

道路を取り巻く最近の状況

■社会的情勢

- ・インバウンドの拡大
- ・大規模自然災害の増加
- ・通行止め回数

1
3
5

17

■奈良県における各種計画の策定・改定・見直し

- ・奈良県公共交通基本計画
- ・（仮称）奈良インバウンド観光戦略20年ビジョン
- ・奈良県地方創生総合戦略
- ・奈良県国土強靭化地域計画
- ・奈良県地域防災計画
- ・紀伊半島振興計画
- ・奈良県植栽計画

6
7
8
9
10
11
12

18
19
20
21
22
23
24
25
26
27

■奈良県における主要施策やプロジェクトの推進

- ・大宮通りプロジェクト
- ・工業ゾーン創出プロジェクト
- ・まちづくりの推進（連携協定対象地区）
- ・まちづくり基本構想（天理市 朝和・柳本校区を中心とした南部地区）

13
14
15
16

■国の新たな構想の打ち出し

- ・スーパー・メガリージョン構想

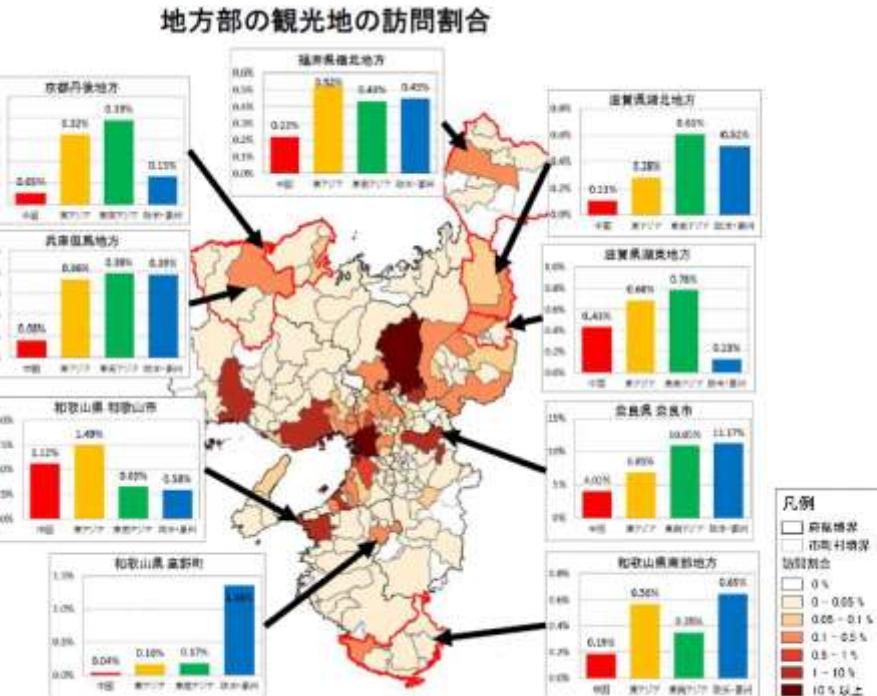
17

■国の中道施策の動向 等

- ・重要物流道路制度の創設
- ・重要物流道路と新たな広域道路ネットワーク
- ・広域道路交通ビジョン
- ・広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点（案）
- ・道路の維持修繕に関する省令・告示
- ・無電柱化推進計画
- ・自転車活用推進計画
- ・踏切道改良促進法の一部改正
- ・立地適正化計画制度について
- ・他府県における道路整備計画の事例

インバウンドの拡大

- 近畿圏への外国人旅行者は、平成23年度以降から急激に増加。
- 奈良県における外国人旅行者(宿泊者)は、平成23年度から平成29年度にかけて、8倍に拡大。
- 奈良県では、奈良市を中心に訪問割合が高く、東アジア系・欧米・欧州系の割合が高い傾向。



出典:近畿圏地域動向分析調査業務報告書(H29)より

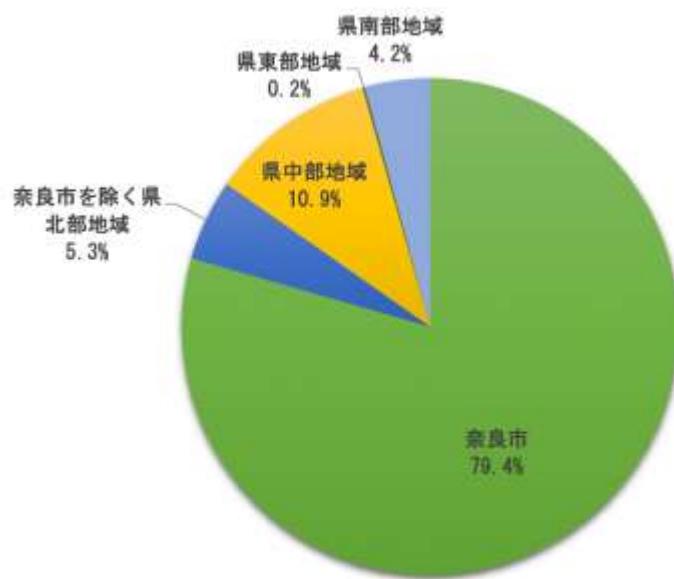
・アカウントが情報収集を行った市町村を「訪れたと仮定」し、市町村ごとの訪問割合を算出

・訪問割合 = $\frac{訪れたと仮定したアカウント数}{訪問地で情報収集を行ったアカウント数}$

インバウンドの拡大

- 奈良県内のエリア別外国人宿泊者数は、奈良市内が約8割を占める。

外国人宿泊者数のエリア別割合(H28)



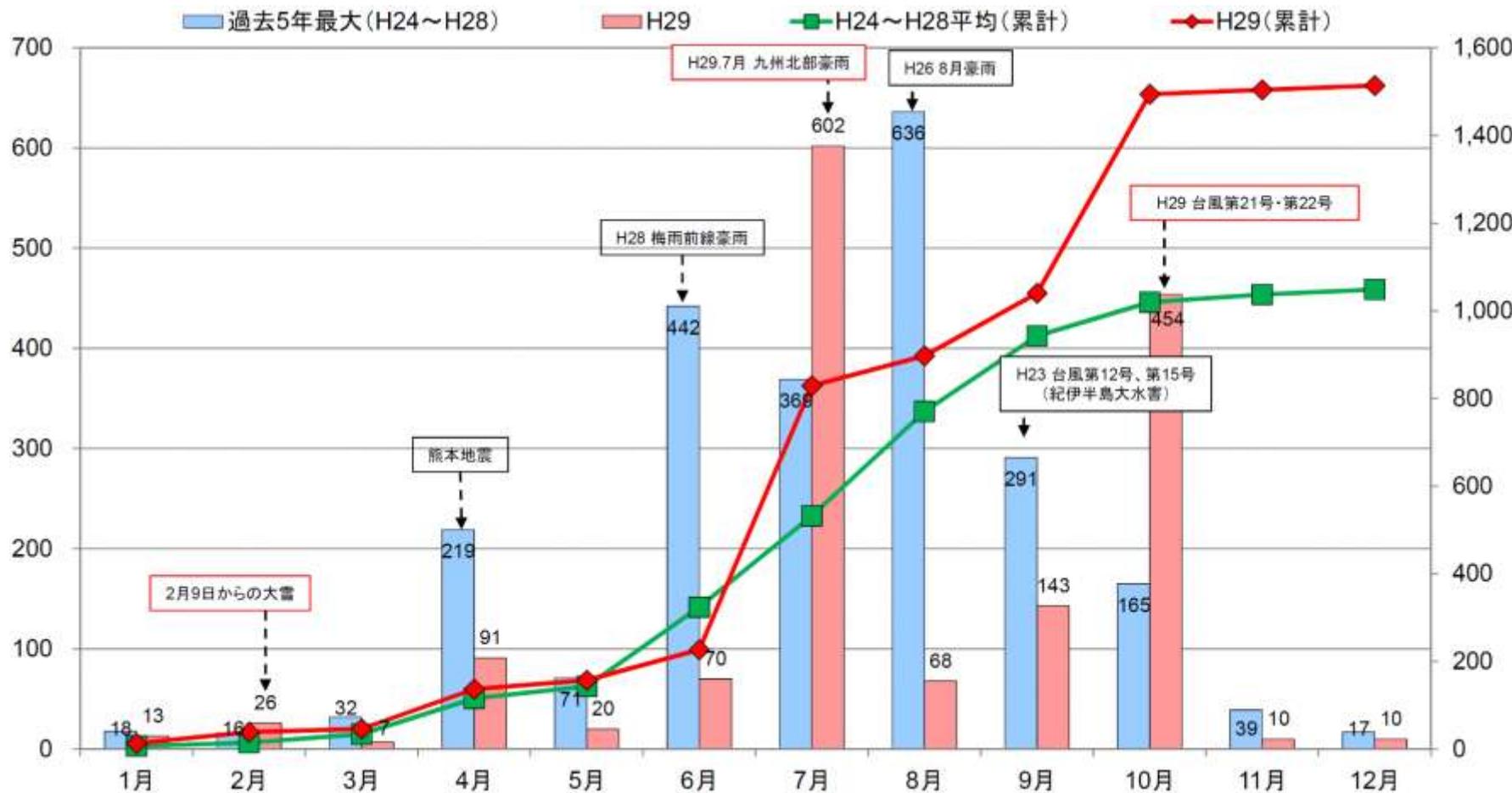
エリア構成市町村及びエリア別外国人宿泊者数

エリア	構成市町村	宿泊者数(人)
奈良市		252,000
奈良市を除く県北部地域	大和郡山市、天理市、生駒市、香芝市、山添村、平群町、三郷町、斑鳩町、王寺町、広陵町	16,768
県中部地域	大和高田市、橿原市、桜井市、御所市、葛城市、高取町、明日香村	34,443
県東部地域	宇陀市、曾爾村、御杖村、東吉野村	558
県南部地域	五條市、吉野町、大淀町、下市町、黒滝村、天川村、野迫川村、十津川村、下北山村、上北山村、川上村	13,412
県全域		317,181

出典:奈良県宿泊統計調査・奈良市観光入込客数調査報告

大規模自然災害の増加

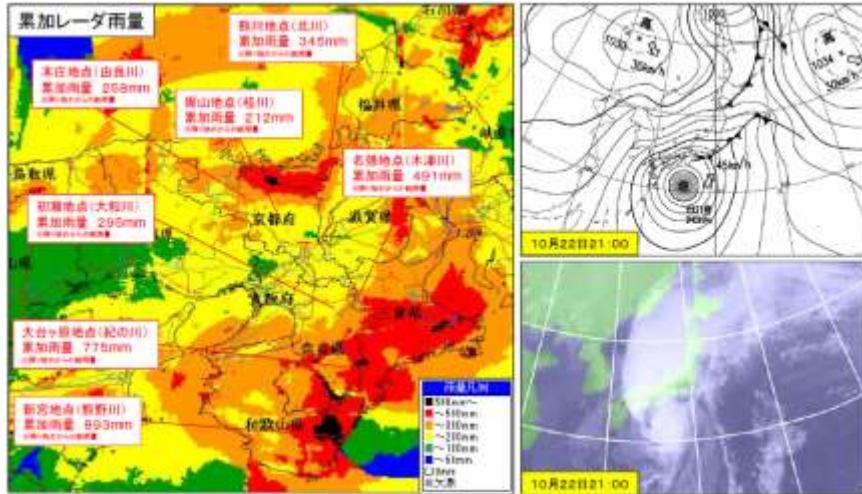
- 平成29年1~10月の土砂災害発生件数は、平成29年7月九州北部豪雨や台風(18号・21号・22号)等の影響により、過去5年間の平均を大きく上回るとともに、2月、7月、10月の発生件数は過去5年間で最大となっている。



大規模自然災害の増加

○平成29年台風21号により、奈良県内でも土木関係施設の被害が606箇所にも及んだ。

《台風21号と前線による大雨(平成29年10月20日～23日)の概要》



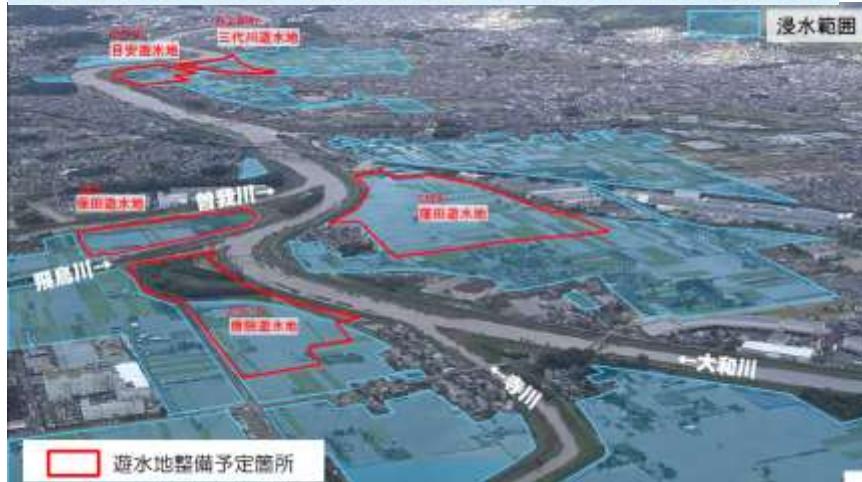
《被害状況について (県防災統括室による集計)》

○被害箇所 1,958箇所 被害金額 約171億円

・うち公共土木(県管理) 325 箇所 約 88 億円
 (道 路 82 箇所 約 33 億円)
 (河 川 237 箇所 約 54 億円)
 (公 園 6 箇所 約 1 億円)

・うち公共土木(市町村管理) 281 箇所 約 38 億円
 (道 路 201 箇所 約 28 億円)
 (河 川 77 箇所 約 7 億円)
 (公 園 1 箇所 約 0.8 億円)
 (橋 梁 1 箇所 約 0.4 億円)
 (下水道 1 箇所 約 1.7 億円)

大和川水系大和川 奈良県川西町、安堵町及び斑鳩町他



出典：国土交通省(台風21号と前線による大雨の概要 抜粋)



通行止め回数

- 過去5年間に落石、崩土を原因とした通行規制は約280件発生し、1回あたりの 通行止め時間は約660時間(約27日)。

通行止めの発生回数と通行止め時間の集計(平成25年度～平成29年度)

通行止め要因	年度内訳(件数)						通行止め時間	
	H25	H26	H27	H28	H29	合計	合計(時間)	1回当たりの時間
災害	70	35	35	21	116	277	182, 475. 7	658. 76
事前通行規制	181	132	124	233	227	897	14, 740. 8	16. 43
合計	251	167	159	254	343	1174	197, 216. 5	167. 98

※事前通行規制とは、大雨・台風による土砂崩れや落石等のおそれのある箇所について、過去の記録などにより予め定められた基準(雨量)に達した場合に、実際に支障が発生する前の段階で実施する通行規制のこと

奈良県公共交通基本計画

(平成28年3月策定)

基本的な方針

奈良県では、地方創生のため、観光振興、企業立地の推進、雇用の創出、医療機関の充実、子育て支援、地域包括ケアシステムの確立など、

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』
を目標に掲げた施策に取り組んでいます。

公共交通は、県民そして来訪者の 暮らしと成長・繁栄の基盤となるもの・地域を支えるもの

であり、『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』を実現するために欠かせないものです。



住んでよし

- 暮らしやすいまちづくり
- 歩いて暮らせるまちづくり
- 洪滞の解消 等



働いてよし

- 雇用の場の確保、その環境整備としての移動の確保
- 働く場としての交通事業者、交通関連産業 等



訪れてよし

- 観光地へのアクセス確保
- 広域周遊観光ルートの形成 等



計画のポイント

ポイント1

『社会インフラ』としての公共交通

- ▶ 公共交通をまちづくりと同様、保健、医療、福祉、教育、観光、産業などの諸活動にとって必要不可欠な『社会インフラ』と位置づけます。

～すべての県民が健康的で文化的な日常生活・社会生活が営めるように～

ポイント2

移動ニーズに応じた交通サービスの実現

- ▶ 地域や時間帯により利用者の属性も異なるさまざまな移動ニーズに対応した交通サービスの実現を図ります。
- ▶ 願在的な移動ニーズのみならず、潜在的な移動ニーズにも対応します。
- ▶ 『どこでも、誰でも、自由に、使いやすく』というユビバーサルデザインを見据えて検討します。

ポイント3

関係者の連携・協働 ～『奈良モデル』～

- ▶ 公共交通における『奈良モデル』の取組として奈良県地域交通改善協議会において、国、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民代表等と連携・協働しながら、移動ニーズに応じた交通サービスの実現を図ります。

※奈良モデルとは

県が市町村と連携・協働することにより、市町村が把握しているより細やかなニーズを共有した上で、より効率的に行政資源（職員、予算、土地、施設等）を活用する行政運営

ポイント4

バリエーション豊かな交通サービス

- ▶ 移動の起点から終点である目的地までのトリップ全体を通した移動環境の向上を目指します。
- ▶ 公共交通の駅間を、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、福祉タクシー・福祉車両による連携、公共交通空白地の有償運送、施設バス、レンタカー、レンタサイクルとし、さらに自家用自動車、自動二輪車、自家用自転車、歩歩等という『私の交通』も見据え、幅広く交通サービスをどうぞ。

ポイント5

まちづくりの他、保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携

- ▶ パークアンドライドやぐるっとバスといったまちづくり施策や観光施策に加え、保健や医療、福祉、教育、産業等の分野との連携も明確化します。
- ▶ あわせて既存の公共交通を見据えたまちづくりのあり方を投げかけます。

ポイント6

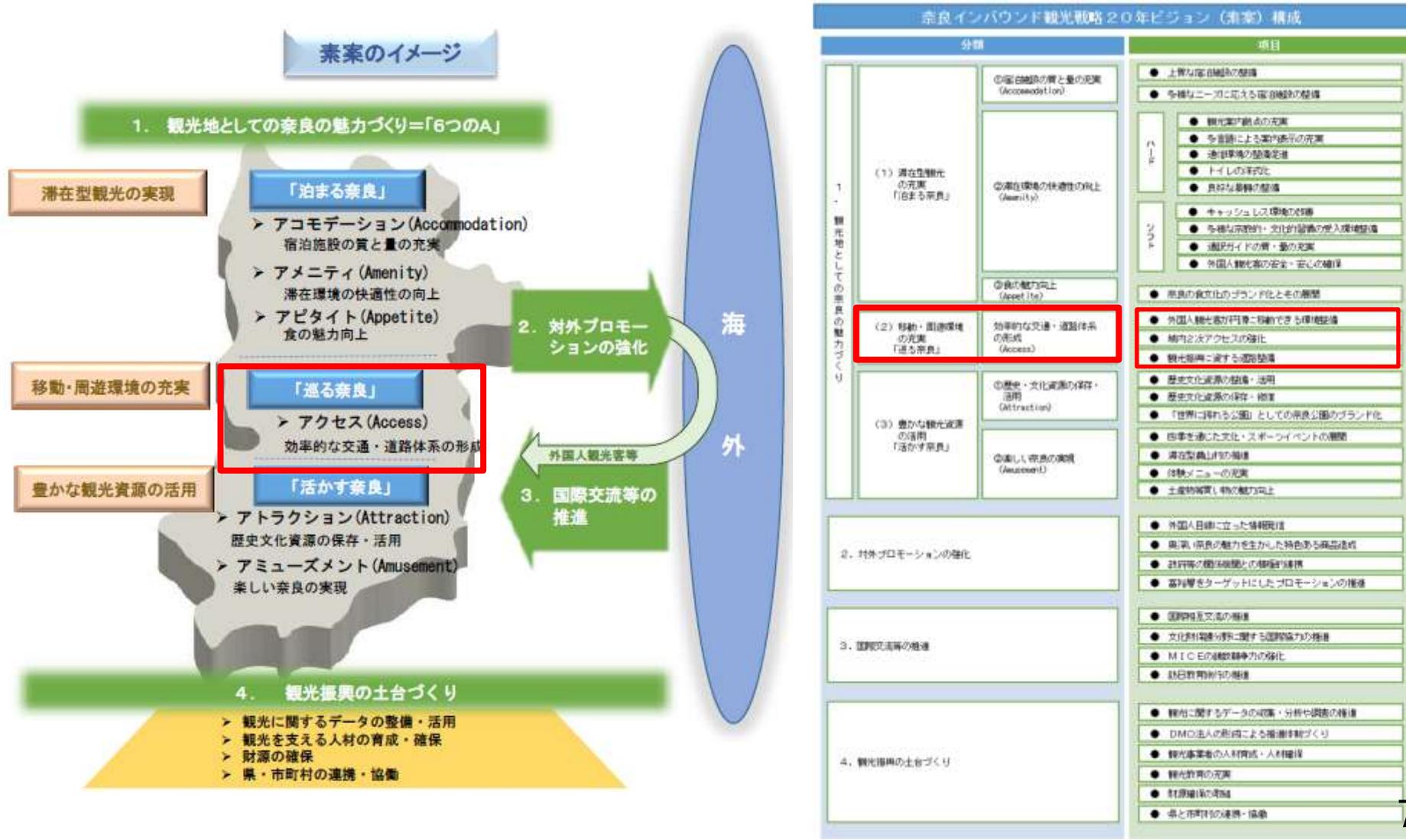
データに基づく実証的アプローチ

- ▶ 絶え間なく移動ニーズをつかむために、路線バス、コミュニティバス、施設バス、タクシー等の路線別データを用いて実態を把握します。
- ▶ 潜在的な移動ニーズを推測するため、データ化されている情報のみならず、数値化されていない情報も把握します。

(仮称)奈良インバウンド観光戦略20年ビジョン

(※検討中)

- 20年後に見込まれるリニア中央新幹線の「奈良市附近」駅設置を見据え、リニア中央新幹線のインバウンド観光需要などを積極的に取り込んだ地域振興の実現を目指したビジョンの検討を進めている。



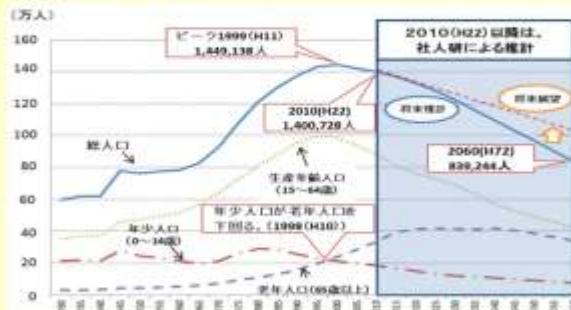
奈良県地方創生総合戦略

(平成27年12月策定)

人口ビジョン

本県の人口

1999(H11)年にピークの144万人に達して以降、人口は減少しています。



典型的なベッドタウン

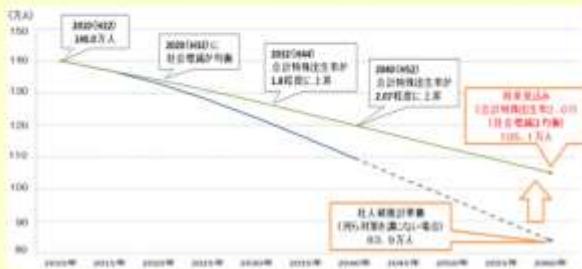
- 県外就業率は29.9%で全国1位
- 昼夜間人口比率の低さは全国で3番目

未婚化、晩婚化、晩産化

- 合計特殊出生率は1.27、全国ワースト3位
- 出生数は10,000人を割り込む
- 25歳から34歳男女の未婚率は急激に上昇
- 平均初婚年齢は年々上昇、晩婚化が進行
- 母の平均出産年齢は上昇、晩産化が進行

将来展望

「住んで良し」「働いて良し」「訪れて良し」の施策に取り組み、2060(H72)年に人口105万人以上を目指します。



総合戦略 (2015年度(平成27年度)から2019年度(平成31年度)の5年間)

住んで良し

全ての県民が健やかで安心してくらせるまちづくりを進めます。

数値目標

- ・健康寿命日本一を目指す
男性13位(H25)、女性41位(H25)
一さらに伸ばす(H31) → 1位(H34)
- ・在宅看取り率日本一を目指す
21.2%、5位(H25) → 1位(H31)
- ・若者の結婚希望が5年後に実現する率を高める 76.8%(H25) → 80.0%(H31)
- ・「理想の子ど�数(2.42人)」に対する「実際の子ど�数(2.17人)」の割合を高める 89.7%(H25) → 95.0%(H31)
- ・人口の社会増減を均衡させる
△2,781人(H25) → 均衡(H32)

主な取組

- ▶ 健やかにくらせる地域づくり
奈良県健康ステーションの運営
おでかけ健康法の普及、促進
多職種による在宅医療連携体制の構築
地域包括ケアの構築に取り組む市町村への支援 など
- ▶ くらしやすいまちづくり
連携協定に基づき市町村と協働でまちづくりを推進
誰もが安心して暮らせるモビリティの確保 など
- ▶ 結婚から妊娠・出産、子育てまで切れ目のない支援
「なら子育て応援団」の拡充
子育て応援の県民運動の展開
保育士等子育て人材の確保 など

働いて良し

脱ベッドタウンを図り、仕事の場を奈良でつくるため、「産業興し」「企業誘致」などに取り組みます。

数値目標

- ・県内で働く人の増加1万人
県内就業者数 451,000人(H24)
→ 461,000人(H31)
- ・100件の企業立地とそれに伴う1,000人の雇用の場創出(H27～H30)
- ・農業産出額
432億円(H25) → 435億円(H31)
(野菜:119億円→137億円、
水稻:110億円→88億円など)

主な取組

- ▶ 経済が県内で好循環する社会の構築
海外見本市出展支援や海外販売拠点立ち上げ支援
自社商品のブランド化、高付加価値化を図る企業者を支援
関係市町と協議会を設立し、協働で工業ゾーンを創出 など
- ▶ 経済が県内で好循環する社会の構築(農林業)
品質によるブランド認証制度の創設と推進
ABC材全ての受け皿となる競争力ある木材産業を構築 など
- ▶ 奈良でのしごとの場の創生
高齢者のしごと創出、女性の就労支援、障害者雇用の促進
キャリア教育の推進、就業意識の醸成 など

訪れて良し

2020年東京オリンピック・パラリンピックに向け、観光・文化・スポーツの振興などに取り組み、誇り高い奈良を売り出します。

数値目標

- ・延べ宿泊者数
227万人(H26) → 280万人(H31)
- ・オフシーズン延べ宿泊者数(1, 2, 6, 7, 12月)
73万人(H26) → 105万人(H31)
- ・観光入込客数
3,811万人(H26) → 4,200万人(H31)
- ・外国人宿泊者数
15万人(H26) → 33万人(H31)

主な取組

- ▶ 奈良で宿泊する周遊型観光の推進
ホテルを核とした賑わいと交流の拠点整備
奈良県外国人観光客交流館「奈良県猿沢イン」の運営 など
- ▶ 文化やスポーツで地域の魅力を向上
ムジークフェスティバルの開催、奈良県国際芸術家村の整備
奈良県トレーニングセンターの整備 など
- ▶ 南部地域・東部地域への交流の促進
豊かな地域資源を活かしたスポーツイベントの充実 など

奈良県国土強靭化地域計画

(平成28年5月策定)

● 計画策定にあたって（第1章）

- 国・地方が連携した事前防災・減災、迅速な復旧復興に資する施策を総合的かつ計画的に実施するため、国土強靭化基本法第13条に基づき、**本県の国土強靭化に係る指針となるもの**として策定
- 本県で想定される自然災害に対する脆弱性評価を踏まえた「**強靭化施策の推進方針**」を定める。
- 奈良県地方創生総合戦略の基本目標である『『I 住んで良し』における基本的方向のひとつである「安全・安心のまちづくり」と調和を図りつつ策定
- 平成27年度で計画期間を満了した「奈良県地震防災対策アクションプログラム」の内容についても、計画に継承する

● 基本的な考え方（第2章）

- 奈良県の目指す姿 「災害に日本一強い奈良県」を目指す（主な目標値：災害による死者ゼロを目指す）
- 基本目標 1 人命を守る 2 県民の生活を守る 3 迅速な復旧・復興を可能にする

※強靭化にあたっての留意事項

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| ・長期的、広域的観点からの施策の推進 | ・災害リスクの予測と、ハード対策とソフト対策の適切な組み合わせ |
| ・「自助」「共助」と「公助」の組み合わせと役割分担 | ・国、市町村、民間事業者等との連携及び市町村への支援 |
| ・既存社会資本の有効活用等による効率的な施策の推進 | ・地域の特性に応じた施策の推進 |
| ・女性、高齢者、子ども、障害者、外国人等の多彩な視点に配慮 | など |

● 脆弱性評価（第3章）

- 本計画の対象とするリスク（具体的災害を想定しつつ、想定を超える事態も常に念頭に置く）
 - ・地 震 ⇒ 南海トラフ巨大地震（海溝型超広域地震）、奈良盆地東縁断層帯の地震（内陸型地震）など
 - ・水 害 ⇒ 大和川の洪水等による広範囲の浸水 など
 - ・土砂災害 ⇒ 紀伊半島大水害、亀の瀬地すべり災害 など
- 「リスクシナリオ（起きてはならない最悪の事態）」18項目に対して脆弱性を評価し、「回避するために必要な取組」を検討

● 強靭化施策の推進方針（第4章）

- 基本目標達成のための「**強靭化施策の推進方針**」を設定。 ※別紙参照

● PDCAサイクルによる計画の推進（第5章）

- **重要業績評価指標（KPI）を設定し、定量的評価を実施。原則5年ごとに計画内容見直し**
- 本計画の着実な推進のため、具体的な事業をまとめた「**奈良県国土強靭化アクションプラン**」を毎年度策定
アクションプランは、奈良県地域防災計画に係る県の実施計画としての意味も併せ持つ

計画の基本方針

- 災害による死者をなくす・人命を守ることを最大の目標に、できる限り被害を最小化
- 自助・共助の促進による自主防災体制の確立
- 県、市町村、防災関係機関及び住民、企業それぞれの役割と連携
- 防災関係機関相互の協力体制の推進
- ハード対策及びソフト対策を組み合わせた災害対策事業の推進
- 過去の災害の教訓を踏まえた対策の推進
- 関係法令の遵守
- 災害時要援護者等の多様な視点を生かした対策の推進
- 男女共同参画の視点を取り入れた防災体制の確立

計画の概要(抜粋)

編・章	節	内容 (抜粋)
水害・土砂災害編 地震編	第12節、第14節 災害に強い道づくり	道路は、住民の日常生活及び社会、経済活動上欠くことのできないものである。本県においては、紀伊半島全体のリダンダンシーを確保し、南海トラフ巨大地震等のような広域的な大規模災害への対応力を高めるうえで極めて重要な幹線道路ネットワークである紀伊半島アンカールートをはじめ、「奈良県道路整備基本計画」に基づく道路の整備を進めている。
第2章 災害予防計画	第13節、第15節 緊急輸送道路の整備計画	平成23年に発生した紀伊半島大水害等の経験から、災害の発生時やその復旧時において避難拠点や救助活動拠点となる防災拠点を連絡する輸送路となる道路が重要であることから、多重性・代替性を有する緊急輸送道路ネットワーク化を推進する。

計画策定の趣旨等

- 半島振興法の改正(平成27年3月31日公布、同年4月1日施行)により、法期限が10年間延長。
- 法の改正・延長に伴い、紀伊地域(奈良県※、三重県、和歌山県)の新たな半島振興計画(平成27年度～平成36年度)を策定。(法第3条第1項) ※五條市及び吉野郡の12市町村

計画の概要(抜粋)

1. 交通通信の確保【拡充】

- ・紀伊半島アンカールートの早期整備、地域における公共交通の確保
- ・災害に強い情報ネットワークづくり

2. 産業の振興及び観光の開発

- ・「食」と「泊」を売り出すオーベルジュ等の整備及びネットワーク化の推進
- ・全ての材を搬出して多用途に供給する林業の推進
- ・未利用地等(耕作放棄地、放置森林)の有効活用の促進
- ・企業誘致の推進(京奈和自動車道御所IC、五條IC周辺等)
- ・京都府、和歌山県と連携した広域的な自転車道の整備

3. 地域間交流の促進

- ・路線バス利用者に対する補助等の交通アクセスの支援
- ・スポーツ、音楽、芸術イベントの開催(「ムジークフェストなら」の開催等)
- ・スポーツ施設や自然を活用したキャンプ合宿等の誘致

4. 国土保全施設等の整備及び防災体制の強化【拡充】

- ・土砂災害対策、道路の防災・現在対策及び老朽化対策の推進
- ・ヘリポートを併設する陸上自衛隊駐屯地の誘致、県広域防災拠点の整備

奈良県植栽計画

(平成26年3月策定)

- 奈良県内の植栽景観を整え、「ほんもの」の魅力を向上させ、次世代に引き継いでいく取り組みとして、平成26年3月に奈良県植栽計画を策定。

*奈良県植栽計画の構成



楽しみ	活動イメージ	整備イメージ
見る：景観を楽しむ 	- 観望 - 花見 - スケッチ - 写真	- 視点場の整備（彩り植栽、サインや休憩施設の整備などを含む） - 支障木の伐採 - 景観阻害要因の排除
ぐつろぐ：休憩してその場を楽しむ 	- 休憩 - 開催 - 週に2回 - 憧憬	- 視点場の整備 - 支障木の伐採 - 景観阻害要因の排除 - ベンチや四脚（あずまや）などの設置による利便性向上のための施設整備
歩く：移動しながら楽しむ 	- 散策 - 散歩 - ウォーキング - まちあるき	- 経路沿いでの取り空間の整備（花壇整備、植栽など） - 街路樹などの適正管理 - 歩歩道整備等によるアクセスルートの構築 - サイン、ベンチ、トイしなどの利便性向上のための施設整備
感じじる：自然とのふれあいを楽しむ 	- 森林浴 - 緑敷 - 探取 - アウトドア - パードウオッティング	- 散策道の整備 - 視点場の整備 - 支障木の伐採 - 景観阻害要因の排除 - ベンチやサインなどの設置による利便性向上のための施設整備 - 観水空間の整備
遊ぶ：レクリエーションを楽しむ 	- 観光 - アウトドア - 散策 - スポーツ - 見学 - 体験	- 視点場の整備 - 支障木の伐採 - 活動しやすい空間を形成するための適正な植栽整備 - 活動するための施設の充実



大宮通りプロジェクト

- 奈良県では、「大宮通りプロジェクト」と題して、奈良公園と平城宮跡を結ぶ大宮通り周辺の一体的・総合的な整備を進めている。

大宮通りプロジェクト

- 奈良公園の魅力向上
 - ・吉城園周辺整備や鹿苑の改修など
- 猿沢池周辺にぎわい創出
 - ・奈良県猿沢インのグランドオープンなど
- 県庁舎周辺の整備
 - ・(仮称)登大路バスターミナルの整備など
- ホテルを核とした賑わいと交流の拠点整備
 - ・大宮通り新ホテル・交流拠点へのホテルの誘致など
- 平城宮跡歴史公園の整備
 - ・県営公園(朱雀大路西側地区)の整備など
- 大宮通りの修景整備
 - ・イルミネーションや花壇の実施など
- 大宮通りを中心とした交通対策
 - ・ぐるっとバスの通年運行など

<(仮称)登大路バスターミナルの整備>

奈良公園周辺における周遊環境を高め、奈良公園をはじめ奈良の魅力ある歴史・文化を情報発信し、アメニティを向上させるため、平成31年春の完成を目指し、「(仮称)登大路バスターミナル」の整備を推進。



「(仮称)登大路バスターミナル」整備イメージ図

工業ゾーン創出プロジェクト

- 県内経済の活性化のために、更なる企業誘致のための産業用地を創出。
- 京奈和自動車道及び西名阪自動車道の周辺において、県と周辺5市町(大和郡山市、天理市、川西町、三宅町、田原本町)が連携し、工業ゾーン創出の取組をすすめている。



H27年3月に供用開始した郡山下り道JCT



京奈和自動車道（田原本町付近）

県と川西町との工業ゾーン創出に関する連携協定

○協定の名称:

・唐院工業団地周辺地区に係る奈良県と川西町の工業ゾーン創出に関する地区別連携協定

○協定締結年月日:・平成29年9月5日



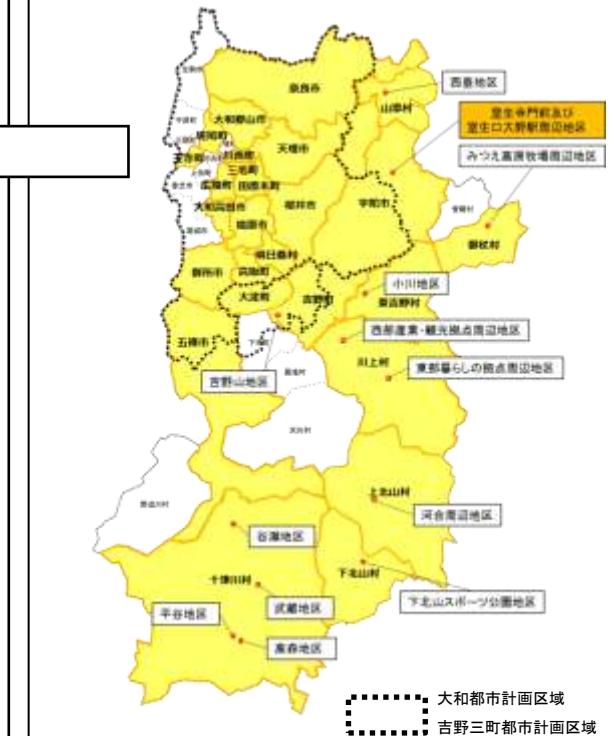
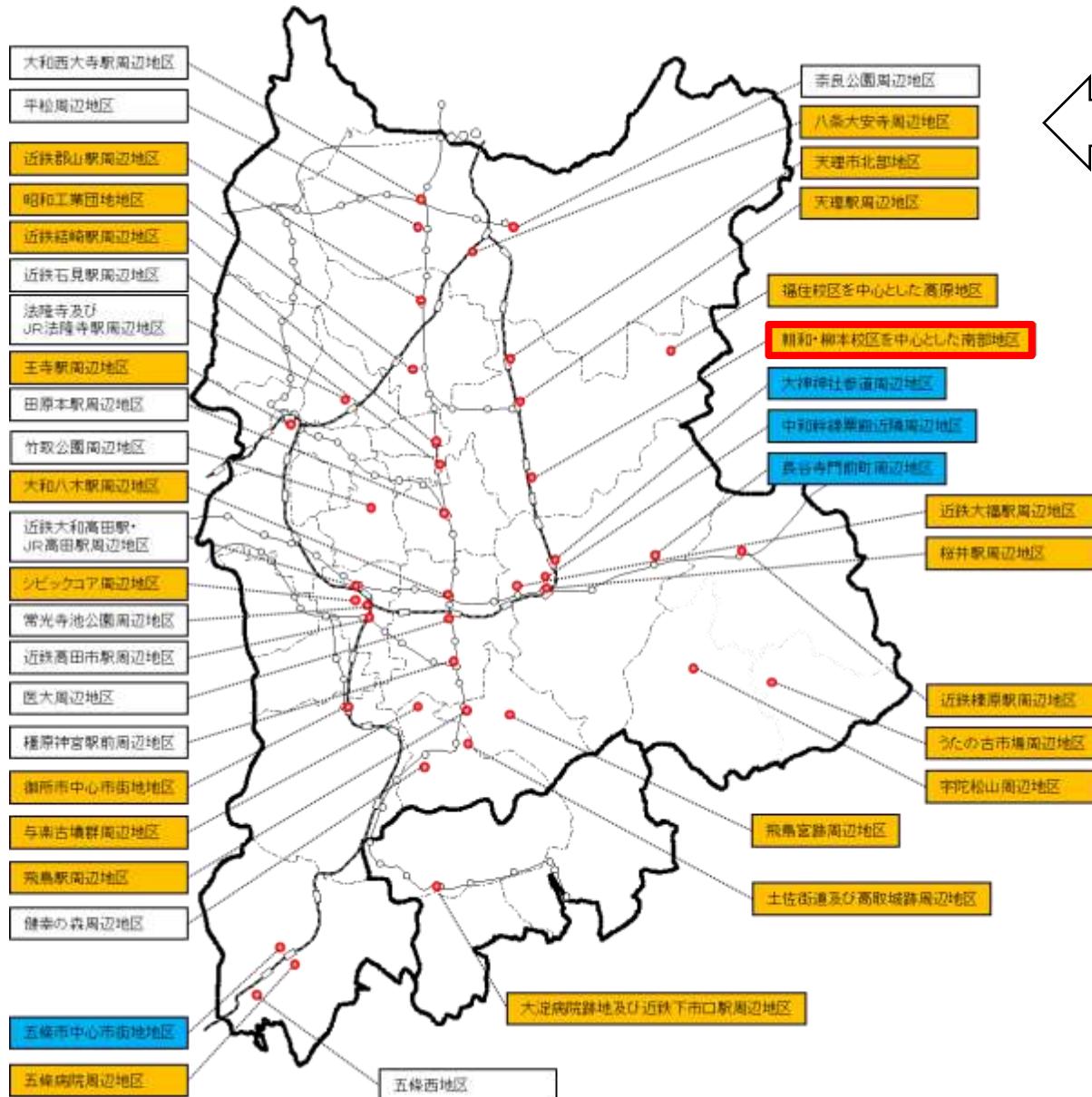
協定書を手にする荒井知事と竹村川西町長



唐院工業団地周辺地区

まちづくりの推進 (連携協定対象地区)

大和都市計画区域及び吉野三町都市計画区域



凡例 (地区数はH30. 7. 5現在)

連携協定締結地区（54地区）

■ 基本構想策定地区（28地区）

■ 基本計画策定地区（4地区）

まちづくり基本構想

天理市 朝和・柳本校区を中心とした南部地区

○ まちづくり計画においては、地域間の連携強化や拠点間の周遊手段の確立等のため、道路整備や自転車道の整備、ウォークルート、交通アクセス等の整備を位置付けている。

基本方針

- ①地域・自治体間の連携強化
天理駅周辺地区とのつながりを強化
桜井市・田原本町とのつながりを強化

I 拠点強化

- ◆九条バイパスの整備 (H27年度新規事業化)
- ◆交通アクセスの利便性の向上 (コミュニティバス、デマンドタクシーの運行)
- ◆天理市自転車道の整備
- ◆周遊観光、物産の相互発信

II つながり強化

- ②拠点間の周遊手段の確立
ウォーキング／ハイキング
サイクリング

III ブランド力強化

- ◆天理駅前広場にオープンするサイクルカフェをはじめ、トレインセンターや長柄運動公園といった市内各所の周遊観光拠点において、スタンド・軽整備工具等を配備したサイクルスポットを整備し、サイクリストフレンドリーな周遊観光を提案する。



天理駅周辺地区との連携

- ・九条バイパスの整備
- ・交通アクセスの利便性の向上 (コミュニティバス、デマンドタクシーの運行)
- ・周遊観光、物産の相互発信

グラウンド等の施設を活用した商工会主催の大イベント市

健康づくりの拠点化

- ・長柄運動公園を健康・スポーツ拠点として再整備。
- ・サイクリングスポット整備

J R 駅舎及び周辺の駆けめぐらし拠点 (長柄駅・柳本駅)

田原本町 唐古・鍵へ

まちづくり対象区域

周遊観光手段の確立

- ・山の辺の道 (奈良盆地周遊型ウォーキルート)
- ・農村周遊自転車ルート
- ・天理市自転車道
- ・ならくるルート

九条バイパスの整備 (H27年度新規事業化)

交通アクセスの利便性の向上 (コミュニティバス、デマンドタクシーの運行)

天理市自転車道の整備

周遊観光、物産の相互発信

②拠点間の周遊手段の確立

ウォーキング／ハイキング

サイクリング

③山の辺の道周辺エリアの活性化

- ・紀伊・万葉プロジェクトとの連携
- ・山の辺の道地域づくり協議会 (山の辺の道周辺農村づくりネットワーク)との連携
- ・柿の葉活用による放棄林園の解消及び原郷向上
- ・地域住民によるマルシェの開催
- ・植栽計画に基づく彩りによる魅力づくり
- ・歴史的風土特別保存地区における遊休農地の活用
- ・散策ルート、眺望環境、農業体験・農村基盤の整備

地区全域にかかる活性化プロジェクト

- ・6次産業化、“農”の高付加価値化
- ・天理ブランドにつながる特産品開発と魅力の可視化
- ・統一的な案内サインの整備
- ・観光アプリ等 I C T を活用した魅力の発信、案内の検討
- ・大学、企業等との協働事業の実施
- ・地区内における植栽計画に基づく彩りによる魅力づくり
- ・空き家を活用した地域交流拠点の整備
- など

まちづくりマップによる魅力の可視化

周遊観光拠点の整備

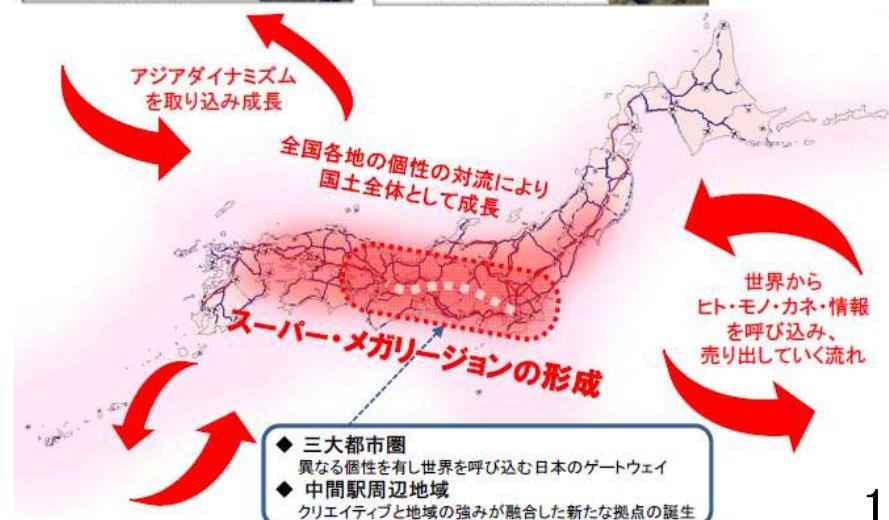
山の辺の道・龍王山のビズターエリアとして、トレインセンターの再整備

© OpenStreetMap contributors



スーパー・メガリージョン構想

- リニア中央新幹線の開業によりスーパーメガリージョンが形成され、一日交通圏域が拡大
日本列島の東西時間距離が大幅に短縮され、東京～大阪間が約1時間へ。
 - 中間駅周辺では、クリエイティブな人材が行き交い、地域の強みを反映した産業の育成を期待



出典:スーパー・メガリージョン構想検討会資料より

重要物流道路制度の創設

平常時のネットワーク

主な課題

- トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)*の台数が5年間で約1.5倍に増加
(H24:約20万台→H28:約30万台)

*道路の通行には特車通行許可が必要

重要物流道路

災害時のネットワーク

主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で通行止めが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府)

《平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保》

広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、**国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」*として指定し、機能強化、重点支援を実施**

*高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定

○国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い**特別の構造基準**を設定【道路法】

※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】

○高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る**無利子貸付制度**を新設【道路財特法】

○重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】(再掲)



重要物流道路と新たな広域道路ネットワーク

【社会资本整備審議会道路分科会基本政策部会 第16回物流小委員会資料より抜粋】

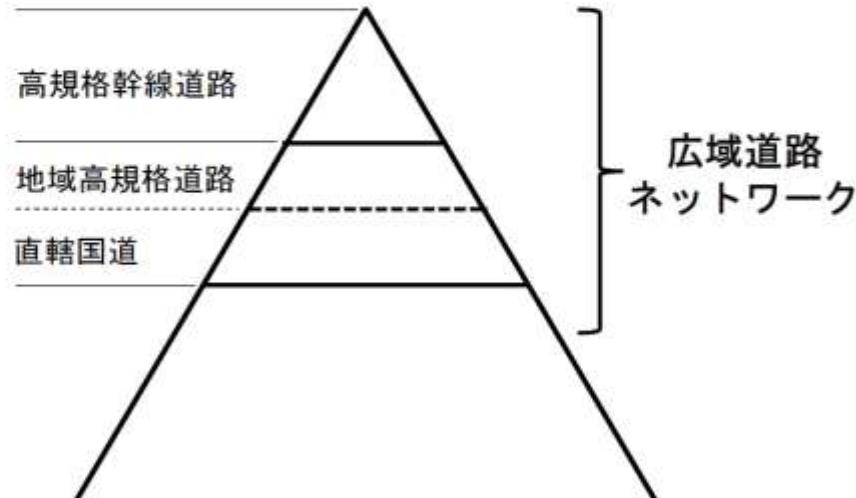
- 重要物流道路制度の創設や新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を踏まえ、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的な重要物流道路を指定する必要。

重要物流道路制度の創設

- 新たな社会・経済の要請への対応
 - ・新たな国土構造の形成
 - ・グローバル化
 - ・国土強靭化
- 総合交通体系の基盤としての道路の役割強化
 - ・各交通機関との連携強化
- ICT・自動運転等の技術の進展
 - ・ICT活用、自動運転社会への対応

新たな広域道路ネットワークの検討

＜平常時・災害時 + 物流・人流＞



重要物流道路の指定 等

広域道路交通ビジョン

【社会资本整備審議会道路分科会基本政策部会 第16回物流小委員会資料より抜粋】

1. 地域の将来像

- 地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき姿について整理
(既存の地域における総合的なビジョン等をベースに検討)

2. 広域的な交通の課題と取組

- 地域における鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通の課題や取組について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から総合的に整理
- ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組についても整理

3. 広域的な道路交通の基本方針

- 地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの基本方針を整理

(1) 広域道路ネットワーク

高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心には、

- ・ 地域や拠点間連絡の方向性
(必要な計画路線、路線再編含む)
- ・ 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性 等

(2) 交通・防災拠点

- ・ 地域の主要な交通拠点に関する、道路と各交通機関の連携強化の方向性
- ・ 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化等の方向性 等

(3) ICT交通マネジメント

- ・ ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性
- ・ 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- ・ 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性 等

広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点(案)

【社会资本整備審議会道路分科会基本政策部会 第16回物流小委員会資料より抜粋】

基本的な考え方

- 地域ビジョンに基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク(地域高規格、直轄国道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体的なネットワーク計画を策定。

＜平常時＞

① 都市間ネットワーク(物流・人流共通)

- ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化

② 物流ネットワーク

- ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、貨物鉄道駅等)と高規格幹線道路等のアクセス強化
- ・ 都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
- ・ 國際物流を支えるためのラストマイルも含めた國際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保

③ 観光・交流(人流)ネットワーク

- ・ 主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅、国際クルーズ港湾等のアクセス強化

④ その他

- ・ 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

＜災害時＞

① 広域的なネットワークの多重性・代替性

- ・ ネットワークの防災機能評価を踏まえた、主要都市や中心都市間等の多重性の強化
- ・ 高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
- ・ 基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保(基幹道路同士が近接しない場合)

② 局所的なネットワークの代替性

- ・ 基幹道路の局所的な脆弱箇所(事前通行規制区間等)に対する代替路の確保
- ・ 基幹道路から防災拠点(自衛隊基地、病院等)への補完路の確保

③ その他

- ・ 地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

道路の維持修繕に関する省令・告示

省令・告示の施行、点検要領の通知(道路管理者の義務の明確化)

[点検] 橋梁(約73万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視を実施



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行) (抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

点検は、近接目視により、**5年に1回の頻度**で行うことを基本とすること。

[診断] 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講すべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講すべき状態

無電柱化推進計画

(平成30年4月6日国土交通大臣決定)

第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取り組み姿勢

- ・増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とする

2. 進め方

(1)適切な役割分担による無電柱化の推進

(2)国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映

(3)無電柱化の対象道路

- ①防災
- ②安全・円滑な交通確保
- ③景観形成・観光振興
- ④オリンピック・パラリンピック関連

(4)無電柱化の手法

- ①地中化方式：電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式

- ②地中化方式以外の手法：軒下配線方式、裏配線方式

第2 無電柱化推進計画の期間

2018年度から2020年度までの3年間とする。

第3 無電柱化の推進に関する目標

①防災

・都市部(DD)内の第1次緊急輸送道路

[無電柱化率]

:34%→42%

・重要伝統的建造物群保存地区を代表する道路

:26%→74%

②安全・円滑な交通確保

・パリアフリー化の必要な特定道路

:15%→51%

④オリンピック・パラリンピック関連

[電線共同溝整備率]

:92%→完了

③景観形成・観光振興

・世界文化遺産周辺の地区を代表する道路

:37%→79%
※以上の目標を達成するためには、約1,400kmの無電柱化が必要。

自転車活用推進計画

(平成30年6月8日閣議決定)

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法[※]に基づき策定する、我が国の大自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、
2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
(衆・参とも全会一致)
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進

【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)

2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保

3. シェアサイクルの普及促進

【指標】サイクルポートの設置数
【実績値】852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)

4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進

5. 自転車のIoT化の促進

6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進

8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出

9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

10. 自転車通勤の促進

【指標】通勤目的の自転車分担率
【実績値】15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 國際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致

12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進

【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
【実績値】29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)

【指標】自転車乗用中の交通事故死者数^①
【実績値】480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度)^② ^{①②の削除指標}

14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進

【指標】自転車技士の資格取得者数^③
【実績値】80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度) ^{③(13-14)の削除指標}

15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施

16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。

【指標】交通安全について指導している学校の割合
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)

17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)

18. 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講すべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1) 関係者の連携・協力

(2) 計画のフォローアップと見直し

(3) 調査・研究、広報活動等

(4) 財政上の措置等

(5) 附則に対する今後の取扱方針

→道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討

→自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

踏切道改良促進法の一部改正

(平成28年4月1日施行)

【国土交通省HPIに基づいて作成】

- 踏切道改良促進法の指定期限を5年間延長するほか、地域と連携した幅広い踏切道の対策を促進するための措置を講じるもの

◆依然として多い踏切事故・渋滞

法施行(S36年)後50年で、

- ・踏切数半減(約7万→約3.4万)

- ・遮断機の無い踏切も約1割まで減少

- 踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡

※踏切事故件数248件、死亡者数92人(H26年度)

死亡者に占める歩行者の割合:約8割／
(うち65歳以上の高齢者:約4割)

- 開かずの踏切は約600箇所存在する一方、立体交差化等の抜本対策には長期間が必要

※開かずの踏切の事故件数は他の踏切の約4倍

- 現行法に基づく踏切改良の方法は、

- ・立体交差化
- ・構造の改良
- ・保安設備の整備 等に限定

- 鉄道事業者・道路管理者以外の地域の関係者と連携した取組が必要



◆改正概要

○改良すべき踏切道の指定期限を5年間延長

(H28～32年度)

※課題のある踏切は、改良の方法が合意されていなくとも指定する仕組みに改正。

○踏切道の改良方法の拡充

従前の対策に加え、当面の対策(カラー舗装等)や踏切周辺対策(駅周辺の駐輪場整備やバリアフリー化等による踏切横断交通量の低減)等を位置づけ、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員

○改良方法を検討するための協議会制度の創設

地域の関係者と連携し、地域の実情に応じた対策を検討

※保安設備整備に係る補助制度の拡充により、高齢者等の歩行者事故対策を強化。

また、連続立体交差化を無利子貸付で支援(継続)。

改正法に基づき、課題のある踏切を指定※し、H32年度までに下記の達成を目指す。

※少なくとも1,000箇所以上を指定。

・踏切事故件数:約1割削減

(H26年度248件→H32年度約220件)

・踏切遮断による損失時間:約5%削減

(H25年度約123万人・時/日→H32年度約117万人・時/日)

25

立地適正化計画制度について

「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレットにより作成

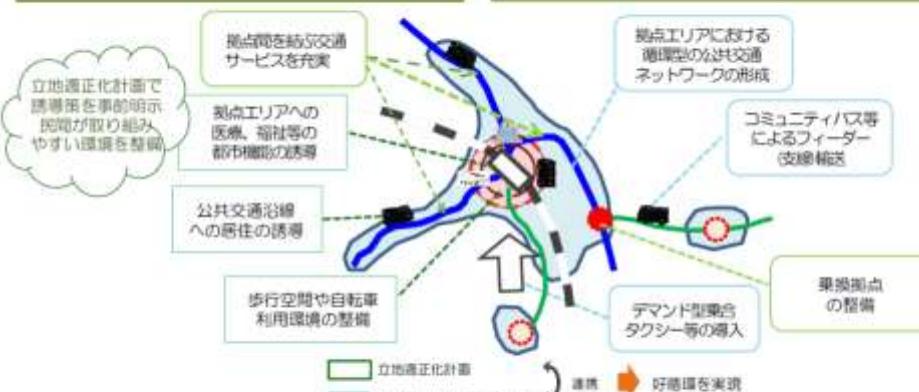
- 平成26年8月に「立地適正化計画」が制度化され、都市計画法を中心とした従来の土地利用計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティ形成に向けた取組が推進されている。

- ・ 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスター・プラン
- ・ 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり

※ 立地適正化計画の策定主体は市町村で、県内においては、大和郡山市、天理市、桜井市、葛城市、川西町、王寺町の6市町が当計画を策定済

都市全体を見渡したマスター・プラン

一部の機能だけではなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全域を見渡したマスター・プランとして機能する市町村マスター・プランの高度化版です。



まちづくりへの公的不動産の活用

財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした、公的不動産の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配備や公的不動産を活用した民間機能の誘導を進めます。

都市計画と公共交通の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。

市街地空洞化防止のための選択肢

居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能です。

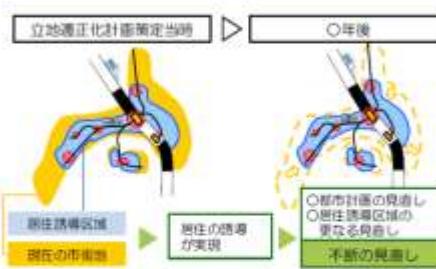
都市計画と民間施設誘導の融合

民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、インフラ整備や土地利用規制など従来の制度と立地適正化計画との融合による新しいまちづくりが可能になります。



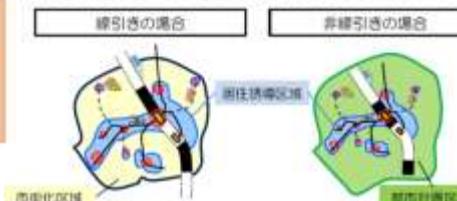
時間軸をもったアクション・プラン

計画の達成状況を評価し、状況に合わせて、都市計画や居住誘導区域を不断に見直すなど、時間軸をもったアクション・プランとして運用することで効果的なまちづくりが可能になります。



市町村の主体性と都道府県の広域調整

計画の実現には、隣接市町村との協調・連携が重要です。都道府県は、立地適正化計画を作成している市町村の意見に配慮し、広域的な調整を図ることが期待されます。



立地適正化計画
市町村がまちづくりの扭い手として作成

都市計画区域マスター・プラン
都道府県が広域的観点から作成

他府県における道路整備計画の事例

○ 他府県における最近の道路整備計画では、整備箇所や整備目標を記載する傾向

【長野県】しあわせ信州創造プラン（H30.3策定）



しあわせ信州創造プラン 2.0
—まごと自治の力で創る新時代—
長野県総合5か年計画

公共事業の主な整備箇所一覧



公共事業の主な整備箇所一覧

本県の経済活動を支え、安全・安心、快適な暮らしを実現するため、各地の実情に合った整備を推進します。ここでは、計画策定期点での整備予定箇所のうち、全体事業費が概ね5億円以上と見込まれるもの代表的な箇所として掲載しています。今後、掲載していない箇所も含め、地域の要望をお聞きしながら整備箇所を検討してまいります。

路線名	箇所名	整備目標	
高規格幹線道路			
高規格幹線道路	上信越自動車道（4車線化）	完成供用	
高規格幹線道路	中部横断自動車道	整備促進	
高規格幹線道路	中部縦貫自動車道	整備促進	
高規格幹線道路	三信濃信自動車道	整備促進	
地域高規格道路			
松本湯田川連絡道路	安曇野市～大町市	調査・整備	
道路改築事業			
(国) 254号	立科町	宇山バイパス	完成供用
(国) 144号	上田市	湯ノ平橋	完成供用
(国) 152号	茅野市	湯川バイパス	完成供用
(国) 152号	茅野市	村坂峰	完成供用

*調査：検査を進め、整備に向けた準備を行うもの。
*事業着手：準備・計画段階にあるもの。事業を始める箇所。
*整備実施：事業着手したもの。完成に向け引き続き事業を進める箇所。
*完成供用：事業の一部について、供用をめざす箇所。
*完成供用：事業の一部について、供用をめざす箇所。
*完成：工事を完了するもの。

調査の実施等を検討する道路の主な箇所

道路事業

路線名	箇所名
(主) 川上佐久線	小海町～佐久穂町
(主) 下仁田茂科線	佐久市
(国) 144号	上田市
(国) 152号	東御市～上田市
(主) 小諸上田線	上田市
(主) 別所丸子線	上田市

【神奈川県】かながわのみちづくり計画（H28.3 改定）



改定・かながわのみちづくり計画

改定・かながわのみちづくり計画

整備推進箇所

Ⅲ 交流幹線道路網の整備

	路線・箇所名	箇所(区間)	工種	H28～H37
①	(都) 久堅浜田線	綾瀬市衣豆町～平作	道路新設(4車線)	供用
②	(都) 安浦下瀬線	綾瀬市長沢	道路新設(4車線)	供用
③	三浦縦貫道路	綾瀬市林～三浦市初声町高内坊	道路新設(2車線)	供用
④	三浦半島中央道路	綾瀬市湘南国際町～芦名	道路新設(2車線)	整備
⑤	三浦半島中央道路	綾瀬市芦名～山科台	道路新設(2車線)	整備
⑥	三浦半島中央道路	逗子市松山～葉山町長柄	道路新設(2車線)	整備
⑦	三浦縦貫道路	三浦市初声町高内坊～下宮田	道路新設(2車線)	整備
⑧	(都) 西海岸線	三浦市三崎町小崎代～初声町下宮田	道路新設(2車線)	整備
⑨	県道63号(相模原大磯)	平塚市片岡(吾妻橋)	横りよう架橋	供用
⑩	県道63号(相模原大磯)	平塚市上吉沢	現道新設(2車線)	供用

供用：既設道路への接続を既存供用

整備：整備計画上整備と想定

事業化検討箇所

	路線・箇所名	箇所(区間)	工種
①	(都) 湘南新道	平塚市西真土～中原	道路新設(4車線)
②	(都) 藤沢厚木線	藤沢市辻堂元町～羽鳥	道路新設(4車線)
③	(都) 横浜藤沢線	藤沢市片瀬～片瀬海岸	道路新設(4車線)
④	(都) 駒込水塚線	小田原市西宮～下郷	道路新設(2車線)
⑤	(都) 沼津松枝町線	沼津市森町～松枝	現道新設(2車線)
⑥	県道22号(横浜伊勢原)	海老名市門沢橋～厚木市戸田(戸沢橋)	横りよう新設
⑦	県道22号(横浜伊勢原)	海老名市門沢橋～厚木市戸田	現道新設(4車線)