

名神高速道路全線開通 50 周年を むかえて

中日本高速道路株式会社 名古屋支社

1. はじめに

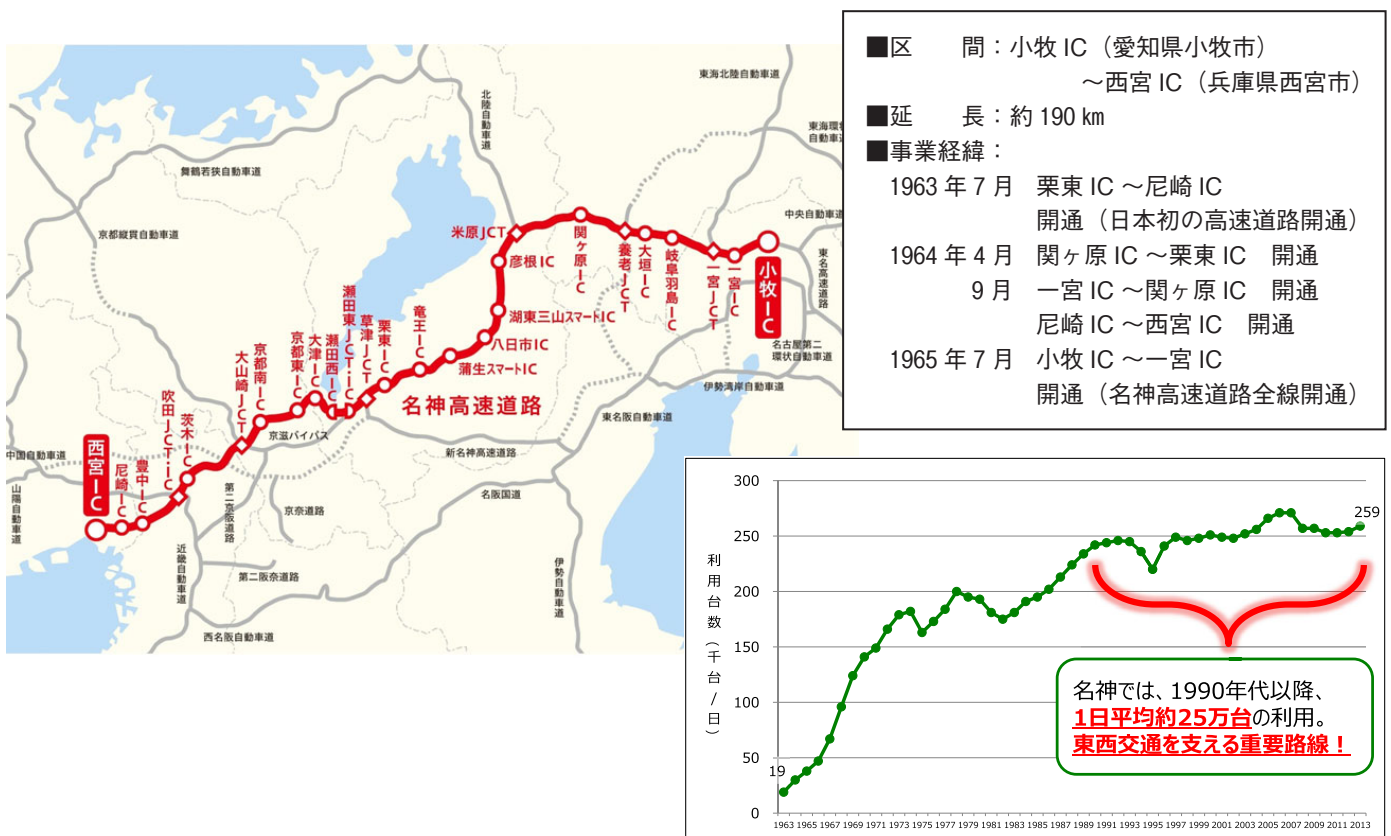
1965（昭和 40）年 7 月 1 日、一宮 IC ～小牧 IC 間の開通により名神高速道路が全線開通してから、今年で 50 年を迎えました。名神高速道路は、日本初の高速道路として開通し、日本における高速道路の歴史を切り拓くとともに、日本の大動脈として地域の皆さまの通勤・通学、日々の暮らしの物流を支え、日本経済の発展に大きく貢献して参りました。

本稿では、名神高速道路が 50 年の間に果たしてきた役割について紹介します。

2. 名神高速道路の概要

名神高速道路は、愛知県小牧市から兵庫県西宮市までの約 190 km の延長となっております。1963 年に栗東 IC ～尼崎 IC 間が日本初の高速道路として開通し、1965 年 7 月に小牧 IC ～一宮 IC が開通し、全線開通となりました。

交通量は、開通当初 1 日平均約 2 万台でしたが、交通量は年々増加し、現在の交通量は 1 日平均約 25 万台と東西交通を支える重要路線として、多くのお客様にご利用いただいております。



<名神高速道路の日平均利用台数の推移>

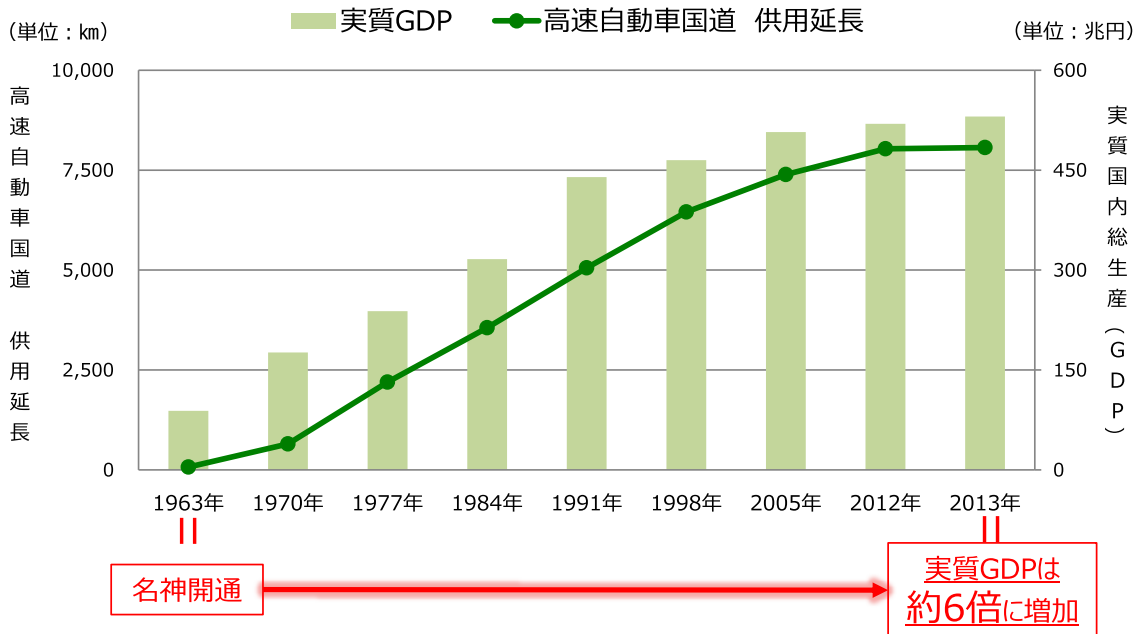
3. 名神高速道路の果たしてき役割

1965年に名神高速道路が全線開通し、それから50年の間に名神高速道路がもたらした効果について紹介いたします。

3-1 高速道路の整備と日本経済の成長

名神高速道路から始まった高速道路の整備とともに、日本経済が成長しています。高速自動車国道の供用延長の増加とともに、日本の国内総生産（実質 GDP）も増加し、現在は供用延長が8千 km を超え、実質 GDP は名神開通時の1963年と比較し、約6倍に増加しています。

<高速自動車国道の供用延長と日本の国内総生産（実質 GDP）の推移>



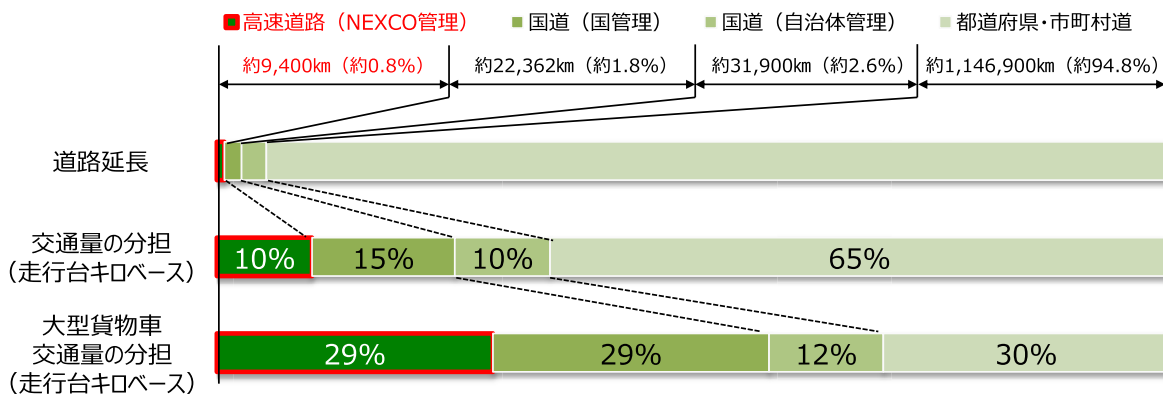
※出典：国民経済計算確報（内閣府）、高速道路便覧（2014）

※ GDP は公表値に基づき、異なる SNA 体系基準（H17、H12、H2）及び基準年次のデータについて、接続年の変化率を維持するように国内総生産を算出

3-2 貨物輸送を支える高速道路

名神高速道路をはじめとする高速道路は道路全体の約1%の延長しかありませんが、全国の交通量の約10%の交通が高速道路を利用しています。また、大型貨物車にとっては全体の約3割を受け持っており、高速道路が日本の貨物輸送を支えています。

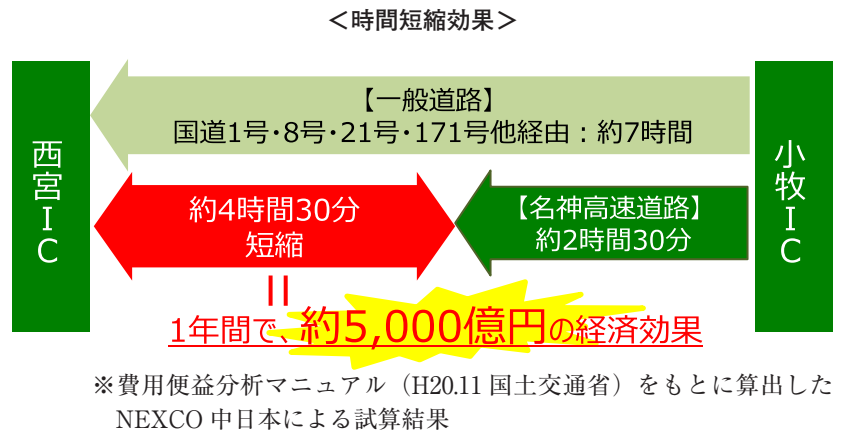
<道路延長と交通量の分担率>



※出典：国土交通省「第5回国道（国管理）の維持管理等に関する検討会」

3-3 時間短縮による経済効果

もし、名神高速道路がなかった場合、小牧ICから西宮IC間は約7時間かかりますが、名神高速道路を利用すると、約2時間30分となり、約4時間30分の短縮となります。この約4時間30分の短縮を金額に換算すると、一年間で約5千億円にもなり、名神高速道路は大きな経済効果をもたらしていることがわかります。



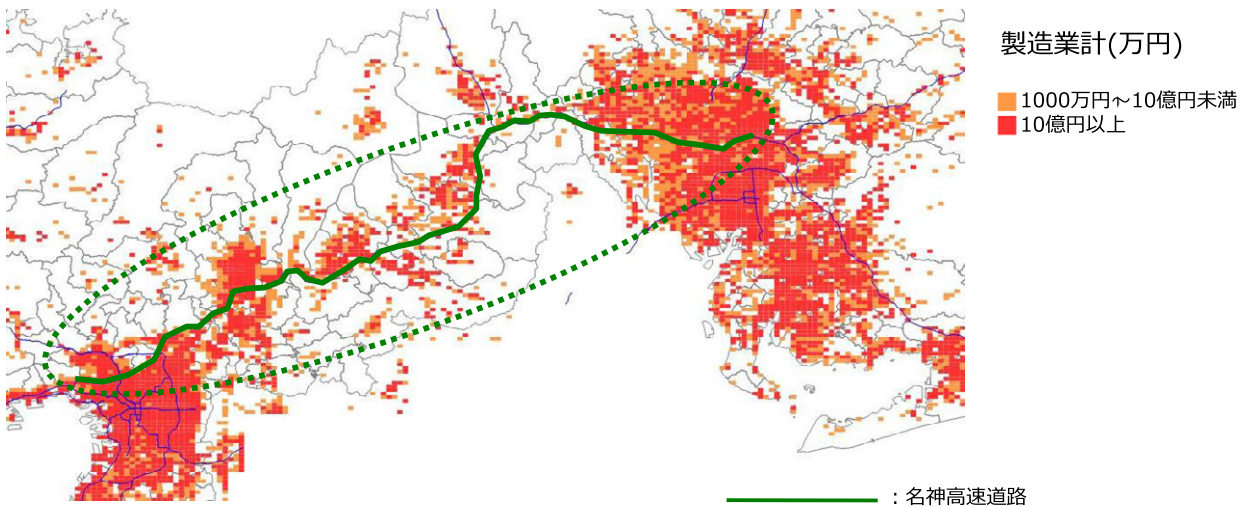
3-4 産業振興の支援

名神高速道路のインターチェンジ周辺では、産業が発展しており、小牧IC周辺は、物流会社など多くの企業が進出しています。小牧市では製造品出荷額が約30倍に増加しているなど、名神高速道路が産業振興の支援に貢献しています。



製造品出荷額について工業統計データを見ると、名古屋圏域と大阪圏域から、名神高速道路に沿うように発展しており、高速道路が産業振興に貢献している様子がうかがえます。

＜製造品出荷額（製造業計）＞

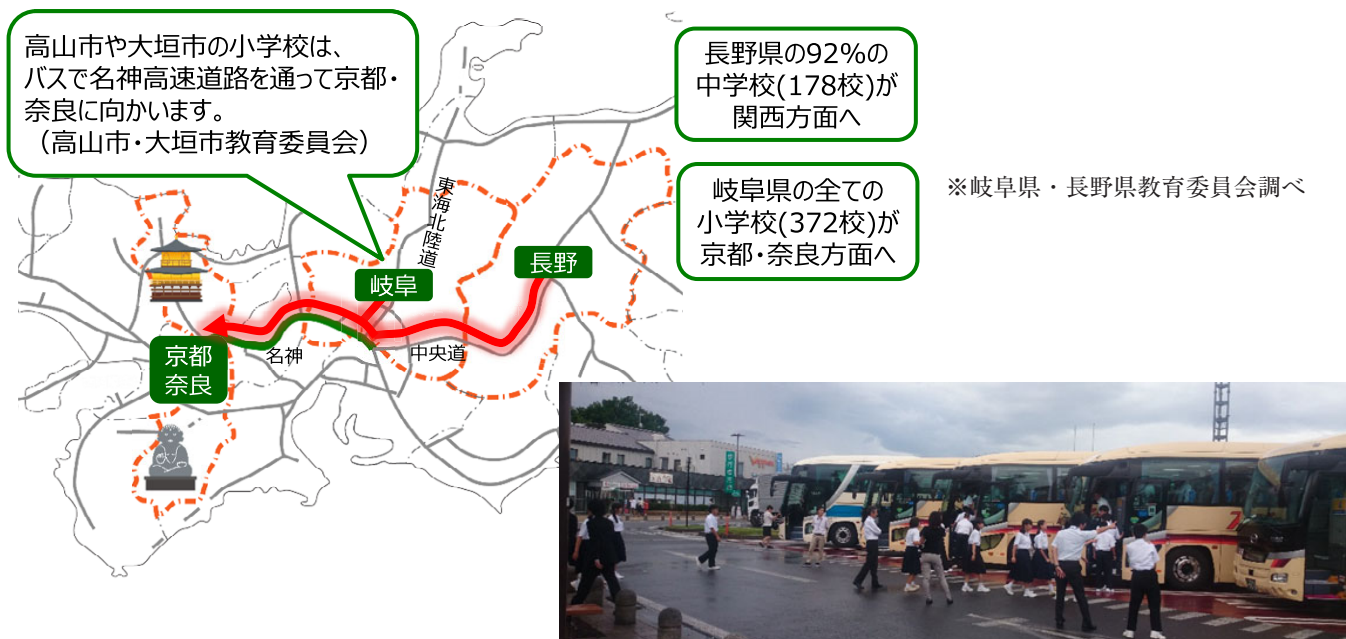


※出典：工業統計メッシュデータ（経済産業省：平成20年）

4-5 修学旅行と名神高速道路

京都や奈良など関西地方には多くの学生が修学旅行で訪れています。岐阜県や長野県から名神高速道路を利用して京都や奈良へ向かっており、名神高速道路が修学旅行の思い出づくりに貢献しています。

<名神高速道路を利用した修学旅行>



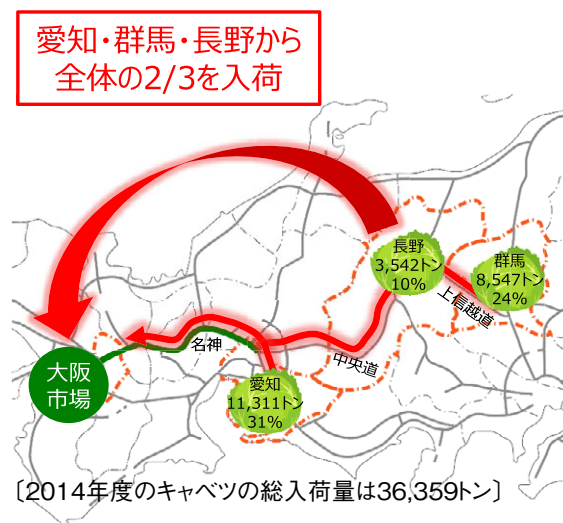
4-6 卸売市場の入荷先と名神高速道路

名神高速道路をはじめ高速道路ネットワークの整備により、短時間で長距離移動が可能となり、遠方からも新鮮な食材が入荷可能になりました。大阪市中央卸売市場の入荷平均距離は、1965年の368 kmから2013年には740 kmと2倍に拡大しました。また、大阪名物のお好み焼きや串カツには欠かせないキャベツは、大阪市中央卸売市場では、全体の3分の2が愛知・群馬・長野の3県から名神高速道路等を経由し運ばれています。

<入荷平均距離*の推移 (大阪市中央卸売市場) >



<キャベツの入荷先 (大阪市中央卸売市場) >



出典：大阪市中央卸売市場年報

*入荷平均距離は、県監距離（第5回（2010年度）全国幹線旅客純流動調査におけるOD表をベース）の産地（県）別の入荷量（重量）を重みにした加重平均として算出

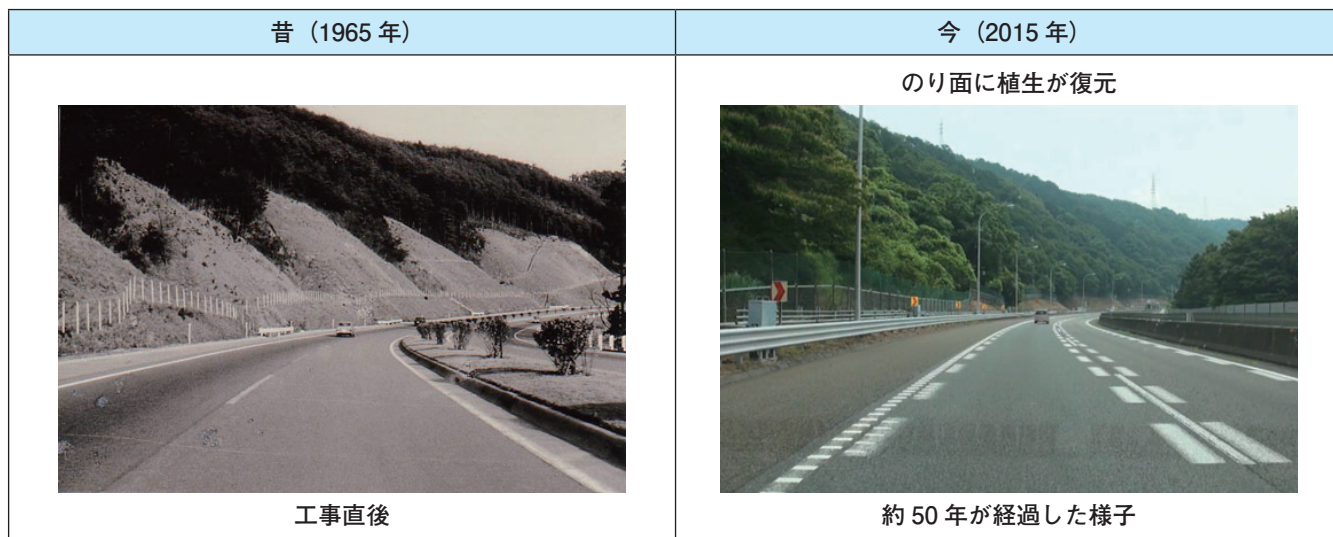
4. 名神高速道路の 50 年前との比較

名神高速道路が全線開通した 50 年前から周辺環境や高速道路設備は大きく変化しています。その変化について、開通当初と現在の比較をにより紹介します。

(1) 周辺景観に配慮

名神高速道路の切土のり面は、周辺景観に配慮して造成しています。写真の切土のり面は、斜面を緩やかな曲面に造成をしました。現在、約 50 年が経過し、のり面は樹木が成長し、周辺環境と同化しています。

<のり面の変化>

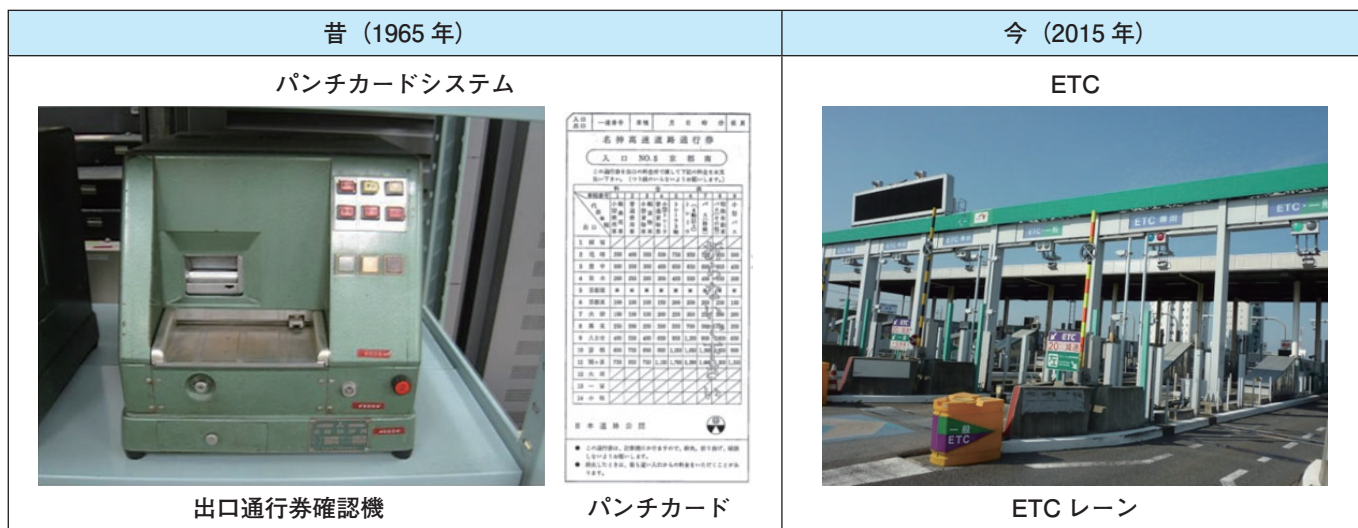


(2) 料金收受方法の変化

開通当初は名神高速道路の料金收受方法として、「パンチカードシステム」が国内で初めて導入されました。入口で入口情報の入ったパンチカードを通行車に渡し、出口で収受員が機械処理して料金を收受するという形でした。

現在では、技術開発が進み、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）が導入され、車両に装着した車載器に契約情報などを記録した IC カードを挿入することにより、料金所で止まることなく自動的に通行料金の収受が行え、料金所での渋滞が大幅に減少しました。



<料金收受方法の変化>



(3) サービスエリアの変化

多賀サービスエリアの開通当初の施設は、駐車場、トイレ、給油所、修理所で、売店や食堂はありませんでした。全線開通翌年の1966年に下り線に売店が、その翌年の1967年に上り線に食堂ができました。現在では、EXPASA 多賀として、売店、レストランなどの他に宿泊設備や高速道路外からもご利用いただけるぷらっとパークを整備しています。

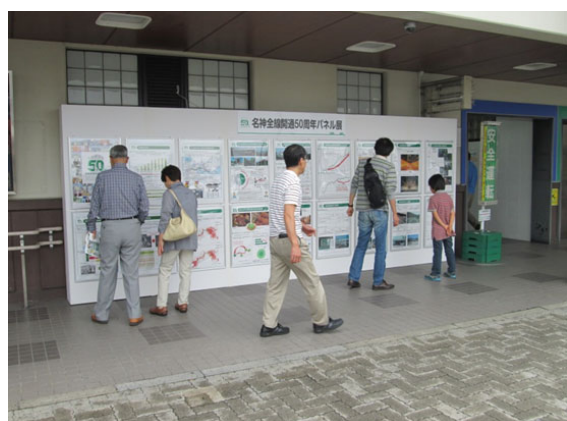
<サービスエリアの変化>

昔 (1965年)	今 (2015年)
1966年に設置された売店  多賀 SA (下り線)	現在の多賀 SA  EXPASA 多賀 (下り線)

5. 全線開通 50 周年を記念したイベント

7月4日(土)、5日(日)の2日間、名神高速道路の尾張一宮PA(上り)、養老SA(下り)、EXPASA 多賀(下り)で「名神全線開通50周年記念イベント」を開催しました。各会場において、名神高速道路の整備効果に関するパネル展のほか、地域との連携による観光PRなどを行いました。

<整備効果のパネル展>



<養老象鼻山太鼓の会による演奏>



6. おわりに

多くのお客さま、地域のみなさまのおかげで、名神高速道路は全線開通から50年を迎えることができました。全線開通から50年の間に、名神高速道路による時間短縮という直接的な効果だけではなく、地域の発展という間接的な効果も大きく表れております。今後もより多くのお客さまに、安全・快適にご利用いただき、地域の発展に協力してまいります。