立地による地域経済の活性化を目指し、企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律に基づく「基本計画」や、県や市町村が推進する産業用地の確保等の企業立地施策を実現するための道路整備を推進する。

② 県や市町村が策定する観光振興のための計画を支援する道路整備の推進

本県には、いにしへの『都』の存在した歴史と伝統を物語る貴重な歴史・文化資源や豊かな自然的景観資源等が県内各地に多数存在している。また、観光客のニーズも、温泉旅行や自然観光、グルメ旅行、歴史・文化観光など、ますます多様化しつつある。

このため、多様化するニーズに対応しつつ地域の特性を活かした観光振興による地域の活性化を目指し、県や市町村が策定する計画を支援する道路整備を推進する。

県や市町村が策定する観光振興のための計画を支援する道路整備の推進

地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりや地域づくりを行うため、観光振興による地域の活性化に計画的かつ積極的に取り組む市町村を支援することとし、県や市町村が観光振興による地域の活性化に計画的かつ積極的に取り組むために策定する計画を実現するための道路整備を推進する。

道路整備で支援する計画は、観光振興の目標や具体的な効果、その目標を達成するために県や市町村が取り組む施策を掲載、公表したものとし、より事業の透明性を確保していく。

③ 農林業の活性化を支援する道路整備の推進

奈良県には、柿や茶、吉野材をはじめとする全国に誇れる農林資源が豊富にあり、これらを活かした農林業の振興、農山村地域の活性化に取り組むことが必要である。

このため、担い手の育成や確保、農産物等の流通合理化等の農林業振興施策と一体となった基盤整備が必要であり、奈良の農林資源を活かした農林業の振興、農山村地域の活性化を支援する農林道の整備を推進する。

農林業の活性化を支援する道路整備の推進

農林業の振興及び農山村地域の活性化を目指し、計画的で効果的な農林道の整備を推進する。

3) 便利で快適な生活を支える道路サービスの提供

①客観的データや道路利用者の意見を踏まえた優先整備箇所の選定による効果的な渋滞対策の推進

渋滞対策の実施にあたっては、これまでも重点的に実施する箇所を抽出し、対策に取り組んできたが、未だに、平野部を中心に著しい渋滞が発生している交差点が38箇所、踏切の遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切が22箇所存在しており、渋滞による損失時間は5,518万人時間／年（免許保有者1人当たり年間約61時間）であることから、渋滞対策のさらなる推進が必要である。

一方、道路利用者へのアンケート調査などで、道路管理者が抽出している渋滞箇所が道路利用者が不満を感じている渋滞箇所を必ずしも網羅できているわけではないことが示されている。

このため、客観的データに加え、道路利用者の意見等を加味して、道路利用者のニーズとの乖離がないことを確認しつつ優先整備箇所を選定し、効果的な渋滞対策を実施する。

客観的データや道路利用者の意見を踏まえた優先整備箇所の選定による効果的な渋滞対策の推進

「(仮称)奈良県渋滞解消見える化プラン」を策定し、渋滞対策を計画的に実施する。同プランの策定にあたっては、客観的なデータに基づいて渋滞が著しい箇所を選定するとともに、渋滞と感じられる状態は地域や時期等によって異なることから、道路利用者の意見等を加味して、道路利用者のニーズとの乖離を確認しつつ重点的に対策を実施する箇所を選定するプロセスを導入する。

②パークアンドライド等の推進による適切な自動車利用の促進

渋滞対策の実施にあたっては、京奈和自動車道をはじめとする幹線道路の整備、交差点改良、連続立体交差事業等の交通容量拡大施策に加え、特定の時期あるいは局所的な地域において発生している渋滞に対処するため、パークアンドライド等の交通需要マネジメント施策に積極的に取り組む。

パークアンドライド等の推進による適切な自動車利用の促進

観光等に訪れる車両を、駐車場に誘導し、その後の移動をバス等の交通機関、あるいは徒歩、自転車に転換することにより渋滞を緩和させるパークアンドライド施策等を積極的に推進する。

なお、実施にあたっては、事前の調査予測を行い、施策を実施しながら効果を検証し、施策を改善する評価改善型の取組みを導入する。

③バス等公共交通機関の利便性向上のための取組みの推進

バスなどの公共交通は、通勤、通学、通院などの日常生活を営むために必要不可欠な移動手段であり、特に中山間地域においては、車を運転できない方にとって非常に重要な移動手段である。しかしながら、県内の乗合バスの輸送人員は平成3年度の年間約9,400万人をピークに平成18年度は約5,900万人まで減少しており、便数の減少など公共交通による移動手段の確保が厳しい状況になりつつある。

このため、バス等公共交通機関の利便性向上のための取組みを行う。

バス等公共交通機関の利便性向上のための取組みの推進

地域住民の移動手段を確保するため、交通結節点における乗継の円滑化や既存の路線バスの利便性の向上を図り、特に中山間地域においてはコミュニティバス、デマンドバス、スクールバス等によるネットワーク整備等公共交通機関の利用促進計画を策定する。

4) 安全で安心な暮らしを提供する道路サービスの提供

①客観的データや県民の意見を踏まえた優先整備箇所の選定による効果的な交通安全対策の推進

交通安全対策の実施にあたっては、これまでも重点的に実施する箇所を抽出し、対策に取り組んできたが、交通事故死者数は、近年減少傾向にあるものの、未だに昭和50年代の2倍前後の水準にあることから、交通安全対策のさらなる推進が必要である。

また、県民へのアンケート調査で、交通の安全・安心は重要と認識されているものの、満足度は低いことが示されている。

このため、客観的データに加え、県民の実感にも合った優先整備箇所の選定による効果的な交通安全対策を実施する。

客観的データや県民の意見を踏まえた優先整備箇所の選定による効果的な交通安全対策の推進

「(仮称)奈良県交通安全対策見える化プラン」を策定し、交通安全対策を計画的に実施する。同プランの策定にあたっては、交通事故データの客観的な分析に基づき、事故が多発する箇所を抽出するとともに、事故原因の検証を進め、さらに、県民等からの意見等を加味して重点的に対策を行う箇所を選定するプロセスを導入する。

② 『早期発見・早期対策』による緊急輸送道路等の安全性の向上

道路防災対策・耐震対策については、道路利用者が災害に直接巻き込まれることや交通遮断により孤立する地域が発生することを防ぐため、個別箇所
の安全対策を重点的に実施してきた。

しかしながら、未だに、中山間地域では道路法面の崩壊や落石等により道路の通行止めが頻繁に発生するとともに、耐震補強が必要な橋梁が県内に多く残されていることから、災害発生時の道路交通機能の確保に対する社会的な要請は依然として高い。

このため、『早期発見・早期対策』による緊急輸送道路等の安全性の向上に取り組む。

『早期発見・早期対策』による緊急輸送道路等の安全性の向上

①防災対策

精度の高い地形図による地すべり等危険箇所の把握に努めた上で、緊急輸送道路の確保、集落の孤立化、迂回路の有無等を考慮し、さらに、学識経験者の意見を参考に、「(仮称)道路防災実施計画」を策定し、道路防災対策を計画的に実施する。

②橋梁の維持修繕・耐震対策

個別箇所の劣化状況や安全性に加え、広域的支援活動や緊急物資の輸送に必要なネットワークの確保等を考慮し、さらに学識経験者の意見を参考に、「(仮称)橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、計画的な維持修繕を行うとともに、阪神大震災以前の耐震基準が適用されている橋梁を抽出し、耐震対策を実施する。

③都市部や中山間地域において、市町村が策定するまちづくりや地域づくり計画を支援する道路整備

都市部では、学童が安心して通学できる環境や、高齢者、障害者等が安全・安心・円滑に移動できる環境を形成するための人優先の安全・安心な道路空間の確保、既成市街地等における緊急車両の進入路や災害時の避難路等の確保など、地域住民の生活の質を向上するための道路整備が必要である。

また、中山間地域では、少子高齢化が特に進み、集落機能の低下や産業活動の衰退、医療施設の統合などが進んでいることから、安心して暮らせる地域社会の形成が求められており、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への信頼性の高いアクセス機能の確保や、救急医療に不可欠な道路などにおける著しい隘路の解消等による生活道路ネットワークの形成が必要である。

このため、面的な市街地整備手法の活用を促進するとともに、都市部及び中山間地域において、市町村が策定するまちづくりや地域づくり計画を支援する道路整備を推進する。

都市部や中山間地域において、市町村が策定するまちづくりや地域づくり計画を支援する道路整備

都市部や中山間地域における安全で安心なまちづくりや地域づくりを行うため、地域住民の生活の質の向上に計画的かつ積極的に取り組む市町村を支援することとし、市町村が策定するまちづくりや地域づくり計画を実現するための道路整備を推進する。

道路整備で支援する計画は、まちづくりや地域づくりの目標や具体的な効果、その目標を達成するために市町村が取り組む施策を掲載、公表したものとし、より事業の透明性を確保していく。

5) 快適に“なら”を楽しめる質の高い道路サービスの提供

①わかりやすさを重視した案内板や標識の整備

本県には、261件の国宝・重要文化財や3つの世界遺産など、いにしへの『都』の存在した歴史と伝統を物語る貴重な歴史・文化資源や豊かな自然的景観資源等が多数存在しており、観光振興は、交流人口の増大による経済活性化、国際交流に果たす役割などの観点から、重点的に取り組んでいく必要がある施策である。

このため、数多くの観光資源のさらなる有効活用を目指し、本県を訪れる観光客や外国人に対して、わかりやすさを重視した案内板や標識の整備を進める。

わかりやすさを重視した案内板や標識の整備

本県を訪れる多くの観光客が、目的地まで迷わず到達でき、快適に観光することができるよう、県民や観光客等の意見を聞きながら、わかりやすい案内板や標識を整備する。

②景観に配慮した道路整備や沿道景観の形成

本県は、世界に誇る多くの歴史文化遺産や、それらと一体をなす歴史的風土と豊かな自然環境等を有し、個性豊かな美しい景観が形成されている。道路は、生活や経済活動の基盤であるとともに、景観を形成する重要な要素でもある。

このため、道路整備にあたっては、歴史的なまちなみや自然など、周辺の景観資源に配慮した道路空間の形成を推進する。

また、良好な沿道景観を形成するため、適切な管理を行うとともに沿道の建築物や広告物等の規制誘導との連携を図る。

景観に配慮した道路整備や沿道景観の形成

道路整備にあたっては、歴史的なまちなみや自然など、周辺の景観資源に配慮し、周辺環境と調和する道路構造物を採用するとともに、可能な限りの無電柱化、街路樹等による緑化等を推進する。

また、良好な沿道景観を形成するため、沿道の建築物や広告物等の規制誘導との連携を図る。

特に、世界遺産にアプローチする幹線道路等については、景観法に基

づく景観条例や景観計画において良好な景観の形成に重点的に取り組むべき区域として位置づけ、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を行うことにより、建築物や広告物の規制誘導とあわせて、良好な沿道景観の形成を積極的に推進する。

③ 「道の駅」における地域の情報提供の強化

「道の駅」は、本県では12駅が登録されており、道路利用者の休憩、地域の特産品の販売、道路情報・地域の情報・観光情報などの幅広い情報の提供など様々な機能を有する地域の拠点として活用されており、多くの人が利用する集客性の高い施設である。

このような「道の駅」の高い集客力、情報発信力を地域の活性化に活かすため、「道の駅」における地域の情報提供の強化、「道の駅」相互の連携強化に取り組む。

「道の駅」における地域の情報提供の強化

市町村が実施するまちづくりや地域づくり施策と連携し、地域の特産品を提供する直売所の充実などによる「道の駅」のサービス強化を図る。

また、道路情報や観光情報の他にも、地域の情報を幅広く発信することや「道の駅」相互の連携強化により、地域の活性化を図る。

④健康的で快適な暮らしを支え、自然や歴史環境との交流を促す 歩行者・自転車空間の形成

本県には、寺社仏閣や古墳群、古いまちなみ、自然景勝地などが多数存在し、今後、平城宮跡歴史公園の整備が始まることなどから、自然や歴史環境とのふれあいや、観光地内外の周遊などを求める歩行者や自転車の利用者は、ますます増えることが想定される。また、近年、ウォーキング、ジョギングやサイクリングなどによる健康づくりに関する県民意識は高まりつつある。

このため、自然や歴史環境とのふれあいや観光地での周遊環境を改善するとともに、歩くことや自転車利用を通じた健康づくりを支援するため、ゆとりを実感できる歩行者・自転車空間の形成に取り組む。

健康的で快適な暮らしを支え、自然や歴史環境との交流を促す歩行者・ 自転車空間の形成

県民や観光客のニーズに応え、歩くことや自転車利用を通じた健康づくり、自然や歴史環境とのふれあいや観光地での周遊環境の改善を図り、魅了ある地域づくりを進めるため、県民や観光客がゆとりと潤いを実感できる質の高い歩行者・自転車空間の形成などに取り組むこととし、県が市町村と連携して策定する道路や公園、河川を有効活用した「(仮称)歩行者・自転車ネットワーク計画」を実現するための整備を推進する。

3 道路行政の進め方の改革

1) 『選択と集中』による効率的・効果的な事業展開

本県経済の伸び悩み、人口減少などにより、財政状況は今後ますます厳しくなり、また、維持管理費の増加に伴い新規建設投資への制約が一層強まることが予想される中、本県経済の活性化を早急に図るとともに、効率的・効果的な地域づくりの推進や道路サービスの向上に努める必要がある。

このため、課題の大きい箇所を選択し、課題解決のための効果の大きい対策に対して集中投資する『選択と集中』を図る。

『選択と集中』の考え方は、例えば、

- ① 地域間の競争力を強化し、企業誘致や観光振興による地域の活性化を図るため、京奈和自動車道を軸とする「供用目標宣言路線」や「重点整備宣言箇所」への選択と集中
- ② 道路利用によって生じる課題を解決するための施策については、客観的なデータを重視した上で利用者の視点も加味し、課題の大きい箇所への選択と集中
- ③ 中山間地域において、災害に脆弱であるにも関わらず、迂回路もなく、自動車同士のすれ違いが困難な箇所があり、安全・安心なアクセス機能の確保を図る上で信頼性に課題がある箇所の早期解消に向けた選択と集中などとし、今後5カ年は、重点戦略において取り組む施策に該当する事業に重点的に投資するとともに、改築事業の新規事業化する箇所については、重点戦略に該当する事業の投資効果を確認したうえで、事業化することとする。

2) 透明性の確保・県民とのコミュニケーションの強化

県民や道路利用者への道路サービス向上のために、県民や道路利用者の理解と協力を得ながら、事業を進めていく必要がある。

このため、自動車交通によって生じる課題を解決するための施策等の実施にあたっては、課題を県民等と共有するなど、事業実施にあたっての透明性の確保や県民等とのコミュニケーションの強化に取り組む。

これまでの取組みに加え、

- ① 渋滞・交通安全対策について、客観的なデータに加え県民等の意見を加味して優先整備箇所を選定し、効果が地域ニーズと乖離していないかを問いかけ等により確認
- ② 県民との協働による快適な道路空間の維持向上を通じた魅力あるまちづくりを進めるため、美化活動等へのボランティア参加のさらなる呼びかけに取り組む。

3) コスト縮減を徹底するための取組みの強化

厳しい財政状況の下で真に必要な道路の建設や既存ストックの維持管理を適切かつ着実に進めていくため、これまでのコスト縮減に対する取組みを踏まえ、地域のニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件、計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至るトータルコストなど、総合的なコスト縮減を徹底するための取組みをさらに強化する。

これまでのコスト縮減の取組みに加え、

- ① 高度経済成長時代に建設した橋梁が急速に老朽化するため、事後保全から予防保全への転換による橋梁の長寿命化・トータルコストの縮減
 - ② 地域の状況や道路の利用実態に応じて、全線を2車線整備するのではなく、1車線整備と待避所設置等を組み合わせた1.5車線的道路整備の積極的な推進
- に取り組む。

4) ソフト施策や工夫改良の取組みの強化

これまで、道路利用者の様々なニーズに対応すべく事業を行ってきたが、投資余力が減少する中、道路を改良するハード整備だけでは、課題に十分に
対応できない場合が発生している。

このため、県民や道路利用者への影響を出来るだけ減らし、道路サービスの
向上を図るため、ソフト施策などの供用している道路の運用改善の取組み
を強化する。

これまでの道路の運用改善の取組みに加え、

- ① 渋滞エリア周辺にパークアンドライド駐車場を設置し渋滞エリアへの流
入を抑制するパークアンドライド施策
- ② 地域固有の事情に応じたきめ細やかな路上工事の集約・抑制や路上工事
による通行規制情報の周知
- ③ 道路側溝の蓋掛けや歩道の段差解消による歩行者の安全性の向上など、
極力用地買収せずに道路の機能改善を図る工夫改良
に取り組む。

なお、ソフト施策の実施にあたっては、その効果を事前に予測し、当初予
測していた効果が発現したか、想定していなかった問題が発生していないか
等を評価し、必要に応じて運用のさらなる改善を図る評価改善型の取組みを
行う。