
新名神高速道路・京奈和自動車道(城陽JCT)


新名神高速道路・第二京阪道路(八幡京田辺JCT)

京都府域の
高速道路がもたらした整備効果

これまでのあゆみと未来に向かって


山陰近畿自動車道(与謝天橋立IC)


名神高速道路(大山崎JCT)

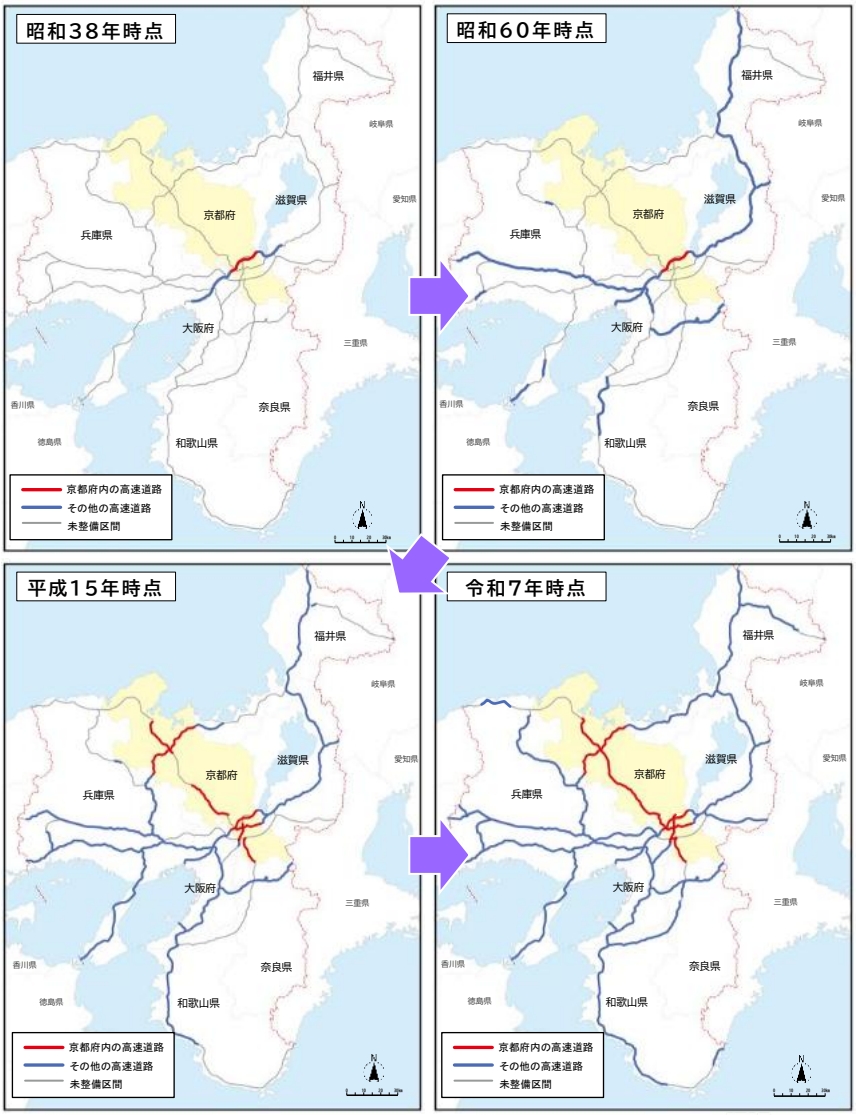

京都縦貫自動車道(宮津天橋立IC)


舞鶴若狭自動車道

京都府

高速道路ネットワークの変遷

- 昭和38年以降、名神高速道路、中国自動車道、近畿自動車道をはじめ、**全国ネットワークの基盤となる高速道路が相次いで開通**
- 京都府では、**昭和62年以降、舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道、京奈和自動車道、第二京阪道路などが立て続けに開通し、整備が急速に進展**

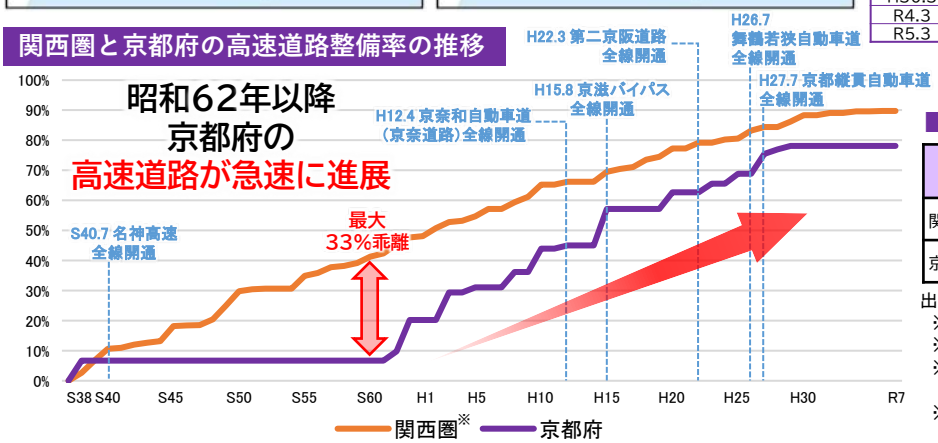


■京都府近隣における主な高速道路の開通状況※

年月	高速道路	開通区間
S38.7	名神高速道路	栗東IC～尼崎IC （日本で初めての高速道路の開通）
S39.4	名神高速道路	関ヶ原IC～栗東IC
S39.9	名神高速道路	一宮IC～関ヶ原IC、尼崎IC～西宮IC
S40.7	名神高速道路	小牧IC～一宮IC（全線開通）
S45.3	中国自動車道	中国吹田IC～中国豊中IC
S45.7	中国自動車道	中国豊中IC～宝塚IC
S48.10	北陸自動車道	小杉IC～砺波IC、小松IC～丸岡IC
S50.10	中国自動車道	福崎IC～美作IC、宝塚IC～西宮北IC
S55.4	北陸自動車道	敦賀IC～米原JCT
S57.3	山陽自動車道	龍野西IC～赤穂IC
S62.3	舞鶴若狭自動車道	丹南篠山口IC～福知山IC
S63.2	京都縦貫自動車道	千代川IC～沓掛IC
S63.3	舞鶴若狭自動車道	吉川JCT～丹南篠山口IC
S63.8	京滋バイパス	瀬田東JCT･IC～巨椋IC
S63.10	京奈和自動車道	城陽IC～田辺西IC
H3.3	舞鶴若狭自動車道	福知山IC～舞鶴西IC
H3.12	京奈和自動車道	田辺西IC～精華下狛IC
H5.3	京奈和自動車道	精華下狛IC～山田川IC
H5.9	阪和自動車道	堺IC～岸和田和泉IC
H8.4	京都縦貫自動車道	丹波IC～千代川IC
H10.3	京都縦貫自動車道	舞鶴大江IC～綾部JCT
H10.3	舞鶴若狭自動車道	舞鶴西IC～舞鶴東IC
H10.4	山陽自動車道	三木JCT～神戸西IC
H10.4	神戸淡路鳴門自動車道	神戸西IC～津名一宮IC
H12.4	京奈和自動車道	山田川IC～木津IC（京奈道路全線開通）
H15.3	京都縦貫自動車道	宮津天橋立IC～舞鶴大江IC、綾部JCT～綾部安国寺IC
H15.3	舞鶴若狭自動車道	舞鶴東IC～小浜西IC
H15.3	中国自動車道	播磨JCT～播磨新宮IC
H15.3	第二京阪道路	巨椋池IC～枚方東IC
H15.8	京都縦貫自動車道	大山崎JCT･IC～久御山IC
H15.8	京滋バイパス	巨椋IC～久御山JCT（全線開通）
H17.3	新名神高速道路	草津JCT～草津田上IC
H17.3	山陰近畿自動車道	香住 IC～佐津 IC
H18.4	京奈和自動車道	郡山南IC～橿原北IC、五條北IC～五條IC、橋本IC～高野口IC
H20.1	京都高速道路	上鳥羽IC～巨椋池IC
H20.2	新名神高速道路	草津田上IC～亀山JCT
H20.6	京都高速道路	鴨川東IC～山科IC
H20.9	京都縦貫自動車道	綾部安国寺IC～京丹波わちIC
H22.3	第二京阪道路	枚方東IC～門真JCT（全線開通）
H23.3	山陰近畿自動車道	与謝天橋立 IC～宮津天橋立 IC
H23.3	京都高速道路	上鳥羽IC～鴨川東IC
H23.7	舞鶴若狭自動車道	小浜西IC～小浜IC
H25.4	京都縦貫自動車道	沓掛IC～大山崎JCT･IC
H26.7	舞鶴若狭自動車道	小浜IC～敦賀JCT（全線開通）
H27.3	京奈和自動車道	郡山下ツ道JCT～郡山南IC、御所IC～御所南IC
H27.7	京都縦貫自動車道	京丹波わちIC～丹波IC（全線開通）
H28.3	山陰近畿自動車道	岩美IC～浦富IC
H28.10	山陰近畿自動車道	京丹後大宮 IC～与謝天橋立 IC
H29.4	新名神高速道路	城陽JCT･IC～八幡京田辺JCT･IC
H29.8	京奈和自動車道	御所南IC～五條北IC
H29.11	山陰近畿自動車道	新温泉浜坂IC～余部IC
H30.3	新名神高速道路	川西IC～神戸JCT
R4.3	中国自動車道	播磨新宮IC～宍粟IC
R5.3	山陰近畿自動車道	浦富IC～東浜IC

※主な開通区間を一部抜粋
※赤字は京都府区間

関西圏と京都府の高速道路整備率の推移



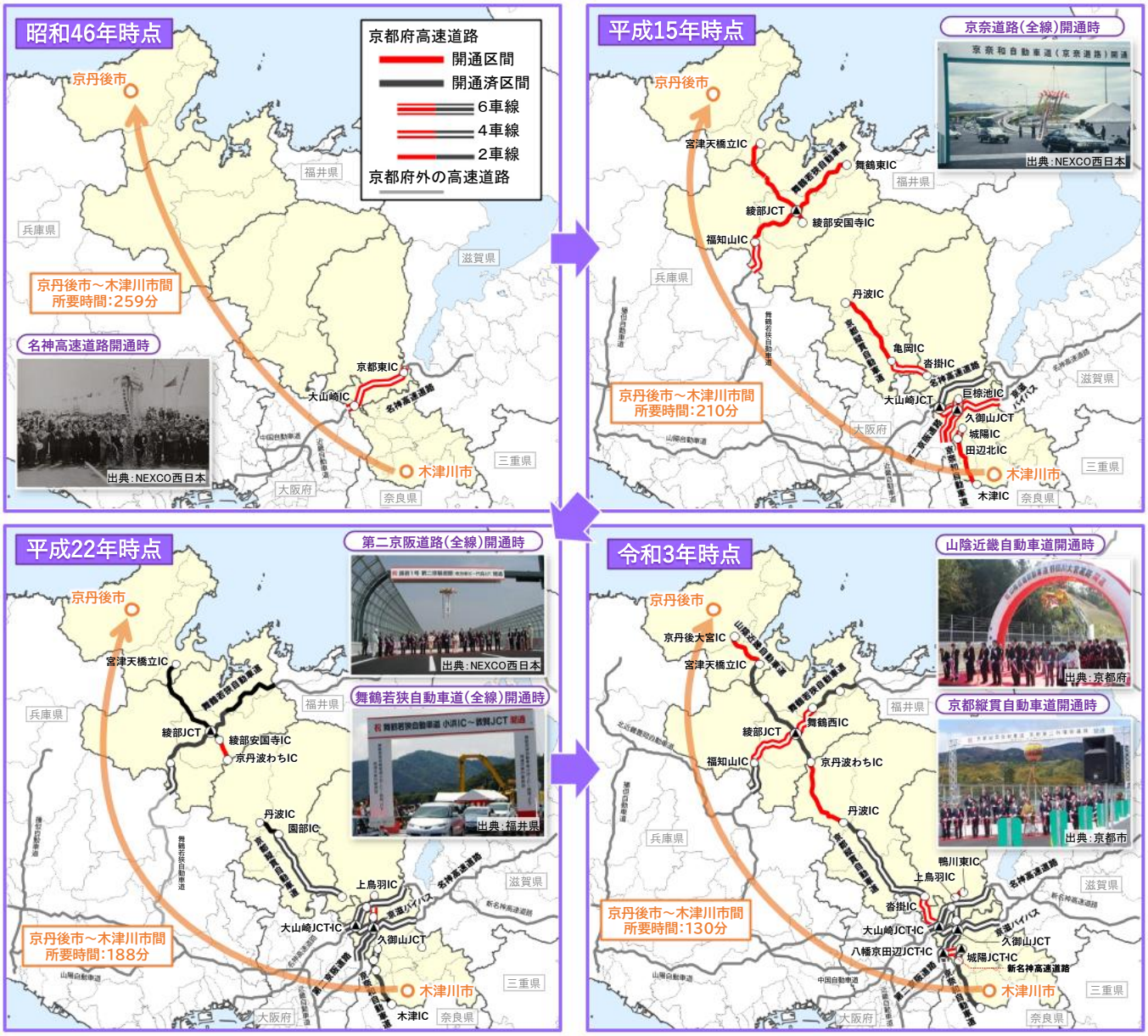
■高速道路の整備率

	計画延長に対する整備率				計画延長
	S38	S60	H15	R7	
関西圏※	2%	40%	67%	90%	2138.7km
京都府※	7%	7%	57%	78%	293.5km

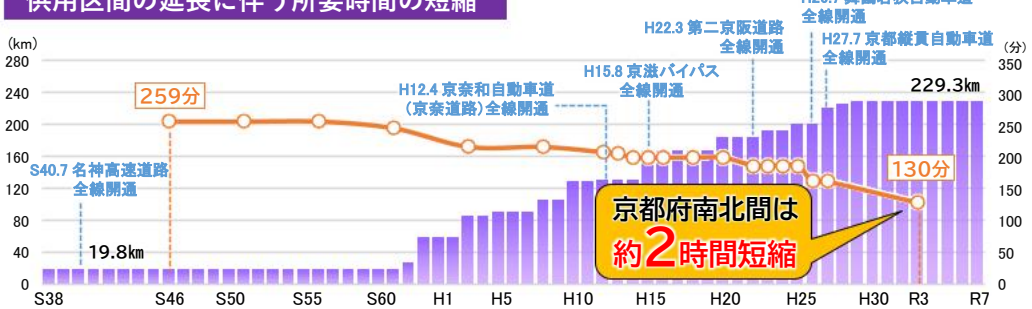
出典：高速道路便覧、京都府資料
※区間別整備延長をもとに集計して作成
※高規格幹線道路及び地域高規格道路を対象
※整備率は令和8年1月時点で計画延長に対する供用延長の割合
※関西圏は大阪府、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県、福井県を対象

京都府高速道路の歴史

- 京都府では、昭和38年に日本初の高速道路「名神高速道路」が開通し、令和7年までに約229kmの高速道路が整備され、府内の高速道路ネットワークが概成
- 高速道路の延伸に伴い、京都府南北間の所要時間は、昭和46年頃から概ね半減（約4h→約2h）し、アクセス性が大幅に向上



供用区間の延長に伴う所要時間の短縮

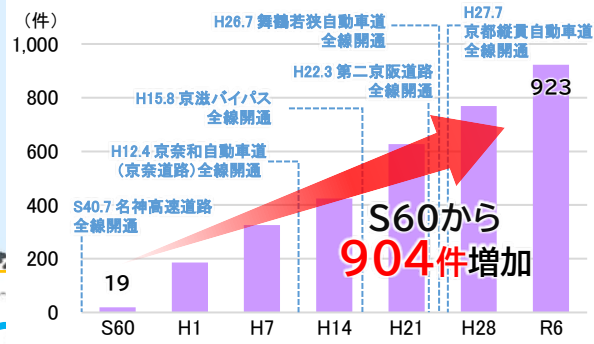


※所要時間計算はNITAS（総合交通分析システム,国土交通省）を用いて法定速度により算出
起点：木津川市役所
終点：京丹後市役所

工場立地による地域経済の活性化

- 高速道路の延伸に伴い、IC周辺を中心に**工場立地件数が904件増加**し、雇用機会が拡大
- 京都府の**製造品出荷額は、約1.3兆円増加**し、地域経済の活性化に寄与

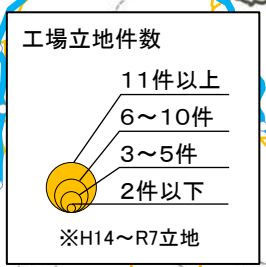
新規工場立地件数（累計）の推移（京都府）



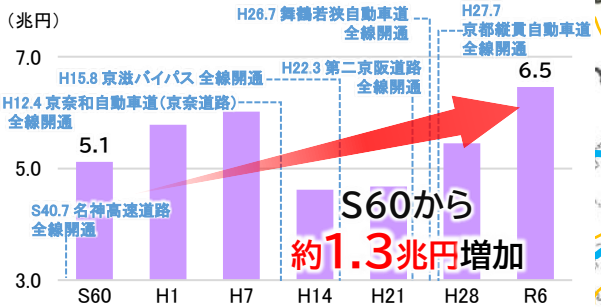
出典：工場立地動向調査







製造品出荷額の推移（京都府）



出典：工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査
※H14、H21はリーマンショック等の影響により、全国的に製造品出荷額が減少



京都府事業者

京都縦貫自動車道の開通により南丹エリアのアクセス性が向上したため、工場立地の候補地として同地域を検討しております。

山陰近畿自動車道（新名神高速道路）については、地元企業の間でも整備を求める声が高まっており、早期整備を期待しています。

出典：R7.10京都府ヒアリング調査

京都府内の高速道路
- 6車線
- 4車線
- 2車線
- 事業中
- 調査中

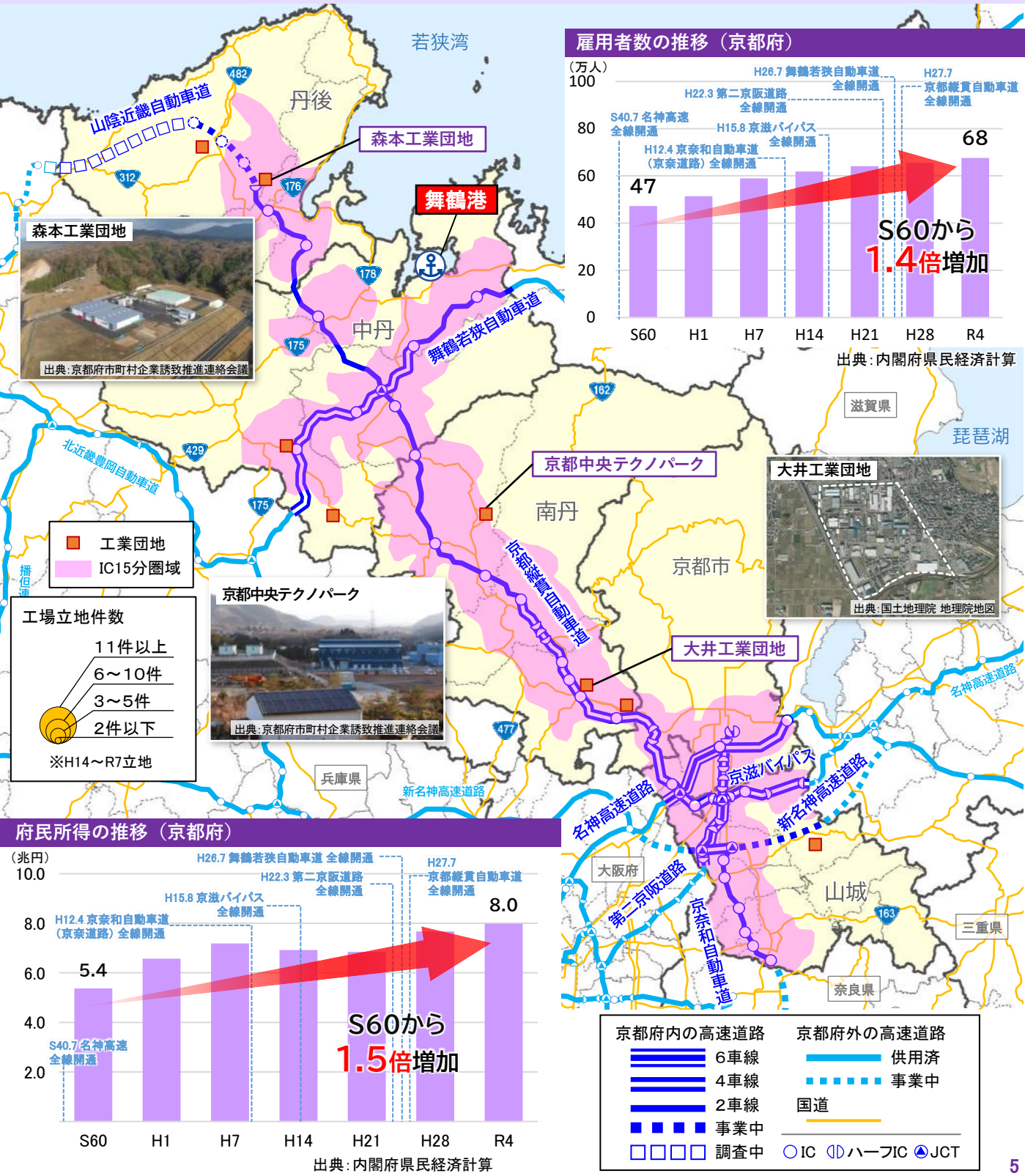
京都府外の高速道路
- 供用済
- 事業中
- 国道

○IC ◐ハーフIC ▲JCT

- 工業団地
- IC15分圏域

雇用機会の拡大による豊かな暮らしの創出

- 高速道路の延伸に伴い、**地域の雇用者数は1.4倍、府民所得は1.5倍増加**
- 雇用機会の拡大や所得水準の向上を通じて、府民の豊かな暮らしを創出



雇用者数の推移（京都府）

出典：内閣府県民経済計算

府民所得の推移（京都府）

出典：内閣府県民経済計算

京都府内の高速道路
- 6車線
- 4車線
- 2車線
- 事業中
- 調査中

京都府外の高速道路
- 供用済
- 事業中
- 国道

○IC ◐ハーフIC ▲JCT

貨物輸送量の拡大による物流の広域化に貢献

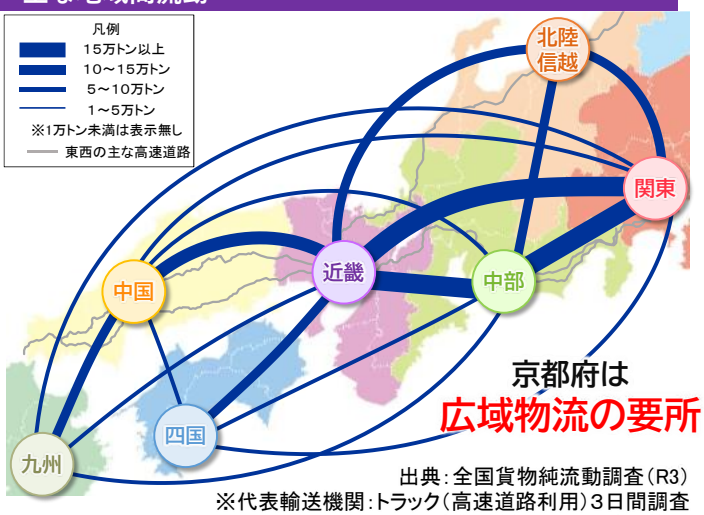
- トラック輸送で東日本と西日本をつなぐためには、**京都府は広域物流の要所**
- 地域間の貨物輸送量は、平成17年から**約1.3倍増加**
- 特に**京都府と兵庫県間の貨物輸送は約1.8倍に増加**するなど、高速道路は物流の円滑化に寄与



八幡京田辺JCT周辺の大型物流施設

出典：全国貨物純流動調査（R3、H17）
※代表輸送機関：トラック（高速道路利用）、3日間調査
※地域区分
東海：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
北陸：富山県、石川県、福井県

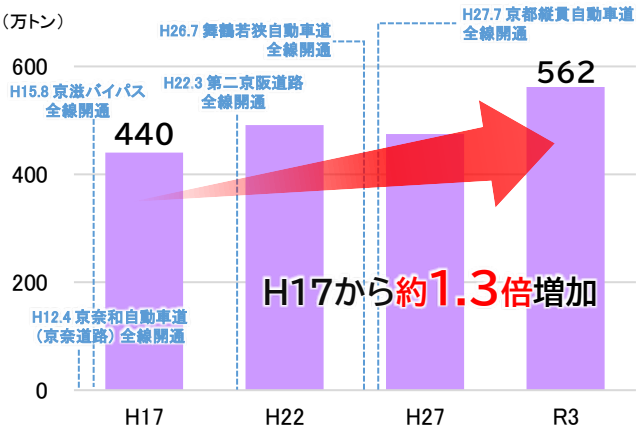
主な地域間流動



京都府は**広域物流の要所**

出典：全国貨物純流動調査（R3）
※代表輸送機関：トラック（高速道路利用）3日間調査
※京都の輸送量は近畿で算出

貨物輸送量の推移



出典：全国貨物純流動調査
※代表輸送機関：トラック（高速道路利用）、3日間調査
※集計対象：関東、北陸信越、中部、近畿、中国、四国、九州

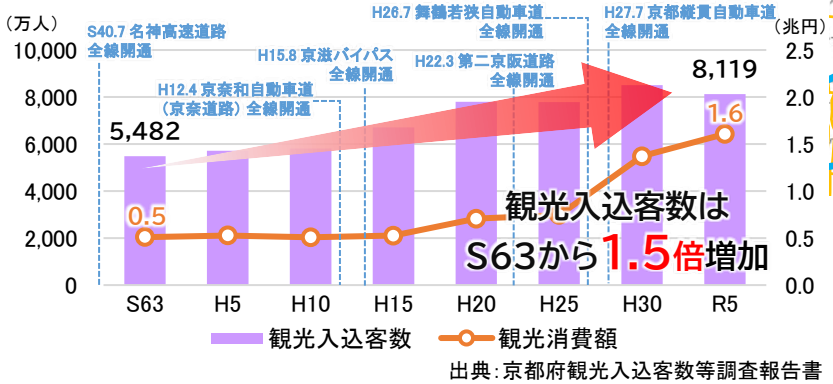
観光入込客数増加により観光地の活性化に貢献

■ 高速道路の延伸に伴い観光地へのアクセス性が向上し、**観光入込客数は1.5倍増加**

■ **観光消費額は約1.1兆円増加**し、観光地の活性化に寄与



観光入込客数および観光消費額の推移（京都府）



出典：京都府観光入込客数等調査報告書

観光施設

府内観光地入込客数ランキング（京都市除く）で上位の観光施設

出典：国土数値情報（観光資源）
京都府観光入込客数等調査報告書

災害時の地域の安心安全を支援

- 高速道路は、大規模災害時の基幹ルートとして、**緊急輸送・早期復旧を支援**
- 平成30年7月豪雨では、舞鶴若狭自動車道と並行する国道27号が被災し、舞鶴若狭自動車道を無料開放することで**代替路として機能**

救援物資輸送訓練の様子



舞鶴港

若狭湾

丹後

中丹

南丹

京都市

福井県

兵庫県

大阪府

滋賀県

三重県

山陰近畿自動車道

舞鶴若狭自動車道

舞鶴西IC

綾部JCT

綾部IC

綾部安国寺IC

京都縦貫自動車道

京都縦貫自動車道

名神高速道路

新名神高速道路

第二京阪道路

京滋バイパス

新名神高速道路

京奈和自動車道

高速道路は
災害時における
基幹ルート※

防災道の駅
「京丹波 味夢の里」

基幹ルート

※道路啓開計画において、災害時に救援活動や物資輸送を行うため最優先で通行確保する重要な道路（自動車専用道路等で設定）

京都府内の高速道路
- 6車線
- 4車線
- 2車線
- 事業中
- 調査中

京都府外の高速道路
- 供用済
- 事業中

国道

- IC
- ハーフIC
- JCT

国道27号のり面崩壊の様子



一般道の通行止め時の代替機能



道の駅「京丹波 味夢の里」



- 広域防災拠点
- 物資拠点
- 災害対策拠点
（市区町村役場、支所）

出典：近畿地方整備局

災害時における代替路としての機能
－阪神・淡路大震災の事例－

- 阪神･淡路大震災により名神高速道路が被災し、**舞鶴若狭自動車道と国道27号が東西方向の代替路として機能**
- 南海トラフ巨大地震でも、舞鶴若狭自動車道は、震度が比較的低いエリアを通過しているため、**緊急時の代替路として期待される**



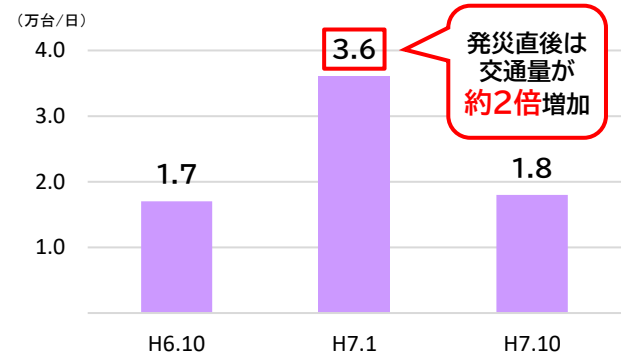
※国道は代替路となる主要な道路を一部抜粋

【高速道路の通行止め状況】

区分	震災直後不通区間	復旧
阪神高速道路（神戸線）	全線 （うち京橋～摩耶） （うち若宮～京橋） （うち摩耶～深江）	平成8年9月30日 平成8年2月19日 平成8年8月31日 平成8年8月31日
名神高速道路 第二神明道路 中国自動車道	西宮～吹田 伊川谷～須磨 西宮北～吹田	平成7年7月29日 平成7年2月25日 平成7年7月21日

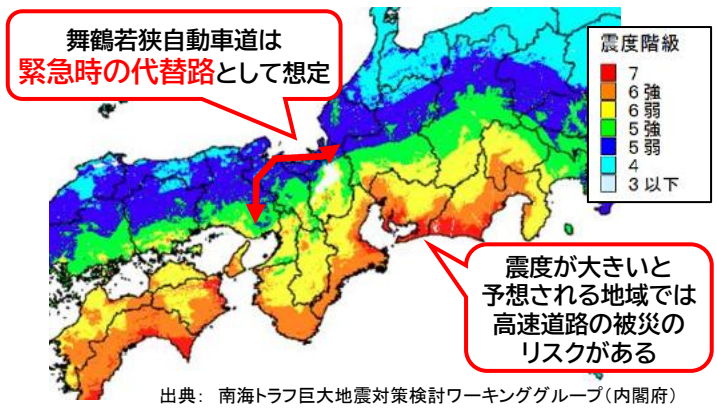
出典：兵庫県

舞鶴若狭自動車道の交通量の推移



出典：阪神･淡路大震災調査報告 土木･地盤
10 交通施設と農業施設の被害と復旧

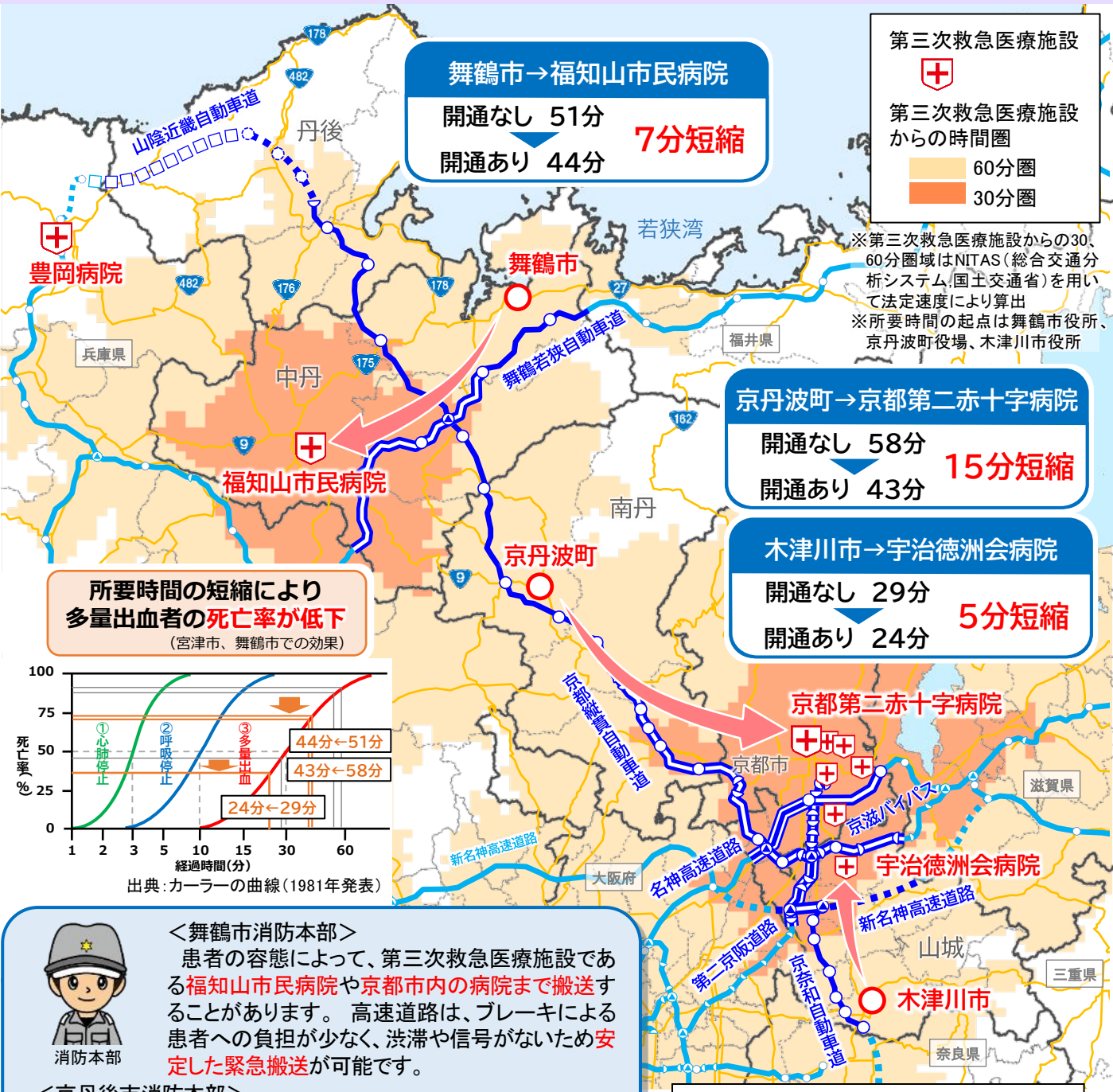
南海トラフ巨大地震発災時の代替路



出典：　南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ（内閣府）

命を救う救急医療活動を支援

- 高度医療を担う第三次救急医療施設（福知山市民病院、京都第二赤十字病院、宇治徳洲会病院等）からのアクセス時間が短縮され、「命のみち」としての機能を発揮
- 救急搬送時間の短縮により、緊急度の高い重症者の救命率向上に寄与



所要時間の短縮により多量出血者の死亡率が低下
（宮津市、舞鶴市での効果）

出典：カーラーの曲線（1981年発表）

消防本部

＜舞鶴市消防本部＞
患者の容態によって、第三次救急医療施設である福知山市民病院や京都市内の病院まで搬送することがあります。 高速道路は、ブレーキによる患者への負担が少なく、渋滞や信号がないため安定した緊急搬送が可能です。

＜京丹後市消防本部＞
舞鶴医療センターや京都市内の病院に転院搬送する際、高速道路を使用しています。 第三次救急医療施設の豊岡病院への搬送の際は、現在一般道しかないため、山陰近畿自動車道が開通すれば、搬送時間が短くなるため、「命のみち」として必要不可欠です。

出典：R7.10京都府ヒアリング調査

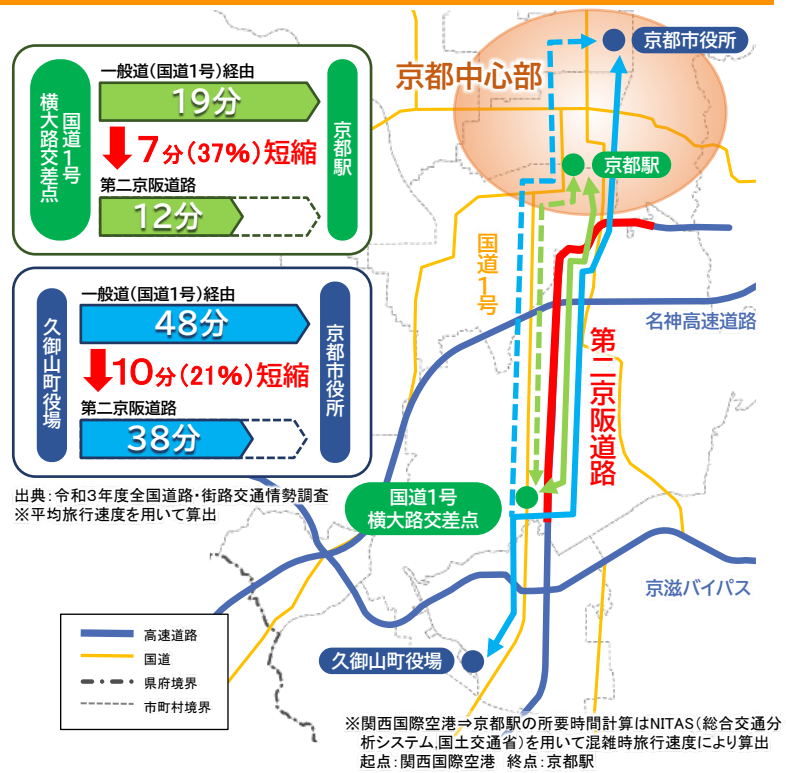
京都府内の高速道路：6車線／4車線／2車線／事業中／調査中
京都府外の高速道路：供用済／事業中／国道
○IC ◖◗ハーフIC ▲JCT

【京都市域】

主要拠点間のアクセス性向上 産業集積と良好な都市環境の形成

- 京都高速道路（平成31年に第二京阪道路へ編入）の整備により、京都市域をはじめ、**主要な拠点間の定時性や速達性が確保**され、アクセスが向上
- 名神高速道路や京滋バイパス、第二京阪道路などに近接する京都市南部地域（京都駅南部やらくなん進都エリア）では、**交通利便性の高さを活かし、産業集積が進むとともに良好な都市環境が形成**

京都市中心部と南部方面との所要時間短縮

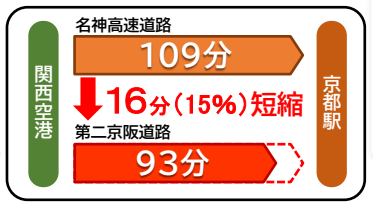


出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
※平均旅行速度を用いて算出

※関西国際空港⇒京都駅の所要時間計算はNITAS（総合交通分析システム、国土交通省）を用いて混雑時旅行速度により算出
起点：関西国際空港　終点：京都駅

関西国際空港⇒京都駅のアクセス性向上により、観光や企業活動を後押し







出典：阪神高速道路（株）
※平成20年撮影

産業集積の促進に寄与



◆らくなん進都

京都市南部を南北に貫く幹線道路である油小路通沿道を中心とした、概ね北は十条通、南は宇治川、東は東高瀬川、西は国道1号に囲まれた、南北に細長い面積約607haの地区

京都市成長産業創造センター（ACT Kyoto）





◆京都駅南エリア

京都駅南オフィス・ラボ誘導プロジェクト「京都サウスベクトル」

世界的知名度を誇る京都のブランド力により、近年飛躍的に高まる都心部への企業のニーズを受け止めるため、京都駅南に新たなビジネス拠点を創出

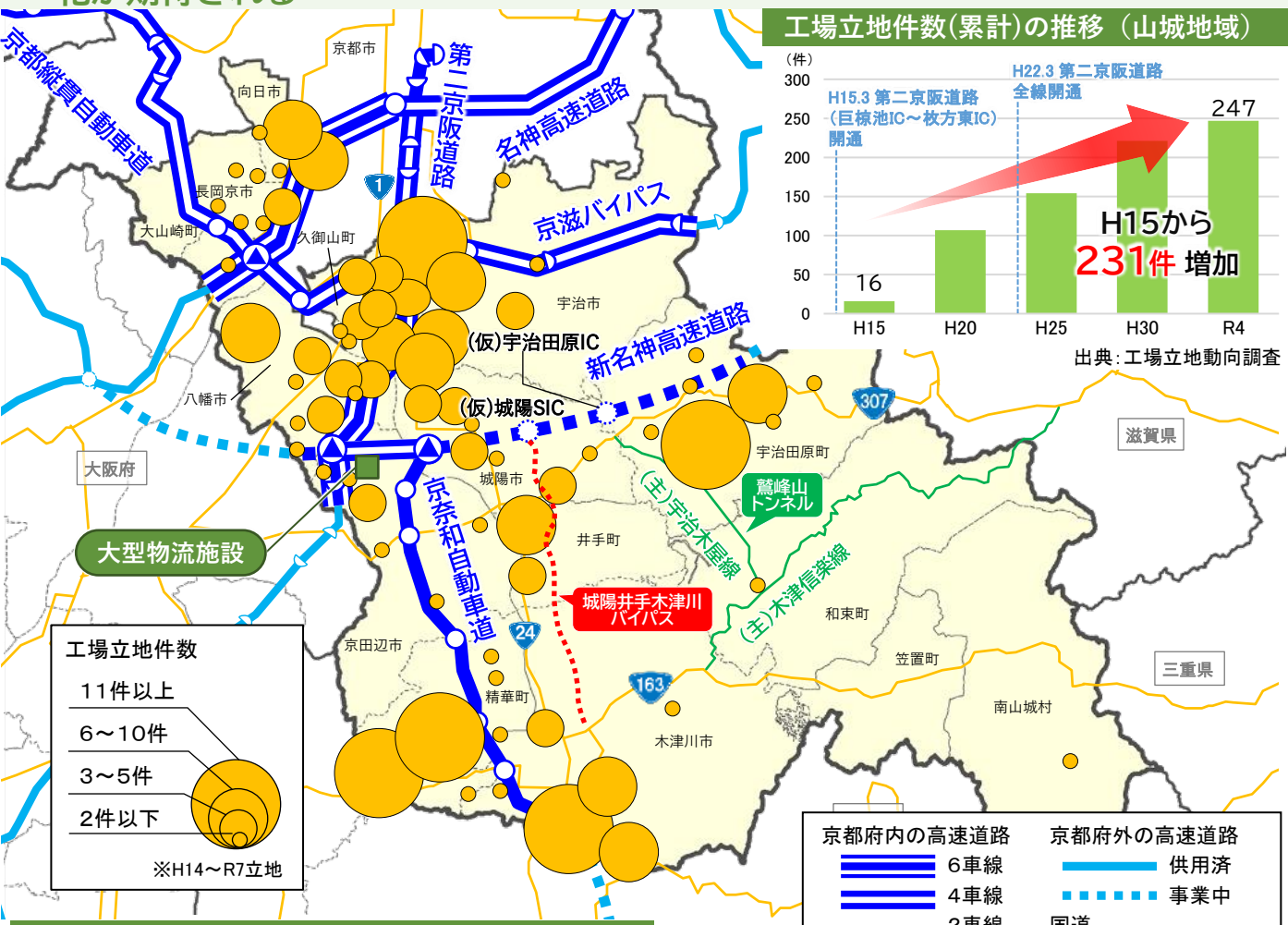


出典：京都市ホームページ

【山城】

工場立地による地域経済の活性化

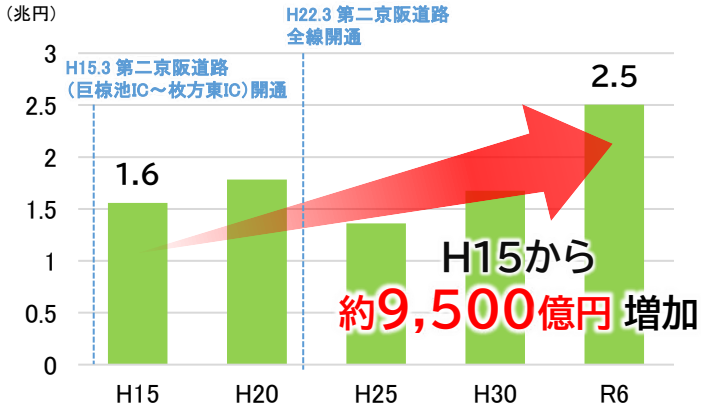
- 第二京阪道路の整備等による東西軸との連結に伴い、**工場立地件数が231件増加**し、雇用機会が拡大
- 山城地域の**製造品出荷額は約9，500億円増加**し、地域経済の活性化に寄与
- 今後、新名神高速道路やそれに伴う周辺道路整備により、更なる地域経済の活性化が期待される



工場立地件数(累計)の推移（山城地域）

出典：工場立地動向調査

製造品出荷額の推移(山城地域)



出典：工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

大型物流施設（平成30年竣工）

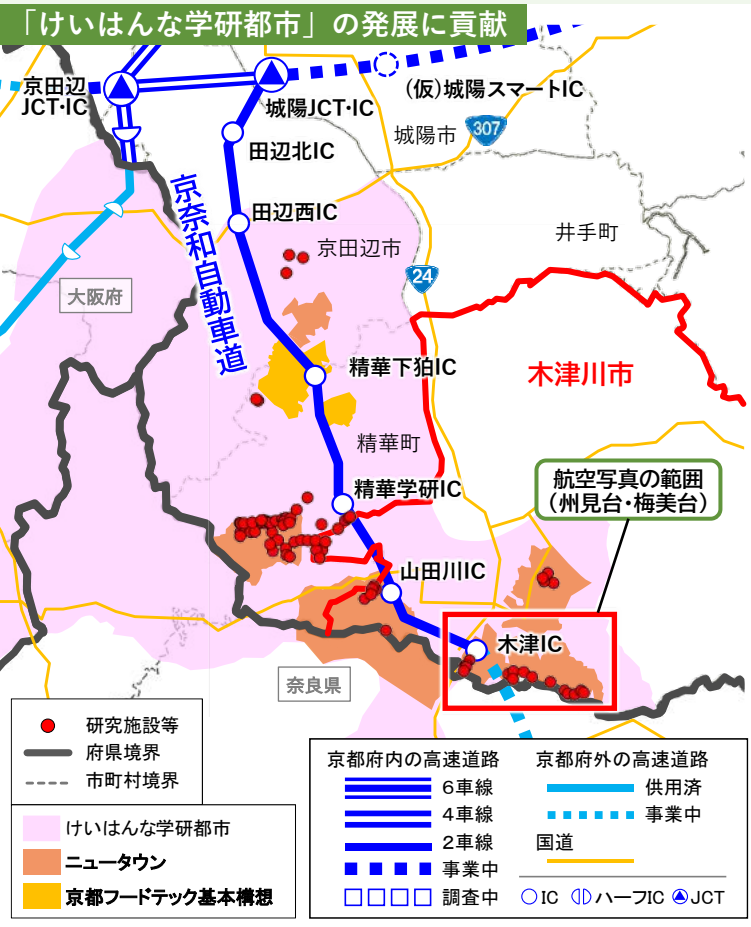


出典：株式会社プロロジス

【山城】 研究施設と人口増加による都市の発展

- 京奈和自動車道沿線では「けいはんな学研都市」※の**研究施設等が約2倍増加**し、食の最先端研究と関連製造企業の集積拠点である「京都フードテック基本構想」を整備中
- 木津川市では**人口が約3万人増加**し、ニュータウン等の形成により都市が発展

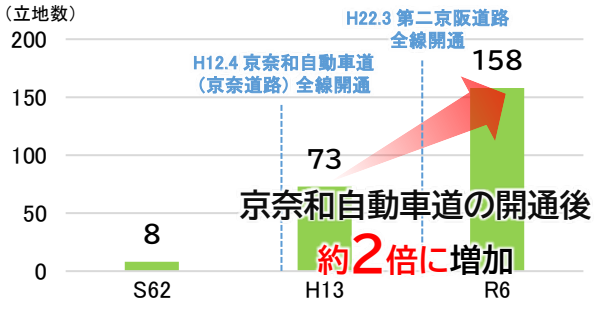
「けいはんな学研都市」の発展に貢献



※けいはんな学研都市（正式名称：関西文化学術研究都市）：京都府・大阪府・奈良県の府県境にまたがる広域的な都市開発プロジェクト
※京都フードテック基本構想：機能性表示食品や次世代食品、冷凍流通技術など、最先端領域の研究と、特色ある「食」関連製造企業の集積拠点

出典：関西文化学術研究都市推進機構（けいはんな学研都市）UR都市機構（ニュータウン）

「けいはんな学研都市」の施設数

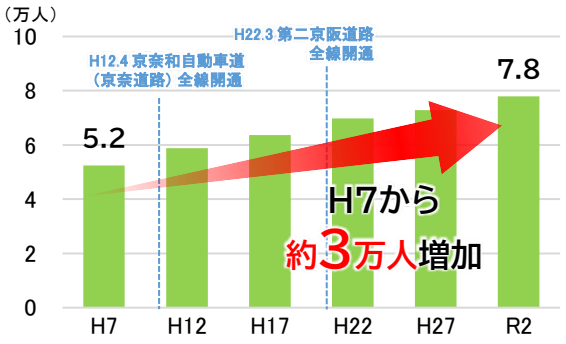


出典：関西文化学術研究都市推進機構



出典：京都府資料

木津川市の人口推移



出典：国勢調査

州見台・梅美台の開発

昭和54年



平成20年



航空写真：国土地理院　地理院地図

【南丹】

農業産出額と製造品出荷額の増加

- 京都縦貫自動車道の整備により物流範囲が広域化
- 南丹地域の特産物であるとうがらし、栗、黒豆等の農業産出額は約63億円増加
- 南丹地域の製造品出荷額は約1,500億円増加し、地域経済の活性化に寄与



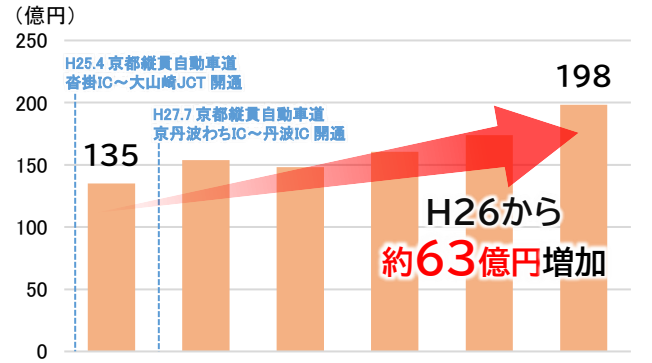
出典：国土数値情報（農業地域H27）

出典：京都府資料

南丹地域の特産物

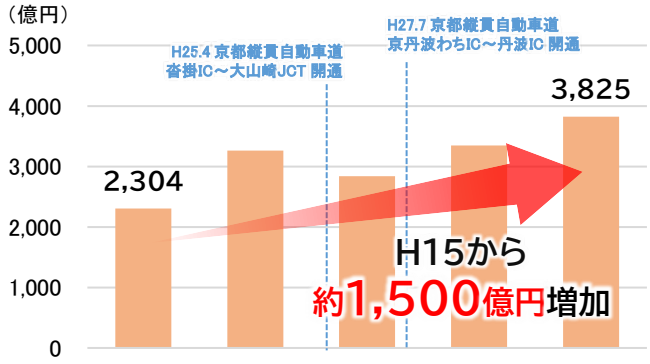
出典：京都府資料

農業産出額の推移（南丹地域）



出典：農林水産省（農業産出額）

製造品出荷額の推移（南丹地域）



出典：工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

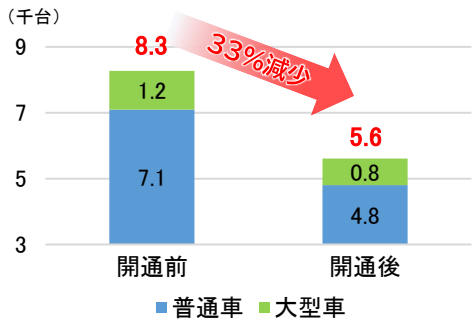
【南丹】

並行する国道の安全性向上に貢献

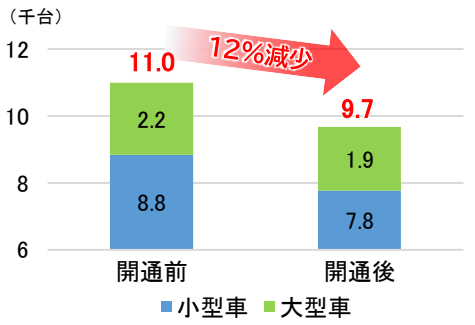
■ 京都縦貫自動車道に並行する国道9号や国道27号で**交通量が減少**
■ 渋滞に起因する**追突事故は約7割減少**



国道27号平均交通量推移



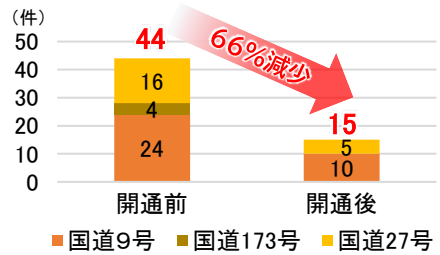
国道9号平均交通量推移



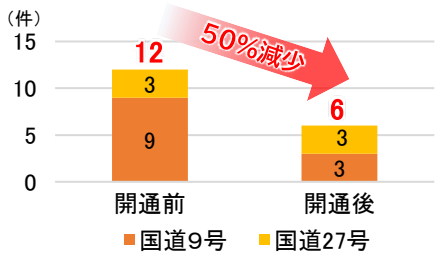
出典：全国道路・街路交通情勢調査
（開通前：H22　開通後：H27）

※平均交通量は距離の加重平均により算出
【対象区間】
国道27号：蒲生交差点～新綾部大橋交差点
国道9号：丹波IC交差点～和田交差点

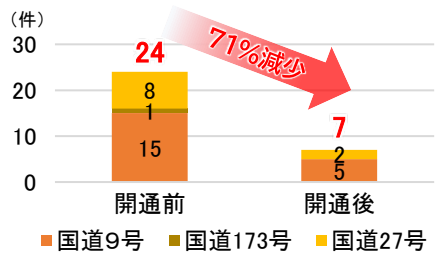
事故件数（全数）



事故件数（交差点付近）



事故件数（追突）



出典：イタルダデータ
（開通前：H26.7.18-H27.7.17）
（開通後：H27.7.18-H28.7.17）

【対象区間】
国道27号：蒲生交差点～新綾部大橋交差点
国道9号：丹波IC交差点～和田交差点
国道173号：和田交差点～新綾部大橋交差点



京都府
トラック協会

事故による通行止めが発生した際には、物流の遅延やコスト増加など運送に大きな支障をきたしています。
国道ルートと高速道路ルートの2つが選択できることで、事故発生時にも柔軟な対応が可能となり、安定した輸送が実現しています。

出典：R7.10京都府ヒアリング調査

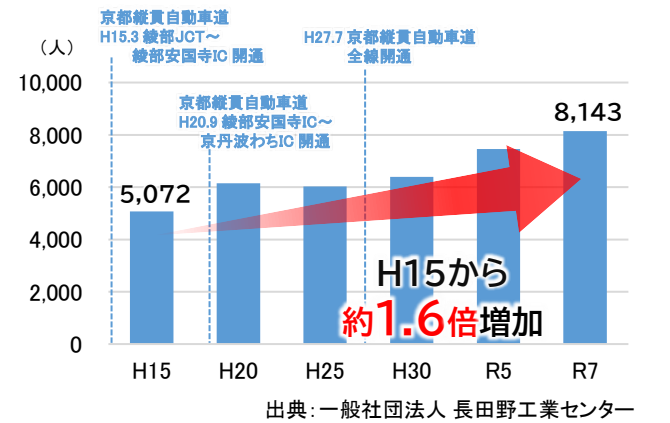
【中丹・丹後】

工業団地の製造品出荷額が増加

■ 長田野工業団地（舞鶴若狭自動車道沿線）は、従業員数が約1.6倍増加
■ 中丹・丹後地域の製造品出荷額は約1，900億円増加し、地域経済の活性化に寄与

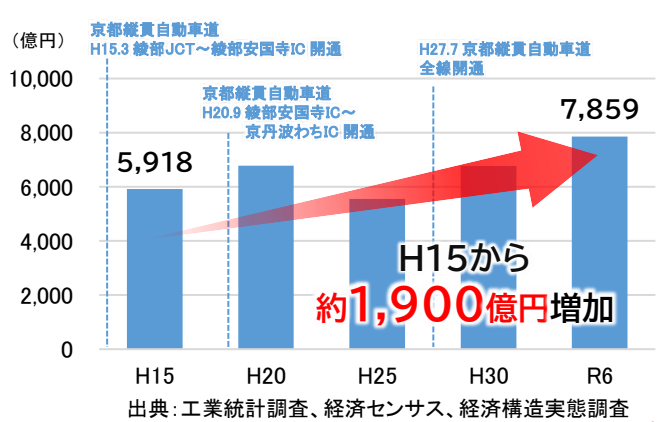


長田野工業団地の従業員数の推移



出典：一般社団法人 長田野工業センター

製造品出荷額の推移（中丹・丹後地域）



出典：工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

【中丹・丹後】

中丹・丹後地域の観光地の活性化に貢献

- 京都縦貫自動車道や山陰近畿自動車道の整備に伴い観光地へのアクセス性が向上し、観光入込客数はコロナ禍後復調傾向
- 観光消費額は約68億円増加し、観光地の活性化に寄与



出典：国土数値情報（観光資源）



出典：京丹後市観光公社



出典：（公社）京都府観光連盟



出典：（公社）京都府観光連盟

旧加悦町役場庁舎

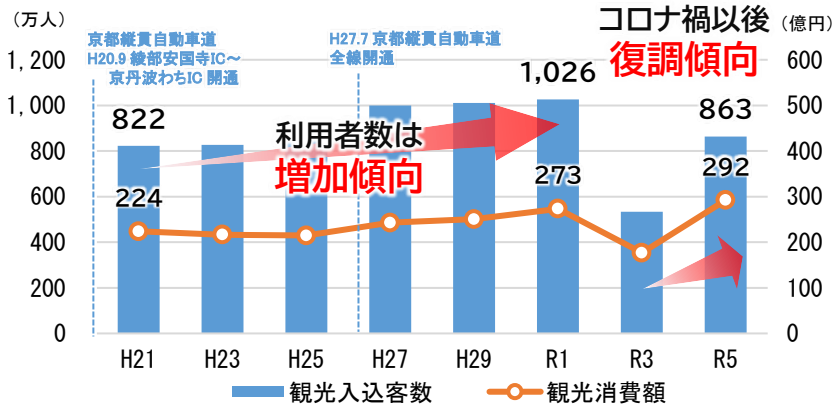


出典：与謝野町観光協会



出典：道の駅「舞鶴港とれとれセンター」

観光入込客数と観光消費額の推移（中丹・丹後地域）



出典：京都府観光入込客数等調査報告書

国が目指す高速道路の未来

我が国がおかれている現状と課題

- 国際的地位の低下・人口減少・少子高齢化
- 脆弱な国土とリスク・地球温暖化・大規模地震リスク
- 持続可能社会の実現・2024年問題・カーボンニュートラル
- サービスレベルの地域間格差・渋滞による経済損失・物流危機

高速道路が担う役割

シームレスネットワークの構築

現状課題

- **暫定2車線区間**で速度低下
- 特定の時間帯・区間で**交通渋滞の発生**

今後の対応

- 移動しやすく、通行止めになりにくい**道路ネットワークを構築**

▼乗用車専用・物流専用といった新たな発想によるネットワークの進化



出典：WISENET2050・政策集（国土交通省道路局）

多様な価値を支える多機能空間へと進化

物流危機への対応

- 道路空間を活用した**人手によらない物流システム**を実現

頻発する集中豪雨への対応

- 道路の地下空間を**排水機能**など多機能に活用

▼自動物流道路の実現



主要都市間を結ぶ地下トンネルに自動運転カートを走行させる物流システムを計画中

▼治水機能の推進



高速道路と放水路の共用トンネルとして導入（2007）

出典：WISENET2050・政策集（国土交通省道路局）

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

人口減少・災害リスクへの対応

- 地方部における**生活圏人口の維持**に不可欠な高速道路を整備
- 高速道路の空白地帯を解消し、大規模災害時のリダンダンシーを確保

▼大規模災害時のリダンダンシー確保





出典：山陰近畿自動車道（鳥取県・兵庫県・京都府）

自動運転社会の実現

自動運転車両への対応

- 道路と車両が高度に協調することによって、**自動運転の早期実現・社会実装**

▼車両と道路が協調した自動運転



出典：WISENET2050・政策集（国土交通省道路局）

経済成長・物流強化

国際競争力への対応

- 物流拠点、港湾周辺のネットワークの充実
- 中継輸送拠点の整備等、**物流支援の取組み**を展間



出典：本州四国連絡高速道路（株）

低炭素で持続可能な道路の実現

脱炭素社会への対応

- **次世代自動車**の普及環境の整備
- 速度環境の改善など**低炭素で持続可能**な道路交通を実現



出典：WISENET2050・政策集（国土交通省道路局）

京都府高速道路の将来像

ミッシングリンクの解消

山陰近畿自動車道

＜事業目的＞

- 広域的な循環ネットワークを形成
- 地域の交流・連携の促進
- 地域の安全・安心の向上

▼概要

起終点	鳥取県鳥取市～京都府宮津市
延長	約120km（京都府区間約43km）
供用区間	宮津天橋立IC～与謝天橋立IC（H23.3） 与謝天橋立IC～京丹後大宮IC（H28.10）
未整備区間	京丹後大宮IC～（仮）大宮峰山IC （事業中） （仮）大宮峰山IC～（仮）城崎温泉IC （調査中）



新名神高速道路

＜事業目的＞

- 渋滞している名神高速道路等の交通の円滑化
- 物流効率の向上
- 地域間の経済連携強化

▼概要

起終点	愛知県名古屋市～兵庫県神戸市
延長	約174km（京都府区間約18km）
供用区間	城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC（H29.4）
未整備区間	大津JCT～城陽JCT・IC （事業中） 八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC （事業中）



4車線化の整備（暫定2車線の解消）

事故リスクが高い

- 暫定2車線は対面通行であるため、正面衝突事故のリスクが高い
- 死亡事故など重大事故率が高い

速度低下が発生しやすい

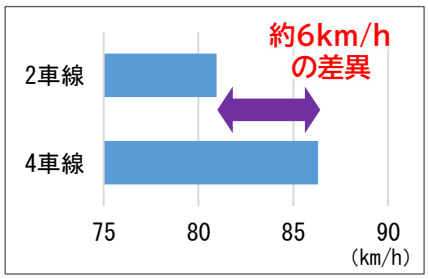
- 低速車両の影響で全体の速度が低下しやすい

緊急車両の通行が困難

- 救急車や消防車の円滑な通行が困難
- 災害時の緊急輸送道路機能が低下

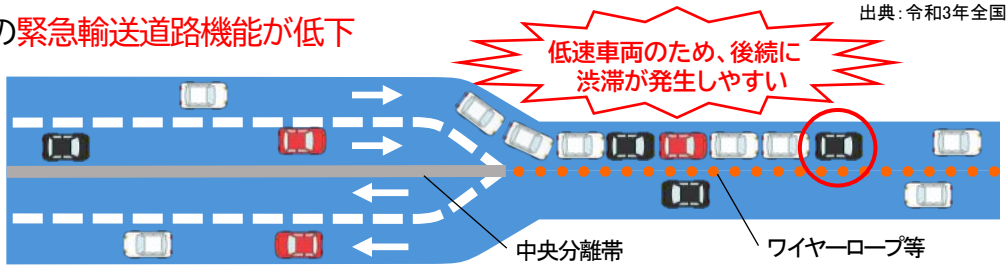


京都縦貫自動車道
暫定2車線区間



京都縦貫道路の平均速度
2車線：宮津天橋立IC～園部IC
4車線：園部IC～沓掛IC

出典：令和3年全国道路・街路交通情勢調査



暫定２車線区間の残存による課題（イメージ）

令和8年3月