

新名神高速道路開通への期待

— 期待されるストック効果（兵庫県域） —

吉栖 雅人*

新名神高速道路の高槻JCT・IC（大阪府）から神戸JCT（兵庫県）間のうち、高槻JCT・ICから川西IC（兵庫県）間については、平成29年12月10日に開通した。残る川西ICから神戸JCT間については、平成29年度末の供用を目指し、現在、西日本高速道路株式会社（以下、「NEXCO西日本」）により整備が進められている。本道路の開通により、中国自動車道の渋滞緩和、大規模災害時のリダンダンシーの確保、沿線における地域経済の活性化など、さまざまな効果が期待できる。本稿では、新名神高速道路の概要とともに、兵庫県域で期待されるさまざまなストック効果および本道路を活用した地域創生の取組みを紹介する。

キーワード：新名神高速道路、ストック効果、地域創生

1. はじめに

広大な県土を有する兵庫県では、多彩な交流を促進し、社会経済活動を支え、災害時などにおける安全・安心を確保するうえで、高速道路ネットワークの形成が重要な課題である。

新名神高速道路は、名神高速道路と中国自動車道および山陽自動車道との接続により、わが国の国土軸として、関西圏と中部圏、首都圏の連携強化を図り、国土・地域の発展に大きく寄与する重要な道路である。

また、本道路は、中国自動車道の宝塚トンネルなどにおける慢性的な渋滞やそれに伴う周辺一般道路の渋滞の緩和

に寄与するとともに、南海トラフ巨大地震発生時や名神高速道路などの大規模更新・修繕時における代替ネットワークの確保などにも大きく貢献する。

さらに沿線では、すでに大型物流施設が進出しているとともに、地元ブランドの特産品が地域住民により次々と開発されるなど、本道路の開通は、まさに地域創生の起爆剤といえる。

本稿では、新名神高速道路の開通によって期待されるストック効果（兵庫県域）を直接効果と間接効果に分けて述べるとともに、宝塚北サービスエリアおよび宝塚北スマートインターチェンジ（以下、「宝塚北SA・SIC」）を拠点とする地域創生の取組みについて紹介する。



NEXCO西日本提供

図 - 1 新名神高速道路（高槻JCT・IC～神戸JCT）

2. 新名神高速道路の概要

新名神高速道路の高槻JCT・IC～神戸JCT間については、NEXCO西日本が平成18年3月に事業許可を受け、平成20年12月に工事着手した。道路規格は、完成型が第1種第1級、設計速度120km/h、6車線に対し、現在は暫定型の第1種第2級、設計速度100km/h、4車線で整備が進められている。最小曲率半径は、名神高速道路・中国自動車道の $R=300\text{m}$ に対して $R=1800\text{m}$ 、最急縦断勾配は5%に対しておおむね2%と大きく改善され、格段に走りや



* Masahito YOSHIKUMI

兵庫県 県土整備部 土木局
高速道路推進室 主幹

すい道路となっている。さらに、高機能LED照明によるトンネル内の安全性向上、ロボットカメラによるトンネル内監視機能の強化、新型情報板による情報提供の強化など、最先端技術の導入により、安全で快適な走行環境が確保されている。また、兵庫県内には、インターチェンジ2箇所(川西 IC、宝塚北 SIC)、休憩施設1箇所(宝塚北 SA)が整備されている。宝塚北 SA では、花のみち(宝塚駅から宝塚大劇場まで続く道)周辺の南欧風でモダンな街並みを演出し、地域の魅力を強くアピールしている。

表 - 1 新名神高速道路の概要

路線名	近畿自動車道名古屋神戸線
道路規格	【完成型】第1種第1級 【暫定型】第1種第2級
車線数	【完成型】6車線 【暫定型】4車線
設計速度	【完成型】120 km/h 【暫定型】100 km/h
兵庫県域延長(通過市町)	21.0 km (神戸市 6.7 km, 宝塚市 4.8 km, 猪名川町 4.1 km, 川西市 5.4 km)
経緯	平成7年7月:都市計画決定(完成6車線) 平成8年12月:整備計画に位置付け(暫定2車線) 平成10年12月:整備計画変更(暫定2車線→暫定4車線), 施行命令 平成18年2月:国土交通大臣により NEXCO 西日本が整備する路線に指定 平成18年3月:NEXCO 西日本と(独)日本高速道路保有・債務返済機構が協定締結 平成18年3月:国土交通大臣による事業許可 平成20年12月:高槻 JCT・IC~神戸 JCT 間の工事着手

3. 期待されるストック効果

新名神高速道路の開通は、移動時間の短縮など道路利用者が享受する直接効果とともに、地域の産業や経済に対しても間接的な効果を発揮する。以下に、兵庫県域で期待される直接効果および間接効果の一例を紹介する。

3.1 直接効果

新名神高速道路の開通により、移動時間の短縮はもとより、名神高速道路および中国自動車道とのダブルネットワーク化による渋滞緩和が期待できる。これらの概要を以下に述べる。

(1) 移動時間の短縮

高速道路ネットワークの拡充により、川西 IC を起点とする 60 分圏域が大幅に拡大する。たとえば、猪名川町から京都駅への移動時間は約 74 分から約 49 分へと、約 25 分間短縮する。

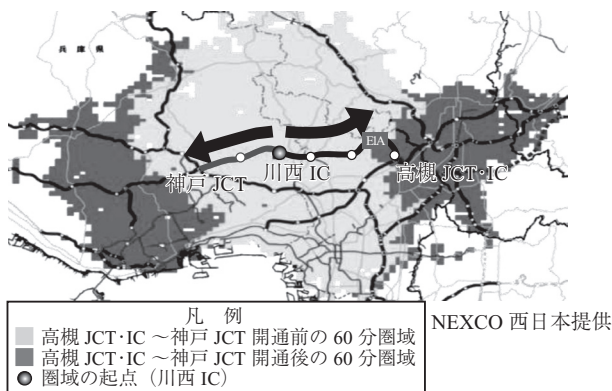


図 - 2 川西 IC を起点とする 60 分圏域の変化

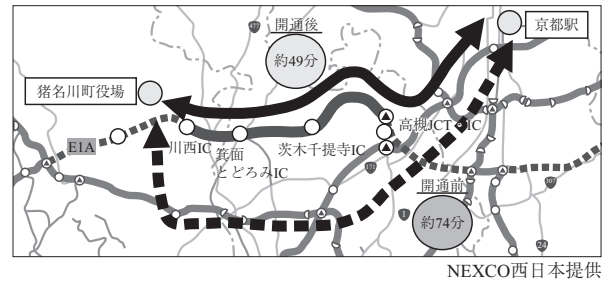


図 - 3 時間短縮効果事例 (猪名川町役場~京都駅)

(2) 渋滞緩和

中国自動車道の宝塚トンネル付近は、西側から中国自動車道、山陽自動車道、舞鶴若狭自動車道、神戸淡路鳴門自動車道、阪神高速道路北神戸線の 5 路線の交通が 1 路線に集中し、慢性的な渋滞が発生している。新名神高速道路の開通により、交通が分散し、渋滞が緩和され、定時性・信頼性の向上が見込まれる。

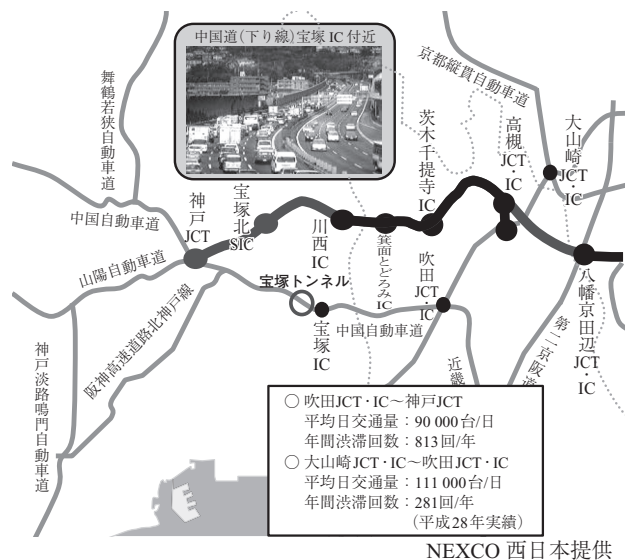


図 - 4 中国自動車道の平均日交通量および年間渋滞回数

表 - 2 高速道路の IC 区間別^{*1}渋滞ランキング^{*2}(H28 年)

NO	道路名	区間	渋滞損失時間 ^{*3}
1	東名高速道路	上り 海老名 JCT ~ 横浜町田	151
2	中央自動車道	上り 調布 ~ 高井戸	140
3	東名高速道路	上り 東名川崎 ~ 東京	118
4	東名高速道路	下り 横浜町田 ~ 海老名 JCT	104
5	中国自動車道	上り 西宮山口 JCT ~ 宝塚	103
6	東名高速道路	上り 秦野中井 ~ 厚木	97
7	東名阪自動車道	上り 亀山 JCT ~ 鈴鹿	89
8	東名高速道路	上り 御殿場 ~ 大井松田	89
9	中国自動車道	下り 中国池田 ~ 宝塚	84
10	中央自動車道	上り 大月 ~ 上野原	83

^{*1}: 上り・下り (内回・外回) を分けて集計

^{*2}: 対象は 7 時 ~ 19 時 (12 時間)

^{*3}: 混雑により余計にかかる時間 (単位: 万人・時間/年)

出典: 国土交通省公表資料

3.2 間接効果

間接効果としては、災害時などのリダンダンシーの確保や広域救急搬送の充実に加え、沿線への大型物流施設の進出、地域産業や観光の活性化が期待されている。これらについて以下に述べる。

(1) リダンダンシーの確保

日本の大動脈である名神高速道路、中国自動車道には並行する代替路がなく、阪神・淡路大震災発生直後は高速道路ネットワークが一時的に機能停止した。新名神高速道路が開通することにより、ダブルネットワークが形成され、大規模な災害が発生した場合や大規模更新・修繕時の代替路として、バックアップ機能が発揮される。

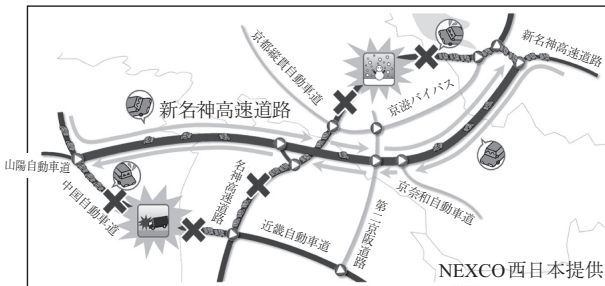


図 - 5 災害時にも機能するダブルネットワーク

(2) 広域救急搬送の充実

新名神高速道路の開通に伴い、沿線地域から第三次救急医療機関への救急搬送が高速道路利用に転換する。搬送時間の短縮、揺れ・振動など搬送者の負担軽減に加え、帰着時間も大幅に短縮され、救急車不在となる時間が短くなるなど、沿線住民の安全・安心が向上する。たとえば、宝塚市北部地域（西谷地域）から第三次救急医療機関（兵庫県災害医療センター）への搬送時間は約 77 分から約 48 分へと、約 29 分間短縮される。

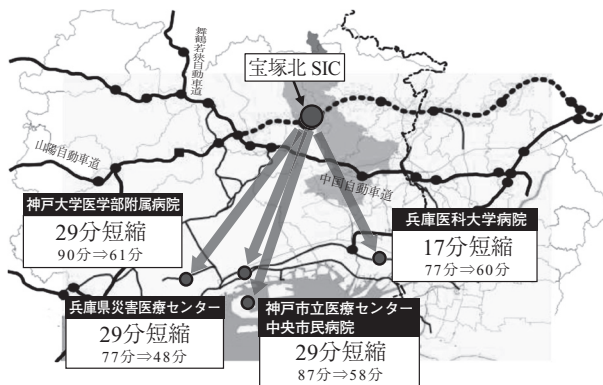


図 - 6 第三次救急医療機関への搬送時間短縮例

(3) 大型物流施設の進出

新名神高速道路の開通により、速達性・定時性の向上、輸配送エリアの拡大など、物流の効率化が期待される。

兵庫県域においても、本道路の開通を見据え、大型物流施設の進出が加速している。たとえば、川西 IC に隣接する猪名川町では、インターチェンジから約 2 km に位置す

る大規模町有地（約 45 ha）を産業拠点地区とする「プロロジス猪名川プロジェクト」が推進されている。この事業は官民一体で進められており、米国の物流不動産会社プロロジスにより西日本全域をカバーする物流ハブ拠点が整備され、約 1 500 人の雇用創出が見込まれている。高速道路をまちづくりに活かす県内のモデル的な取組みであり、その経済効果は県全域に波及するものとして、大きな期待が寄せられている。



①	大塚倉庫西日本ロジスティクスセンター	竣 工：平成 27 年 10 月 1 日 延床面積：約 31 000 m ²
②	三菱地所ロジクロス神戸三田（株 さとう）	竣 工：平成 29 年 6 月 19 日 延床面積：約 14 500 m ²
③	丸紅ロジスティクス神戸物流センター（株 アシックス）	竣 工：平成 29 年 7 月 6 日 延床面積：約 51 000 m ²
④	プロロジス猪名川プロジェクト（造成中）	着 工：平成 29 年 6 月 計画総延床面積：約 258 000 m ²

図 - 7 沿線での物流施設の進出状況

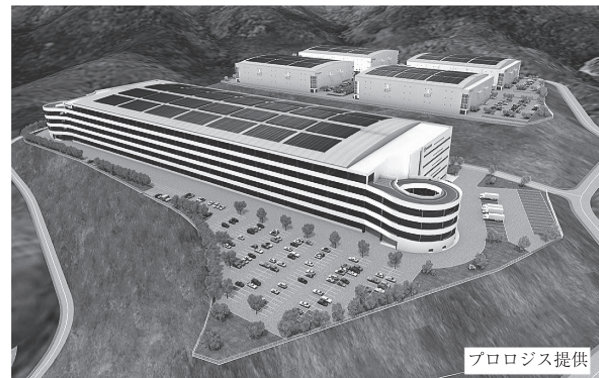


図 - 8 プロロジス猪名川プロジェクト完成イメージ図

(4) 地域産業の活性化

川西 IC の周辺には、出荷量が全国 4 位のイチジクをはじめ、早生（わせ）桃、原木しいたけ、自然薯など、地域の特性を活かしたさまざまな特産品があり、道の駅など地域の直売所や近隣の卸売市場に出荷されている。新名神高速道路の開通により、新鮮な農作物の生産・販売エリアへのアクセス性が向上し、消費の拡大など地域産業の活性化が期待される。たとえば、道の駅いながわは、毎朝、地元の農家から直接運び込まれる新鮮な四季折々の野菜、切り花、加工品などが人気で、一層の誘客が期待できる。

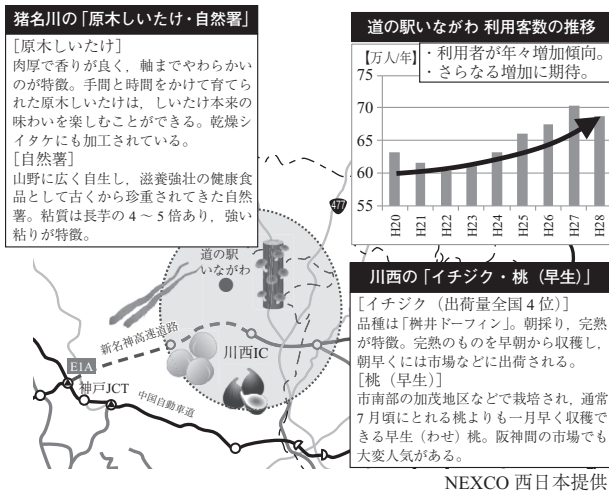


図 - 9 川西 IC 周辺の特産品

(5) 観光の活性化

新名神高速道路周辺には、有馬温泉、神戸三田プレミアム・アウトレット、フルーツフラワーパーク、武田尾温泉、多田銀銅山など、多くの観光地がある。新名神高速道路の開通により、たとえば神戸市内（三宮）から猪名川町までの移動時間は、約67分から約48分へと約19分間短縮される。移動時間の短縮により、神戸・大阪など近郊からの観光においては滞在時間増に伴う消費拡大が見込まれるとともに、誘客エリアの拡大に伴う観光客増が見込まれ、観光の活性化が期待される。

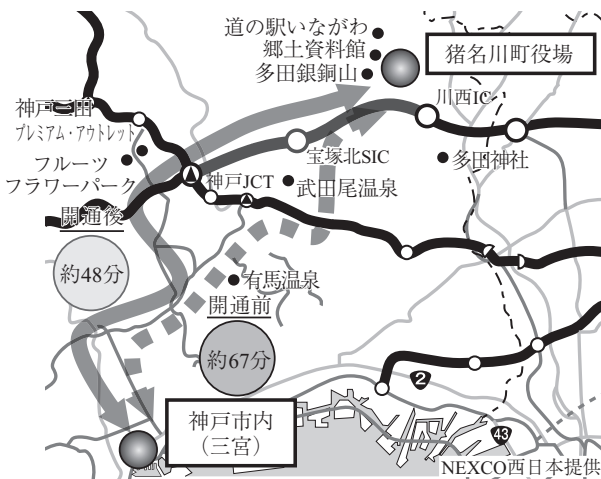


図 - 10 神戸 JCT ~川西 IC 周辺の観光施設

3.3 宝塚北 SA・SIC を拠点とする地域創生の取組み

宝塚市北部を総称する西谷は、豊かな自然環境に囲まれ、農業を主要産業とする地域である。この地域に、上下線一体型の宝塚北 SA（施設面積約 6 700 m²、駐車台数上下線それぞれ約 200 台）およびこれに直結するスマート IC の整備が進められている。これを契機とし、当地域では、西谷地域の魅力を発信するため、地域住民が中心となり「宝塚花の里・西谷」ブランドを立ち上げ、これを商標登録した。奥宝塚菜園ノンオイルドレッシング（地場産のにんじんを

使ったドレッシング）やあぶり穴子花寿司・鯖ずし（地場産のダリアをシャリにまぶした花ずし）など、宝塚・西谷産の原材料を独自のアイデアで開発した地域産物や加工品が現在 14 種認定されており、供用後は、サービスエリア内の販売も検討されている。

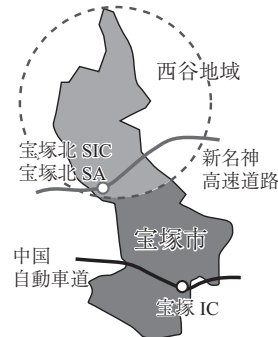


図 - 11 宝塚市西谷地域

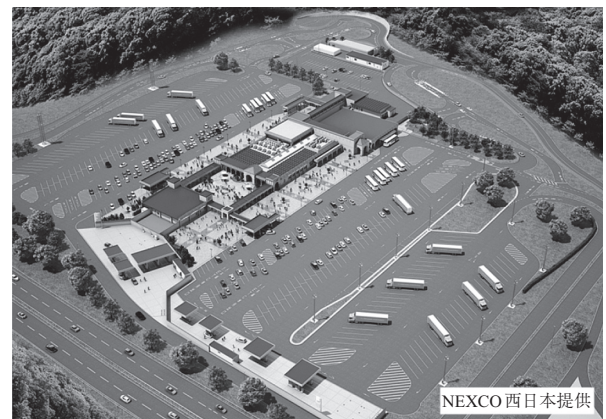


図 - 12 宝塚北 SA・SIC イメージ



写真 - 1 「宝塚 花の里・西谷」ブランド

4. おわりに

新名神高速道路の開通効果は、本稿で紹介した内容にとどまらず、またその範囲は関西全域に及ぶものと期待している。兵庫県としては、開通後のストック効果の最大化を図るため、開通効果の PR に努めるとともに、地域創生の実現に向け、引き続き地域とともに高速道路の利活用を促進する。

【2018 年 1 月 22 日受付】