



リレー連載

国道をゆく - 次世代へつなぐ -

一般財団法人
日本みち研究所公益社団法人
日本道路協会 JARA
JAPAN ROAD ASSOCIATION

第40回

名神高速道路 全線開通60周年

日本初の高速道路が果たしてきた役割



後藤 貞二

GOTO Teiji

西日本高速道路株式会社
代表取締役専務執行役員

松井 保幸

MATSUI Yasuyuki

中日本高速道路株式会社
代表取締役専務執行役員

はじめに

名神高速道路は、当社の前身である日本道路公団の施行により1963年（昭和38年）7月に栗東インターチェンジ（IC）～尼崎IC間（71.1km）が日本初の高速道路として開通した（写真-1）。

その後、延伸を続け、1965年（昭和40年）7月には小牧IC～一宮IC間の開通により、名神高速道路全線（189.7km）が開通した。日本初の



写真-1 尼崎IC～栗東IC間開通式（1963年7月15日）

高速道路であり、同公団はもとより、政府をはじめ国内外の関係機関、関係者等の多大なご尽力によりその開通をみた。

全線開通後、中部地方と関西地方を結び、我が国の自動車交通を支える重要な交通インフラとして、経済活動の円滑化や国民生活の質の向上に大きく貢献してきている（図-1）。

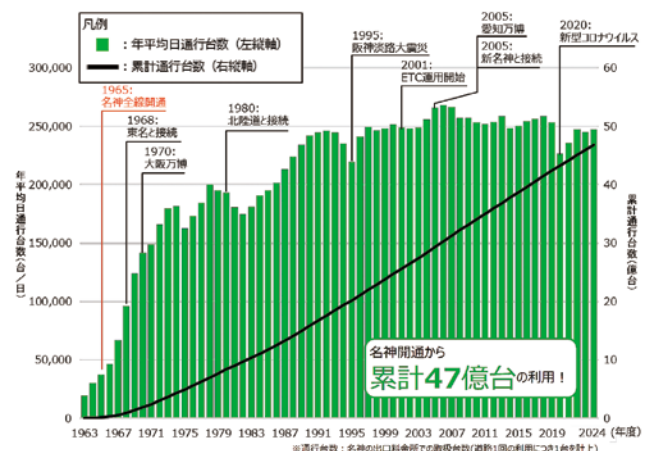


名神高速道路は、2025年（令和7年）7月に、全線開通から60周年を迎えた。この節目にあたり、名神高速道路の整備効果を取りまとめたので、その概要など述べる。

1. 名神高速道路の主な整備効果

（1）時代をつないでの大きな利用

1963年（昭和38年）に栗東IC～尼崎IC間が開通した当時、日平均通行台数は約2万台であった。1968年（昭和43年）に名神高速道路と東名高速道路が接続されたことで大きく変化し、通行台数は飛躍的に増加した。その後、全国の高速度道路ネットワークの広がりに伴い、名神高速道路の利用は年々増加傾向を示しており、近年では新型コロナウイルス感染拡大の影響もあったが、2024年度（令和6年度）では、日平均通行台数は約25万台に達している。また、1963年の開通から2024年度末までの累計通行台数は約47億台に達しており、名神高速道路の重要性とその利便性が改めて示されている（図-2）。



(2) 広域物流を支える日本の大動脈

名神高速道路は、日本の大動脈として物流面で大きな役割を果たしている。名神高速道路を利用する貨物車の約4割が東海地方と近畿地方を結ぶ輸送に使用されている。また、名神高速道路を利用する貨物車は、北は青森県から南は鹿児島県まで広範囲にわたっており、名神高速道路が全国への物流において重要な役割を担っている(図-3, 4)。

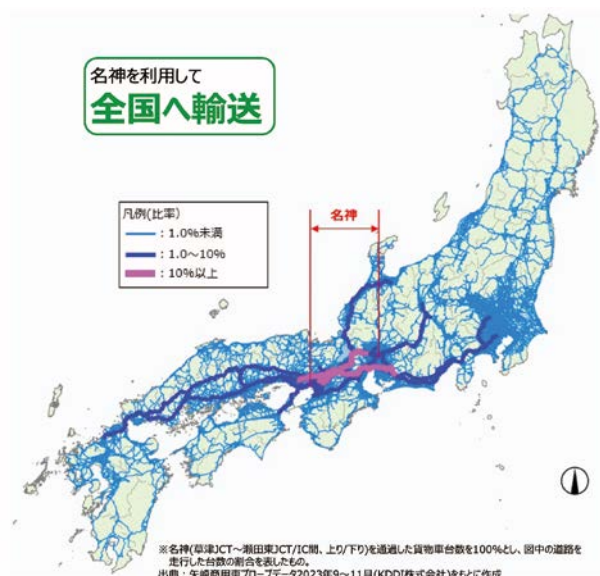


図-3 名神高速道路利用貨物車の走行経路

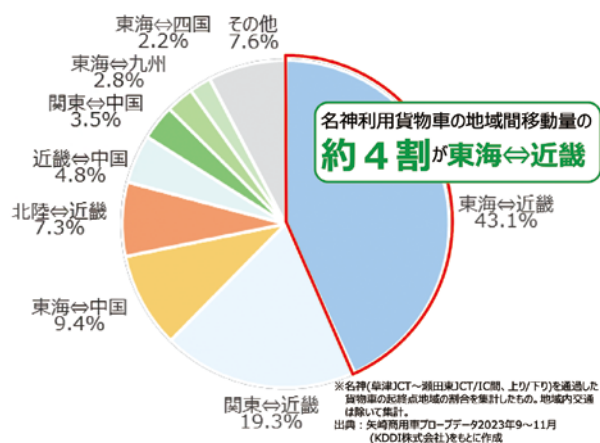


図-4 名神高速道路利用貨物車の地域間移動の割合

(3) 大きな経済波及効果

名神高速道路の経済波及効果は、この60年間で約32兆円に達している。地域別に見ると、特に愛知県、岐阜県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県の沿線地域で顕著な経済波及効果が見られ、経済波及効果の約8割が6沿線府県で発生している。名神高速道路の整備が、沿線地域をはじめ、日本経済の発展に大いに貢献している(図-5～7)。

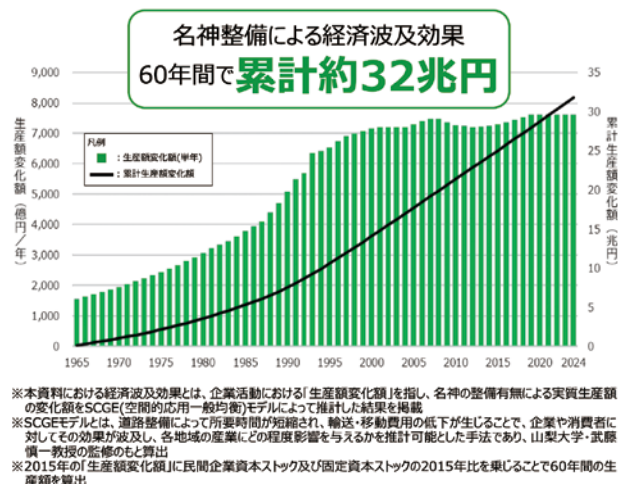


図-5 名神整備による経済波及効果

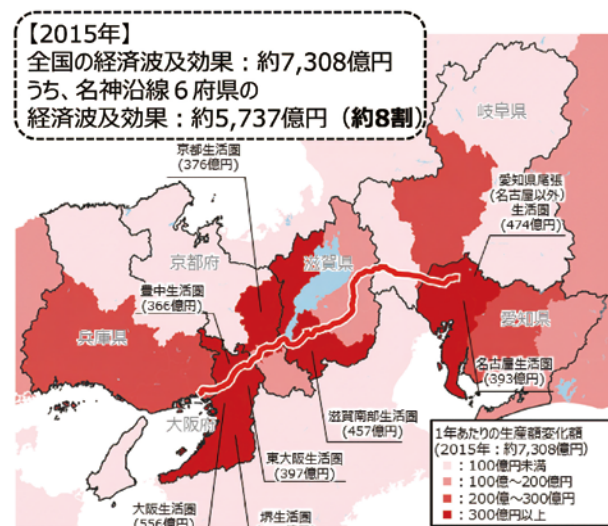


図-6 2015年における経済波及効果の高い地域の分布

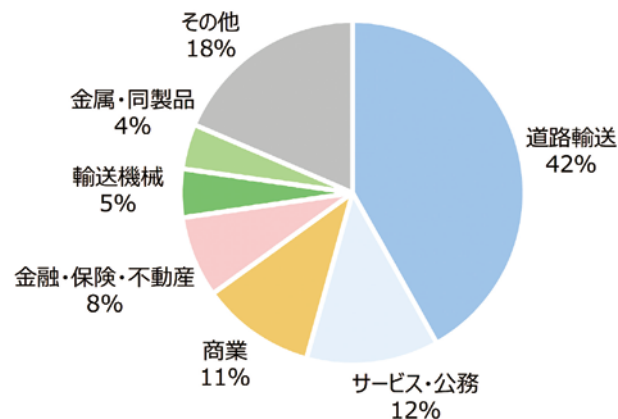
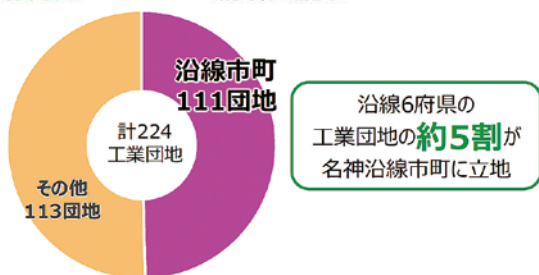


図-7 名神沿線府県の経済波及効果の産業別内訳(2015年)

(4) 沿線地域の産業の活性化

名神高速道路は沿線地域の産業の活性化にも大きく寄与している。例えば沿線6府県の工業団地の約5割が、名神沿線市町に集まっている。また、沿線府県の製造品出荷額等は、2021年（令和3年）では1963年（昭和38年）に比べて約29倍に増加している。さらに、沿線市町の商業施設の立地に寄与するとともに、沿線観光地においても変わらぬ賑わいを下支えている（図-8、9）。



※沿線6府県：愛知県、岐阜県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県
沿線市町：上記6府県のうち名神のICから5km圏内の市町
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-8 名神沿線6府県に立地する工業団地

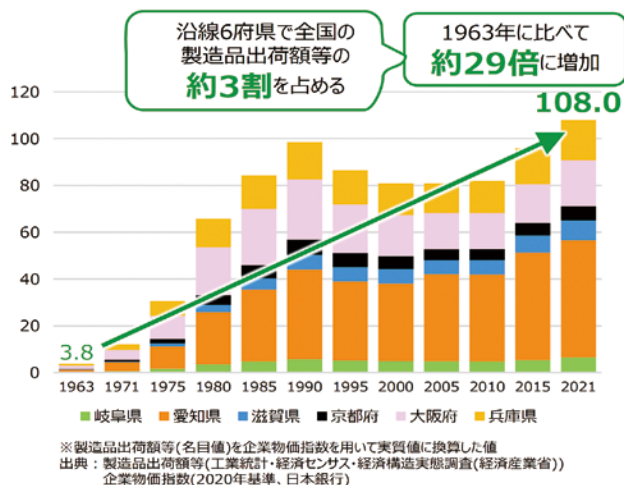


図-9 沿線6府県の製造品出荷額等の推移

(5) 人の移動を支える高速バスの原点

日本初の高速バスも名神高速道路で誕生した。1965年（昭和40年）に国鉄バス名神高速線が開業し、その歴史が始まった。大阪から中部以東への乗合バス旅客輸送人数について、名神高速道路の利用以外も含め、その変化を見ると、1965年と比較して、2023年（令和5年）は約7倍に増加しており、特に関東への旅客輸送人数が大幅に増加している。名神高速道路を含む高速道路ネットワークの拡大が、人の移動における所要時間の短縮や行動範囲の拡大に寄与している（写真-2、図-10）。



(出典：西日本ジェイアールバス株式会社ホームページ)

写真-2 国鉄バス名神高速線の開業（1965年）

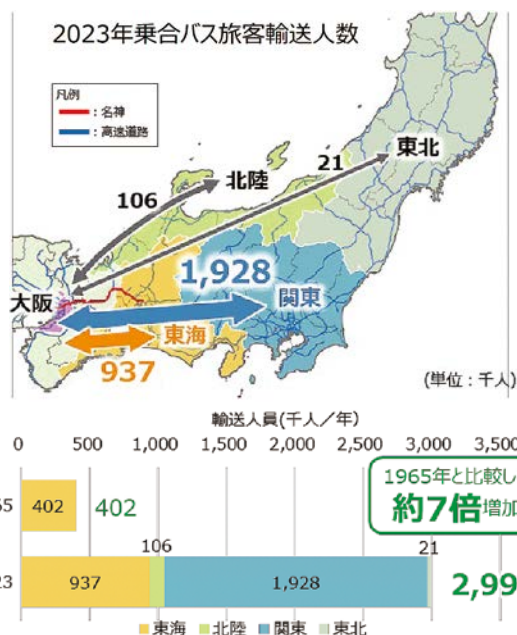


図-10 大阪から中部以東への乗合バス旅客輸送人数の変化

(6) 救急医療への貢献

名神高速道路は、広範囲にわたる地域と沿線にある救命救急センターを迅速に結ぶことで、救命時間の短縮が図られている。例えば、滋賀県東近江行政組合消防本部からは、「遠方の医療機関へ救急搬送する場合に名神を利用しており、一般道を利用するよりも早く搬送することができます。また、振動の観点からも傷病者負担の軽減に繋がっています」との声が寄せられている。名神高速道路は救命救急の現場でも重要な役割を果たしており、地域の医療体制の充実に貢献している（図-11）。



図-11 名神沿線市町にある救命救急センター

2. 安全・安心のための更なる取組

(1) 6車線化事業

名神高速道路は、1965年（昭和40年）の全線開通後の利用交通量の増大に伴う主な渋滞対策として、一部の区間の6車線化を実施してきた。栗東IC～瀬田東ジャンクション（JCT）/IC間が1996年（平成8年）12月に、また、京都南IC～吹田JCT/IC間が1998年（平成10年）7月に6車線化された。さらに、一宮IC～一宮JCT間は、上り線が2024年（令和6年）9月に3車線化され、下り線も2025年（令和7年）11月に3車線化され、上下線合わせて6車線となった。

(2) 大規模更新・大規模修繕

名神高速道路は開通から60年が経過し、大型車交通・車両総重量の増加や路面凍結を防止するための塩化ナトリウム散布による塩害などにより損傷が蓄積している。これらの課題に対し、構造物を最新の技術を用いて補修や補強をし、これからも安心してご利用いただけるよう、長良川橋（大垣IC～岐阜羽島IC間）、木曽川橋（岐阜羽島IC～一宮JCT間）などをはじめ、「名神リニューアル工事」として大規模更新・大規模修繕を行っている。

おわりに

名神高速道路は、我が国初的高速道路として1963年（昭和38年）に栗東～尼崎間が開通し、1965年（昭和40年）に全線開通した。ここで、当時の名神の設計面での取り組みの例にも触れる。日本の高速道路の先駆けとして、名神高速道路の設計では、海外の技術も参考に、曲線を活用した地形への適合（クロソイド曲線等）、線形の視覚的効果の確認（透視図法）、安全性・快適性、さらに美観も考慮した風致設計（のり面を地形になじませるラウンディング、グレーディング）などの技術が採用され、後の高速道路設計に広がっていった。



図-12 名神高速道路と新名神高速道路

全線開通から約60年、名神高速道路は多くの方々にご利用いただき、大きな整備効果を発揮してきたところである。今後も我が国的高速道路ネットワークの基幹となる路線のひとつとして、引き続き安全・安心を最優先に適切な管理に努めていきたい。

最後に、新名神高速道路（三重県四日市市～兵庫県神戸市の約160km）の事業についても触れる。新名神高速道路は、名神高速道路とともに、国土軸のダブルネットワークとして、関西圏、中部圏を結ぶ路線である。名神高速道路及び新名神高速道路で、我が国の人・モノの流れの大動脈がダブルネットワーク化されることにより、高速走行による所要時間の短縮、時間信頼性の向上（名神高速道路の渋滞緩和など）、物流の効率化、事故・災害時における代替路の確保といった大きな効果が期待される。また、名神高速道路、新名神高速道路とも、今後発生が危惧される南海トラフ巨大地震をはじめ、大規模災害時の救助救援、緊急物資輸送の支援などに重要な役割を果たすことが期待されている。引き続き、工事の安全を最優先に、新名神高速道路の未供用区間（天津JCT（仮称）～城陽JCT/IC及び八幡京田辺JCT/IC～高槻JCT/IC）の新設事業、既供用区間（亀山西JCT～天津JCT（仮称））の6車線化事業について、高速道路をご利用される方々、関係機関及び地元自治体などのご理解ご協力をいただきながら、早期完成を目指して着実な整備を進めていきたい（図-12）。

参考文献

- ・2025年（令和7年）6月26日「E1名神高速道路が全線開通して60周年を迎えます」（中日本高速道路株式会社名古屋支社、西日本高速道路株式会社関西支社 ニュースリリース）
- ・2016年（平成28年）2月「高速道路五十年史」（発行：東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、編集事務局：公益財団法人高速道路調査会）

その他の記事は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索