

奈良県新広域道路交通ビジョン・計画の概要

新広域道路交通ビジョン

<ビジョンの位置づけ>

- 概ね20～30年間の中長期的な視点での将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める ※ビジョン策定後も適時適切に見直しを行う

<ビジョンの内容>

1. 地域の将来像

- 地域の現状と見通し 地勢、人口、紀伊半島における奈良県の位置づけ等
- 地域の目指すべき姿

奈良県経済の好循環を促し、働きやすく、就業しやすい奈良県
県土マネジメントを推進し、効率的で便利な交通基盤をつくる 等

2. 広域的な交通の課題と取組

- 広域的な交通の課題・取組

課題) 県内は自動車交通が中心であるが高規格幹線道路・一般道の整備率が低い
多重性・代替性を備えた輸送ルートの確保が急務 等

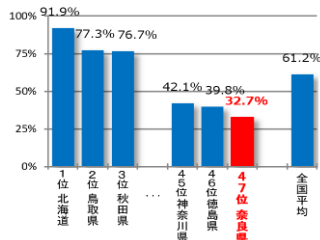
取組) 「企業立地」「観光振興」「まちづくり」等に資する道路整備を推進、拠点への
アクセス性向上、道路維持管理や道路防災対策を推進 等

3. 広域的な道路交通の基本方針

- 広域道路ネットワーク 国土の骨格となる道路の形成・強化、本県だけでなく
近畿地方や中部地方等の物流拠点へのアクセス確保、災害時の安定的なネットワーク等
- 交通・防災拠点 まちの交通結節点の整備、防災拠点の確保 等
- ICT交通マネジメント
ビッグデータ等の道路情報を活用し渋滞対策などの交通マネジメントを推進 等

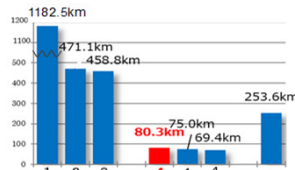
これらの取り組みにあたっては、「選択と集中」により早期に効果を発現

■ 国道及び都道府県道の整備率（令和2年3月現在）



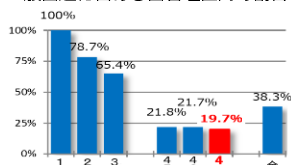
出典：道路統計年報2020

■ 高規格幹線道路の整備延長（令和2年3月現在）



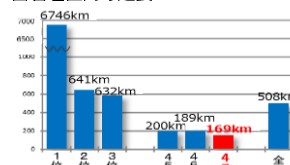
出典：全国高速道路建設協議会

一般国道に占める国管理区間の割合



出典：道路統計年報2020

国管理区間の延長



出典：地震調査研究推進本部

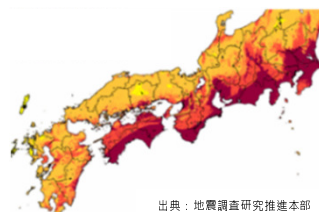


図 今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

新広域道路交通計画

<計画の位置づけ>

- ビジョンを踏まえた、社会資本整備重点計画をはじめ今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる計画
※計画策定後も適時適切に見直しを行う

<計画の内容>

1. 広域道路ネットワーク計画

- 広域道路として高規格道路及び一般広域道路を規定
紀伊半島アンカールート等、県域をまたぎ都市間を結ぶ道路を位置づけ

2. 交通・防災拠点

- 防災拠点の機能強化 等
大規模広域防災拠点の整備や、防災拠点として活用する中町「道の駅」等、道の駅の整備や機能強化 等

3. ICT交通マネジメント

- 現状と課題、今後の取組
ICT技術を活用し、渋滞対策や公共交通等による移動の円滑性の向上を図る 等

本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

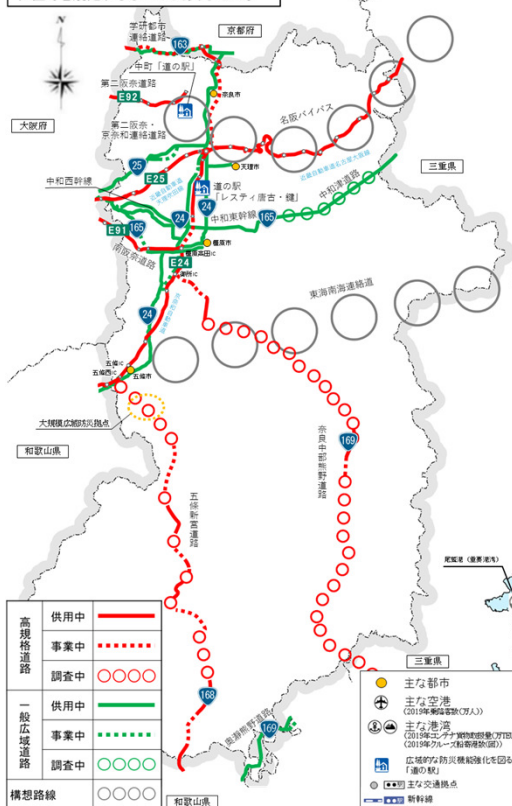


図 奈良県新広域道路交通ネットワーク

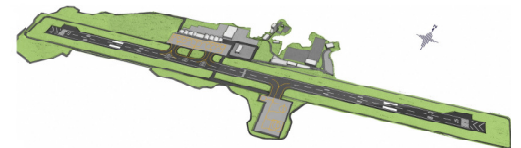


図 大規模広域防災拠点イメージパース

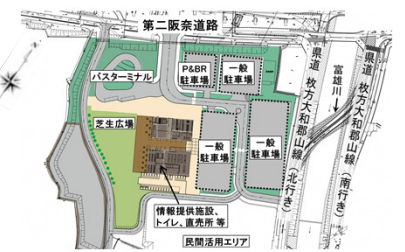


図 中町「道の駅」イメージ

高規格道路

高速自動車国道や、これと一体となって機能する道路で、サービス速度が概ね60km/hの道路。例えば他府県の都市と高規格で連絡する道路など。

一般広域道路

広域交通の拠点となる都市（中枢中核都市等）を効率的かつ効果的に連絡する道路。高規格道路以外の道路で、サービス速度が概ね40km/hの道路。例えば、市街地における沿道利用との調和を図る道路など。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保を図る。