

2 これからの道路整備

奈良県にふさわしい道路の総合的かつ計画的な整備を図るため、平成25年4月に「奈良県道路の整備に関する条例」を施行し、道路の整備についての基本方針や基本計画の策定、構造基準等について定めています。

また、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進めるため、平成26年7月に5箇年の道路整備の方向性を示した「奈良県道路整備基本計画」を策定しました。

令和元年10月には、従前の考え方や取組を継承しつつ、社会情勢や本県の取り巻く状況の変化を踏まえ、計画を改定しました。

奈良県道路整備基本計画（平成26年7月策定、令和元年10月改定）

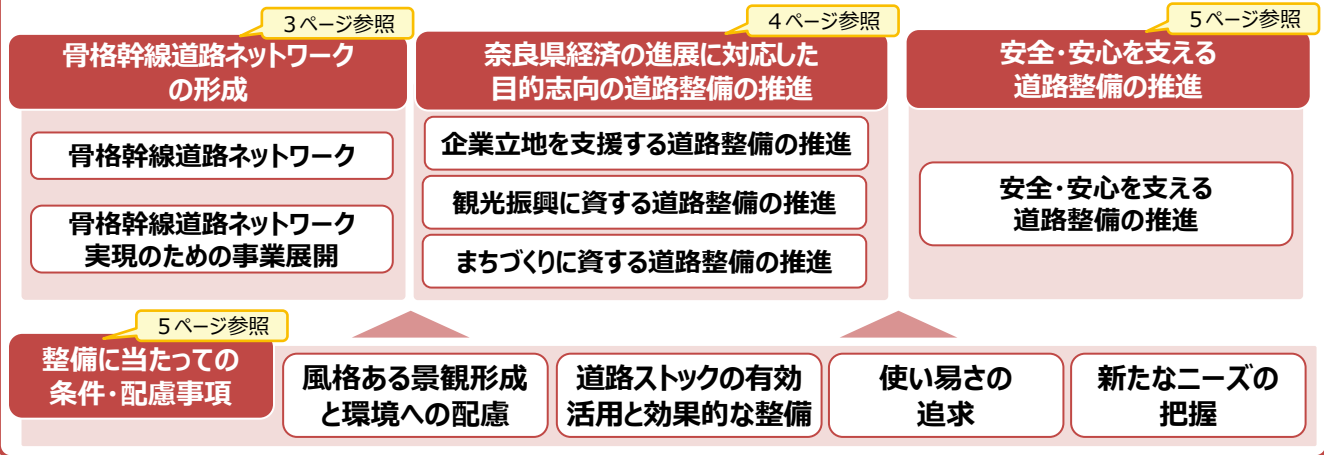
「奈良県道路整備基本計画」は、県管理道路の総合的かつ計画的な整備を図るための施策についての基本的な計画となるものです。「何のために」「どのような」道路を整備するのかを示す『整備すべき道路のあり方』と、その道路整備を「どのように」行うのかを示す『道路整備の進め方』から構成されています。

奈良県道路整備基本計画の構成

I. 整備すべき道路のあり方 - 何のために・どのような -

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、その重点的な整備を推進します。さらに、奈良県の現状・課題を踏まえ、道路整備の3つの目的を定め、効率的かつ効果的な道路整備を推進します。

また、近年の大規模自然災害の増加や加速する社会資本の老朽化などへの対応を強化し、道路の安全・安心の確保に取り組みます。これらの道路整備にあたっては、条件・配慮事項として4つの視点から検討します。



II. 道路整備の進め方 - どのように -

「選択と集中」を深化させ、道路整備を体系的に進める取組として、事業の各段階に応じた評価実施プロセスの徹底や、予算・事業マネジメントによる効率的な事業推進を図ります。また、関係機関や県民等との関係のあり方や、県民への説明責任を重視しながら、道路整備を進めます。

「選択と集中」の深化と道路整備の体系化

段階に応じた評価の実施

社会経済情勢などの変化に応じて、既存の計画や事業の見直しを適切に行うことが重要です。都市計画の見直しや事業着手前段階における評価実施プロセスの徹底、事業段階での評価の充実を図ります。

「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント

「選択と集中」を進展させ、事業評価等の充実と併せて、予算及び事業マネジメントによる効率的な事業推進を図ります。

連携・協働と説明責任

市町村等の関係機関との連携・協働

県と市町村との連携・協働によるまちづくりの支援など、関係機関との連携・協働を図りながら道路整備を推進します。

説明責任の重視

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ます。

契約・許認可の適正確保と品質向上

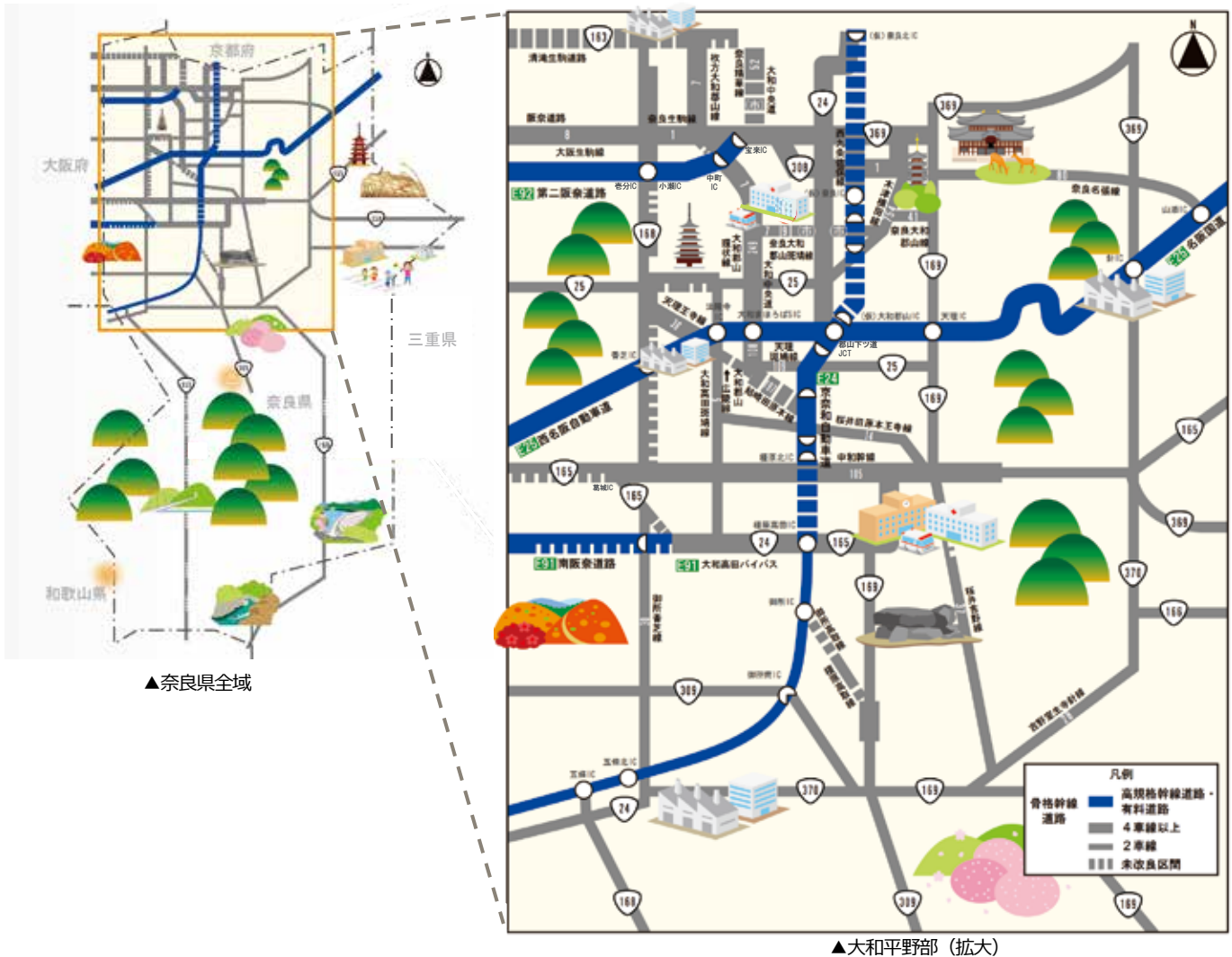
契約手続・許認可事務の適正確保

公共事業としての品質の確保、各種手続き等の透明性・公平性の確保に努めます。

(1) 骨格幹線道路ネットワークの形成

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、重点的に整備を推進します。

○骨格幹線道路ネットワーク



○骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

路線の線的整備の推進 (走行性の向上)

骨格幹線道路ネットワークを構成する路線において、未改良区間の整備を推進するとともに、未事業化箇所への調査・検討を進めます。また、国が整備している京奈和自動車道などの早期開通に向け、関係機関に働きかけを行います。

結節点の点的整備の推進 (接続性の向上)

骨格幹線道路ネットワークの整備効果を最大限に発現させるため、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します。

課題箇所の面的検討 (課題の解決)

骨格幹線道路ネットワークの中で、複数の路線が集中する箇所や通過交通の流入を抑制すべき箇所については、まちづくりとも整合を図りながら、総合的に調査・検討を進めます。

(2) 奈良県経済の進展に対応した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地域資源を活かした観光振興を図るため、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性向上、身近な生活道路の課題解決、適切な役割分担による域内交通の充実などに取り組みます。このため、「企業立地の支援」、「観光の振興」、「まちづくり」の3つの明確な目的を定め、効率的かつ効果的な道路整備を推進します。

企業立地 を支援する道路整備の推進

企業立地を促進するため、骨格幹線道路と工業団地等とを結ぶ良好なアクセスの確保など、企業立地環境の改善に資する道路整備を進めます。

- 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確保



▲企業立地の促進を図るうえで目指すべき道路ネットワークのイメージ

- 通勤・業務での移動の円滑化



▲渋滞緩和に向けた速効対策
(県道中和幹線 大塚交差点(R3.2実施))

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、奈良県が誇る地域資源を活かした観光振興の促進を図ります。

- 観光地へのアクセス性の向上



▲ぐるっとバスを活用したパーク&バスライド

- 観光地間の周遊の促進



▲自転車道の整備
(京奈和自転車道佐保川区間)

- 観光地内の回遊の促進



▲観光案内サインの設置 (奈良公園周辺)

まちづくり に資する道路整備の推進

市町村によるまちづくりと地域間を連絡する道路が一体的に機能するよう総合的なマネジメントに取り組むとともに、市町村と連携した賑わいのあるまちづくりを進めます。

- 道・駅・まちの一体的なまちづくりの支援



▲駅周辺の回遊まちづくり (近鉄郡山駅周辺地区)

- 公共交通の利便性の向上



▲バス情報表示装置 (県庁前バス停)

- 生活空間における道路環境の整備



▲無電柱化 (県道大和八木停車場線)

(3)安全・安心を支える道路整備の推進

近年の大規模自然災害の増加や加速するインフラの老朽化などへの対応を強化し、道路の安全・安心の確保に取り組みます。

安全・安心 を支える道路整備の推進

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進めます。

■ 災害に強い道路整備



▲ 役場へのアクセス道路の整備
(主要地方道高野天川線 上工区
(野迫川村上地内)(R4.4供用))

■ 老朽化に対応した適切な 維持管理



▲ 橋梁の補修工事
(国道168号河津橋)

■ 暮らしを支える交通安全対策 の実施



▲ 歩行空間の確保 (奈良市立平城小学校)

(4)整備に当たっての条件・配慮事項

これらの道路整備にあたっては、条件・配慮事項として下記4つの視点から検討します。

風格ある景観形成と環境への配慮

我が国を代表するかけがえのない歴史的風土と調和した景観形成や、周辺環境保全に配慮します。

- 観光地等における総合的な景観形成
- 設計水準の底上げ
- 環境への配慮

使い易さの追求

多様な道路ユーザーにとって、移動しやすく、分かりやすい道路を整備します。

- 分かりやすい案内標識の整備
- 適時かつ的確な道路情報の提供
- バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進

道路ストックの有効活用と効果的な整備

既存の道路ストックを有効に活用し、新設・改築から維持・修繕に渡る効率的な道路整備を推進します。

- 既存道路の有効的活用
- 道路ストック活用等による効率的な整備の推進
- 最適なストック管理の推進
- 多様な交通モード間の連携

新たなニーズの把握

県内での移動円滑化や観光地等における回遊性向上のため、人や車の動きを把握する調査方法について検討します。

- 観光地等における道路交通の実態の把握

(5) 道路整備の方針

奈良県道路整備基本計画の改定に伴い、新規事業化における評価基準の充実と評価実施プロセスの徹底を図るため、道路整備の方針を策定しました。

この方針に従い、事業実施前に、道路整備の必要性の調査として、基本計画への適合性や市町村長等からの要望を確認のうえ、道路整備による目的貢献度などを調査します。また、用地買収の難易度等の事業実施環境や市町村によるまちづくり等の関連事業の実現可能性などにより、新規事業化の優先度を判定します。

事業化後も、「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメントを徹底するとともに、供用開始に向けて機運醸成を図ります。

新規事業化における評価基準の充実と評価実施プロセスの徹底

必要性の調査

県土形成、地域振興等の目的に対する行政機関の取組状況や道路整備による目的貢献度を確認し、道路整備の必要性を調査

1. これまでの道路整備基本計画への適合性の確認

2. 市町村長（及び議会）からの要望の確認

〔確認項目〕

- ・市町村の行政計画やまちづくり計画等
- ・道路整備の必要性
- ・地元情勢 等

↓
調査路線の決定

3. 必要性の有無・程度の確認

従来の整備目的に加えて、追加の整備目的を整理

《目的の例》

従来（道路単独による効果）

- 1 渋滞対策、混雑緩和
- 2 通過交通の排除
- 3 事故対策、安全対策
- 4 防災力の向上

追加（他の計画目的への寄与）

- 5 まちづくり拠点形成
- 6 工業ゾーン造成
- 7 観光地アクセス向上
- 8 観光地間連携

(1) 道路整備による目的貢献度の調査

道路整備による目的貢献度を総合的に評価

費用（C）に対する貢献度の調査

（貢献度：目的に貢献する定量的指標として、定時性、走行性、迂回率など）

(2) ルート比較（代替案との比較）による候補路線の抽出

目的に合致するルート・構造の比較検討

→候補路線の抽出

(3) 道路計画との整合性及び関連計画の取組・進捗状況

目的に対する取組・進捗状況を以下で確認

- ・県土の骨格づくり計画
- ・市町村のまちづくり計画 等

優先度の判定

道路事業の事業実施環境や、関連事業の実現可能性から道路整備の優先度を判定

1. 用地買収の難易度の判断

・用地買収の進捗度

- 〔鑑定価格の算出
- ・鑑定価格を踏まえた
- 地元の意向確認 等〕

2. 市町村によるまちづくり等の関連事業の実現可能性の判断

・関連事業の進捗度

3. 財政状況の判断

・事業の執行環境

- 〔土木事務所の体制
- ・執行環境〕

4. 事業手法の判断

・道路予算の推移

・事業展開の確認



事業化路線の決定

供用目標の宣言

看板の設置により利用者への周知を図ります！

供用宣言箇所（8,9ページ参照）においては、地域や通行者の方々に、供用予定時期や事業協力へのお礼などをお知らせするため看板を設置しています。



開通式や開通を祝う会を開催します！

9ページ参照

地域の方々に、事業協力へのお礼をお伝えするため、供用宣言箇所の開通に先立ち関係者の方々とともに、開通式や開通を祝う会を開催しています。



▲国道369号 香酔峠工区開通式 (R5.2.4開催)



▲一般県道平原五條線小島工区開通式 (R5.2.11開催)

「選択と集中」に基づくマネジメントの徹底と、連携・協働により、供用開始に向け機運醸成

新規事業化（事業費10億以上はB/C1.0以上も確認）

都市計画決定

事業着手

供用開始

「選択と集中」に基づき、
予算・事業の
マネジメントを実施

1. 予算マネジメント

- ① 骨格幹線道路や主要プロジェクト関連事業への重点投資
- ② 事業進捗、効率性を踏まえた予算配分

2. 事業マネジメント

- ① 用地取得と工事の進捗管理
- ② 有識者委員会を設置し、用地買収、用地補償の算定を審査
- ③ 事業認定手続きを標準化※し、必要な箇所を活用

※事業認定は、骨格幹線道路で以下のいずれかに該当する箇所を想定
 ・用地取得率が80%、または用地幅杭打設から3年のいずれか早い時期を経過
 ・主要プロジェクトの完成目標が明確に提示

3. 利用者への周知を徹底

- ① 工事内容について、看板の設置等により地域や通行者へ周知
- ② 工事箇所への完成予想図の設置

供用目標の宣言

1. 供用対象

開通・改良別に整備効果の早期発現のための基準を策定して決定

2. 供用時期

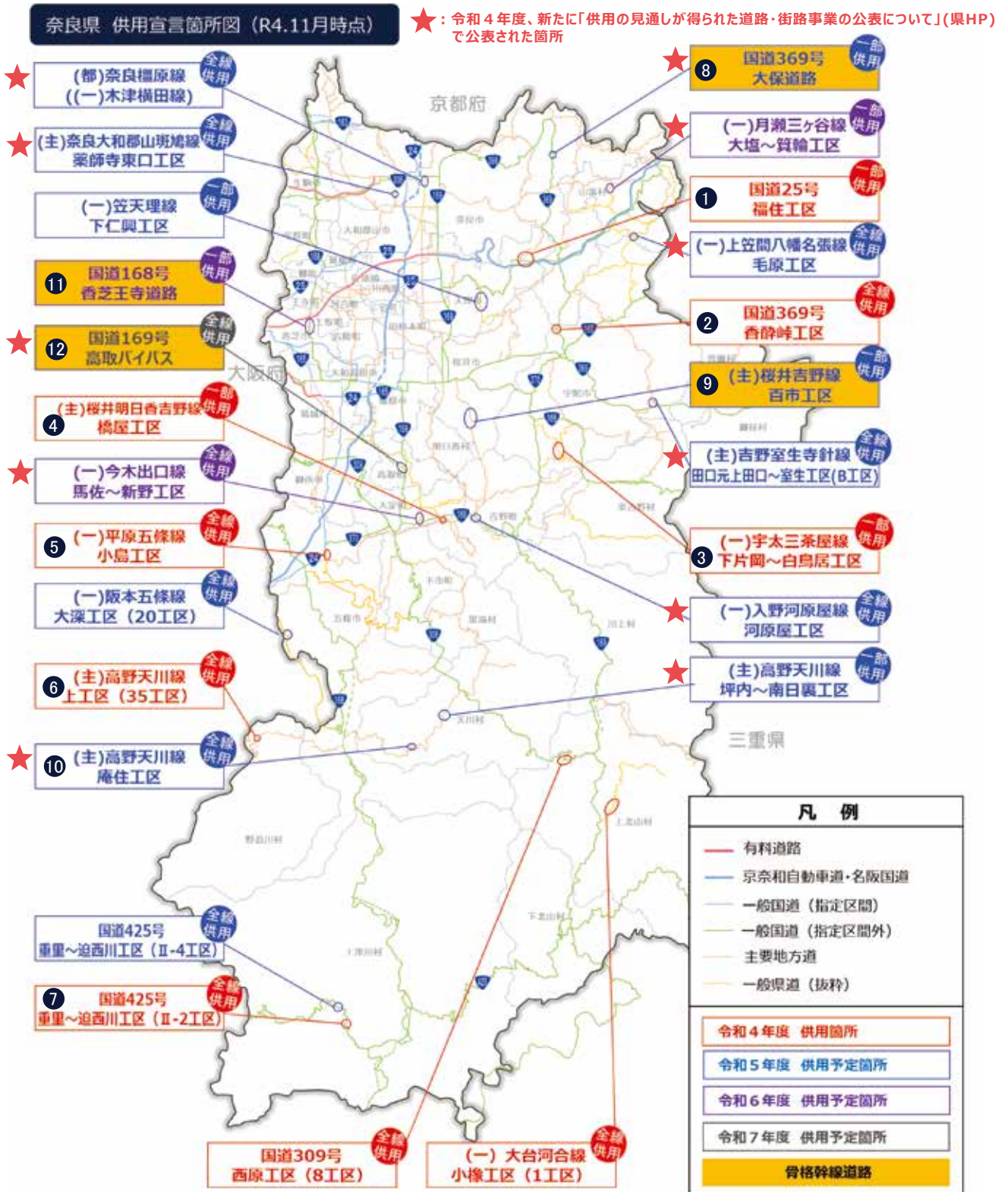
3年以内に供用が見込める箇所について、毎年、供用時期を公表

3. 利用者への周知を徹底

- ① 供用開始について、看板の設置等により地域や通行者へ周知
- ② お礼や感謝等のメッセージを伝える

(6) 開通の見通しが得られた道路・街路事業

事業の透明性を向上し、周辺まちづくりの促進、早期効果発現を図るため、用地取得が概ね完了しているなど、完成に向けた事業実施環境が整っており、概ね3年以内に開通が見込まれる箇所（一部開通箇所を含む）について、供用宣言箇所として公表を行っています。なお、令和4年度は9箇所が開通し、令和5年度は12箇所、令和6年度は3箇所、令和7年度は1箇所が開通予定です。



※ (主)は主要地方道、(一)は一般県道、(都)は都市計画道路の略です。

令和4年度に供用した箇所と、これから開通する見通しが得られた箇所の一部を紹介します。



TOPIC トピック

開通式を開催しました

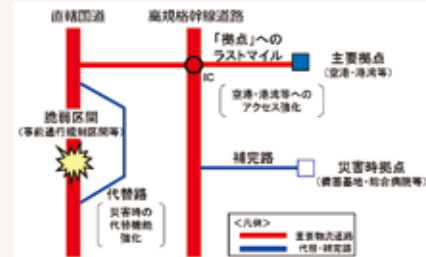
令和5年2月に国道369号香酔峠工区と(一)平原五條線小島工区が全線開通となりました。

現地では開通に伴い、開通式典が行われ、地域の方々に、事業協力へのお礼をお伝えしました。



TOPIC トピック 重要物流道路に指定されました

平成30年3月に国により「道路法」が改正され、重要物流道路制度が創設されました。重要物流道路とは、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が指定する道路です。令和4年4月には、国道168号（五條新宮道路）及び169号（奈良中部熊野道路）が重要物流道路に指定されました。



出典：国土交通省HP

▲重要物流道路を含む道路ネットワークのイメージ

奈良県新広域道路交通ビジョン・計画（令和3年7月策定）

「奈良県道路整備基本計画（令和元年10月改定）」（2ページ参照）や「奈良新『都』づくり戦略」等を踏まえ、パブリックコメントを実施し、「奈良県新広域道路交通ビジョン」及び「奈良県新広域道路交通計画」を策定しました。本計画は、広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画からなり、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直します。

ビジョンの内容

1. 地域の将来像
2. 広域的な交通の課題と取り組み
3. 広域的な道路交通の基本方針

計画の内容

1. 広域道路ネットワーク計画
2. 交通・防災拠点
3. ICT交通マネジメント

左下・右ページ参照

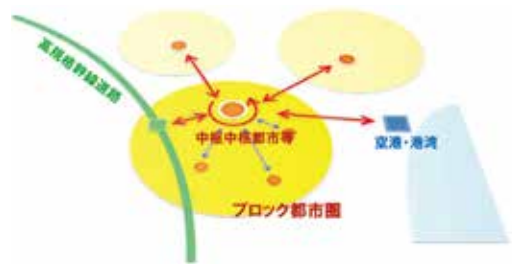
➡ 『選択と集中』により、早期に効果を発現

広域道路ネットワーク計画

I. 広域道路に求められる機能・役割

広域道路については、次の機能・役割が求められます。

- ・平常時・災害時を問わない安定的な輸送
- ・交通事故に対する安全性
- ・自動運転等の将来のモビリティへの備え



出典：国土交通省 近畿地方整備局HP

▲広域道路ネットワークのイメージ

II. 紀伊半島アンカールート等、県域をまたぎ都市間を結ぶ道路を位置づけ

本県では、「奈良県新広域道路交通ビジョン」に位置づけた広域道路ネットワークの強化の方向性に基づき、紀伊半島アンカールート等を含む以下の県域をまたぎ都市間を結ぶ道路を広域道路ネットワークに位置づけました。

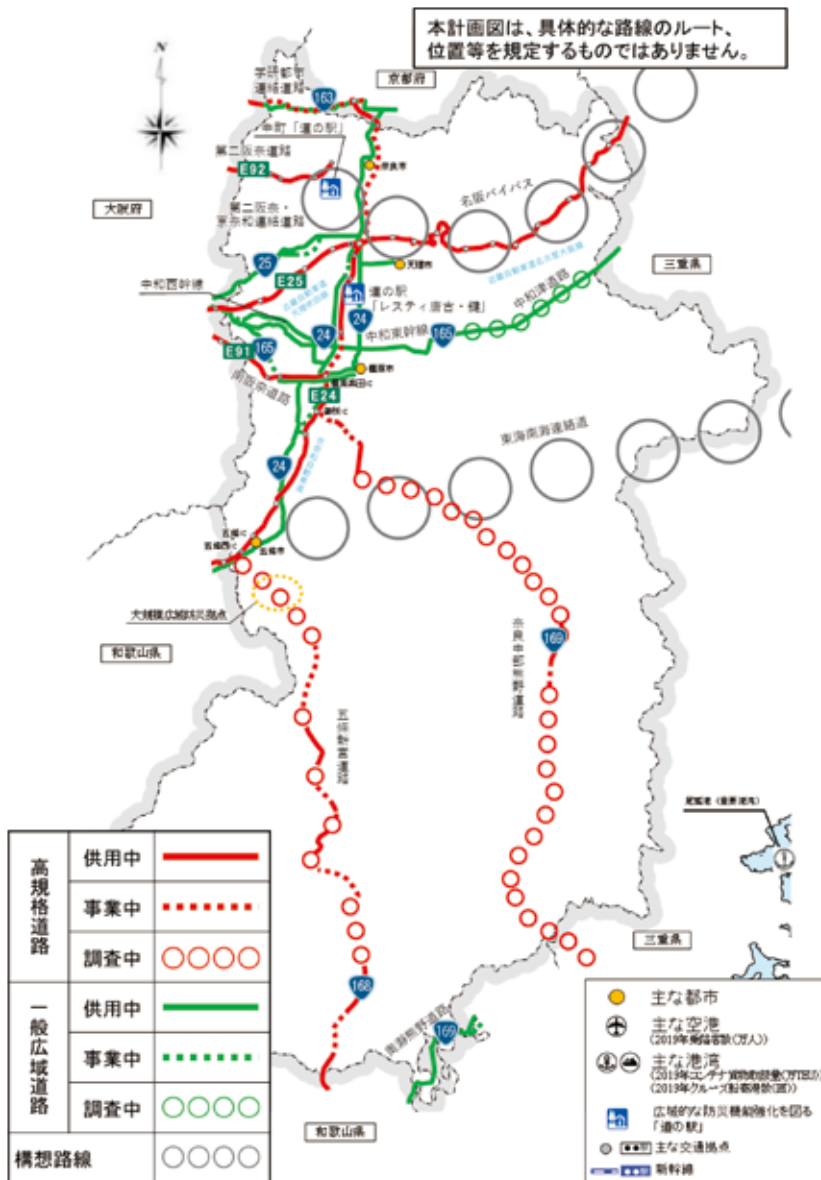
- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| ・奈良県北部と京都方面を南北に結ぶ道路 | 例：京奈和自動車道 等 |
| ・奈良県と大阪圏を東西に結ぶ道路 | 例：第二阪奈道路、西名阪自動車道 等 |
| ・奈良県中部と三重県中心部を東西に結ぶ道路 | 例：国道25号、国道165号 等 |
| ・奈良県南和地域と和歌山県新宮地域を南北に結ぶ道路 | 例：国道168号 |
| ・奈良県中部から太平洋沿岸部の重要港湾を南北に結ぶ道路 | 例：国道169号 |

Ⅲ. 奈良県の広域道路ネットワーク計画図

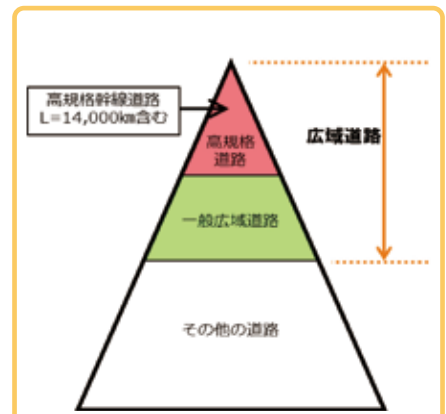
既存の高規格幹線道路網※に加え、下記の路線を広域道路ネットワークとする。

※既存の高規格幹線道路網 高速自動車国道：近畿自動車道天理吹田線（西名阪自動車道）
一般国道の自動車専用道路：名阪国道、京奈和自動車道

分類	路線名	起点	終点	備考
高規格道路	学研都市連絡道路	生駒市	生駒市	奈良県内の起終点を表記
	第二阪奈道路	生駒市	奈良市	奈良県内の起点を表記
	南阪奈道路	葛城市	橿原市	奈良県内の起点を表記
	五條新宮道路	十津川村	五條市	奈良県内の起点を表記
	奈良中部熊野道路	橿原市	下北山村	奈良県内の終点を表記
一般広域道路	中和西幹線	橿原市	香芝市	奈良県内の終点を表記
	中和東幹線	桜井市	橿原市	
	中和津道路	桜井市	宇陀市	奈良県内の終点を表記
	奥瀬熊野道路	十津川村	十津川村	奈良県内の起終点を表記
	国道24号	奈良市	五條市	奈良県内の起終点を表記
	国道25号	天理市	王寺町	奈良県内の起終点を表記
	国道163号	生駒市	生駒市	奈良県内の起終点を表記
国道165号	香芝市	橿原市	奈良県内の起終点を表記	
構想路線	第二阪奈・京奈和連絡道路	奈良市	大和郡山市	
	名阪バイパス	山添村	天理市	奈良県内の起点を表記
	東海南海連絡道	五條市	東吉野村	奈良県内の終点を表記



▲奈良県の広域道路ネットワーク計画図



高規格道路

高速自動車国道や、これと一体となって機能する道路で、サービス速度が概ね60km/hの道路。例えば他府県の都市と高規格で連絡する道路など。

一般広域道路

広域交通の拠点となる都市（中核中核都市等）を効率的かつ効果的に連絡する道路。高規格道路以外の道路で、サービス速度が概ね40km/hの道路。

例えば、市街地における沿道利用との調和を図る道路など。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保を図る。

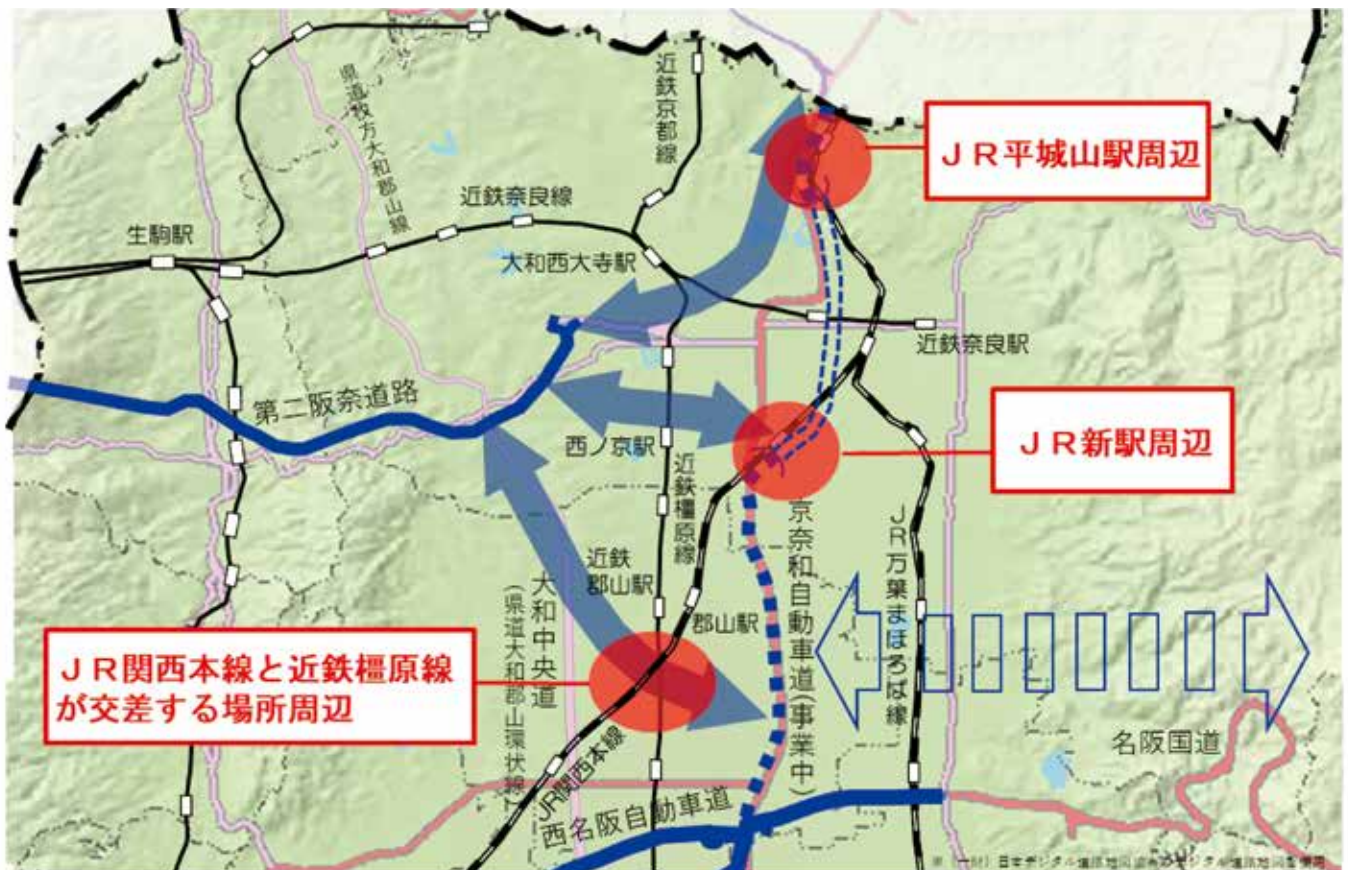
リニア駅への直結アクセスと県内高速道路網の形成

リニア中央新幹線は、新しい国土軸を形成する高速輸送鉄道として、全国新幹線鉄道整備法に基づいて整備されます。「奈良市附近」を主要な経過地として、昭和48年に基本計画が決定されるとともに、法に基づく手続きを積み重ねて平成23年5月には整備計画が決定されました。

名古屋・大阪間の環境影響評価手続きが令和5年から開始されることにより、「奈良市附近駅」位置及び県内ルートが事実上、確定します。

● リニア駅への直結アクセスと県内高速道路網のボトルネックの解消

京奈和自動車道からリニア駅（奈良市附近駅）への直結アクセスを確保するとともに、ネットワークの上孤立する第二阪奈道路を連絡する新たな高速道路ネットワークを形成します。



在来線や高速道路との結節性を考慮すると、事実上、上記の「JR平城山駅周辺」、「JR新駅周辺」「JR関西本線と近鉄橿原線が交差する場所周辺」が重点候補です。

大規模広域防災拠点を経由する道路の整備

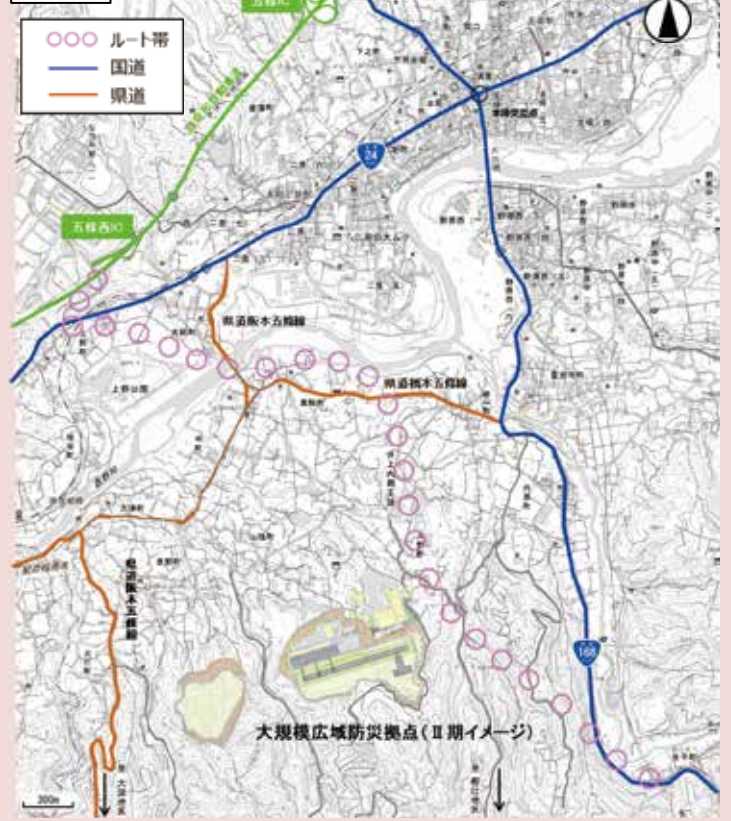
近い将来、発生が確実視されている南海トラフ巨大地震をはじめ大規模な自然災害に備えて、県では、空からの情報収集や救助要員の集結、救援物資の集積・配送などに優れた防災機能を有する大規模広域防災拠点の整備を進めています。

京奈和自動車道五條西 I C から大規模広域防災拠点を経由し、五條市生子町までの区間を整備することで、本県南部へのアクセス性および防災機能の向上を図ります。

位置図



拡大図



大規模広域防災拠点（Ⅲ期イメージ）



大規模広域防災拠点（Ⅱ期イメージ）

国土地理院が提供する地理院地図を加工して作成

必要性・整備効果

- 災害時における救難救助、支援物資の輸送など、防災機能の強化
- 通過交通と地域交通の分離による交通安全性の向上
- 本陣交差点（国道168号と国道24号の交差点）の渋滞緩和

● 早期整備に向けた取組

国道168号(五條新宮道路)は、県の骨格幹線道路ネットワークに位置づけられており、令和4年4月に重要物流道路に指定されました。今後、発生が危惧される大規模な自然災害への対応や救急医療を支える「命の道」として、大規模広域防災拠点と京奈和自動車道五條西ICをつなぐアクセス道路の整備を進めています。

令和元年11月に国道168号（五條市生子町～釜窪町）を新たに道路整備の必要性を調査する路線に決定し、大規模広域防災拠点を経由するルートで検討を進めているところです。当該路線が吉野川の渡河や、山間部を通るルートとなることから、令和3年度から構造等の様々な観点からルートの検討および関係機関協議を行ってきました。今後、都市計画に必要な手続きを進めていきます。