

ならの道

Road of NARA

令和八年



京奈和自動車道大和御所道路 榎原高田IC(大阪方面接続ランプ)



国道168号 小代下トンネル



国道169号高取バイパス



ならの道 リフレッシュプロジェクト(御所香芝線)



奈良県県土マネジメント部

目次

1	奈良県の道路を取り巻く状況	
	(1) 道路の現状	1
	(2) 道路の予算	1
2	これからの道路整備	
	奈良県道路整備基本計画	2
	(1) 骨格幹線道路ネットワークの形成	4
	(2) 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進	5
	(3) 安全・安心を支える道路整備の推進	5
	(4) 道路整備の方針	6
	(5) 開通の見通しが得られた道路・街路事業	8
	奈良県新広域道路交通ビジョン・計画	10
	重要物流道路	10
	第1次国土強靱化実施中期計画	11
	リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の早期確定	11
3	道路整備の取組	
	(1) 京奈和自動車道の整備	12
	TOPIC 橿原高田IC大阪方面接続ランプの開通	
	(2) 紀伊半島アンカールートの整備	14
	TOPIC 国道169号下北山村前鬼～上池原 災害復旧権限代行 起工式が開催	
	(3) (仮称)奈良IC周辺〔(都)西九条佐保線等〕の整備	16
	TOPIC (都) 西九条佐保線の工事に本格着手しました	
	(4) 小規模道路改良提案制度 (One Year Response Project(ワンリヤンプロジェクト))	17
	(5) ならの道 リフレッシュ プロジェクト	18
	TOPIC 道路緊急ダイヤル (#9910) LINEアプリの運用開始	
	(6) 道路インフラの現状と老朽化対策	20
	TOPIC 『群マネ (地域インフラ群再生戦略マネジメント)』の取組	
	(7) 道路の防災・減災対策	21
	TOPIC 奈良県版 道路防災点検の手引き (案) の作成	
	(8) 渋滞の解消	22
	(9) 交通安全対策	23
	(10) わかりやすい道路案内	23
	(11) 歩行者の安全確保	24
	TOPIC 特定道路上の「改良すべき踏切道」に視覚障がい者用誘導表示を設置しました	
	(12) 自転車周遊環境の充実	25
	TOPIC 世界遺産周遊サイクルルートが概成しました	
	(13) 道の駅	26
	TOPIC 「きなりの郷 下北山」が道の駅に登録されました	
	(14) 無電柱化	27
	(15) 良好な景観の形成	28
	(16) 市町村と連携したまちづくり	29
4	公共交通における取組	
	(1) 奈良県公共交通基本計画	30
	(2) 主な取組事例	31
	TOPIC 地域と連携した公共ライドシェアの導入に向けた取組を進めています	

1 奈良県の道路を取り巻く状況

(1) 道路の現状

一般道路（国道+県道）

○一般道路（国道+県道）の道路整備率は約35%で**全国第47位**。歩道設置率は約29%で**全国第45位**。

	道路延長	整備済延長	道路整備率※1		歩道設置済延長	歩道整備率※2	
				全国順位			全国順位
奈良県	約2154km	約746km	約35%	47位	約61km	約29%	45位
国道(国管理)	約179km	約63km	約35%	46位	約90km	約50%	45位
国道(県管理)	約681km	約327km	約48%	44位	約215km	約32%	44位
県道	約1294km	約357km	約28%	47位	約313km	約24%	44位
全国平均(国道+県道)	約3959km	約2534km	約64%		約1852km	約47%	

【出典】道路統計年報2024(令和5年3月31日時点)
 ※1 道路整備率 = 整備済延長 / 道路延長 整備済延長 = 改良済延長(車線幅5.5m以上) - 混雑度1.0以上の延長(車線幅5.5m以上)
 ※2 歩道設置率 = 歩道設置済道路延長 / 道路延長 混雑度 = 交通量 / 交通容量(交通量はR3全国道路・街路交通情勢調査とR4交通調査基本区間交通量に基づく推計値)

高規格幹線道路

○高規格幹線道路の**開通延長**は80.3kmで**全国第45位**。

	計画延長	開通延長	道路整備率
奈良県	97.1km	80.3km	83%
全国順位	46位	45位	36位
全国	約14,100km	約12,300km	87%

全国高速道路建設協議会調べ(令和7年3月31日時点)

国管理国道

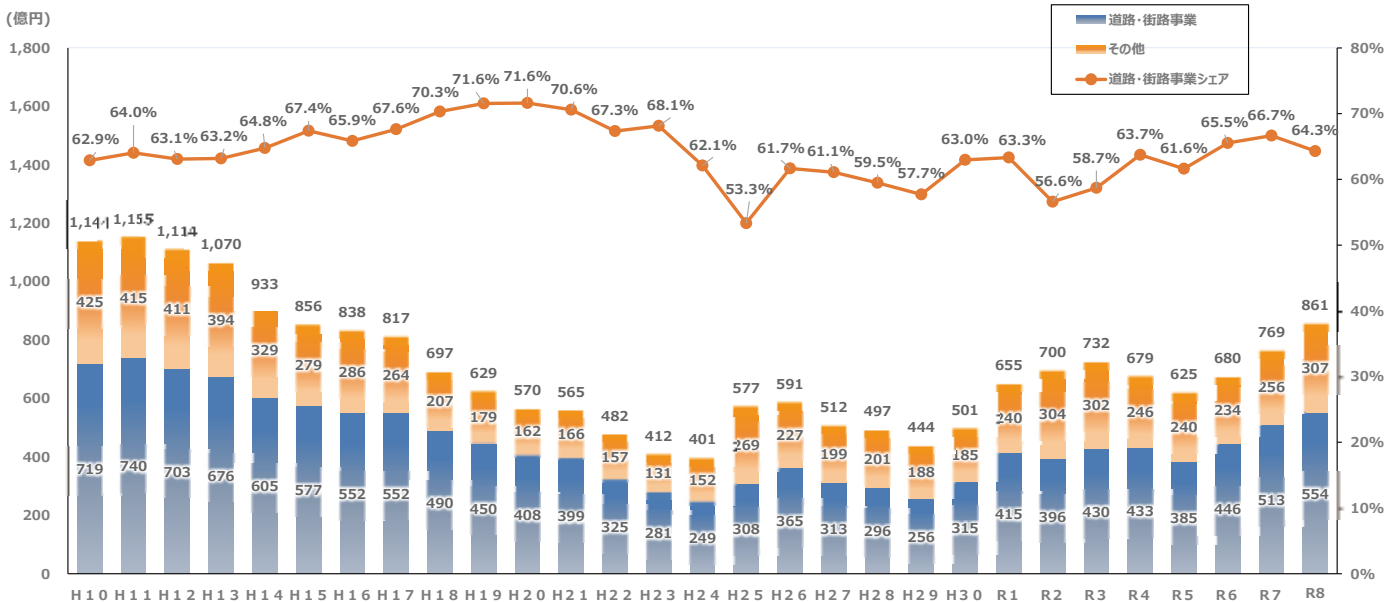
○一般国道に占める国管理区間の割合は**20.8%**で**全国第47位**。

○国管理区間の**延長**も179kmで**全国第47位**。



(2) 道路の予算

県土マネジメント部・まちづくり推進局 公共事業予算額（直轄負担金を含む）の推移【当初予算額ベース】



※当初予算額ベースで作成。(平成19・23・27年度、令和1・5年度予算は6月補正後の額。平成21・25~30年度、令和1~5年度予算は平成20・24~30年度、令和1~4年度2月補正を含む額。令和6~8年度は令和5~7年度12月・2月補正を含む額。)公共事業(一般公共事業、単独公共事業)及び直轄事業負担金の合計額で作成(平成23年度は災害復旧関連を除く)。四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

2 これからの道路整備

奈良県道路整備基本計画（平成26年7月策定、令和6年10月改定（2回目））

奈良県にふさわしい道路の総合的かつ計画的な整備を図るため、平成25年4月に「奈良県道路の整備に関する条例」を施行し、道路の整備についての基本方針や基本計画の策定、構造基準等について定めています。

また、様々な課題や多様化するニーズに対応しつつ、道路整備を総合的かつ計画的に進めるため、平成26年7月に5箇年の道路整備の方向性を示した「奈良県道路整備基本計画」を策定（令和6年10月に改定（2回目））しています。

令和6年10月の改定では、道路の役割を明確にし、デジタル技術の進展や交通体系の多様化など社会的情勢の変化や、本県の現状・課題を踏まえ、道路の役割を果たすために、その目指す姿と方向性を示しました。

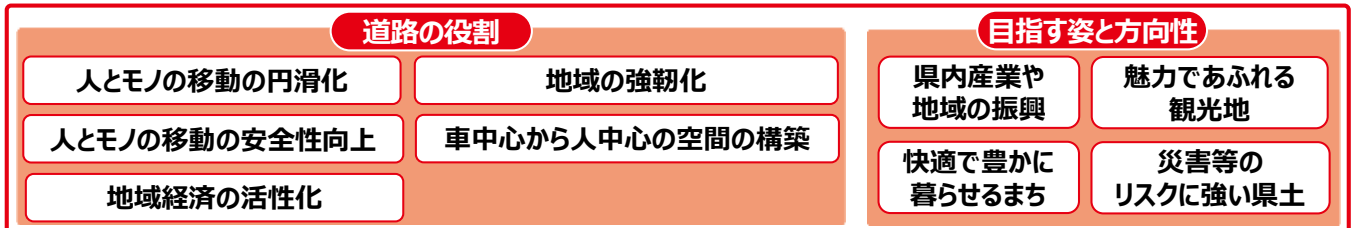


▲『奈良県道路整備基本計画』

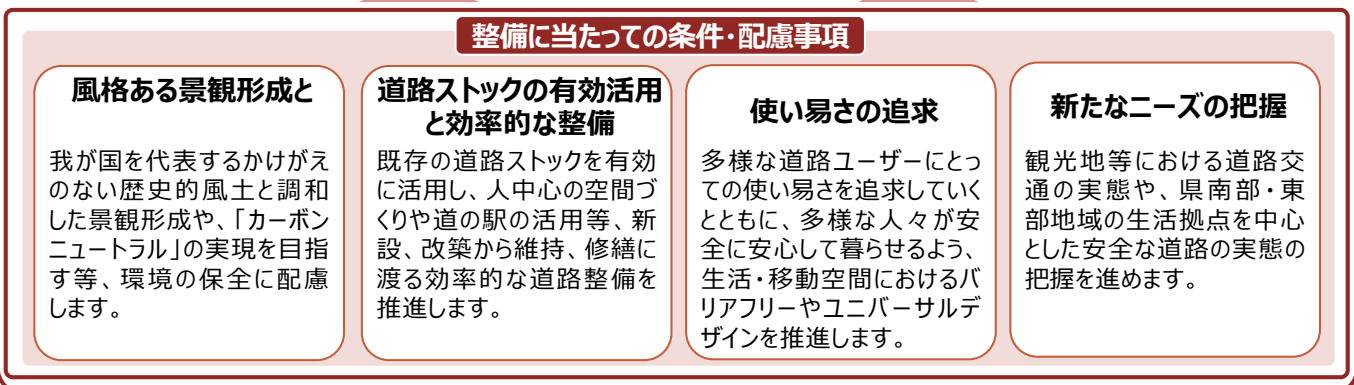
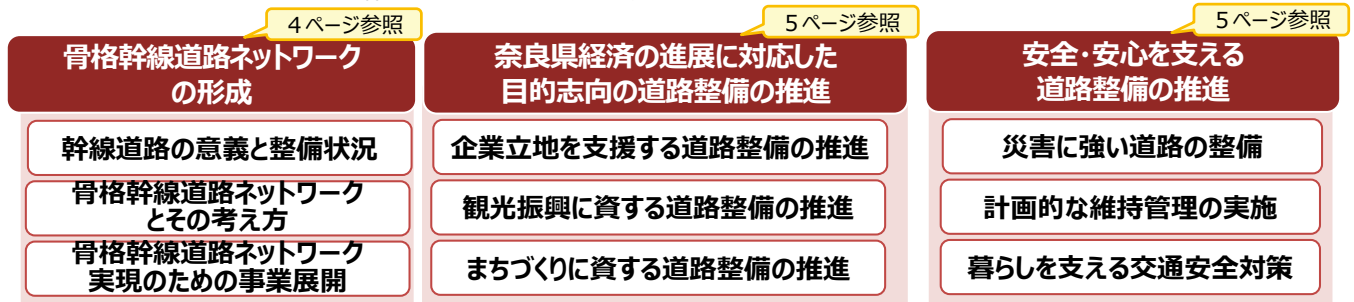
奈良県道路整備基本計画の構成

I. 整備すべき道路のあり方 - 何のために・どのような -

道路は、地域・まちの骨格をつくり、景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出する空間です。本県では、道路の役割を果たすために、県民目線を意識しつつ、デジタル技術の活用、交通体系の多様化、災害脆弱性とインフラ老朽化の克服など、新たな社会要請に適切に対応していく必要があり、「県内産業や地域の振興を目指す奈良」、「魅力であふれる観光地を目指す奈良」、「快適で豊かに暮らせるまちを目指す奈良」、「災害等のリスクに強い県土を目指す奈良」の4つの姿を目指します。



幹線道路の整備は、本県にとっての様々な政策課題の解決に寄与します。本県では、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網を「骨格幹線道路ネットワーク」として重要路線に位置付け、その重点的な整備を推進します。さらに、「企業立地の支援」、「観光振興」、「まちづくり」を3つの明確な目的と定め、効率的かつ効果的な道路整備を推進します。また、近年の大規模自然災害の増加や加速する社会資本の老朽化などへの対応を強化し、道路の安全・安心の確保に取り組むとともに、県民目線を意識した計画的な維持管理を行い、道路利用者に対し快適な道路空間の提供に取り組みます。これらの道路整備に当たっては、条件・配慮事項として4つの視点から検討します。



道路整備の加速化のための改革

立ち後れた道路整備を加速化するため、事業の進め方を改革します。

改革1：土地収用制度の積極的活用

・用地買収に相当な時間を要していることから、計画的な用地買収が必要。

一定期間経過後は、速やかに土地収用手続きに着手します。

改革2：埋蔵文化財調査の加速化

・道路事業に加え、今後はリニア等の事業にも文化財調査が必要。

調査業務の発注方法の見直しや調査体制の強化等を行います。

改革3：選択と集中による工事の加速化

・限られた予算の中では、県土の骨格となる道路や、事業環境が整った道路に集中投資が必要。

予算の重点配分等を行うことで、事業効果の早期発現を図ります。

II. 道路整備の進め方 - どのように -

「選択と集中」を深化させ、道路整備を体系的に進める取組として、事業の各段階に応じた評価実施プロセスの徹底や、予算・事業マネジメントによる効率的な事業推進を図ります。また、関係機関や県民等との関係のあり方や、県民への説明責任を重視しながら、道路整備を進めます。

6,7ページ参照

「選択と集中」の深化と道路整備の体系化

段階に応じた評価の実施

目指すべき都市の将来像や道路事業の環境の変化に応じて、既存計画や事業の見直しを適切に行うことが重要です。都市計画の見直しや事業着手前段階、事業段階における事業評価の実施が必要です。

「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメント

「選択と集中」を深化させ、事業評価等の充実と併せて、重点的投資に必要な予算・財源の確保、及び事業マネジメントによる効率的な事業推進を図ります。

連携・協働と説明責任

市町村等の関係機関との連携・協働

道路整備とまちづくりは密接に関係していることから、望ましい地域の将来像を実現するための総合的取組の一環として、県と市町村や警察、及び関係行政分野や事業者との連携・協働を図りながら道路整備を推進します。

説明責任の重視

道路サービスの向上を図るためには、ニーズを的確に把握するとともに、事業内容について理解と協力を得ることが重要です。県民との積極的なコミュニケーションや施策検討に当たっての県民意見の反映に努めるとともに、供用時期について、見通しが得られた箇所の公表を行います。

契約・許認可の適正確保と品質向上

入札契約・許認可事務の適正確保と利便性向上

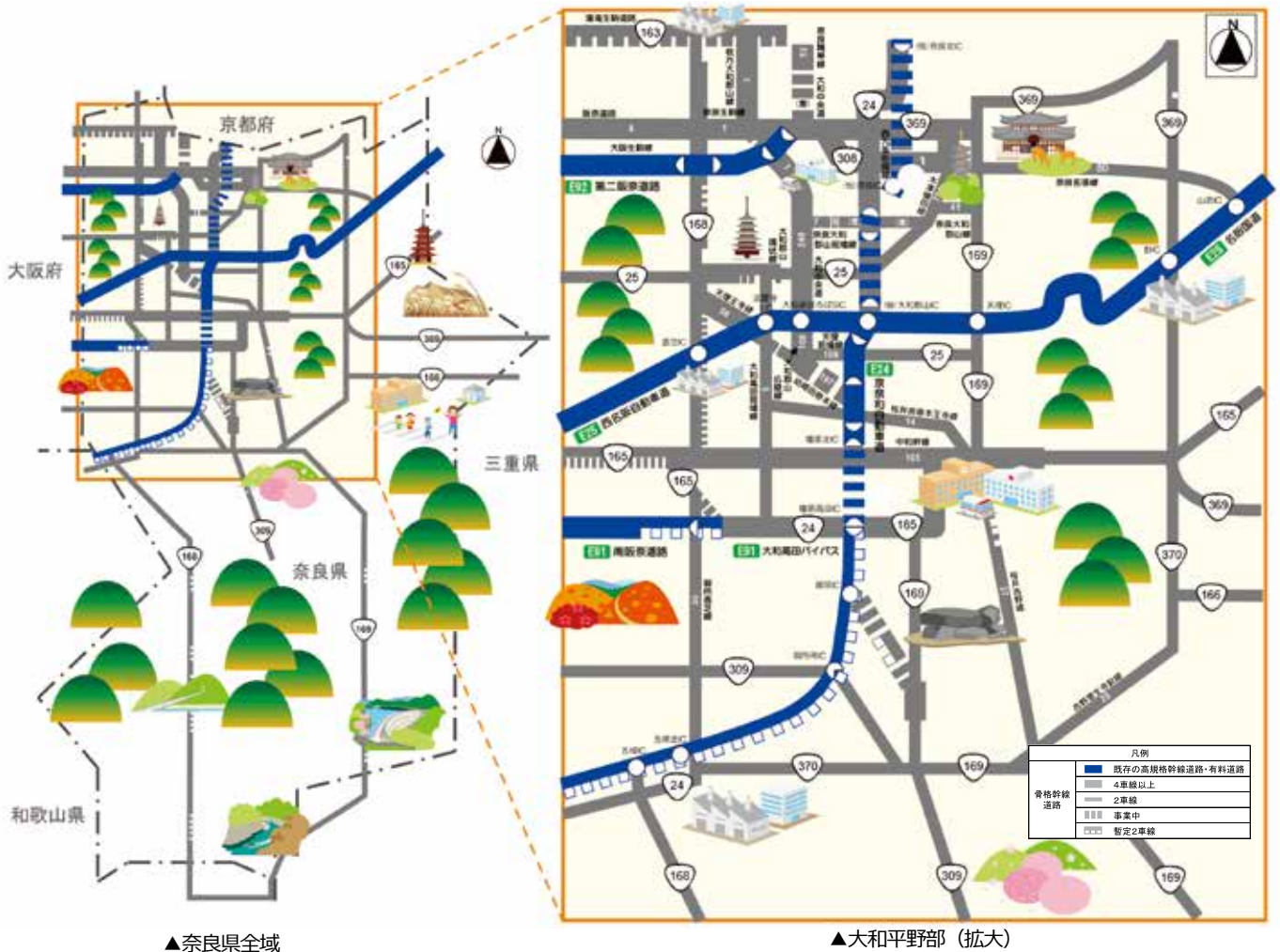
道路整備を適切に行うため、公共事業としての品質の確保や透明性、競争性、公平性の確保に努めます。

② これからの道路整備

(1) 骨格幹線道路ネットワークの形成

県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網を「骨格幹線道路ネットワーク」と位置づけ、重点的に整備を推進します。

○骨格幹線道路ネットワーク



○骨格幹線道路ネットワーク実現のための事業展開

路線の線的整備の推進

骨格幹線道路ネットワークを構成する路線において、事業化区間の整備を推進するとともに、未事業化箇所の調査・検討を進めます。

また、国が整備している京奈和自動車道などの早期開通に向け、関係機関に働きかけていきます。

結節点の点的整備の推進

骨格幹線道路ネットワークの整備効果を最大限に発現させるため、付加車線の設置・延伸、交差点の立体化、ハーフICのフルIC化など、路線相互の接続性を高めるための整備を推進します。また、未事業化箇所では、新規事業化に向けた調査や検討を行います。

課題箇所の面的検討

骨格幹線道路ネットワークの中で、複数の路線が集中する箇所や通過交通の流入を抑制すべき箇所については、市町村のまちづくりとも整合を図りながら、総合的に調査・検討を進めます。

(2) 奈良県経済の進展に対応した目的志向の道路整備の推進

経済の活性化、県民の暮らしの向上や地域資源を活かした観光振興を図るため、骨格幹線道路ネットワークの形成と併せて、ネットワークからのアクセス性向上、身近な生活道路の課題解決、適切な役割分担による域内交通の充実などに取り組みます。このため、「企業立地の支援」、「観光の振興」、「まちづくり」の3つの明確な目的を定め、効率的かつ効果的な道路整備を推進します。

企業立地

を支援する道路整備の推進

企業立地を促進するため、骨格幹線道路と工業団地等とを結ぶ良好なアクセスの確保など、企業立地環境の改善に資する道路整備を進めます。

■ 通勤・業務での移動の円滑化



▲渋滞緩和に向けたハード対策
(国道24号 葛本交差点)

観光振興

に資する道路整備の推進

全国屈指の歴史的遺産や豊かな自然環境など、奈良県が誇る地域資源を活かした観光振興の促進を図ります。

■ 観光地へのアクセス性の向上



▲みたらい渓谷と洞川温泉街へのアクセス

まちづくり

に資する道路整備の推進

賑わいのある住みよいまちづくりを進めるために、地域と道路が一体的に機能するような総合的なマネジメントに取り組み、まちづくりに資する道路整備を進めます。

■ 道路環境の整備



▲無電柱化 (県道三輪山線)

(3) 安全・安心を支える道路整備の推進

近年の大規模自然災害の増加や加速するインフラの老朽化などへの対応を強化し、道路の安全・安心の確保に取り組みます。

災害に強い道路整備

紀伊半島という地形的特性に応じた道路防災機能の向上のため、道路の防災・減災対策を効率的・効果的に進めます。

■ 災害に強い道路整備



▲法面对策(国道169号 下北山村上池原)

計画的な維持管理の実施

「ならの道リフレッシュプロジェクト」をはじめ予防保全を前提に最小のライフサイクルコストで計画的な維持管理を進めるとともに、データベースによる効率化、高度化等を図ります。

■ ならの道リフレッシュプロジェクト



▲舗装補修 (中和幹線)

暮らしを支える交通安全対策の実施

通学路をはじめ身近な生活道路等の交通安全性の向上を図ります。

■ 暮らしを支える交通安全対策の実施



▲歩行空間の確保 (天理市立朝和小学校)

(4) 道路整備の方針

奈良県道路整備基本計画の改定では、新規事業化における評価基準の設定と評価実施プロセスの徹底を図るため、道路整備の方針を示しています。

この方針に従い、事業実施前に、道路整備の必要性の調査として、基本計画への適合性や市町村長等からの要望を確認のうえ、道路整備による目的貢献度などを調査します。また、新規事業化の優先度の判定において、用地取得の難易度等の事業実施環境や、市町村によるまちづくり等の関連事業の実現可能性や市町村の事業推進体制、及び財政状況や事業手法も踏まえ、新規事業化の優先度を判定します。

事業化後も、「選択と集中」に基づく予算・事業マネジメントを徹底するとともに、供用開始に向けて機運醸成を図ります。

※赤色部は令和6年10月改定を踏まえた主な変更箇所

新規事業化における評価基準の設定と評価実施プロセスの徹底

必要性の調査

県土形成、地域振興等の目的に対する行政機関の取組状況や道路整備による目的貢献度を確認し、道路整備の必要性を調査

1. これまでの道路整備基本計画への適合性の確認
2. 市町村長等からの要望の確認

〔確認項目〕

- ・市町村の行政計画やまちづくり計画等
 - ・道路整備の必要性
 - ・**地籍の確定に向けた実施計画**
 - ・**埋蔵文化財調査の体制**
 - ・地元情勢等
- (旧道移管が生じた場合の市町村の引継意向)

↓ 調査路線の決定

3. 必要性の有無・程度の確認

《目的》

- <道路単独による効果>
- 1 渋滞対策、混雑緩和
 - 2 通過交通の排除
 - 3 事故対策、安全対策
 - 4 防災力の向上

- <他の計画目的への寄与>
- 5 まちづくり拠点形成
 - 6 工業ゾーン造成
 - 7 観光地アクセス向上
 - 8 観光地間連携

- (1) 道路整備による目的貢献度の調査

道路整備による目的貢献度を総合的に評価

費用(C)に対する貢献度の調査

(貢献度：目的に貢献する定量的指標として、定時性、走行性、迂回率など)

- (2) ルート比較（代替案との比較）による候補路線の抽出

目的に合致するルート・構造の比較検討

→候補路線の抽出
(バイパスの場合、旧道の範囲を明確化)

- (3) 道路計画との整合性及び関連計画の取組・進捗状況

目的に対する取組・進捗状況を以下で確認

- ・県土の骨格づくり計画
- ・市町村のまちづくり計画等

優先度の判定

道路事業の事業実施環境や、関連事業の実現可能性から道路整備の優先度を判定

〔市町村による地籍の原則確定、埋蔵文化財調査の原則受託、旧道の原則移管を必須条件〕

1. 用地取得の難易度の判断

・市町村による地籍の原則確定

・用地取得の見込み

〔・地元の意向確認
・市町村による埋蔵文化財調査の原則受託等〕

2. 市町村によるまちづくり等の関連事業の実現可能性の判断

・関連事業の進捗度

3. 市町村の事業推進体制の判断

・旧道の原則移管

〔・引継承諾書の受領〕

4. 財政状況・事業手法の判断

・道路予算の推移

・事業展開の確認

・事業の執行環境

〔・土木事務所の体制等〕



事業化路線の決定

供用目標の宣言

看板の設置により利用者への周知を図ります！

供用宣言箇所(8、9ページ参照)においては、地域や通行者の方々に、供用予定時期や事業協力へのお礼などをお知らせするため看板を設置しています。



国道25号 小倉～針工区



開通式や開通を祝う会を開催します！

地域の方々に、事業協力へのお礼をお伝えるため、供用宣言箇所の開通に先立ち関係者の方々とともに、開通式や開通を祝う会を開催しています。



▲主要地方道桜井吉野線 百市工区開通式 (R6.3.20開催)



▲国道168号 阪本工区 開通式 (R6.3.23開催)

「選択と集中」に基づくマネジメントの徹底と、連携・協働により、供用開始に向け機運醸成

新規事業化

(全体事業費10億以上はB/C1.0以上も確認)

都市計画決定・変更

事業着手

「選択と集中」に基づき、予算・事業のマネジメントを実施

1. 予算マネジメント

- ① 骨格幹線道路や県の関連事業への重点投資
- ② 事業進捗、効率性を踏まえた予算配分

2. 事業マネジメント

- ① 用地取得と工事の進捗管理
- ② 有識者委員会を設置し、用地取得や損失補償の妥当性及び透明性の向上
- ③ 土地収用制度の積極的な活用も含めた計画的な用地取得を推進※

※総事業費10億円以上を対象とする

・用地取得率が80%、または用地幅杭打設から3年のいずれか早い時期を経過を経過した時点で、事業認定申請準備に着手し、着手後1年以内を目途に申請。

・上記事業認定申請ルールと用地取得の進捗状況を県ホームページで公表。

3. 利用者への周知を徹底

- ① 工事内容について、看板の設置等により地域や通行者へ周知
- ② 主要な工事箇所での完成予想図の設置

供用目標の宣言

1. 宣言の目的

周辺まちづくりの促進や企業立地の誘発、近隣住民の生活設計支援等

2. 宣言内容

3年以内供用が見込める箇所について、毎年、供用時期を公表

3. 利用者への周知を徹底

- ① 供用開始について、看板の設置等により地域や通行者へ周知
- ② お礼や感謝等のメッセージを伝える

供用開始

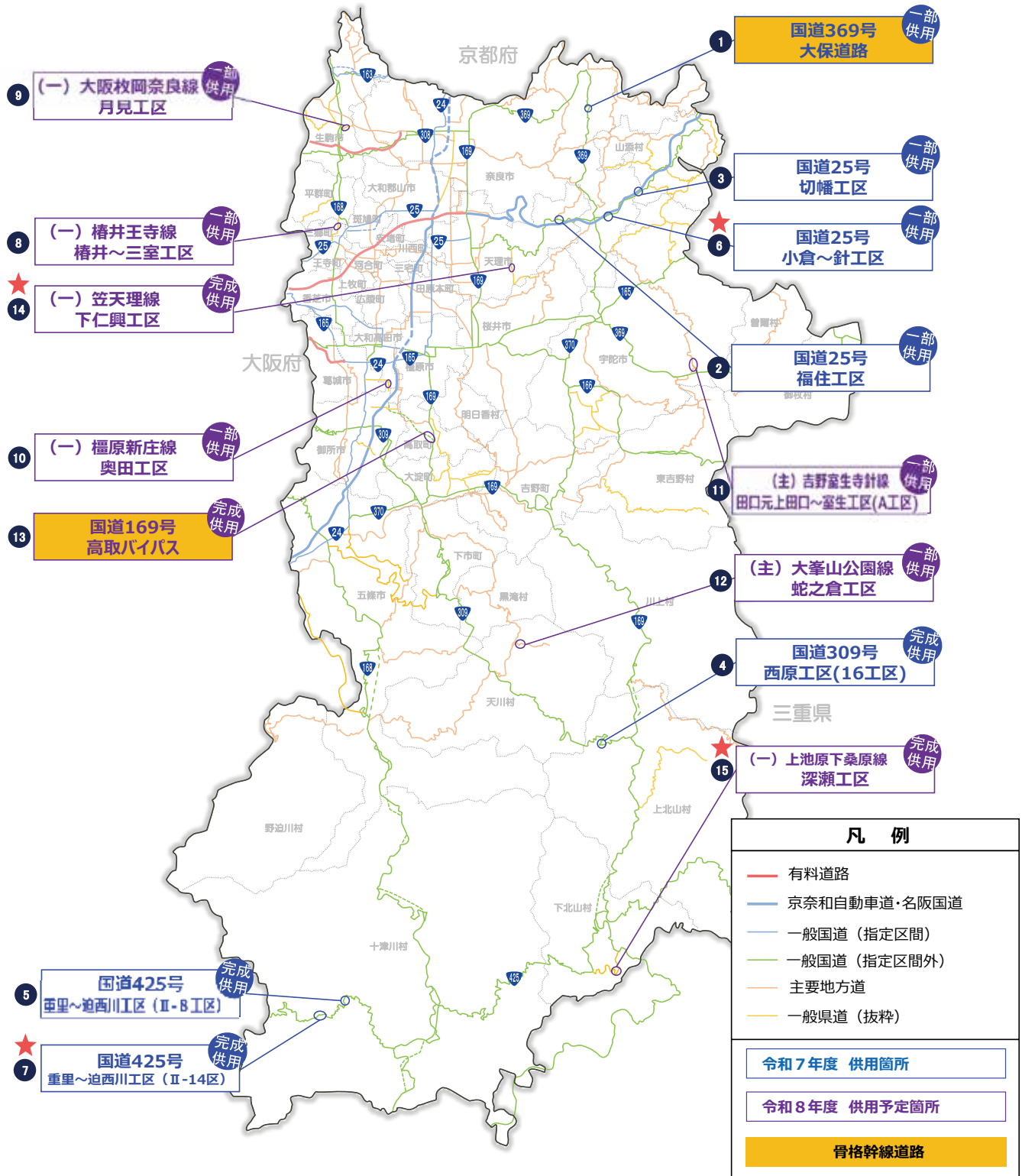
② これからの道路整備

(5) 開通の見通しが得られた道路・街路事業

事業の透明性を向上し、周辺まちづくりの促進、早期効果発現を図るため、用地取得が概ね完了しているなど、完成に向けた事業実施環境が整っており、概ね3年以内の開通が見込まれる箇所（一部開通箇所を含む）について、供用宣言箇所として公表を行っています。なお、令和7年度は7箇所が開通し、令和8年度は8箇所開通予定です。

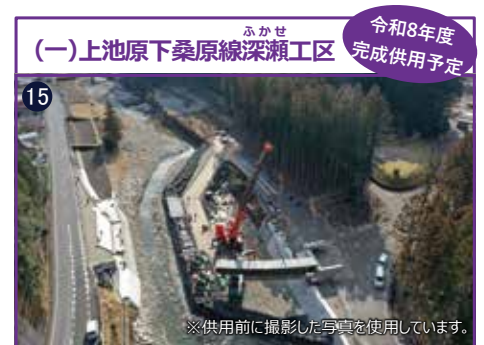
★：令和7年度、新たに「供用の見通しが得られた道路・街路事業の公表について」(県HP)で公表された箇所

奈良県 供用宣言箇所図 (R8.3月時点)



※（主）は主要地方道を、（一）は一般県道を、（都）は都市計画道路を示しています。

令和7年度に供用した箇所と、これから開通する見通しが得られた箇所の一部を紹介します。



② これからの道路整備

奈良県新広域道路交通ビジョン・計画（令和3年7月策定）

「奈良県道路整備基本計画」（2ページ参照）等に基づき、新たな広域道路ネットワーク等の観点も踏まえた「奈良県新広域道路交通ビジョン」を策定し、それを踏まえて、「奈良県新広域道路交通計画」を策定しました。（各都道府県・政令市がビジョン・計画を策定し、これを踏まえて国（地方整備局等）がブロックごとにビジョン・計画を策定）

本計画は、「広域道路ネットワーク計画」「交通・防災拠点計画」「ICT交通マネジメント計画」からなり、計画期間は概ね20～30年間とし、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直します。

広域道路ネットワーク計画

○広域道路に求められる機能・役割

- ・平常時・災害時を問わない安定的な輸送
- ・交通事故に対する安全性
- ・自動運転等の将来のモビリティへの備え

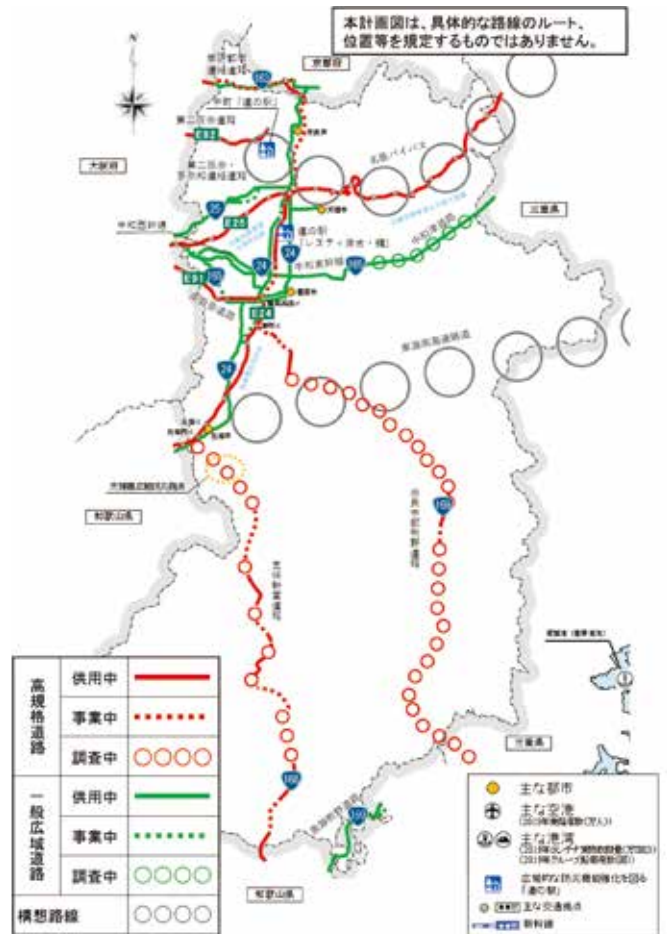
高規格道路

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。



▲奈良県の広域道路ネットワーク計画図（令和3年7月時点）

重要物流道路

平成30年3月に国により「道路法」が改正され、「重要物流道路制度」が創設されました。重要物流道路とは、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が指定する道路です。平成31年4月以降、重要物流道路の供用区間が指定されてきました。令和4年4月以降は、新たに候補路線・計画区間・事業区間が指定され、国道168号（五條新宮道路）及び169号（奈良中部熊野道路）も新たに指定されました。

<重要物流道路指定の効果>

（物流を取り巻く課題）

物流は、生活や経済活動を支える必要不可欠なものであり、ドライバー不足等の課題に対し、トラック大型化への対応等の生産性の向上が急務。



2018年道路法改正により、重要物流道路制度を創設

- 道路構造の基準を国際海上コンテナ車対応に引上げ
- 構造上支障のない区間は、国際海上コンテナ車の特車許可不要
- 地方自治体事業は個別補助制度も活用して支援



<ネットワークのイメージ>



（参考）道路構造の基準

	自専道等	一般道	重要物流道路に指定
長さ	16.5m	12m	16.5m
幅	2.5m	2.5m	2.5m
高さ	3.8m	3.8m	4.1m
前軸オーバーハング	1.3m	1.5m	1.3m
軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	6.5m	前軸距 4m 後軸距 9m
後軸オーバーハング	2.2m	4m	2.2m
最小回転半径	12m	12m	12m

※自専道等は、1号車、2号車、3号車、4号車、5号車の道路で、1号車はそれ以外の道路。

出典：国土交通省HP

▲重要物流道路の効果とネットワークのイメージ

第1次国土強靱化実施中期計画（令和7年6月閣議決定）

令和7年6月に国の「第1次国土強靱化実施中期計画」が閣議決定されました。本県では、道路ネットワークの強靱化に向け、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線である骨格幹線道路などの整備や道路の安全・安心の確保のため、橋りょう、トンネル等の老朽化対策を引き続き進めてまいります。

○基本的な考え方

- ・防災・減災、国土強靱化の取組の切れ目ない推進
- ・5か年加速化対策等の効果（被害軽減・早期復旧への貢献、地域防災力の高まり等）
- ・近年の災害（能登半島地震・豪雨、秋田・山形豪雨、台風10号、日向灘地震等）
- ・状況変化への対応（3つの変化（災害外力・耐力、社会状況、事業実施環境）への対応）

○計画期間

令和8年度～令和12年度

○推進が特に必要となる施策（全114施策（234指標））のうち道路分野の主な施策

- ・道路ネットワークの機能強化対策
- ・道路施設の老朽化対策
- ・道路橋梁等の耐震機能強化
- ・電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化対策
- ・道路の法面・盛土の土砂災害防止対策
- ・道路における防災拠点機能強化
- ・道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策



対策実施



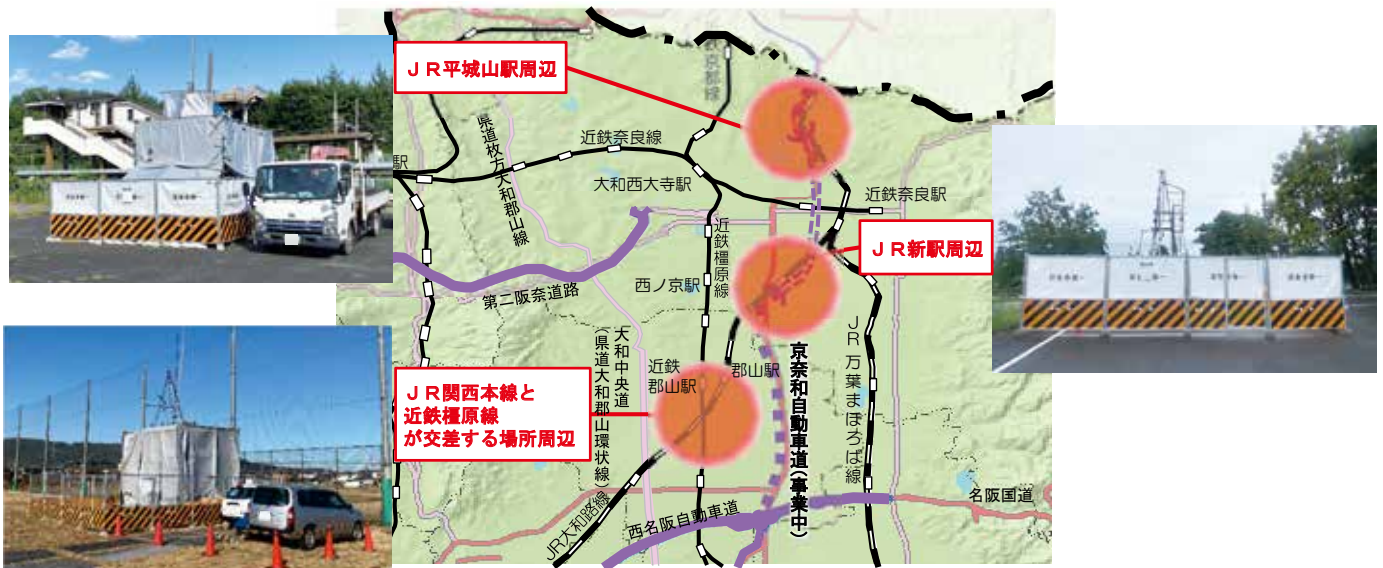
▲国土強靱化に資する事業の例（国道168号 十津川村長殿）

リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の早期確定

本県では2037年に迫った全線開業に向け、「奈良市附近駅」設置を本県の発展に向けた諸政策の基軸とし、本県全体、ひいては紀伊半島全域のゲートウェイとなるよう取組を進めています。

県内の駅候補地については、交通結節性等を考慮すると、事実上、下図の「JR平城山駅周辺」、「JR新駅周辺」、「JR関西本線と近鉄橿原線の交差付近」を重点候補としており、2023年12月からJR東海が「計画段階環境配慮書」の作成に向けた作業として、ルートの絞り込み・駅位置選定のための地質調査（ボーリング調査）を県内駅候補地の3ヶ所周辺で実施されています。

これを踏まえ、「奈良市附近駅」の位置及び県内ルート of 早期確定や、沿線自治体として想定される行政課題及び、周辺まちづくりの検討、高速道路のミッシングリンク・ボトルネックの解消等をさらに進めてまいります。



※（一財）日本デジタル道路地図協会のデジタル道路地図を使用