

主要幹線道路の整備について（２）

検討経過

1 平成 22 年 4 月 14 日（水）

「第 32 回策定委員会」において、主要幹線道路整備について（資料 67）報告

1) クリーンセンター建設に伴う交通量の増加について

- ・現環境清美センターへの侵入車両台数の調査結果（平成 21 年 11 月実施）を用いて、東部地区にクリーンセンターを建設することにより、主要幹線道路における通過交通量がどの程度増加するかについて検討し、一日当たり約 1350 台が増加するとの報告をした。

2) 将来の通過交通量の予測について

- ・現在の交通量（平成 17 年度道路交通センサス）、及び将来交通量予測（平成 42 年度における交通量予測[奈良県が実施]）の調査結果を用いて、クリーンセンター建設に伴う交通量の増加台数をプラスした将来の通過交通量予測調査の報告を行った。
- ・将来の通過交通量の予測値を用いて、現況の 2 車線道路、並びに 4 車線道路に拡幅した場合の混雑度等を計算し、4 車線での拡幅整備の可能性について検討結果を報告した。

（結 果）

・第 1 のハードル（1 日当たりの交通容量より）

現況の 2 車線道路では、調査した 3 箇所すべての幹線道路で混雑度が 1.0 以上となり、拡幅の可能性はあるが、4 車線道路に拡幅整備した場合では、1 箇所で混雑度が 1.0 を超えるのみの結果となった。

・第 2 のハードル（時間当たりの交通容量より）

調査した 3 箇所すべての幹線道路でクリーンセンター建設に伴う増加交通量を加えた将来の通過交通量が、時間当たりの交通容量を下回る結果となった。

（まとめ）

- ・検討の結果、現時点では、第 2 ハードル（時間当たりの交通容量）を越えないことから、4 車線道路での拡幅整備が必要という結果は得られなかった。
- ・しかし、現在でも特に般若寺交差点から県庁東交差点までの間においては、朝の通勤時間帯（7～8 時）などに渋滞が発生しており、クリーンセンターを建設すると交通量が増加し、渋滞が増すことが明白であることから、何らかの渋滞緩和対策が必要であると考えられる。
- ・この問題に対しては、市としても「クリーンセンター建設計画に伴う庁内調整会議」に道路専門部会を設置し検討を進めて行くこととなった。

2 平成22年4月20日（火）

第1部 「第4回クリーンセンター建設計画に伴う庁内調整会議」を開催

- ・ 現在までの移転候補地選定の経過について報告。
- ・ 東部地区自治連合協議会から幹線道路の拡幅整備について「申入書」を受け、市としても庁内の道路関係部局での検討が必要であることから、道路専門部会の設置について依頼。

第2部 「第1回道路専門部会」を開催

- ・ 道路専門部会で検討を行う内容について説明。
- ・ 策定委員会資料（資料65、67）について説明し、課題、問題点等について意見交換。

3 平成22年4月28日（水）

- ・ 奈良県道路建設課へ国道369号線等の拡幅整備について事前相談。

4 平成22年4月30日（金）

「第2回道路専門部会」を開催

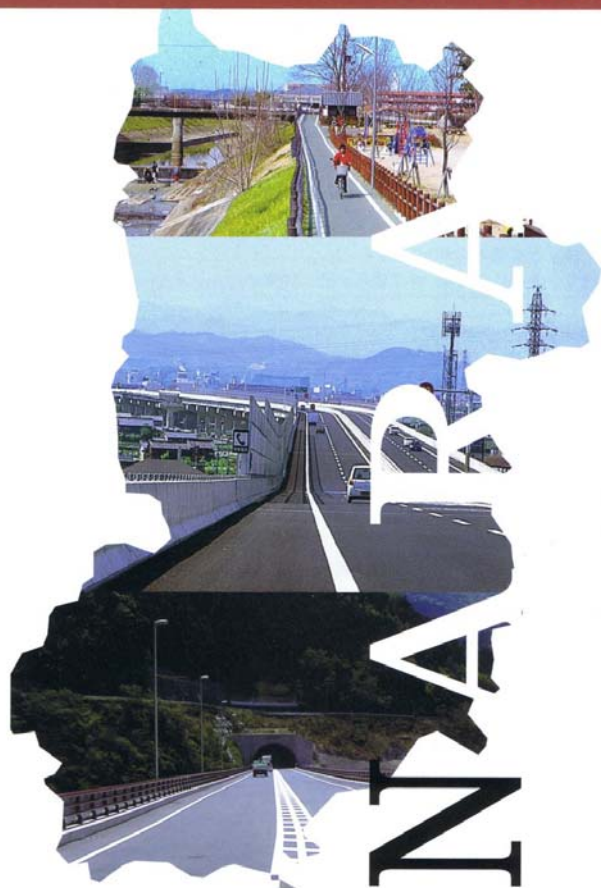
- ・ 奈良県道路建設課での相談内容について報告。
- ・ 4車線化に向けての各担当課からの意見、課題の抽出、並びに今後の資料の取りまとめ方について協議・検討。

5 平成22年5月26日（水）

「第3回道路専門部会」を開催

- ・ 各担当課からの意見、課題の抽出、並びに中間の取りまとめについて協議。

奈良の今後5カ年(平成21年度～平成25年度) の道づくり重点戦略



平成20年12月

奈良県

※ 奈良県土木部道路建設課ホームページより抜粋

今後の財政収支の見通しから、一層の厳しい財政運営が必要となります

■ 厳しい財政状況

<奈良県の道路事業予算の推移>



注1)当初予算額ベース (平成19年度予算は6月補正後の額)
注2)維持管理費を除いた公共事業 (一般公共事業、単独公共事業)、
直轄事業負担金の合計額
注3)平成21年度から平成25年度は、今後の財政収支見通しより、
平成21年度は対前年度比▲10%、平成22年度以降は▲3%
として算定

『選択と集中』などにより、効率的・効果的に事業を推進するために『重点戦略』を策定

● 重点戦略の概要

重点戦略では、多様化する県民ニーズに的確に対応しつつ、『選択と集中』などにより、効率的・効果的に道路整備や管理を行うための考え方を、5つの「重点的に取り組む施策」と4つの「道路行政の進め方の改革」として宣言しています。

■ 重点戦略における『選択と集中』の考え方

▼ 効率的・効果的な幹線道路ネットワークの形成 (施策1)

京奈和自動車道のアクセス道路の供用目標や重点的に整備する箇所を宣言

▼ 道路自身が有する課題が大きい箇所の効率的な解消 (施策3、施策4)

交通安全・渋滞対策などについて、客観的なデータに基づいて、効果の高い箇所への選択と集中を宣言

▼ まちづくりや観光振興施策を支える真に必要な道路の重点的整備 (施策2、施策3、施策4、施策5)

広く公開する各種の計画において、道路の必要性や活用方法が明確になっている箇所への選択と集中を宣言

■ 重点的に取り組む“5つ”の施策

施策1 奈良県の活力を牽引する幹線道路ネットワークの形成

P3～P5

施策2 地域の活性化を促進する道路整備の推進

P6

施策3 便利で快適な生活を支える道路サービスの提供

P7

施策4 安全で安心な暮らしを提供する道路サービスの提供

P8

施策5 快適に“なら”を楽しめる質の高い道路サービスの提供

P9～P10

■ 道路行政の進め方の“4つ”の改革

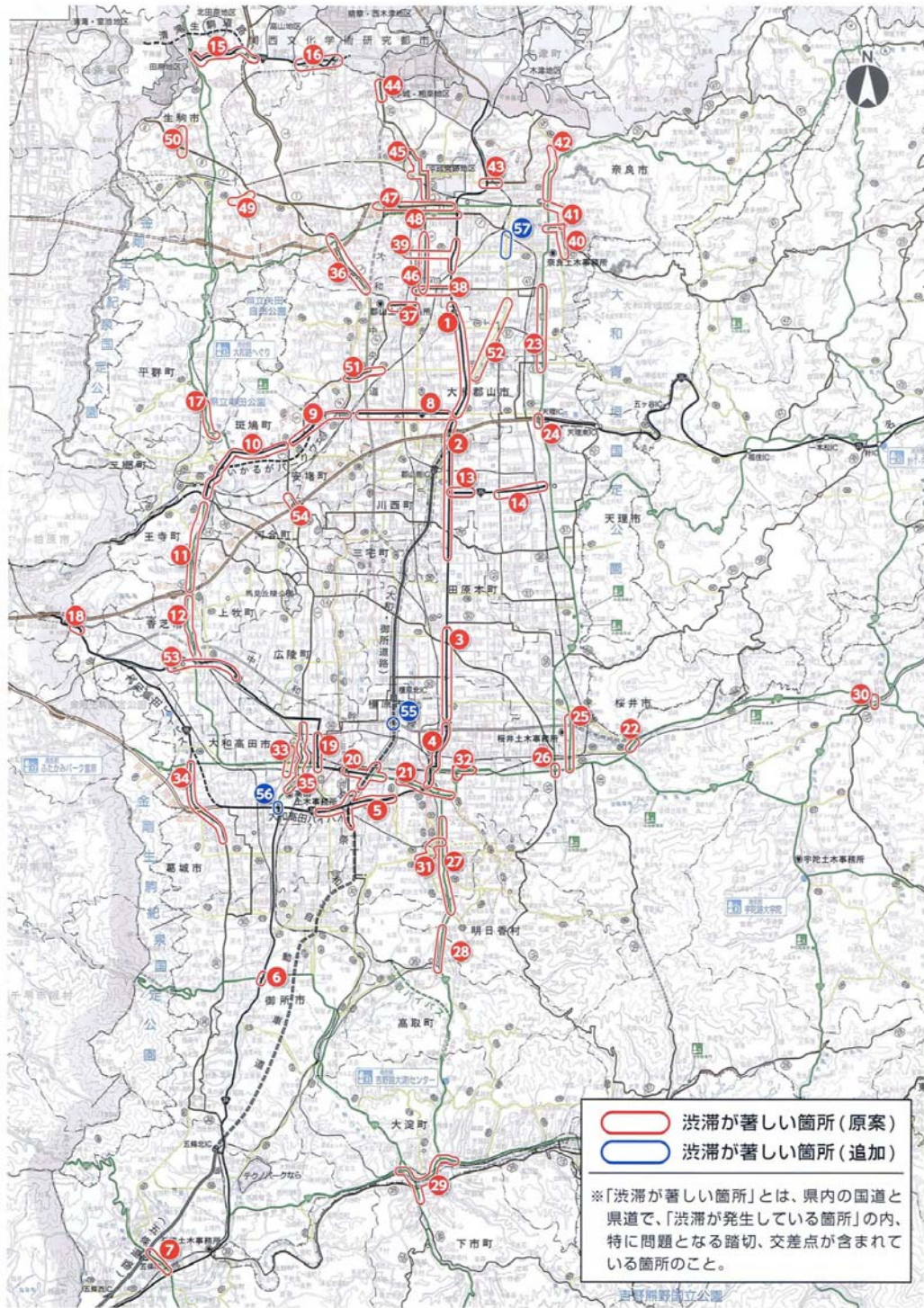
改革1 『選択と集中』による効率的・効果的な事業展開

改革2 透明性の確保・県民とのコミュニケーションの強化

改革3 コスト削減を徹底するための取組みの強化

改革4 ソフト施策や工夫改良の取組みの強化

P11～P12



- ・幹線道路ネットワークの整備状況を踏まえて、渋滞要因の分析結果を基に、速効対策、ソフト対策、ハード対策の中から最適な対策を選びます。
- ・特に「速効対策の強化」、「利用者に協力を求めるソフト対策」について積極的に取り組みます。

対策の基本的な考え方

< 対策の分類 >

速効対策・ソフト対策

- ・速効対策
- ・利用者に協力を求めるソフト対策

対策の導入・実施・継続

対策の改善・追加等

導入効果の把握

ハード対策

- ・交差点改良
- ・幹線道路ネットワークの形成

速効対策・ソフト対策の状況等を踏まえ
必要な対策を実施

幹線道路ネットワークの効果を検証

- ・幹線道路ネットワーク供用が間近な区間では、供用による効果を調査の上、対策を検討

幹線道路ネットワーク整備

新たな渋滞が発生した場合
渋滞が解消されない場合
対策を実施・検討

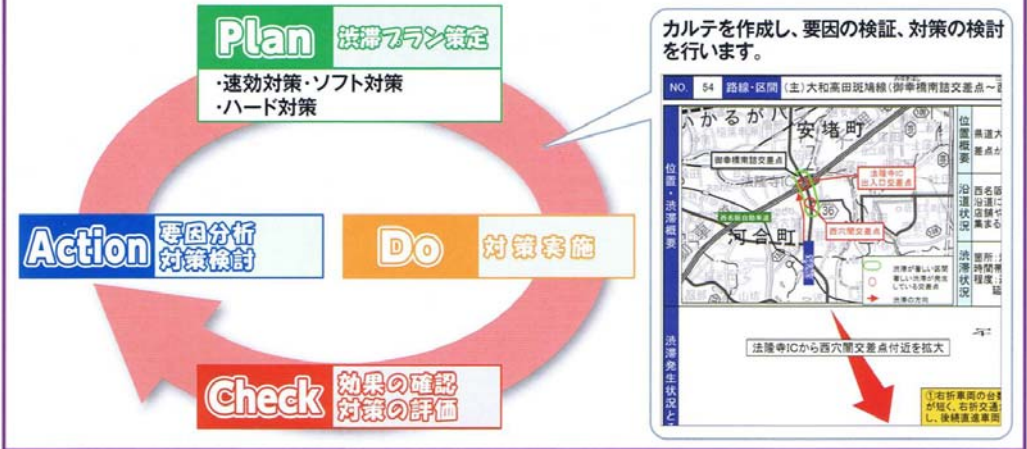
モニタリング

協議会からの効果検証・追加対策等の検討

※速効対策とは、用地買収を伴わない右折レーンの設置など、比較的短期間で効果の得られる施策をいう。
※ソフト対策とは、パークアンドバスライドの実施や利用者に有効な交通情報を提供し渋滞を緩和するなど道路利用者の望ましい交通行動を促す施策をいう。
※ハード対策とは、交差点改良やバイパス整備など時間や費用はかかるものの交通容量を拡大することで渋滞緩和に大きな効果が得られる施策をいう。

渋滞対策の効果は?フォローアップにより対策を評価・改善します

- ・対策の実施により渋滞が解消されたか、新たな箇所で渋滞が発生していないかフォローアップします。



渋滞解消プランへのご意見・ご質問はこちらへ

奈良県 土木部
道路建設課

TEL 0742-27-7495

FAX 0742-20-1106

Eメール dorok@office.pref.nara.lg.jp

URL http://www.pref.nara.jp/dd_aspx_itemid-39166.htm#moduleid28330

「奈良県 みんなでつくる渋滞解消プラン」

の詳しい内容はホームページで!!

奈良県 渋滞解消プラン

検索