

奈良県の現状

地域性

中央～北西部 大阪市や京都市のベッドタウンとなっており、約8分の1が大阪市や京都市など県外に通勤・通学。

東部 橿原を中心にベッドタウン化が見られ、名阪国道沿いの奈良市都祁地区や山添村では、工業団地が見られる。

吉野地区 吉野町の千本桜や世界遺産の大峯奥駈道・熊野古道(小辺路)があり、観光客を集めている。

少子高齢化の進行

20～34歳、45～59歳の階層で転出が多く、人口の約4分の1が高齢者となっており、高齢者比率1位の川上村では半数以上が高齢者となっている。

県総人口 1,383,292人(H25.11.1現在)
内、高齢者比率 24.9%(H24.10.1現在)

高齢者比率	市町村別順位
1.	川上村 52.2%
2.	東吉野村 47.9%
3.	上北山村 44.7%
・	・
・	・
37.	天理市 21.3%
38.	広陵町 19.7%
39.	香芝市 18.6%

観光

3つの世界遺産、国宝指定件数全国第3位など、日本を代表する文化財と豊富な歴史的資源に恵まれているが、日帰り客が多く客室数は全国最下位となっている。平成23年度からは前年に開催した平城京遷都1300年祭の反動や、東日本大震災、紀伊半島大水害の影響も受け、大きく減少。

観光客	約33,307千人	対22年比	74.6%
宿泊客	約3,247千人	対22年比	73.1%
日帰客	約30,060千人	対22年比	76.1%

産業

伝統産業には江戸時代あるいは中世にまでさかのぼる長い歴史を持つものが多くある。地場産業としては、靴下・ニットなどの繊維、木材、医薬品をはじめ、プラスチック成型、毛皮革製品、スポーツ用品などがあげられる。近年では、最新技術を有する一般機械、電機機械の産業集積が進んでいる。また、豊かな自然環境を背景に、各地域の特性を活かした農林業が営まれ、多くの特産品を生み出している。

企業誘致

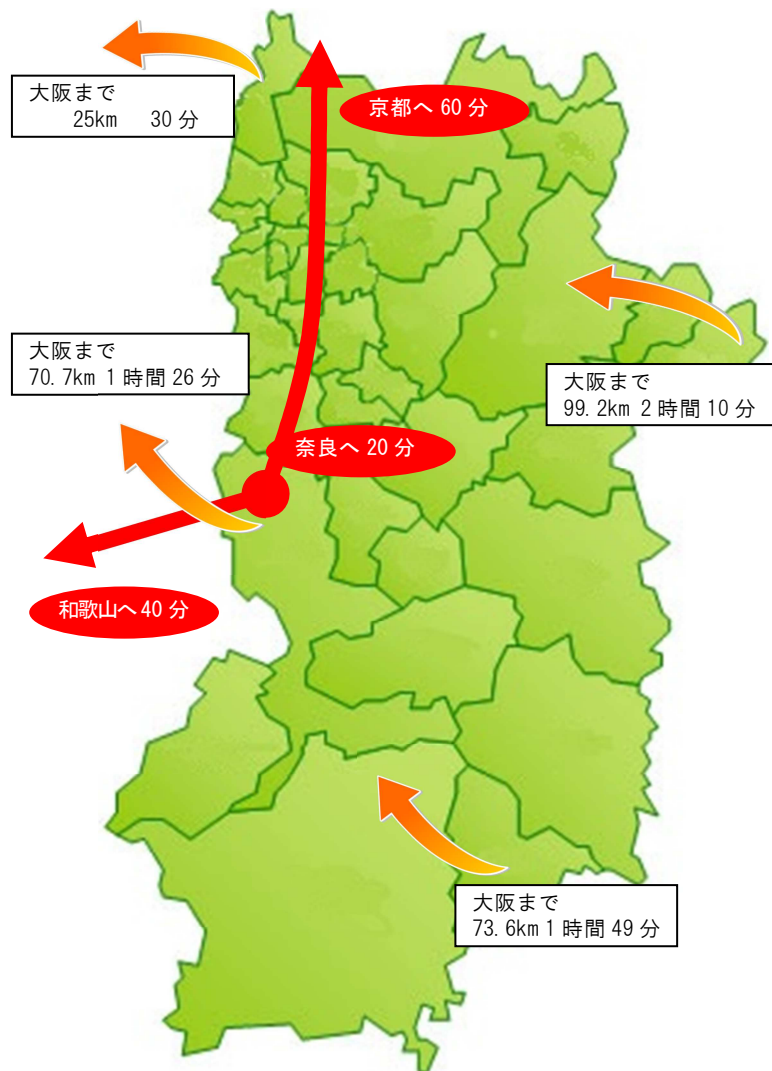
名阪国道、西名阪自動車道、京奈和自動車道の基幹道路沿線の優れた立地環境を活かしエネルギー・環境分野及び高度ものづくり産業を中心とした立地促進を図っている。また、東部・中南部地域においては、地域資源を活用した産業立地を図り、それぞれの地域特性を活かした産業活性化を図っている。

情報戦略

印象的なゆるキャラをうまく活用し、観光PRを東京で行うなど広範囲に奈良県のPRを行っている。また海外からの観光客集客のため観光HPを8ヶ国語に対応させている。

広域連携

府県間の広域連携を積極的に実施し、救急医療の分野では、和歌山県・大阪府と協定を結んでいる。南部地域では和歌山県と、北部地域では大阪府とそれぞれドクターヘリの共同運航を始めている。



奈良県の戦略

定住促進

各自治体で、家賃補助事業や定住促進住宅建築助成制度、空き家バンク、次世代育成支援・子育て支援などの、制度が設けられている。また、「なら出会いセンター(なら結婚応援団)」を設置し、若者が夢や希望をもって新しい家庭を築くことができる社会の実現をめざして運営している。

観光振興

日本を代表する文化財や歴史的資源に恵まれているが、客室数が全国最下位となっていることから、良質のホテルの誘致活動を積極的に推進し平城京跡歴史公園整備と連動した効果的な拠点整備の具体化、広場等賑わい創出の拠点機能の充実、交通アクセス、ターミナルの具体的な機能の検討等を実施する。

外国人観光客は通過型で滞在時間が短く、観光による経済波及効果は極めて低いことから、通過型観光からの脱却を図るため、訪日外国人観光客数トップの韓国人に対しては、深いゆかりの「百済文化と飛鳥」といった中南和地域の魅力ある観光資源をつなぐこと、中国人に対しては、鑑真和上ゆかりの唐招提寺を組み込んだツアーなど、圏内滞在時間が延びる国別の新たな観光ルート開発を計画している。

企業誘致

宿泊施設が少ないということから、宿泊施設を創業等する方にも融資制度を設けている。また、立地企業に対する補助金、融資制度、優遇税制等の制度を設け、誘致を促している。

五條市（橋本市類似自治体）

五條市とは

総人口	33,992人	☆平均年齢	49.3歳
0～14歳	3,490人	☆高齢者率	30.3%
15～64歳	20,221人	☆世帯数	13,815世帯
65歳以上	10,281人		
75歳以上	5,706人		(平成25年10月1日現在)

日本一の柿の産地であり、広大な山林を背景とした林業、特色ある地場産業、テクノパーク・なら等の工業団地などバラエティに富んでいる。

観光資源

世界遺産「大峯奥駈道」、国宝「八角堂」、江戸時代の景観を残すまちなみ「新町通り」など自然、歴史的観光資源を有す。道路面でも、将来的には、京都・奈良・和歌山を結ぶ京奈和自動車道、紀伊半島を縦断する五條新宮道路、本市と三重県松阪市を結ぶ東海南海連絡道がクロスするまちとして期待されている。

市の借金

平成24年度末(決算額)で約382億円、市民1人当たり約110万円になる。この額は、平成23年度末に比べると約16億9千万円減少し市民1人当たりでは約2万円減少している。

奈良県が和歌山県・京都府に比べ有利だと思う点

- 全国的に有名なゆるキャラを有す。
- 東大・京大の合格者出現率全国1位。

奈良県が和歌山県・京都府と比べて十分に整備できていない点

- 観光地が多いにも関わらず宿泊施設が少ない。
- 空港が無い。
- 京奈和自動車道整備が滞っている。

奈良県における京奈和自動車道がもたらす効果について

1. 移動時間の短縮

～京奈和自動車道（将来全線開通時）～



京奈和自動車道の開通で、
奈良市～和歌山市間（約 190 分→約 60 分）、
奈良市～京都市間（約 80 分→約 40 分）、
移動に要する時間が約半分以上になり大幅に短縮され、県内の道路交通の利便性が向上する。
所要時間の短縮による経済効果は年間約 730 億円と予想されている。

また、南阪奈道路、西名阪自動車道（名阪国道）第二阪奈道路と県内の東西に繋がる自動車道との接続も安易になり県内の交通網は更なる充実を遂げる。

2. 交通渋滞緩和

都市間の交通手段が京奈和自動車道の開通により高速道路へ転換し、通過交通が減少するため、一般国道 24 号の渋滞緩和、事故の減少が予想される。

3. 京奈和自動車道の利用経費

京奈和自動車道は一般国道 24 号の自動車専用道路として、国道交通省が直轄で整備を進めているため、一部の区間（城陽 IC～木津 IC 普通車料金 700 円）を除いて無料で利用することができる。広域を移動する場合、道路の利用者における経路選択について、利用料金は、経路を選択する大きな要素である。

奈良県において、京奈和自動車道は県内を南北に縦断する初の自動車道である。観光客の集客が北部に集中している現在の奈良県においては、東西に繋がる各自動車道を通じ利用料が無料である京奈和自動車道へ接続することで南部への観光を促す絶好の機会であり、県を挙げて南部の観光の強化を図っている。