

# ネットワーク信頼性の向上 ダブルネットワーク化による 国土幹線軸の機能確保

- 第二京阪道路開通により、高速道路のダブルネットワークが形成され、大阪～京都間での通行止め時の代替機能が確保され、道路の信頼性が向上。

## 大阪・京都間で通行止め時の代替機能が確保

高速道路Wネットワークの整備により、**道路の信頼性が向上!**

### ●第二京阪道路全線開通前（平成20～21年）



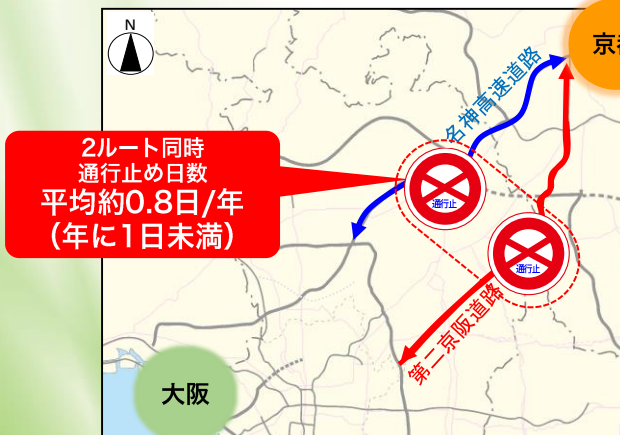
【開通前（H20～21）】  
（1ルート：E1名神高速道路）

<通行止め日数>  
平均約14.5日/年



**9割以上  
減少**

### ●第二京阪道路全線開通後（平成23～30年）



【開通後（H23～30）】  
（2ルート：E1名神高速道路、  
E89第二京阪道路）

<2ルート同時通行止め日数>  
平均約0.8日/年



出典：NEXCO西日本資料（通行止め：災害、事故、気象、工事による通行止めを対象）

## 通行止めによる周辺地域の渋滞損失が改善

名神高速道路の通行止めによる、周辺地域が受ける渋滞損失額は、1日約7.4億円

開通前（H20～H21）  
1ルート（名神高速）の通行止め日数  
平均約14.5日/年  
約107億円/年の損失

渋滞損失額は、  
**約101億円改善**

開通後（H23～H30）  
2ルート（名神高速・第二京阪）同時通行止め日数  
平均約0.8日/年（年に1日未満）  
約6億円の損失



▲ 第二京阪道路開通前の集中工事による渋滞状況

算出方法：交通量推計による試算結果に「費用便益分析マニュアル（H30.2）」の車種別時間評価値を乗じて算出