

(65) 道路の維持管理の計画化・体系化

これまでは

○道路の維持管理については、客観的な管理指標に伴う優先度の考え方がなかった。

○土木事務所の管理境界において、サービスレベル・時期等が未調整などの課題あり。



○計画的・体系的な道路の維持管理に取り組んでいます。

※河川の保全についても、同様の考え方で行っていきます。

○本庁で「選択と集中」の考え方を導入※し、客観的指標に基づき、実施方針を決定の上、土木事務所が実施。

※対象工種は、路面、除草、区画線、冠水、樹木剪定

※交通量、緊急輸送道路指定等の基礎データを踏まえ、工種毎に、劣化状況、事故発生状況等を調査し、実施箇所を決定する仕組みを構築。

もっと良くするために

道路維持管理の計画化・体系化をさらに進めます。

○日常管理(路面・除草・区画線・冠水・樹木剪定)においては、修繕履歴等のデータを蓄積し、事故発生件数や要望件数の推移との関連性を分析しつつ、サービスレベル向上に向けた**維持管理**をPDCAサイクルで実施していきます。さらに、こうしたデータを共有し、マネジメントする仕組みづくりを進めていきます。

○橋梁やトンネルなどの道路構造物については、法定点検結果を踏まえ、**その判定区分に応じて、早急に補修等対策を進めていきます。**

○道路の維持管理においては、**新技術を活用しながら効率的に進めていきます。**

令和3年度予算案 4,141百万円

(66) 奈良県の新しい道路整備の仕組

これまでは

奈良県では、道路整備を「選択と集中」の原則に基づき総合的かつ計画的に推進



道路整備があまり進まなかった理由(道路整備の壁)があるのではないかと考えた

用地買収の壁、事業費の壁、計画的整備未成熟の壁



選択と集中の深化の必要性を認識



選択のプロセスを標準化・客観化するため、新たに付加的な選択基準を設定するとともに、**優先度の決定の仕方**を検討する必要があるのではないかと考えた(道路整備計画の体系化の必要性)



個別事業の進捗状況を管理しつつ、まちづくり等を常に意識し、道路計画そのものを適宜見直す必要があるのではないかと考えた。

もっと良くするために

○道路は「**何のために**」つくるのか目的を明確にします。

- ・骨格幹線道路ネットワークの形成
- ・目的指向の道路整備(企業立地、観光振興、安全安心、まちづくり)

○道路を「**どのように**」つくるのかプロセスを明確にします。

- ・「選択と集中」の考え方の深化(事業評価の徹底、合理的な予算配分)
- ・プロセスの重視(事業着手前の評価手順の徹底)

<事業着手前の評価手順>

- 1) 必要性の調査
 - ・道路整備の目的と計画の整合性の確認
 - ・市町村長及び議会からの要望の確認 など
- 2) 優先度の判定
 - ・用地買収の確実性(用地買収済優先)
 - ・まちづくり等関連事業の実現可能性 など

○市町村との連携・県民とのコミュニケーション重視

○契約手続・許認可事務の透明性・公平性確保

目的、必要性、優先が明確 → 調査路線に決定
 【調査1】国道168号(五條市金窪町～生子町)
 【調査2】国道169号(下北山村前鬼～音枝) } 調査継続
 【調査3】(主)桜井都祁線(桜井市白河～川上)
 【調査4】(主)大峯山公園線(天川村洞川) ⇒ R2新規事業化
 【調査5】国道311号(十津川村竹筒)
 ⇒ R2年11月 観光振興の取組と用地協力を確認

令和3年度予算案 15,407百万円 [債務負担行為 5,565百万円]
 令和2年度2月補正予算案 3,621百万円

(67) 円滑な用地買収・用地補償

これまでは

奈良県の地域振興の最大の障壁は全国にとどろく用地買収の困難性ですが、改善に努めてきました。

・公共用地は鑑定価格以上では絶対買えません。

耕作放棄地には重課制度の適用ができます。
(通常の農地固定資産税の1.8倍の重課)

・農業委員会が当該放棄地を中間管理機構に対し貸付(農地として再活用)を協議すべき旨の勧告をした際に重課が適用

用地買収難航の理由は、ほとんどが高額要求であり、奈良県は用地買収が全国上位の難しい地域と言われているのを改善する必要があります。

もっと良くするために

用地費については、不動産鑑定士・学識経験者、補償費については、弁護士・不動産鑑定士・一級建築士からなる「有識者委員会」を設置しています。
(開催実績 R2 3回 <R2.12月末>) (1百万円)

・大規模な事業用地の取得にあたっては、不動産鑑定士2者からの鑑定を取得したうえで、「鑑定評価の妥当性」を判断

・補償金算定にあたっては、高額案件を中心に「損失補償の考え方」と「補償内容の妥当性」を判断

主要プロジェクトについて、進捗度にあわせた完成目標を明確にし、土地収用法に基づく事業認定手続きを標準化、明確化し、必要に応じ、その適用を行います。

令和3年度予算案 1百万円

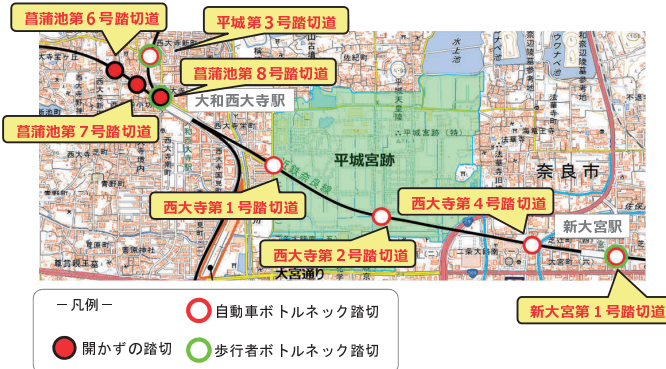
13 鉄道整備

(68) 近鉄西大寺駅の高架化・近鉄奈良線の移設

これまでは

西側4踏切については平成29年1月、東側4踏切については平成30年1月、踏切道改良促進法「改良すべき踏切道」に指定されました。

<近鉄奈良線の高架化・移設関係の踏切>

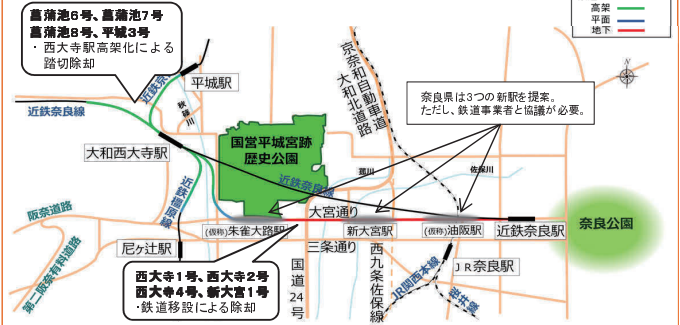


令和2年7月に国、奈良県、奈良市、近鉄が出席する「地方踏切道改良協議会 合同会議」が開催され、踏切道の改良計画については、奈良県案(大和西大寺駅高架化・平城宮跡内鉄道移設案)を基本として協議していくことで合意されました。

もっと良くするために

令和2年度末までに改良案を協議し、近鉄、奈良県、奈良市は奈良県案を基本とした「踏切道の改良に関する計画」を国土交通省に提出しなければなりません。
協議が整わなければ、国土交通大臣の裁定となります。

<県の対策案の概要>



※この案は今後検討を進める上でのひとつのたたき台として検討しているものです。

奈良県としては鋭意、国、奈良県、奈良市、近鉄の負担割合を中心に合意を得る努力を積み重ねたいと考えています。

令和3年度予算案 20百万円

(69) JR新駅の設置と鉄道高架化

これまで

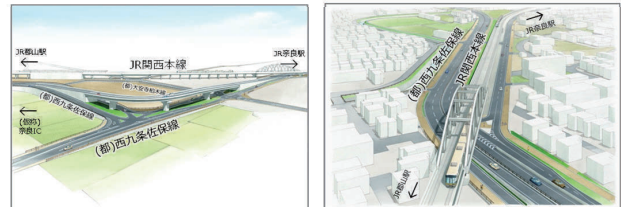
八条・大安寺地区において、京奈和自動車道(仮称)奈良ICとJR関西本線新駅を核とした、地域資源を活用した魅力あるまちづくりに取り組むとともに、奈良市中心市街地と(仮称)奈良ICへのアクセスの確保のために(都)西九条佐保線の整備に取り組んでいます。

・鉄道の高架化と新駅を設置することにより、県内初のインターチェンジと鉄道駅の結節による周遊性の向上が図られるため、鉄道高架化と新駅の計画について、奈良市やJR西日本等と協議を重ねてきました。



もっと良くするために

○令和3年度から鉄道高架工事に着手します。



令和3年度予算案 1,412百万円
令和2年度2月補正予算案 410百万円

(70) 鉄道駅バリアフリー化の促進

これまで

3千人以上の乗降客のある鉄道駅のバリアフリー化について、鉄道事業者への支援をしてきました。

令和2年度に西田原本駅のバリアフリー化が完了し、**段差解消率は83.9%**となる見込みです。

【鉄道駅バリアフリー化(段差解消)の状況】

奈良県内 (R2年度見込)	3千人/日以上 の駅数 (A)	うち段差解消済の駅		うち未解消の駅	
		駅数(B)	割合(B/A)	駅数(C)	割合(C/A)
JR	12	11	91.7%	1	8.3%
近鉄	50	41	82.0%	9	18.0%
合計	62	52	83.9%	10	16.1%
全国 (R2元年度)	3,580	3,288	91.8%	292	8.2%

【乗降客3千人/日以上で段差未解消の駅一覧(令和2年度末見込)】

○ JR(1駅)

関係市町村	駅名
香芝市	香芝



西田原本駅 (R2年度スロープ改良)

○ 近鉄(9駅)

関係市町村	駅名
奈良市	近鉄奈良
平城	平城
大和高田市	築山
橿原市	耳成
御所市	近鉄御所
生駒市	南生駒
葛城市	一分
川西町	尺土
結崎	結崎

もっと良くするために

国における新たな概念設定を踏まえ、鉄道駅のバリアフリー化をより一層推進します。

【令和3年度以降の新たな整備目標】

令和7年度末までに以下の駅について段差解消

- ・利用者数3千人/日以上以上の駅
- ・利用者数2千人/日以上で、**バリアフリー基本構想(市町村が作成)において生活関連施設*に位置づけられた駅**

* 高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設等

○令和3年度からの取組例：JR香芝駅

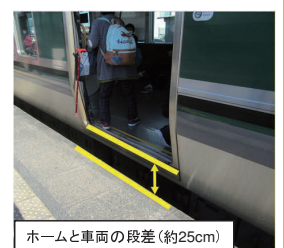
- ・エレベーターの設置やホームの嵩上げ等を実施予定。

【現況写真】



エレベーター付きの跨線橋を新たに設置

ホームの嵩上げ



ホームと車両の段差(約25cm)

令和3年度予算案 14百万円

(71) リニア中央新幹線「奈良市附近」駅の早期確定

これまでは

まちづくりの具体的な検討や、結節性を確保するための計画的な整備を進めるためには、駅位置とルートとの早期確定が必要です。



リニア中央新幹線ルート概念図

もっと良くするために

2037年の全線開業に向け、JR東海が駅・ルートの公表に向けた準備をできるだけ速やかに進められるよう、**誠実な信頼関係に基づく実質的な協力、連携**をJR東海と進めます。

- 「奈良市附近」駅の候補地として3市が提案している5箇所をそれぞれ経由するルートを想定ルートとし、引き続き調査・検討を実施
- 「奈良市附近」駅の早期確定をめざし、JR東海と協議
- 奈良県は、リニア中央新幹線整備の早期実現に必要な、①用地取得、②工事に伴う排出土砂の処分地の確保、③住民の方のご理解のほか、④リニア駅を中心としたまちづくりの取組を通じて、全面的に協力

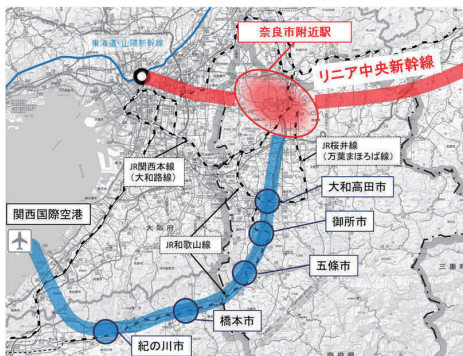
令和3年度予算案 25百万円

(72) リニア中央新幹線「奈良市附近」駅と関西空港接続新幹線

これまでは

「奈良市附近」駅を中心とした交通体系についての調査・検討等を行ってきました。

その中で関西国際空港とリニア中央新幹線「奈良市附近」駅を新幹線で接続する構想が浮上しました。



関西国際空港・リニア中央新幹線接続新幹線構想

- 関西国際空港・リニア中央新幹線接続新幹線構想の実現可能性について調査・検討を開始しました。

もっと良くするために

「奈良市附近」駅と関西国際空港を直結する「関西国際空港・リニア中央新幹線接続新幹線」の構想を具体化する手法の検討を進めます。

- 「関西国際空港・リニア中央新幹線接続新幹線」の構想について、引き続き調査・検討を実施
- 途中停車駅の候補地は、大和高田市、御所市、五條市、橋本市、紀の川市を想定
- 整備方式は狭軌新幹線(最高速度200 km/h程度)を想定
- 事業費低減等の観点から、できる限り在来線を活用することも検討

令和3年度予算案 25百万円

14 バス輸送環境整備

(73) 路線バス輸送サービスの改善とバス停アメニティの向上

これまでは

バス路線網の客観的基準による見直しと輸送サービス改善支援を行ってきました。

- 移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向け、路線の必要性・補助の妥当性を5つの診断指標(1便あたり利用者数、平均乗車密度、最大乗車人員、収支率、利用者1人あたりの行政負担)に基づき判断することを市町村と合意。
- 18のエリア毎の路線別検討会議において、路線概況、『診断』結果などをまとめた「バスカルテ」を作成。診断指標に基づき、市町村と協働・連携して路線網を見直し。
- バス停のアメニティ向上やバスロケーションシステムの整備等を支援。
- 安全対策の強化のため、バス運転手のMRI検査実施を支援。



五條・十津川地域連携コミュニティバス



バス総合案内システム(大和八木駅)

もっと良くするために

県民の域内移動効率化・快適化のため、バス路線網の見直しと、バス輸送サービスの改善の支援を引き続き行います。

- 5つの指標に基づく客観的な診断の結果、「要改善」となった路線については、市町村と協働・連携してバス路線網の見直し。(52百万円)
- バス輸送サービスの改善支援
 - ・奈良交通(株)との連携協定に基づくバス停の高性能化やノンステップ車両導入等への支援(65百万円)
 - ・市町村が行う公共交通の利用環境整備(オンデマンド型コミュニティタクシー等の実証運行、バス停整備等)への支援(43百万円)
- バス運転手のMRI検査の実施支援など引き続き安全対策を強化。(1百万円)

令和3年度予算案 161百万円

V 健やかな「都」をつくる

～健康寿命日本一を目標に、高齢者、障害者を含む、誰もが健やかに暮らせる地域をつくる～

15 健康寿命日本一を目指した健康づくり

- (74)健康増進施策の推進
- (75)がん対策の推進
- (76)高齢者の安全安心で人生を楽しめる暮らしづくり

17 福祉の充実

- (85)日本一福祉の進んだ地域を目指す「福祉の奈良モデル」の構築
- (86)農福連携の推進
- (87)重症心身障害児(者)の居場所の確保
- (88)出所者の更生・就労支援

16 地域医療の総合マネジメント・地域包括ケアの充実

- (77)国保の県営化の円滑な推進
- (78)地域医療構想の推進
- (79)新型コロナウイルス感染症対策
- (80)医療費適正化
- (81)医師確保計画の推進、外来医療計画の策定
- (82)地域包括ケア・在宅医療の充実
- (83)県立医大の移転、医大病院施設・外来棟の整備
- (84)西和医療センターの移転・再整備の検討

18 だれでもいつでもどこでもスポーツできる環境づくり

- (89)スポーツ施設の整備・充実
- (90)スイムピア奈良(県営プール)の施設充実、まほろば健康パークの機能強化
- (91)スポーツ振興ビジョン策定