

奈良県道路整備基本計画

平成 26 年 7 月



目次

はじめに	1
I 整備すべき道路のあり方.....	4
1. 骨格幹線道路ネットワークの形成	5
(1) 幹線道路の意義と整備状況	5
(2) 骨格幹線道路ネットワークとその考え方	7
(3) 骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開.....	8
2. 目的志向の道路整備の推進	9
(1) 企業立地を支援する道路整備の推進	9
(2) 観光振興に資する道路整備の推進	11
(3) 生活利便の向上に資する道路整備の推進	13
(4) 安全・安心を支える道路整備の推進	15
3. 整備に当たっての条件・配慮事項	19
(1) 風格ある景観形成と環境への配慮	19
(2) 道路ストックの有効活用と効率的な整備	21
(3) 使い易さの追求	23
II 道路整備の進め方.....	24
1. 評価の重視と「選択と集中」	25
(1) 段階に応じた評価の実施	25
(2) 「選択と集中」に基づく予算マネジメント.....	27
2. 連携・協働と説明責任	29
(1) 市町村等の関係機関との連携・協働	29
(2) 説明責任の重視	31
3. 契約・許認可の適正確保と品質向上	32
(1) 契約手続の適正確保	32
(2) 許認可における適正確保	33

はじめに

道路は、県民生活や経済活動の基盤となる最も根幹的な社会資本の一つである。通勤、通学、買い物、散策など様々な目的の生活交通を支える基盤であるとともに、企業立地や観光振興など地域活性化にも重要な役割を果たしている。平成23年に発生した東日本大震災や紀伊半島大水害においては、災害時の避難や応急活動に道路が果たす役割の重要性が、改めて浮き彫りになったことは記憶に新しい。

また、道路は、その一義的機能としての交通機能に加え、ライフラインの収容、街区形成や通風・採光の確保など市街地の形成、災害時の延焼防止といった、オープンスペースとしての多様な空間機能を併せ持っている。

しかしながら、本県においては、このような根幹的な社会資本である道路の整備が、他県に比べて大きく立ち遅れているのが実情である。これにより、県内各地で、幹線道路の渋滞や、これに伴う生活道路への通過交通の流入による生活環境の悪化が見られるなど、幹線道路、生活道路を問わず、整備の遅れに起因する課題が山積している。このような道路整備の遅れは、本県のポテンシャルの阻害要因となり、ひいては、低調な企業立地、消費や雇用の県外流出など、本県が抱える課題の一因ともなっていると考えられる。

県としても、近年精力的な取組を進めており、平成20年には「奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略」（以下「重点戦略」という。）を策定し、「選択と集中」による計画的な道路整備を推進している。これにより、大規模事業が相次いで完了するなど重要な事業の進捗が図られ、徐々にではあるが、幹線道路が、ネットワークとして形を成しつつある状況にある。また、分野毎の施策についても、個別に計画を策定し、複雑化、多様化する道路施策を「見える化」しつつ、体系的な取組を進めてきた。

一方、取組を強化すべき政策課題も存在する。例えば、相次ぐ大規模災害の発生を受けた道路防災機能の強化、各地で発生する痛ましい事故を受けた生活道路の安全性の向上、トンネル崩落事故を受けた老朽化する道路構造物の安全性の確保など、安全・安心のための取組強化への社会的要請は、近年より一層高まっている。

また、高齢社会への対応や健康志向の高まり、地球環境への配慮などから、歩行空間・自転車走行空間の充実や、公共交通の維持・確保などもますます重要な課題となっている。さらに、公共空間としての良好な景観形成への要請な

ど、社会の成熟化に伴い、道路に対するニーズも多様化している。

このような中、本県においては、平成 25 年 3 月に、様々な課題や多様化するニーズに対応しつつ、道路整備を総合的かつ計画的に推進するため、奈良県道路の整備に関する条例（平成 25 年奈良県条例第 70 号）（以下「県条例」という。）が制定され、同年 4 月に施行された。

県条例第四条において、県は、「県管理道路の総合的かつ計画的な整備を図るための施策についての基本的な計画」を策定するものとされており、道路整備基本計画（以下「本計画」という。）は、これを根拠に、今後 5 箇年の道路の方向性を示す計画として策定するものである。

重点戦略をはじめとするこれまでの取組を受け継ぎつつ、これを一層発展させるとともに、ますます多様化、複雑化する道路整備の取組を、目的志向を明確にしなが、体系的、総合的、計画的に進めていくための礎となることを狙いとしている。

本計画の主要部分は、「整備を推進すべき道路のあり方」及び「道路整備の進め方」から構成される。

「整備を推進すべき道路のあり方」は、目的志向を明確にした道路整備を行うために、「何のために」「どのような」道路を整備するのかを示すものである。道路政策の最重要課題として「骨格幹線道路ネットワークの形成」を位置づけるとともに、今後の道路整備の目的となる 4 つの項目について、それぞれ取組の方向性を記載している。また、これらの目的に沿って道路整備を行う際に、条件とすべき事項、配慮すべき事項についても記載している。

「道路整備の進め方」は、道路整備を「どのように」行うのかを示すものである。ここでは、選択と集中を具体化するための取組や、関係機関や県民との関係のあり方、契約や許認可に関する事項など、主として手続き面や規律面での進め方を記載している。

なお、本計画は、一義的には県が管理する道路を対象としているが、管理者を異にする路線も含め、道路はネットワークとして一体的に機能することから、国道や市町村道など、県が管理する道路以外の道路についても一部で言及している。これらについては、あくまで県としての考え方を示すものである。

また、公共交通に関する施策に関して、検討事項として記載されている事項については、奈良県公共交通条例（平成 25 年奈良県条例第 12 号）及び同条例を根拠に策定予定の「（仮称）公共交通基本計画」に基づく施策と一体的に検討を進め、総合的な施策展開を図ることとする。

I 整備すべき道路のあり方

1. 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

幹線道路の整備により、移動時間の短縮や既存道路の渋滞解消など、交通流の大幅な円滑化が図られるとともに、生活道路に流入する通過交通が減少することにより、交通安全性の向上にも大きな効果が期待される。

幹線道路の整備は、その一義的な効果として、こうした道路交通の円滑性や安全性の向上をもたらすが、このことは、本県にとって、以下のような意義を有している。

(企業立地の推進)

本県は、船舶及び鉄道による物流のない唯一の県であり、本県の物流は、専ら自動車交通によって担われている。そのため、トラック輸送を支える幹線道路の整備は、本県の物流にとって特に重要であり、工場をはじめとする企業立地動向にも重大な影響を及ぼしていると考えられる。本県が、大阪、名古屋、京都など多くの大都市に近接しているながら、工場などの企業立地が低調であったのは、道路整備の遅れも一因となっていると考えられる。そのため、大都市や港湾へと繋がる広域的な高速道路網の整備や、これらへのアクセスを確保する幹線道路の整備を推進することで、企業立地を促進する効果が期待できる。

(観光の振興)

本県は、豊富な歴史文化遺産と豊かな自然風景を有し、これらが一体となった本県特有の風土は、国内外から数多くの観光客を惹きつけている。一方、宿泊客数は低迷し、観光消費も低い水準に留まるなど、豊富な地域資源を地域の活性化に十分に活かすできていない状況にある。複数の観光地への周遊行動を促すためにも、京奈和自動車道をはじめとする主要な幹線道路の整備が重要と考えられる。

(生活利便の増進)

本県においては、通勤・通学交通のうち、約5割を自動車が分担しており、幹線道路の整備は、これら通勤・通学時の交通の円滑性や定時性の向上に資することとなる。また、幹線道路の整備により、生活道路等へ流入する通過交通が軽減することにより、生活環境の改善や、買い物、飲食やレジャーなど外出利便の向上も期待される。

(安全・安心の確保)

幹線道路は、災害時における避難路や、緊急物資の輸送路、救援活動の経路

として、重要な役割を果たしている。特に、ネットワークとしての多重性や代替性を確保することで、地域の防災力が大幅に向上する。

このように、幹線道路の整備は、本県にとっての様々な政策課題の解決に寄与するとともに、県民生活の利便増進や安全・安心の向上に資するなど、様々な意義を有している。そのため、道路整備に関する政策的な柱としても、まずは、立ち遅れた幹線道路の整備を図ることが重要である。

②幹線道路の整備状況

本県における幹線道路の整備は、高規格幹線道路(西名阪自動車道や京奈和自動車道)の供用延長や、国道及び県道の整備率などにおいて、いずれも全国の低位に位置し、他県に比べて大きく立ち遅れている状況にある。

このような状況を踏まえ、県として、重点戦略を策定し、「選択と集中」の考え方に基づき幹線道路の重点的な整備に取り組んできた。その成果として、近年、以下のように多くの大規模事業が進捗し、幹線道路の整備は大きな前進を見せている。

- ・大和平野を横断する中和幹線の全線供用
- ・県北部の表玄関である国道308号(大宮道路、三条道路)の供用
- ・都市拠点整備と一体的に進めてきたJR奈良駅付近連続立体交差事業の完了
- ・紀伊半島アンカールートを構成する国道168号、169号の整備進捗
- ・高取バイパス、丹生バイパス等、県南部幹線道路の部分供用

また、これら県による取組のほか、国や西日本高速道路株式会社においても、以下のような事業進捗が図られている。

- ・京奈和自動車道大和御所道路の供用(橿原高田IC～御所IC)
- ・西名阪自動車道と京奈和自動車道を結ぶ(仮称)大和郡山JCTの事業進捗
- ・京奈和自動車道大和北道路の事業着手
- ・近畿初のスマートICとなる大和まほろばスマートIC[※]の供用

※県と西日本高速道路株式会社による共同事業

このような取組の結果、依然として立ち遅れた整備状況にはあるものの、本県の骨格を形成する幹線道路が相互に接続し、ネットワークとして形を成しつつある。

こうした成果を踏まえ、県として、当面重点的な整備を進めるべき幹線道路網を展望するとともに、その早期実現に向けた体系的な事業展開を図ることとする。

(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

当面重点的に整備を推進する幹線道路として、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網を「骨格幹線道路ネットワーク」と位置づけ、道路政策の最重要課題として、その重点的な整備を推進する。

骨格幹線道路ネットワークを構成する路線の設定においては、重点戦略をはじめとするこれまでの取組を受け継ぎつつ、都市計画や交通実態を踏まえ、以下の観点を重視する。

- ・県土を縦横断する路線や都市拠点間を連絡する路線など、広域的な交通を担うものであること。
- ・概成済みの路線や鉄道を含め立体交差化された路線など、既存の道路ストック（事業中の箇所を含む）を最大限に活用した効率的な整備を可能とするものであること。

②骨格幹線道路ネットワーク

1. (2)①の考え方に基づき、骨格幹線道路ネットワークを以下のとおり設定する（巻末資料図1、2参照）。

1) 高規格幹線道路及び有料道路

西名阪自動車道、名阪国道、京奈和自動車道、第二阪奈有料道路、南阪奈道路

2) ネットワーク形成の骨幹となる4車線道路

中和幹線、大和中央道、県道枚方大和郡山線、国道308号(大宮道路、三条道路)等

3) 大和平野部を縦横断する2車線道路

国道25号、国道168号、国道169号、等

4) 南部・東部地域を縦横断する道路

国道165号、国道166号、国道168号、国道169号、国道309号、国道369号、等

また、人口や経済活動が集積する大和平野部においては、前述の上記 1)～3)を補完する路線として、骨格幹線道路ネットワークに以下の路線を含めるものとする。

5) ICアクセスを確保する道路

県道大和高田斑鳩線、県道桜井田原本王寺線、県道御所香芝線

6) 有料道路のみとなる区間に並行する道路

県道天理王寺線、県道天理斑鳩線

(3) 骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

重点戦略等のこれまでの取組を踏まえ、現在事業中箇所を整備進捗を見込んだ概ね10年後の骨格幹線道路ネットワークの姿を形成するために、以下のような事業展開を図る(巻末資料図3、4、表1参照)。これらは、交通流の変化や社会経済情勢の変化を踏まえつつ、必要に応じ見直しを行うものとする。

なお、この他、全国新幹線鉄道整備法(昭和45年法律第71号)に基づく基本計画(昭和48年)及び中央新幹線の建設に関する整備計画(平成23年)において、主要な経過地として「奈良市附近」と決定されているリニア中央新幹線の間駅や、県において誘致を進める自衛隊駐屯地など、計画中の重要施設に対するアクセス道路のあり方についても、これら施設の立地場所の検討と併せて、検討を進める。

①路線の線的整備の推進

骨格幹線道路ネットワークを構成する各路線のうち、未改良区間の整備を推進する。未事業化箇所については、都市計画変更を含め新規事業化に向けた必要な調査・検討を行う。

具体的には、国道168号王寺道路・香芝王寺道路、県道結崎田原本線、紀伊半島アンカールートなど実施中の県事業を重点的に推進する。また、京奈和自動車道大和御所道路御所IC～御所南IC間は平成26年度、御所南IC～五條北IC間は平成28年度の供用予定に向け、整備の推進を国に働きかけていく。また、大和御所道路橿原北IC～橿原高田IC間及び大和北道路(仮称)奈良IC～(仮称)大和郡山JCT間は平成30年代半ばに供用できるよう、整備の推進を国に働きかけていく。

②結節点の点的整備の推進

骨格幹線道路ネットワークとしての整備効果を最大限に発現させるため、各路線の結節点において、ハーフICのフルIC化など、路線相互の接続性を高めるための整備を推進する。まずは、都市計画変更を含め新規事業化に向けた必要な調査・検討を行う。

③課題箇所の面的検討

骨格幹線道路ネットワークのうち、複数の路線が集中する交通容量上の脆弱箇所や、中心市街地に位置し通過交通の流入を抑制すべき箇所については、迂回も含めた整備方策を面的に検討する。まずは、ソフト面での取組を含む対策のあり方について、まちづくりや拠点整備の方向性とも整合を図りながら、総合的な調査・検討を行う。

2. 目的志向の道路整備の推進

経済の活性化、県民の暮らしの向上や安全・安心の確保を図るため、骨格幹線道路ネットワークの形成と併せて、ネットワークからのアクセス向上、身近な生活道路の課題解決、道路防災・老朽化対策等に取り組む。これらの取組を推進する上では、市町村等の関係機関との連携のもと、地域のまちづくりや多様なニーズをはじめとする道路を取り巻く環境の変化に、きめ細かく機動的に対応することが重要である。

このため、「企業立地の支援」、「観光の振興」、「生活利便の向上」、「安全・安心の確保」の4つの明確な目的を定め、早期に効果が得られるよう、ハード・ソフト施策を効率的かつ効果的に実施する。

(1) 企業立地を支援する道路整備の推進

本県の政策課題である企業立地を促進するため、企業立地環境の改善に資する道路整備を推進する。

企業立地を促進するためには、前章に掲げた骨格幹線道路ネットワークの整備と併せて、骨格幹線道路と工業団地等の産業集積地とを結ぶ良好なアクセスを確保し、本県の立地ポテンシャルを顕在化させることが重要である。

また、各地で発生している渋滞の解消による業務移動の円滑化や、多様な交通手段による通勤の利便性向上を図ることにより、企業立地環境の改善を図ることも重要である。

①産業集積地への端末アクセス道路の確保

骨格幹線道路ネットワークから産業集積地への良好なアクセス道路の整備を推進する。これらの端末アクセス道路の整備に当たっては、市町村による道路整備との連携を図る。また、生活交通と物流車両との錯綜により、生活道路の安全性や生活環境が損なわれることのないよう配慮する観点から、地域のまちづくりとの連携を図る。

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

近畿圏の中でも通勤交通に占める自動車分担率が高い本県においては、県内各地で発生している渋滞の解消を図ることが、企業の立地環境を整備するためにも重要である。そのため、引き続き、関係機関と連携し、渋滞の特性に応じた効率的かつ効果的な渋滞対策を実施する。

現在、奈良県みんなで作る渋滞解消プラン(平成22年)(以下「渋滞解消プラン」という。)を策定し、以下の取組を推進している。

- ・客観的なデータ及び県民の意見に基づき、対策を実施する「渋滞が著しい箇所」を選定。
- ・各箇所の渋滞特性に応じて、ハード対策、ソフト対策を実施。
- ・各箇所の対策の難易度等に応じて、速効対策（現状を少しでも改善するために、コストや早期事業効果発現の観点をより重視した対策。）、抜本対策（バイパス整備、拡幅事業、鉄道との立体交差化や踏切道の改良など、抜本的に渋滞解消を図る対策。）を組合せて実施。
- ・一連の取組において、他の道路管理者や警察などの関係機関と連携。

引き続き、渋滞解消プランに基づく渋滞対策を推進するとともに、交通状況の変化やこれまで実施した対策の効果を把握し、必要に応じて当該プランの見直しを行いながら、効率的かつ効果的な渋滞対策に取り組む。

○送迎バス等の通勤環境の向上

幹線道路の整備や渋滞対策により、バス交通の定時性や速達性の向上が期待でき、これらの効果を活かした、業務移動の円滑化や通勤環境の改善を図ることは、企業立地環境の改善に資するものと考えられる。そのため、市町村等の関係機関と連携しつつ、道路整備に伴う送迎バスの充実の可能性や路線バスの維持・確保等を検討することにより、通勤や業務移動の円滑化を図る。

(2) 観光振興に資する道路整備の推進

全国屈指の歴史的遺産や豊かな自然環境など、本県が誇る地域資源を活かして観光振興を促進することは、本県の重要な政策課題である。

観光振興を促進するためには、来訪者に複数の観光地を周遊していただくとともに、各観光地、ひいては、県内での滞在時間を増加させ、観光消費の拡大を図ることが重要である。

そのため、「記紀・万葉プロジェクト」等の観光振興施策と連携しつつ、観光地へのアクセス性の向上や観光地間の周遊促進、観光地における回遊環境の改善に資する道路整備を推進する。

①観光地へのアクセスの強化

○公共交通アクセスの強化

観光ピーク時に増大する交通需要に対応するため、パーク&バスライドやぐるっとバス等のソフト施策を実施するなど、公共交通の利用促進を図る。ぐるっとバスについては、平成25年度の利用状況を踏まえ、更なる利便性の向上を図るとともに、継続的な運行を目指す。

また、情報発信施設、休憩施設や店舗等を併設する(仮称)登大路バスターミナルを整備し、公共交通を利用する観光客の利便性の向上を図る。

このような取組のほか、公共交通の利用促進策として、バスレーンの導入等について検討を行う。

○観光地への端末アクセス道路の確保

骨格幹線道路ネットワークから主要な観光地への良好なアクセスを確保するための道路整備を推進する。その際、市町村による道路整備や観光まちづくりとの連携を図る。

また、目的地周辺での駐車待ち車両や駐車場探しの迷走車両等への対策として、分かりやすい駐車場案内による自動車アクセス環境の向上を図る。

○効率的、効果的な渋滞対策(再掲)

観光地へのアクセス性を向上させる観点からも、引き続き、効率的かつ効果的な渋滞対策を推進する。

②観光地間の周遊促進

○各種ソフト施策の実施

既存の道路ネットワークを最大限に活用しつつ、観光周遊を促進するため、以下のようなソフト施策に取り組む。

・道の駅における観光情報の発信や、道の駅を拠点とする観光地周遊プロジェクト

トを実施するなど、道の駅の高い集客力を活かした周遊促進策の推進。

- ・高速道路会社と連携した県内外での観光情報発信、NPO等との協働による風景街道の取組など、民間団体と連携した取組の推進。
- ・観光案内サイン整備ガイドライン(平成 21 年)(以下「案内サインガイドライン」という。)に基づく観光案内サインの充実や、カーナビゲーションシステムの活用。
- ・県内外からの来訪者にとっての「訪れやすさ、わかりやすさ、親しみやすさ」の向上を図るため、道路愛称の命名の推進。

○自転車による周遊促進

自転車による広域的な周遊観光を促す環境づくりを推進することで、自転車ならではの新たな観光スタイルを創出し、県内における滞在型観光の拡大による観光振興等を図ることを目的として、奈良県自転車利用促進計画(平成 22 年)(以下「自転車利用促進計画」という。)を策定し、ハード・ソフト両面の施策に取り組んでいる。

自転車利用促進計画に基づき、引き続き、以下のような取組を推進する。

- ・約 600km に及ぶ広域的な自転車利用ネットワークにおいて、案内サインの設置や幅広い路肩の整備等による安全・快適な自転車走行空間の整備を推進。
- ・広域的な自転車利用ネットワークに接続し、各地域内の地域資源等を巡るための「地域内ルート」について、市町村が主体的となった整備を進めるための県による技術的支援を実施。
- ・自転車周遊観光の起終点となり、情報提供や立ち寄り等の複合的機能を有するサイクリングステーション等の拠点施設の整備を推進。
- ・以下のような各種ソフト施策を推進。
 - 「自転車の休憩所」の認定(平成 25 年 11 月末現在 93 施設)
 - 「サイクリストにやさしい宿」の認定(平成 25 年 11 月末現在 51 施設)
 - 運送事業者と連携した手荷物・自転車搬送サービス充実のための取組
 - 「広域乗り捨て型レンタサイクル 古都りん」の実施
 - 県内及び近隣府県と連携したサイクリングマップの作成 等

③観光地内の回遊促進

観光地内の回遊を促進するためには、歩行者や自転車が快適に通行できる環境整備が重要である。そのため、市町村とも連携しつつ、鉄道駅や駐車場からの観光地へのアクセス動線や、周辺エリア内の回遊動線において、歩行者、自転車の通行環境の整備等を推進する。

また、世界遺産等著名な観光地周辺において、外国人を含む歩行者や自転車利用者への分かりやすい観光地案内を推進する。

(3) 生活利便の向上に資する道路整備の推進

道路は、県民生活に密着したインフラとして、通勤・通学、買い物、散策など、生活における多様な目的の移動の用に供する施設である。

また、高齢社会の到来、地球環境問題への対応、健康志向の高まりなどを受け、自家用車に過度に依存しない交通体系を構築することが重要であることから、自動車交通の円滑化のみならず、公共交通、徒歩、自転車など多様な移動手段の通行環境を充実していくことが求められている。

①公共交通利便の増進

○路線バスの利便性の向上

路線バスの利用促進を図るため、歩道整備によるバス停へのアクセス環境の改善や、バス停周辺整備等によるバス待ち環境の改善を図る。また、バス運行の定時性や速達性を確保するため、効率的かつ効果的な渋滞対策を推進するとともに、バスレーンの導入等を検討する。

○乗継ぎ、乗換え利便の向上

バスターミナルや駅前広場等、公共交通の乗継ぎや交通モード間の乗換えの利便性向上を図るため、結節点整備を促進する。

また、自転車による鉄道駅へのアクセス性を向上させるため、市町村と連携を図りつつ、自転車走行空間の整備や駐輪スペースの整備等に取り組む。

○地域公共交通の維持・確保施策との連携

県民の移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向けた検討を行うため、「奈良県地域交通改善協議会」を設立し、地域における公共交通のあり方について議論が行われており、このような取組と連携して、地域公共交通の維持・確保に資する取組を検討・実施していく。

②購買・飲食等消費利便の増進

○駅周辺の回遊まちづくり

公共交通の利用促進と併せて、鉄道駅等を核として、人が集まりやすい魅力あるまちづくりによる賑わいの創出や、快適性の向上など回遊環境の整備を図ることが重要である。そのため、駅周辺の中心市街地等において、土地利用施策やイベントなど他の活性化施策等との連携を図りつつ、歩行者回遊環境の整備、渋滞対策、駐車場立地等の戦略的な取組を推進する。

○沿道店舗へのアクセス性の改善

幹線道路の整備に伴い、ロードサイドに多数の商業施設が出店し、これらの駐車場への出入り車両や入場待ち車両により、道路の交通容量が低下し、広域交

通を担う幹線道路としての機能が損なわれる現象が見受けられる。

そのため、土地利用施策等との連携を図りつつ、例えば、沿道店舗の駐車場や出入口の集約配置や主交通と分離した駐車場アクセス等を検討し、沿道店舗へのアクセス改善のための取組を推進する。

③健康まちづくりに資する道路整備の推進

○病院等の整備と一体となったアクセス道路の確保

市町村による道路整備とも連携を図りつつ、骨格幹線道路ネットワークから大規模な病院等へのアクセス道路整備を推進する。

また、病院等の周辺において、地域住民のみならず入院患者や施設利用者等の利用も念頭に、景観にも配慮した散策環境の整備を推進する。特に、病院等の整備や建替え等と併せた周辺道路の一体的整備を図るなど、医療・福祉部局や市町村等の関係機関と連携しつつ、地域のまちづくりの一環としての総合的かつ効率的な整備を図る。

○生活空間における歩行者・自転車利用環境の向上

高齢者が健やかな生活を送ることができるようにするために、家に閉じこもらず、出歩きたくなるまちづくりを推進することが重要である。

そのため、市町村とも連携しつつ、身近な道路における交通安全性の向上や快適な散策環境の整備を推進する。例えば、バイパスの整備と併せ、自動車交通負荷が軽減する生活道路において、歩行者や自転車を優先した道路空間の再構築を行うことなどが考えられる。

(4) 安全・安心を支える道路整備の推進

近年、全国各地で、大規模災害や痛ましい交通事故、トンネル崩落事故が相次いで発生し、様々な面で、道路の安全・安心の確保に対する社会的要請が高まっている。県民の生活を守り、経済活動を支えるため、道路防災機能の向上、交通安全の確保、構造物の老朽化対策に関する取組を推進することが重要である。

①災害に強い道路の整備

平成23年9月に発生した紀伊半島大水害においては、多くの箇所で道路が寸断される一方、高い規格で整備された道路は、損壊することなく応急活動等に大きな役割を発揮し、災害に強い道路の必要性が改めて浮き彫りになった。また、本県においては、南部・東部地域を中心に、依然として災害に脆弱な道路が多数存在し、頻繁に通行規制を実施せざるを得ない状況にあることから、ソフト分野の取組も含め、道路の防災・減災対策の効率的かつ効果的な取組が求められている。

○紀伊半島アンカールート of 早期整備

奈良県紀伊半島大水害復旧・復興計画(平成24年)に基づく道路整備を、引き続き重点的に推進する。

とりわけ、本県の中でも特に道路の整備が遅れ、紀伊半島大水害においても甚大な被害を受けた南部地域において、紀伊半島アンカールート of 早期整備に重点的に取り組む。これにより、南部地域における防災機能の向上及び地域活性化を図るとともに、紀伊半島全体にとっての道路ネットワークの代替性及び多重性を確保し、近い将来発生が危惧される南海トラフ地震等大規模災害への対応力の強化を図る。

具体的には、国道168号阪本工区、辻堂バイパス、川津道路など、実施中の県事業を推進するほか、国に対し、実施中の直轄権限代行事業(国道168号長殿道路、風屋川津・宇宮原工区、十津川道路Ⅰ期、国道169号奥瀬道路Ⅱ期) of 早期整備を働きかけていく。

また、国道168号十津川道路Ⅱ期や国道169号新伯母峯トンネルなど、残された未改良区間の整備について、事業化に向けた検討を行いつつ、施工の難易度等に応じて、国に対し直轄権限代行事業の実施を働きかけていく。

本県の南部地域は、紀伊半島の背骨に位置しながら、高規格幹線道路や直轄国道の空白地帯となっている。とりわけ、地域高規格道路である国道168号「五條新宮道路」は、紀伊半島全体の強靱化を図る観点からも特に重要な広域幹線であることから、引き続き国に対し、直轄指定区間への編入による全線早期整備を働きかけていく。

○役場へのアクセスの改善

南部・東部地域には、骨格幹線道路ネットワークから役場へのアクセス道路が極めて脆弱である村が存在する。村役場は、地域の拠点であり災害時にも重要な役割を果たすことから、骨格幹線道路ネットワークからこれらの役場へのアクセス道路の改良に取り組む。

○効率的かつ効果的な道路防災対策の推進

約 2,000kmに及ぶ県管理道路において、道路防災点検により対策が必要とされた箇所は膨大な数に上り、全てのハード対策には、莫大な費用と時間を要する。そのため、なら安心みちネットプラン(平成 21 年)(以下「みちネットプラン」という。)などにに基づき、以下のようなハード、ソフト施策を組み合わせつつ、効率的かつ効果的な道路防災対策を推進する。

- ・発災後の地域への影響を可能な限り低減することに重点をおいた減災対策
- ・奈良県地域防災計画(平成 26 年改定)に基づく、緊急輸送道路上に位置する橋梁への耐震補強工事
- ・「選択と集中」の考え方に基づく、迂回路の有無や斜面の危険度を踏まえた危険箇所への防災対策
- ・前兆現象の早期把握による初期対応の充実、災害発生時の迅速かつ正確な情報提供、初動体制の確立
- ・地域の暮らしへの影響を最小限に抑えるための事前の迂回路設定
- ・救助活動や応急活動など防災活動の拠点としての道の駅の活用

さらに、民間団体等と、発災直後の道路の被災状況の調査及び応急復旧等についての協定を締結し、災害発生時の迅速かつ的確な対応を可能とする連携体制を構築しておくなど、有事への備えを強化する。

②老朽化に対応した適切な維持管理の実施

橋梁をはじめとして、トンネル、舗装、法面、盛土、擁壁等の構造物や道路付属物等の多岐にわたる道路ストックは、高度経済成長期に建設されたものが多く、今後一斉に老朽化が進むため、効率的かつ効果的な維持管理を推進することが重要である。

○構造物総点検と対策の実施

膨大な道路ストックの維持管理を効率的かつ効果的に実施するため、戦略的なストックマネジメントを展開し、予防保全型維持管理を推進する。

橋梁については、奈良県橋梁長寿命化修繕計画(平成 22 年)(以下「県橋梁長寿命化計画」という。)を策定し、損傷が発生した後に修繕工事を行う「事後保全」型維持管理から、定期点検を実施しながら計画的かつ効率的に修繕工事を行う「予防保全」型維持管理への転換を図っている。引き続き、県橋梁長寿命化

計画に基づく取組を実施するとともに、第二期計画として平成 27 年度からの 5 年計画を策定し、管理コストの縮減と平準化を図る。

トンネルについては、近接目視点検、触手及び打音検査により把握した損傷に応じて、計画的に対策を推進する。

舗装については、路線の性格や重要性、交通量などから最適な管理水準を設定し、路面性状調査の結果や大型車交通量などに応じた最適な補修時期を定めた上で、計画的に補修を実施する。

○市町村への支援(垂直補完)

本県の総道路延長約 12,700kmのうち、市町村道は約 10,500kmに達し、約 8 割を占めている。1万橋を超える県内の橋梁についても、約 8 割が市町村道に属するなど、道路ストックの多くは市町村により管理が行われている。

しかしながら、県内市町村の多くは技術系職員が少なく、膨大な道路ストックへの対策を実施するに当たり、技術力や組織体制の面で大きな課題を抱えている。

そのため、本県では、『奈良モデル』の一環として、橋梁やトンネルの点検や修繕計画策定の業務について、「垂直補完(市町村で実施する業務を県が受託して実施する支援)」により、市町村を支援してきた。

今後、これらの修繕計画に基づく補修工事についても、支援体制の検討を行っており、継続的に市町村を支援する。

③暮らしを支える交通安全対策

通学中の児童を巻き込む痛ましい交通事故の発生を受け、通学路をはじめとする身近な生活道路の交通安全性の向上がますます求められている。併せて、高齢者の事故の増加など、新しい課題に対応していくことも重要である。

○PDCAサイクルによる効率的かつ効果的な交通安全対策

交通事故の発生は人的要因や道路環境等の様々な要因が影響することから、交通事故対策の取組は、継続的なフォローアップが重要である。

そのため、奈良県みんなで作る交通安全対策プラン(平成 22 年)を策定し、客観的なデータ及び県民の意見に基づき、「事故危険箇所」を選定して、事故類型に着目した交通事故対策を推進している。また、「事故危険箇所」と渋滞解消プランに基づく「渋滞が著しい箇所」が重複する場合に、両者の課題が同時に解消されるように、渋滞対策と連携を図り、協調して対策を実施する。

これらの交通安全対策について、平成 25 年 7 月に新たな事故危険箇所として抽出された 44 箇所を含め、引き続きPDCAサイクルによる継続的な改善を図りつつ、効率的かつ効果的な取組を推進する。

また、警察や市町村等の関係機関と連携しつつ、生活道路における歩行者等の安全を確保するための「ゾーン 30」や、近年増加する高齢者の事故対策などの

取組を推進するとともに、引き続き、狭隘な踏切の安全対策に取り組む。

○通学路の安全確保

通学路については、全国各地における痛ましい事故の発生を受け、平成 24 年度に、道路管理者、警察、教育委員会等が連携して緊急合同点検を行い、これにより抽出された箇所交通安全対策を推進している。今後、速効的な対策を完了させた上で、順次抜本的な対策に取り組むとともに、PDCAサイクルによる点検、新たな危険箇所の把握、対策が困難な箇所での対策内容の見直し等を実施し、継続的な取組の展開を図る。

○総合的な歩道整備の推進

引き続き、奈良県安心歩行空間整備方針(平成 23 年)に基づき、以下のような路線において、歩行空間の効率的かつ効果的な整備を重点的に推進する。

- ・歩行空間が確保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
- ・地域活性化を目的に、市町村のまちづくり計画等に位置づけられた経路

3. 整備に当たっての条件・配慮事項

(1) 風格ある景観形成と環境への配慮

本県は、豊富な歴史文化遺産と、それを取り巻く豊かな自然景観が一体となって、我が国を代表するかけがえのない歴史的風土を形成している。道路整備に当たっては、これらと調和した美しい景観を創造する視点や、環境への配慮が重要である。

①観光地等における総合的な景観形成

本県では、これまで奈良県景観条例(平成21年奈良県条例第49号)や、これに基づく奈良県公共事業景観形成指針(平成21年)(以下「景観形成指針」という。)を策定し、公共事業が良好な景観形成の先導的な役割を果たすよう努めてきた。また、七色高架橋、室生路橋など、観光地域における先進的な道路デザインも実現している。

引き続き、歴史的街並みや表玄関となる路線、良好な自然景観を有する観光地等において、質の高いデザインの実践や修景整備、緑化等を推進する。

また、こうした積極的な景観整備を図るに当たっては、関係分野と連携を図りつつ、次のような総合的な取組となるよう努める。

- ・土地利用や建築物、広告物の規制誘導等の沿道のまちづくりとの連携により、沿道景観と一体となった景観形成を図る。
- ・景観法に基づく景観条例や景観計画等の枠組みを活用し、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図る。
- ・関係機関と連携し、各種サインや標識・標示の調和・統一を図る。

また、都市景観の向上や安全で快適な通行空間の確保を図るため、無電柱化推進計画を更新し、関係事業者や地元関係者等と連携しつつ、他県に比べて遅れている無電柱化の推進を図る。

②設計水準の底上げ

奈良に相応しい風格ある景観形成を図るためには、歴史的街並みや表玄関となる路線等における積極的な景観形成のみならず、一般的な路線においても、道路を周囲の風景と調和させるための配慮が必要である。

このような一般的な路線の景観整備に当たっては、道路自体が主役となるような華やかな意匠を施すのではなく、むしろ抑制的で落ち着いた設計により、著しいコスト増を伴うことなく、周囲の風景を引き立てるようにする視点が重要である。

このような視点を踏まえつつ、現在一部の策定に留まっている景観形成指針に基づく運用指針の充実を図り、良好な景観形成に資する設計水準の底上げを図る。

③環境への配慮

道路事業の実施に当たっては、環境影響評価法や奈良県環境影響評価条例(平成10年奈良県条例第11号)に基づく環境影響評価を行う。また、これらの制度の対象とならない事業についても、奈良県環境配慮指針(平成11年)に基づき、適切な環境保全のための措置を行う。

事業実施に当たっては、住民等とのコミュニケーションを図りつつ、生活環境の保全に配慮する。

(2) 道路ストックの有効活用と効率的な整備

これまでの「選択と集中」に基づく取組等により、道路整備の遅れた本県においても、一定の道路ストックが蓄積されている。今後更に、道路ストックが蓄積され、維持管理コストが増大する。このことから、既存の道路ストックを有効に活用することにより、新設、改築から維持、修繕に渡る道路整備を効率的に行うとともに、構造基準の柔軟な運用等の工夫を図ることが重要である。

①既存道路の効果的活用

既存の道路ストックを最大限に活用し、道路利用者にとって最も効果が高まる「道路の使い方」を追求する。

例えば、渋滞対策や生活道路への通過交通の流入抑制策において、分かりやすい標識案内による戦略的な交通誘導を図る。また、パーク&バスライドなどのソフト施策、通行止め等の規制情報の適切な発信など、道路の利用を最大化するための施策を重視する。

道の駅をストックと捉え、ドライバーの休憩所、特産品の販売所、道路情報・観光情報の発信拠点、災害時の応急活動拠点などの多様な機能が、道路網と一体となって効果的に発揮されるよう、道の駅の活用の促進を図る。

さらに、高速道路の整備の進展を踏まえ、短距離利用を促すための対距離料金制の導入など、高速道路ネットワークの最適利用を促す料金のあり方について、引き続き、関係機関への働きかけを行う。

②道路ストック活用等による効率的な整備の推進

道路の新設・改築に当たっては、周辺の道路ストックを最大限活用しつつ、効率的な投資とする観点を重視する。

また、1.5 車線の道路整備など地域の実情に即した整備水準の採用や、道路構造基準の柔軟な運用を図るとともに、道路側溝の蓋掛け等により既設道路区域内で道路空間を再構築するなどの工夫を行い、早期の効果発現とコスト縮減を図る。

渋滞対策や交通安全対策等においては、客観的なデータを重視するとともに、道路利用者の意見等を加味しながら適切に対策が必要な箇所を抽出し、これを基に、ハード施策とソフト施策を組み合わせた最適な対策を実施するなど、効率的かつ効果的な取組を推進する。

③最適なストック管理の推進

増大する道路ストックの維持管理を効率的に行うため、「補修時期の最適化」、「管理水準の最適化」、「リスク管理の最適化」の観点から、各種道路ストックに応じた最適な維持管理手法を検討・採用する。

「補修時期の最適化」については、予防保全やライフサイクルコストの最小化の

考え方にに基づき、適切な時期に老朽化対策を実施する。例えば、県橋梁長寿命化計画に基づき、橋梁の維持管理の効率化を推進する。

「管理水準の最適化」については、路線の性格や機能に応じた管理水準を設定し、必要な対策を実施する。例えば、路線(区間)別に舗装の管理水準を設定することにより、舗装補修の実施サイクルの最適化を図る。

「リスク管理の最適化」については、最も被災の影響が少なくなるように対応策を選択する。例えば、膨大なコストと時間を要する山間部等の道路斜面对策については、交通遮断による地域経済や生活への影響を最小限にとどめるために、地域の状況や路線の重要性等を踏まえつつ、迂回路のない道路の対策や通行止めにより孤立する集落の解消など、優先度の高い対策から実施していく。

(3) 使い易さの追求

自動車、徒歩、自転車、公共交通など、様々な交通モードに対して、移動しやすく分かりやすい道路とすることが重要である。少子高齢化や社会の成熟化が進展する中で、高齢者や障害者、乳幼児連れの移動のしやすさを確保することや、外国人を含む県外からの来訪者への道案内を分かりやすいものとするなど重要である。

道路整備に当たっては、こうした多様な道路ユーザーにとっての使い易さを追求していく。

① 分かりやすい案内標識の整備

本県では、国内外からの来訪者へのサービス向上や観光地への周遊促進を図るため、やさしい奈良の道案内(平成13年)に基づく道路案内標識の整備や、案内サインガイドラインに基づく観光案内サインの整備を推進している。

引き続き、関係機関と連携し、分かりやすい案内標識の整備を推進するとともに、自動車、歩行者、自転車など様々な交通モードへの対応や、案内サイン等の多言語化を含めた国内外来訪者への更なる分かりやすさの向上を図る。

② 適時かつ的確な道路情報の提供

適時かつ的確な規制情報の発信を行うため、県ホームページや個別登録者の携帯端末に、リアルタイムに情報発信を行うシステムを整備したところである。今後も、みちネットプランに基づき、適時かつ的確な通行規制情報の発信を行う。

また、「道の駅」において、その高い集客力を活かし、道路ユーザーに対する道路情報の提供を行うとともに、地域情報、観光情報など地域の魅力の情報発信を図る。

また、カーナビゲーションシステム等のICT技術を活用し、区間所要時間や渋滞延長など、ドライバーにとって便利で分かりやすい交通情報を配信し、交通流の分散化、円滑化を図る。

③ バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進

現在、県内のバリアフリー基本構想を策定している市町村は4市、4地域に留まっている。駅や病院等の公共施設周辺のバリアフリー化を推進するため、関係機関との役割分担のもと、県内市町村におけるバリアフリー基本構想の策定を促進し、歩道の通行機能の向上や、エレベータ等の設置を推進することにより、高齢者・障害者や、乳幼児連れ等の移動の円滑化を図る。

II 道路整備の進め方

1. 評価の重視と「選択と集中」

(1) 段階に応じた評価の実施

本県の人口は既に減少局面にあり、将来の自動車交通量も徐々に減少していくことが予測されるなど、従来の拡大基調を前提とした事業環境は転換点を迎えている。

また、こうした社会経済情勢の変化のほか、地球環境問題への対応、健康志向や安全・安心、快適な生活環境へのニーズの高まりなどにより、自家用車に過度に依存しない、歩行者・自転車を重視したまちづくりが求められるなど、目指すべき都市の将来像も時代とともに変化している。

一方、具体的な事業展開として、建築制限を課し続けたまま長期に渡って事業に着手していない都市計画道路が存在することや、事業に着手したものの、用地買収の難航等から事業進捗が停滞している箇所が見受けられる。

こうしたことを踏まえ、社会経済情勢や事業環境の変化に応じて、既存の計画や事業の見直しを適切に行うことが重要である。そのため、計画段階における都市計画の見直しや事業段階における事業評価の充実を図る必要がある。

①計画段階：都市計画の見直し

本県の都市計画道路の整備率は、全国平均約61%に対して約49%と低い水準に留まっている(平成24年3月末現在)。未整備の都市計画道路の中には、高度経済成長期に計画決定されたものの、長期に渡って事業が実施されないまま、今日に至っている路線も存在する。

このことを踏まえ、本県では、平成21年に広域幹線道路の見直しを実施し、4車線の都市計画道路6路線を広域幹線道路としての役割を見直す路線として公表した。これまで、そのうち2路線の都市計画変更を行っているが、引き続き、残りの路線についても、都市計画変更に向けた検討を進める。

また、奈良県都市計画道路の見直しガイドライン(平成22年)に基づき、市町村と連携を図りつつ、社会経済情勢の変化に応じた都市計画道路の見直しを推進する。さらに、長期未着手道路の見直しを進める観点に加え、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域のまちづくりの方向性と合わせて、都市計画道路の必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画を見直す。

②事業段階：事業評価の充実

○新規事業採択時評価の充実

本県においては、事業採択に関する透明性の向上を図るため、公共事業新規事業採択時評価実施要領(平成25年改定)に基づき、災害復旧事業等を除く全

ての新設・改築事業を対象として、新規事業採択時評価を実施し、その結果を公表している。

今後も、事業着手後の円滑な事業進捗を確保するため、地元市町村の協力体制や計画段階における進捗見通し等について、評価項目の強化・充実を図るなど、更なる制度改善を行いつつ、新規事業採択時評価を実施する。

○事業再評価の充実

これまで、事業の効率性及び透明性を図るため、奈良県公共事業再評価実施要領(平成 22 年改定)に基づき、一定規模以上の事業を対象として再評価を実施している。今後は、事業再評価の対象を、これまで対象外であった小規模な新設・改築事業にも拡大し、必要性及び事業見通しに関する再評価を実施する。また、再評価の結果を踏まえた対処方針について、「継続」「計画の見直しを行った上で継続」「中止」などの機動的な対応を図ることにより、効率的な事業展開及び事業効果の早期発現を図る。

○事後評価の対象の拡大

完了した事業についても、その効果を把握、評価し、今後の事業計画や政策立案に活用することが重要である。そのため、これまで、中和幹線や国道 308 号(大宮道路)等、影響の大きいと考えられる大規模な事業について、事後評価を実施している。

引き続き、こうした事業完了後の効果検証やモニタリング等を実施するとともに、中和幹線や国道 308 号(大宮道路)等の大規模事業については、今後も継続して効果検証等を実施する。また、これら個別事業の事後評価のみならず、分野別のプラン等についても、PDCAサイクルにより、取組の効果検証を行い、必要な見直しを行う。

(2) 「選択と集中」に基づく予算マネジメント

これまで、「選択と集中」の考え方にに基づき、骨格幹線道路ネットワークの整備などの重要な事業に対して重点的な投資を行うとともに、渋滞対策や通学路の安全対策など、施策としての重要な分野において、集中的な取組を実施してきたところである。

一方、こうした事業や施策に該当しない一般的な事業については、小規模な事業でありながら完了までに長期間を要し、必ずしも十分な事業進捗が図られていない箇所も存在し、よりメリハリのある事業展開が求められている。

道路整備に当たっては、「選択と集中」を進展させ、事業評価等の充実と併せて、戦略的な予算マネジメントによる効率的な事業展開を図る。

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

道路政策の最優先施策として取り組むべき骨格幹線道路ネットワークを形成する事業（I. 1. (3)参照）や県の主要プロジェクト関連事業など、重要事業への重点的な投資を行う。

○重要な施策への重点的投資

渋滞対策や通学路の安全対策、道路ストックの老朽化対策など、社会的ニーズの大きい施策分野については、引き続き重点的な取組を展開する。

その際には、総点検の実施、客観的データに基づく事業箇所の選定、関係機関との連携体制の構築など、取組の効率性を確保した上で、予算についても重点的な投資を行う。

②一般箇所における進捗管理型投資

○事業再評価を踏まえた投資

①の対象とならない箇所については、事業進捗上の停滞要因のない箇所に予算を傾斜的に配分し、事業進捗上の停滞要因がある箇所に対しては、計画の縮小や中止・見直しを検討するなど、事業進捗に応じたメリハリのある投資を行うことにより、各事業の可及的早期の効果発現を図る。

こうした進捗管理型投資を行うに当たっては、一定期間を経過した新設・改築事業について、これまで対象とならなかった事業も含め再評価を行い、その結果を予算配分にも反映させるなど、事業評価との連動を図る。

○事業の進捗見通しの確保

事業に着手したものの、用地買収の難航等から事業進捗が停滞している箇所が見受けられることから、計画・事業の各段階において、より確度の高い進捗見通

しの確保を図る。

計画段階においては、法定手続きとして住民等からの意見聴取の仕組みが確立され、土地収用制度とも連動している都市計画制度のより一層の活用を図る。

また事業着手時には、新規事業採択時評価において、地元市町村の協力や地元情勢等についての評価項目の強化・充実を図るとともに、事業実施段階においても、地元市町村の協力体制の確保や土地収用制度の積極的活用等による事業の推進体制の強化を図る。

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

道路のあり方は都市構造や沿道市街地の状況に大きく左右される反面、道路は都市や市街地の骨格を形成し、周辺の土地利用にもインパクトを与えるなど、道路整備とまちづくりは密接に関係している。

このようなことから、道路整備は、望ましい地域の将来像を実現するための総合的取組の一環として、関係機関との連携・協働を図りつつ実施することが重要である。

①まちづくりとしての総合性の重視

道路整備に当たっては、まちづくりとしての総合的な視点の下に、各種施設整備、土地利用、公共交通事業などが相互に連携しつつ、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する。

また、大宮通りプロジェクトや病院周辺まちづくりなど、大規模な事業を核としつつ、関連する事業が総合的に効果を発揮するプロジェクト型の事業を推進する。

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

道路網全体としての一環性、整合性を確保するため、新設・改築から維持管理に至る各段階において、道路管理者間の連携・協働を重視する。また、一体的にネットワークを構成する農道、林道についても、総体として効率的かつ効果的な整備がなされるよう連携を図る。

また、県内市町村の多くは技術系職員が少なく、道路整備に関する諸課題に対し、適切な対策を実施することが体制面からも困難な状況にある。市町村における技術力や体制が不足している分野について、既に市町村の橋梁長寿命化修繕計画の策定等において実施している「垂直補完」の考え方にに基づき、県による市町村への支援の強化を図る。

○交通管理者との連携・協働

従来より、新設・改築事業や渋滞対策、交通安全対策等において、交通管理者との連携による取組を実施している。今後は、既存の道路ストックを最大限に活用していく観点からも、道路整備と交通規制の一体的取組が従来に増して重要となることから、計画・構想段階からの協議や、データの相互共有など、交通管理者とのより一層の連携・協働を図る。

○関係行政分野や事業者との連携

総合的なまちづくりとして、関連する取組が一体となって効果を発揮することとなるよう、公園、河川など他の公共施設管理者や都市計画部局、建築部局などの

まちづくり担当部局との連携を図る。

また、公共交通の利用促進のための交通事業者との連携など、関係する民間事業者との連携を図る。

○住民等との協働

地域の目指すまちづくりを実現するためには、地元自治体だけでなく、地域住民の創意と工夫による地域活動が不可欠である。例えば、通学路対策におけるPTA等との協働や、植栽計画の策定等における住民意見の反映、みんなで・守ロード事業といったボランティアや地域住民の参画による美化活動など、住民等との官民協働を推進する。

(2) 説明責任の重視

道路整備へのニーズが多様化し、また道路整備に関する取組が複雑化する中、県民や道路利用者への道路サービスの向上を図るためには、ニーズを的確に把握するとともに、道路整備に関する各種施策や事業の内容について、県民に分かりやすく説明し、理解と協力を得ることが重要である。

そのため、県民との積極的なコミュニケーションを図るとともに、施策検討に当たっての県民意見の反映に努める。

①積極的な県民コミュニケーション

事業実施に当たって、地元市町村とも連携しながら、住民説明会等を積極的に開催し、事業内容や必要性について分かりやすい説明に努め、合意形成を図る。また、なら県政出前トーク、報道発表、ホームページ等の活用により、道路政策について積極的に情報発信するとともに、県民の声の把握に努める。

通行規制情報や路上工事情報においても、適時適切な情報発信を行うとともに、苦情や要望への対応を含め、県民や道路利用者の意見を活かしたきめ細かい道路サービスの提供に努める。

②施策の「見える化」と県民意見の反映

これまで、渋滞対策や交通安全対策など、個別の施策分野ごとに、客観的データの活用や、総点検の実施等により、対策が必要な箇所を客観的に選定するとともに、アンケートやパブリックコメント等により、地域ニーズと乖離していないかを確認しながら、プランやガイドラインを策定し、複雑化する施策の「見える化」を推進してきたところである。今後、本計画の内容を踏まえつつ、これら分野別のプラン等の見直しを行うとともに、必要に応じ、新たなプラン等の策定を行う。その際には、これまでの取組の効果検証を行い、その結果をプラン等の策定作業に反映させるものとする。

③完了宣言の推進

これまで、京奈和自動車道の関連事業については、用地買収の状況や事業の難易度等を勘案しつつ、可能な範囲で目標とする供用時期の公表、すなわち完了宣言を行ってきた。

今後は、周辺まちづくりの促進や企業立地の誘発、近隣住民の生活設計支援等の観点から、供用時期についての一定の見通しが得られた箇所については、京奈和自動車道の関連事業に留まらず、より積極的に完了宣言を行う。

3. 契約・許認可の適正確保と品質向上

増大する道路ストックの維持管理を含め、道路整備を適切に行うためには、公共事業として品質の確保を図るとともに、各種手続き等の透明性、公平性を確保することにより、県民の信頼を得ることが不可欠である。また、各種社会資本等の整備や災害時の応急対応など、地域の維持に重要な役割を果たす健全な建設産業の存在も重要である。

このようなことから、引き続き、発注・契約や許認可の適正確保、手続きの工夫等に取り組むとともに、研修等を通じ、制度の趣旨や内容について、職員を含む関係者の十分な理解の促進と更なる研鑽を図る。

(1) 契約手続の適正確保

①公共工事の適正な施工及び品質の確保

公共工事の更なる品質向上を図るため、平成 19 年度から総合評価落札方式を本格導入し、以後、適用範囲を順次拡充してきたところである。また、建設コンサルタント業務等においても、総合評価落札方式を本格導入している。

今後も、引き続き、適正な施工や品質を確保するための取組を進めるとともに、景観デザインなど、重要な道路構造物に係る高度な設計の質を確保するための発注方式の工夫などを行う。

②公共工事の透明性、競争性、公平性の確保

公共工事の透明性、競争性、公平性の確保のため、一般競争入札の適用範囲の拡大に取り組むとともに、電子入札を本格的に導入してきた。今後も、電子入札の適用範囲の拡大に順次取り組む。

また、公共工事請負契約において、変更契約の手続き、一時中止、不可抗力の扱いの明確化等を図ってきたところであり、引き続き、契約書に基づく適正な執行の確保を図る。

③発注単位等の工夫による効率化の推進

効率的かつ適正な道路維持管理を図るため、性能規程を盛り込みつつ包括的な契約を行うなど、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に努める。現在、中和幹線と第二阪奈有料道路で、このような発注方法を試行的に実施しており、これらの効果を見極めつつ、他路線への導入も検討する。

また、道路の緊急維持業務において、河川維持等の他分野と連携しつつ、小規模維持業務を地域単位で包括発注する等により、契約事務や作業指示の効率化とともに、地域を支える建設業者の育成・維持にも資する取組を行う。

(2) 許認可における適正確保

道路法第 24 条承認など許認可等の適正を図るため、取扱い要領や事務処理マニュアルの充実を図り、審査チェックリストを活用する等、適正かつ迅速な事務処理に努める。

また、道路法第 24 条に規定する承認工事完了後の引継制度を導入しており、その徹底により承認工事の適正な履行を図る。

卷末資料

- 図 1 骨格幹線道路ネットワーク（奈良県全域）
- 図 2 骨格幹線道路ネットワーク（大和平野部）
- 図 3 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所（奈良県全域）
- 図 4 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所（大和平野部）
- 表 1 骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所

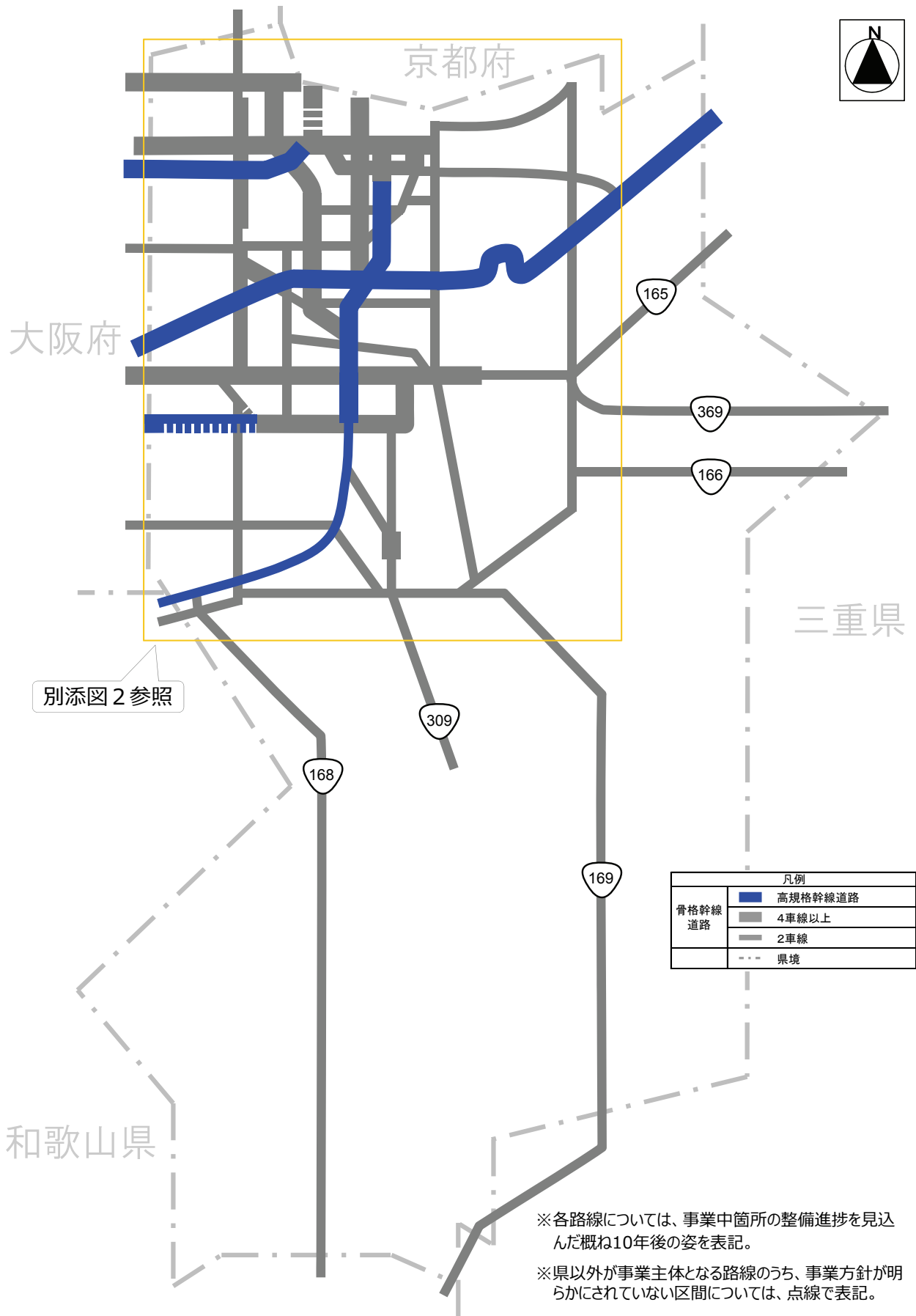
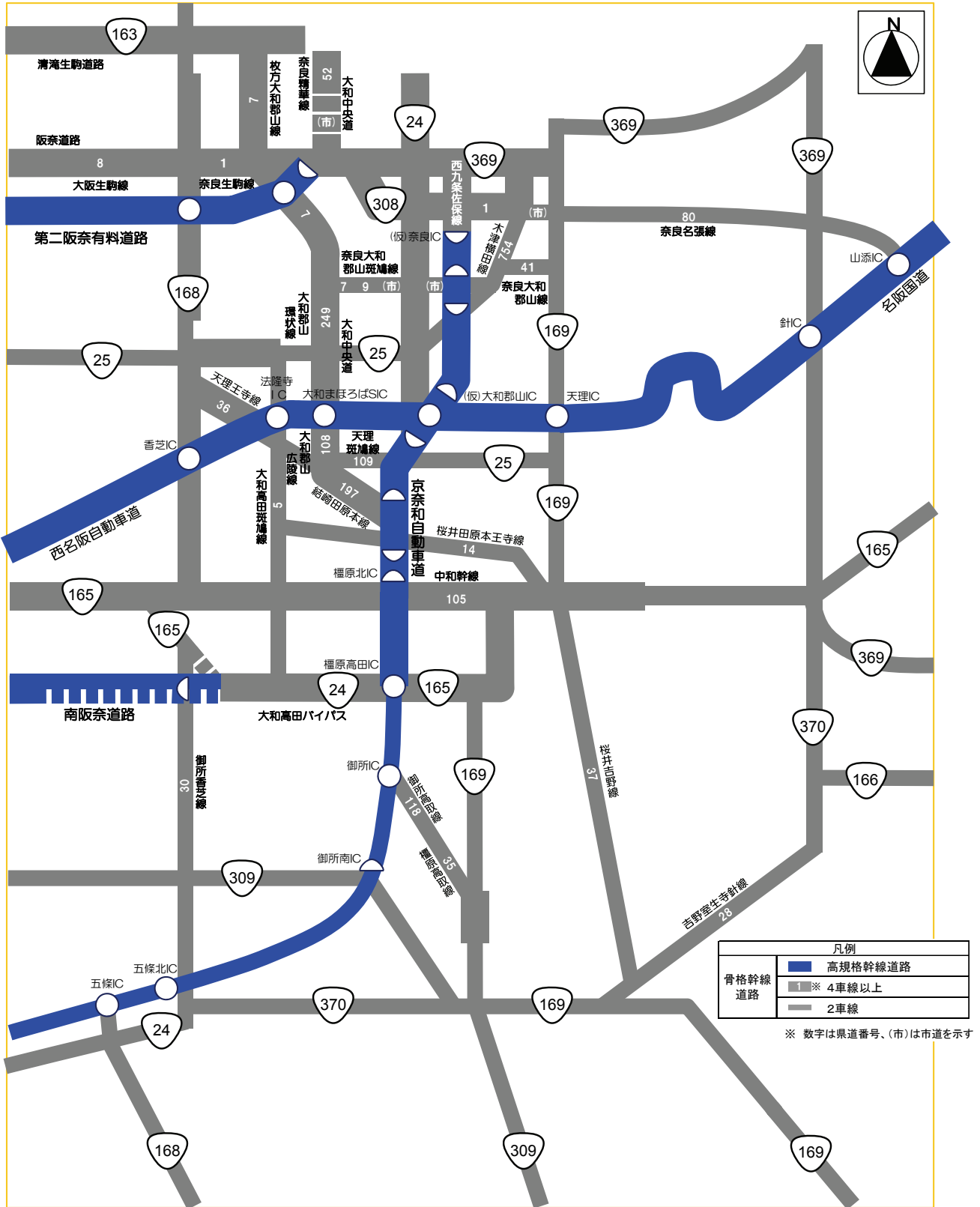


図 1 : 骨格幹線道路ネットワーク (奈良県全域)



※各路線については、事業中箇所の整備進捗を見込んだ概ね10年後の姿を表記。
 ※県以外が事業主体となる路線のうち、事業方針が明らかにされていない区間については、点線で表記。

図2：骨格幹線道路ネットワーク（大和平野部）

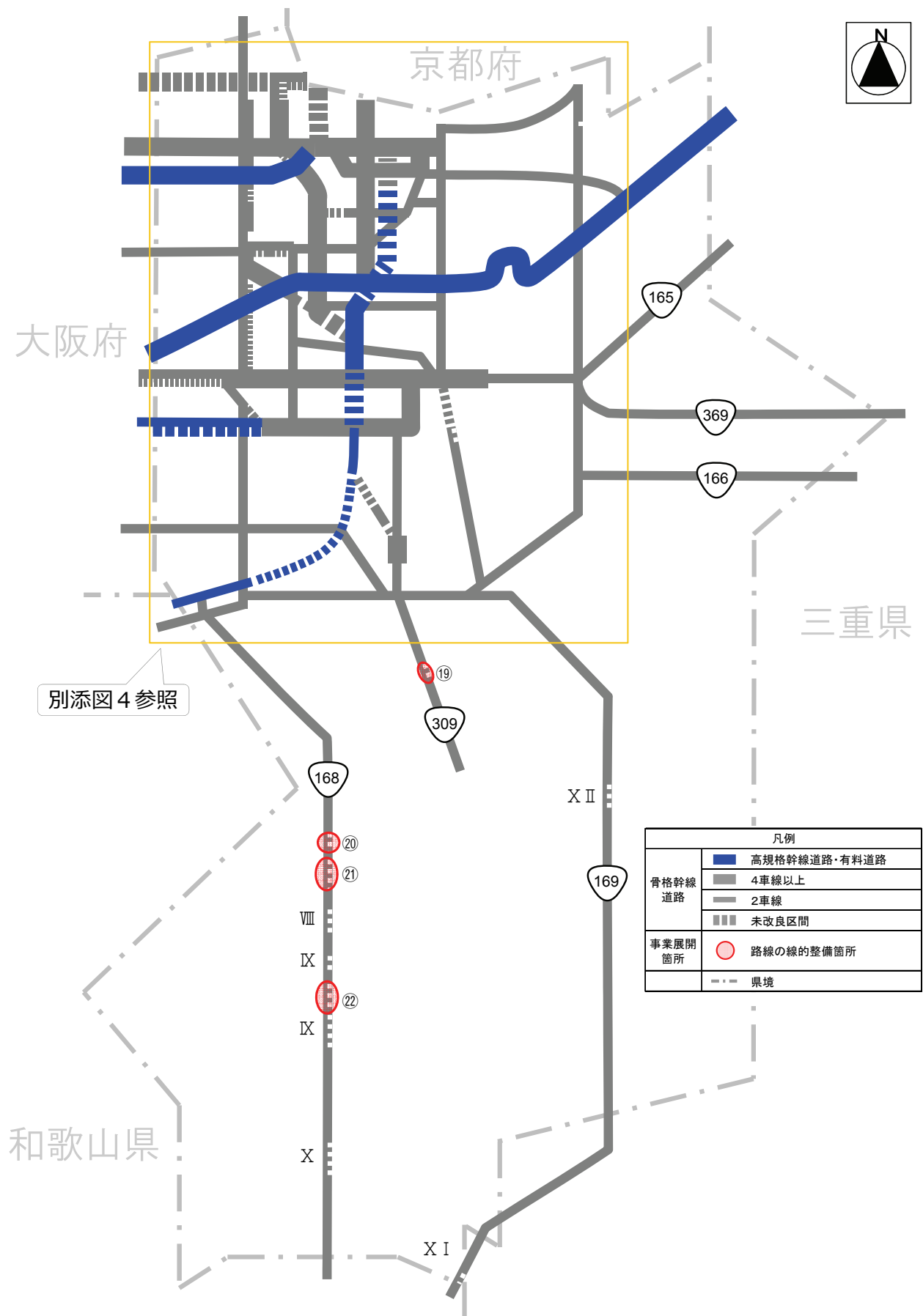


図3：骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所（奈良県全域）

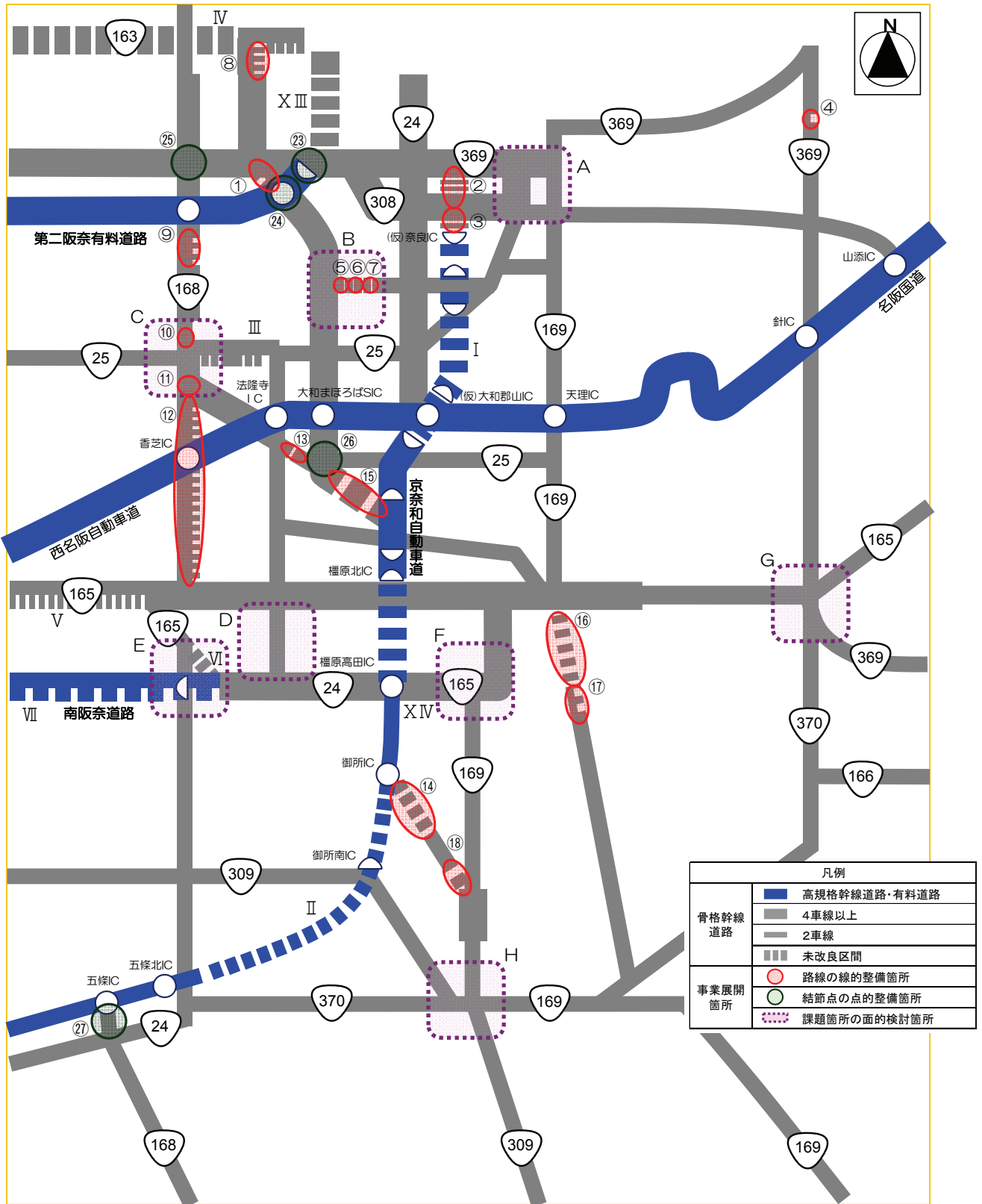


図4：骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所（大和平野部）

表 1：骨格幹線道路ネットワーク 事業展開箇所

路線の線的整備箇所		
	路線名	箇所
①	枚方大和郡山線	奈良市中町
②	(都)西九条佐保線	奈良市三条添川町～大宮町
③	(都)西九条佐保線	奈良市八条2丁目～三条栄町
④	一般国道369号	奈良市大保町
⑤	(都)石木城線	奈良市石木町～大和郡山市城町
⑥	枚方大和郡山線	大和郡山市柳町
⑦	(都)城廻り線	大和郡山市北郡山町～冠山町
⑧	枚方大和郡山線	生駒市高山町～上町
⑨	一般国道168号	生駒市小平尾町～小瀬町
⑩	一般国道168号	平群町椿井～生駒市小平尾町
⑪	一般国道168号	王寺町品田4丁目～本町1丁目
⑫	一般国道168号	香芝市北今市～王寺町品田4丁目
⑬	天理王寺線	河合町池部～川西町保田
⑭	橿原高取線外	(御所市玉手～高取町兵庫)
⑮	結崎田原本線	川西町結崎～三宅町三河
⑯	桜井吉野線	(桜井市阿部～百市)
⑰	桜井吉野線	桜井市下屋～百市
⑱	一般国道169号	高取町兵庫～清水谷
⑲	一般国道309号	下市町長谷～丹生
⑳	一般国道168号	五條市大塔町小代～大塔町阪本
㉑	一般国道168号	五條市大塔町宇井～大塔町小代
㉒	一般国道168号	十津川村川津～上野地

() は事業化に向けた検討箇所。

結節点の点的整備箇所		
	路線名	箇所
㉓	一般国道308号 宝来ランプ	奈良市宝来町
㉔	第二阪奈有料道路 中町ランプ	(奈良市中町)
㉕	奈良生駒線 辻町ランプ	(生駒市辻町)
㉖	大和郡山広域線	(大和郡山市板屋ヶ瀬橋)
㉗	一般国道310号外	(五條市釜窪町～須恵)

() は事業化に向けた検討箇所。

課題箇所の面的検討箇所			
	地区名	主要交差点等	主要路線
A	鹿ノゾーン	奈良市県庁東交差点 他	国道169号 国道369号 他
B	大和郡山周辺	大和郡山市城大橋交差点 他	大和郡山環状線 他
C	王寺周辺	王寺町本町交差点 他	国道25号 国道168号 他
D	大和高田市街地	大和高田市神楽交差点～ 片塩ロータリー交差点 他	国道165号 大和高田斑鳩線 他
E	かつらぎIC周辺	葛城市かつらぎIC 他	国道165号 御所香芝線 他
F	橿原市街地・医大周辺	橿原市市役所西交差点 小原交差点 他	国道24号 国道169号 他
G	橿原周辺	宇陀市萩原交差点 他	国道165号 国道369号 他
H	大淀周辺	大淀町土田交差点 岡崎交差点 他	国道169号 国道309号 他

県以外の事業者による整備箇所			
	路線名	箇所	事業主体
I	京奈和自動車道 大和北道路	奈良市八条～大和郡山市八条町	国
II	京奈和自動車道 大和御所道路	大和郡山市八条町～五條市居伝町	国
III	一般国道25号 いかるがパークウェイ	斑鳩町幸前～龍田	国
IV	一般国道163号 清滝生駒道路	生駒市北田原町～鹿畑町	国
V	一般国道165号 香芝柘原改良	香芝市穴虫～田尻	国
VI	一般国道165号 大和高田バイパス	葛城市當麻～太田	国
VII	南阪奈道路	葛城市竹内	NEXCO
VIII	一般国道168号	十津川村長殿	国
IX	一般国道168号	十津川村上野地～宇宮原 十津川村野尻～川津	国
X	一般国道168号	十津川村平谷～小原	国
X I	一般国道169号	十津川村竹筒	国
X II	一般国道169号	川上村伯母谷～上北山村西原	国
X III	(都)大和中央道	奈良市秋篠町～菅原町	市
X IV	京奈和自動車道 大和御所道路	橿原市新堂町	国

※事業主体が県以外の事業については、県としての考え方を示すもの。

奈良県道路整備基本計画

奈良県 県土マネジメント部 道路建設課

〒630-8501 奈良県奈良市登大路町 30 番地

TEL : 0742-27-7495 FAX : 0742-26-1360

ホームページ : <http://www.pref.nara.jp/11806.htm>