

E89

第二京阪道路の整備効果 全線開通10周年

E89 第二京阪道路

目次

第二京阪道路の概要	1
広域的な道路ネットワークを形成する第二京阪道路	2

交通状況の変化

① 第二京阪道路への転換による並行幹線道路の負担軽減	3
② 第二京阪道路と並行する幹線道路の渋滞緩和	4
③ 第二京阪道路への交通転換による周辺道路の安全性の向上	5

経済活動の活性化

① 沿線地域における企業立地の進展と税収の増加	6
② 第二京阪道路に近接する工業団地の活性化	7
③ 物流広域化の支援	8
④ 大阪港へのアクセス性向上による内陸へのコンテナ貨物が増加	9
⑤ 第二京阪道路周辺での雇用創出	10

地域の活性化

① 第二京阪道路沿線における新たなまちの形成	11
② 沿線地域における地価の上昇	12
③ 広域的な公共交通サービスを支援	13

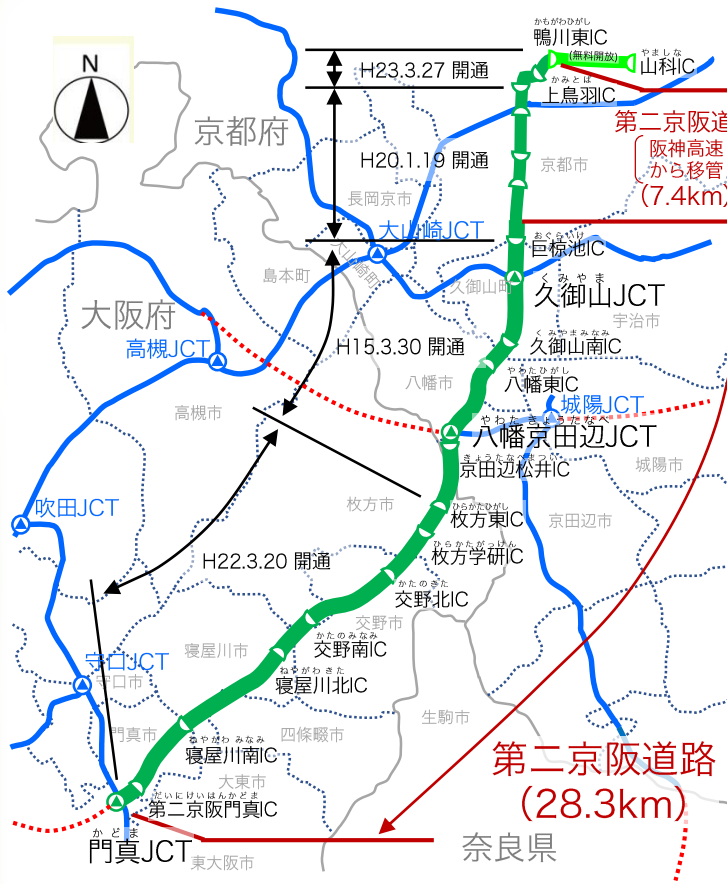
観光の活性化

京都観光活性化の一翼を担う	14
---------------------	----

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	15
-------------------------------	----

E89 第二京阪道路の概要



E89 第二京阪道路のあゆみ

H15.3.30	巨椋池IC~枚方東IC (10.5km) 開通
H20.1.19	上鳥羽IC~巨椋池IC (6.4km) 開通
H22.3.20	枚方東IC~門真JCT (16.9km) 開通 《E89第二京阪道路全線開通》
H23.3.27	阪神高速8号京都線 鴨川東IC*~上鳥羽IC* (1.9km) 開通
H31.4.1	阪神高速8号京都線 鴨川東IC*より南を NEXCOに移管、E89第二京阪道路に編入

※ 旧 阪神高速8号京都線の出入口(便宜上ICと記載)



開通式の様子 (H22.3.20)

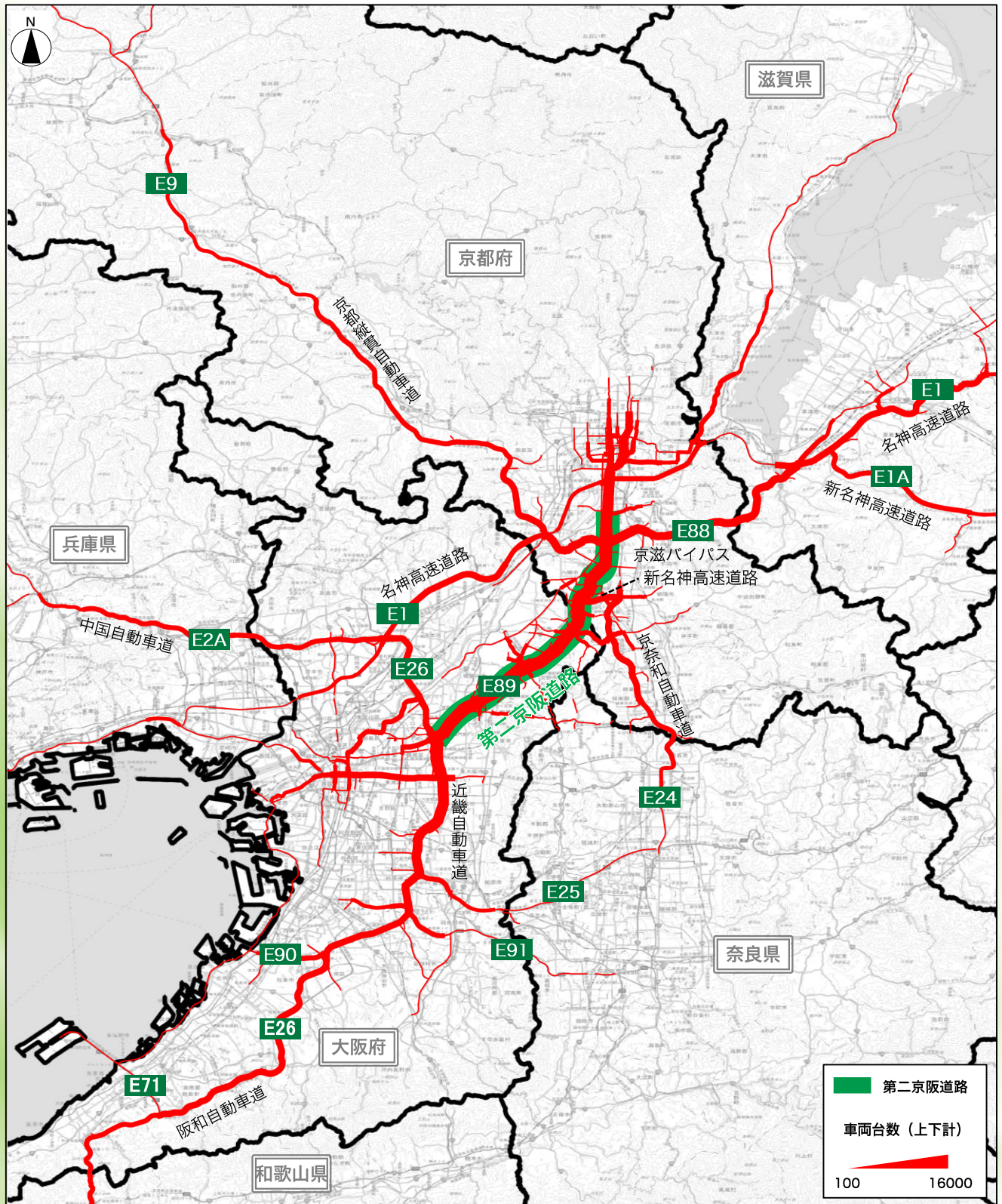


写真：E89第二京阪道路 (枚方学研IC)

広域的な道路ネットワークを形成する 第二京阪道路

- 第二京阪道路は、大阪と京都を繋ぐ主要幹線道路としての役割だけでなく、京滋バイパスや新名神高速道路、近畿自動車道等、周辺の高速度道路と接続し、広域的な道路ネットワークを形成している。

第二京阪道路を利用する交通の流れ



(使用データ) ETC2.0プローブデータ
データ期間: H29.5~7 (全日・終日)
集計に用いたETC2.0設置車両台数: 13,717台

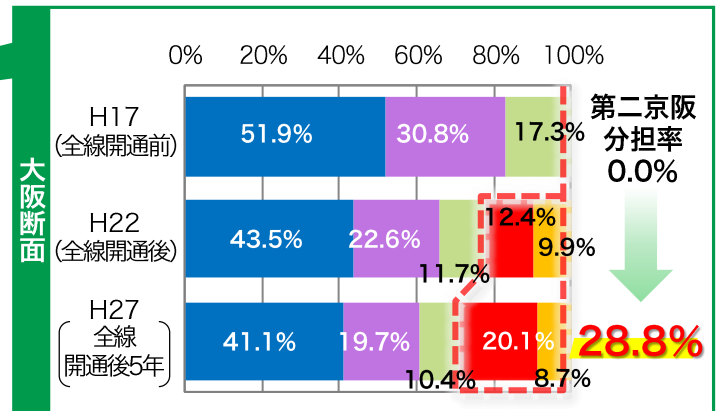
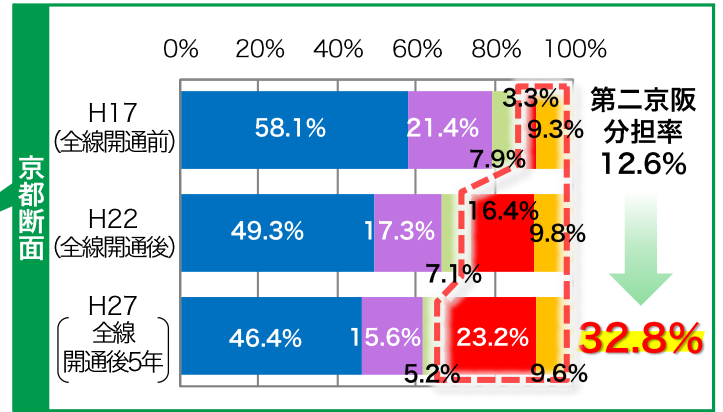
出典: 地理院タイル (ベースマップ・淡色地図) を加工して作成

交通状況の変化① 第二京阪道路への転換による 並行幹線道路の負担軽減

- 京都－大阪間の交通量の約3割を分担し、並行路線の負担を軽減。
- 年々増加する交通量は、全線開通後に約7割増加。

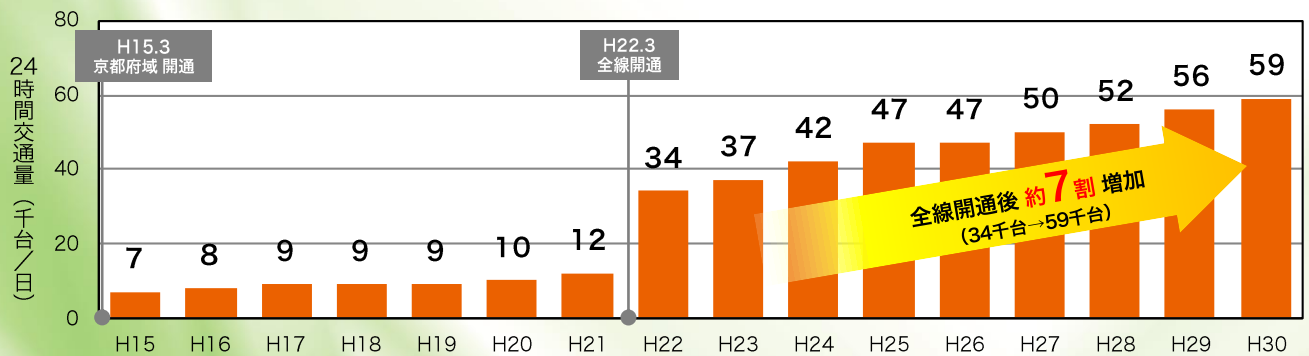
第二京阪道路の交通量の推移

(交通量及び分担率の集計対象断面)



出典：平成17、平成22、平成27年度 道路交通量調査 (国土交通省)

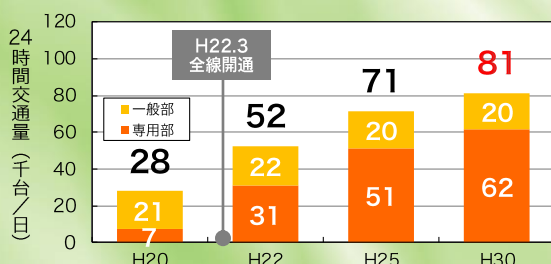
第二京阪道路 (専用部) の交通量の推移 (開通区間の加重平均値) ※



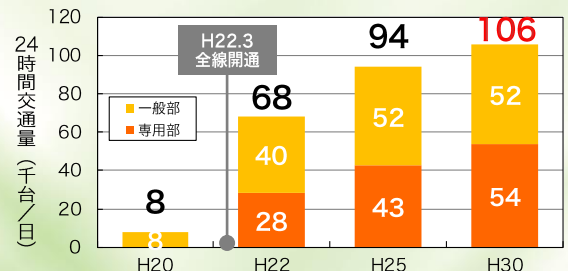
出典：NEXCO西日本資料

※その時点で開通している区間の延長を加味して平均した交通量 (上下線計) 但し、H31.4に編入した (鴨川東IC～巨椋池IC) は除く

京田辺松井IC～枚方東IC (断面①)



第二京阪門真IC～門真JCT (断面②)



※第二京阪道路専用部の24時間交通量：NEXCO西日本資料

※第二京阪道路一般部の24時間交通量：H20.11.12 (水)、H22.9.29 (水)、H25.10.29 (水)、R1.9.24 (火) 浪速国道事務所調査結果

交通状況の変化② 第二京阪道路と並行する 幹線道路の渋滞緩和

- 第二京阪道路に並行する幹線道路の渋滞が緩和。
- 名神高速道路（大山崎JCT～吹田JCT）の渋滞回数は、**約4割減少**。

国道1号における最大渋滞長の変化

①池之宮北交差点

【全線開通前】

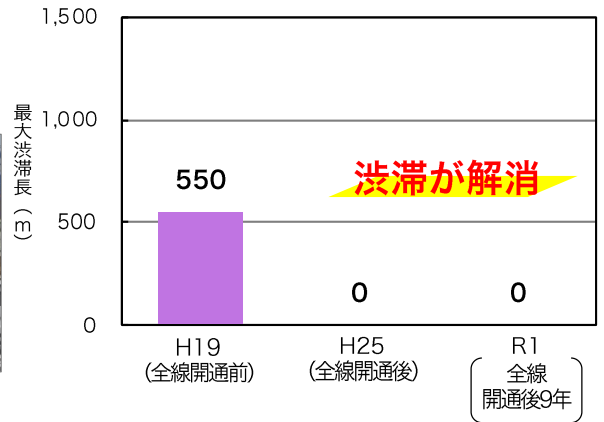


(H19.12撮影)

【全線開通後】



(R2.3撮影)



②中振南交差点

【全線開通前】

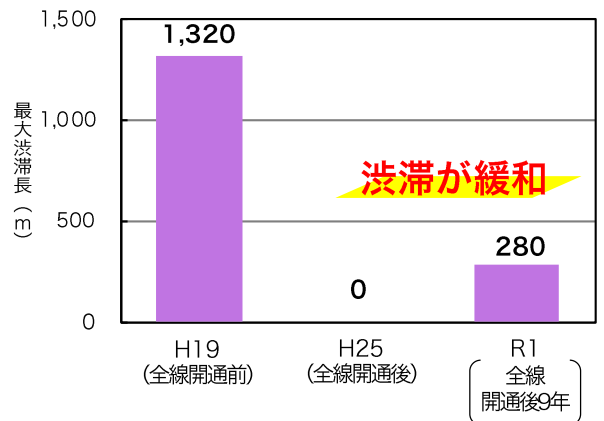


(H19.12撮影)

【全線開通後】



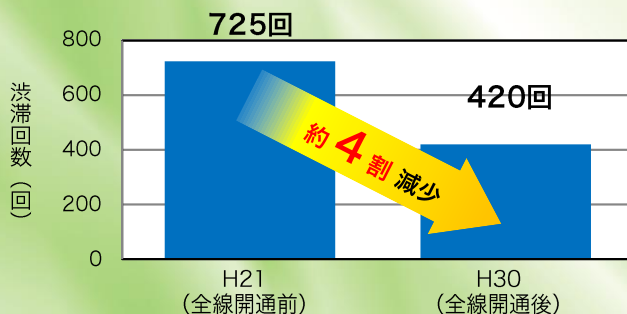
(R2.3撮影)



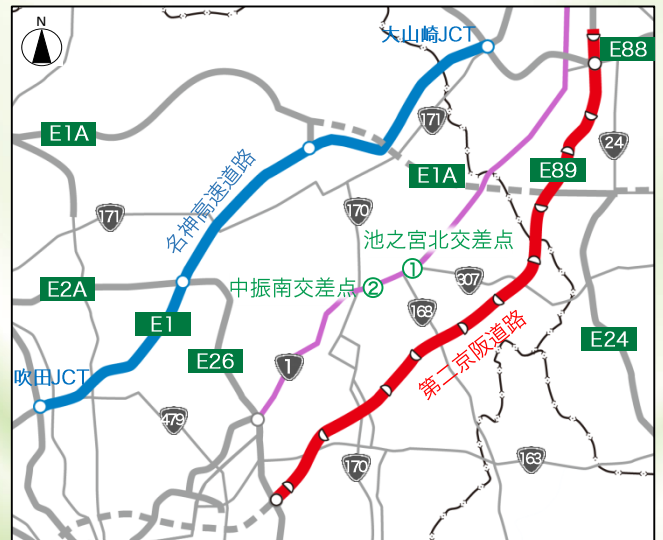
全線開通前：H19.12.14 (火) 浪速国道事務所調査結果
全線開通後：H25.10.29 (火)、R1.10.1 (火) 浪速国道事務所調査結果

名神高速道路の渋滞回数の変化

大山崎JCT～吹田JCT



出典：NEXCO西日本資料
NEXCO西日本の高速道路における渋滞とは、時速40km以下で低速走行、あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態をいう

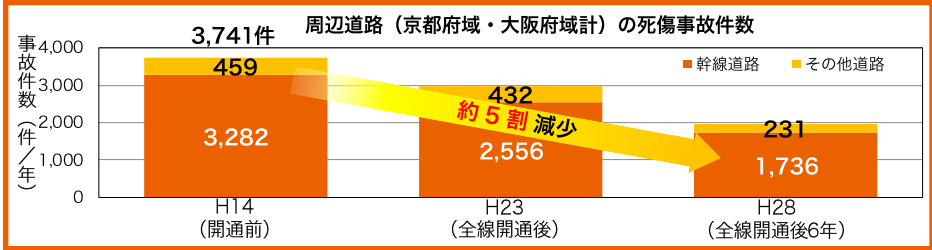


交通状況の変化③ 第二京阪道路への交通転換による 周辺道路の安全性の向上

- 第二京阪道路の周辺地域では、交通事故件数が約5割減少。
- 並行する国道1号においては、死傷事故件数が約6割減少。

第二京阪道路周辺地域※2の死傷事故件数の変化

第二京阪道路
周辺道路※1の事故が
1,774件/年減少



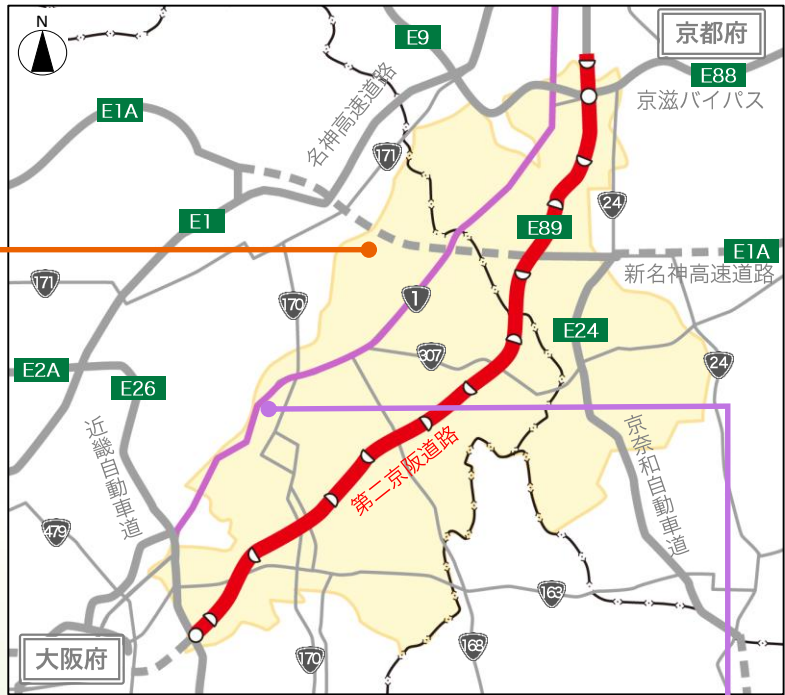
※1 第二京阪道路周辺地域※2の
幹線道路（国道・主要地方道）及び
その他道路（県道・市道等その他道路）

■ 第二京阪道路

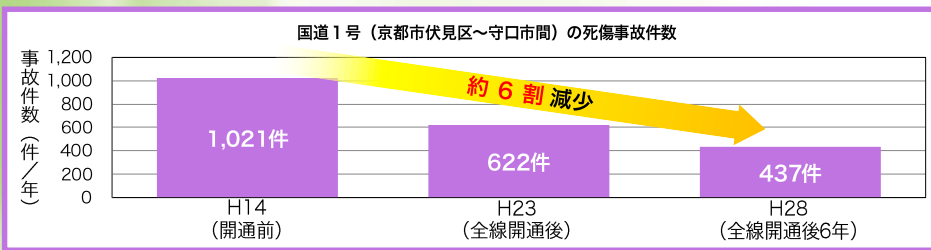
■ 事故件数集計範囲（国道1号）

■ 事故件数集計範囲（第二京阪道路周辺地域※2）

※2 第二京阪道路周辺地域
大阪府域：門真市、寝屋川市、四條畷市、枚方市、交野市
京都市域：八幡市、京田辺市、久御山町

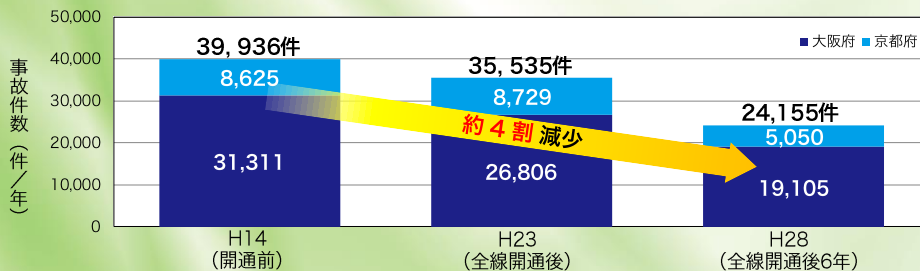


並行する国道1号の死傷事故件数の変化



国道1号の事故が
584件/年減少

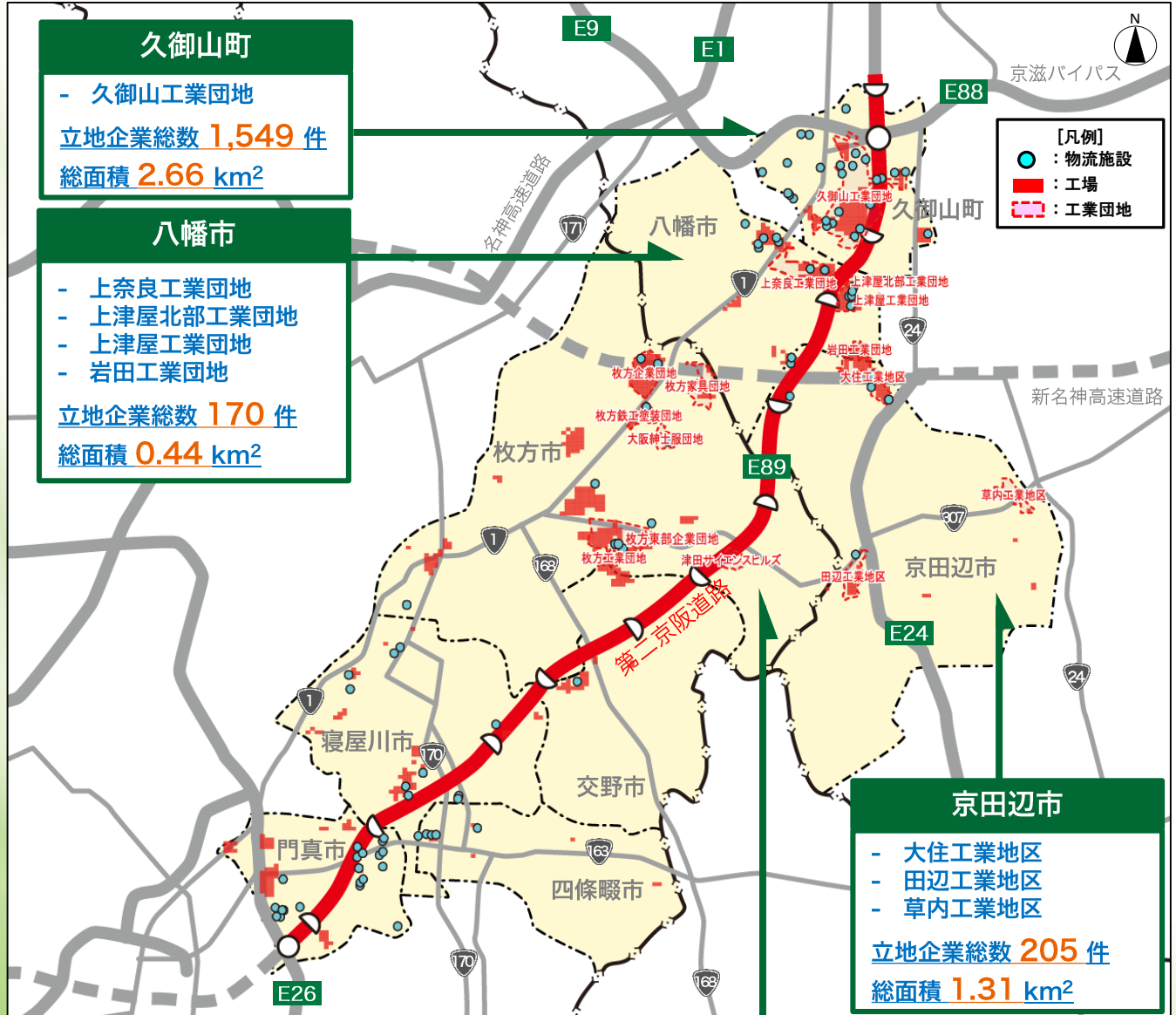
【参考】大阪府・京都市の死傷事故件数の変化



出典：平成14、23、28年 ITARDAデータ（交通事故総合分析センター）

経済活動の活性化② 第二京阪道路に近接する 工業団地の活性化

- 第二京阪道路の全線開通により、沿線地域の工業団地が活性化。
- 津田サイエンスヒルズ（枚方市）では、**全線開通前に契約率100%**を達成。



出典：工業団地：日本立地総覧2019（日本立地ニュース社）、浪速国道事務所調査結果
工場：国土数値情報（国土交通省）に基づくH28年度の工場用地
物流施設：日本立地総覧2005～2019（日本立地ニュース社）、浪速国道事務所調査結果
各自自治体の立地企業数と総面積：平成26年経済センサス-基礎調査（総務省・経済産業省）、八幡市資料、各工業団地資料、浪速国道事務所調査結果

枚方市

第二京阪道路の
全線開通前に
契約率**100%**達成

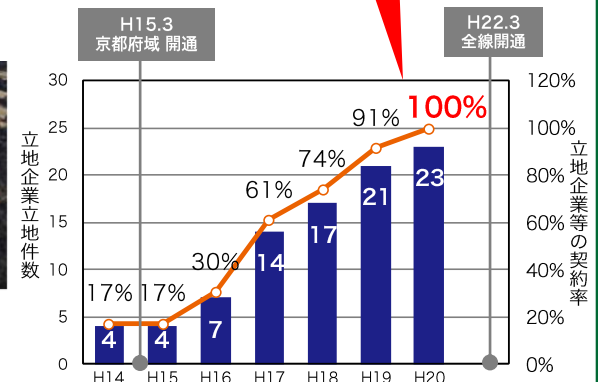
- 津田サイエンスヒルズ
- 枚方企業団地
- 枚方東部企業団地
- 枚方鉄工塗装団地
- 枚方工業団地
- 大阪紳士服団地
- 枚方家具団地

立地企業総数 **249** 件
総面積 **2.87** km²



出典：津田サイエンスヒルズ調べ

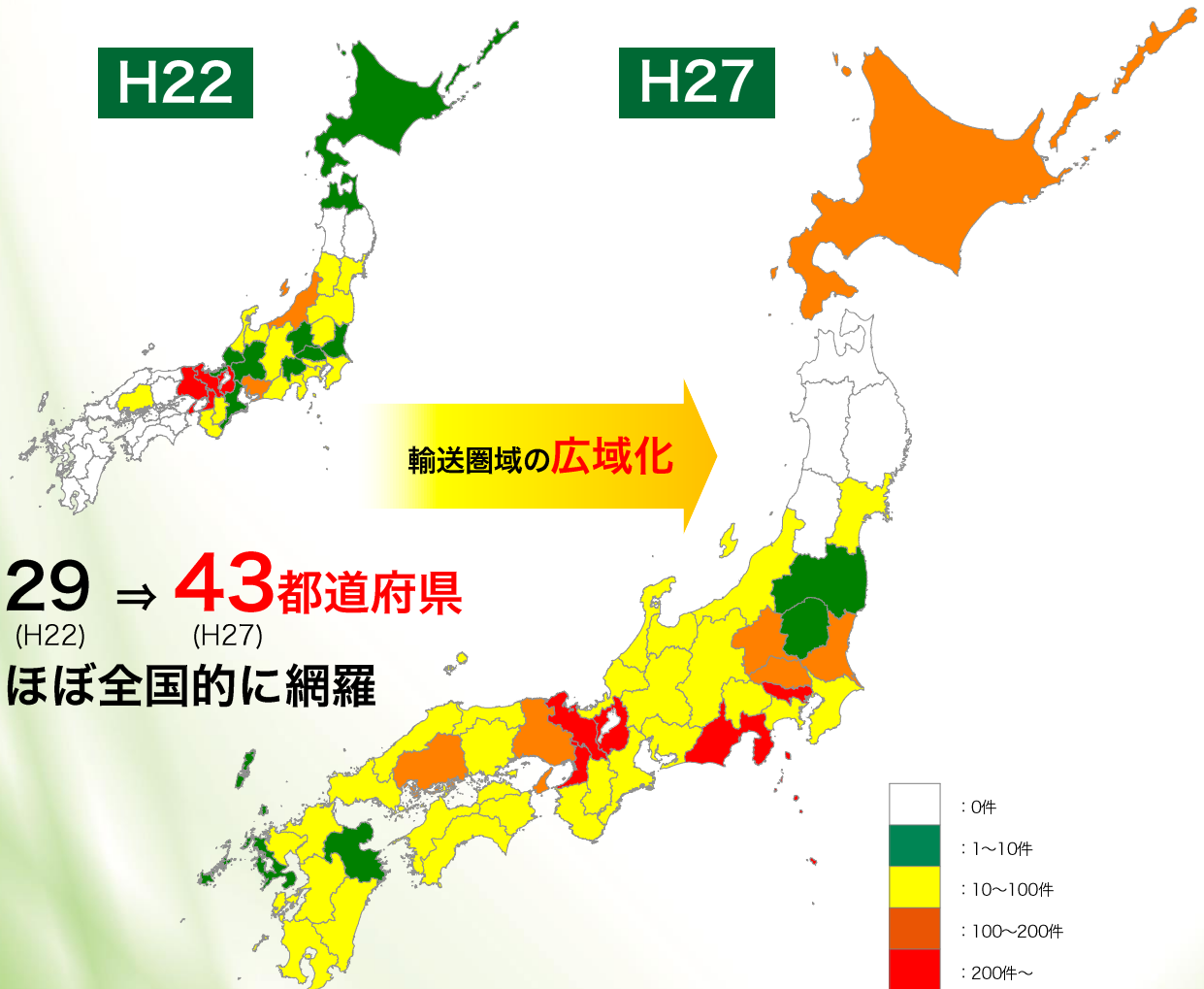
■枚方市（津田サイエンスヒルズ）の企業立地状況



- 第二京阪道路を利用する輸送圏域は、全線開通後、**43都道府県**でほぼ全国的に網羅。
- 取扱貨物量は、重量ベースで**約2倍**に増加。

第二京阪道路のICを発着する輸送件数^{※1}（全品目）の圏域

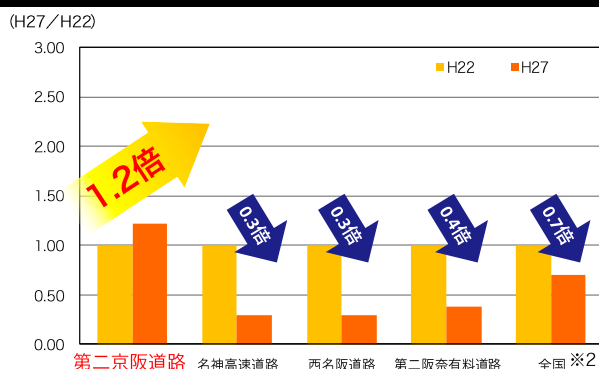
※1：第二京阪道路のIC利用貨物を着地ベースで集計



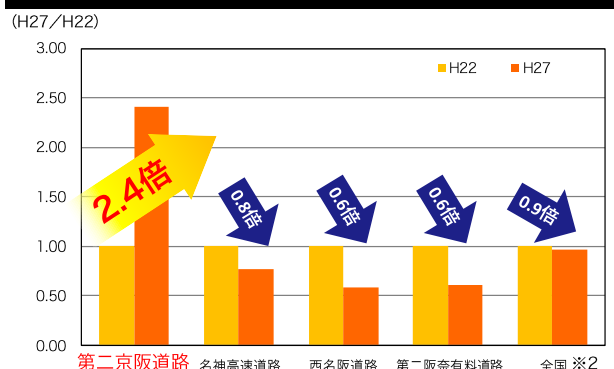
出典：平成22、27年全国貨物地域純流動調査（国土交通省）

各道路のIC利用の貨物件数・重量の変化

IC利用発着の貨物件数の対前年比



IC利用発着の貨物重量の対前年比



※2：主な輸送手段が「トラック（フェリー除く）」の貨物量を対象

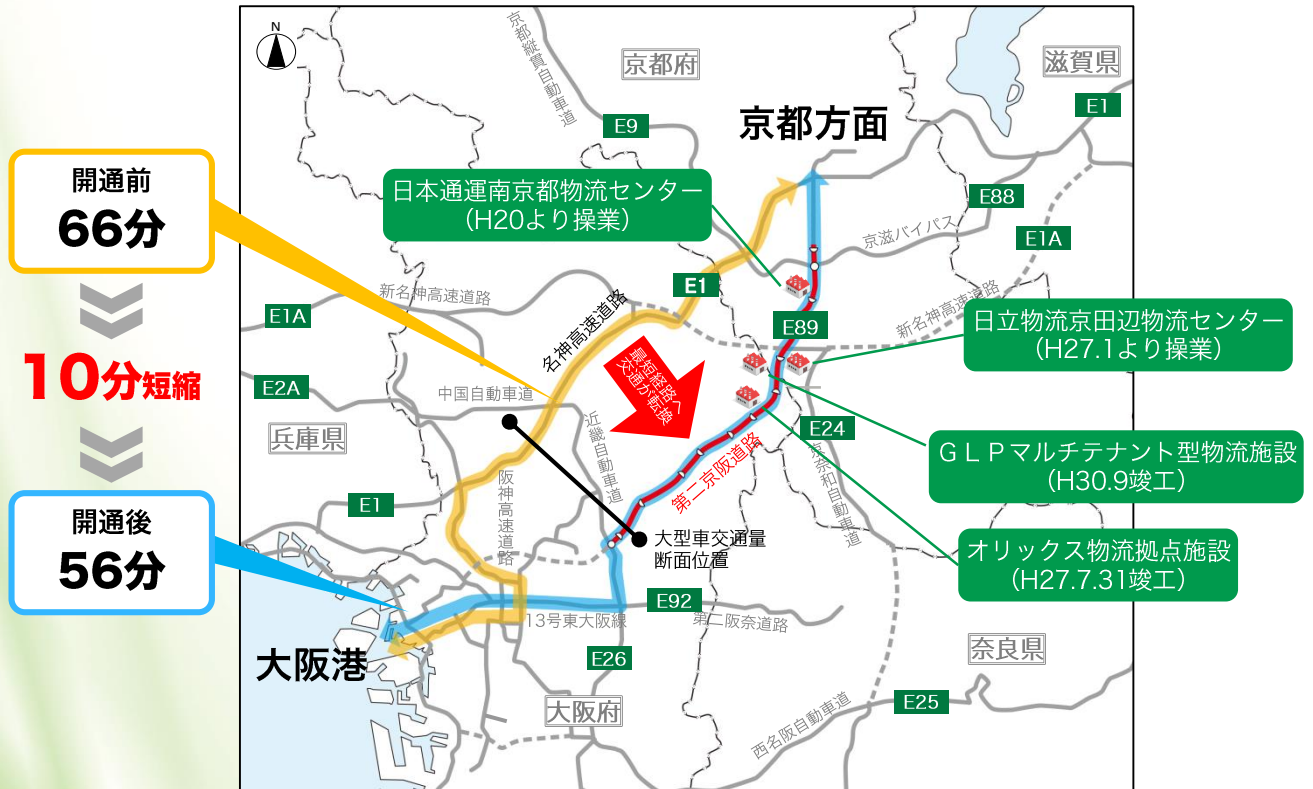
出典：平成22、27年全国貨物地域純流動調査（国土交通省）

大阪港へのアクセス性向上による 内陸へのコンテナ貨物が増加

- 第二京阪道路の全線開通により大阪港～京都市内への所要時間は**10分短縮**。
- 大阪港で取り扱う京都方面へのコンテナ貨物額は**約1.3倍**に増加し、**約160億円**増加。

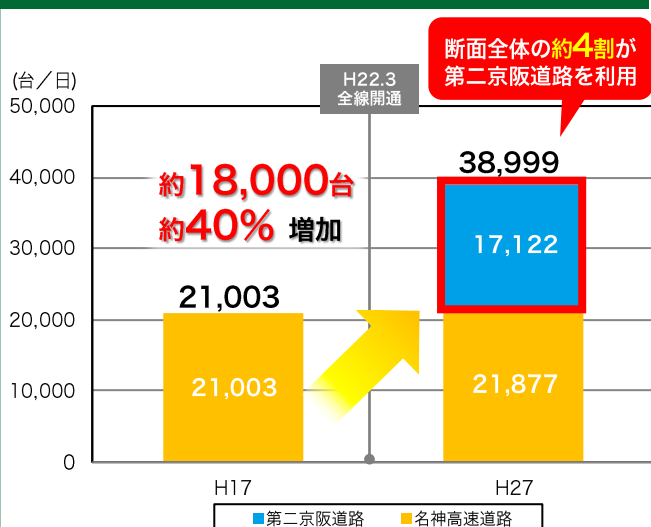
京都市内～大阪港間の所要時間

第二京阪道路沿線にも、近年、物流関連企業が多く立地！

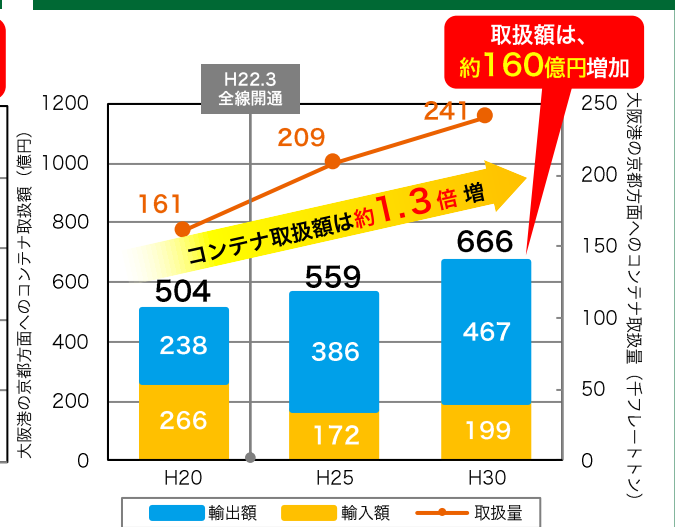


開通前：平成17年度（名神高速道路ルート） 開通後：平成27年度（第二京阪道路ルート） ※混雑時旅行速度により算出
出典：平成17、27年度 道路交通量調査（国土交通省）

京都方面への大型車交通量の変化



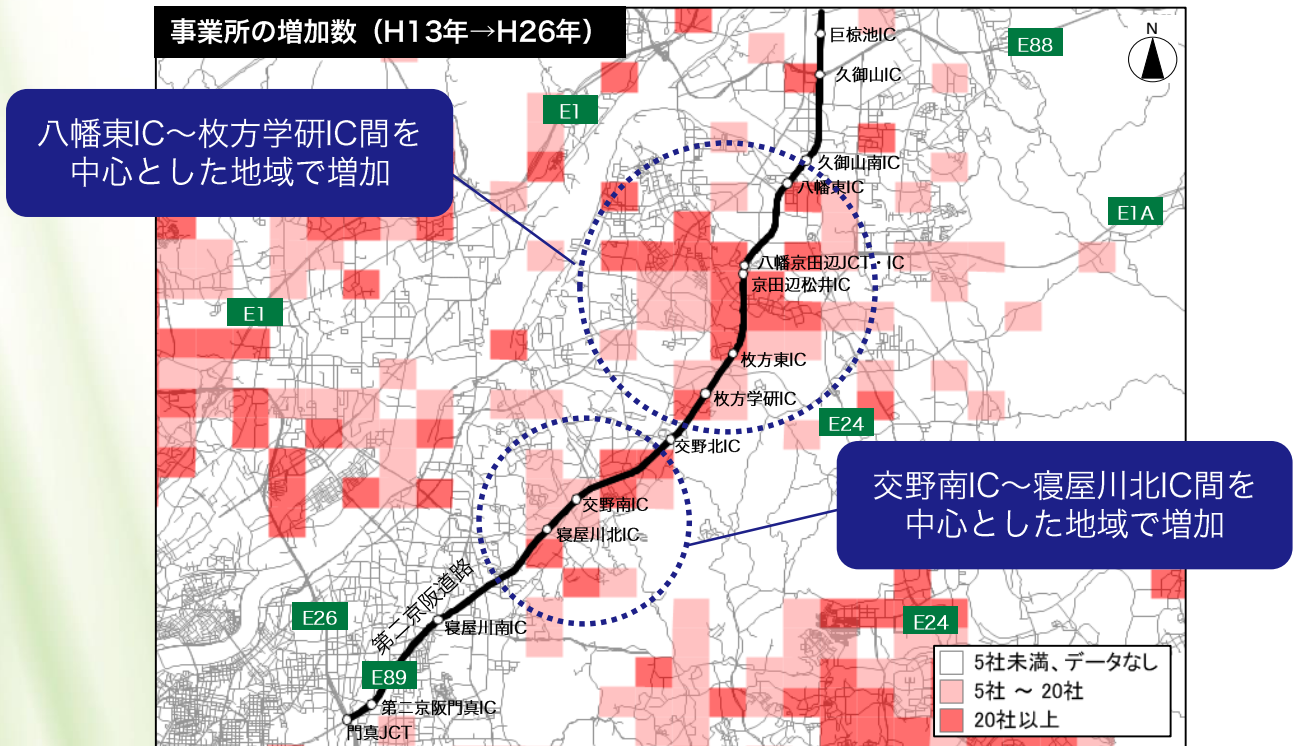
京都方面へのコンテナ取扱額の変化



経済活動の活性化⑤ 第二京阪道路周辺での 雇用創出

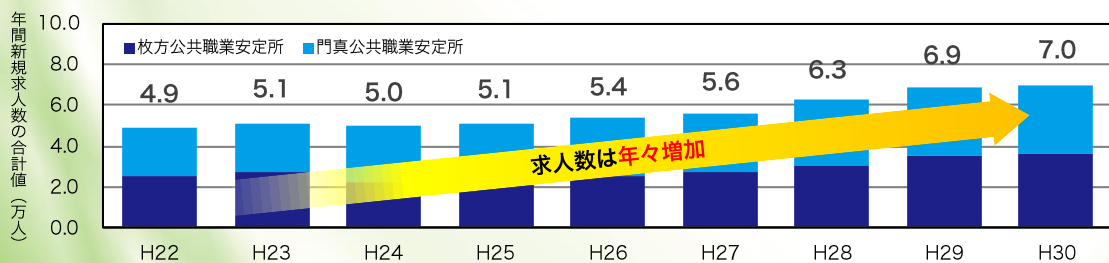
- 第二京阪道路のIC周辺で事業所数が増加し、新規求人数は、約2万人増加。
- 第二京阪道路沿線の大阪府域～京都府域間の通勤が増加しており、第二京阪道路を活用した地域間交流が活発化。

第二京阪道路沿線に立地する事業所数



出典：平成13年事業所・企業統計調査 1kmメッシュ（総務省）、平成26年経済センサス-基礎調査 1kmメッシュ（総務省・経済産業省）

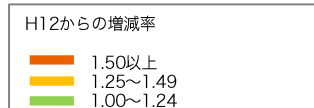
第二京阪道路沿線における新規求人数の推移



※枚方公共職業安定所：枚方市、寝屋川市、交野市 / 門真公共職業安定所：守口市、大東市、門真市、四條畷市
出典：大阪労働局統計年報（大阪労働局）

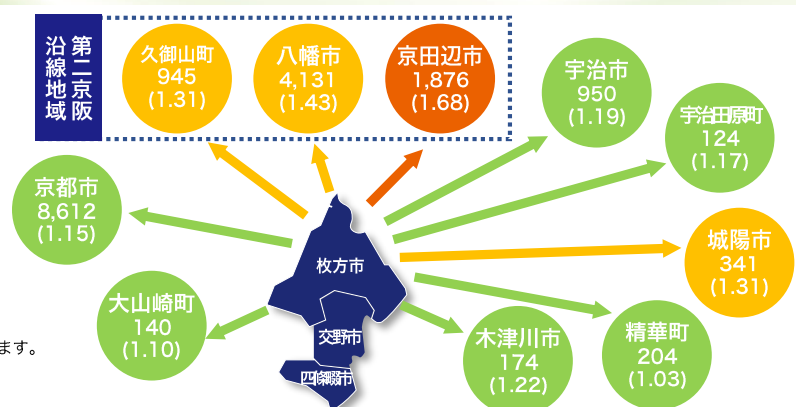
第二京阪道路沿線地域への通勤者数の変化

沿線地域への 通勤者数の増加率 (H12→H27)



※京都府内でH12から増加した市町村のみ記載しています。
※100人/日以上のあるところのみ記載しています。

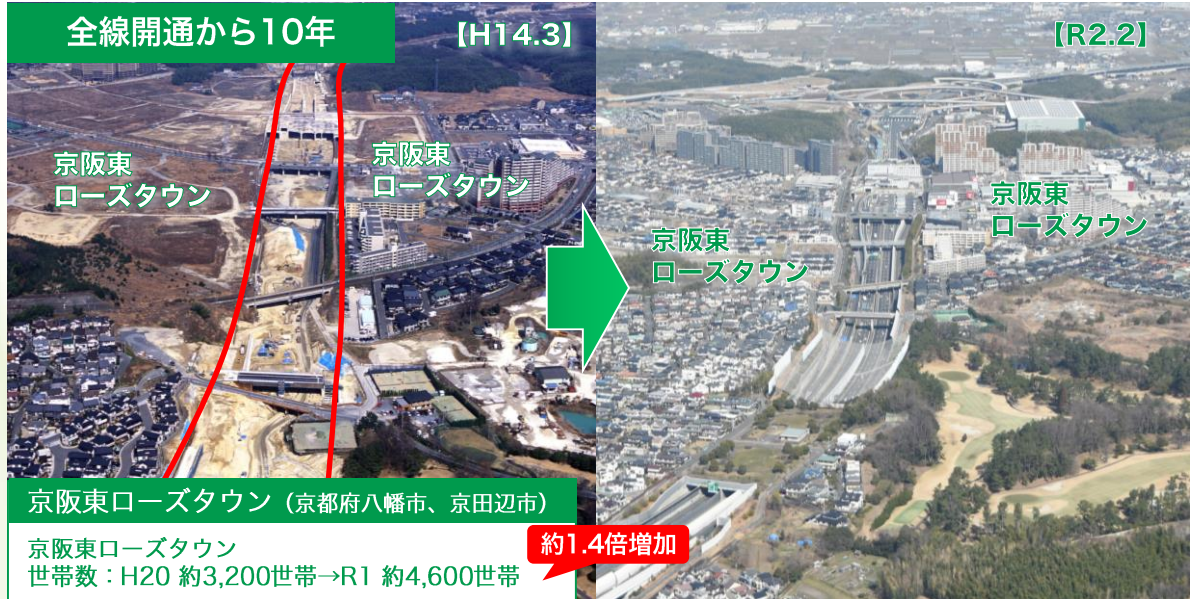
出典：平成12、27年 国勢調査（総務省）



地域の活性化① 第二京阪道路沿線における 新たなまちの形成

- 第二京阪道路の沿線地域に造成されたニュータウンは、**全線開通後に完売**。
- 沿線地域における世帯数は堅調に増加し、市民税収も増加。

第二京阪道路沿線における新たなまち形成の様子

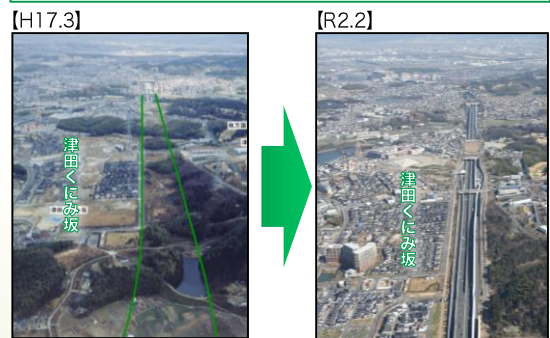


津田くにみ坂 (大阪府枚方市)

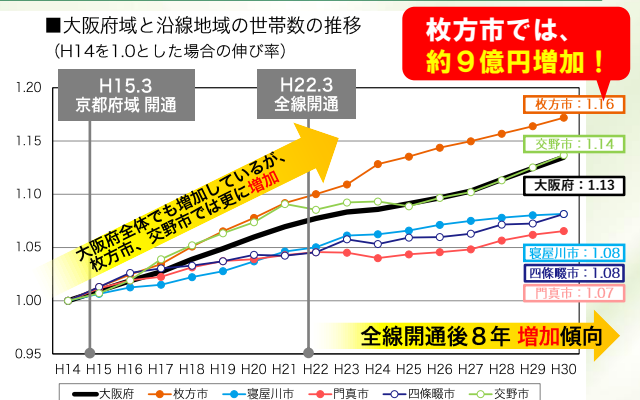
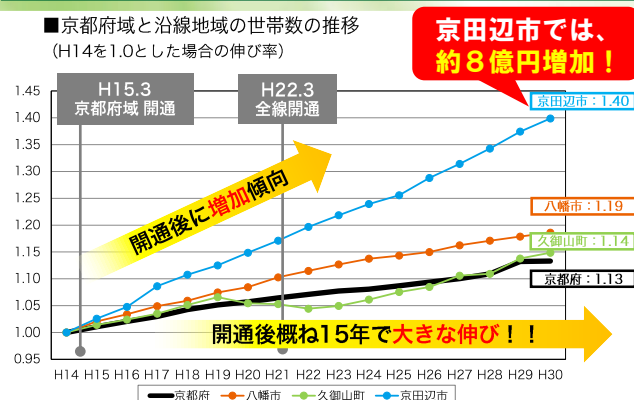
津田くにみ坂
世帯数(津田土地区画整理事業区域)
H20：約620世帯→R1：約800世帯

約1.3倍増加

津田くにみ坂では、**全線開通直後 (H22)** に分譲地が完売



第二京阪道路沿線地域の世帯数の推移と市民税収

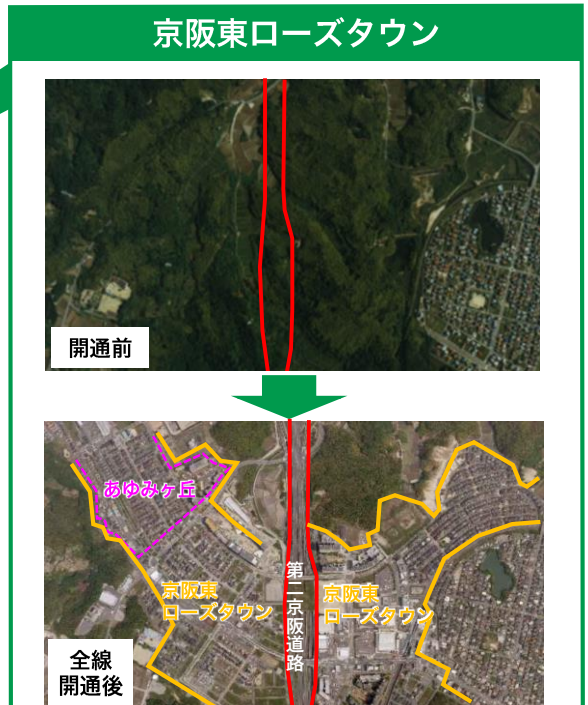
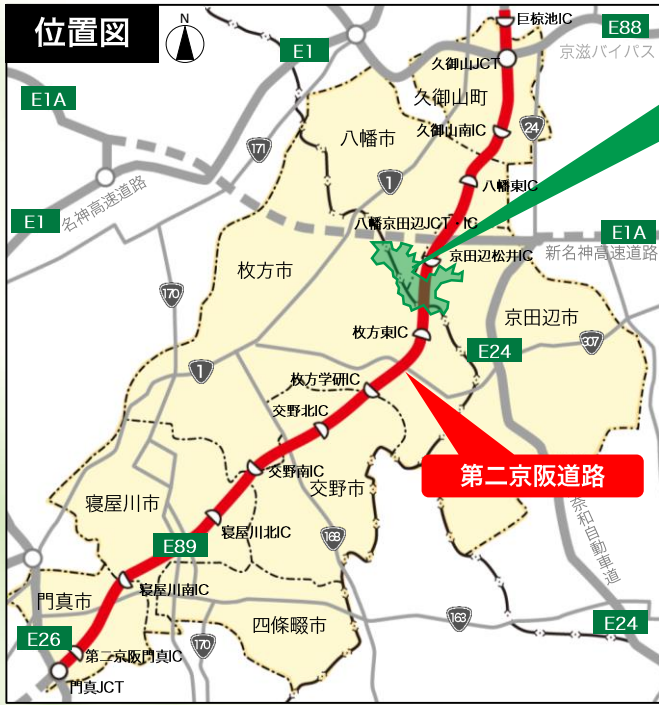


出典：各自治体統計資料

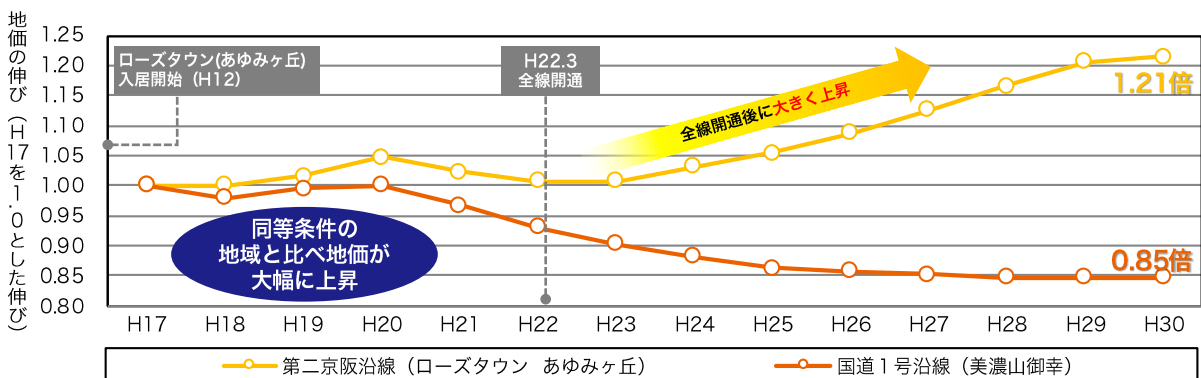
地域の活性化② 沿線地域における 地価の上昇

- 第二京阪道路の沿線地域では、計画的なまちづくりが進められている。
- その一つでもある京阪東ローズタウンでは、地価が1.2倍に上昇し、地域活性化に大きく寄与。

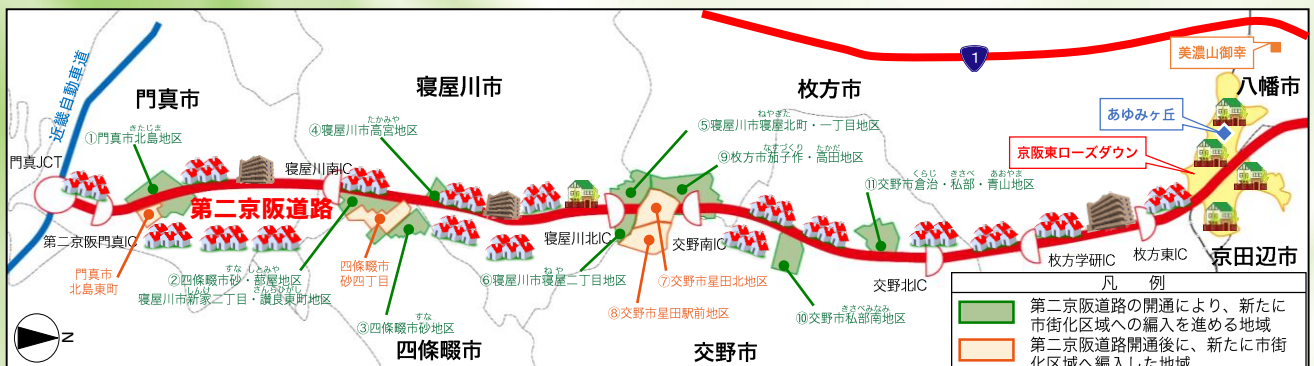
第二京阪道路沿線地域の地価の推移



■八幡市の幹線国道沿線地域における地価の推移（1低専※）※第1種低層住居専用地域

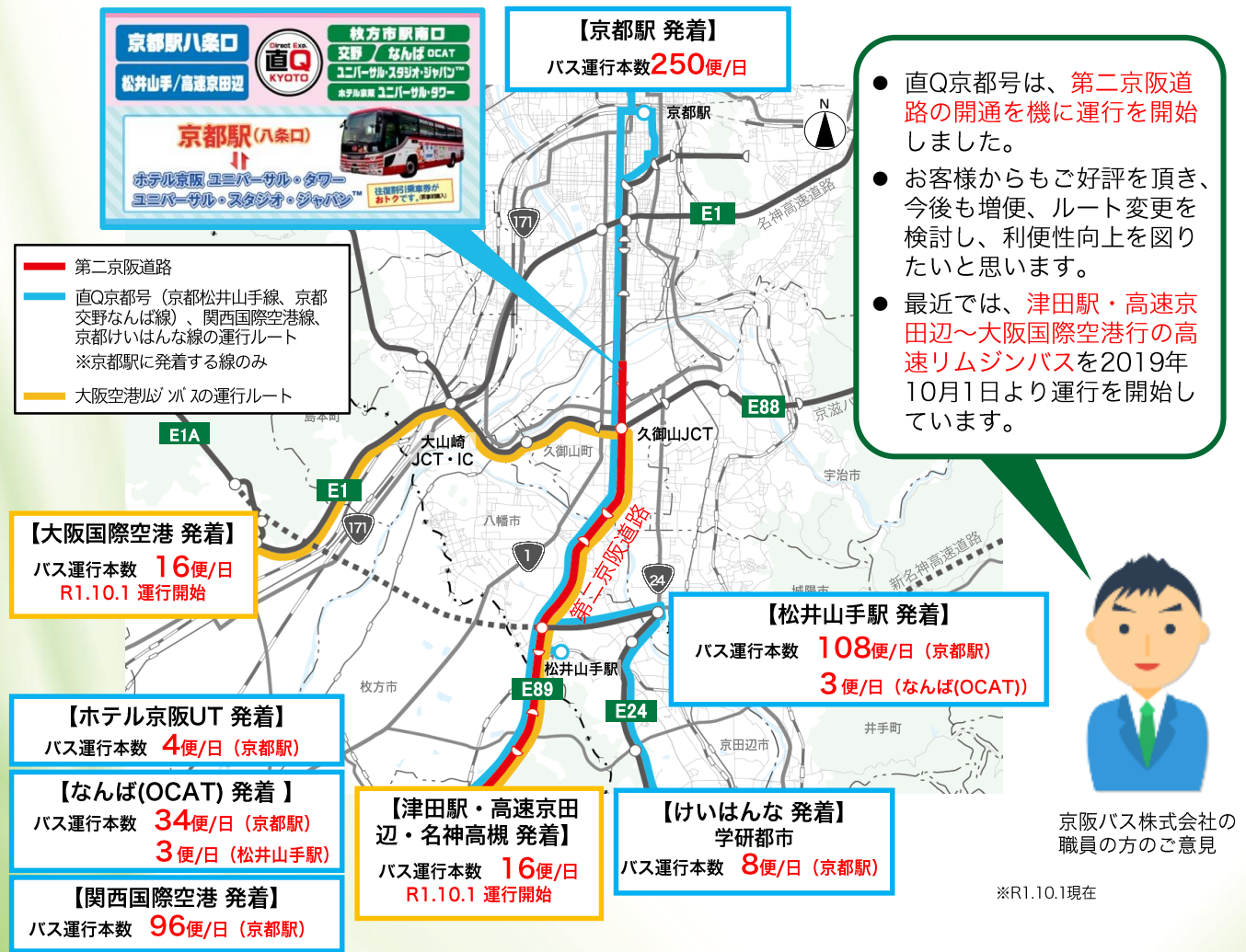


第二京阪道路沿線地域のまちづくり

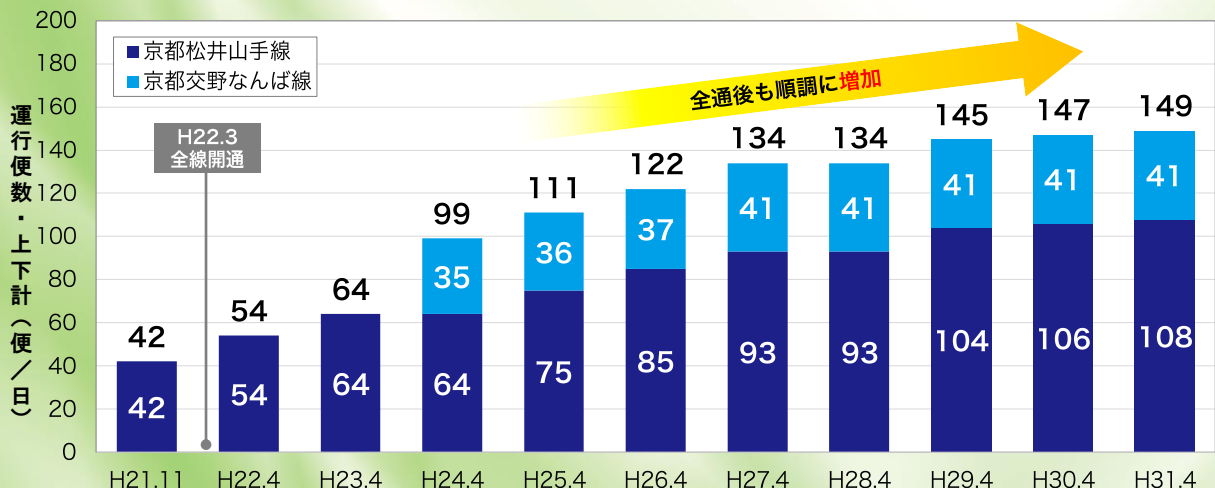


- 第二京阪道路の全線開通を機に沿線地域を經由して、京都や大阪の主要拠点にアクセスする広域バス路線が運行を開始。
- 鉄道の空白地を補完する広域的なバス交通サービスを支援。

第二京阪道路を經由するバスの運行便数（平日）



直Q京都号の運行便数の推移（平日）

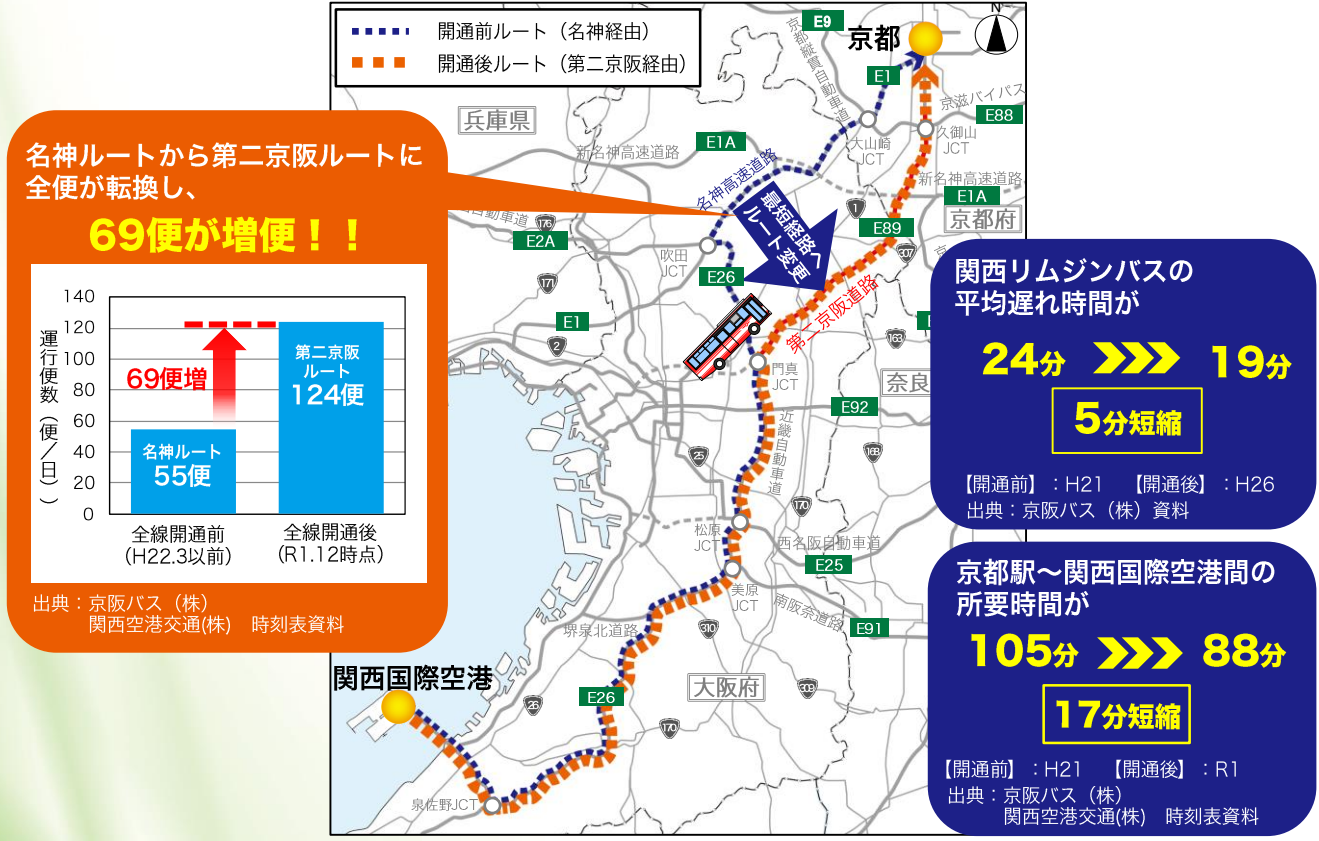


※R1.9時点・平日便数
出典：京阪バス株式会社資料

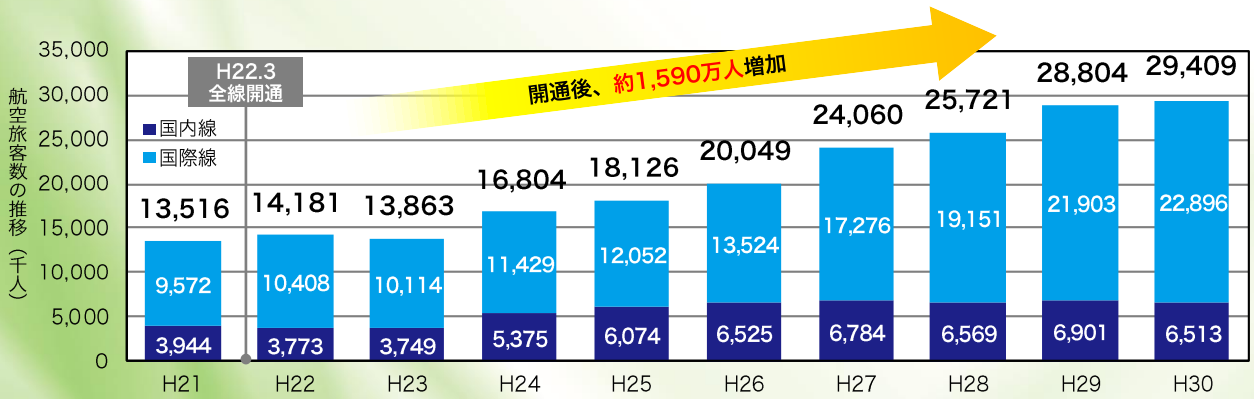
観光の活性化 京都観光活性化の 一翼を担う

- 第二京阪道路の全線開通により、京都～関西国際空港間のリムジンバスの経路が変更され、**69便**が増便。
- 京都市における観光客数や観光消費等が大幅に増加。

関西国際空港リムジンバスの運行本数の変化



関西国際空港の旅客数の推移



出典：関西エアポート株式会社資料

開通前 (H21)	外国人宿泊者数や観光消費額が過去最高に！	全線開通後 (H30)
観光客数 4,690万人	約590万人増	5,275万人
外国人宿泊者数 78万人	約370万人増	450万人
観光消費額 6,088億円	約7,000億円増	1兆3,082億円

過去最高

出典：京都観光総合調査（京都市）

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）



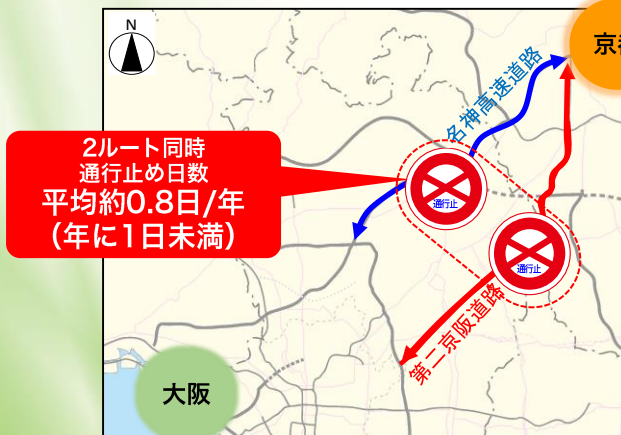
【開通前（H20～21）】
（1ルート：E1名神高速道路）

<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



国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所

〒573-0094 大阪府枚方市南中振 3-2-3

TEL.072-833-0261(代) FAX.072-833-9424

浪速国道事務所ホームページ <https://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/>