

奈良県の道路整備における足もとの動向

～ 持続可能な経済成長の実現へ～

奈良県の道路は、「幹線道路における慢性的な渋滞」、「山間部を中心にカーブや狭い幅員による走行性の低下」が多く発生するなどの課題があり、全国に比べて道路事情が悪いと言われるが、足もとでは京奈和自動車道の整備が進み、既存道路の維持管理の高度化につながる施策も展開されている。

ここでは、奈良県の道路整備の現状と足もとの動向を整理した上で、県内における道路整備の意義について考察する。

1. 道路の現状

奈良県の一般道路（一般国道と県道の合計）における整備率（2024 年 3 月末時点）は 37.3% で全国平均を大きく下回り、都道府県別で全国最下位となっている。この結果は、奈良県の道路整備の遅れを顕著に示している（図表 1）。

（図表 1）一般道路の整備状況（2024 年 3 月末）

	道路延長 (km)	整備率	全国 順位
奈良県（国道＋県道）	2,218	37.3%	47位
一般国道（指定区間）	187	43.4%	41位
一般国道（指定区間外）	710	51.2%	45位
県道	1,320	29.1%	47位
全国平均（国道＋都道府県道）	4,458	64.4%	－

（注）「整備率」は道路の改良状況と混雑度を総合評価するもの。自動車のすれ違い走行が可能のように改良され、かつ混雑の少ない道路の割合をとらえると分かりやすい。

【資料出所】国土交通省「道路統計年報 2025」

一般国道のうち指定区間として国が管理する道路は「直轄国道」、都道府県や政令指定都市が管理する道路は「補助国道」と呼ばれる。奈良県における直轄国道の総延長は 187km で全国最下位、一般国道に占める割合は 20.9% で全国 44 位といずれも低位となっている（図表 2）。また、県が管理する補助国道には、自然災害の影響を受けやすい山間部を通過する区間も多く、崩土等による通行止めが毎年発生している。

このような中、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づけ重点的な整備を推進しているが、用地取得の遅れや埋蔵文化財調査の必要性などから新たな道路整備にも遅れが生じている（図表 3）。

（図表 2）都道府県別の直轄国道の状況（2024 年 3 月末）

都道府県名	総延長 (km)	都道府県名	一般国道に占める割合 (%)
1 位 北海道	8,410	1 位 北海道	100.0
2 位 新潟県	716	2 位 東京都	79.1
3 位 岩手県	716	3 位 神奈川県	61.6
45 位 群馬県	202	44 位 奈良県	20.9
46 位 栃木県	200	45 位 長崎県	20.3
47 位 奈良県	187	46 位 栃木県	19.4
全国平均	577	47 位 群馬県	18.6
		全国平均	40.8

（注）政令指定都市の管理分は各都道府県に含めて算出

【資料出所】国土交通省「道路統計年報 2025」

（図表 3）骨格幹線道路ネットワーク



【資料出所】奈良県道路整備基本計画（2024 年 10 月改定）

2. 足もとの動き

① 自動車専用道路の整備

奈良県の南北軸である京奈和自動車道は、未整備区間（大和北道路：奈良北 IC～郡山下ツ道 JCT、大和御所道路：橿原北 IC～橿原高田 IC の 2 区間）の存在が課題となっている。このような道路

の未整備区間は「ミッシングリンク」と呼ばれ、関西圏は首都圏や中部圏と比べて多く存在し、経済活動の阻害要因になっていると指摘されている。

京奈和自動車道の開通区間では企業立地が増加するなど、経済活動の活性化に効果を発揮している。2 か所のミッシングリンク解消を早期に実現することは、大阪府の経済活動への依存度が高い県経済の自立性向上への寄与も期待できる。2026 年 3 月には京奈和自動車道の大和御所道路において橿原高田 IC の大阪方面接続ランプが開通した。中南和と大阪との間が交差点を経由せずに直接の往来が可能となったことで、周辺の渋滞緩和に伴う生活環境や物流の改善に加え、救急医療、観光など幅広い分野への経済効果が期待されている。

県の東西軸である名阪国道は、中部圏と関西圏を結ぶ物流の大動脈としての役割を担っているが、急カーブと急勾配が連続しており交通事故が多発している。国は段階的に整備事業を行ってきたが、沿線の複数の自治体から事故防止対策や住民の生活環境確保を目的とした適正管理を要望されるなど、走行環境には課題が多い。

② 奈良県の道路政策

奈良県では、立ち遅れた道路整備を進めるため、ボトルネックとなっている埋蔵文化財調査の加速化などの取り組みを進めている。埋蔵文化財については、道路整備における奈良県特有の課題と言えるが、県立橿原考古学研究所の調査員や事務職員の増員など調査体制を強化することで発掘調査の効率性を高めるなどの取り組みを行っている。

また、道路を計画的に維持管理するため、2024 年度から 5 か年計画で「ならの道 リフレッシュプロジェクト」を実施している。舗装の耐久性向上や区画線の維持修繕など、利用者に快適な道路空間を提供することを目的としており、新たな道路整備に加え、既存道路の維持管理の高度化につなげていく方針だ。

3. 奈良県経済の成長と道路の役割

奈良県の道路は、ミッシングリンクの解消や計画的な維持管理に加え、2014 年に義務化された道路構造物（橋梁・トンネル等）への 5 年に 1

度の目視による全数点検により、今後は利便性・安全性の向上が見込まれる。

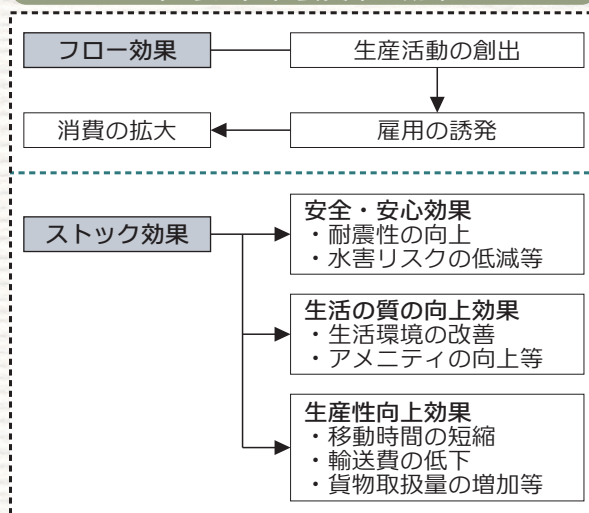
一方で、道路整備のための財源を巡る状況は厳しい。揮発油税、軽油引取税の暫定税率廃止に伴う国・地方の税収減が年間約 1.5 兆円とされる中、その減少分を補う安定財源の確保が必要となる。また、アスファルトなど資材価格の高騰、土木・建設業界の人手不足など対処すべき課題は多い。

道路など社会資本整備の効果には、フロー効果とストック効果がある。フロー効果とは、整備事業により生産、雇用、消費等の経済活動が派生的に創出される短期的な効果である。一方のストック効果とは、整備直後から中長期にわたり継続的に得られる「安全・安心効果」、「生活の質の向上効果」、「生産性向上効果」のことを言い、整備した社会資本を効果的・効率的に利用することで、その効果はより大きくなる（図表 4）。

奈良県では京奈和自動車道の整備とともに企業立地が進んだが、県経済の持続可能な成長のためには、ミッシングリンクの解消による利便性向上と定期的なメンテナンスによる利便性の維持・向上によるストック効果の一層の向上が求められる。道路のストック効果は、社会全体に対し長期間にわたり大きな影響を及ぼすため、財源問題など様々な課題はあるものの、将来世代への投資であることも踏まえ、最適な対応を検討していくことが求められる。

（秋山利隆）

（図表 4）社会資本の効果



【資料出所】国土交通省の資料をもとに作成