

—2008年2月23日 大津～亀山間が開通—

# 新名神高速道路 新たな日本の大動脈が誕生

新名神高速道路とは、愛知県から三重県、滋賀県、京都府、大阪府を經由し、兵庫県へ至る全長約174kmの高速自動車国道。本年2月、この区間の一部である亀山ジャンクション(JCT)から草津田上インターチェンジ(IC)間が開通する。この高速道路には、現状の名神高速道路が抱えているいくつかの課題を解消し、日本の東西をつなぐ新しい大動脈としての役割が期待されている。



## 全国最大規模の物流を支える 名神高速道路

高速道路は日本の経済発展に大きな影響を与えてきた。国内の貨物輸送の約55%は自動車輸送が占めており、そのうちの約24%が高速道路を利用している。わが国の道路の全体延長約120万kmのうち高速道路は約7,400km。日本の道路総延長の1%にも満たない距離しかない高速道路が、全貨物量の4分の1を運んでいるのである。

また、貨物車による全国主要地域間流動は1日当たり100万トンで、このうち関西発着は約39%。これに通過分を含めると約51%を占める。この物流を支える基幹道路が名神高速道路(名神)である。

## 名神は企業の物流に必要不可欠

企業活動を支える物流の重要性はかつてなく高まっている。2007年2月に関経連国土・基盤整備委員会物流部会(部会長:安部正一・住友倉庫社長)が荷主企業に対して行ったアンケート調査によると、企業は物流に対して「トータルコスト」とともに「所要時間の定時性・安定性の確保」を最も重視している(図1)。また多くの企業は、今後、国際物流の進展に伴い、「ジャストインタイム」「多頻度小口化」の傾向がさらに高まると予想している(図2)。企業の物流ニーズにこたえる上で、高速道路のもつ機能、すなわち定時性・高速性は大きな力になると考えられる。

このことは新名神高速道路(新名神)や第二京阪道路などの開通に対して多くの企業が「利用頻度の増加」「輸送範囲の拡大」などに大きな期待を寄せる回答をしていることから明らかである。

## 慢性化する名神の渋滞

名神・近畿自動車道路の交通量は1日当たり7～8万台で全国上位にある。また、全国IC区間別の交通量の上位10区間のうち、関西の高速道路は6区間を占めている(図3)。

このように高速道路が企業活動に与える影響が大きくなっていくにもかかわらず、名神は日常的な渋滞発生や設備の老朽化、自然災害の影響などいくつかの課題を抱え、企業の求めるニーズに十分こたえきれていないのが現状である。

前述のアンケート調査においても、名神の混雑や渋滞に対して支障を感じると回答した企業が57%、事故や規制について支障を感じると回答した企業が60%に上っている。

## 名神は45歳 抜本的な老朽化対策が必要

名神は1963年に栗東～尼崎間が開通、今年で45年を迎える日本で最も古い高速道路である。

路面やトンネル、橋梁等に対する補修は、毎年1車線を規制して行われているが、この規制による渋滞も発生している。名神は老朽化への抜本的な対策が必要な時期に来ている。

それに加え、名神は琵琶湖西岸断層帯と交差しており、万一、大きな地震が発生した場合には名神および京滋バイパスが寸断される恐れがあることが指摘されている。



開通当時の名神高速道路(京都市山科区観修寺付近: 前野隆資氏撮影)

図1 物流における課題についての5段階評価の平均値

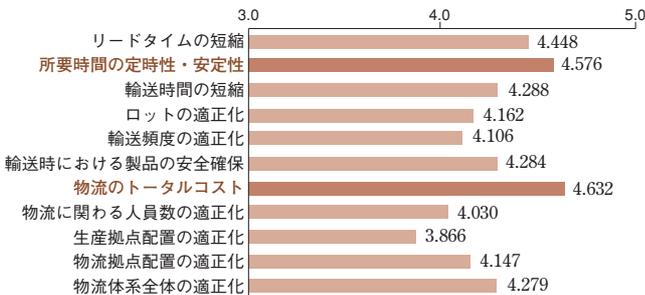


図2 ジャストインタイム化・多頻度小口化に関する見通し

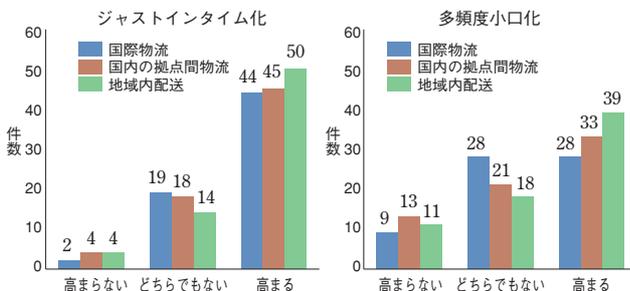


図3 区間別断面交通量(上位区間)

順位	区間交通量(台/24h)	車線数	区間	路線名
1	137,671	6	茨木～吹田	名神
2	124,749	6	大山崎～茨木	名神
3	120,679	6	横浜町田～厚木	東名
4	116,662	6	松原～松原JCT	近畿道
5	116,150	6	長原～松原JCT	近畿道
6	112,746	6	東京～東名川崎	東名
7	110,523	6	東名川崎～横浜青葉	東名
8	106,762	6	横浜青葉～横浜町田	東名
9	105,048	6	宝塚～西宮山口JCT	中国道
10	102,581	4	摂津北～摂津南	近畿道

出所:平成17年度全国道路路路交通情勢調査

# 新名神高速道路全線の早期整備を実現し、 関西の国際物流基幹ネットワークを形成

## 新名神の開通により、 関西圏と中部圏の連携が強化

当初の2008年度末の計画から1年前倒しとなる今年2月、新名神の亀山JCTから草津田上IC間が開通する(写真)。この開通には多くの効果が期待されている。

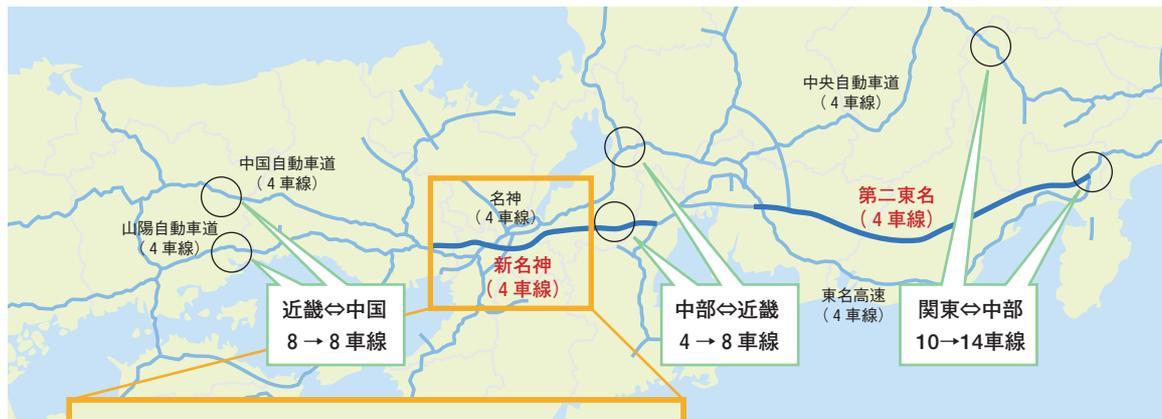
まず、大阪～名古屋間は走行距離で34km、時間にして約20分短縮され、東西の交通の利便性が向上するとともに、日本の産業拠点である関西圏と中部圏の連携が強化される。また、名神では冬の期間、彦根～関ヶ原間を中心に雪による交通規制が過去4年間平均で18日間も発生しているが、より南側を通る新名神ではこのような交通規制の緩和も期待できる。

## 全線整備の実現で、より大きな効果が

さらに、新名神が全線整備されれば、神戸～名古屋間で走行距離約40km、時間約30分の短縮が見込まれる。大阪府北東部～愛知県西部は関西国際空港と中部国際空港の双方から2時間で移動できる圏域となり、産業競争力の一層の強化が期待できる。

近年、渋滞・事故・自然災害等が発生した場合にも物流の安定性を確保するため、道路ネットワークの多重化に向けた整備が全国的に進んでいる。首都圏～中部圏は将来的には東名、第二東名、中央道の3本で結ばれることとなり、関西～中国圏は既に中国道、山陽道の2本の国幹道\*で結ばれている。それに対し、関西圏～中部圏の現状は、名神一本のみ

〈図1 全国的高速道路網は複数ルートによる多重化に向けて整備が進んでいる〉



〈新名神の整備状況〉



(図1)。名神の持つ諸課題に対処し、安定的な道路交通を確保するためには新名神の全線整備が欠かせない。

※…国土開発幹線自動車道建設法で定められた路線

## 「当面着工しない区間」の早期整備が不可欠

しかし、新名神の大阪～城陽間25kmと八幡～高槻間10kmは抜本的見直し区間(当面着工しない区間)に指定されている。

2003年12月、道路関係4公団民営化の政府・与党申し合わせにより、この2区間は抜本的見直し区間とされた。京滋バイパス等の同等機能をもつ複数の道路が完成したためである。2006年2月の第2回国土開発幹線自動車道建設会議(国幹会議)ではこの区間については、①構造・規格の見直しにより35%(約3,800億円)のコスト縮減を行い、②主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工を判断することとし、さらに③①および②を前提として西日本高速道路が整備する区間、と位置付けられている。この区間の取り扱いについては、次回以降の国幹会議で報告するとされている。

### 〈新名神高速道路計画の経緯〉

2003年12月	道路関係4公団民営化の政府・与党申し合わせ 高槻～八幡10km、城陽～大阪25kmを抜本的見直し区間と位置付け
2006年2月	第2回国土開発幹線自動車道建設会議開催 ①構造・規格の見直しにより、35%のコスト縮減 (1兆600億円⇒6,800億円) ②主要な周辺ネットワークの供用後の交通状況等を見て、改めて事業の着工を判断 ③①②を前提として、西日本高速道路が整備する区間として位置付け
2006年3月	高速道路保有・債務返済機構と高速道路会社との協定を締結

## 周辺道路の開通で名神に一層の負担が

一方で、2009年に第二京阪道路、2013年に京都縦貫自動車道の沓掛～大山崎間、2018年には新名神の神戸～高槻間と、新名神の当面着工しない区間につながる周辺道路が今後、順次開通する予定である。現状のままでは、将来的に名神の京都南部区間には名神・新名神・第二京阪・京都縦貫道・京奈道路等の東西南北7方向から交通が集中してさらに渋滞が発生し、この地点が全国の物流のボトルネックとなってしまう可能性がある(図2)。

実際に渋滞が起こってからの対応では、企業活動に重大な悪影響を及ぼしかねない。亀山JCT～草津田上IC間も1995年12月の着工から開通までに約14年を要している。道路は整備が決定してから開通までに相当な年月がかかることから、一日も早い着工が望まれる。

関経連は、今後も関係自治体、経済団体、西日本高速道路と連携し、新名神の全線早期整備の必要性を継続発信していく。

〈図2 新名神を早期全線整備しないと…〉

