

第二京阪道路における開通後のストック効果

～全線開通後10年が与えた影響～

国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所

京都・大阪を結ぶ第二京阪道路は平成22年3月に全線開通し、昨年10周年を迎えた。全線開通に伴い、周辺地域に与えたストック効果は大きい。本稿では、第二京阪道路の全線開通以降、周辺地域に与えた影響や変化を紹介する。

1. はじめに

第二京阪道路は、一般国道1号のバイパスとして、京都市伏見区向島付近から京滋バイパス久御山JCTを經由し、近畿自動車道門真JCTに至る延長28.3kmの道路である（図-1）。一般国道1号の慢性的な交通渋滞を緩和し、安全かつ円滑、快適な交通を確保するとともに、京都・大阪間の沿線地域の活性化等を目的として平成22年3月20日に開通した。

また、平成31年4月に阪神高速8号京都線（鴨川東IC以南）延長7.4kmが阪神高速道路（株）から西日本高速道路（株）に移管され、第二京阪道路として編入している。

本稿では、令和2年3月20日に全線開通10周年を迎えた第二京阪道路がこれまでに創出したストック効果について紹介する。

2. 第二京阪道路のストック効果

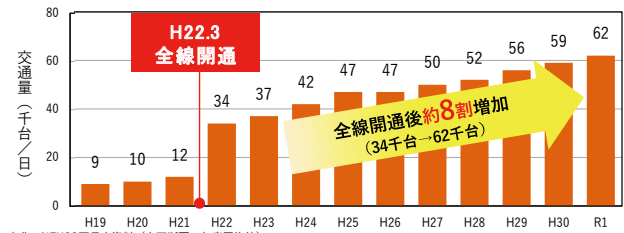
1) 第二京阪道路における交通量の増加

第二京阪道路では開通以降年々交通量が増加し、並行する路線の負担が軽減されている。

全線開通時の平成22年では第二京阪道路（専用部）の平均断面交通量は34,000台/日であったが、年々増加し、令和元年では62,000台/日となり、全線開通直後と比較して約8割増加している（図-2）。

また、並行路線との交通分担率も、平成22年度では約23%、令和3年度では約33%と約3割まで

増加しており、並行路線の負荷が減少していることがわかる（図-3）。



出典：NEXCO西日本資料（上下断面・年度平均値）
 ※その時点で開通している区間（H21以前が京都府域、H22以降が京都府域、大阪府域）の延長を加味して平均した交通量（上下総計）但し、H31.4に編入した（鴨川東IC-巨摩池IC）は除く

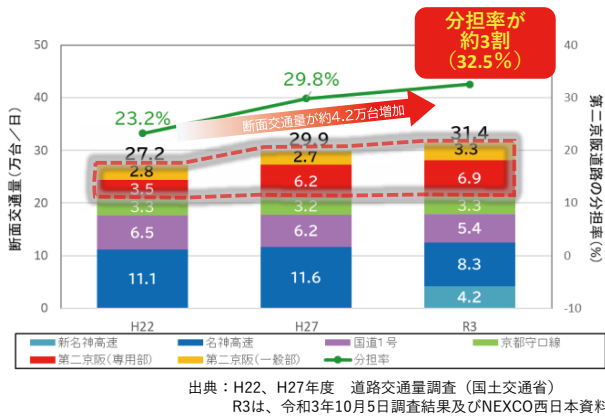


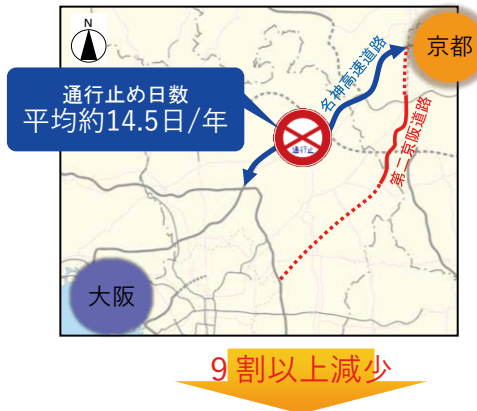
図-3 第二京阪及び並行路線の断面交通量

2) 大阪・京都間の確実な高速ネットワークの確保

第二京阪道路の全線開通により、名神高速道路のみであった高速道路ネットワークが多重化され、大阪・京都間で通行止時の代替機能が確保された。

第二京阪道路開通前は名神高速道路1ルートにおける通行止め日数が平均 約14.5日/年であったが、全線開通後は名神高速道路が通行止となっても第二京阪道路が代替路として通行可能となった。2ルートが同時に通行止めとなる日数は平均 約0.8日/年

●第二京阪道路全線開通前(平成20~21年)



●第二京阪道路全線開通後(平成23~30年)



出典: NEXCO西日本資料
(通行止め日数: 災害、事故、気象、工事による1時間以上の通行止めを対象)

図-4 通行止め日数の減少

となり、高速道路ネットワークが完全に通行止めとなる日数は、9割以上減少した(図-4)。

3) リムジンバスの運行便数が増加

観光への効果の1つとして、関西国際空港から京都へのアクセス向上が挙げられる。

第二京阪道路の全線開通により、京都駅から関西国際空港間の所要時間が、平成21年時点で105分から、令和元年時点で88分と片道17分短縮された。

また、リムジンバスの平均遅れ時間も、平成21年時点の24分から、平成26年時点で19分と5分短縮されており、定時性の確保にも寄与している。

また、運行便数は開通前の平成22年3月時点では55便/日だったが、令和元年12月時点で124便/日と、倍以上の69便/日増加している(図-5)。

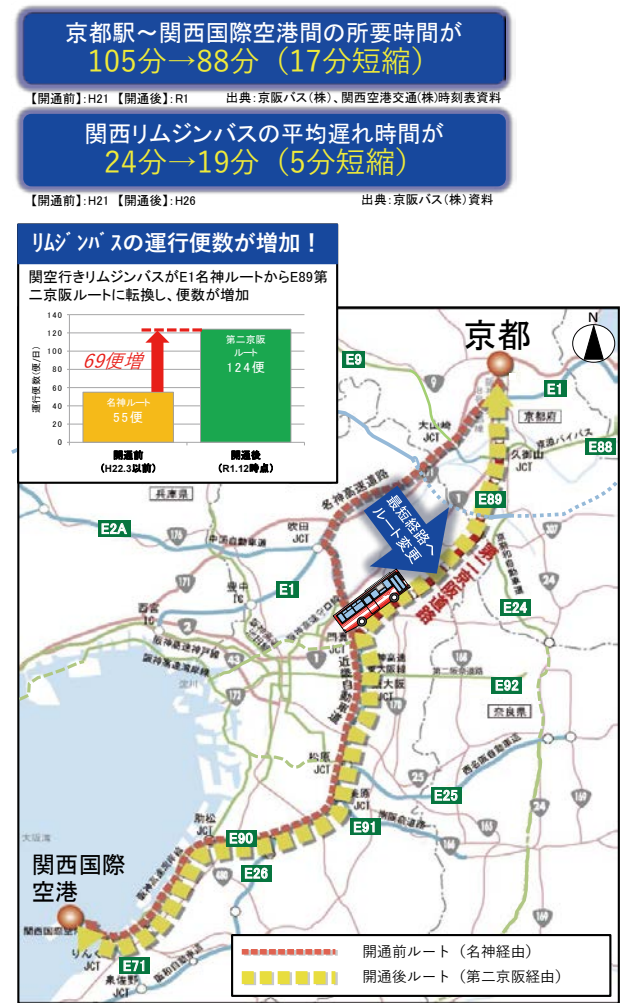


図-5 第二京阪道路による所要時間の変化とリムジンバスルートの転換

4) 沿線市町村では世帯数が増加

第二京阪道路の全線開通以降、沿線市町では世帯数が増加している。

平成30年までのデータで見ると、京都府域では最も増加した京田辺市で22%増、大阪府域では最も増加した枚方市で8%増であった(図-6)。

E89第二京阪道路沿線では、世帯数が増加!

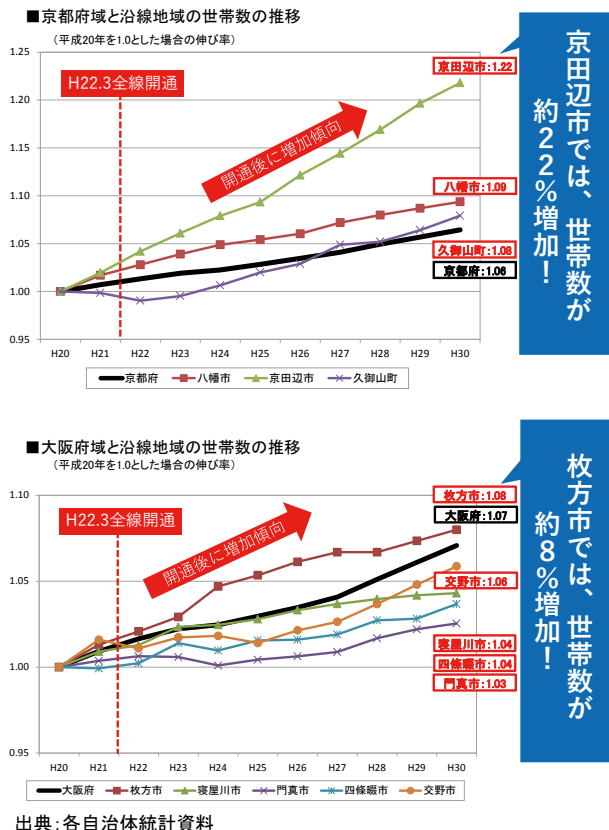


図-6 第二京阪道路沿線の世帯数の増加

5) 沿線に物流関連企業が立地

第二京阪道路の全線開通により、大阪~京都間のアクセス性が向上し、沿線には近年、物流関連施設が多く立地(図-7)、沿線市町では法人税収の伸び率が大阪府全体よりも20%以上高くなっている(図-8)。

3. 終わりに

本稿では、第二京阪道路の全線開通が周辺地域の人流・物流・観光・まちづくり等へ与えたストック効果について紹介した。

第二京阪道路の交通量は、全線開通から10年以上経った現在でも、増加傾向であり、効果を発揮し

京都市内~大阪港間の所要時間が
66分 → 56分 (10分短縮)

(開通前) (開通後)

開通前: H17調査結果 名神高速道路ルート 開通後: H27調査結果 第二京阪道路ルート
出典: 平成17, 27年度 道路交通量調査(国土交通省)

E89第二京阪道路沿線にも、近年、物流関連企業が多く立地!

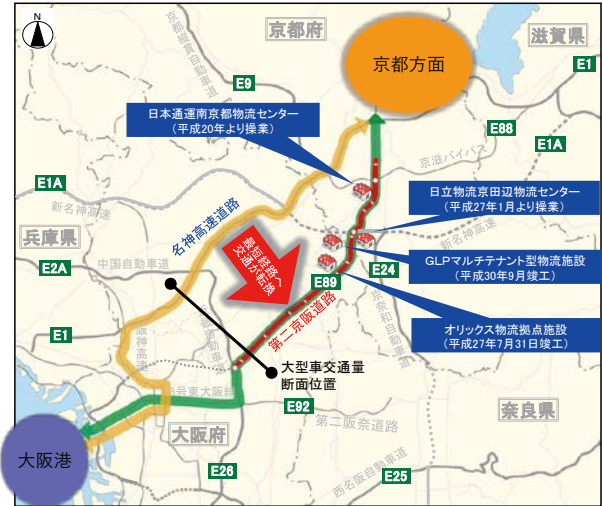
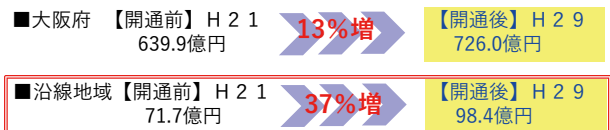


図-7 第二京阪道路沿線への物流関連企業の立地

第二京阪沿線7市1町では、法人税収が府全体の伸び率より20%以上高い伸び



※沿線とは、第二京阪道路が通過する市町の合計値
【京都府域】八幡市、京田辺市、久御山町
【大阪府域】枚方市、寝屋川市、門真市、四條畷市、交野市 出典: 各自治体統計資料

図-8 第二京阪道路沿線の法人税収の伸び率

続いているといえる。

さらに、第二京阪道路に直結する、新たな道路プロジェクトも進んでいる。

大阪方面では、第二京阪道路と直結し、大阪市中心や湾岸エリアへのアクセスを飛躍的に向上させる淀川左岸線2期・淀川左岸線延伸部事業、京都方面では、名神高速道路との交点に整備され、京都市内から名神へのアクセスを向上させる京都南JCT、そして、第二京阪道路沿線から新たな国土軸に直結する新名神高速道路、これらの道路プロジェクトとの相乗効果によって、第二京阪道路は、ますます利便性が向上することが期待される。