



～すてき・快適・京のみち～
全線開通10周年
京都縦貫自動車道の整備効果



国土交通省



京都府道路公社

- p 1 京都縦貫自動車道の概要
～京都縦貫自動車道は全線開通10周年～
- p 2 京都縦貫自動車道の整備効果① 経済波及効果
～10年間の経済波及効果は約2.3兆円～
- p 3 京都縦貫自動車道の整備効果② 物流の広域化
～京都の貨物車輸送を支える物流の大動脈～
- p 4 京都縦貫自動車道の整備効果③ 企業立地の支援
～アクセス性の高い沿線地域での工場立地が増加～
- p 5 京都縦貫自動車道の整備効果④ 観光の活性化①
～日帰り圏の拡大により沿線地域の観光地が活性化～
- p 6 京都縦貫自動車道の整備効果⑤ 観光の活性化②
～クルーズ船によるインバウンド観光が活性化～
- p 7 京都縦貫自動車道の整備効果⑥ 地域の活性化①
～地場製品の販売拡大で沿線地域の賑わいを創出～
- p 8 京都縦貫自動車道の整備効果⑦ 地域の活性化②
～道の駅を中心とした地域活性化を支援～
- p 9 京都縦貫自動車道の整備効果⑧ 京ブランドの魅力向上
～京都北部から出荷するブランド魚の輸送鮮度を確保～
- p 10 京都縦貫自動車道の整備効果⑨ 救急医療活動の支援
～救急医療施設へのアクセス性の向上が命を救う～
- p 11 京都縦貫自動車道の整備効果⑩ 災害復旧の支援
～大規模災害時における緊急輸送と早期復旧の支援～
- p 12 京都縦貫自動車道の整備効果⑪ 防災対策
～豪雨・豪雪・地震等への防災対策～

京都縦貫自動車道は 全線開通10周年

2025年7月18日に全線開通10周年



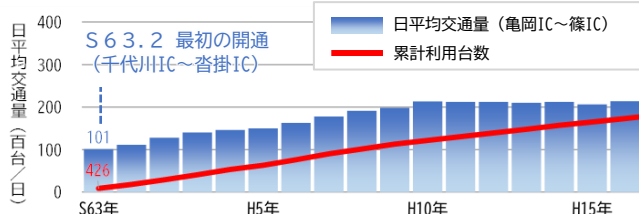
区間	宮津天橋立IC～久御山IC
延長	98.9km
車線数	4車線：園部IC～久御山IC 2車線：宮津天橋立IC～園部IC
施設数	インターチェンジ：20箇所 休憩施設：3箇所
通過市町村	京都市（伏見区、西京区）、舞鶴市、綾部市、宮津市、亀岡市、長岡京市、八幡市、南丹市、大山崎町、久御山町、京丹波町

久御山町～宮津市間の所要時間の変化

開通前(S60) 210分
開通後(R6) 90分 **120分短縮**

※所要時間は、ETC2.0プローブデータに基づく昼間12時間平均旅行速度及び規制速度（京都縦貫自動車道）を用いて算出。
（出典）ETC2.0プローブデータ（R6.10平日・小型車）

京都縦貫自動車道の交通量の推移



H25.4 名神高速道路との接続（沓掛IC～大山崎JCT・IC）
高速道路無料化社会実験



※累計利用台数は、京都縦貫自動車道（宮津天橋立IC～久御山IC）のIC区間交通量と区間延長を用いて加重平均し年平均日交通量を算出。それを年単位で累加させた値。

累計利用台数は
約2億台

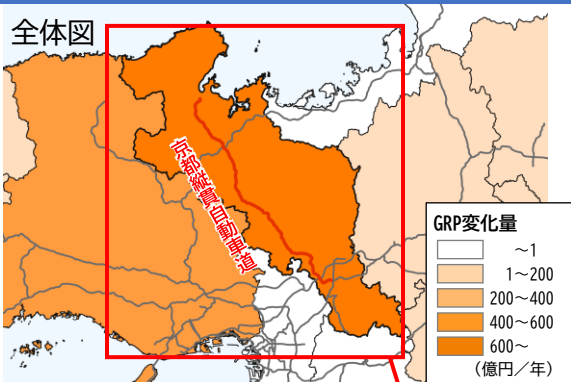
10年間の経済波及効果は約2.3兆円※1,2

■ 周辺地域では、観光業や食料品など幅広い分野に効果が波及！

経済波及効果算出のイメージ



京都縦貫自動車道の整備による経済波及効果

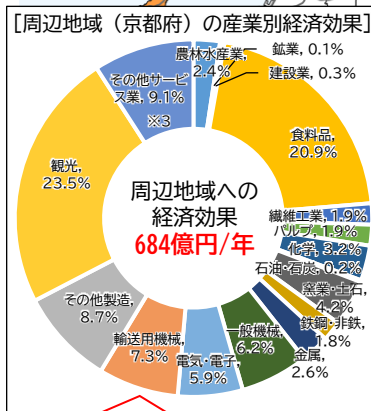


食料品メーカーの声

京都縦貫自動車道が開通し、本社（宇治市内）からのアクセスがよくなったため、**丹後地域に工場を新設**しました。
(ヒアリング調査結果より)

観光業関係者の声

京都府の南北が高速道路で繋がったことが**観光入込客数や観光消費額の向上**に寄与したと考えています。
(ヒアリング調査結果より)



拡大

丹後地域(128億円/年)

観光分野で特に効果が大きく、輸送用機械や食料品でも効果が見られる。



京都市および山城地域(187億円/年)

観光や製造業、食料品の分野で特に効果が大きい。



南丹地域(248億円/年)

食料品で特に効果が大きく、観光や輸送用機械の分野でも効果が見られる。



中丹地域(121億円/年)

観光および窯業・土石の分野で特に効果が大きい。



京都縦貫自動車道

※1 SCGE（空間的応用一般均衡）モデルのうち、神戸大学大学院小池淳司教授らが構築したRAEM-Lightモデルにより、2019年の社会経済状況を基準に京都縦貫自動車道あり/なしの場合の社会経済状況を推計し、GRPの差を経済効果として計測。
計測に必要な所要時間はNITAS（総合交通分析システム、国土交通省）を基に、2020年度末時点の道路ネットワークにおける京都縦貫自動車道あり/なしで計測。
※2 分析対象地域は、九州地方から関東地方（千葉県、埼玉県、群馬県まで）を対象地域とし、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、滋賀県は市区町村単位とし、その周辺部を生活圏、それ以外は都道府県単位のゾーニングとした。
※3 製品の製造に必要な物品賃、倉庫、電力・ガス・水道などであり、製品の生産増に伴い間接的に波及している効果
(参考) 同モデルにより計算した松山自動車道の20年間の経済波及効果は、約2.1兆円。(NEXCO西日本公表資料)

京都の貨物車輸送を支える物流の大動脈

名神高速や京滋バイパスとの接続で貨物車輸送が広域化！

京都縦貫自動車道を走行し沿線地域を発着地とする貨物車の流れ

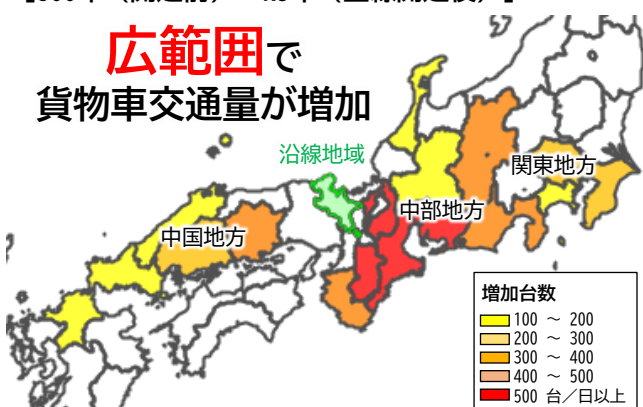


※京都縦貫自動車道のIC間を1区間でも走行した貨物車（小型貨物・普通貨物）を対象として国道以上の利用経路を集計し、200台/月以上の区間（高速道路・国道）を図示したもの。（出典）ETC2.0プローブデータ（R6.10全日・貨物車）

沿線地域に発着する貨物車交通量の変化

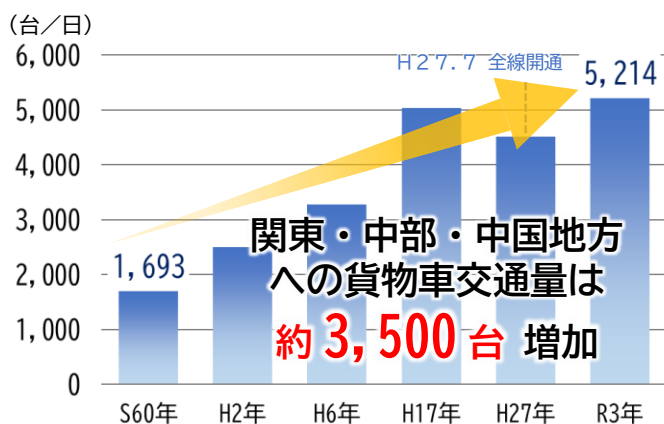
[S60年（開通前）～R3年（全線開通後）]

広範囲で
貨物車交通量が増加



※貨物車は小型貨物と普通貨物が対象。
※S60年（開通前）からR3年（全線開通後）の間に沿線地域発着の貨物車交通量が100台/日以上増加した都道府県を表示。
（出典）全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査

沿線地域に発着する貨物車交通量の推移
（沿線地域～関東・中部・中国地方）



※関東地方：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県
中部地方：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
中国地方：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
（出典）全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査結果

アクセス性の高い沿線地域での工場立地が増加

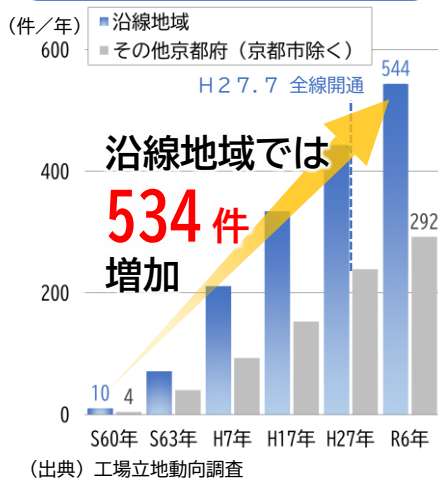
工場立地の促進により製造品出荷額は約5,000億円増加！

沿線地域の工業団地

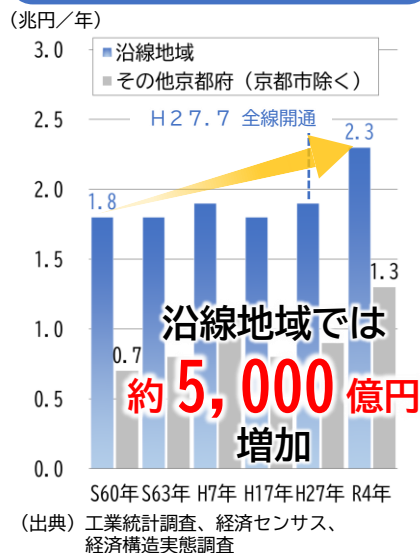


※IC15分圏域は、京都縦貫自動車道のICを起点として、NITAS（総合交通分析システム、国土交通省）により算定。速度設定は、R3年の全国道路・街路交通情勢調査に基づく道路種別混雑時速度を使用。

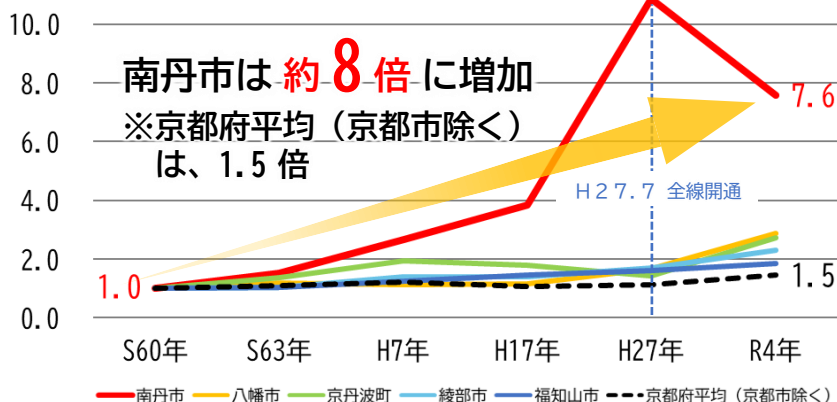
新規工場立地件数 (累計) の推移



製造品出荷額の推移



沿線地域における製造品出荷額伸び率（上位5位）



(出典) 工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

沿線自治体（南丹市）の声

きょうとしんこうえつむら
京都新光悦村（工業団地）の
企業立地は、分譲開始以降、
堅調に増加しています。
これは、京都縦貫自動車道の
インターチェンジに
近くアクセス性の良
さも大きく影響して
いると思います。



(ヒアリング調査結果より)

日帰り圏の拡大により沿線地域の観光地が活性化

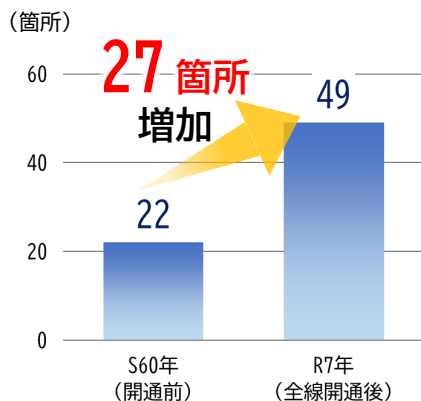
沿線地域で観光施設が新設、1,300万人の観光客が増加！

京都市からの3時間圏と沿線地域に立地する主な観光施設



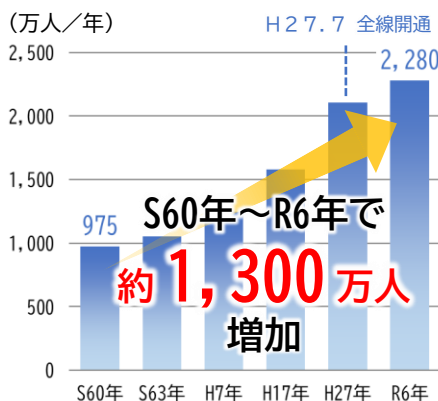
(出典) 主要観光施設：NEXCO西日本提供「高速道路ガイドマップ」(2024.12~2025.1版)掲載の観光施設。
3時間圏：NITAS(総合交通分析システム,国土交通省)により算定。速度設定は、S60年及びR3年の全国道路・街路交通情勢調査に基づく道路種別混雑時速度を使用。

3時間圏内に立地する沿線地域内の観光施設数



※各年次における3時間圏内の沿線地域内に立地する観光施設数を集計。

観光入込客数の推移



(出典) 京都府観光入込客等調査報告書

沿線自治体(伊根町)の声

京都縦貫自動車道の利用により、大阪駅や京都駅を出発地とする天橋立や伊根の舟屋を周遊する1日ツアーが組みやすくなり、多くのインバウンド観光客の方に来ていただいています。

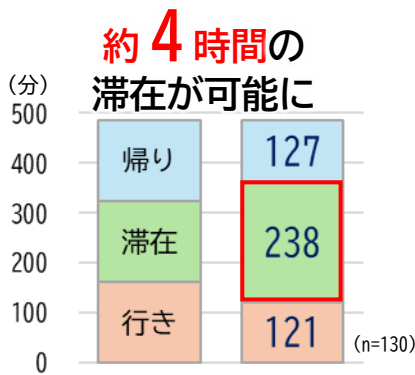
(ヒアリング調査結果より)



インバウンド観光客で賑わう伊根の舟屋周辺の様子

京都市から丹後地域への移動時間と滞在時間

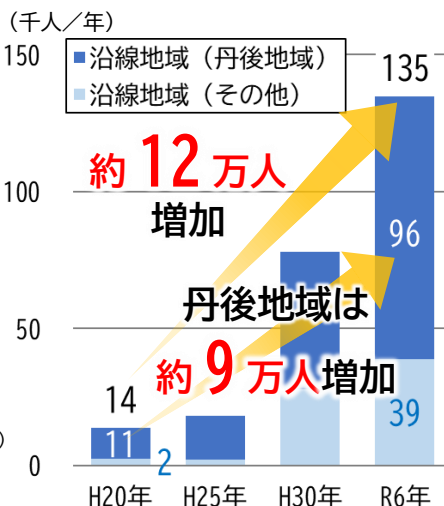
移動時間の短縮により



※ETC2.0プローブデータに基づき京都市域→丹後地域→京都市域のトリップにおける移動時間と滞在時間の中央値を集計。

(出典) ETC2.0プローブデータ
(R6.10休日・小型乗用車)

外国人宿泊客数の推移



※丹後地域：宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町

(出典) 京都府観光入込客等調査報告書

クルーズ船によるインバウンド観光が活性化

■ 京都舞鶴港のクルーズ船が増加、京都市方面へのツアーも盛況！



※所要時間：京都舞鶴港（第2ふ頭）～京都市中心部間の所要時間。
ETC2.0プローブデータによる昼間12時間平均旅行速度及び規制速度（京都縦貫自動車道）より、開通状況を考慮して算出。（出典）ETC2.0プローブデータ（R6.10平日・小型車）

京都舞鶴港に寄港するクルーズ船

〔クルーズ船と停車場に並ぶ観光バス〕



〔京都・宇治行きのオプションツアー〕

	R5年	R6年
ツアー件数	6件	7件
観光バス台数	23台	35台

（出典）京都府資料

京都舞鶴港から京都市への移動時間と滞在時間

移動時間の短縮により

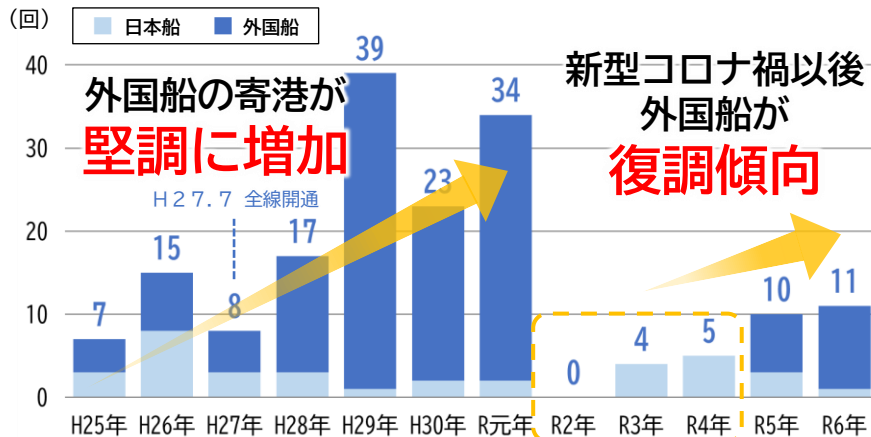
約 **6 時間** の滞在が可能に



(n=44)

※ETC2.0プローブデータに基づき舞鶴市域→京都市域→舞鶴市域のトリップにおける移動時間と滞在時間の中央値を集計。
（出典）ETC2.0プローブデータ（R6.10休日・小型乗用車）

京都舞鶴港クルーズ船年別寄港回数



（出典）京都府商工労働観光部資料

新型コロナ禍

京都府の声

舞鶴港のクルーズ船では、京都市へのツアーが人気です。京都市までの時間短縮が、クルーズ船が舞鶴港に寄港する理由の1つにもなっており、クルーズ船の誘致にも役立っています。



（ヒアリング調査結果より）

地場産品の販売拡大で沿線地域の賑わいを創出

■ 南丹の直売所販売額は約10億円増加し地域活性化をけん引！

直売所での地場産品の販売



丹波くり

黒大豆

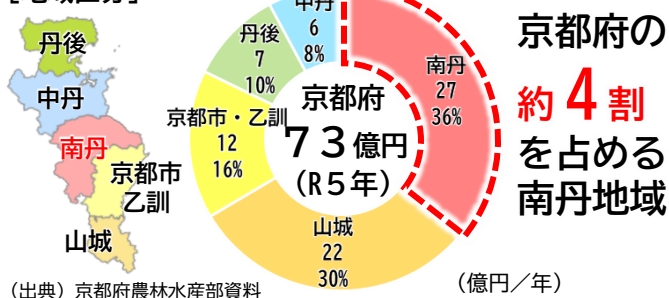
(直売所での人気が高い主な地場産品)

(出典) (公社)京のふるさと産品協会

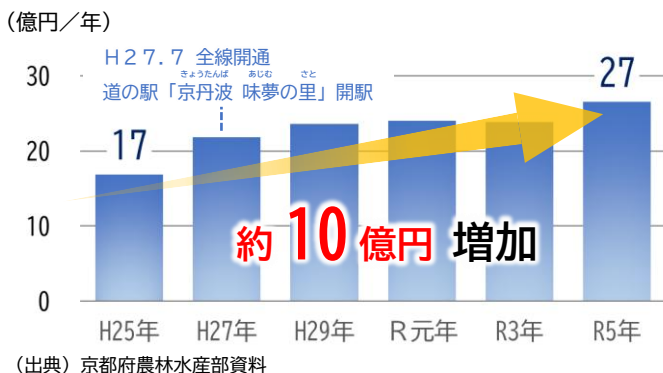
きょうたんば あじむ さと
道の駅「京丹波 味夢の里」(京丹波町)

京都府内の直売所販売額・地域別構成比

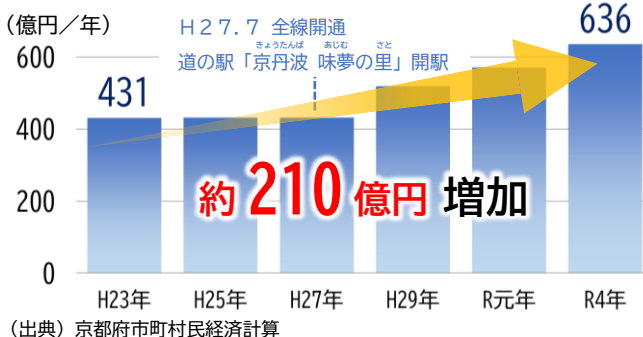
[地域区分]



南丹地域における直売所販売金額の推移



京丹波町の地域内総生産の推移



沿線自治体(京丹波町)の声

黒豆や栗などの地場産品はとても人気がありますが、京都縦貫自動車道の開通によりアクセス性が向上し、道の駅やその他直売所での売上が著しく増加しました。地産地消の取り組みも活発化し、地域が活性化しています。(ヒアリング調査結果より)



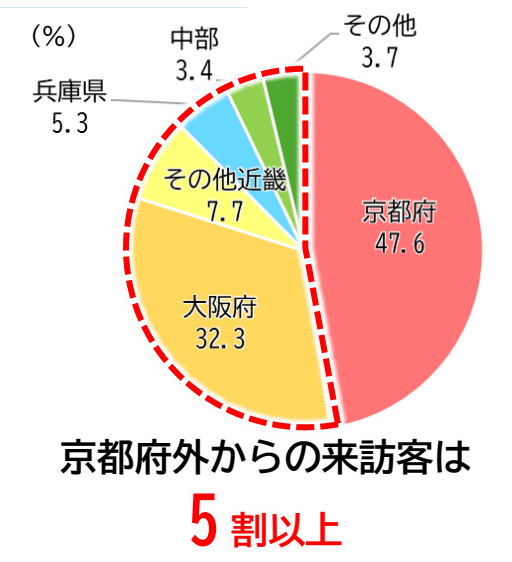
道の駅を中心とした地域活性化を支援

沿線地域の道の駅では京都府外からの来訪客が5割以上！

沿線地域に立地する道の駅



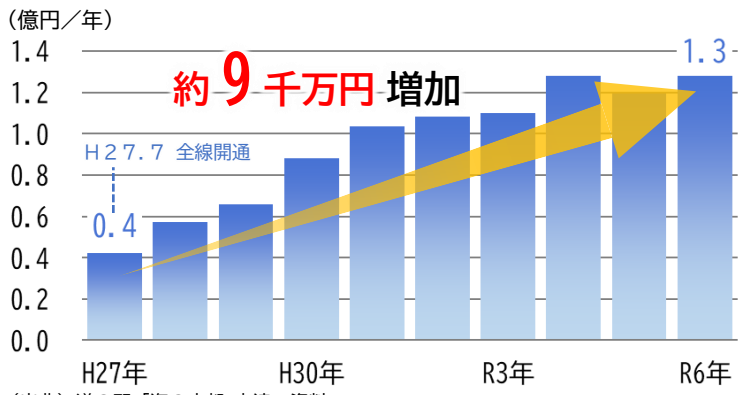
道の駅来訪客の出発地構成比



※中部：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
※道の駅来訪者の判定方法について京都縦貫自動車道を利用して道の駅に滞在（15分～3時間以内）したトリップの車籍地より出発地を判定。集計対象は沿線地域内の道の駅
（出典）ETC2.0プローブデータ（R6.10全日・全車種）

（出典）国土交通省近畿地方整備局

道の駅「海の京都 宮津」年間売上額の推移



（出典）道の駅「海の京都 宮津」資料

道の駅「海の京都 宮津」職員の声

道の駅「海の京都 宮津」は、京都縦貫自動車道の宮津天橋立ICの近くに立地しているため、アクセス性が良く、京都府外からも多くのお客様にお越しいただいています。開駅以降、年間売上額も順調に増加しています。

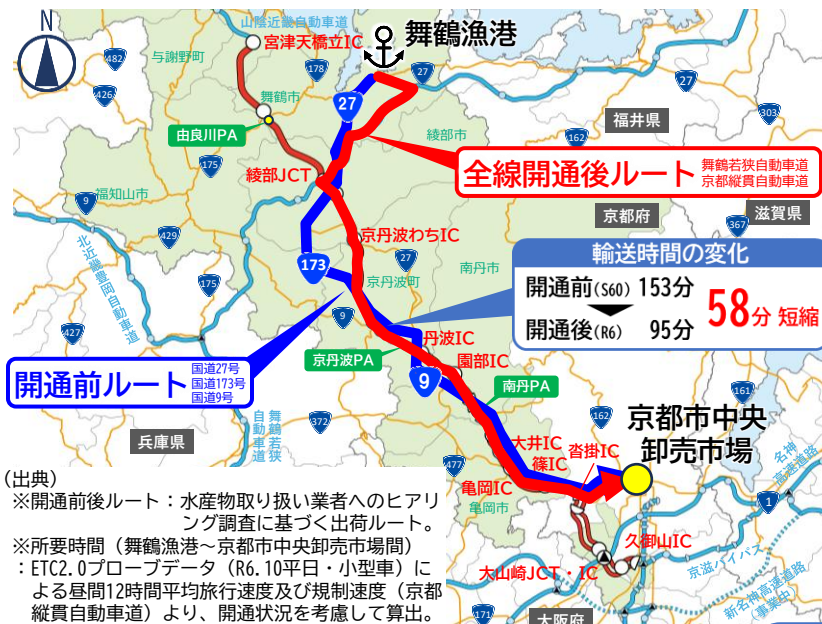
（ヒアリング調査結果より）



京都北部から出荷するブランド魚の**輸送鮮度**を確保

全国1位の漁獲量を誇る鯖の京都市内への出荷を支援！

舞鶴漁港から京都市中心部への出荷ルート



[舞鶴漁港で水揚げされた京鯖]



きょうさわら

京鯖とは？

- 府内の主に定置網で漁獲されるサワラの中で、1.5kg以上のサワラは「京鯖」としてブランド化されています。

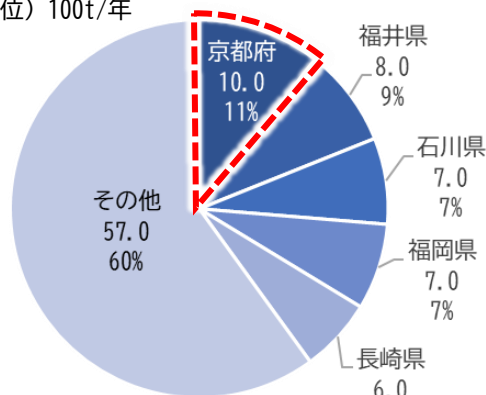
(出典) 京都府漁業協同組合

さわら類の漁獲量割合

京都府のさわら類漁獲量

全国1位（令和6年）

(単位) 100t/年



(出典) 令和6年漁業・養殖業生産統計 ※第一報

水産物取り扱い業者（舞鶴港）の声



京都縦貫自動車道を利用することにより、京都市内への輸送時間が短縮し、**魚の鮮度を確保**できるようになりました。

おかげで、**水揚げされた魚を当日中に京都市内で販売する業者が増えました。**（ヒアリング調査結果より）

京丹後市の間人ガニや伊根町の養殖ブリ等の出荷を支援

沿線自治体（京丹後市）の声

京丹後市の高級ブランドガニ「**間人ガニ**」は、濃厚な甘みと旨味や高い鮮度等で人気があり、都市圏へも多く出荷されています。京都縦貫自動車道の開通後は、短時間輸送によるより



京丹後市の高級ブランドガニ「間人ガニ」

(出典) 京丹後市観光公社

高い鮮度での出荷が可能となった他、アクセス向上により、**より多くの観光客の方にお越しいただけるようになりました。**

(ヒアリング調査結果より)

伊根町で養殖業を営む水産業者（橋本水産）の声

京都縦貫自動車道が整備されたおかげで、宮津市や舞鶴市から京都市などの都市部への輸送時間が短縮し、**出荷するブリの鮮度も向上**しています。また、**関西圏からの日帰りもしやすく**、“伊根ブリ”のシーズン（11月～3月頃）にお越しになられる**観光客が年々増加**しているように感じられます。



橋本水産 橋本弘 さん

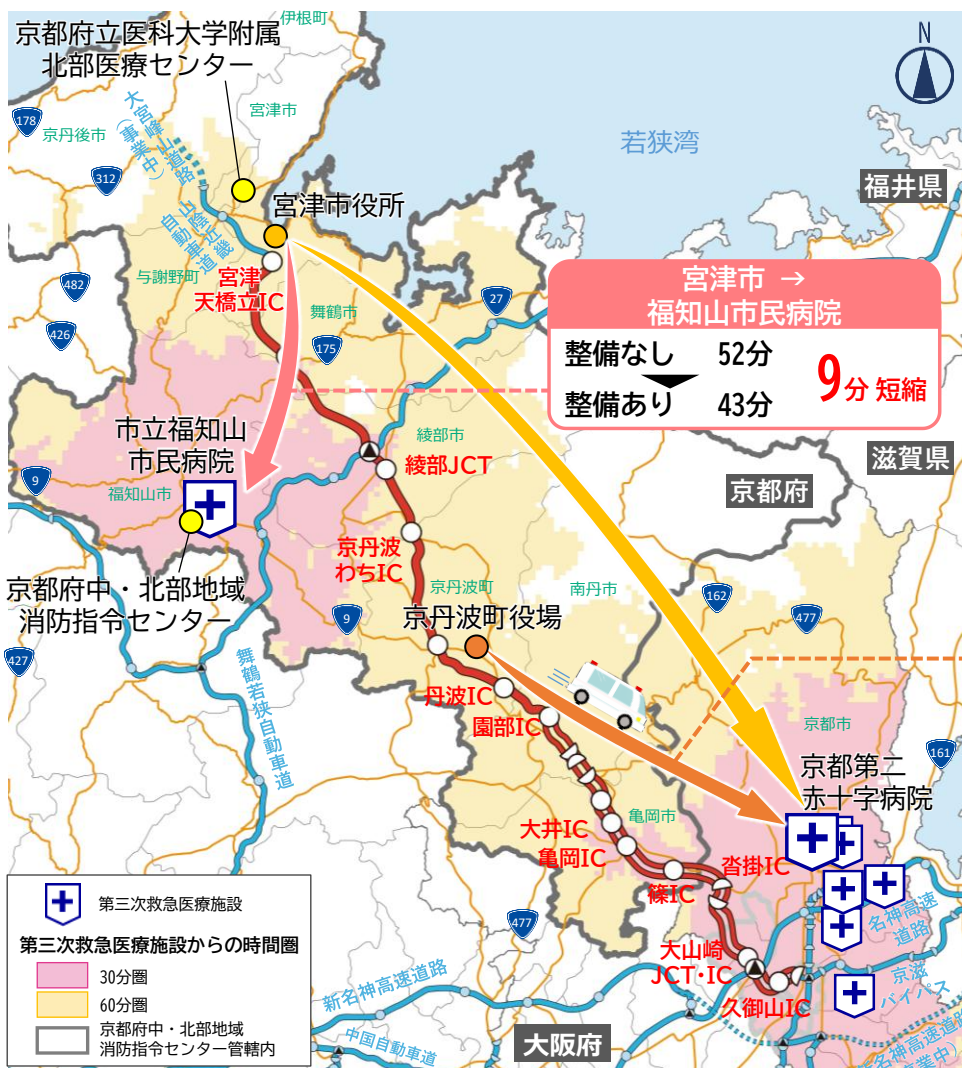
(出典) 橋本水産

(ヒアリング調査結果より)

救急医療施設へのアクセス性の向上が命を救う

命を救う救急搬送時間の短縮に貢献！

京都府の第三次救急医療施設の等時間圏の広がりと所要時間の短縮



消防職員の方の声

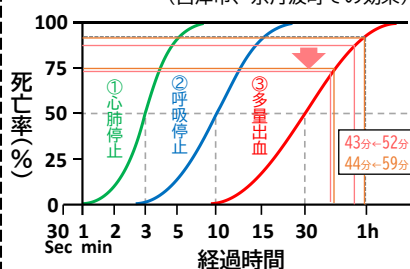
京都府中・北部地域消防指令センター管轄内から京都縦貫自動車道経由で京都南部にある3次救急医療施設へ搬送することがあります。全線開通したことで、**管外の搬送先医療機関へ選択肢が広がる**とともに、管内においても、**現場到着時間、病院収容時間の短縮**を図ることができました。

(ヒアリング調査結果より)

京丹波町 → 京都第二赤十字病院間
開通なし 59分
開通あり 44分 **15分短縮**

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、京丹波町での効果)



京都市内の高次医療機関へのアクセス向上！

[所要時間の変化]

【整備なし】一般道ルート

約143分 (121km)

【整備あり】
京都縦貫自動車道ルート

約87分
(100km)

約56分
短縮

※所要時間は、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。

京都第二赤十字病院

京都府立医科大学附属
北部医療センター 勤務医の声

全線開通により京都市内の高次医療機関にアクセスしやすくなったことで、**地域医療連携の構築に寄与し、定期通院や特殊な医療を受けることが可能となった**と思います。



(ヒアリング調査結果より)

[高度医療設備]



(陽子線治療室)

(出典) 京都府立医科大学附属病院資料

大規模災害時における緊急輸送と早期復旧の支援

■ 救助・救援活動、救援物資の緊急輸送等、重要な役割を担う！

京都府における啓開ルートおよび主要拠点位置図



大規模災害発生時における道路啓開とは？

- 緊急車両等が通行可能な路線確保のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けることを「**道路啓開**」といいます。

[被災状況]



(出典) 国土交通省ホームページ

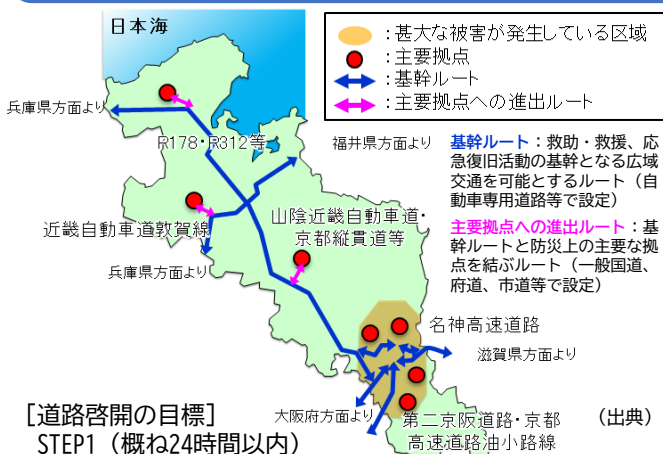
↓ **道路啓開**

[道路啓開後の状況]



(出典) 国土交通省ホームページ

発災後から概ね24時間以内の啓開完了を目標とする基幹ルートと主要拠点への進出ルート



[道路啓開の目標]
STEP1 (概ね24時間以内)

- 人命救助を目指した救助・救援ルートを確保するため、発災後**概ね24時間以内**に「**基幹ルート**」及び甚大な被害が発生していない区域の「**主要拠点への進出ルート**」の道路啓開を完了し、**概ね72時間以内**に甚大な被害が発生している区域の「**主要拠点への進出ルート**」の道路啓開を完了することを目標とします。
- 被災の状況によっては、72時間以降も道路啓開を継続する場合があります。

(出典) 京都府域道路啓開計画(案) (R7.1, 京都府緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会 京都府域道路啓開計画策定ワーキンググループ)

豪雨・豪雪・地震等への防災対策

安全な走行確保のための雪氷対策作業



- 関西の高速道路において、京都縦貫自動車道は冬季に降雪が多い路線です。
- 安全な走行を確保するため、路面状況に応じて、**凍結防止剤散布・除雪等の雪氷対策作業**を行なっています。

京都縦貫自動車道の雪氷対策作業の様子

令和7年5月「京丹波 味夢の里」が防災道の駅として選定！

防災道の駅とは

大規模災害時等の 広域的な防災拠点



- ・自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点
- ・緊急物資等の基地機能
- ・復旧、復興活動の拠点 等

(出典) 国土交通省ホームページ

- 「京丹波 味夢の里」は、平時は地域の特産品や情報提供、休憩施設などを備えています。災害時には避難所や情報発信拠点として利用でき、地域住民や利用者の安全を支えます。
- 京都府の地域防災計画で、**広域的な防災機能強化**を図る道の駅として、国土交通省より「**防災道の駅**」として選定されました。
- 今後は避難計画の強化や近隣地域の防災施設との連携の模索など、**防災力の向上**に取り組みます。

「京丹波 味夢の里」の設備

〔耐震基準に基づく建物・設備〕



〔貯水タンク〕



〔無停電設備〕



〔通信設備〕



〔防災倉庫〕



〔防災トイレ〕



平常時

災害時