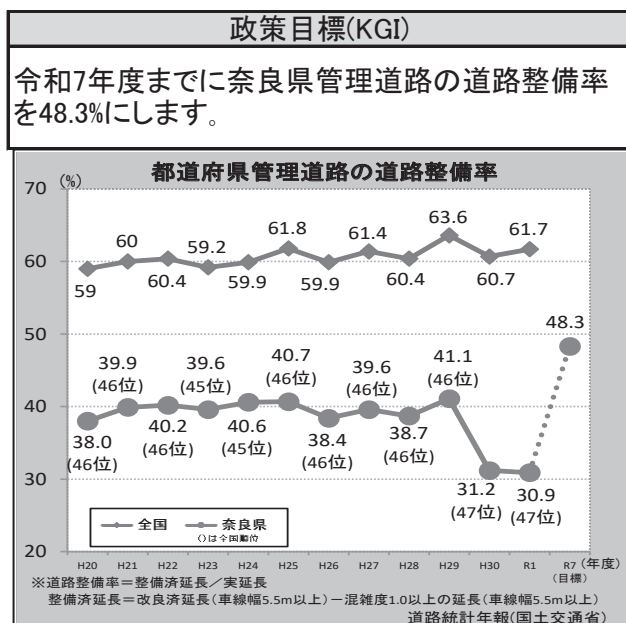


IV 便利な「都」をつくる

| |
|---------|
| 坊 |
| 12 道路整備 |

| |
|-----------|
| 担当部局等 |
| 県土マネジメント部 |

政策目標(KGI)達成に向けた進捗状況



| 基準値 | 実績値(a) | 進捗状況 | | 目標値(達成率) |
|---|------------------|--------|----------|-----------------|
| | | 目安値(b) | 進捗率(a/b) | |
| H20年度 | R1年度 | R1年度 | 69.2% | R7年度 |
| 38.0 | ▲7.1ポイント 30.9 | 44.7 | ③90%未満 | 48.3 (基準値未満) |
| 指標の評価(基準値からの動向、直近の動き、進捗状況等) | | | | |
| 令和元年度の県管理道路の道路整備率は、30.9%となっており、全国平均と比べると依然として低い状態が続いています。 | | | | |
| 背景・要因等 | | | | |
| 用地買収の難航や、工事着手前の文化財の発掘調査等に時間を要しているため、道路整備の加速化が図れていません。 | | | | |

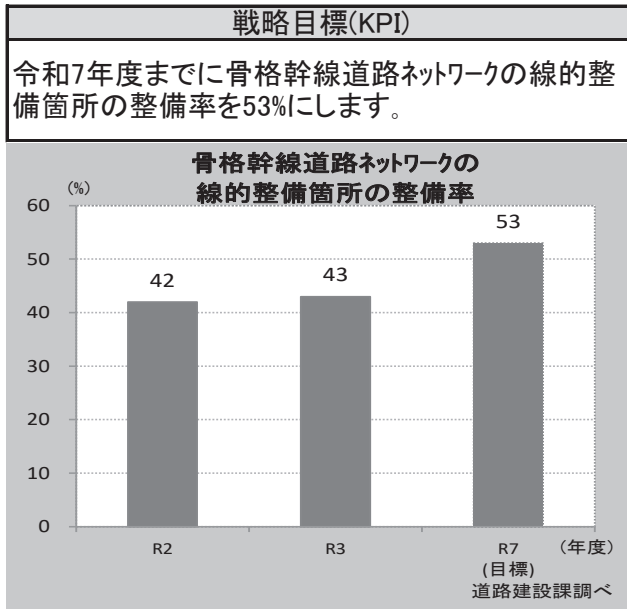
関連する戦略目標(KPI)の進捗状況

| テーマ 戦略目標(KPI) | 基準値 | 実績値(a) | 進捗状況 | | 目標値(達成率) |
|---|------|--|--------|----------|----------------------------|
| | | | 目安値(b) | 進捗率(a/b) | |
| (53)~(55) 京奈和自動車道及び関連道路の整備 国とNEXCO西日本による事業推進とともに、県は京奈和自動車道の用地買収に協力し、西九条佐保線と一体的に用地買収を推進します。 | | 用地買収を順次実施しています。 【用地進捗率(R3.3末→R4.3末)】 大和北道路((仮称)奈良IC~郡山下ツ道JCT間) 約79%→約83% 大和御所道路 約99%→100% 西九条佐保線 約44%→約55% | | | |
| (56)~(64) 道路整備 (大和平野中心部、アンカールト、大和平野東部) 令和7年度までに骨格幹線道路ネットワークの線的整備箇所を整備率を53%にします。 | R2年度 | ↗ | R3年度 | R3年度 | 97.3% |
| | 42 | +1ポイント | 43 | 44.2 | ②(90~100%) 53 (9.1%) |
| (65)~(67) 道路マネジメント (維持管理、新しい道路整備の仕組、用地買収・補償) 令和5年度までに道路の供用目標の宣言箇所において、計27箇所(延長5.0km)を供用します。 | R2年度 | ↗ | R3年度 | R3年度 | 147.1% |
| | 12 | +13箇所 | 25 | 17 | ①100%以上 27 (86.7%) |

各テーマの戦略目標(KPI)達成に向けた進捗状況

| | | | | |
|-----|--------------------------|-------------------------------|--|--|
| 坊 | 12 道路整備 | | | |
| テーマ | (56) 大和平野中心部 国道163号 | (61) アンカールト国道168号 十津川エリア | | |
| | (57) 大和平野中心部 国道163号と周辺道路 | (62) アンカールト国道169号 御所・高取エリア | | |
| | (58) 大和平野中心部 大和中央道 | (63) アンカールト国道169号 川上・上北・下北エリア | | |
| | (59) 大和平野中心部 阪奈道路結節点 | (64) 大和平野東部 | | |
| | (60) アンカールト国道168号 五條エリア | | | |

| |
|-----------------|
| CC(チーフコーディネーター) |
| 県土マネジメント部 |
| 道路政策官 |
| (道路建設課長事務取扱) |



| 基準値 | 実績値(a) | 進捗状況 | | 目標値(達成率) |
|--|--------|--------|------------|----------|
| | | 目安値(b) | 進捗率(a/b) | |
| R2年度 | 43 | R3年度 | 97.3% | R7年度 |
| 42 | | 44.2 | ②(90~100%) | 53(9.1%) |
| 指標の評価(基準値からの動向、直近の動き、進捗状況等) | | | | |
| 骨格幹線道路の線の整備箇所の整備率は、令和3年度で43%となり概ね目標通り進捗しています。 | | | | |
| 背景・要因等 | | | | |
| 令和3年度は、国道369号大保道路において部分供用を行いました。防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策、5か年加速化対策等の国庫補助の予算を活用し、重点的に整備を行っており、概ね予定通り進捗しています。 | | | | |

| KPI達成に向けた取組・成果 | | | |
|----------------|--|-----|--------------------------------------|
| 取組① | 奈良県道路整備基本計画の「選択と集中」の考え方に基づき、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」に位置付け、重点的に予算を配分し整備しています。 | 成果① | 高取バイパスでは国道169号との接続部において橋梁工事等が進んでいます。 |
| 取組② | 着実な事業推進を図るため、用地取得や工事の進捗管理を行うなど、事業マネジメントを行っています。 | 成果② | 大和中央道と京奈和自動車道を結ぶ結崎田原本線で用地取得が進んでいます。 |

| KPI関連指標 | 指標の動き | | | | | | 指標の動きの要因 | |
|---------------------------|-------|------|------|------|------|------|----------|---|
| 京奈和自動車道(奈良県域)の整備率(%) | H30年度 | → | R1年度 | → | R2年度 | → | R3年度 | 整備率に反映されませんが、令和3年度に大和御所道路の用地買収が完了しました。 |
| 65 | +0 | 65 | +0 | 65 | +0 | 65 | | |
| 国道168号五條新宮道路(奈良県域)の整備率(%) | H30年度 | ↗ | R1年度 | → | R2年度 | → | R3年度 | 整備率に反映されませんが、特に阪本工区では、令和2年度に(仮称)新阪本橋が完成し、トンネル工事に着手しました。 |
| 17.1 | +1.9 | 19.0 | +0 | 19.0 | +0 | 19.0 | | |

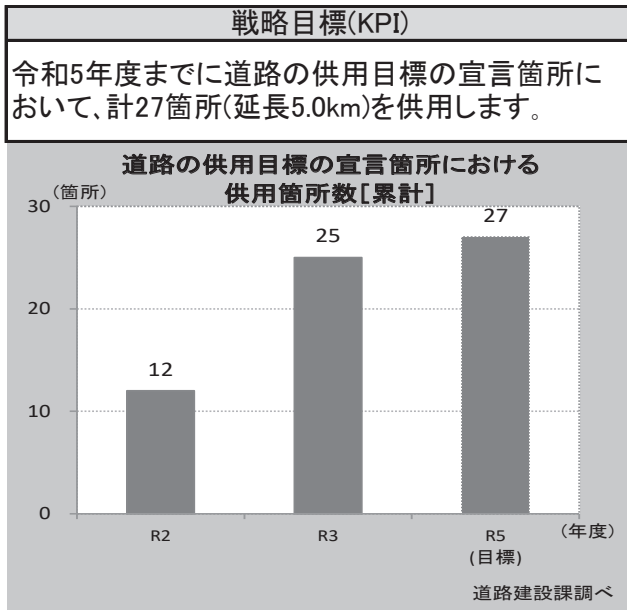
進捗状況を踏まえた課題の明確化、課題解決のための今後の取組方針

| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 |
|-----------------------|--|---|
| 骨格幹線道路の計画的な事業進捗が必要です。 | 用地買収の難航や、大規模構造物等でピーク時の予算不足等により、事業進捗の停滞が懸念されます。 | 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、その適用を実施します。 「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。 |
| | 今年度の取組(~7月) | |
| | 今年度及び来年度の事業の執行に関する協議を各事務所と行いました。 | |

各テーマの戦略目標(KPI)達成に向けた進捗状況

| | |
|-----|----------------------|
| 坊 | 12 道路整備 |
| テーマ | (65) 道路の維持管理の計画化・体系化 |
| | (66) 奈良県の新しい道路整備の仕組 |
| | (67) 円滑な用地買収・用地補償 |

| |
|----------------------------|
| CC(チーフコーディネーター) |
| 県土マネジメント部 |
| (65)道路保全課長 |
| (66)県土マネジメント部次長(土木・政策統括担当) |
| (67)用地対策課長 |



| 基準値 | 実績値(a) | 進捗状況 | | 目標値(達成率) |
|------|------------|--------|----------|------------|
| | | 目安値(b) | 進捗率(a/b) | |
| R2年度 | R3年度 25 | R3年度 | 147.1% | R5年度 |
| 12 | | 17 | ①100%以上 | 27 (86.7%) |

指標の評価(基準値からの動向、直近の動き、進捗状況等)

令和3年度に新たに13箇所を供用した結果、供用箇所は累計25箇所で進捗率は100%を超えており、目標に向かって順調に進捗しています。

背景・要因等

道路の供用目標を宣言し、供用予定年度を公表している27箇所について、「奈良県道路整備基本計画」に基づき、順調に整備を推進し、供用しています。

| KPI達成に向けた取組・成果 | | |
|----------------|------------------------|---|
| 取組① | 供用宣言箇所への予算の重点配分をしています。 | 成果① 道路整備の供用宣言箇所について令和3年度に13カ所を供用しました。 ・国道369号大保道路 ・国道25号福住工区 ・国道309号西原工区(5工区) 他10カ所 |
| 取組② | 定期的な進捗管理を行っています。 | 成果② 供用目標宣言箇所である桜井吉野線(百市工区)等について、工程に遅れがないことを確認しました。 |

| KPI関連指標 | 指標の動き | | | | | | 指標の動きの要因 | |
|---------------------------|---------------|-------------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|---|
| 京奈和自動車道(奈良県域)の整備率(%) | H30年度 65 | → +0 ポイント | R1年度 65 | → +0 ポイント | R2年度 65 | → +0 ポイント | R3年度 65 | 整備率に反映されませんが、令和3年度に大和御所道路の用地買収が完了しました。 |
| 国道168号五條新宮道路(奈良県域)の整備率(%) | H30年度 17.1 | ↗ +1.9 ポイント | R1年度 19.0 | → +0 ポイント | R2年度 19.0 | → +0 ポイント | R3年度 19.0 | 整備率に反映されませんが、特に阪本工区では、令和2年度に(仮称)新阪本橋が完成し、トンネル工事に着手しました。 |

進捗状況を踏まえた課題の明確化、課題解決のための今後の取組方針

| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 |
|----------------------------------|--|---|
| 供用目標の宣言箇所の事業進捗が停滞する恐れがあることが課題です。 | 補助事業の国庫内示減等の予算不足等により、事業進捗の停滞が懸念されます。 | 「選択と集中」を進展させ、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。 |
| | 今年度の取組(~7月) 進捗管理を行うとともに、必要額を精査し、国土交通省に概算要望を行いました。 | 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の予算や補正予算を積極的に活用し、国庫補助の確保を行ってまいります。 |

数値目標が設定されていないテーマ等の進捗状況、課題の明確化、今後の取組方針

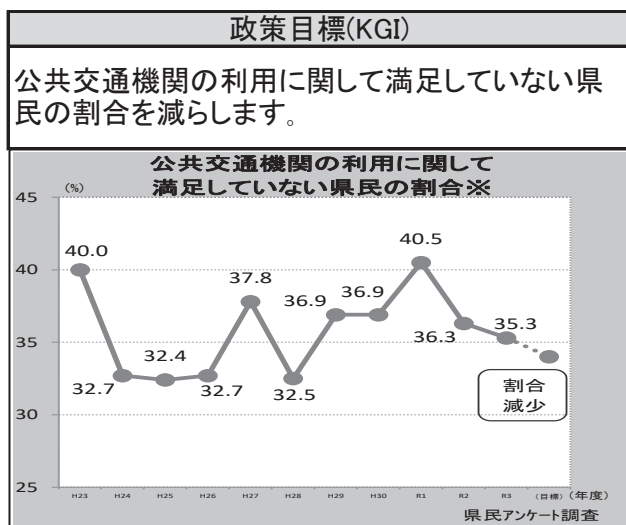
| | | | |
|---|---|--|----------------------------|
| 坊 | 12 道路整備 | CC | 県土マネジメント部次長 (土木・政策統括担当) |
| テーマ | (53) 京奈和自動車道の整備 | | |
| | (54) 京奈和自動車道関連(奈良エリア・西九条佐保線) (55) 京奈和自動車道関連(橿原・高田エリア) | | |
| 戦略目標(KPI) | | 進捗状況及び取組・成果 | |
| 国とNEXCO西日本による事業推進とともに、県は京奈和自動車道の用地買収に協力し、西九条佐保線と一体的に用地買収を推進します。 | | 用地買収を順次実施しています。 【用地進捗率(R3.3末→R4.3末)】 大和北道路((仮称)奈良IC～郡山下ツ道JCT間) 約79%→約83% 大和御所道路 約99%→100% 西九条佐保線 約44%→約55% | |
| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 | |
| 用地買収を国と一体的に進めること及び文化財調査の早期完了が課題です。 | 国が整備する大和北道路と県が整備する西九条佐保線には重複区間があるため、用地買収を国と一体的に進める必要があります。 事業展開を見据え、早期供用に資する箇所は、埋蔵文化財調査を計画的に実施する必要があります。 | 大和北道路と重複する区間において、西九条佐保線の用地買収を国と調整しながら進めていきます。 埋蔵文化財調査に遅滞なく着手出来るよう、工事着手の優先順位を確認しながら推進します。 | |
| | 今年度の取組(~7月) | | |
| | 用地交渉及び文化財調査を順次実施しています。 | | |

IV 便利な「都」をつくる

| 坊 |
|------------------------|
| 13 鉄道整備 14 バス輸送環境整備 |

| 担当部局等 |
|---------------------|
| 県土マネジメント部、 政策統括官 |

政策目標(KGI)達成に向けた進捗状況



| 基準値 | 実績値(a) | 進捗状況 | | 目標値 (達成率) |
|-------|--------|--------|----------|--------------|
| | | 目安値(b) | 進捗率(a/b) | |
| H23年度 | R3年度 | | | 割合を減らす |
| 40.0 | 35.3 | | | |

▲4.7ポイント

指標の評価(基準値からの動向、直近の動き、進捗状況等)
令和元年度に40.5%(基準値+0.5ポイント)と近年で最も悪化しましたが、直近の令和3年度の35.3%(基準値▲4.7ポイント)まで、2カ年続けて割合が減少しています。

背景・要因等
令和元年度後半からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大による、緊急事態宣言の発令や、不要不急の外出自粛の呼びかけ等により、公共交通の利用が妨げられたことが要因の1つになっていると考えられます。

関連する戦略目標(KPI)の進捗状況

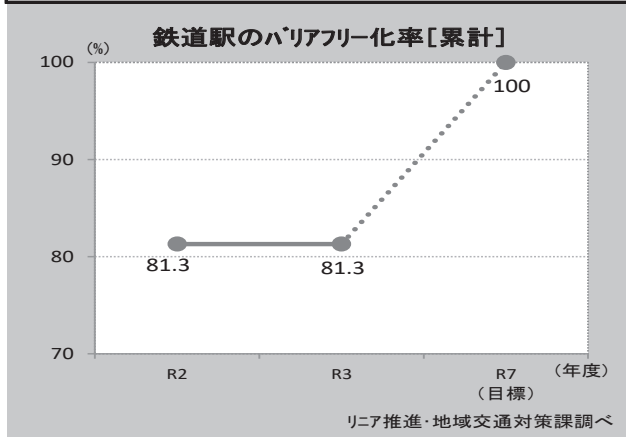
| テーマ | 基準値 | 実績値(a) | 進捗状況 | | 目標値 (達成率) |
|--|------|--------|--------|------------|---------------|
| 戦略目標(KPI) | | | 目安値(b) | 進捗率(a/b) | |
| (68) 近鉄西大寺駅の高架化・近鉄奈良線の移設 渋滞解消に向け、令和3年度は県・市・近鉄で踏切道改良の検討を進めます。 | | | | | |
| (69) JR新駅の設置と鉄道高架化 八条・大安寺地区において、京奈和自動車道(仮称)奈良ICとJR関西本線新駅を核とした、地域資源を活用した魅力あるまちづくりに取り組んでいきます。 | | | | | |
| (70) 鉄道駅バリアフリー化の促進 令和7年度までに1日当たりの平均乗降客数3,000人以上の鉄道駅とバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たりの平均乗降客数2,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化率(段差解消率)を100%にします。 | R2年度 | R3年度 | R3年度 | 95.6% | R7年度 |
| | 81.3 | 81.3 | 85.0 | ②(90~100%) | 100 (0.0%) |
| (71) リニア中央新幹線「奈良市附近」駅の早期確定 (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 ・リニア中央新幹線のルート・駅位置の早期確定を目指します。 ・関西国際空港・リニア中央新幹線接続線構想について調査・検討します。 | | | | | |
| (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 関係市町村と連携してバス路線網の見直しを行い、バスサービスの改善を図ります。また、公共交通の利用環境の整備を進めます。 | | | | | |

各テーマの戦略目標(KPI)達成に向けた進捗状況

| | |
|-----|--------------------|
| 坊 | 13 鉄道整備 |
| テーマ | (70) 鉄道駅バリアフリー化の促進 |

| |
|-----------------|
| CC(チーフコーディネーター) |
| 県土マネジメント部 |
| リニア推進・地域交通対策課長 |

| 戦略目標(KPI) |
|--|
| 令和7年度までに1日当たりの平均乗降客数3,000人以上の鉄道駅とバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた1日当たりの平均乗降客数2,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化率(段差解消率)を100%にします。 |



| 基準値 | 実績値(a) | 進捗状況 | | 目標値(達成率) |
|------|----------|--------|------------|-----------|
| | | 目安値(b) | 進捗率(a/b) | |
| R2年度 | → R3年度 | R3年度 | 95.6% | R7年度 |
| 81.3 | +0.0ポイント | 81.3 | ②(90~100%) | 100(0.0%) |

指標の評価(基準値からの動向、直近の動き、進捗状況等)

令和2年度に国が示した基準により、令和2年度のバリアフリー化率を算出したところ、81.3%となり、令和3年度も同じ率でした。

背景・要因等

令和3年度は、JR香芝駅のバリアフリー化支援に取り組みました。香芝駅は3カ年事業(予定)であることから、令和3年度の鉄道駅のバリアフリー化率は変わりませんでした。

KPI達成に向けた取組・成果

| 取組 | 成果 |
|--|---|
| ① 鉄道駅のバリアフリー化に取り組む鉄道事業者に対し、「奈良県鉄道駅バリアフリー整備事業」による補助を行っています。 | ① 令和3年度は、JR香芝駅の段差解消に係るエレベーター設置検討、JR桜井駅の内方線付点状ブロック(視覚障害者の転落を防止するための設備)等の設置に補助を行いました。 |
| ② バリアフリー化をさらに促進するため、「奈良県鉄道駅バリアフリー整備事業」について、現在の工事実績などを踏まえ、補助要綱の改正の検討を行いました。 | ② 補助限度額の引き上げや補助対象の拡充等の改正を行い、令和4年度より適用しています。 |

| KPI関連指標 | 指標の動き | | | | | | 指標の動きの要因 | |
|-------------------------|-------|-----|------|-----|------|-----|----------|---------------------------------|
| | H30年度 | ↑ | R1年度 | ↑ | R2年度 | ↑ | | R3年度 |
| バリアフリー化工事に対する支援数[累計](件) | 119 | +3件 | 122 | +6件 | 128 | +2件 | 130 | 令和3年度は新たにJR香芝駅とJR桜井駅の支援を実施しました。 |

進捗状況を踏まえた課題の明確化、課題解決のための今後の取組方針

| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 |
|--|--|--|
| まちづくりと合わせた検討・調整や整備手法の検討を行い、計画的にバリアフリーを進めるためには、鉄道事業者及び市町村と円滑に協議していくことが必要です。 | 実施主体である鉄道事業者や市町村が、まちづくりと合わせた検討・調整や整備手法の検討に時間を要しています。 | 令和5年度以降のバリアフリー化工事について鉄道事業者及び市町村と計画的に協議を行います。 補助金を交付して実施しているバリアフリー化工事の進捗管理を行います。 |
| | 今年度の取組(~7月) | |

数値目標が設定されていないテーマ等の進捗状況、課題の明確化、今後の取組方針

| | | | |
|-------------------------------------|--------------------------|---|------------------------------|
| 坊 | 13 鉄道整備 | CC | 県土マネジメント部 まちづくりプロジェクト推進課長 |
| テーマ | (68) 近鉄西大寺駅の高架化・近鉄奈良線の移設 | | 進捗状況及び取組・成果 |
| 戦略目標(KPI) | | 進捗状況及び取組・成果 | |
| 渋滞解消に向け、令和3年度は県・市・近鉄で踏切道改良の検討を進めます。 | | 奈良県・奈良市・近鉄で合意した大和西大寺駅高架化及び近鉄奈良線移設事業を記載した踏切道改良計画の具体化を図るため、県・市・近鉄及び国を交えた検討会を立ち上げ、検討を開始しました。 | |

| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 |
|-------------------|--|---|
| 鉄道線形を決定することが必要です。 | 鉄道線形の決定に当たっては、文化財、景観、道路や河川など周辺環境・周辺施設への影響、各種基準等を考慮する必要があります。 | 引き続き、鉄道線形の決定に向けて、県・市・近鉄との三者協議や国を交えた検討会を実施し、検討を進めます。 |
| | 今年度の取組(~7月) | |
| | 関係機関との調整及び鉄道線形の検討を実施しました。 | |

| | | | |
|--|--------------------|------------------------------|--------------------------------|
| 坊 | 13 鉄道整備 | CC | 県土マネジメント部 道路政策官(道路建設課長事務取扱) |
| テーマ | (69) JR新駅の設置と鉄道高架化 | | 進捗状況及び取組・成果 |
| 戦略目標(KPI) | | 進捗状況及び取組・成果 | |
| 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んでいきます。 | | 令和3年9月に鉄道高架化のため、仮線工事に着手しました。 | |

| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 |
|---|---|---|
| JR新駅の設置に向けた関係機関との調整及び高架工事に伴う環境保全の対策にかかる検討が必要です。 | JR新駅の設置に向けた関係機関との調整及び高架工事に伴う環境保全(騒音等)の対策にかかる検討に時間を要しています。 | 引き続きJR新駅の設置に向けて、関係機関との調整を図るための協議を進めます。 引き続き高架工事を推進するため、騒音等の環境保全の対策にかかる検討を進めます。 |
| | 今年度の取組(~7月) | |
| | JR新駅の設置に向けた関係機関との調整及び騒音対策にかかる検討を実施しました。 | |

| | | | |
|--|---|---|-----------|
| 坊 | 13 鉄道整備 | CC | 県土マネジメント部 |
| テーマ | (71) リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の早期確定 (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 | | 政策統括官 |
| 戦略目標(KPI) | | 進捗状況及び取組・成果 | |
| <p>・リニア中央新幹線のルート・駅位置の早期確定を目指します。</p> <p>・関西国際空港・リニア中央新幹線接続線構想について調査・検討します。</p> | | <p>リニア中央新幹線及びリニア中央新幹線・関西国際空港接続線について、国やJR東海に要望活動を実施しました。また、奈良県庁、図書情報館、産業会館にてリニア中央新幹線のパネル展示・パンフレットの配布など県民の方に向けて広報啓発活動を実施しました。</p> | |

| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 |
|---|---|---|
| <p>リニア中央新幹線のルート・駅位置の確定及びリニア中央新幹線・関西国際空港接続線の整備構想の具体化が必要です。</p> | <p>リニア中央新幹線及びリニア中央新幹線・関西国際空港接続線について、ルートや駅位置について様々な案を検討しています。</p> | <p>「奈良市附近駅」の候補地につき、交通結節性の確保、駅周辺のまちづくりと地域全体の将来的な発展可能性など、地域において大きな関心を有する事項に関し調査・検討を実施します。</p> |
| | <p>今年度の取組(~7月)</p> <p>リニア中央新幹線三重・奈良・大阪ルートの早期実現及びリニア中央新幹線・関西国際空港接続線構想の具体化に向け、国やJR東海へ要望活動を実施しました。</p> | |

| | | | |
|--|--------------------------------|--|----------------|
| 坊 | 14 バス輸送環境整備 | CC | 県土マネジメント部 |
| テーマ | (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 | | リニア推進・地域交通対策課長 |
| 戦略目標(KPI) | | 進捗状況及び取組・成果 | |
| <p>関係市町村と連携してバス路線網の見直しを行い、バスサービスの改善を図ります。また、公共交通の利用環境の整備を進めます。</p> | | <p>「地域交通改善協議会路線別検討会議」等において、バス路線網の見直しも視野に入れた議論を実施しました。奈良交通との連携協定に基づく、上屋・ベンチ・多言語案内標識等整備や、ノンステップ車両導入等に対し支援しました。市町村が行う公共交通の利用環境整備等を支援しました。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しました。</p> | |

| KPI達成等に向けた課題 | 課題の背景・要因 | 課題解決のための今後の取組方針 |
|---|--|---|
| <p>「地域交通改善協議会路線別検討会議」では、バス路線維持に関する議論が中心となりがちです。</p> | <p>参加者が固定化され、新たな議論が深まりづらいことが要因です。</p> | <p>地域の多様な関係者が参画するよう、「地域交通改善協議会路線別検討会議」から改組した「地域交通改善協議会エリア公共交通検討会議」において、地域の公共交通全体の維持・充実について議論し、運営の改善や利用促進を実施します。</p> |
| | <p>今年度の取組(~7月)</p> <p>令和4年6~7月にかけて、多様な関係者が、地域の輸送資源を総合的に捉え、公共交通全体の維持・充実について協議する、「地域交通改善協議会エリア公共交通検討会議」を立ち上げました。</p> | |