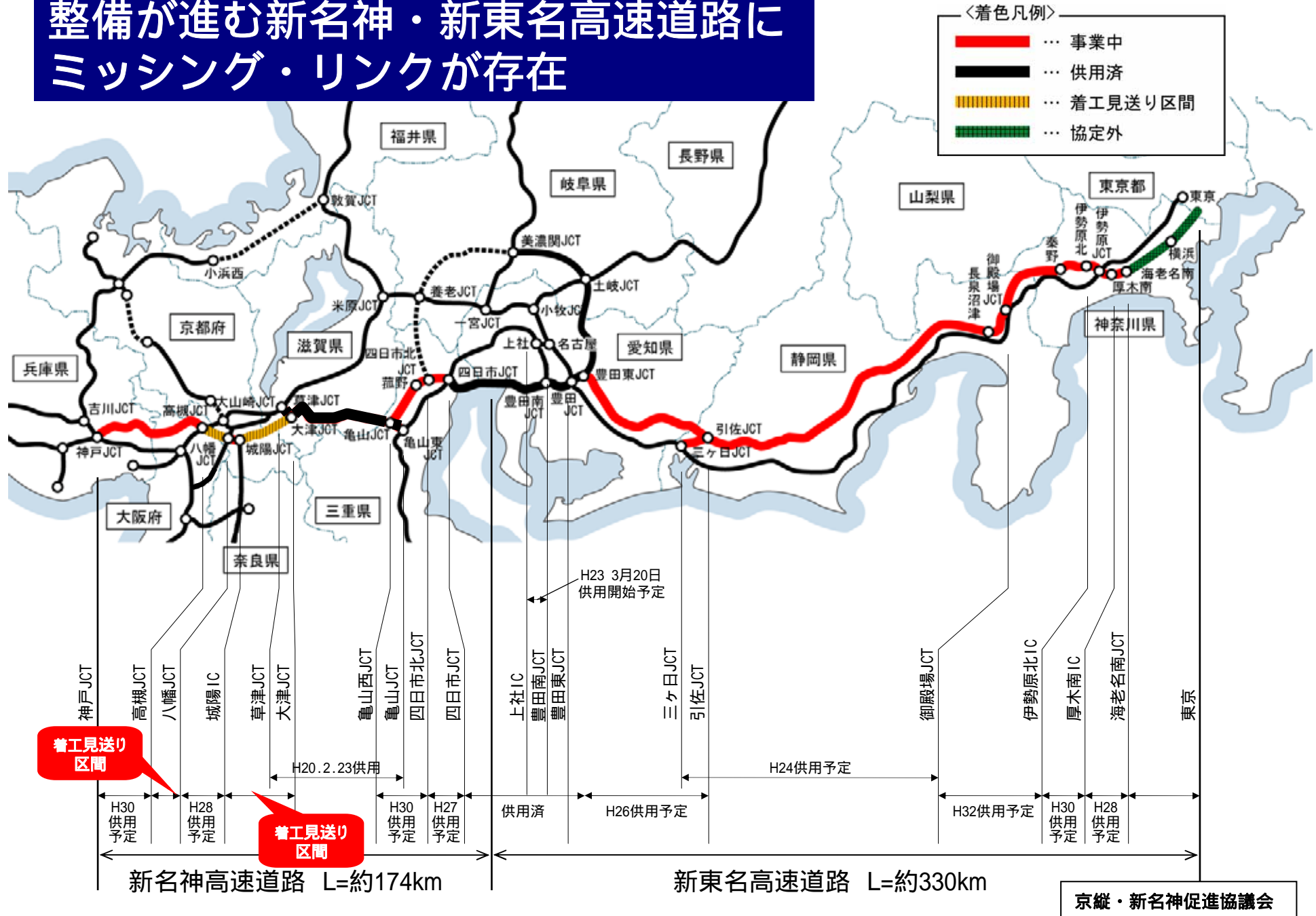


# 新名神高速道路の必要性について

## 新名神高速道路が必要な理由

- 1 整備が進む新名神・新東名高速道路にミッシング・リンクが存在
- 2 東京～大阪間国土軸車線数比較
- 3 第二京阪道路開通後の交通状況(6ヶ月)
- 4 第二京阪道路開通後の渋滞状況の変化(6ヶ月)
- 5 国土軸として交通が集中する名神高速道路
- 6 京滋バイパスの低い構造規格
- 7 老朽化が進む名神高速道路
- 8 国道1号バイパスの整備状況

# 整備が進む新名神・新東名高速道路に ミッシング・リンクが存在







# 大阪～東京間 高規格幹線道路網図

高速自動車国道と接続された地域高規格道路以上の道路を抽出した。

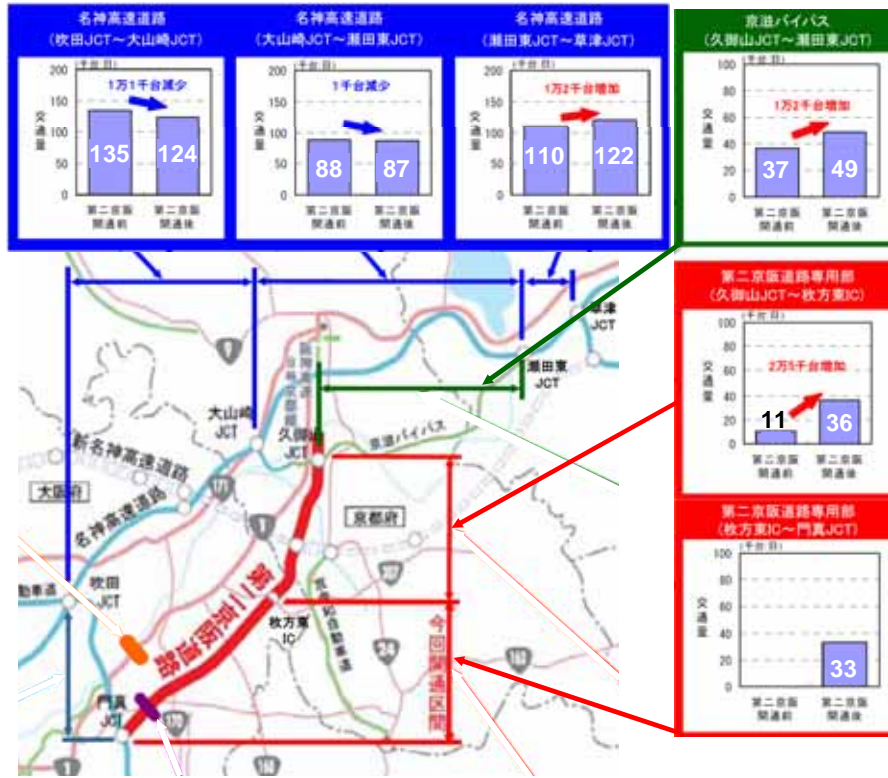


# 第二京阪道路開通後の交通状況（1ヶ月）

H22.4.26国道交通省、西日本高速(株)記者発表資料

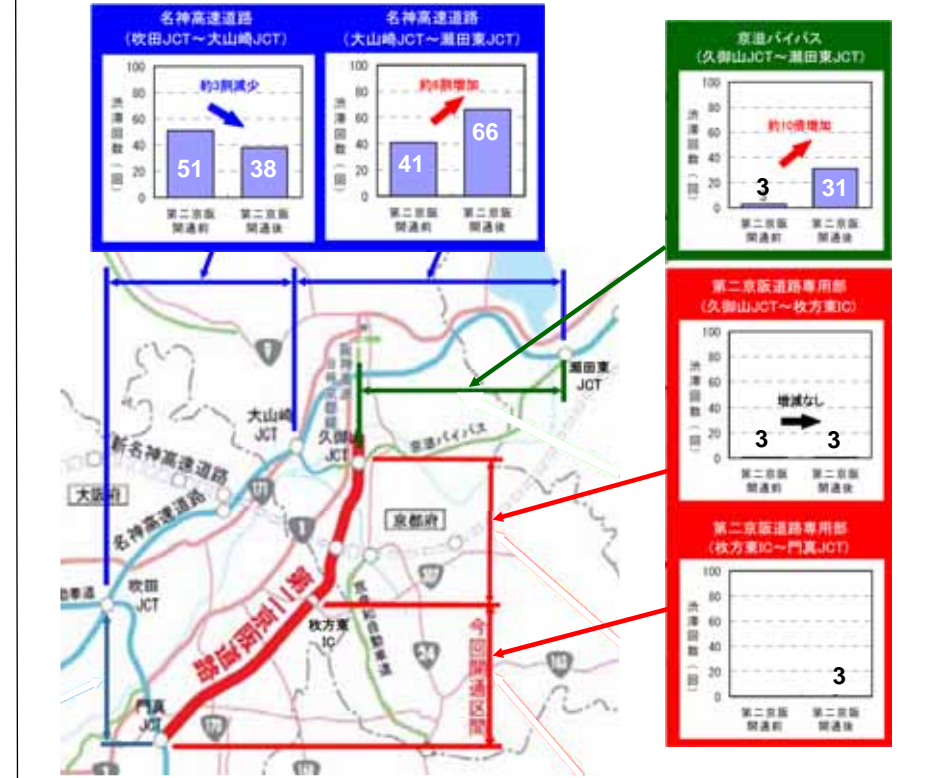
## 第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT）開通後1ヶ月の交通状況

- 第二京阪道路の今回開通区間の交通量は、専用部で約3万3千台/日、一般部で約2万6千台/日の交通量となっています。
- 一方、第二京阪道路に並行する名神高速道路（吹田JCT～大山崎JCT）では約1万1千台/日減少、同じく国道1号では約1万台/日減少しています。
- また、第二京阪道路に接続する京滋バイパス（久御山JCT～瀬田東JCT）では約1万2千台/日増加しています。



## 第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT）開通後1ヶ月の渋滞状況

- 今回全線開通した第二京阪道路では、ほとんど渋滞は発生していません。
- 第二京阪道路に並行する名神高速道路（吹田JCT～大山崎JCT）、近畿自動車道（吹田JCT～門真JCT）の渋滞は減少しています。
- 第二京阪道路に接続する京滋バイパス（久御山JCT～瀬田東JCT）の渋滞は、増加しています。



**第二京阪開通後、名神、京滋BPに渋滞が多発**

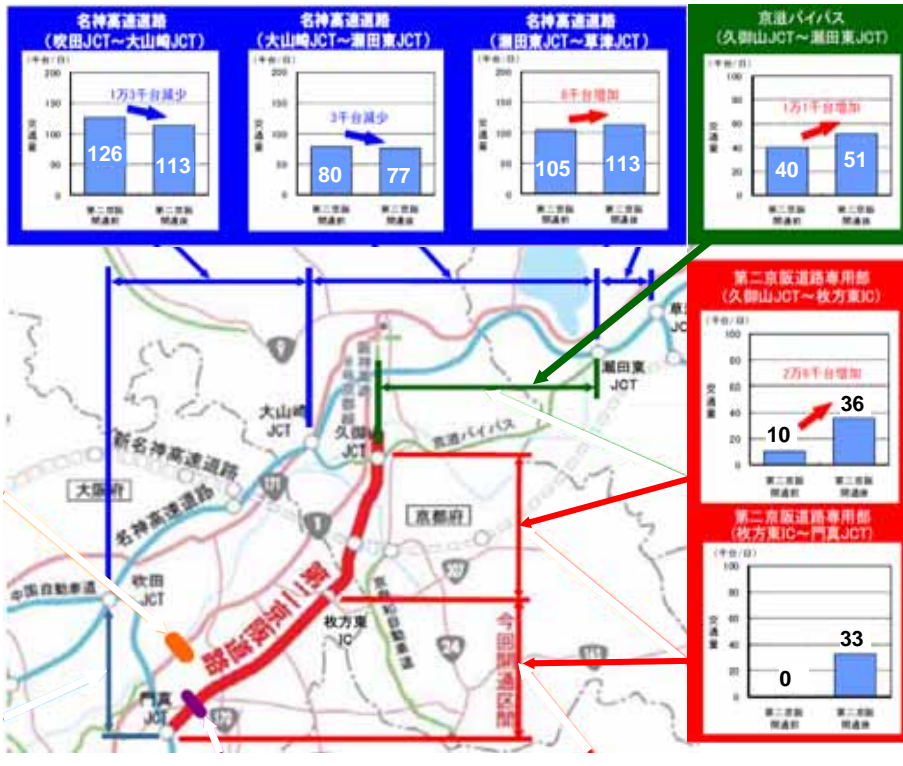


# 第二京阪道路開通後の交通状況（3ヶ月）

H22.7.2国道交通省、西日本高速株式会社発表資料

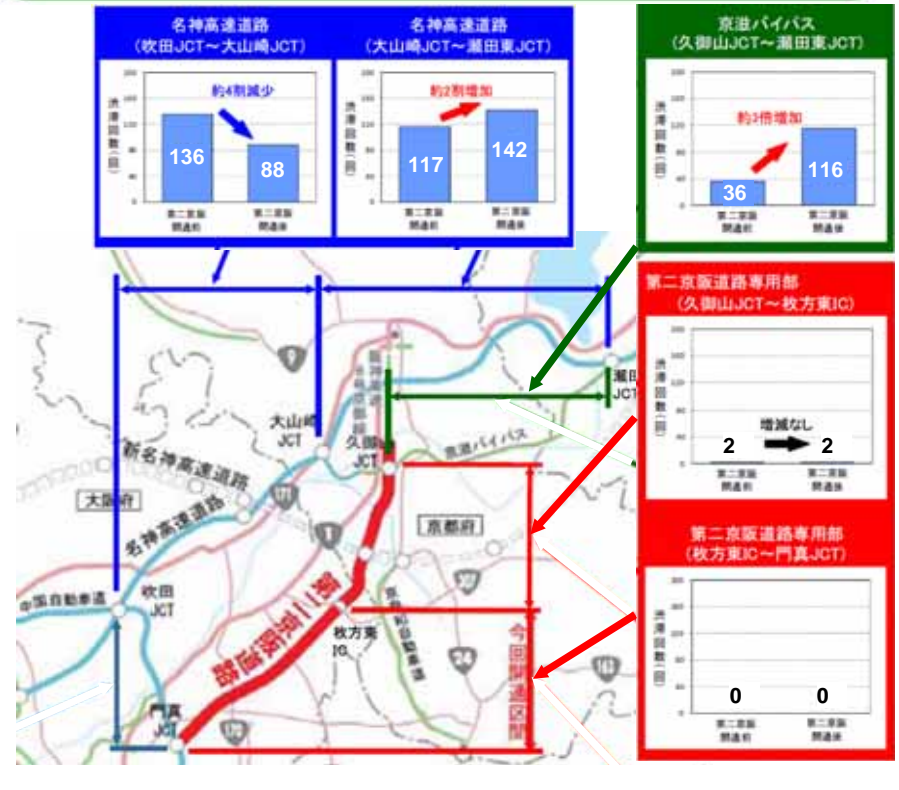
## 【参考】第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT）開通3ヶ月後の交通状況

- 第二京阪道路の今回開通区間の交通量は、専用部で約3万3千台/日、一般部で約2万9千台/日。
- 一方、第二京阪道路に並行する名神高速道路（吹田JCT～大山崎JCT）では約1万3千台/日減少、同じく国道1号では約9千台/日減少。
- また、第二京阪道路に接続する京滋ハイパス（久御山JCT～瀬田東JCT）では約1万1千台/日増加。



## 【参考】第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT）開通3ヶ月後の渋滞状況

- 今回全線開通した第二京阪道路では、ほとんど渋滞の発生はなし。
- 第二京阪道路に並行する名神高速道路（吹田JCT～大山崎JCT）、近畿自動車道（吹田JCT～門真JCT）の渋滞は減少。
- 第二京阪道路に接続する京滋ハイパス（久御山JCT～瀬田東JCT）の渋滞は増加。



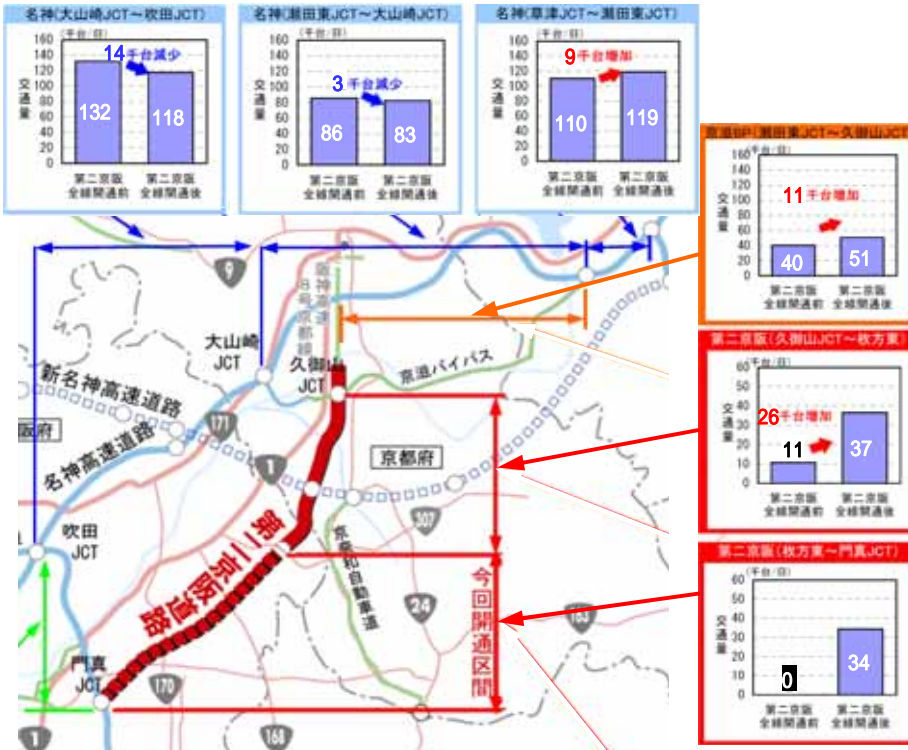
**第二京阪開通後、名神、京滋BPで渋滞が増加**

# 第二京阪道路開通後の交通状況（6ヶ月）

H22.10西日本高速道路㈱資料提供

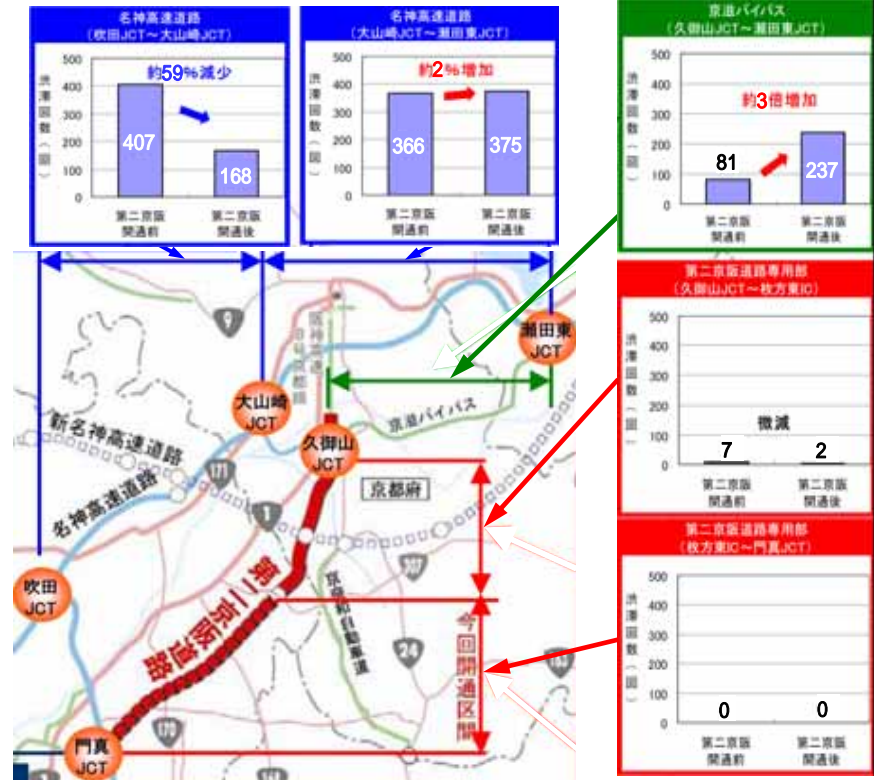
## 開通後6ヶ月 第二京阪道路（専用部）及び周辺高速道路の交通量の変化（全日）

○第二京阪全線開通後の平成22年3月21日～9月20日の第二京阪道路枚方東IC～門真JCT間の交通量は、約3万4千台/日。  
 ○第二京阪道路の周辺高速道路の交通量は、昨年同時期と比較すると、近畿道（吹田JCT～門真JCT）、名神高速道路（瀬田東JCT～吹田JCT）については減少し、名神高速道路（草津JCT～瀬田東JCT）、京滋バイパス（瀬田東JCT～久御山JCT）は増加しております。



## 第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT）開通後6ヶ月の渋滞状況

- 今回開通した第二京阪道路では、ほとんど渋滞は発生していません。
- 第二京阪道路に並行する名神高速道路（吹田JCT～大山崎JCT）、近畿自動車道（吹田JCT～門真JCT）の渋滞は減少しています。
- 第二京阪道路に接続する京滋バイパス（久御山JCT～瀬田東JCT）の渋滞は増加しています。



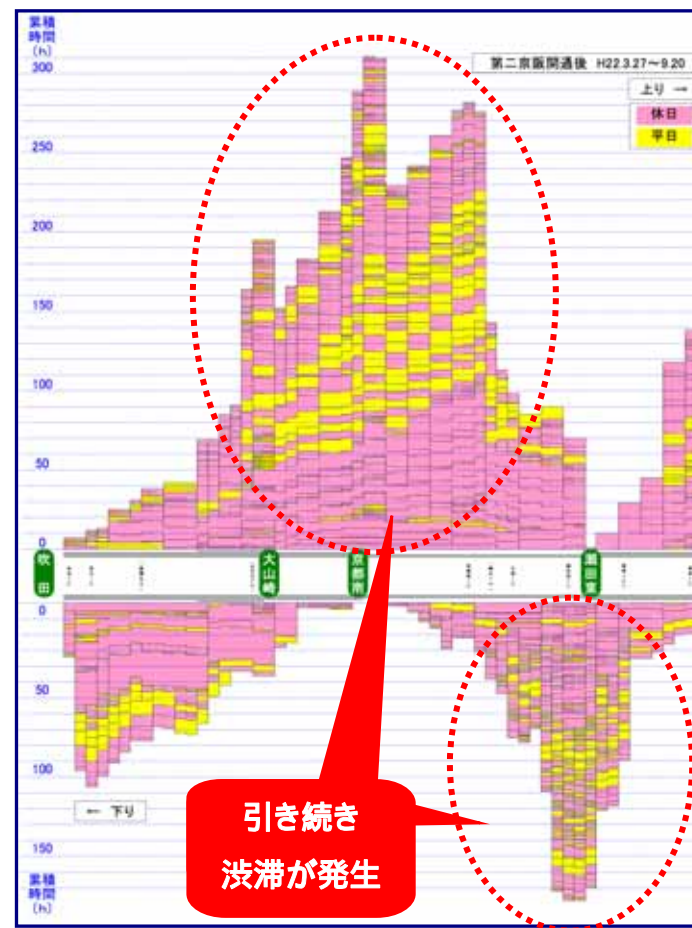
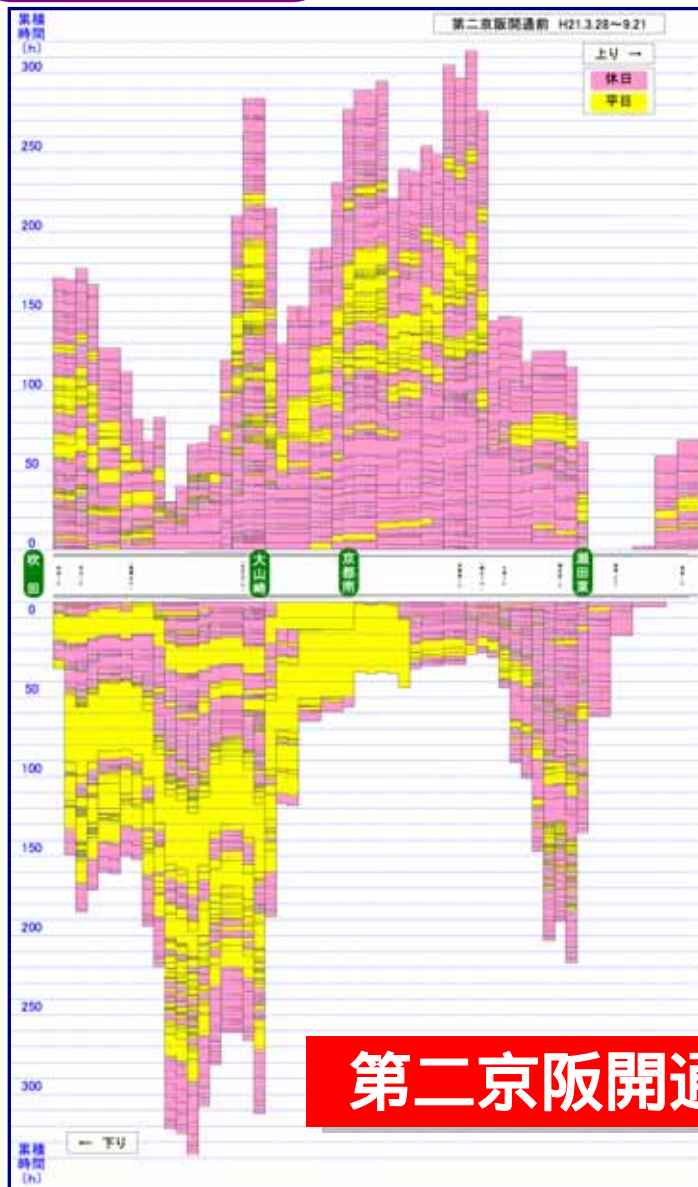
**第二京阪開通後、京滋BPで渋滞が増加、名神(大山崎～瀬田東)は渋滞が継続**



# 第二京阪道路開通後の渋滞状況の変化

## 名神高速道路

京都府作成、データ提供西日本高速道路㈱



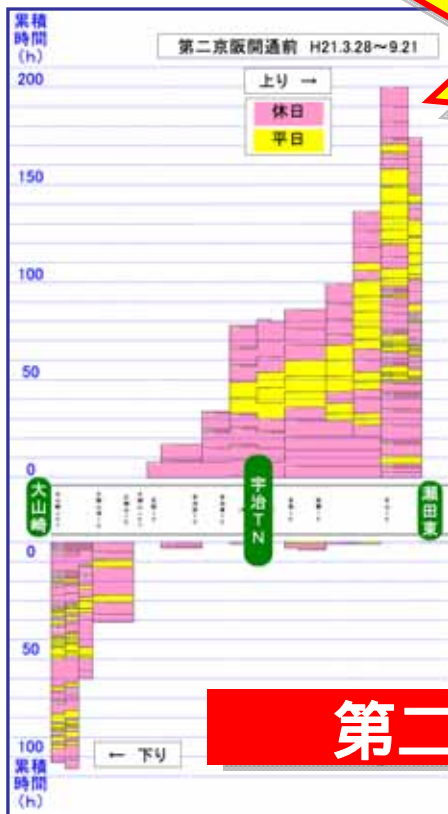
第二京阪開通後も名神は引き続き渋滞が発生



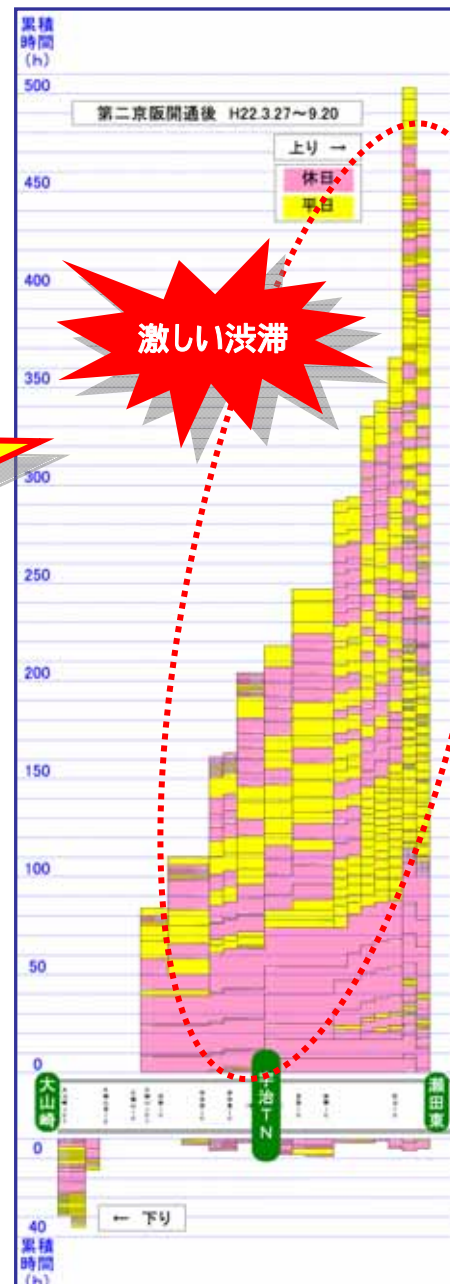
# 第二京阪道路開通後の渋滞状況の変化

## 京滋バイパス

京都府作成、データ提供西日本高速道路㈱



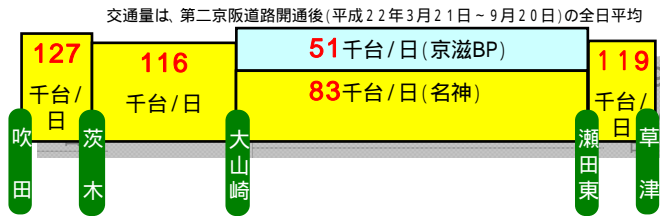
開通後  
渋滞が激増  
恒常的に発生



第二京阪開通後、京滋BPで渋滞が激増

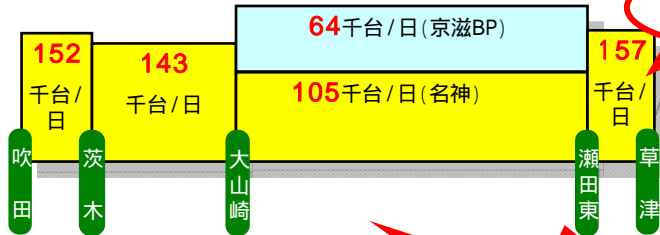
# 国土軸として交通が集中する名神高速道路

## 第二京阪道路開通後(6ヶ月間)の交通量



## H22お盆の交通量

平成22年8月5日～8月16日 16日間の日平均交通量  
順位は発表区間の中の順位



全国1位

激しい渋滞発生



全国高速道路情報(概況) この情報は、05月02日12時10分 現在の情報です

©(財)日本道路交通情報センター

全国高速道路の概況を示しています。  
NOW!!の各画面は左フレーム、画面エリア  
又は都市高速道路をクリックして下さい。



第二京阪開通後も日本一の渋滞ポイントは  
名神高速道路・京滋バイパス



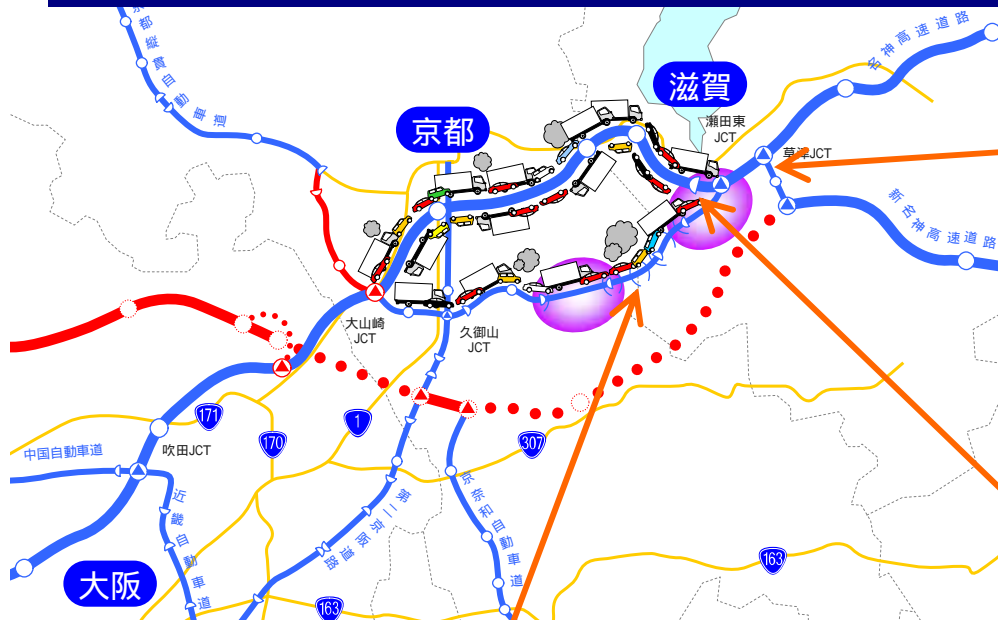
# 名神高速道路集中工事期間中の渋滞状況



集中工事により京都府域は  
慢性的に渋滞発生!!



# 渋滞発生状況



名神草津PA付近 上り



京滋BP南郷IC付近 上り



名神大津SA付近 上り

激しい渋滞発生



# 京滋バイパスの低い構造規格

## 激しい渋滞

主な渋滞ポイント

宇治トンネル(延長約4.3 km)

瀬田東JCT(名神高速との合流)

石山IC付近(瀬田JCTを先頭とする渋滞)



## きびしい線形

きついカーブ(R=700m未満)が多い

きつい坂(最急勾配4%)

少ない交通容量(32千台/日)に、  
約51千台/日 が走る!

交通量は、第二京阪道路開通後(H22.3.21~9.20)の全日平均。

	道路規格	設計速度	主要断面 路肩幅員	設計基準容量	きついカーブの 割合
名神高速 (草津J~高槻J)	第一種2級 (一部第一種2級、3級)	80~120km/h	2.75m (土工部)	12,000 台/日・車線	4%
京滋バイパス	第一種3級	80km/h	1.75m (橋梁部)	8,000 台/日・車線	18%
新名神高速 (大津J~高槻J)	第一種1級 (暫定時第一種2級)	120km/h (暫定時100km/h)	2.50m (土工部)	12,000 台/日・車線	0%

京滋バイパスは名神に比べ規格が低く、国土軸にはなり得ない

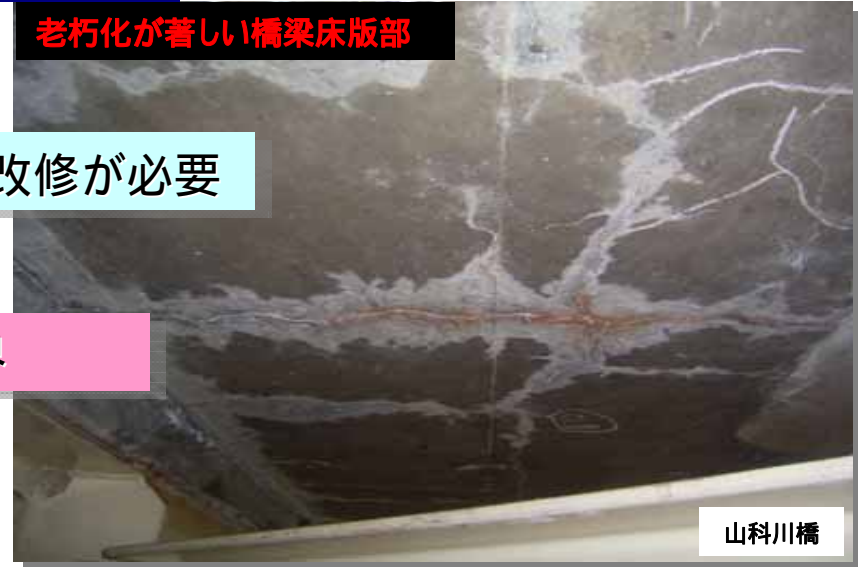
# 老朽化が進む名神高速道路

日本一古い高速道路

47年が経過 橋の老朽化が顕著、抜本的な改修が必要

集中工事による大規模改修は限界

老朽化が著しい橋梁床版部



名神集中工事の状況

高槻BT付近 京都方向



H19.5 集中工事による渋滞車列に追突し3人死傷  
(京都市山科付近)

重要施設を渡る名神橋梁

滋賀県大津市付近



名神高速道路は日本一ハトハト

高度経済成長を支えて来て・・・

京縦・新名神促進協議会



# 国道1号等バイパスの整備状況（大阪～東海）

東京～大阪間で国道1号等バイパスが多数整備済み・事業中

東海～東京断面では、有料・無料の自動車専用道・準自動車専用道が連続して数多く存在

なぜ京滋バイパス、第二京阪道路部のみが第三名神と評価？

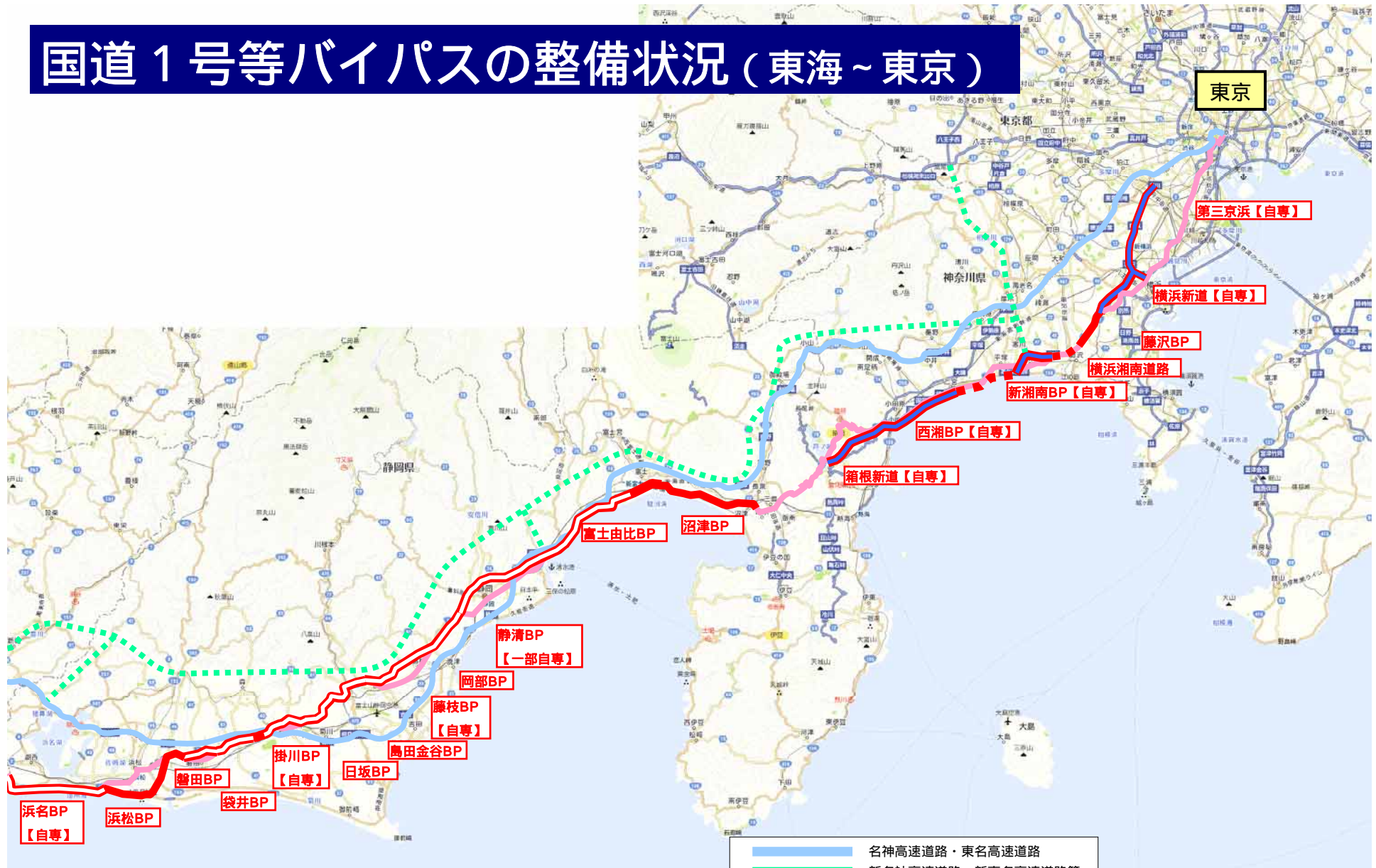


【隠れ高速】の定義  
 概ね次の条件等を満たす高速走行可能な道路  
 出入りがICに限定  
 原付、歩行者、自転車等の通行を規制

- 名神高速道路・東名高速道路
- 新名神高速道路・新東名高速道路等
- 事業中区間
- 未着手区間
- 国道1号
- 国道1号等バイパス
- ■ ■ ■ 事業中区間
- 国道1号等バイパス【隠れ高速】
- 国道1号等バイパス【有料】

京縦・新名神促進協議会

# 国道1号等バイパスの整備状況（東海～東京）



【隠れ高速】の定義  
 概ね次の条件等を満たす高速走行可能な道路  
 出入りがICに限定  
 原付、歩行者、自転車等の通行を規制

- 名神高速道路・東名高速道路
- 新名神高速道路・新東名高速道路等
- 事業中区間
- 未着手区間
- 国道1号
- 国道1号等バイパス
- 事業中区間
- 国道1号等バイパス【隠れ高速】
- 国道1号等バイパス【有料】

京縦・新名神促進協議会