

道路整備基本計画の改定について

	頁
・道路整備基本計画の改定について	1
・基本計画改定(案)の主な構成イメージ	2
・骨格幹線道路ネットワークについて	3
・目的志向の道路整備について	4～13
・整備すべき道路のあり方について	14
・整備の進め方について	15

道路整備基本計画の改定について(背景)

奈良県道路整備基本計画(平成26年7月策定)

～今後5カ年の道路の方向性を示す基本計画～

- 整備を推進すべき道路のあり方
- 道路の整備の進め方
- その他 道路の整備に必要な事項

【関連計画】

- ・奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン
- ・なら安心みちネットプラン(道路防災)
- ・奈良県橋梁長寿命化修繕計画
- ・奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン
- ・奈良県安心歩行空間整備方針
- ・奈良県自転車利用促進計画
- ・観光案内サイン整備ガイドライン
- など

PDCAによる点検

計画策定後に示された新たな考え方

●近年の社会的情勢への対応

- ・人口減少、少子高齢化の加速
- ・インバウンドの拡大
- ・企業立地の進展
- ・大規模自然災害の増大
- ・インフラの老朽化の加速
- ・説明責任の重視(整備箇所や整備目標の明示など) 等

●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

●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(H28.3)
- ・(仮称)奈良インバウンド観光戦略20年ビジョン(検討中)
- ・奈良県地方創生総合戦略(H27.12)
- ・奈良県国土強靭化地域計画(H28.5)
- ・奈良県地域防災計画(H30.3修正)[緊急輸送道路の見直し]
- ・紀伊地域半島振興計画(H28.2) 等

●奈良県における主要施策やプロジェクトの推進

- ・市町村と連携したまちづくりの推進(H26.10～)
- ・工業ゾーンプロジェクト
- ・大宮通りプロジェクト
- ・(仮称)奈良県国際芸術家村 等

●道路施策の動向

〔道路の老朽化対策〕

- ・道路の維持修繕に関する省令・告示(5年に1回、近接目視点検)(H26.3)
- ・橋梁等の点検結果の公表(H27～)
- ・大規模修繕・更新への個別補助の追加、要件緩和

〔開かずの踏切等の解消〕

- ・踏切道改良促進法等の一部改正(H28.4.1施行)
- ・改良すべき踏切道の国土交通大臣指定(H28.4, H29.1, H30.1)

〔無電柱化の推進〕

- ・電線等の埋設物に関する設置基準の緩和(H28)
- ・無電柱化の推進に関する法律の公布・施行(H28.12.16)
- ・無電柱化推進計画の策定(H30.4)

〔自転車利用環境の整備〕

- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定(H28.7)
- ・自転車活用推進法の公布(H28.12.16)・施行(H29.5.1)
- ・自転車活用推進計画の閣議決定(H30.6.8)

〔道路案内〕

- ・交差点の標識に観光地名称を表示(H27.12～)
- ・高速道路ナンバリング標識の導入(H29.1～)

〔重要物流道路制度の創設〕

- ・道路法等の一部改正(H30.3.31公布)

基本計画改定(案)の主な構成イメージ

I. 整備すべき道路のあり方

「何のために」「どのような」道路を整備するのか

1. 骨格幹線道路ネットワークの形成

2. 目的志向の道路整備の推進

(1)企業立地を支援する
道路整備

(2)観光振興に資する
道路整備

(3)生活利便の向上に資する
道路整備

(3)まちづくりに資する
道路整備

(4)安心・安全を支える
道路整備

3. 整備にあたっての条件・配慮事項

II. 道路整備の進め方

「どのように」道路を整備するのか

1. 評価の重視と「選択と集中」

2. 連携・協働と説明責任

3. 契約・許認可の適正確保と品質向上

I. 「整備すべき道路のあり方」: 骨子イメージ 「何のために・どのような」

1. 骨格幹線道路ネットワークの形成

現行計画

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、「路線の線的整備」「結節点の点的整備」「課題箇所の面的検討」の3つの枠組みで事業展開を図る。

■ 骨格幹線道路ネットワークの形成

○ 現計画の対象路線の考え方

- ・高規格幹線道路及び有料道路
- ・ネットワーク形成の4車線骨幹路線
- ・大和平野部を縦横断する2車線道路
- ・南部・東部地域を縦横断する道路 など

◆ 路線の線的整備

○ 現計画の骨格幹線道路ネットワーク

- ・県事業 : 15路線
- ・国事業等 : 12路線

◆ 結節点等の点的整備

○ 現計画の対象箇所 5箇所

◆ 課題箇所の面的検討

○ 現計画の対象地区 8地区

追加する事項

新たな整備箇所を位置付けし、北部・南部における縦軸・横軸の機能を再設定

《幹線道路網》

- 京奈和自動車道(県内全線事業化)の整備推進
- 名阪国道の最適利用に向けた検討

《県内ネットワーク》

- 広域防災拠点へのアクセス道路
- ・広域防災拠点アクセス道路
- 紀伊半島アンカールートの事業展開
- ・168号(十津川道路Ⅱ期)
- ・169号(前鬼～音枝)

〈平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保〉

- 重要物流道路制度の導入
- 道路構造の強化、特車許可手続きの簡素化
- 災害時の道路啓開・復旧の迅速化

2. 目的志向の道路整備の推進

現行計画

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

■企業立地を支援する道路整備

- 産業集積地への端末アクセス道路の確保
- 通勤や業務移動の円滑化(渋滞対策等)

■観光振興に資する道路整備

- 観光地へのアクセスの強化(公共交通アクセス・端末アクセス道路の確保)
- 観光地間の周遊促進(観光情報発信・観光案内サインの充実)
- 観光地内の回遊促進(歩行者・自転車環境の整備)

■まちづくりに資する道路整備

- 公共交通利便の増進(乗継ぎ、乗換え環境の結節点整備)
- 購買・飲食等消費利便の増進(駅周辺の回遊まちづくり)
- 健康まちづくりに資する道路整備の推進(病院へのアクセス道路の整備)

■安全・安心を支える道路整備

- 災害に強い道路の整備(紀伊半島アンカールートの整備)
- 老朽化に対応した適切な維持管理の実施(構造物総点検と対策の実施)
- 暮らしを支える交通安全対策(通学路などの総合的な歩道整備)

追加・見直し事項

■企業立地支援

(ストック効果を高めるアクセス道路整備)

- 民間投資と連携した効果的な工業団地等へのアクセス道路整備
(新たな渋滞対策)
- ICT技術を活用した渋滞対策

■観光振興

(域内交通の充実)

- 世界遺産周遊バスルートの形成
- 公共交通を補完する交通手段の充実

■まちづくり

(県・市町村連携による拠点づくり)

- 道・駅・まちの一体的なまちづくり
〔駅周辺整備と連携した道路整備、交通結節点事業の充実〕
- 人にやさしいネットワークの形成
〔公共交通網の形成、歩道のバリアフリー化など〕

■安全・安心

(効果的な防災・震災対策)

- 広域防災拠点アクセスの確保
- 橋梁やトンネル等の法定点検の徹底による、予防保全への転換と、修繕計画の見直しによる効率的な老朽化対策の促進

(1) 企業立地を支援する道路整備 ~現状・課題~

- 工業系用途地域の占める割合は低いものの、新規の工業立地は好調
- 道路の移動時間の約4割が渋滞で損失、効果的な渋滞対策が必要

★県内の企業立地状況

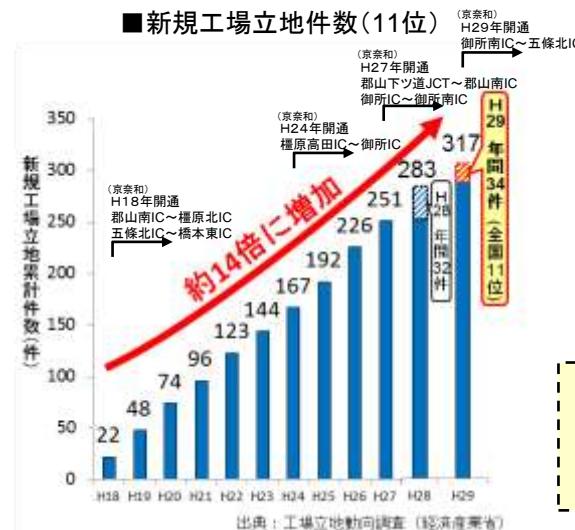
- ・工業系用途地域面積 47位
- ・法人事業税率 47位
- ・新規工場立地件数 11位
- ・県外就業率 2位

■工業系用途地域面積割合(47位)



※ 平成28年度都市計画年報(平成27年度末時点)

■新規工場立地件数(11位)



★国の動向

- ・工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化に資するアクセス道路整備事業に対して、社会資本整備総合交付金を重点配分



★社整審(道路分科会)

- ・道路の移動時間の約4割が渋滞で損失
ETC2.0等のデータを活用したピンポイント渋滞対策などを積極的に導入

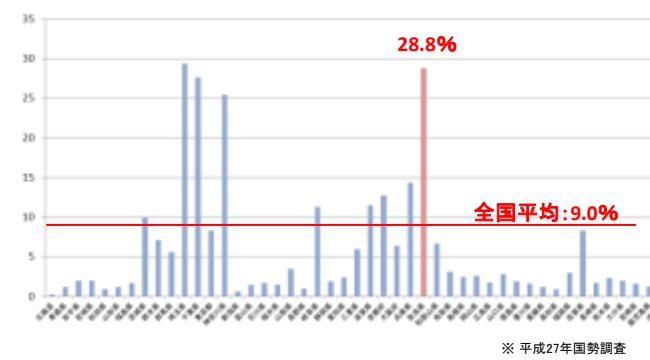


■法人事業税率(47位)

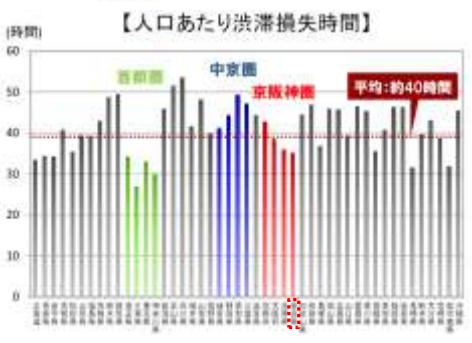


※ 総務省「平成30年度地方税に関する参考計数資料」(平成28年度時点)

■県外就業率(2位)



※ 平成27年国勢調査



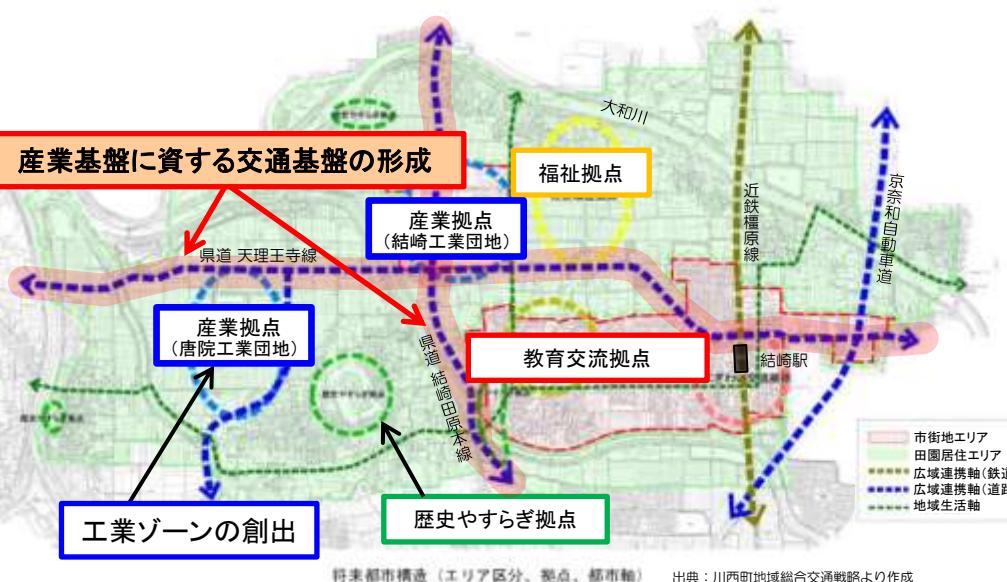
(1) 企業立地を支援する道路整備 ~追加する事項~

■ ストック効果を高めるアクセス道路整備

○ 民間投資と連携したアクセス道路の確保

- 市町村によるまちづくりや民間投資と連携した工業団地等へのアクセス道路の促進（工業ゾーン創出の連携協定など）
- リニア新幹線の開業や、幹線道路ネットワークの形成時期を意識した周辺道路整備による企業立地の促進（京奈和、新名神など）

【事例】 唐院工業団地周辺地区に係る奈良県と川西町との工業ゾーン創出に関する連携協定



■ 新たな渋滞対策

○ ICT技術を活用した渋滞対策の推進

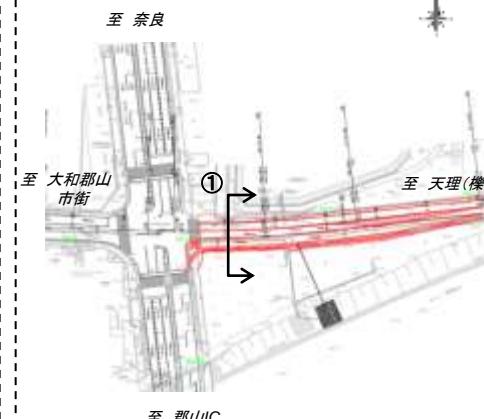
- ハード／ソフト、抜本対策／速効対策など ICT技術などを活用した効果的な渋滞対策

● 通勤や業務移動の円滑化に資する渋滞対策

箇所： 大江町南交差点（県道 大和郡山環状線）

内容： 産業集積地へのアクセス道路上の渋滞箇所の改善（右折レーン設置）

〔計画図〕



〔位置図〕



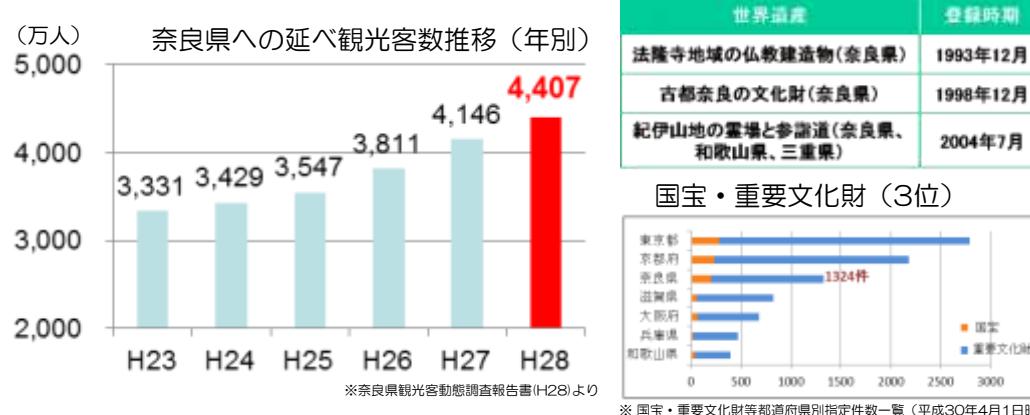
(2) 観光振興に資する道路整備 ~現状・課題~

- 奈良県への観光客数は増加しているものの、観光消費は低調で、宿泊客数も少ない
- リニア中央新幹線を見据え、観光振興に資する交通体系の確立が重要

★豊かな観光資源、多くの観光客

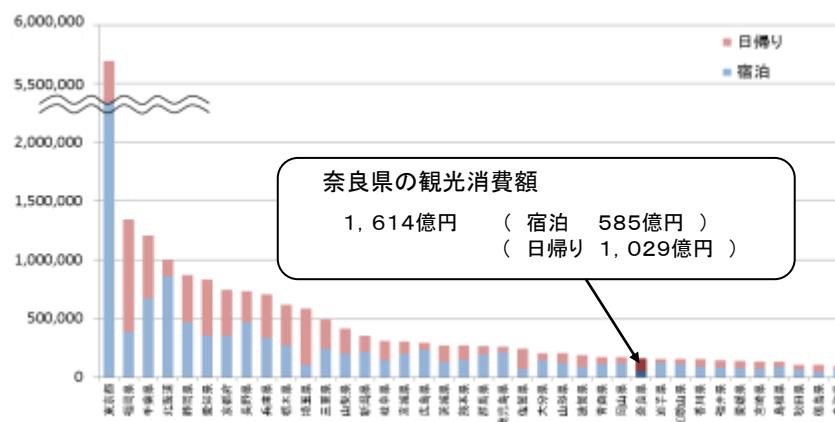
- ・世界遺産数 1位
- ・国宝・重文数 3位

・観光客数約4,400万人※H28



★低調な観光消費

- ・観光消費額 1614億円(ワースト11位)
- ・客室数 8,590室(ワースト11位)
- ・外国人延べ宿泊客数31万人(25位)※H29



★国の動向(スーパー・メガリージョン構想)

- ・リニア中央新幹線の整備により、世界から人・モノ・カネ・情報を引きつける
- ・リニア中間駅周辺地区は、活発な「知的対流」と豊かな「住」が結びついた新たな地域に発展し、地方への人の流れを創出



★社整審(道路分科会)

- ・観光渋滞による損失は約1兆円で不満事項の第1位(その他、駐車場不足、道案内など)
- ・渋滞解消のため、駐車場の適切な配置、公共交通との役割分担の強化、自転車等の活用が必要

■観光地周辺での渋滞対策イメージ



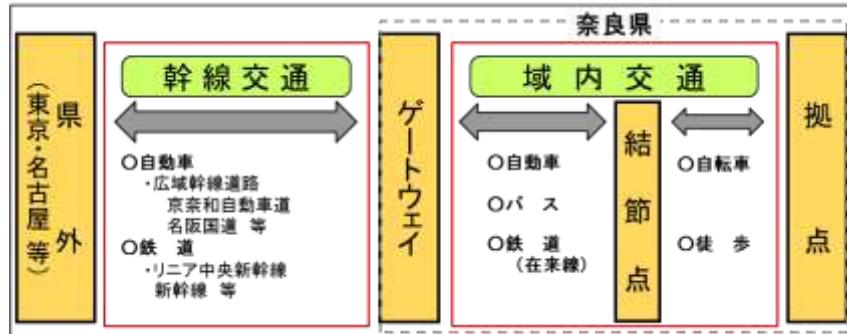
(2) 観光振興に資する道路整備 ~追加する事項~

■ 域内交通の充実

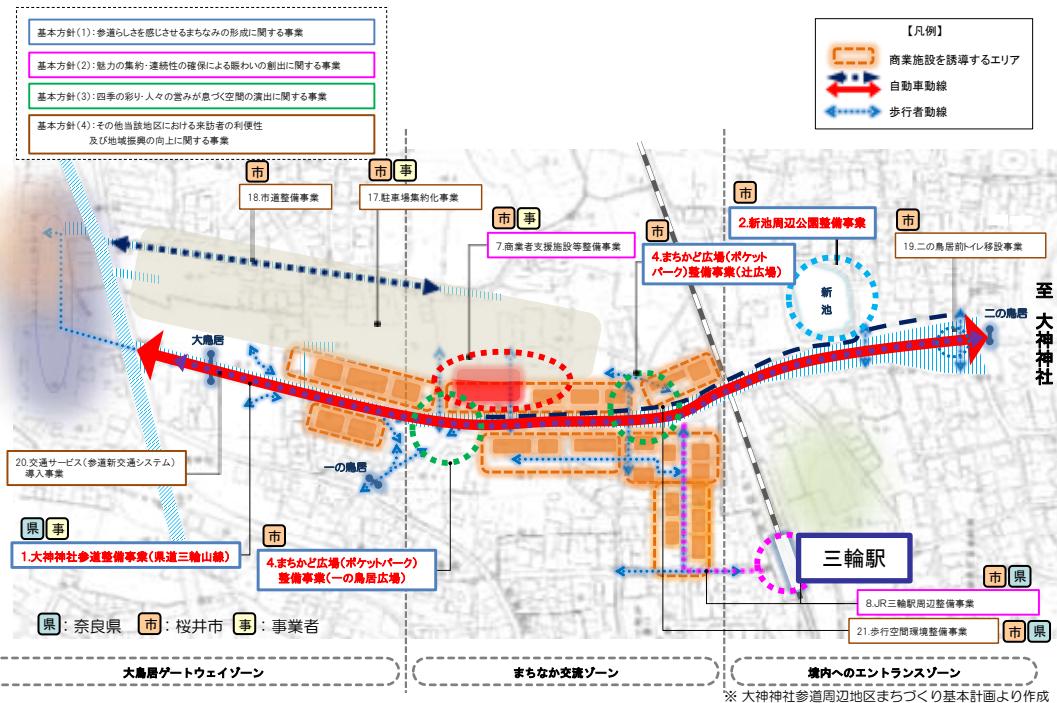
○ 適切な役割分担

- 国や県、市町村や交通事業者との適切な役割分担により、観光拠点までの域内交通の充実を図る

幹線交通・域内交通のイメージ



拠点内交通のイメージ (大神神社周辺地区)



○ 広域交通結節点からのアクセス時間の短縮

- 京奈和自動車道など幹線交通の整備
- 各拠点への域内交通の整備・連携
- 市町村と連携した拠点内交通の環境整備

幹線交通のイメージ



(2) 観光振興に資する道路整備 ~追加する事項~

○公共交通と連携した観光アクセスの充実

- 世界遺産等の観光拠点を結ぶ周遊観光バスルートの形成
- 観光周遊バスルート上の主要渋滞箇所の解消（定時性の確保）
- バスの利用環境整備（バスロケーションシステム、バス停の整備など）
- パーク＆バスライドの促進

《ぐるっとバスの周遊ルートの再編》



※ 現行ルート

○自転車による周遊促進の強化

〈京奈和自転車道の整備推進〉

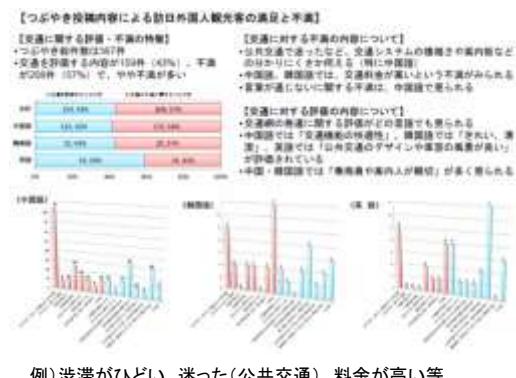
京都府、和歌山県と連携し、総延長約180kmのサイクルルートを創出し、観光振興による地域活性化を図る。



○訪日外国人旅行者への対応

- 外国人にもわかりやすい道案内の整備促進
- 外国人特有の危険箇所を把握する調査体系の確立と対策の実施

〈訪日外国人によるSNS投稿データ分析〉



〈外国人特有の危険箇所の対策〉



○公共交通を補完する交通手段の充実

〈シェアサイクルの普及促進〉

民間事業者によるサイクルポートの設置促進

県内におけるシェアサイクルポートの設置状況



ドコモバイクポート



モバイクポート

(3) まちづくりに資する道路整備 ~現状・課題~

- 県と市町村で連携して取り組む「まちづくり地区」が順調に増加
- 県内の消費支出は、依然として低い状況

★市町村とのまちづくり協定の拡大

- ・包括協定締結市町村数 **26/39市町村**
- ・まちづくり連携地区数
包括協定締結: **54地区** 基本構想策定: **28地区** 基本計画策定: **4地区**

《市町村と連携したまちづくり》

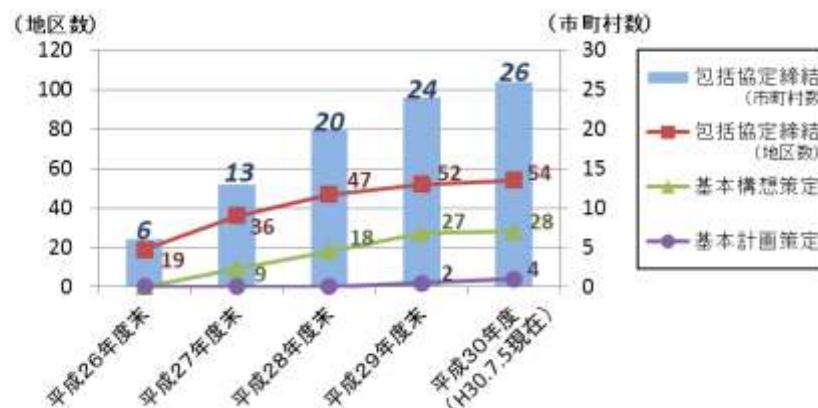
- ・地域性を活かした、賑わいのある住みよいまちづくりを進めるためには、拠点への都市機能の集積や低未利用地の活用など、拠点を再整備することが必要
- ・まちづくりに前向きでアイデアや熱意のある市町村において、その方針が県の方針と合致するプロジェクトについては、県と市町村で連携協定を締結し、協働でプロジェクトを実施。

《連携協定の進め方》

プロジェクトの進捗にあわせ、段階的に協定を締結し、市町村のまちづくりを支援



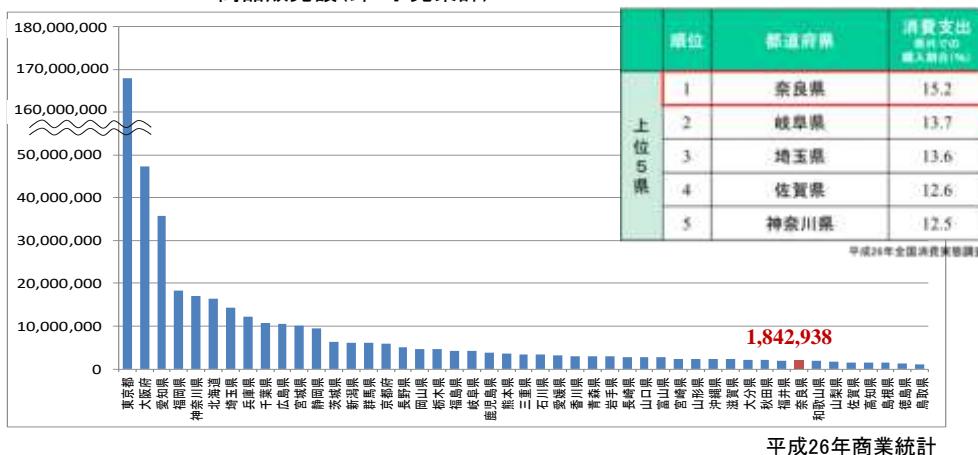
【まちづくり連携協定の一般的な流れ】



★消費の県外流出

- ・消費支出の県外割合 **1位**
- ・年間商品販売額 ワースト8位 (従業員一人あたり)

商品販売額(卸・小売業計)



★道路の整備状況

- ・歩道整備率 **45位** ・無電柱化率 **43位**

一般道路(国道+県道)

	全国平均	奈良県	全国順位
道路整備率	約62%	約40%	46位
歩道整備率	約46%	約28%	45位

道路統計年報2017(H28.4.1時点)

市街地等の幹線道路の無電柱化率(%)

	全国平均	奈良県	全国順位
無電柱化率	15%	約8%	43位

出典:国土交通省(H24年度末)

(3) まちづくりに資する道路整備

～更なる取組みの強化～

○ 駅周辺整備と連携した道路整備

- ・近鉄郡山駅周辺をまちの拠点として位置づけ、大和郡山市全域の発展にもつながるようなまちづくりを推進。
- ・駅を北側へ移設することで駅前ロータリーと一体化し、市の玄関口に相応しい駅前空間を創出。
- ・矢田町通りの歩行者優先化、通過交通を城廻り線へ誘導。

近鉄郡山駅周辺地区(大和郡山市)



【内容】

○城廻り線

- ・現道拡幅、バイパス事業
- ・無電柱化
- ・踏切の立体交差化(アンダーパス)

○近鉄郡山駅の移設



○ 交通結節点事業の充実

- ・県立大淀病院跡地の有効活用や県南部地域との交流拠点である近鉄下市口駅周辺の整備により、都市機能の集約や交通結節機能の強化を図るまちづくりを計画。

大淀病院跡地及び近鉄下市口駅周辺地区(大淀町)



観光アクセス



【内容】

- 医療・福祉・健康機能集約
- 駅前広場、アクセス道路(駅から医療エリア)の整備
- 県道平畠運動公園線沿いの商店街空き店舗の利活用
- 吉野川における親水空間の整備
- 南部エリアへの観光バスルート路線の検討など

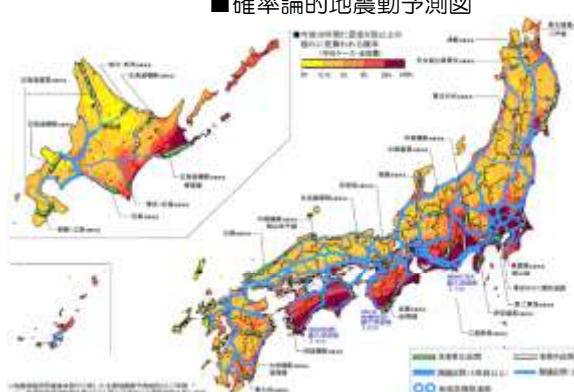
(4) 安全・安心を支える道路整備 ~現状・課題~

- 災害に強い道路へのニーズ（台風21号被害や熊本地震、紀伊半島大水害や東日本大震災の経験）
- 老朽インフラの加速度的増加（高度成長期以降の集中的整備による社会資本の老朽化）

★社整審（道路分科会）

- ・南海トラフ巨大地震等への備えが急務
- ・局所的な集中豪雨など自然災害が増加
緊急輸送道路等の耐震化、代替性の確保、発災後における関係者間に
おける保有資材の情報共有や現地体制の構築が必要

■確率論的地震動予測図



■平成29年台風21号の被害



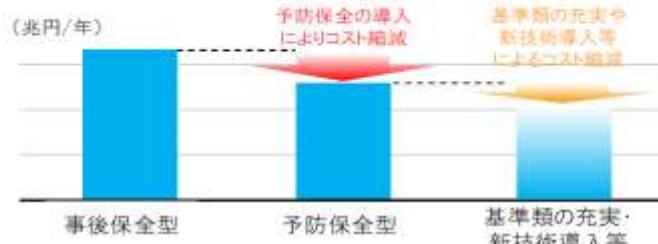
※社会资本整備審議会道路分科会 第29回国土幹線道路部会資料より

★社整審（道路分科会）

- ・定期点検の本格化により、「事後保全」から「予防保全」への転換
- ・予防保全により最小のサイクルコストで安全安心その他サービス水準を確保

■将来修繕費用の方向性

予防保全：個々の道路環境を踏まえて、道路管理者が定期的に点検・診断を行い、最小のライフサイクルコストで安全・安心やその他の必要なサービス水準を確保する維持管理の考え方



※出典：社会资本整備審議会 第16回道路分科会資料より

★奈良県の道路ストックの状況

- ・高規格幹線の整備延長 45位
- ・高齢化ストックの増大 50年超橋梁 2030年 60%

高規格幹線道路

	全国	奈良県	
		全体	うち京奈和自動車道
計画延長	約14,000km	97.1km	46位
開通延長	11,513km	80.3km	45位
整備率	82%	83%	26位

(H30.3.31時点、全高速調べ)

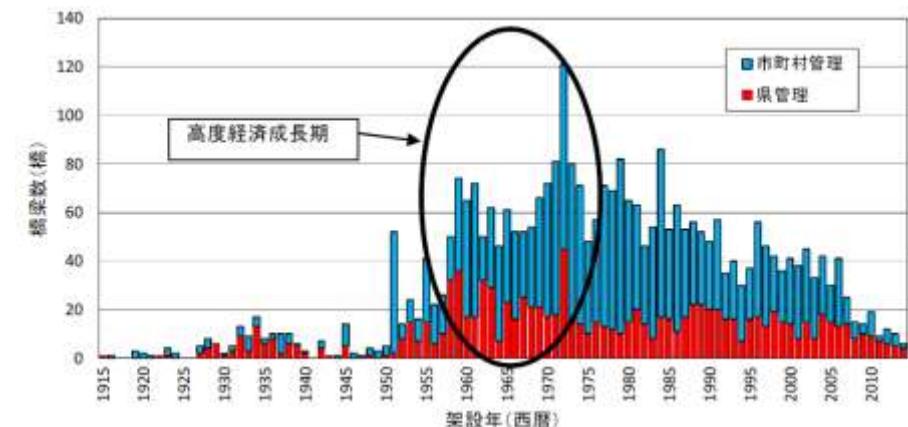


図 奈良県内の年次別架設橋梁数（県及び市町村）※不明橋は除く

(4) 安全・安心を支える道路整備 ～追加する事項～

○ 防災拠点へのアクセス道路の強化

■ 広域防災拠点へのアクセス道路整備

- ・南海トラフ巨大地震等が発生した際、県内外からの大量的人的・物的支援を受け入れて迅速に支援できる広域防災拠点（防災基地）へのアクセス道路整備を検討



○ 効率的な老朽化対策（セカンドステージ）

- ・法定点検の徹底により、事後保全から予防保全への転換を図ることで、最小のライフサイクルコストで安全・安心を確保

■ 効率的な老朽化対策

橋梁・トンネル・大型構造物の法定点検（5年に1度）完了に伴う、各種補修計画の見直しによる管理コストの最適化を図る。

■ 奈良県

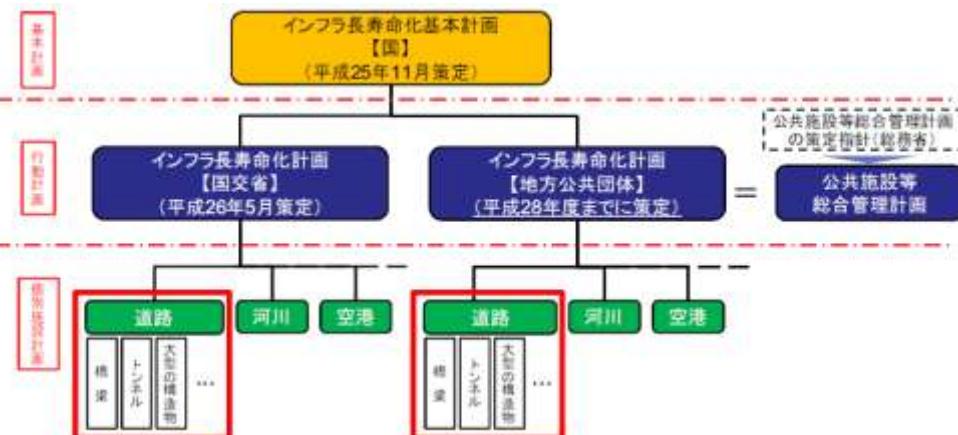
- ・管理橋梁 2,351橋（2m以上）
- ・県管理トンネル 133トンネル
- ・県管理大型構造物 121施設

※大型構造物：歩道橋、門型標識、ロックシェット等

（平成29年3月末時点）



■ メンテナンスの計画的実施



※出典：第9回 奈良県道路インフラ維持管理連絡協議会 資料より

※適宜、定期点検の結果を反映し、個別施設計画の最適化を実施

I. 「整備すべき道路のあり方」「何のために・どのような」

3. 整備に当たっての条件・配慮事項

道路整備を行う場合の、配慮すべき事項、条件とすべき事項を記載

現行計画

■ 風格ある景観形成と環境への配慮

- 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

■ 道路ストックの有効活用と効率的な整備

- 既存道路の効果的活用
- 道路ストック活用等による効率的な整備の推進
- 最適な道路ストック管理の推進

■ 使い易さの追求

- 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

追加する事項

(景観形成の推進)

- まちづくり基本構想策定の際に、下記3項目を標準的検討項目として設定
 - ・無電柱化法の制定を契機とした、無電柱化の推進による景観向上
 - ・奈良県植栽計画に基づく植栽景観の保全や整備
 - ・屋外広告物の規制等による沿道景観と一体的な景観形成

(既存ストックの有効活用)

- 鉄道と道路のインフラの有効連携
- 法定期点検完了に伴う、各種補修計画の見直しによる管理コストの最適化

(使い易さの推進)

- まちづくり基本構想策定の際に、拠点施設へのアクセス区間などのバリアフリー化を標準的検討項目として設定

Ⅱ. 「道路整備の進め方」: 骨子イメージ 「どのように」

現行計画

追加する事項

1. 評価の重視と「選択と集中」

■段階に応じた評価の実施

- 計画段階: 都市計画の見直し
- 事業段階: 事業評価の充実

■「選択と集中」に基づく予算マネジメント

- 重要事業: 重要施策への重点的投資
- 一般箇所における進捗管理型投資

2. 連携・協働と説明責任

■市町村等の関係機関等との連携・協働

- まちづくりとしての総合性の重視
- 多様な主体との連携の重視

■説明責任の重視

- 積極的な県民コミュニケーション
- 施策の「見える化」と県民意見の反映
- 完了宣言の推進

3. 契約・許認可の適正確保と品質向上

■契約手続の適正確保

- 公共工事の適正な施工及び品質の確保
- 公共工事の透明性、競争性、公平性の確保
- 発注単位等の工夫による効率化の推進

■許認可における適正確保

・予防保全によるメンテナンス費用削減・確保

- ・オリンピック・パラリンピックを新たな交通政策に向けての契機と位置付け、TDM等の最適化
- ・供用を見据えた事業認定制度の活用

■新たなニーズを把握する調査

- ・京奈和自動車道やリニアの事業展開を踏まえ、県内交通流動の変化を調査
- ・外国人からの不満等も含め、観光に関する人と車の動きを同時に把握する調査体系の確立

■新たな財源の検討

- ・今後急増するメンテナンス費用とのバランスを図るため、道路利用の負担の仕組みを検討

■まちづくりの方針の設定

- ・奈良モデルによるまちづくりを効果的に支援する道路整備の推進

■公共交通との連携強化

- ・公共交通との役割分担の強化、地域の特性に応じた自転車の活用(シェアサイクル)等
- ・道案内施設の見直し(標識案内の連続化、交差点名標識)