



連絡等施設名	神戸JCT	川西	箕面	茨木	高槻	八幡	津田	宇治	大津	信楽	甲南	甲賀山	亀山JCT						
通過府県名	兵庫県21.0km	大阪府28.9km				京都府17.7km	滋賀県50.6km												
通過市町村名	神戸市	宝塚市	猪名川町	川西市	池田市	豊能町	箕面市	茨木市	高槻市	枚方市	八幡市	津田町	城陽市	宇治市	大津市	栗東市	甲賀市	甲賀市	亀山市
計画区分(協定延長)	箕面～神戸22.5km			高槻第一～箕面18km			八幡～高槻第一10.7km	八幡～高槻第一3.5km	大津～城陽25.1km			甲賀山～大津28.5km		亀山～甲賀山13.5km					
基本計画決定	H12.27																		
都市計画決定	H7.7.14			H7.7.7			H7.7.7		H3.9.24		—								
整備計画決定	H8.12.27			H10.12.25			H8.12.27		H3.12.3 (H15.12.25 甲南IC)										
施行命令	H10.12.25			H11.12.24			H10.12.25		H5.11.19										
供用状況	H30.3.18			H29.12.10			事業中		H29.4.30		事業中		H20.2.23						

※スマートIC併設のSA・PA  
建設中のJCT・ICの名称は仮称

図-2 新名神高速道路の概要

(2) 大津～城陽, 八幡～高槻の着工停止と再開

大津～城陽間は平成5年(1993年)11月19日に、八幡～高槻間は平成10年(1998年)12月25日に施行命令が出された。しかしながら、平成15年(2003年)12月22日の「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(政府・与党申し合わせ)」において、「有料道路方式による整備を継続して進めると想定される区間のうち、有料道路ネットワークとして見た場合に、近年、同等機能をもつ複数の道路が完成したため、更に新たな道路を追加する必要性を見極める必要のある次の2区間(大津～城陽, 八幡～高槻)を『抜本的見直し区間』とし、構造・規格の大幅な見直しを行い、抜本的なコスト削減を図るとともに、整備手順についても検討する。」(抜粋)とされた。また、同年12月25日の第1回国土開発幹線自動車道建設会議(以下、「国幹会議」)においても「抜本的見直し区間」とされた。

さらに、平成18年(2006年)2月7日の第2回国幹会議において、当該2区間について「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。」とされた。

その後、平成22年(2010年)3月20日に、京都と大阪を結ぶ自動車専用道路である、第二京阪道路が開通したが、名神高速道路や京滋バイパスの渋滞は依然として深刻であった(図-3, 4)。



図-3 名神高速道路等の渋滞状況等 (H22.3の第二京阪道路開通後1年)

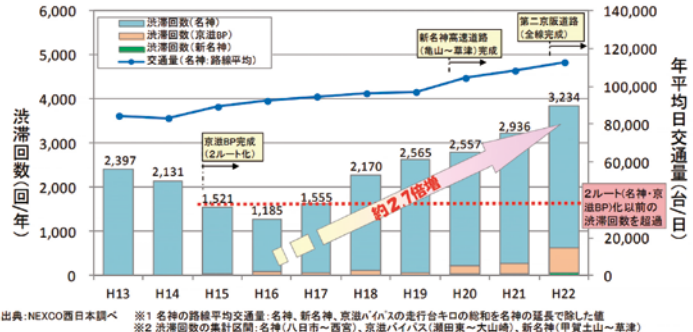


図-4 名神高速道路等の渋滞回数等 (H13～H22)

また、沿線府県の知事をはじめ地方公共団体や経済団体等からも、名神・京滋バイパスの渋滞の早期解消、近畿圏・中部圏の連携の強化、国土軸の形成、物流の効率化、地震等大規模災害への対応等を図る観点から、事業の再開を望む意見が多く出された。

このような状況を踏まえ、有識者からなる西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会(平成23年(2011年)11月22日)にて、近畿自動車道名古屋神戸線(新名神の未着工区間:大津～城陽, 八幡～高槻)については、「国土軸としての機能、周辺ネットワークの交通状況及び整備の遅れがもたらす社会的損失も踏まえると早期着工が必要」と意見集約がされた。

この後、国における検討等を経て、大津～城陽間, 八幡～高槻間について、平成24年(2012年)4月に国において事業の再開が決定され、同年4月20日に事業変更の許可がなされ、着工することとなった。

2. 主な整備効果(高槻～神戸の開通効果の例)

新名神の開通については、平成20年(2008年)2月23日に亀山JCT～大津JCT間、平成29年(2017年)4月30日に城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC間、同年12月10日に高槻JCT・IC～川西IC間、平成30年(2018年)



3月18日に川西IC～神戸JCT間が4車線で開通するなど、順次開通してきた(図-2)。

ここでは、平成29年(2017年)12月及び平成30年(2018年)3月に開通した、高槻JCT・IC～神戸JCT間(43.1km)について、開通後5年後の状況を踏まえ、多岐にわたる整備効果のうち主なものを次に述べる(詳細はNEXCO西日本のホームページの令和5年〈2023年〉3月17日のニュースリリースを参照)。

○経済波及効果(図-5)

高槻～神戸間の開通に伴う経済波及効果は、平成31年(2019年)から令和4年(2022年)の4年間で、平均約1,500億円/年以上にもものぼり、近畿地方を中心に広く関東から九州に及んでいる。

○交通渋滞や事故の大幅な減少(図-6)

並行する名神及び中国自動車道(以下、「中国道」)の高槻～神戸間の区間について、交通量が33%減り、渋滞は51%、事故は54%減った。また、所要時間のばらつきも大幅に減少し、定時性が向上した。また、周辺的一般国道などでも渋滞の緩和効果がみられている。

○物流の効率化への貢献(図-7)

高槻～神戸間の新名神の交通量の約半数は大型車である。また、高槻JCT・IC及び神戸JCTを通過する大型車について、新名神と名神・中国道を比べると、新名神が87%、名神・中国道が13%となっている。さらに、同区間の新名神を走る大型車については、約7割が300km以上の長距離を移動している。

加えて、同区間の新名神沿線では、物流関連施設や大規模小売店舗の立地が進んでいる。

このように、新名神は物流を支える重要な道路となっている。

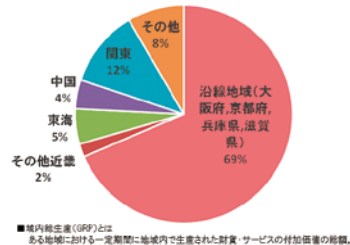
○中国道のリニューアルの実現

建設後長期間経過して老朽化した橋梁等のリニューアル(大規模更新等)は極めて重要な課題である。並行する中国道は、建設後約50年が経過しリニューアルが大きな課題であるが、その交通量は新名神の開通前は約10万台もあり、リニューアルのための通行止め等を行うには社会的影響が大きく工事の実施が困難な状況であった。平成30年(2018年)3月に新名神という強い迂回路ができたことによって中国道のリニューアルが可能となった。

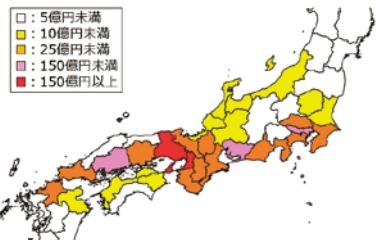
<経済波及効果(2019年～2022年)>

4年間で平均約1,500億円/年以上(※)

<域内総生産の内訳>



<地域別波及額の都道府県別内訳>



(※) 経済波及効果・地域別生産額  
産業連関分析により算出。産業連関率は、各都道府県から公表されている最新値(2015年)を基に、全国分を補綴した地域間補綴表を用いている。

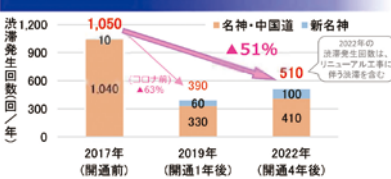
<経済波及効果の算出>  
沿線の9自治体(池田市、豊穂市、茨木市、箕面市、豊中市、神戸市兵庫区、宝塚市、川西市、狭山市)の製造品出荷額の増加額や新規企業立地による生産額等を基に、全国平均の伸び率との差分を用いて最新算出を推計。推計した最新算出及び企業連関表を用いて経済波及効果を算定。

図-5 新名神(高槻～神戸)の主な整備効果①

名神・中国道の交通量が33%減少



渋滞発生回数が51%減少



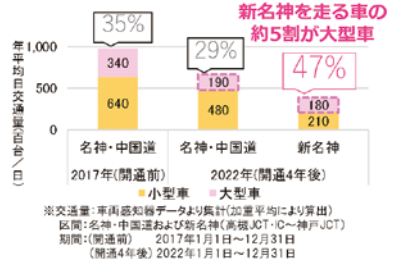
渋滞による事故件数が54%減少



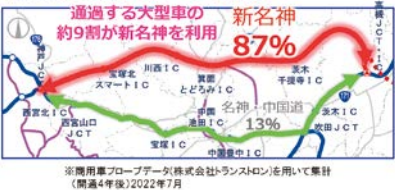
※交通量: 車両感知器データより集計(加重平均により算出)  
渋滞: 事故: NEXCO西日本渋滞・事故データより集計(改善上下計・交通量中渋滞・事故・上下計・渋滞中及び5渋滞最後尾の事故)  
(開通前) 2017年1月～12月 (開通1年後) 2019年1月～12月 (開通4年後) 2022年1月～12月(2022年の交通量・渋滞発生回数・事故件数は、中国道リニューアル工事期間を含む)  
※渋滞の定義: 時速40km/hで低速走行、あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態

図-6 新名神(高槻～神戸)の主な整備効果②

小型車と大型車の割合



大型車が利用するルートの割合



新名神を通った大型車の移動距離

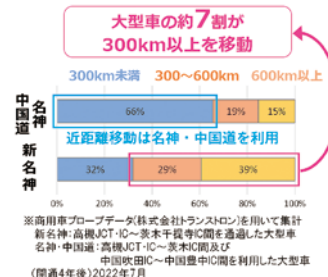


図-7 新名神(高槻～神戸)の主な整備効果③

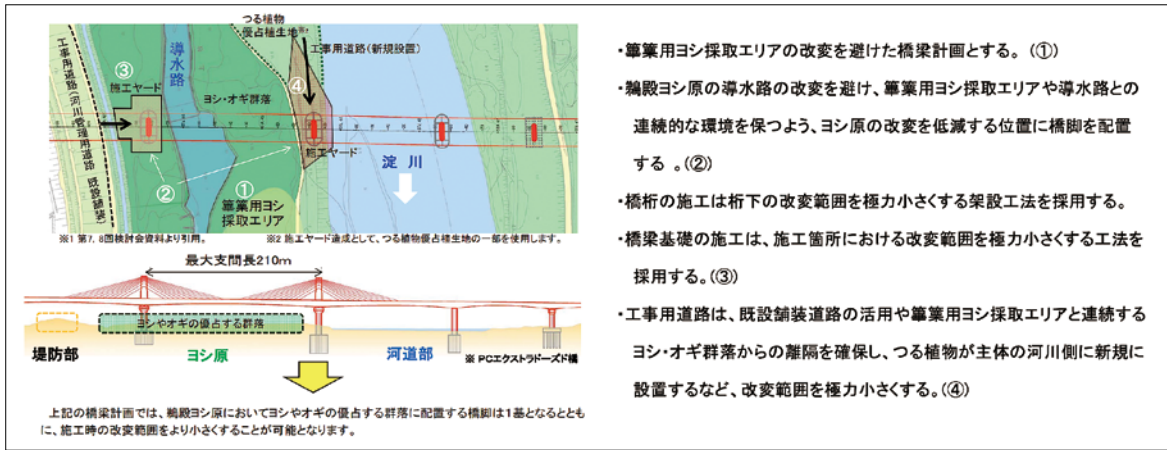


図-8 築用ヨシの保全を目指した橋梁計画（淀川橋）

- ・築用ヨシ採取エリアの変更を避けた橋梁計画とする。(①)
- ・鶴殿ヨシ原の導水路の変更を避け、築用ヨシ採取エリアや導水路との連続的な環境を保つよう、ヨシ原の変更を低減する位置に橋脚を配置する。(②)
- ・橋桁の施工は桁下の変更範囲を極力小さくする架設工法を採用する。(③)
- ・橋梁基礎の施工は、施工箇所における変更範囲を極力小さくする工法を採用する。(③)
- ・工事用道路は、既設舗装道路の活用や築用ヨシ採取エリアと連続するヨシ・オギ群落からの離隔を確保し、つる植物が主体の河川側に新規に設置するなど、変更範囲を極力小さくする。(④)

### 3. 現在の状況と今後の取組

#### (1) 新設区間の取組

大津～城陽間 25.1 km, 八幡京田辺～高槻間 10.7 km は、用地買収をほぼ終えており、工事を全線にわたり展開中である。連続高架橋やJCTをはじめとする橋梁、トンネルなどの大規模構造物が多く、技術的難度が高い工事が多い。また、市街地近傍や山間部を通過するとともに、現在ある名神高速道路などの幹線道路、新幹線など多くの鉄道、淀川などの河川の上を通過することなどから、施工にあたっては安全面、環境面をはじめ細心の注意が必要である。関係地方公共団体や関係機関等との調整や連携を密にして、事業を的確に進めていくこととしている。なお、この両新設区間は、まずは暫定4車線での開通を目指し、その後、手戻りなく6車線化に取り組むこととしている。

ここで、新名神において、環境保全に配慮した道路計画の例を述べる。新名神（八幡～高槻間）の淀川渡河部近傍の河川敷には「鶴殿ヨシ原」と呼ばれるヨシの群生があり、また、その中には雅楽で使用される楽器であるひちりき築用ヨシの一部に使用される良質なヨシが生育している区域がある。このため、当該環境の保全と新名神高速道路事業の両立を図ることを目的に、平成25年（2013年）1月に有識者からなる「鶴殿ヨシ原の環境保全に関する検討会（以下、「検討会）」を発足させ、現地調査を行うとともに、平成29年（2017年）5月までの9回にわたる検討会開催を行い、鶴殿ヨシ原の環境保全に配慮した施工計画及び築用ヨシ採取エリアのモニタリングの進め方をとりまとめた。図-8に、築用ヨシの保全を目指した橋梁計画を示す。

また、大津～城陽間、八幡～高槻間の主な施工箇所の最近の状況を写真に示す（写真-1～3）。



写真-1 大津JCT(滋賀県大津市) 写真-2 城陽JCT・城陽高架橋(京都府城陽市) 写真-3 枚方トンネル発進・到達立坑(大阪府枚方市)

#### (2) 6車線化の取組

新名神の亀山西JCT～大津JCTの区間(約41km)は、平成20年(2008年)2月に4車線で開通したところであるが、今後のダブル連結トラックやトラックの隊列走行の実現を見据え、物流の生産性向上に寄与するため、平成31年(2019年)3月に国から6車線化の事業許可を受けた。現在、NEXCO中日本とNEXCO西日本で、6車線化の事業を進めており、一部の区間では片側2車線から3車線への拡幅を終え供用している。今後も、4車線から6車線への拡幅に伴う、橋梁等の構造物の設計照査や必要となる設計変更等の技術的課題に対応しつつ、6車線化の事業を推進していく。

#### おわりに

新名神は、我が国の国民生活や経済活動を支え、国土軸の形成に必要となる、最も基幹的な交通基盤のひとつであり、その果たす役割は極めて大きい。

工事の安全を第一に、関係機関や地元の地方公共団体等との連携を密にして、早期の開通を目指して整備に力を注いでいきたいと考えている。

その他の記事は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

[rirs.or.jp/kokudo/](http://rirs.or.jp/kokudo/)