

新名神高速道路の開通への期待 — 期待されるストック効果（大阪府域） —

江藤 良介*

新名神高速道路の高槻 JCT・IC（大阪府高槻市）から神戸 JCT（兵庫県神戸市）までの間は、2018（平成 30）年 3 月に開通が予定されている。

本稿では、この開通に伴って期待されるストック効果と大阪府の取組みについて紹介する。

キーワード：新名神高速道路（大阪府域）、期待されるストック効果、大阪府の取組み

1. はじめに

新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は、関西圏と中部圏、首都圏を結び、名神高速道路や中国自動車道とともに国土軸を形成する新たな路線であり、名古屋市から神戸市に至る延長約 174 km の高速道路である。

これまで、昭和 40 年に全線開通した名神高速道路が東西を結ぶ大動脈として産業・経済活動に大きな貢献をしてきたが、とりわけ大阪府域においては、交通量の増加による慢性的な渋滞が発生しており、天王山トンネルの拡幅や吹田 IC の改良などにより一定の改善効果が見られるものの、高速道路本来の機能が十分発揮できない状況となっている。

こうした課題の抜本的解決に向け、本年 3 月には、名神高速道路や中国自動車道の交通機能を補完し、「ダブルネットワーク」を形成する新名神高速道路の一部区間が開通する予定である（図 - 1）。

新名神高速道路の開通により、慢性的な渋滞の解消はもちろんのこと、大規模災害や重大事故発生時のリダンダンシー確保が図られるとともに、沿線地域への物流・生産拠点の進出、これらのインパクトを最大限に生かしたまちづくりが進んでおり、「新たな大動脈」に大きな期待が寄せられている。

本稿では、新名神高速道路の開通によってもたらされるさまざまなストック効果発現の可能性や、大阪府の取組みについて紹介する。

2. 新名神高速道路（大阪府域）の概要



図 - 1 新名神高速道路（大阪府域）

路線名	近畿自動車道名古屋神戸線
区間	高槻 JCT・IC～箕面どごろみ IC
延長	$L = 18.0$ km
道路規格	第 1 種第 2 級（第 1 種第 1 級）
設計速度	100 km/h（120 km/h）
車線数	4 車線（6 車線） ※（ ）内は完成時

2017（平成 29）年 12 月 10 日 15 時、最初の施行命令から約 20 年を経て、新名神高速道路の高槻 JCT・IC から川西 IC 間が開通した。

同日、高槻 JCT・IC 付近において開通式典が執り行われ、



*1 Ryousuke ETOU

大阪府 都市整備部
道路整備課 課長補佐



写真 - 1 開通式典

関係者約400名が出席し待ちに待った開通を祝福するとともに、地元市主催により「高槻ハイウェイウォーキング」が催され、地域住民約12,000名が開通前の高速道路を歩き、関係者と地域が一体となって開通を盛り上げた(写真-1,2)。



写真-2 高槻ハイウェイウォーキング

3. 期待される効果(国土軸のダブルネットワーク形成)

3.1 渋滞・事故の低減

国土軸を形成する高速道路については、兵庫県域から大阪府域にかけて、西側より中国道・山陽道・舞鶴若狭道・神戸淡路鳴門道・阪高北神戸線の5路線、東側より名神高速・京滋バイパス・京都縦貫道の3路線からの交通が中国自動車道や名神高速道路に集中し、渋滞が多発している(図-2)。

国土交通省が発表している「年間・GW 渋滞ランキング」では、中国自動車道(上り)の西宮山口JCT～宝塚IC間や中国自動車道(下り)中国池田IC～宝塚IC間が上位を占め、繁忙期には宝塚東トンネル付近を先頭に30kmを超える渋滞が発生するなど、全国有数の渋滞問題が深刻化している地域である(写真-3)。

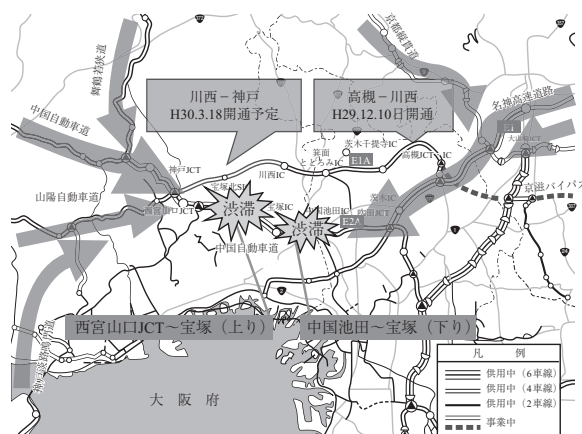


図-2 渋滞発生状況



写真-3 中国道(上り線)宝塚西トンネル付近

これまで、高速道路ネットワークとしての機能が不十分な状況が続いていたが、新名神高速道路の高槻JCT・IC～川西IC間が昨年12月に先行開通、残る神戸JCTまでの間が本年3月18日に開通予定であり、国土軸にダブルネットワークが形成されることにより、喫緊の課題であった渋滞が抜本的に解消され、本来、高速道路に求められる速達性・定時性が大きく向上するとともに、重大事故に発展しかねない停車・徐行車両への追突事故の低減にも寄与する。

3.2 災害・事故発生時のリダンダンシー確保

名神高速道路・中国自動車道は、平成7年に発生した兵庫県南部地震により、橋脚の損傷や橋梁上部工の落下など甚大な被害を受け、長期間にわたり大動脈が機能停止状態に陥ったが、代替となる幹線道路がなく、一般交通はもちろんのこと、避難や救助、救援物資の輸送を目的とした交通も混乱し、被害をより大きくする結果となった。

この教訓を踏まえ、新名神高速道路の橋梁では、落橋しにくい構造として連続桁を採用するほか、免震ゴム支承により地震力の低減を図るなど、安全性を確保するとともに早期回復を可能とする「災害に強い道」として整備されており、大阪府の地域防災計画においても、新名神高速道路を新たに広域緊急交通路として指定し、地震により名神高速道路や中国自動車道が被災し機能が失われた場合でも、その代替として緊急輸送や復旧活動を担う道路に位置付けられている。

また、名神高速道路などにおいて通行止めを伴う重大事故が発生した場合、周辺の一般道路にも迂回交通が流入し、日常生活にも多大な影響が発生するが、その交通の受け皿となる迂回路としての機能も有しており、新名神高速道路は、大規模災害や重大事故発生時におけるリダンダンシー確保という意味で非常に重要な路線である。

4. 期待される効果(物流拠点の進出)

国土交通省が実施した平成27年「全国貨物純流動調査(物流センサス)」によると高速道路を利用する地域間物流は40万トン/日、そのうち約4割が関西・中部断面を通過し、全国の物流が名神高速道路・中国自動車道に集中していることが示されている。

新名神高速道路は、これらの物流を支える新たな高速道路ネットワークとして期待されており、すでに沿線では、速達性・定時性の確保、物流の効率化が可能となる好立地を理由に大型物流施設や生産拠点が進出しており、今後もさらなる企業投資の誘発が見込まれる。

ここでは、新名神高速道路の整備に伴い、沿線で大規模物流施設の立地が進む2地区を紹介する。

4.1 彩都(国際文化公園都市)

箕面市と茨木市の丘陵地に広がる彩都(国際文化公園都市)は、茨木千提寺ICから車で5分の場所に位置し、名神高速道路の茨木ICからも15分という2ウェイアクセスが可能な好立地を活かし、文化学術や研究開発、国際交流、産業集積といった特色ある機能を組み込んだ時代を先導するまちづくりを目指している(写真-4)。

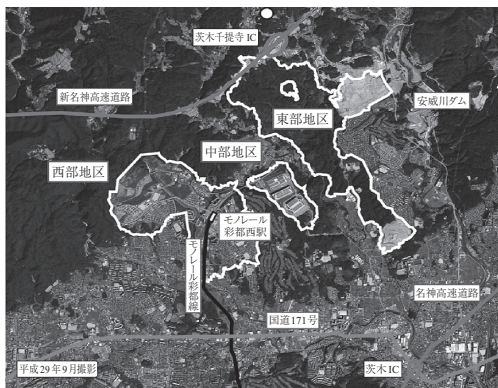


写真 - 4 彩都（国際文化公園都市）

平成 16 年に「まちびらき」が行われて以降、現在では、14 000 人以上が暮らすまちに成長し、国立研究開発法人医薬基盤・健康・栄養研究所をはじめとした研究機関が集積している。

開発区域は 3 つの地区で構成され、主に住居地域である西部地区（約 4 800 戸：H29.11 現在）、主に物流施設が立地する中部地区（約 63 ha）と一部先行して産業用地の整備が進んでいる東部地区（約 368 ha）に分かれている。

とりわけ、平成 27 年度から企業用地の公募を開始した中部地区では、全 10 区画が契約済みであり、大規模な輸送を展開する大型物流施設などが稼働している（写真 - 5, 6）。

新名神高速道路の全線開通により、中部地区では大型物流施設などのさらなる稼働や新たな企業進出が予測されるとともに、今後は東部地区において、利便性を活かした物流やものづくり産業系の企業進出が進むことが期待される。



写真 - 5 中部地区全景



写真 - 6 大型物流施設

4.2 箕面森町（水と緑の健康都市）

箕面市の北部丘陵に位置し、豊かな自然環境に囲まれた新しいまち「箕面森町」は、大阪府道路公社が管理する箕面有料道路（箕面グリーンロード）および国道 423 号（新御堂筋）により大阪都心部へ直結するとともに、箕面とどろみ IC からわずか 3 分という位置にあり、新名神高速道路の開通によりさらに交通利便性が高まるものと期待される。

箕面森町では、「多世代共生・環境共生・地域共生」をテーマに、世代を超えて誰もがいきいきと暮らせるまちづくりが進められており、住宅ゾーンに加えて、企業用地ゾーンを整備している（写真 - 7）。

豊かな自然環境に加え、公立では大阪府内で初となる施設一体型の小中一貫校や、その同じ敷地内に幼稚園・保育所が整備されるなど、子育て環境が充実しており、高い交通利便性と相まって、平成 19 年のまちびらき以降、子育て世帯を中心として順調に居住者が増加している。

企業用地ゾーンについては、これまで販売した区画は物流施設を中心にほぼ完売、新たに整備した区画についても企業の応募状況が良好であり、新名神高速道路開通のインパクトが非常に大きいことが窺える。



写真 - 7 箕面森町

5. 期待される効果（観光振興）

関西は、古都奈良・古都京都の寺院を始めとした歴史的建造物、紀伊山地の霊場と参詣道、姫路城などの世界文化遺産や、最高年間入場者数を更新し続けるユニバーサル・スタジオ・ジャパンといった大型テーマパークなど、豊富な観光資源を有している。

新名神高速道路の沿線においても、紅葉と落差 33 m の箕面大滝を有する箕面自然公園や古くより「勝運の寺」「勝ダルマの寺」としても知られる西国三十三霊場の勝尾寺など、中山間部の自然に囲まれた有数の観光地が存在する。

新名神高速道路が開通し、関西圏の高速道路ネットワーク強化により観光地へのアクセスが向上することで、国内外からの旅行者がさらに増加し、観光地を中心とした地域活性化にも寄与する。

6. 大阪府の取組み

新名神高速道路のインターチェンジへのアクセス道路については、西日本高速道路株式会社と連携しながら、高速道路のさらなる利便性向上を図ることを目的に、大阪府が事業主体となり整備を行った。

ここでは、高槻 JCT・IC・茨木千提寺 IC・箕面とどろみ IC の 3 つのインターチェンジに繋がるアクセス道路について紹介する。

6.1 高槻東道路（高槻 JCT・IC アクセス道路）

高槻 JCT・IC へのアクセス道路については、インターチェンジ付近の府道伏見柳谷高槻線が 2 車線で交通容量が十分でなく、沿道利用がすすんでおり大規模な拡幅も困難であることから、新たな補完ルートを計画する必要があった。

そこで、高速道路へのアクセス強化、円滑な交通確保のため、京都・大阪間を結ぶ主要幹線道路である国道 171 号までの約 3 km を直結する「高槻東道路」を府道伏見柳谷高槻線のバイパスとして計画、整備を進めてきた（図 - 3）。

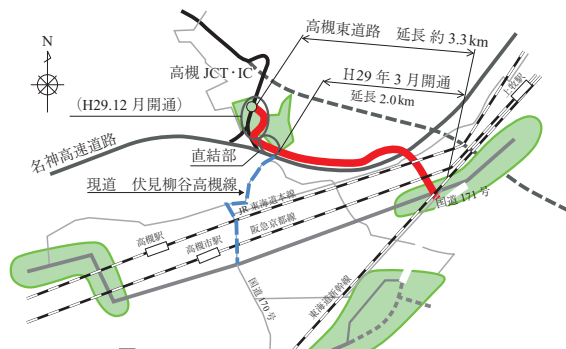
計画にあたっては、早期整備のため名神高速道路の側道も活用しつつ、名神高速道路、JR 東海道本線、阪急京都線を橋梁（全体で約 570 m・12 径間）で立体交差し、国道

171号へ至るルートとした（写真 - 8、写真 - 9）。

平成20年度より用地買収に着手、平成26年度にはほぼすべての区間で道路改良工事を展開し、平成28年度末に新名神高速道路の開通に先立ち、地域の道路としても活用すべく、府道伏見柳谷高槻線から国道171号までの約2.0kmを供用した。

続いて昨年12月、現道の国道171号から高槻JCT・IC料金所までの区間を新名神高速道路と同時供用し、現在は神戸JCT～川西IC間の開通に向け、料金所と先行供用区間の直結部を施工中である。

【高槻東道路概要】



<計画諸元>

事業区間 新名神高速道路 高槻JCT・IC～国道171号
道路規格 第4種第1級
事業延長 約3.3km
計画交通量 10900台/日
設計速度 60km/h 車線数 2車線

図 - 3 高槻東道路



写真 - 8 全 景



写真 - 9 名神高速道路交差部

6.2 大岩線（茨木千提寺 IC アクセス道路）

都市計画道路大岩線は茨木千提寺ICへのアクセス道路に位置付けられ、大阪府が実施する事業として、料金所から直近の府道茨木摂津線までの約0.6kmをⅠ期区間として先行して整備を進めてきたところであり、平成20年度より用地買収に着手、平成25年度には道路改良工事に本格着手し、昨年の12月に新名神高速道路と同時に供用した（図 - 4）。

現在は、茨木市街地から新名神高速道路へアクセス向上のため、Ⅱ期区間として府道茨木摂津線から府道茨木亀岡線までの約1.3kmの整備を進めており、平成31年秋の供用を目指し橋梁新設工事などを進めている。

【大岩線概要】



<計画諸元>

事業区間 新名神高速道路 茨木千提寺IC～茨木亀岡線
道路規格 第4種第2級
事業延長 Ⅰ期：茨木千提寺IC～茨木摂津線 約0.6km
Ⅱ期：茨木摂津線～茨木亀岡線 約1.3km

図 - 4 大 岩 線

6.3 止々呂美吉川線（箕面とどろみ IC アクセス道路）

箕面森町や西側の豊能町域などから箕面とどろみICへのアクセス向上のため、都市計画道路止々呂美吉川線の整備を進めている。

現在、箕面森町の区域内は区画整理事業により道路を生み出すとともに、区域外については大阪府において橋梁新設工事などが施工中である（写真 - 10）。

【止々呂美吉川線概要】



写真 - 10 箕面とどろみ IC 全景

7. おわりに

新名神高速道路の開通は大阪・関西の悲願であり、本紙で紹介した内容や範囲に留まらず、そのストック効果は計り知れない。

また、整備にあたっては、さまざまな工夫が施されており、西日本高速道路株式会社をはじめとした関係者の皆様の知恵と努力の跡が随所に見られ、その「魂」が込められていることを実感している。

厳しいスケジュールの中、開通にこぎつけた関係者の皆様に敬意を表するとともに、改めて感謝を申し上げたい。

【2018年2月6日受付】