

広域道路ネットワーク整備の加速

リニア中央新幹線の開業を見据えた広域道路ネットワークの構築



要望内容

1. 広域道路ネットワークのミッシングリンク・ボトルネックの解消
2. 必要な道路の整備を着実に推進するための道路関係予算の例年以上の確保

【国土交通省】

【財 務 省】

※「第1次国土強靱化実施中期計画」の推進に必要な予算・財源を通常道路予算とは別枠での確保

現状・課題

- ◇道路整備率は約35%で**全国最下位**
- ◇2037年に迫るリニア中央新幹線の全線開業と「奈良市附近駅設置」
- ◇半島振興法が改正され、「半島防災」が追加
- ◇「強い経済」の実現には、国内投資拡大や生産性向上につながる高規格道路が不可欠

取組

- 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等を活用し、計画的・重点的に取組を推進
- 「強い経済」を実現する総合経済対策（令和7年度補正）を活用し、広域道路ネットワーク整備を推進

1 清滝生駒道路(国)



2 香芝柏原改良(国)



3 京奈和自動車道 大和御所道路(国)



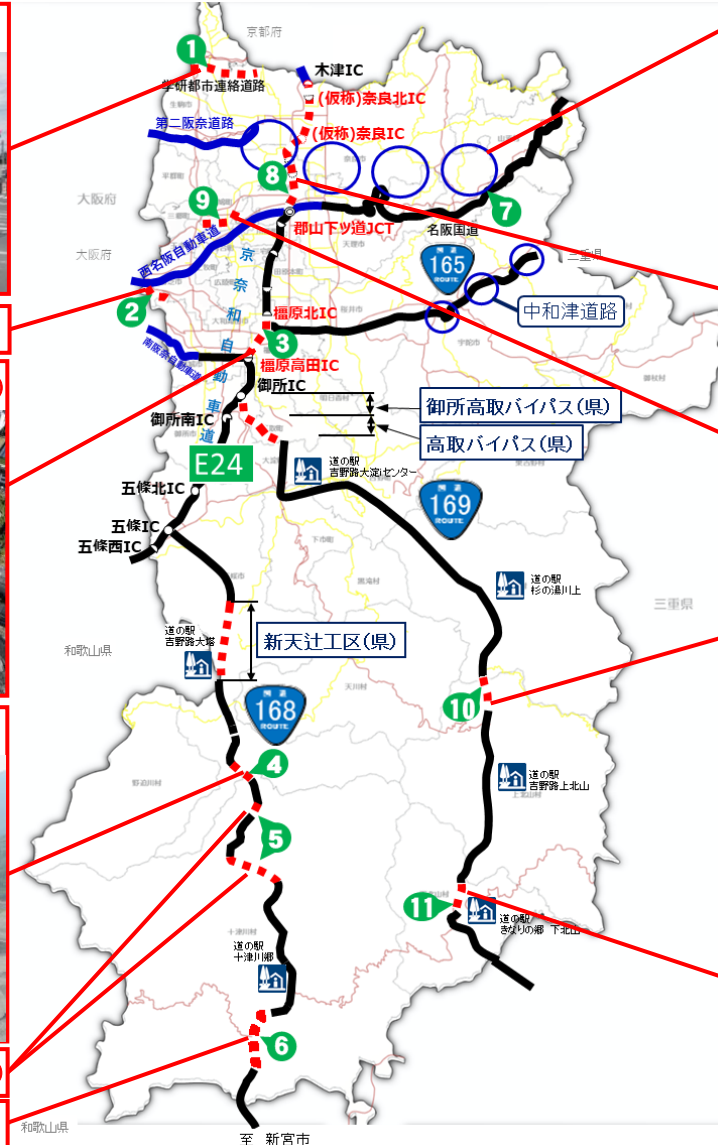
4 長殿道路(国の権限代行)



5 風屋川津・宇宮原工区(国の権限代行)



6 十津川道路(Ⅱ期)(国の権限代行)



7 名阪バイパス(国)



8 京奈和自動車道 大和北道路(国)



9 いかるがパークウェイ(国)



10 伯母峯峠道路(国の権限代行)



11 下北山村前鬼～上池原(国の権限代行)



広域道路ネットワーク整備の加速

リニア中央新幹線の開業を見据えた広域道路ネットワークの構築



整備効果

- 京奈和自動車道は、**関西圏の環状ネットワークにおける関西大環状道路の一軸**を担っており、3府県を縦貫する高規格道路である。
- 関西圏における国土軸の道路整備と合わせて、**京奈和自動車道の整備を推進することにより、経済成長と観光立国を実現するシームレスネットワークが構築**される。
- また、国土軸との直結により、**関西圏のポテンシャルを最大限発揮可能となり、物流・産業拠点の連携による経済の一層の活発化、観光都市の広域的な連携の強化**につながる。

各業界からの期待の声

■ 県内地域経済の活性化を

- ・ 京奈和自動車道の整備により、南和地域と京阪神がスムーズに繋がり、企業の物流効率が大きく向上し、地域経済が活性化する。
- ・ 京都、和歌山方面と県南部地域が直結することで、新たな観光客の流れが生まれ、観光振興に繋がる。
- ・ 経済界としても、早期全線開通を心から強く願っている。



奈良経済同友会
代表幹事 出口 悦弘氏

■ 道路整備は命を守るための生命線

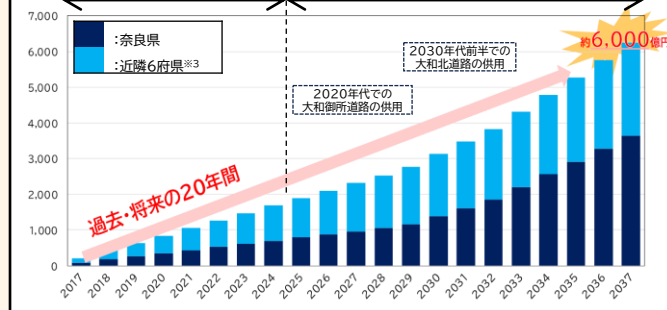
- ・ 県内37市町村を管轄する当組合内では、年間約6万件、1日あたり約160件を超える出動回数を数える。組合発足の10年前から1万7000件の増加となり、医療機関への早く確実な搬送がますます求められている。
- ・ わずか数分の遅れが、命に関わることもあり、安定したスムーズな搬送が命を守る鍵である。



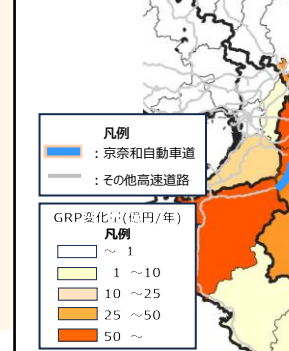
奈良県広域消防組合消防本部
副消防長 丸本 千彰氏

○ 京奈和自動車道の経済効果(累計)は、
20年間で**約6,000億円**※1※2

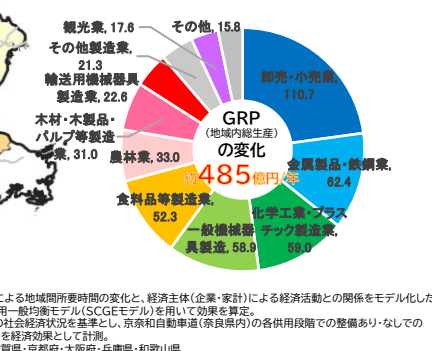
現在まで**2,000億円** 今後12年で**4,000億円**



○ 近隣6府県※3への経済効果



○ 近隣6府県※3への経済効果の産業別内訳



※1: 道路整備による地域間所要時間の変化と、経済主体(企業・家計)による経済活動との関係をモデル化した空間的応用一般均衡モデル(SCGEモデル)を用いて効果を算定。
※2: 令和4年の社会経済状況(ベース)とし、京奈和自動車道(奈良県内)の各供用段階での整備あり・なしでのGRPの差を経済効果として計測。
※3: 三重県・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・和歌山県

国際競争力強化

空港・港湾と国土軸が直結し、
物流・産業拠点間の連携が活発に

観光立国の実現に寄与

都市間の連携を高め、
高まる観光需要に応える



広域道路ネットワーク整備の加速

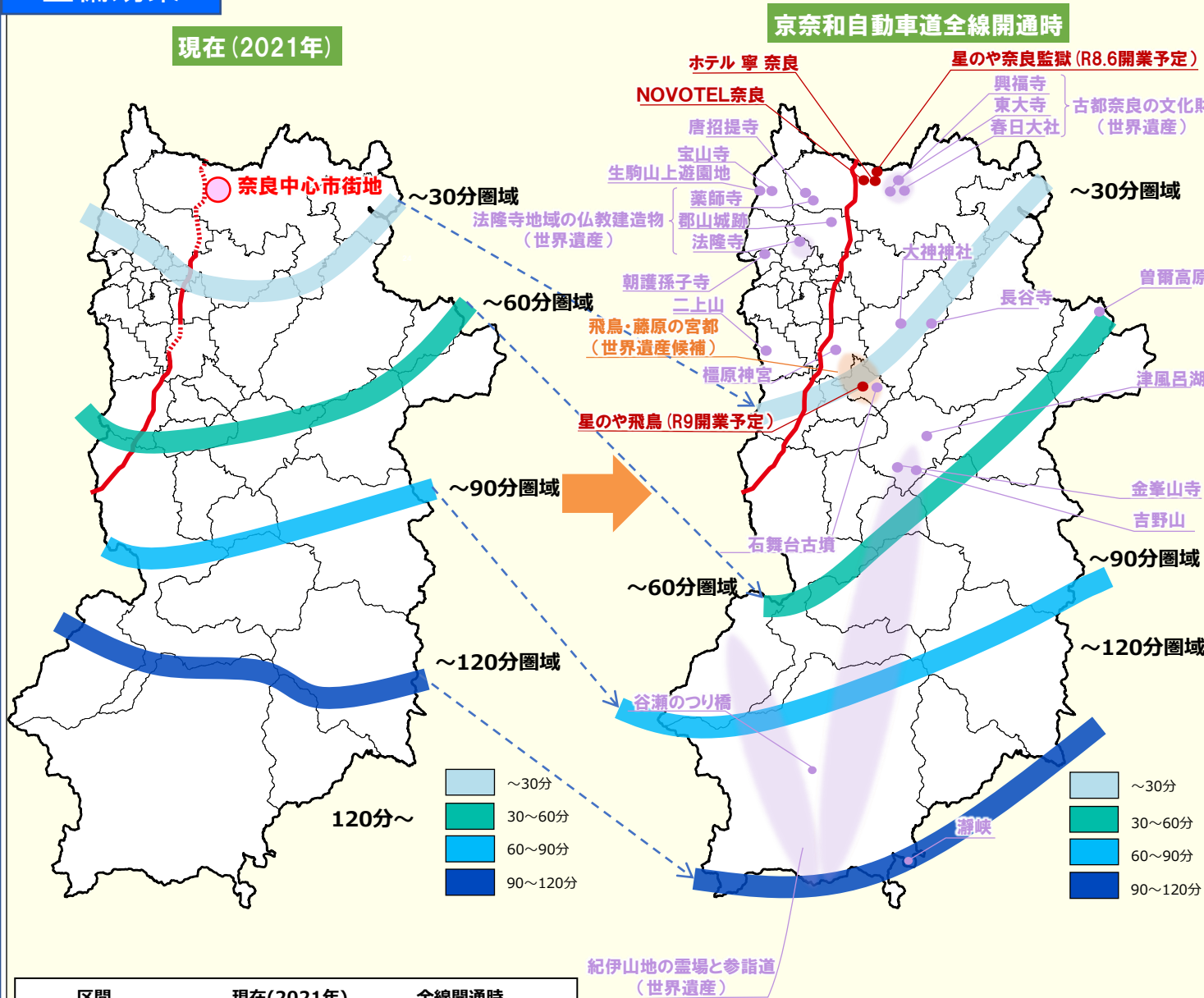
リニア中央新幹線の開業を見据えた広域道路ネットワークの構築



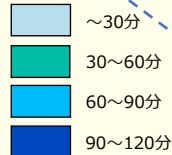
整備効果

現在(2021年)

京奈和自動車道全線開通時

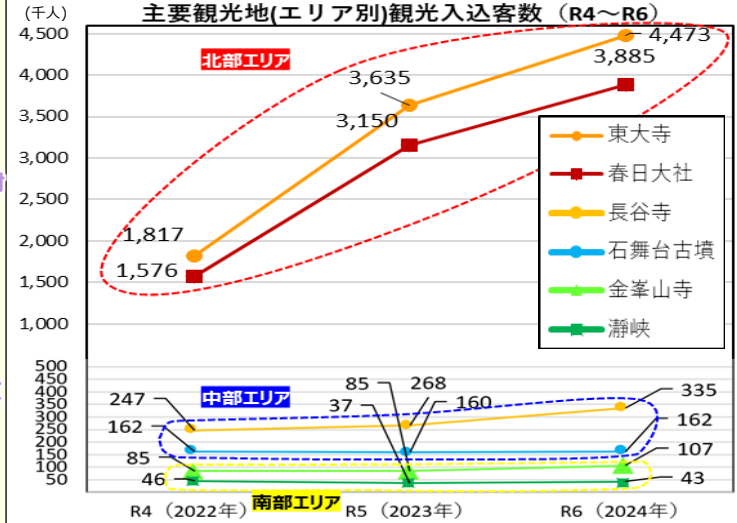


120分~



区間	現在(2021年)	全線開通時
大和北道路(事業中)	センサス(平均速度)	80km/h(設計速度)
大和御所道路(事業中)	センサス(平均速度)	100km/h(設計速度)
五條道路(開通)	センサス(平均速度)	センサス(平均速度)

※京奈和自動車道ICへのアクセス道路(西九条佐保線、高取BP、御所高取BP)については開通済みと設定



奈良県中部、南部エリアの主要観光地



写真提供:一般財団法人奈良県観光ビジョンセンター



写真提供:明日香村教育委員会



写真提供:一般財団法人奈良県観光ビジョンセンター



写真提供:一般財団法人奈良県観光ビジョンセンター

TOPIC トピック

「飛鳥・藤原の宮都」における令和8年の世界遺産登録に向けた取組について

《登録に向けた審査に係るスケジュール(見込み)》

令和7年 1月: 推薦書をユネスコへ提出

9月: イコモス現地調査

令和8年 春頃: イコモス勧告

夏頃: 世界遺産委員会における登録可否の審議・決定

「飛鳥・藤原」を世界遺産に!

《参考:「飛鳥・藤原の宮都」について》

東アジアの古代国家形成期において、中央集権体制が誕生・成立した過程を、2つの連続する時代の宮都の変遷から示すことができる唯一無二の資産。構成資産所在: 橿原市、桜井市、明日香村

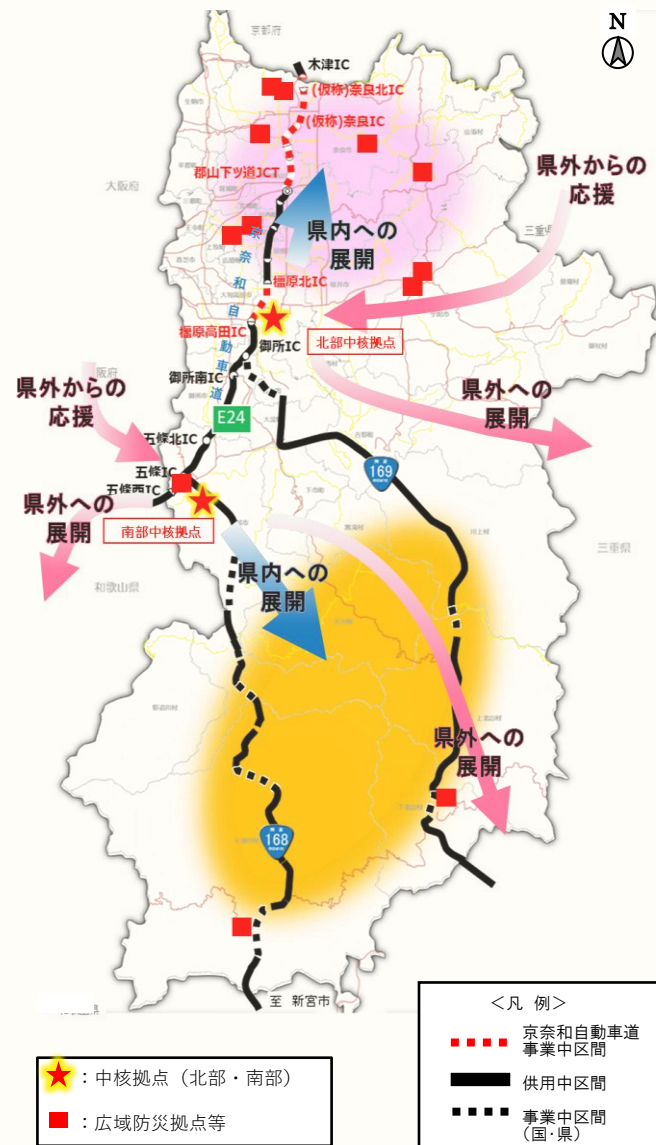
藤原宮跡(橿原市)

広域道路ネットワーク整備の加速

リニア中央新幹線の開業を見据えた広域道路ネットワークの構築

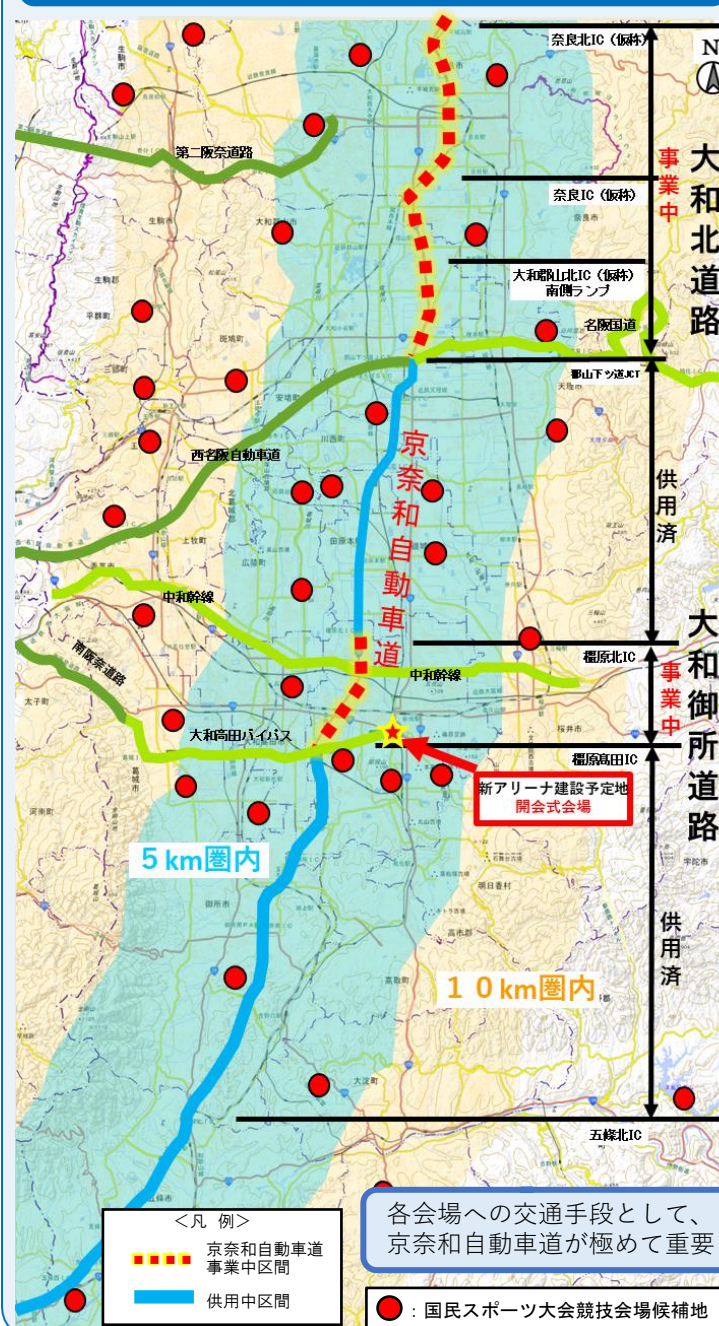


広域防災拠点等へのアクセスに不可欠



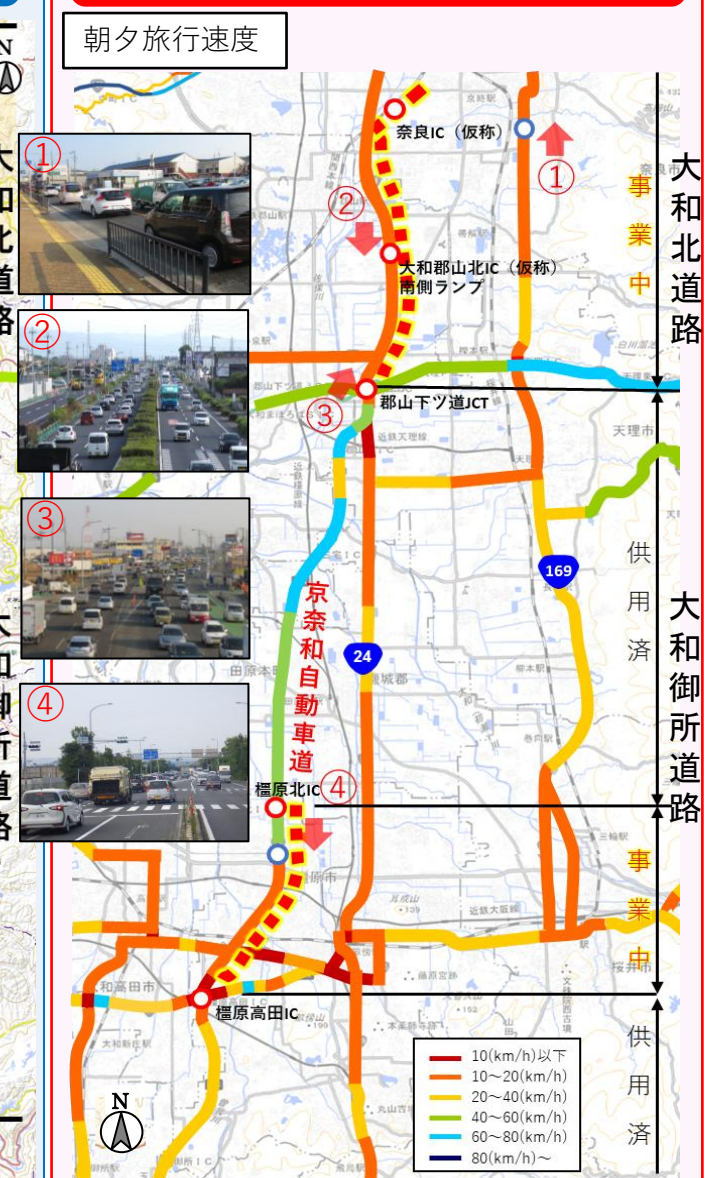
北部中核拠点及び南部中核拠点を効果的に活用するためには、京奈和自動車道をはじめとしたアンカールートの整備が不可欠

令和13年 国民スポーツ大会 全国パラスポーツ大会の大動脈



各会場への交通手段として、京奈和自動車道が極めて重要

ミッシングリンク区間の大渋滞



京奈和自動車道のミッシングリンク区間（赤点線部）及び並行する国道において、慢性的な渋滞が発生
⇒ 早急な対策、整備が必要

※ 令和3年度一般交通量調査結果WEBマップより