



田 建 第 98 号  
平成19年5月28日

国土交通省道路局長 殿

田原本町長 寺田 典弘



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のありました件については、別添の  
とおり回答します。

## 道路整備施策について

田原本町は、奈良盆地のほぼ中心に位置し、真ん中を近鉄橿原線が走り、京都へ1時間以内、大阪へは、大和八木駅で乗り換えても、大和西大寺駅で乗り換えても大阪・鶴橋まで1時間以内、また、西田原本駅から王寺駅を經由して、JR天王寺駅までも1時間以内という鉄道環境に恵まれた通勤圏にあります。

一方、道路環境においては、県庁所在地の奈良市まで、車で行くのに1時間を要するという状況にあります。

県内の道路状況をみると、県都奈良市へのアクセス道路の整備が急務であります。県では、「半日交通圏道路網構想」を策定し、高規格幹線道路、地域高規格道路や幹線道路の整備を進めており、県の南北を縦断する大動脈である京奈和自動車道大和道路の一部が供用され、渋滞の解消に一部寄与していますが、京奈和自動車道下の国道24号バイパスやこれにアクセスする主要地方道などの改良整備が不十分であります。

交通連結点の整備や市街地を回避したバイパス機能を有する幹線道路の整備により、スムーズな幹線基幹道への乗り継ぎを図ることが急務であると思われま

す。また、県北中和を南北に貫く路線は、前述した京奈和自動車道、国道24号バイパスのほか、国道168号、国道169号天理街道、大和中央道などが存在しますが、その整備は十分ではなく、災害時を含め、早急な連結的な整備を図る必要があると考えます。

県外との道路アクセスにおいて、特に大阪方面へ阪奈道路、第2阪奈道路、西名阪自動車道、南阪奈道路が整備され、大阪中心部や関西国際空港などへのアクセス時間の短縮に貢献し、充実しているように思えますが、各道路インターチェンジへアクセスする一般道が十分に整備されず、大きなタイムロスの問題を内在しています。

南北幹線道路として、京奈和自動車道の整備と共に、集中的なアクセス道路整備に大きく期待するものであります。

また、近畿圏と中部圏を東西に連携する名阪国道は、完成後五十年余が経過し、幾度となく改築・改良が行われていますが、無料一般国道として、非常に重要な役割を担っており、また、名神自動車道のバイパス的役割も果たすことから、今日的課題に適合した整備の促進が望まれるところであります。

奈良県の道路改良率は、40数%で全国的にも下位にあり、また、道路率も1.68と低位にあります。

道路整備において、マクロ的には三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス集中や渋滞解消による経済損失の回復を図る道路整備が必要であります。ミクロ的には、より日常生活に必要な移動の確保を図るため、地域幹線道路や完成された基幹道路へアクセスする周辺道路の整備を同時並行的に整備することが肝要であると考えます。

さらに、今後の不安定な財政状況からも、道路既存ストックに対して、新技術の活用や計画的・効率的な管理を行い、ストックの長寿命化を図る必要があります。

道路資産管理のための予算措置の拡充を図ると共に、財政状況の脆弱な市町村に対する道路ストック維持財源の確保を確立する必要があると思