

名神高速道路の全線開通 60 周年を 迎えて

西日本高速道路株式会社

はじめに

E1 名神高速道路（以下「名神高速」という。）は、愛知県小牧市の小牧インターチェンジ（以下「IC」という。）から兵庫県西宮市の西宮 IC までを結ぶ延長 189.3km の高速道路である。（図－1）

名神高速は、沿線地域の発展と暮らしを支えるとともに、日本の大動脈として日本経済の発展に大きく貢献している。本稿では、名神高速が 2025 年 7 月 1 日に全線開通 60 周年を迎えたことから、全線開通に伴う整備効果について紹介する。



図－1 名神高速の位置図

1. 高速道路ネットワークの変遷

日本の高速道路ネットワークは、1963 年 7 月 16 日に開通した名神高速 栗東 IC ～尼崎 IC 間 (71.1km) から始まった(写真－1)。その後、全国で高速道路の整備が進められ、2024 年度末までに総延長約 9,200km にも及ぶ日本の大動脈を形成している（図－2）。



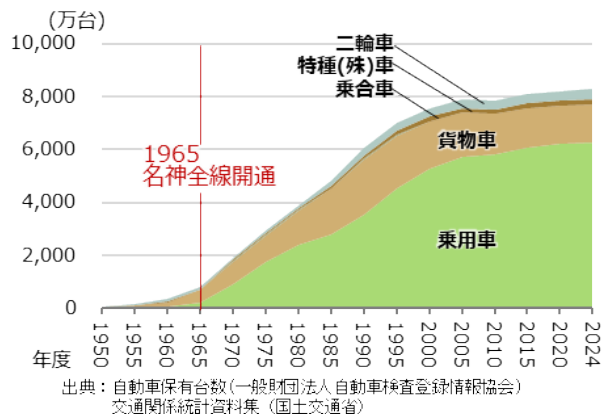
写真－1 栗東 IC ～尼崎 IC 間 開通式



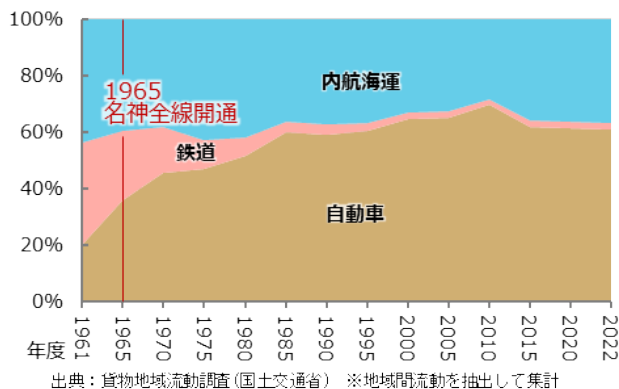
図－2 全国高速道路ネットワーク (2024 年度末)

また、この日本初の都市間高速道路によって、人々の移動時間が短縮し行動範囲が拡大した。この頃から国内の自動車保有台数が増え始め、トラックによる貨物輸送も急増した（図－3）。

貨物輸送に占める自動車輸送の割合は、名神高速の全線開通前の約 20% と比べ 2022 年度では約 60% にもなっており、名神高速は高速道路のトップランナーとして、日本経済の発展を支え続けてきた（図－4）。



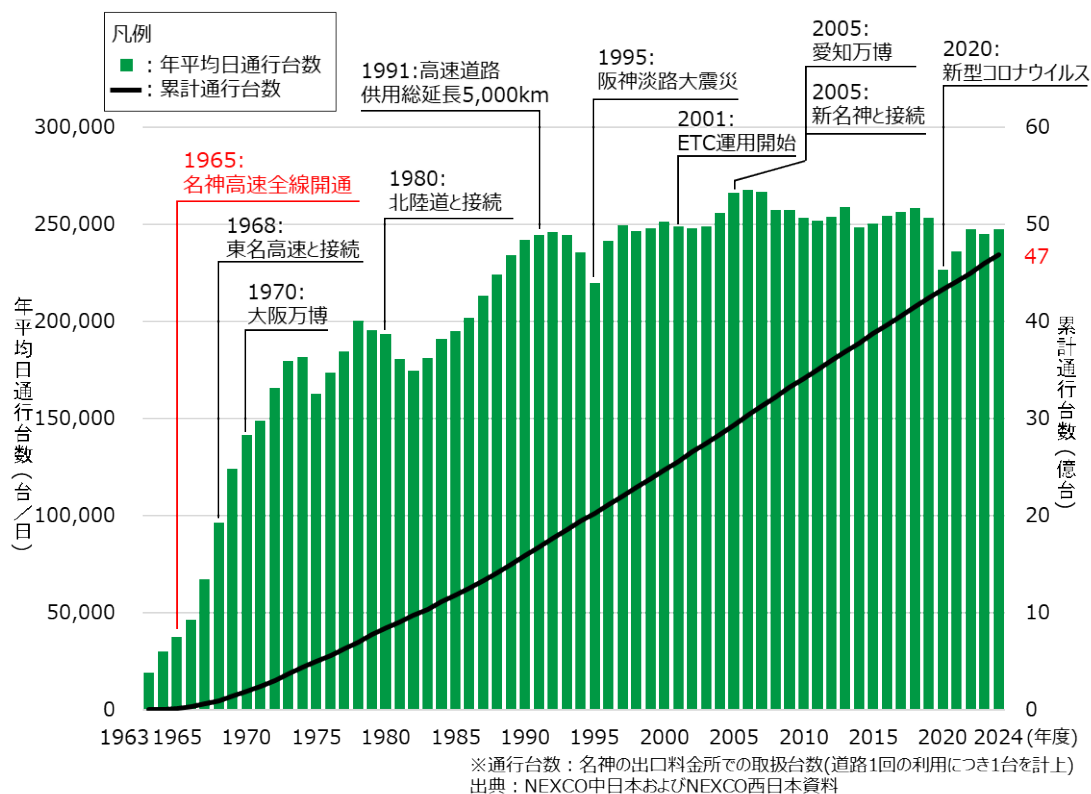
図－3 自動車保有台数の推移



図－4 貨物輸送機関分担率の推移

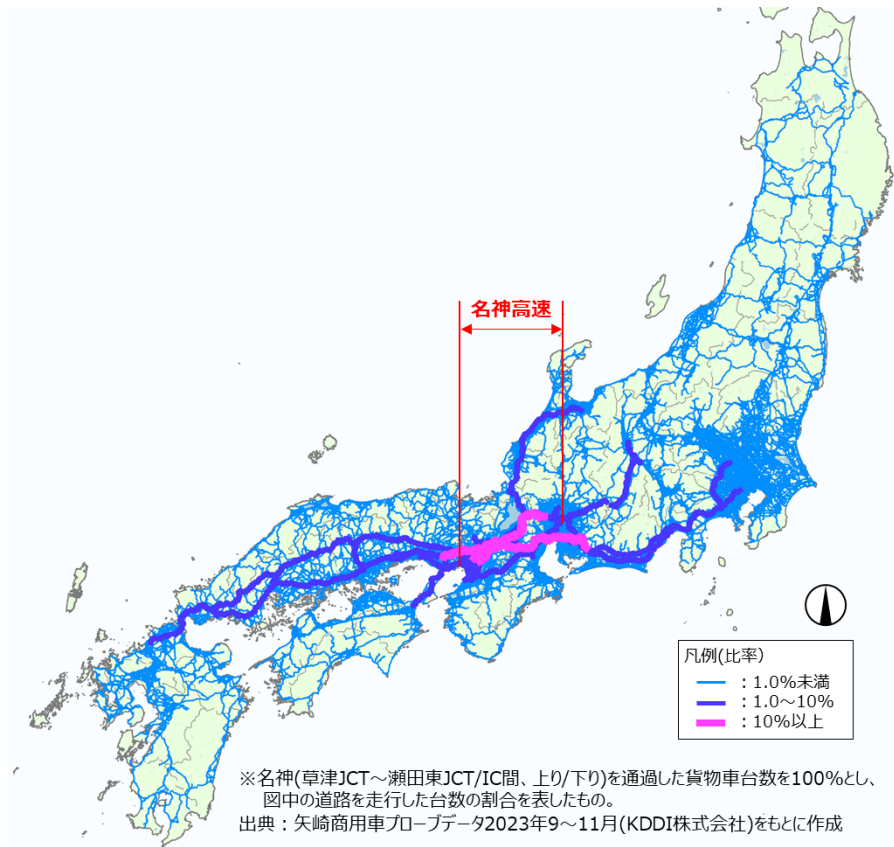
2. 名神高速の利用状況

名神高速は、周辺道路ネットワークの整備とともに累計通行台数が順調に増加し続け、2024 年度には累計約 47 億台、年平均日通行台数では約 250,000 台／日と、多くの方にご利用いただいている（図－5）。



図－5 年平均日通行台数と累計通行台数の推移

また、名神高速 草津ジャンクション（以下「JCT」という。）～瀬田東JCT/IC間を通過した貨物車の走行経路を商用車プローブデータにより確認すると、地域間では東海～近畿間の移動割合が多いことだけでなく、名神高速を利用して東北や九州を含む全国に貨物が輸送されていることが分かる（図－6）。



図－6 名神高速利用貨物車の走行経路

3. 名神高速の整備効果

(1) 地域間移動の所要時間短縮

名神高速道路の全線開通により、地域間移動の所要時間が短縮された。小牧 IC から西宮 IC までの自動車移動では、名神高速により、一般道のみを利用する場合と比べて約 100 分の短縮効果が得られる(図－7)。

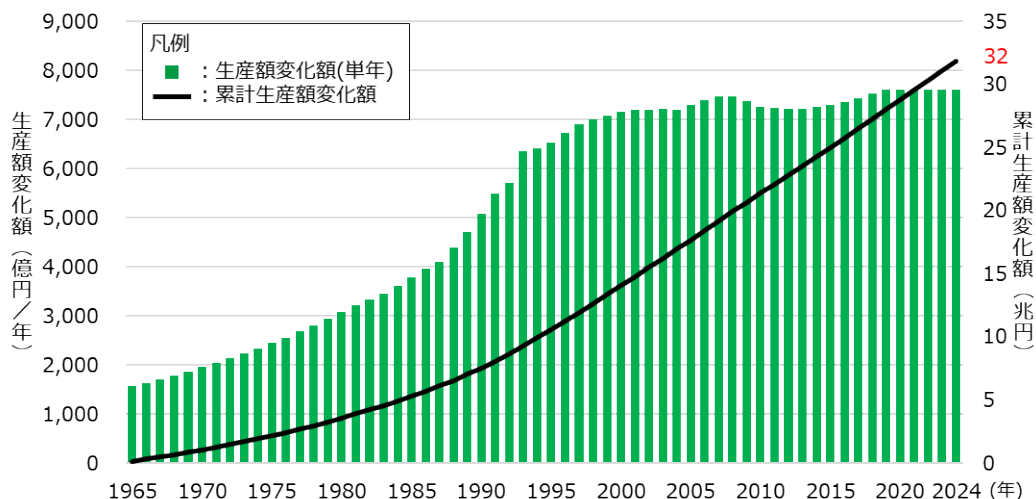


図－7 所要時間の短縮効果

(2) 経済波及効果

名神高速全線開通により得られた経済的な効果を定量的に評価するため、全線開通後 60 年間の経済波及効果（生産額変化額）を算出したところ、額として累計約 32 兆円となり、沿線府県の地域経済に大きく貢献していることが確認できた（図－8）。

なお、この金額は山梨大学・武藤慎一教授の監修のもと、SCGE（空間的応用一般均衡）モデルを用いて名神高速の整備有無による実質生産額の変化額を経済波及効果として算出したものである。



図－8 全線開通後 60 年間の経済波及効果

(3) 企業の沿線立地

名神高速の沿線 6 府県（愛知県、岐阜県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県）の工業団地は、その約 5 割の数が名神高速沿線市町（沿線 6 府県のうち名神高速の各 IC から 5km 圏内の市町）に集中しており、名神高速へのアクセスがよいことを利点として多くの企業が沿線に進出していることが分かる（図－9）。



出典：全国の工業団地の企業一覧リスト(株式会社Lister)及びヒアリング結果をもとに作成

図－9 工業団地の立地数の割合

(4) 商業施設の沿線立地

名神高速沿線への立地が集中する傾向は、商業施設にも見られる。沿線 6 府県の大規模小売店舗（店舗面積 10,000 ㎡以上）の立地数は、2024 年時点で 275 店舗、1964 年の名神高速全線開通前と比べると約 21 倍に増加している（図－10）。

沿線自治体からも、「遠方からもアクセスしやすい名神沿線に、アウトレットをはじめとした大型商

業施設が展開していることから、近隣だけでなく遠方の顧客をターゲットとした大型商業施設の出店に影響を与えていると思う」との声をいただいている。



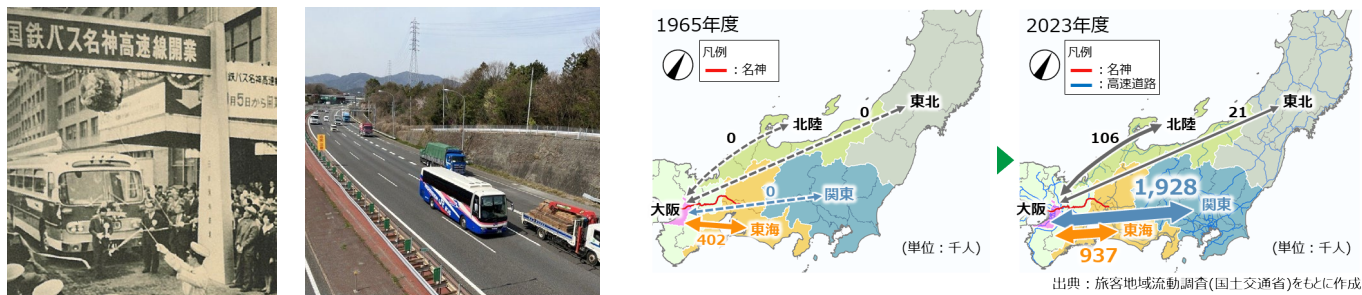
出典：全国大規模小売店総覧2025(東洋経済新報社)をもとに作成

図－10 大規模小売店舗の累計立地数の推移

(5) 日本初的高速バスの誕生

日本初的高速道路が開通したことで、新たなサービスとして高速バスが誕生した(写真－2)。大阪から東海以東への乗合バス旅客輸送人員は、1965年の名神高速全線開通当初では年間約40万人、移動地域は大阪～東海間にとどまっていた。一方2023年時点では、名神高速を含む高速道路ネットワークにより、大阪から東北、北陸、関東にもアクセスできるようになり、輸送人員としては年間約299万人にも及んでいる(図－11)。

このように名神高速は、1965年時点から人々の地域間移動を支えてきたことが分かる。



写真－2 高速バス(1965年・2025年)

図－11 旅客輸送人員の変化(大阪から東海以東)

(6) 国土強靱化の支援

災害時においても名神高速は重要な路線である。名神高速は区間ごとに「中部版くしの歯作戦」および「近畿版くしの歯作戦」のSTEP1 啓開ルートや京都府・滋賀県の「第1次緊急輸送道路」に指定されており、全線が災害時の復旧・復興のための重要路線として指定されている。

実際に一般道が通行止めになった際に名神高速が代替路として機能した事例として、2021年8月14日から約4日間、土砂流出により国道1号が通行止めになった際、通行止めが解除されるまで名神高速京都東IC～大津ICの代替路(無料)措置を実施した(図－12)。

無料措置中の交通量変動に着目すると、代替路措置実施区間では名神高速の交通量は通常時と比べ約1.6万台/日増加しており、国道1号の通常時の交通量(約3.3万台/日)の約半数に相当する交通量を名神高速が負担した(図－13)。

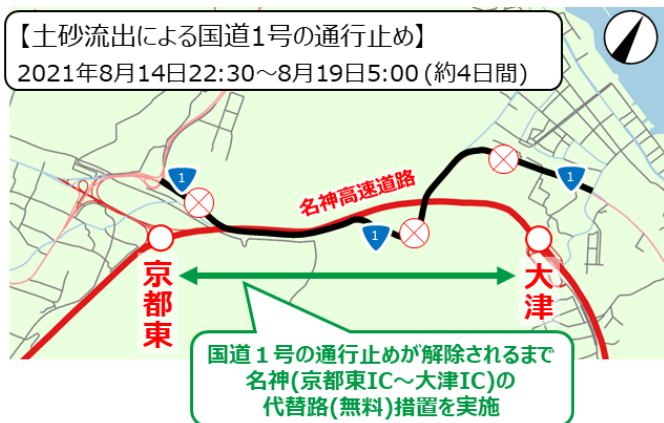


図-12 国道1号の通行止め区間

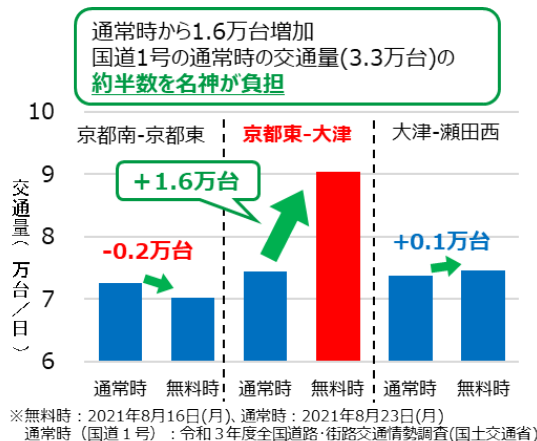


図-13 無料措置期間の交通量変動

(7) 6車線化による渋滞回数の減少

名神高速では、栗東IC～瀬田東JCT/IC間(1996年)および京都南IC～吹田JCT/IC間(1998年)の6車線化、一宮IC～一宮JCT間(2024年)の上り線3車線化を実施した。車線の増加に伴い、当該区間の渋滞回数は大幅に減少した(図-14)。このように、安全・安心な走行環境を提供し続ける取り組みを行っている。

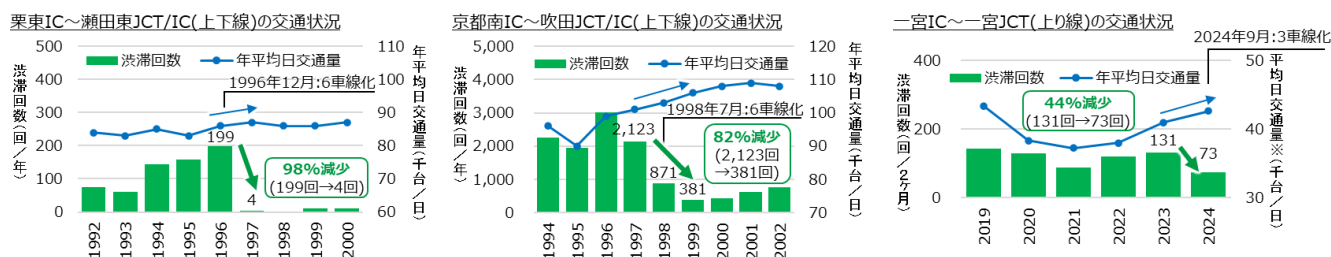


図-14 交通状況の変化

おわりに

今回、名神高速が経済や産業、地域の活性化を支えている路線であることを確認できた。名神高速は全線開通から60年が経過しており、交通量・車両総重量の増加や凍結防止剤の散布の影響で道路構造物の変状が顕在化しているが、将来もお客さまに安心してご利用いただけるよう、大規模更新・大規模修繕事業を現在進めている。今後も名神高速道路は高速道路のトップランナーとして、老朽化等の様々な課題を解決しながら、日本経済および地域経済の発展を支え続ける。

謝辞

当整備効果の取りまとめにあたっては、京都大学大学院工学研究科教授の高橋良和氏、一般社団法人中部経済連合会専務理事(当時)の増田義則氏に取材を依頼し、名神高速が日本の交通や生活、経済活動や企業立地に与えた影響等について貴重なご意見を賜った。ここに記して謝意を表する。