

令和7年11月20日15時30分

(西日本高速道路株式会社 同時発表)

近畿地方整備局 奈良国道事務所

西日本高速道路株式会社 関西支社

けい な わ

奈良県京奈和自動車道連絡調整会議を開催しました

～事業進捗や事業費精査などの情報を引き続き共有～

奈良県内で事業中の京奈和自動車道について連絡調整会議を開催したので、結果を公表します。

規約(別紙2)を確認し、以下の事項を共有しました。

今後も連絡調整会議を通じ、事業の進捗や事業費の精査など情報共有を丁寧に図ってまいります。

○ 事業進捗状況と課題

- ・大和北道路^{やまときた}について、地質調査結果等による設計の見直し等を実施しており、施工に向けた検討を行っているところ。
- ・大和北道路(奈良北～奈良)については、今後、シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン、及び有識者の技術的助言を踏まえたトンネル構造の決定が必要。
- ・大和北道路については、今後、沿道条件を踏まえた架設時の施工計画の精査が必要。
- ・大和御所道路^{やまとごせ}については、今後、大規模な開削トンネル工事を実施予定であり、公共交通等への影響が最小限となるよう施工調整が必要。

○ 事業費の見直しについて

- ・全体事業費で約876億円の増額を予定しており、今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定。

○ 奈良県からの意見

1. 日 時 : 令和7年11月20日(木) 14:00～
2. 場 所 : 国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所 4階 会議室
3. 議 題 : 京奈和自動車道(大和北道路・大和御所道路)の進捗状況 等
4. 出席者 : 別紙1のとおり
5. 規 約 : 別紙2のとおり
6. 議事概要・会議資料 : 別紙3、4のとおり

<取 扱 い> _____

<配布場所> 近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、奈良県政・経済記者クラブ

<問合せ先> 国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所
副 所 長 横山 健司 (よこやま たけし)
電 話 : 0742-33-1391(代表)
西日本高速道路株式会社 関西支社 奈良工事事務所
副 所 長 竈本 武弘 (かまもと たけひろ)
電 話 : 0742-32-2701(代表)

奈良県京奈和自動車道連絡調整会議
出席者名簿

(敬称略)

奈良県	県土マネジメント部長	安井 広之
国土交通省 近畿地方整備局	道路部長	西野 毅
	奈良国道事務所長	河本 敦
西日本高速道路 株式会社	関西支社 建設事業部長	西谷 誠之
	関西支社 奈良工事事務所長	樫山 公洋

奈良県京奈和自動車道連絡調整会議 規約

(名称)

第1条

本会は、奈良県京奈和自動車道連絡調整会議（以下「会議」という）と称する。

(設置)

第2条

会議は、国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所長、西日本高速道路株式会社関西支社奈良工事事務所長が設置する。

(目的)

第3条

会議は、奈良県内の京奈和自動車道事業における事業進捗状況等について関係機関で情報共有を図り連携を強化していくことを目的とする。

(会議)

第4条

会議の構成員は、別紙のとおり構成する。なお、必要に応じ、構成員以外のものを会議に出席させることができる。

(会議の公開)

第5条

会議は非公開とするが、その結果については公表する。

(事務局)

第6条

会議の事務局は、国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所に置く。

(開催時期)

第7条

会議の開催は、必要に応じて随時開催する。

(WGの設置等)

第8条

本会議の下部組織に必要に応じてWGを設置することができる。

(雑則)

第9条

この規約に定めのない事項または疑義が生じた事項については、必要に応じて協議の上、対応するものとする。

奈良県京奈和自動車道連絡調整会議 名簿

所 属		職 名
奈良県	県土マネジメント部	部 長
国土交通省 近畿地方整備局	道路部	部 長
	奈良国道事務所	所 長
西日本高速道路 株式会社	関西支社 建設事業部	部 長
	関西支社 奈良工事事務所	所 長

奈良県京奈和自動車道連絡調整会議 議事概要

1. 開催日時：令和7年11月20日（木）14:00～
2. 開催場所：国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所 4階 会議室
3. 出席者：奈良県 県土マネジメント部長 安井 広之
 国土交通省近畿地方整備局
 道路部長 西野 毅
 奈良国道事務所長 河本 敦
 西日本高速道路株式会社関西支社
 建設事業部長 西谷 誠之
 奈良工事事務所長 樫山 公洋

4. 議 事：

- 奈良県京奈和自動車道連絡調整会議の規約（別紙2）について確認。
- 奈良県京奈和自動車道連絡調整会議を開催し以下の事項について共有した。

I. 事業進捗状況と課題について

- ・大和北道路について、地質調査結果等による設計の見直し等を実施しており、施工に向けた検討を行っているところ。
- ・大和北道路（奈良北～奈良）については、今後、シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン、及び有識者の技術的助言を踏まえたトンネル構造の決定が必要。
- ・大和北道路については、今後、沿道条件を踏まえた架設時の施工計画の精査が必要。
- ・大和御所道路については、今後、大規模な開削トンネル工事を実施予定であり、公共交通等への影響が最小限となるよう施工調整が必要。

II. 事業費の見直しについて

- ・物価上昇による資機材費及び労務費の増額、地質条件の変更、埋蔵文化財調査の追加により、約891億円の増額が生じたため、約15億円のコスト縮減を図ったものの、全体事業費で約876億円の増額を予定しており、今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定。

- ① 前回事業評価以降の資機材・労務費の上昇によって、増額の必要が生じた
 （大和北道路：＋174億円、大和御所道路：＋336億円）

②埋蔵文化財調査の追加による増【＋57億円】

- ・事業化時点の埋蔵文化財調査面積は、「奈良県遺跡地図」の埋蔵文化財包蔵地の範囲を調査対象範囲としていた。
- ・発掘調査に先立ち確認調査を行った結果、平城京に関連する重要な遺構が確認される等、発掘調査が必要な範囲が拡大する必要が生じた。

③地質条件の変更による増【＋324億円】

- ・予備設計時は近傍の地質調査結果より支持層を推定し、地盤改良の要否や橋梁の杭長を計画していた。
- ・詳細設計に伴い各構造物位置等での地質調査により、支持地盤以深の地質等から支持層を見直したことにより、地盤改良の追加や橋梁の杭長に変更が生じた。

④コスト縮減の取り組み【▲１５億円】

- ・近接する専用部、ランプ部の橋梁下部工の一体構造化による橋脚の削減、上部構造の連続桁化による全体構造の一体化に伴う部材の軽量化等による縮減、橋梁上部工の架設工法の見直し（送り出し架設工法→クレーン架設工法）による削減、仮設資材の一部に高強度部材を使用し鋼材量を削減することでコスト縮減を実施。
- ・引き続き、今後の技術の進展による新技術・新工法の採用等のコスト縮減に努めながら事業を推進する。

○奈良県からの意見について

- ・京奈和自動車道は奈良県にとって経済活性化、地方創生・地域振興、防災面などあらゆる面で非常に大きな効果をもたらす道路として県民の期待も大きい。
- ・物価上昇に伴う資機材費や労務費での増額、地質条件の変更による増額については理解するが、今後の事業推進にあたり、更なるコスト縮減の検討を積極的に実施し、地方負担の軽減に努めていただきたい。
- ・早期に整備効果を発現するために、更なるスピードアップを図るなど、積極的に事業推進に取り組んでいただきたい。（仮称）大和郡山北 IC（南側ランプ）～郡山下ツ道 JCT 区間については、第１次国土強靱化実施中期計画の期間内に供用を開始し、令和１３年開催予定の国民スポーツ大会に活用できるよう最大限の努力を行っていただきたい。
- ・また、本線整備を最優先に進めて頂いているところではあるが、工程上可能な範囲で、（仮称）田原本 IC の整備、御所南 IC のフル IC 化（南行きオンランプの設置）、未開通となっている側道整備についても事業を推進いただきたい。
- ・引き続き、連絡調整会議等を活用し、事業に大幅な変更などが発生する場合は事前に情報共有していただくなど、これまで以上に密な連携を図っていただきたい。

○連絡調整会議を通じ、事業の進捗や事業費の精査など情報共有を引き続き実施

以 上

奈良県京奈和自動車道連絡調整会議資料

令和7年11月20日

国土交通省 近畿地方整備局

奈良国道事務所

西日本高速道路株式会社 関西支社

奈良工事事務所

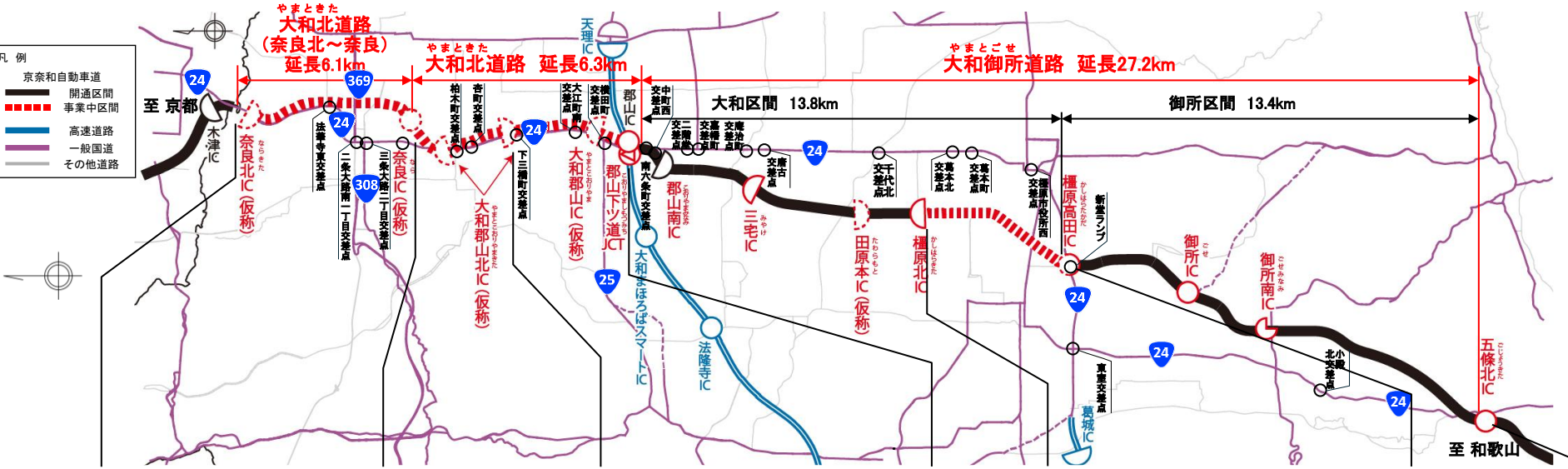
○京奈和自動車道について、大和北道路においては、奈良北IC～奈良IC間で改良工事、調査設計を、奈良IC～郡山下ツ道JCT間で改良工事、橋梁上下部工事を推進。また、大和御所道路については、改良工事、橋梁上下部工事等に着手しており、（仮称）橿原JCT（大阪方面接続ランプ）の令和8年春開通に向けて事業を推進中。

[illegible]

	全体	京都府域	奈良県域	和歌山県域
全体延長	約120km	約32km	約48km	約40km
うち開通済	88km(73%)	17km(53%)	31km(65%)	40km(100%)

[illegible]

○事業進捗が進んでいる大和北道路及び大和御所道路において、それぞれ事業費が+540億円、+336億円となる見込み。



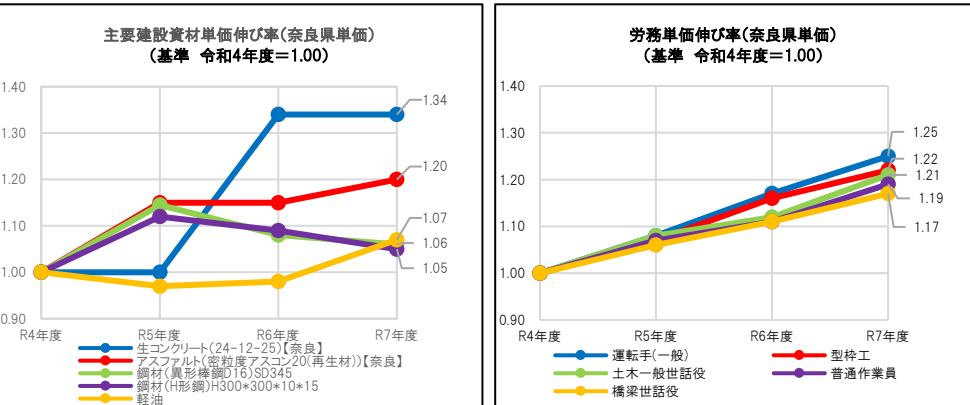
進捗状況(専用部)		詳細設計未了 (地下部設計未着手) (用地進捗率約1%※1) (事業進捗率約2%※2)	詳細設計一部未了 (用地進捗率約99%※1) (事業進捗率約73%※2)	開通済	詳細設計済 (用地進捗率100%※1) (事業進捗率約83%※2) (仮称)橿原JCT大阪方面接続ランプ R8春開通予定	開通済
主な課題	今回	—	■物価上昇に伴う資機材及び労務費の増 ■地質調査結果等による設計の見直し等	—	■物価上昇に伴う資機材及び労務費の増	—
	今後	■シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン、および有識者の技術的助言を踏まえたトンネル構造の決定	■沿道条件を踏まえた架設時の施工計画の精査が必要	—	■大規模な開削トンネルの工事を実施予定であり、公共交通等へ影響が最小限となるよう施工調整が必要	—

今回増額範囲 ※1:用地進捗率はR7.9時点のもの ※2:事業進捗率はR7.3時点のもの

○事業費精査の結果、+876億円（大和北道路+540億円、大和御所道路+336億円）の事業費増が必要。
○今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定。

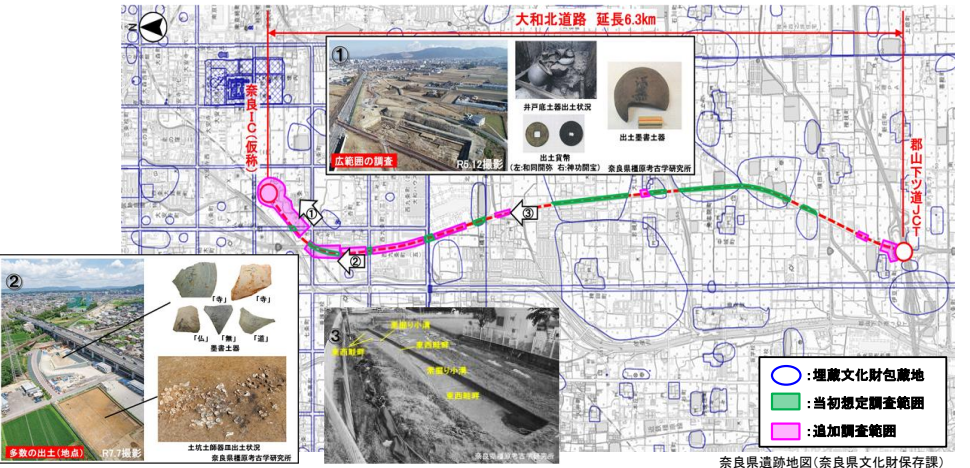
①物価上昇に伴う資機材及び労務費の増 +510億円

➢ 前回評価(R4)後の資機材費及び労務費単価の上昇によって、増額の必要が生じた



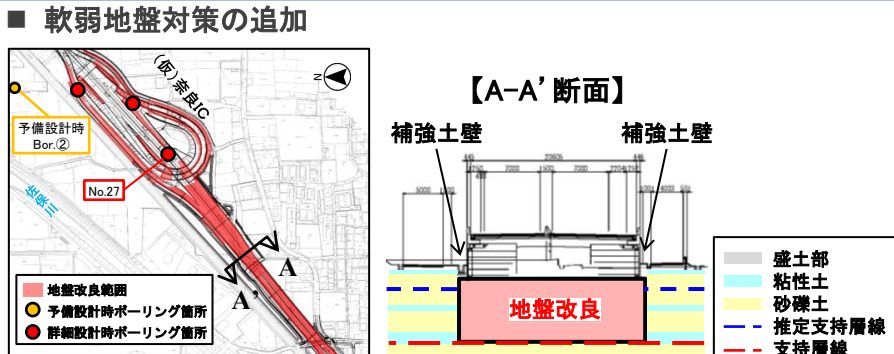
②埋蔵文化財調査の追加による増 +57億円

➢ 事業化時点の埋蔵文化財調査面積は、「奈良県遺跡地図」の埋蔵文化財包蔵地の範囲を調査対象範囲としていた
➢ 確認調査を行った結果、平城京に関連する重要な遺構が確認される等、発掘調査が必要な範囲が拡大



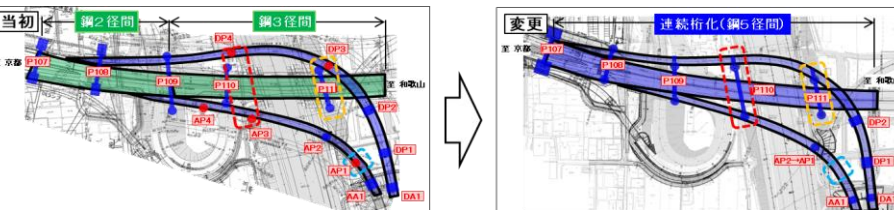
③地質条件変更による増 +324億円

➢ 予備設計時は近傍の地質調査結果より支持層の推定や地盤改良の要否を確認
➢ 詳細設計に伴い各構造物位置での地質調査により、支持層を見直した結果、杭長の延長や地盤改良を追加



④コスト削減 -15億円

➢ 橋梁計画位置の見直しなどによるコスト削減



●事業進捗上の課題(大和北道路)

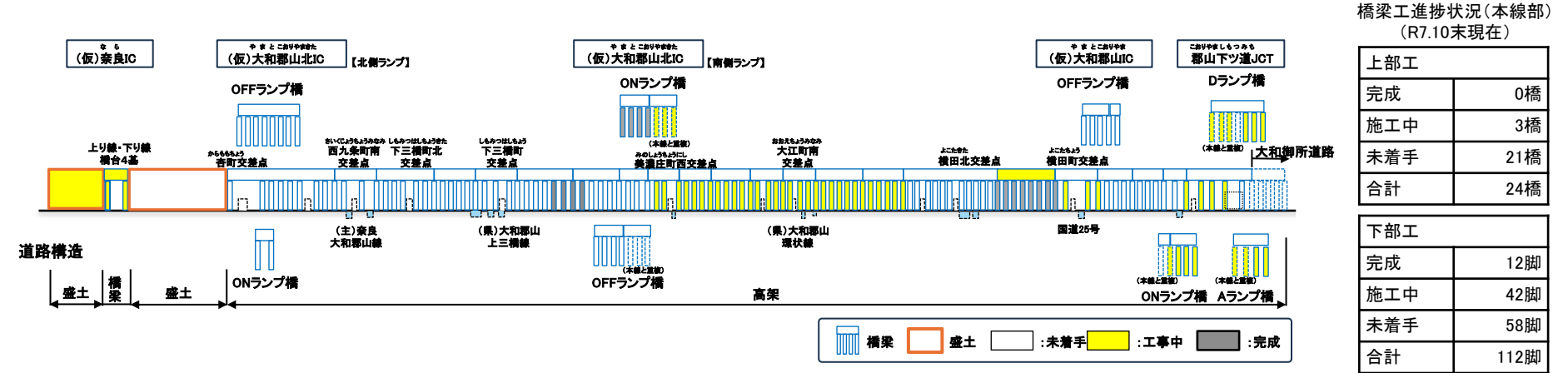
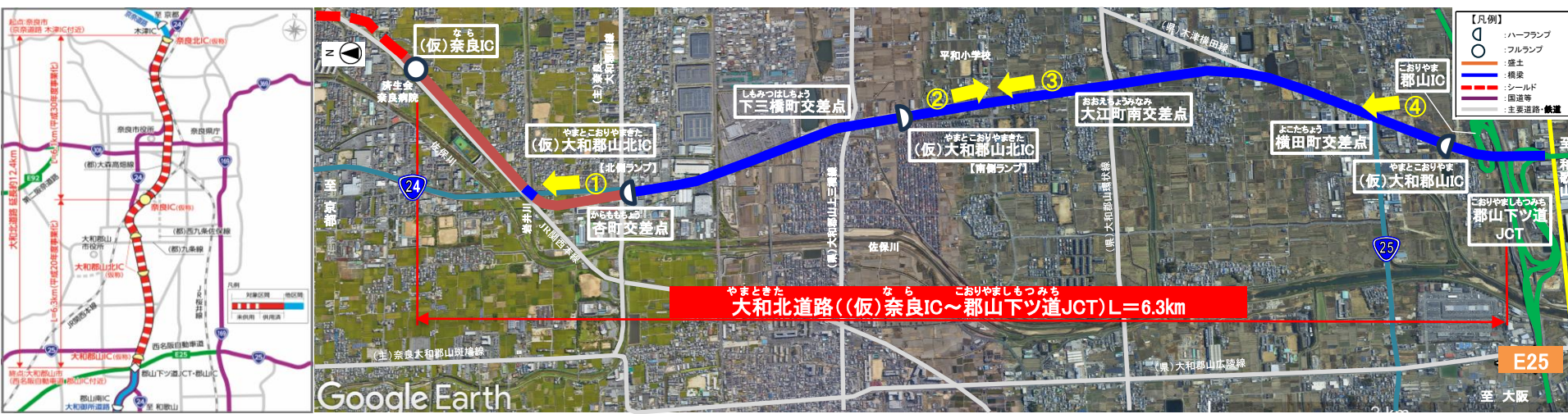
➢ 一部区間において、沿道条件を踏まえた橋梁架設時の施工計画の精査が必要

目次

I．事業進捗状況

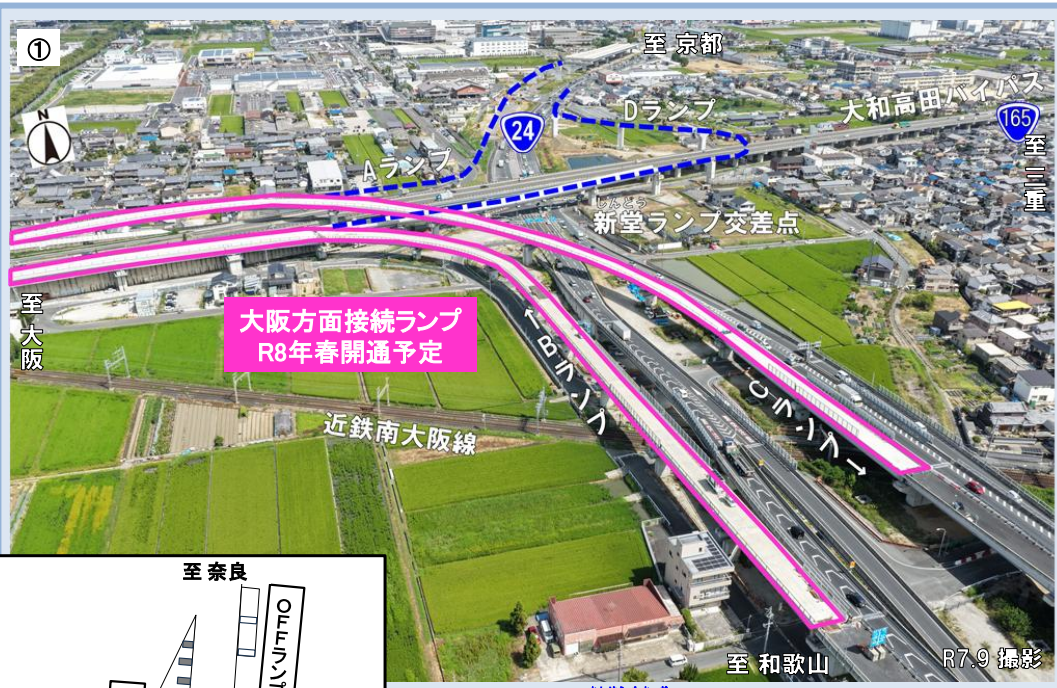
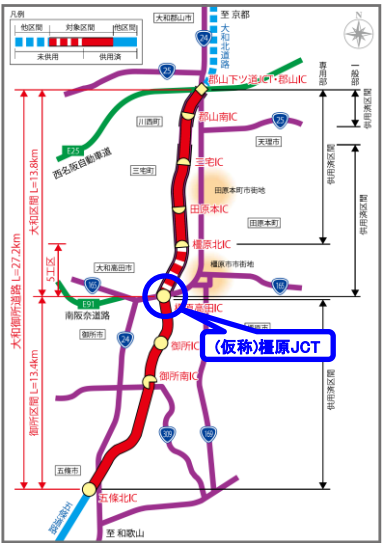
II．事業費の見直し

I . 事業進捗状況



奈良県京奈和自動車道 事業進捗状況(大和御所道路(仮称)橿原JCT)

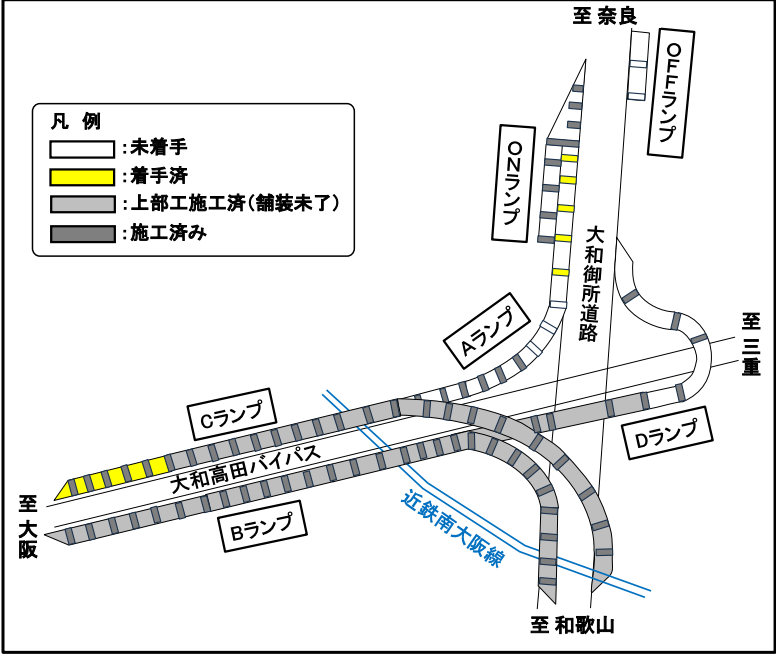
京奈和自動車道 大和御所道路
令和7年10月末時点



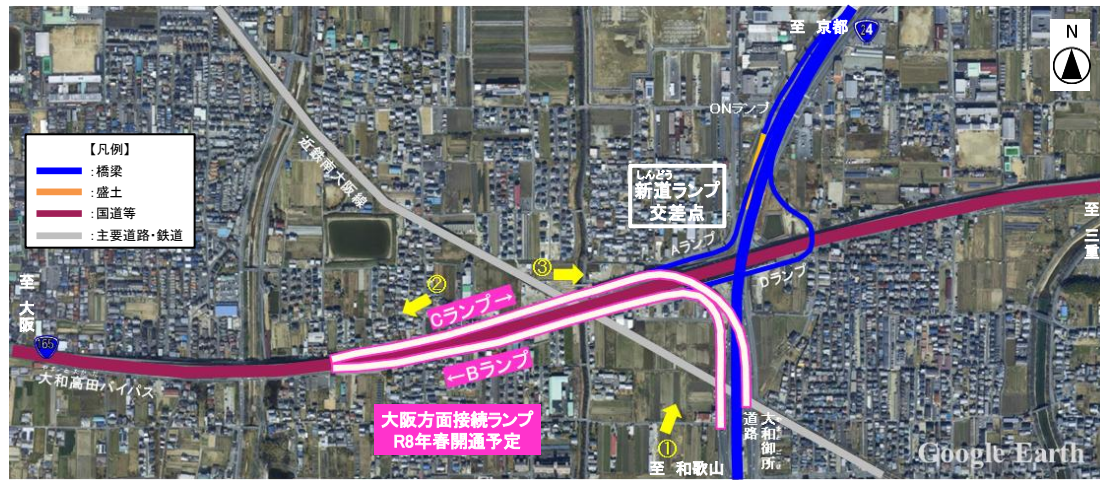
Cランプ(和歌山行き)上から西を望む

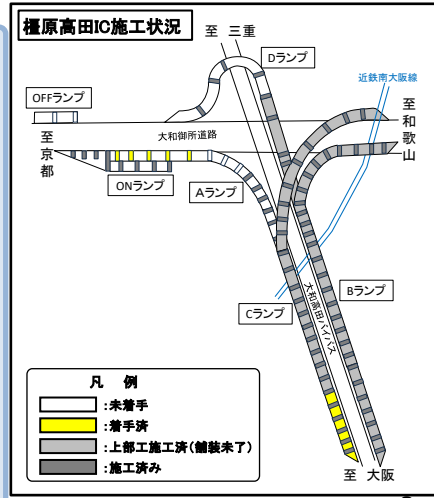
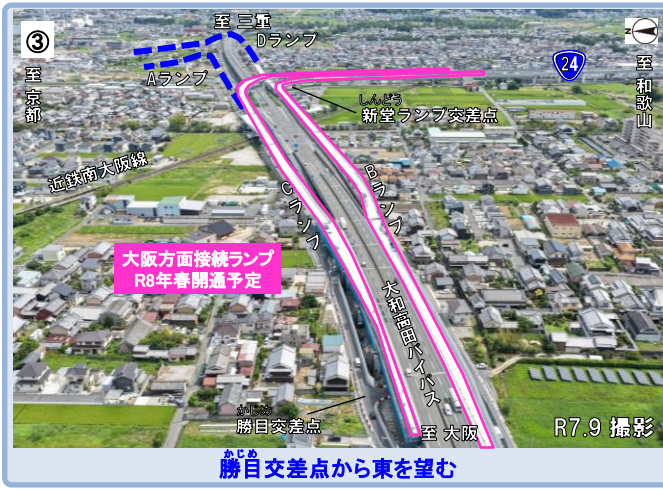
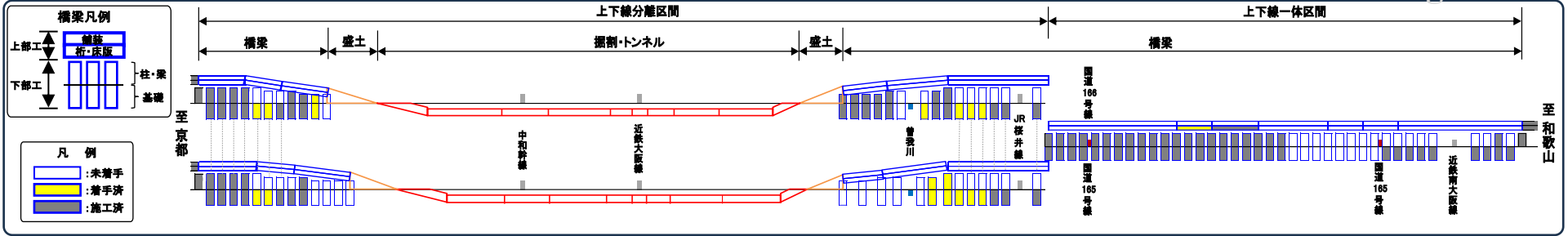
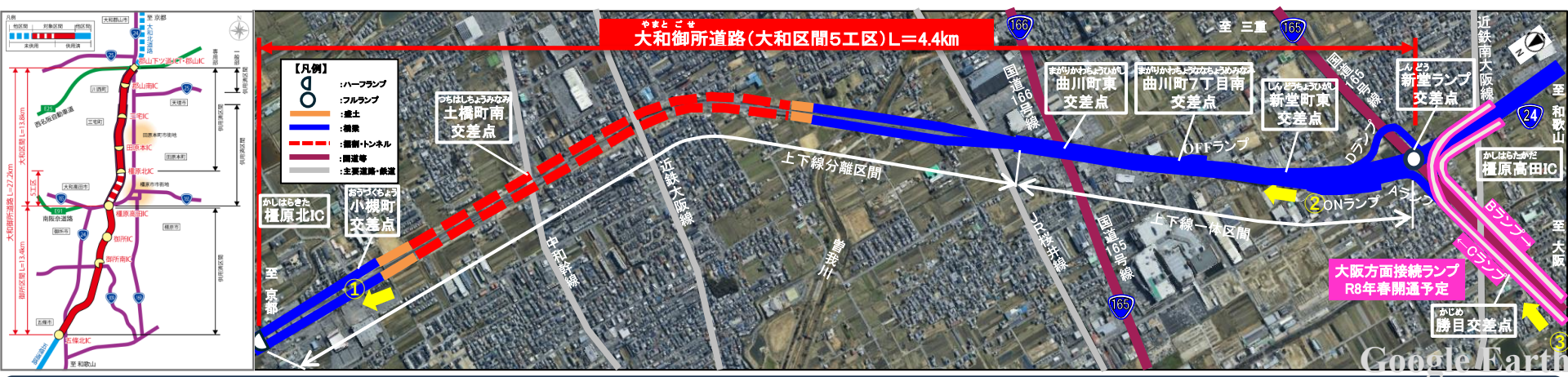


Cランプ(和歌山行き)から東を望む



橿原高田ICから北を望む





Ⅱ．事業費の見直し

■全体事業費の見直し

○物価上昇による資機材費及び労務費の増額、埋蔵文化財調査の追加、地質条件の変更により、約891億円の増額が生じたため、約15億円のコスト縮減を図ったものの、事業費全体で約876億円の増額を予定しており、今後、近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る予定。

○全体事業費

大和北道路 : 890億円 ⇒ 1,430億円(+540億円(約61%増))
大和御所道路 : 5,800億円 ⇒ 6,136億円(+336億円(約6%増))
※大和北道路(奈良北～奈良)は、詳細設計未了のため、現時点での事業費の見直しなし。

■事業費の増額要因

- 物価上昇による資機材費及び労務費の増
- 埋蔵文化財調査の追加による増
- 地質条件の変更による増

■コスト縮減の取組

- 橋梁計画位置の見直しによるコスト縮減
- 橋梁基礎の仮設部材の見直しによるコスト縮減
- 架設工法の見直しによるコスト縮減

(億円)

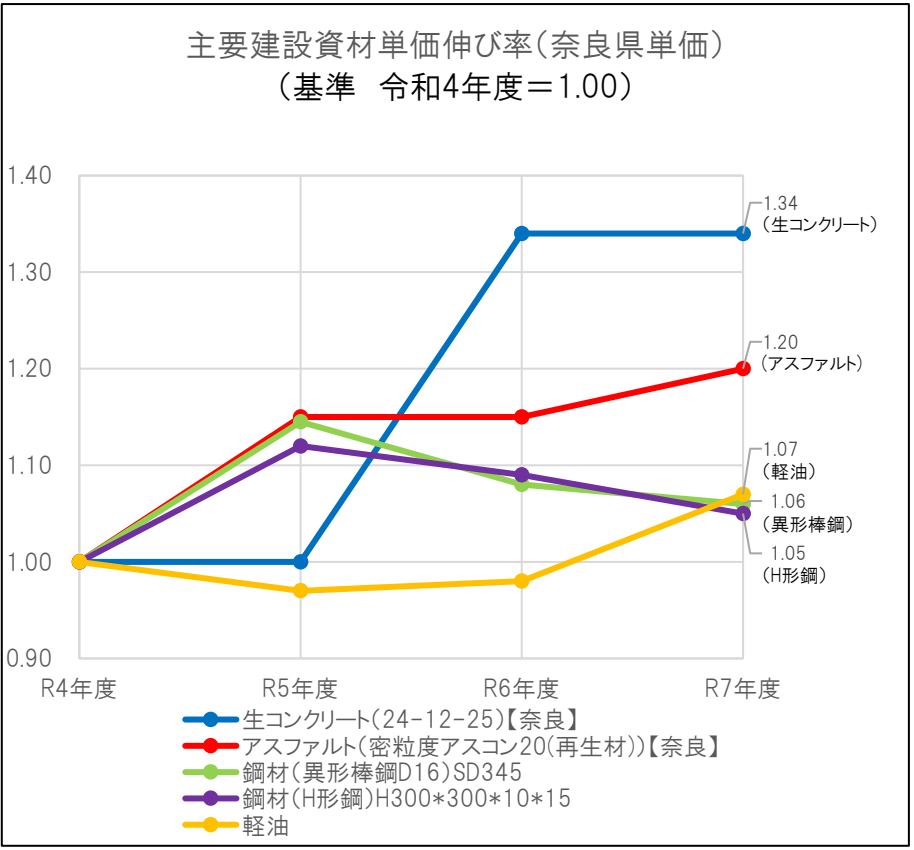
主な増加理由		大和北道路	大和御所道路	合計	備考
物価上昇による資機材費及び労務費の増		174.2	336.2	510	
埋蔵文化財調査の追加による増		56.8		57	
地質条件の変更による増		322.0	2.0	324	
【コスト縮減案】	橋梁計画位置の見直しによるコスト縮減	▲12.9		▲12.9	
	橋梁基礎の仮設部材の見直しによるコスト縮減	▲0.1		▲0.1	
	架設工法の見直しによるコスト縮減		▲2.0	▲2.0	
合計		540.0	336.2	876	

※876億円は現在価値化する前の金額である。

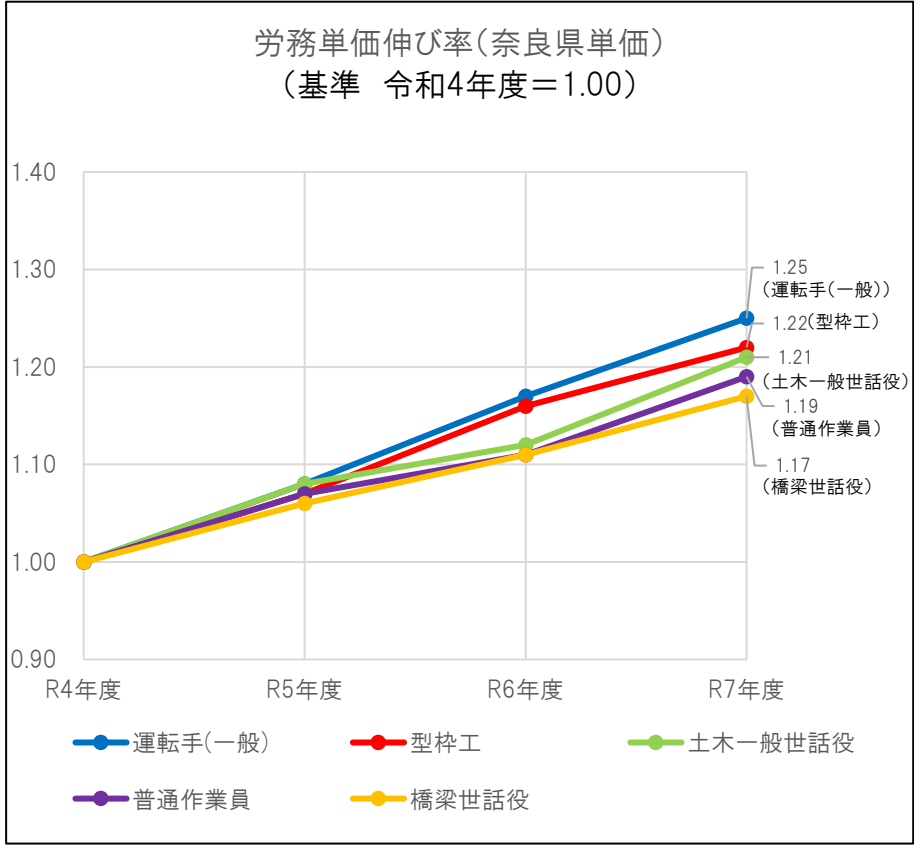
物価上昇による資機材費及び労務費の増(+510億円)

■ 前回評価(R4)後の資機材費及び労務費単価の上昇によって、増額の必要が生じた。

主要建設資材単価の伸び率



労務単価の伸び率



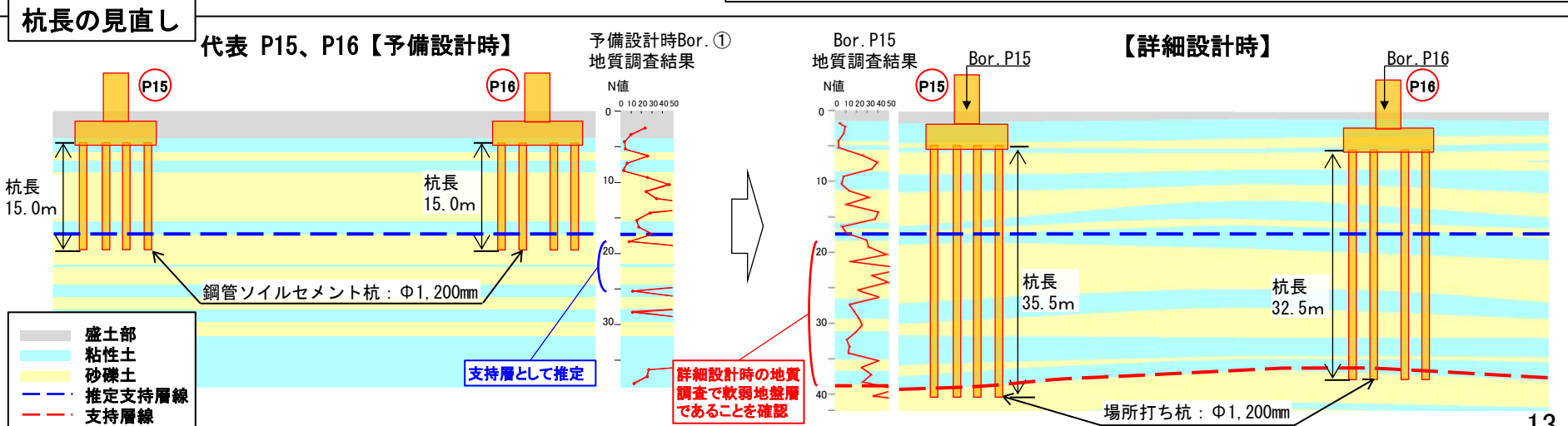
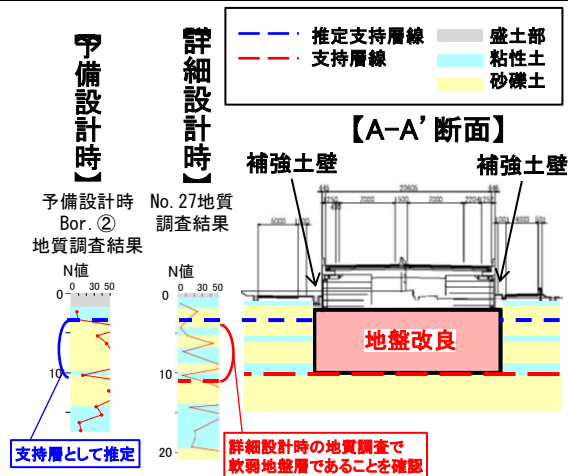
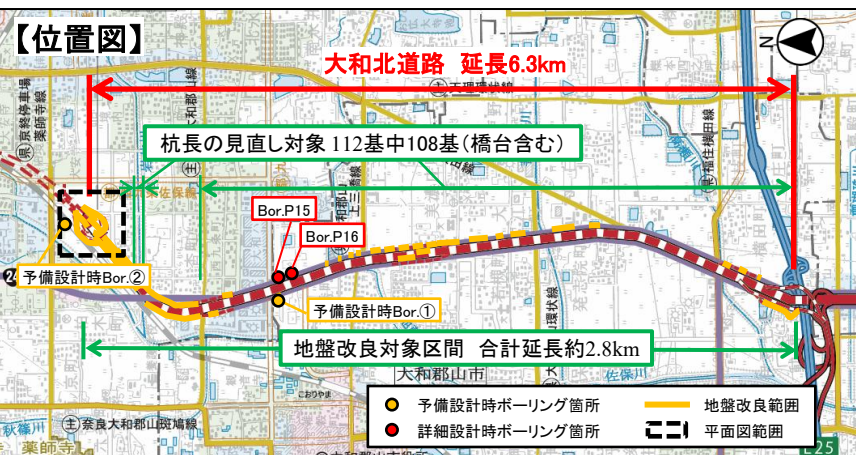
埋蔵文化財調査の追加による増(+57億円)

- 事業化時点の埋蔵文化財調査面積は、「奈良県遺跡地図」の埋蔵文化財包蔵地の範囲を調査対象範囲としていた。
- 発掘調査に先立ち確認調査を行った結果、平城京に関連する重要な遺構が確認される等、発掘調査が必要な範囲が拡大する必要が生じた。



地質条件の変更による増(+324億円)

- 予備設計時は近傍の地質調査結果より支持層を推定し、地盤改良の要否や橋梁の杭長を計画していた。
- 詳細設計に伴い各構造物位置等での地質調査により、支持地盤以深の地質等から支持層を見直したことにより、地盤改良の追加や橋梁の杭長に変更が生じた。

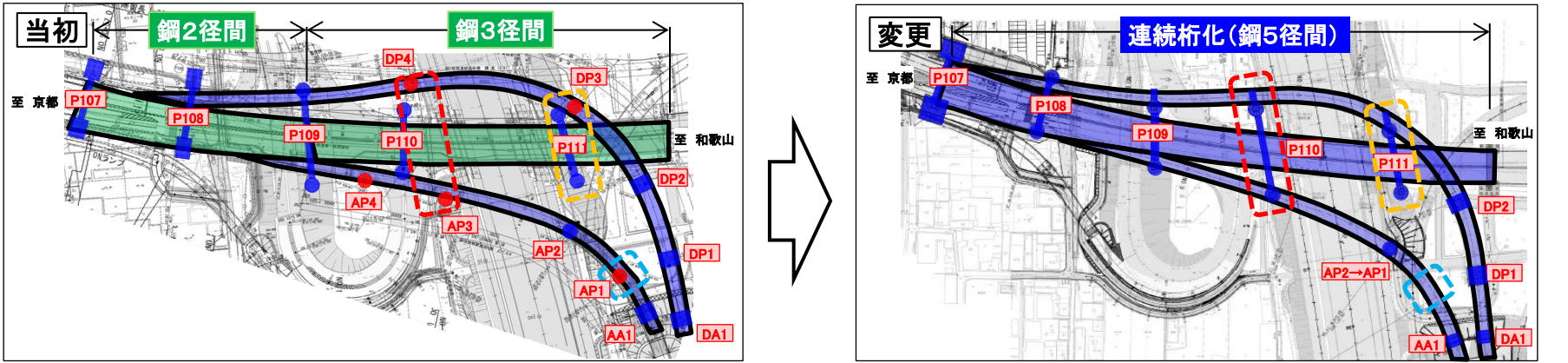


コスト縮減の取り組み【▲15億円】

- 近接する専用部・ランプ部の橋梁下部工の一体構造化による橋脚の削減、上部構造の連続桁化による全体構造の一体化に伴う部材の軽量化等による縮減、橋梁上部工の架設工法の見直し(送り出し架設工法→クレーン架設工法)による削減、仮設資材の一部に高強度部材を使用し鋼材量を削減することでコスト縮減を実施。
- 引き続き、今後の技術の進展による新技術・新工法の採用等のコスト縮減に努めながら事業を推進します。

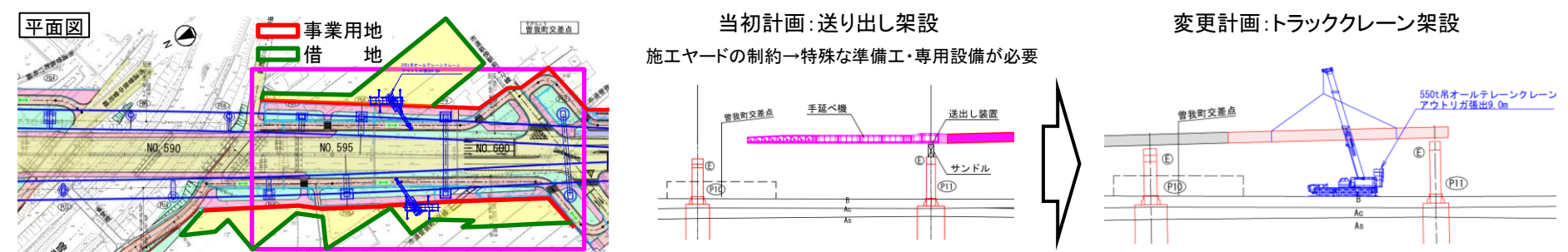
■橋梁計画位置の見直しによるコスト縮減【▲12.9億円】

橋梁下部構造の集約・橋梁上部構造の連続化など構造を合理化



■架設工法の見直しによるコスト縮減【▲2.0億円】

借地によって施工ヤードを確保し、トラッククレーン架設工法に変更



■その他: 橋梁基礎の仮設部材の見直しによるコスト縮減【▲0.1億円】