

# 第1章 21世紀に羽ばたく奈良県の基盤づくり

## ① 交通ネットワークの整備

### 施策指標の動き

 で網掛けしている指標値は見込値です。  
 達成度を進捗率の範囲に応じて5つに区分しています。  
 AA...進捗率100%以上, A...進捗率70%以上100%未満, B...進捗率40%以上70%未満, C...進捗率0%以上40%未満  
 C-...進捗率マイナス

施策指標名		当初値	H13	H14	H15	H16	H17	目標値 (H17)	達成度	達成状況の評価 (後期実施計画5年間)
主要な地点間の所要時間(分)	奈良市～橋本市	115 (H10)	115	105	95	95	95	70	B	目標値は、京奈和自動車道の高架部の速度を80km/hで設定。大和区間のH18年4月部分供用、五條道路のH18年5月暫定供用により、目標を概ね達成できる見込み。
	橿原市～関西国際空港	90 (H10)	85	80	60	60	60	55	A	国道165号大和高田バイパスの一部供用と南阪奈道路2車線暫定供用により、指標値は目標を概ね達成した。
	桜井市～香芝市	45 (H10)	45	45	35	35	35	40	AA	東新堂工区と高山台工区が完成供用したことから、指標値は目標を達成した。
	五條市～新宮市	190 (H10)	190	185	185	185	180	180	AA	上野地バイパスと野尻拡幅の完成供用などにより、指標値は目標を達成できる見込み。
	奈良市～下北山村	180 (H10)	180	165	155	155	155	160	AA	国道169号桜井バイパス及び伯母谷道路と県道桜井吉野線の新鹿路トンネルの完成供用により、指標値は目標を達成した。
	橿原市～御杖村	70 (H10)	70	67	66	66	66	65	A	国道369号土屋原バイパスの完成供用により、指標値は目標を概ね達成した。
奈良市から2時間以内で移動できる県内市町村数(市町村)		40 (H11)	41	41	41	41	41	42	B	京奈和自動車道の大和区間がH18年4月に部分供用される予定であり、H18年4月には大塔村(現五條市)が2時間圏内となり、目標を達成できる見込み。
主要な渋滞ポイントの解消箇所数(箇所)		1/43 (H12)	3/43	3/43	11/43	13/43	14/43	17/43	A	京奈和自動車道の大和区間がH18年4月に部分供用される予定であり、H18年4月には解消箇所は21箇所となり、目標を概ね達成できる見込み。
市街地におけるラッシュ時の自動車運行速度(km/h)		21.3 (H9)					21.2	24	C-	京奈和自動車道の大和区間がH18年4月に部分供用、五條道路がH18年5月に2車線暫定供用される予定であり改善が見込まれるが、H18年3月時点では指標値は当初値を下回る見込み。
市街地におけるバリアフリー歩道の整備率(%)		36 (H12)	42	48	56	59	61	57	AA	バリアフリー歩行空間ネットワーク整備計画に基づいて幅の広い段差のない歩道整備を進めてきたため、指標値は目標を達成した。
歴史文化資源を巡る大規模自転車道ネットワークの整備率(%)		57 (H11)	66	66	80	91	99.6	100	A	奈良自転車道・大和中央自転車道・飛鳥葛城自転車道3ルート of 整備をほぼ完了することから、指標値は目標を概ね達成できる見込み。
京阪奈新線の整備進捗率(%)		7 (H11)	38	47	75	89	100	100	AA	京阪奈新線(けいはんな線)のH18年3月の開業により、指標値は目標を達成した。
通勤ピーク時の奈良市から大阪方向への鉄道混雑率(%)		160 (H11)	151	149	148	148	148	150	AA	列車編成の長大化や需要に対応したラッシュ時運転本数の調整、京阪奈新線(けいはんな線)の開業及び輸送人員の減少により、指標値は目標を達成できる見込み。