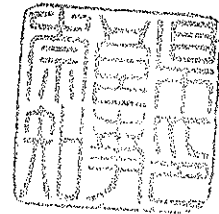


国土交通省道路局長 殿



道 建 第 6 1 号
平成19年5月8日

奈良県知事



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

平成19年4月2日付け国道企第114号により、国土交通省道路局長により依頼のありました標記の件について、下記により意見を提出します。

記

本県は、3箇所の世界遺産を有する唯一の県であり、多くの観光拠点が点在している大都市圏に近接する観光立県である。

そのため、車で訪れる観光客により、通常、交通量が減少する休日においても、平日とほぼ同一の交通量があり、平日休日を問わず渋滞が発生し、県民の生活や観光の振興にも大きな障害となっている。

また、西日本を縦断する大断層系である中央構造線が吉野川に沿って県域を南北に分断しており、それにより平坦な北部と急峻な南部に大別され、その南部地域は急峻な地形に加え、降雨量が年間5000ミリ近い大台ヶ原を中心とする全国でも屈指の多雨地帯であり、大雨や災害による通行止めが多発することから、生活や地域の経済活動に多大な影響を与えている。

このような状況の中、本県における道路整備は、道路の改良率が44.7%で全国43位であるなど全国に比べて大きく遅れており、また道路整備に対する県民ニーズは極めて高いこと（別紙：奈良県の道路整備の現状）から、今後、道路整備をさらに積極的に推進し、その整備にあたっては、本県の有する豊富な歴史文化資源や自然環境との調和を図りつつ、安全で快適な道路環境と活力ある地域づくりを実現する必要がある。

そのため、今後、中期計画の作成にあたり、次の事項についてご配慮願いたい。

【中期計画に関する意見】

1. 国で決定した京奈和自動車道等の高規格幹線道路・地域高規格道路については、中期計画の計画期間に関わらず、国の責任において完成すること。
2. 中期計画の計画期間については、本県において真に必要な道路を整備するために要する期間を計画期間とし、それらの整備目標を達成するため、安定した財源を確保すること。

【重点化を進める上で、特に優先度の高い政策】

本県においては、道路の整備水準が低いこと、県土の8割が山間地域であること、及び歴史文化資源や自然環境が豊富であること等を踏まえ、様々な政策に取り組んでおり、次の5項目すべてが優先度の高い政策である。

1. 幹線道路網の整備

- 本県の道路網の基軸となり、関西大環状道路を形成する京奈和自動車道の整備と、京奈和自動車道に接続する西九条佐保線等のアクセス道路や東西南北の幹線道路の整備
- 京奈和自動車道と一体となって機能する学研都市連絡道路、中和幹線、五條新宮道路などの地域高規格道路の整備

2. 市街地の総合的な渋滞対策

- 奈良県渋滞解消推進計画における45箇所の主要渋滞ポイントを中心に、バイパス整備や交差点改良などを行う、市街地における総合的な渋滞対策

3. 奈良らしさを活かした沿道環境の整備

- 奈良らしい歴史的景観の保全・向上を図る、歴史的風土特別保存地区等での電線類地中化の実施
- 世界遺産『紀伊山地の霊場と参詣道』のある紀伊山地等の自然景観を活かすことのできる「シーニックバイウェイ」の推進
- 県内に点在する主要な観光地を結ぶ道路ネットワークや観光施設を結ぶ遊歩道の整備
- 県内の主要駅における連続立体交差事業等による道路と鉄道の立体交差化や面整備による駅前都市拠点の整備
- 平城宮跡や医療・介護施設周辺などで、歩道の新設や拡幅、既存歩道の段差解消などによるバリアフリー歩行空間ネットワークの整備
- 平城遷都1300年記念事業を契機として、ユビキタス・ネットワーク技術を活用した自律移動支援プロジェクトの実施
- 観光施設の位置や名称等が観光客に分かりやすい道路標識の整備

4. 災害に強い道路網の整備

- 吉野郡内の国道169号など、地すべりや落石・岩石崩壊の危険箇所が数多く存在する山間部道路における防災対策の実施
- 災害の早期復旧に不可欠な物流ルートである緊急輸送道路の橋梁耐震化対策の実施

5. 維持・施設更新の充実

- 最大限に施設の延命化を図り、安全な通行を確保するため、既存ストックの損傷状況の把握と、計画的な施設の維持・更新の実施

【効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと】

1. 新規事業の選定や事業の見直し時に、事業の必要性や緊急性等を検証する事業評価の実施
2. 道路の建設や管理におけるコスト縮減

奈良県の道路整備の現状

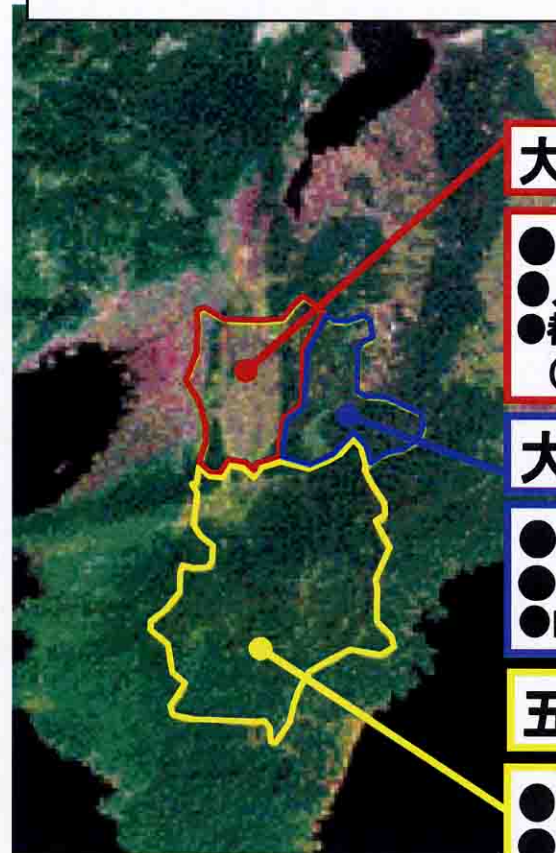
1. 奈良県の道路整備は遅れている P1
2. 都市部では、著しい渋滞が発生 P3
3. 山間部では大雨や災害による通行止が多発 P5
4. 橋梁の老朽化に伴い維持更新が必要 P6
5. 道路整備のニーズは非常に高い P7

1. 奈良県の道路整備は遅れている

道路の改良率は全国最低レベル

- 全道路改良率 **44.7%** (全国**43位** 全国平均57.5%)
- 一般国道改良率 **69.5%** (全国**46位** 全国平均:90.6%)

※改良率:車道幅員5.5m以上に改良された道路の割合(平成17年4月1日現在)



大和平野地域

- 面積:約840km²(約23%)
- 人口:約128万人(約90%)
- 都市部
(2割の県土に9割の人口が集中)

都市部(大和平野地域)
の改良率は **約51%**

大和高原地域

- 面積:約507km²(約14%)
- 人口:約6万人(約4%)
- 山間部

山間部(大和高原地域)
の改良率は **約43%**

五條吉野地域

- 面積:約2347km²(約64%)
- 人口:約9万人(約6%)
- 山間部

山間部(五條吉野地域)
の改良率は **約27%**

道路整備状況の全国比較(H17.4.1時点)

	全 国	1 位	奈 良 県		
			(データ)	(順位)	(シェア・%)
高速自動車国道延長 (km)	7,382.7	538.7 北海道	18.2	47	0.25
実 延 長(一般道路) (km)	1,185,589.6	88,110.1 北海道	12,323.3	40	1.04
改 良 済 延 長 (km)	681,530.6	62,365.3 北海道	5,509.0	45	0.81
改 良 率 (%)	57.5	75.8 大阪府	44.7	43	—
舗 装 済 延 長 (km)	303,628.6	19,761.5 北海道	3587.3	38	1.18
舗 装 率 (%)	25.6	73.2 大阪府	29.1	18	—
整 備 済 延 長 (km)	649,866.6	61,117.6 北海道	5,135.7	45	0.79
整 備 率 (%)	54.8	72.8 富山県	41.7	43	—
歩 道 延 長 (km)	158,246.2	21,97792.7 北海道	1,187.0	44	0.75
歩 道 の 割 合 (%)	13.3	28.3 沖縄県	9.6	39	—

2. 都市部では、著しい渋滞が発生

奈良県渋滞解消推進計画 (平成15年～19年)

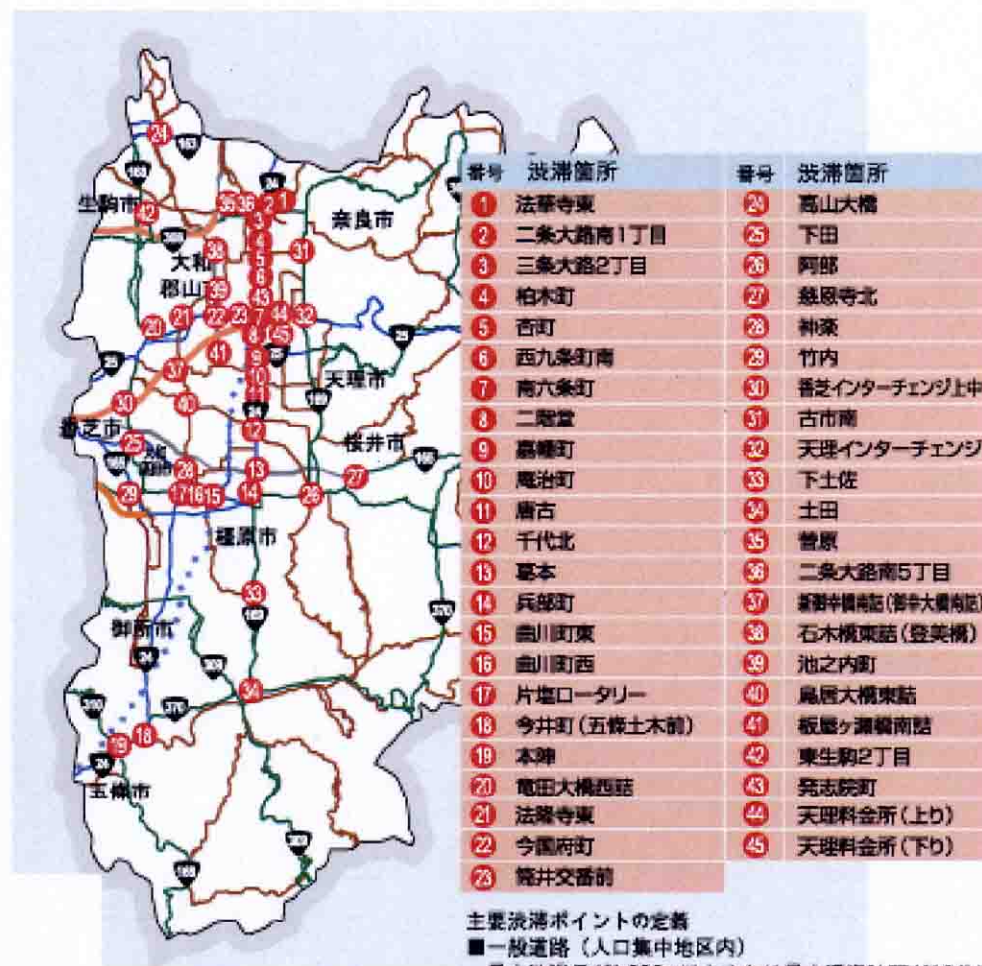
主要渋滞ポイント45箇所

渋滞状況の例



かしわぎちょう
柏木町～三条大路二丁目交差点付近
(国道24号 奈良市)

最大渋滞長900m、最大通過時間16分



主要渋滞ポイントの定義

- 一般道路(人口集中地区内)
最大渋滞長が1,000m以上または最大通過時間が10分以上
- 一般道路(人口集中地区外)
最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上
- 高速道路(日本道路公団)
年間の渋滞回数が30回以上または年間の渋滞回数が5回以上のもので渋滞延長が概ね2km以上

○渋滞による損失額

・県内の渋滞によってムダにしている時間を金額に換算したものの総額



5年で169億円
を削減



県内の渋滞を県民が負担しているとして換算すると・・・

奈良県では・・・

H14：一人あたり 10.0万円!!

H19：一人あたり 8.8万円!!

年間 33時間
1日当 5.5分

〈参考値〉大阪府では・・・

H14：一人あたり 9.6万円!!

H19：一人あたり 7.6万円!!

3. 山間部では大雨や災害による通行止が多発

- 奈良県管理道路における異常気象時の通行規制区間 657.1km
- 奈良県管理道路における H8道路防災総点検要対策箇所 1,509箇所

- ## ●県内の大雨や災害による通行止の発生状況

平成17 年度 75 回

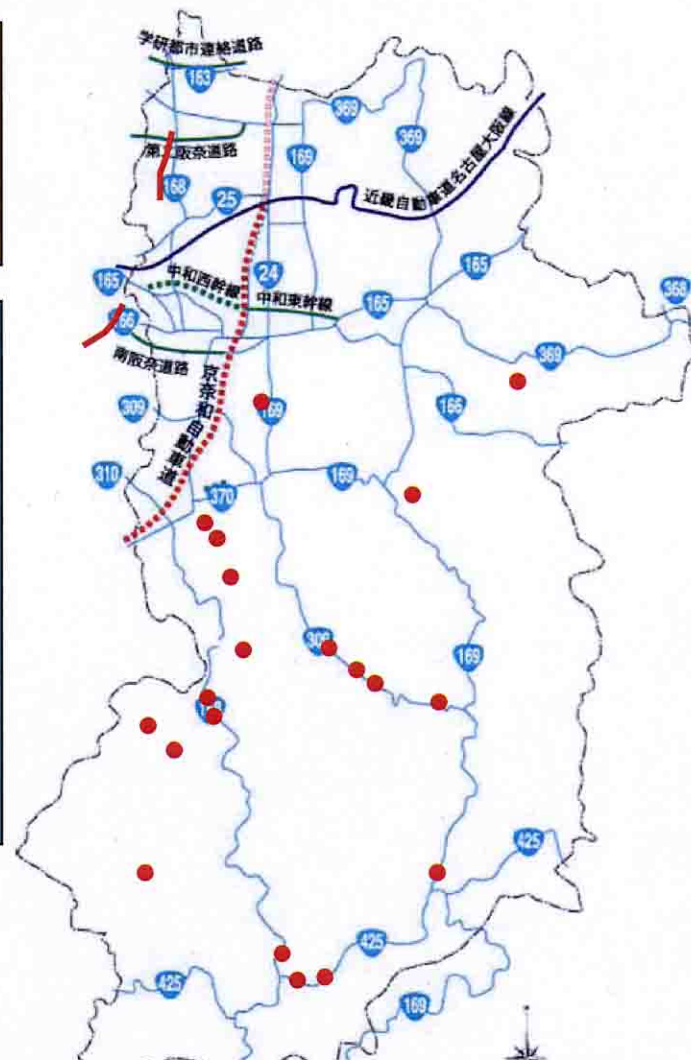
(大雨による通行止め55回)

(災害による通行止め20回)

平成18年度 83回

(大雨による通行止め60回)

(災害による通行止め23回)



凡 例

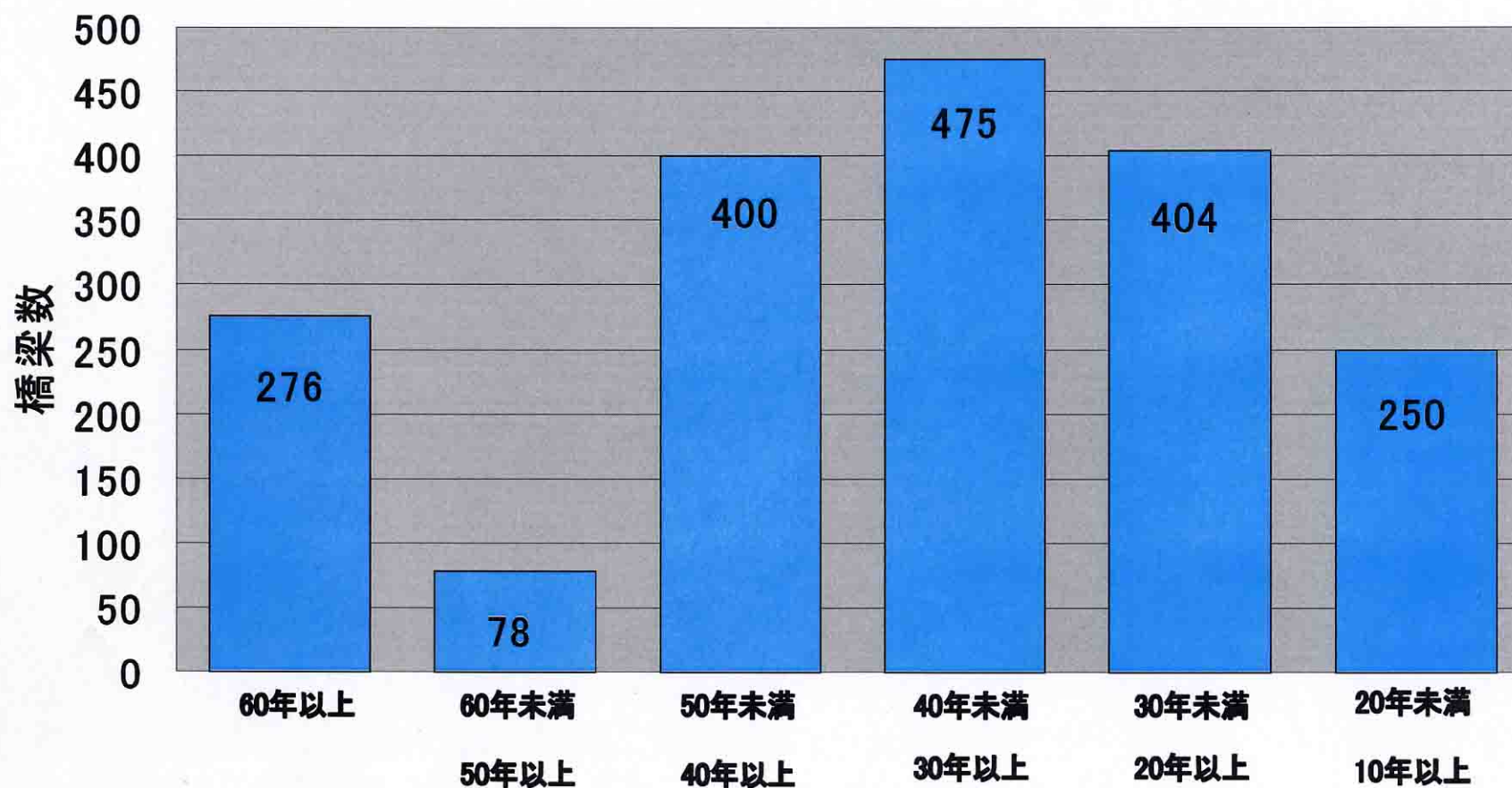
● 災害による通行止箇所(H17年度)

4. 橋梁の老朽化に伴い維持更新が必要

■奈良県が管理する経過年数別橋梁数

(約2000橋梁中 架設から10年以上経過するもの)

経過 年数	60年以上	50年以上 60年未満	40年以上 50年未満	30年以上 40年未満	20年以上 30年未満	10年以上 20年未満
橋梁数	276	78	400	475	404	250



5. 道路整備のニーズは非常に高い

道路整備や渋滞対策への不満が第1位
(なら県民アンケート2002)

