

全線開通から10年

E89 第二京阪道路は 全線開通10周年を迎えます



写真：E89第二京阪道路（枚方学研IC）

E89 第二京阪道路(大阪府・京都府)

全線開通から10周年を迎えるE89第二京阪道路は、京阪間の大動脈として皆さまの生活・経済活動・交流に寄与しています。



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	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 NEXCOI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)

全線開通から10年

E89 第二京阪道路では

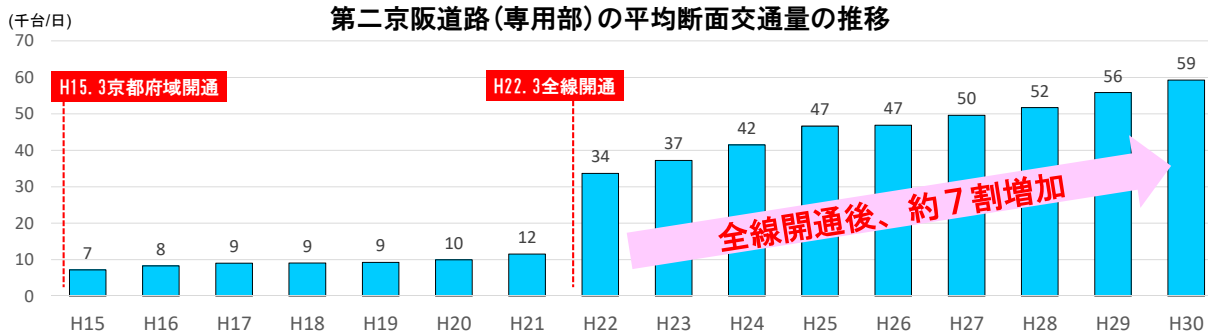
開通以降、年々交通量が増加。
 分担率が約3割まで増加！
 並行路線の負担が軽減！
 (H17⇒H27)



写真：E89第二京阪道路（寝屋川第二トンネル）

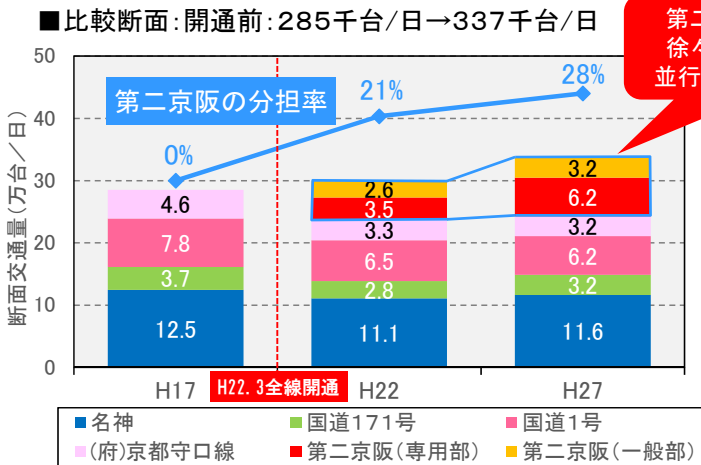
E89 第二京阪道路(大阪府・京都府)

開通以降、平均断面交通量は年々増加

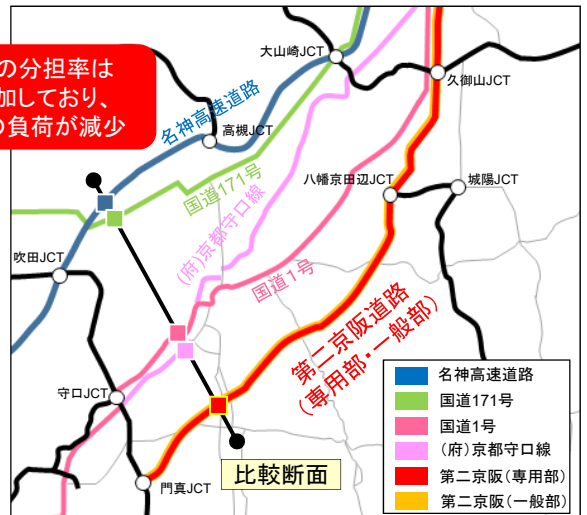


出典：NEXCO西日本資料（上下断面・年度平均値）

分担率が増加し、並行する路線の負担が軽減



出典：平成17、22、27年度 道路交通量調査(国土交通省)



全線開通から10年

E89

第二京阪道路沿線に活気！

沿線の自治体では
法人税収が37%増加！！
(H21⇒H29)



写真：E89第二京阪道路（門真JCT）

E89 第二京阪道路（大阪府・京都府）

沿線市では、法人税収が
府全体の伸び率より高い伸び！

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2.0%以上高い伸び

■大阪府 【開通前】H21 639.9億円	13%増	【開通後】H29 726.0億円
■沿線地域【開通前】H21 71.7億円	37%増	【開通後】H29 98.4億円

※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

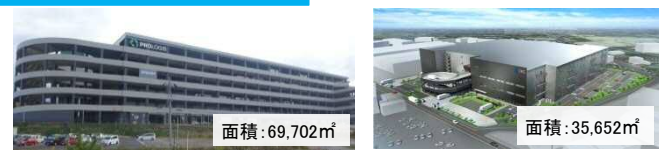
第二京阪道路と新名神高速道路の沿線で
多くの企業が立地！

大規模商業施設



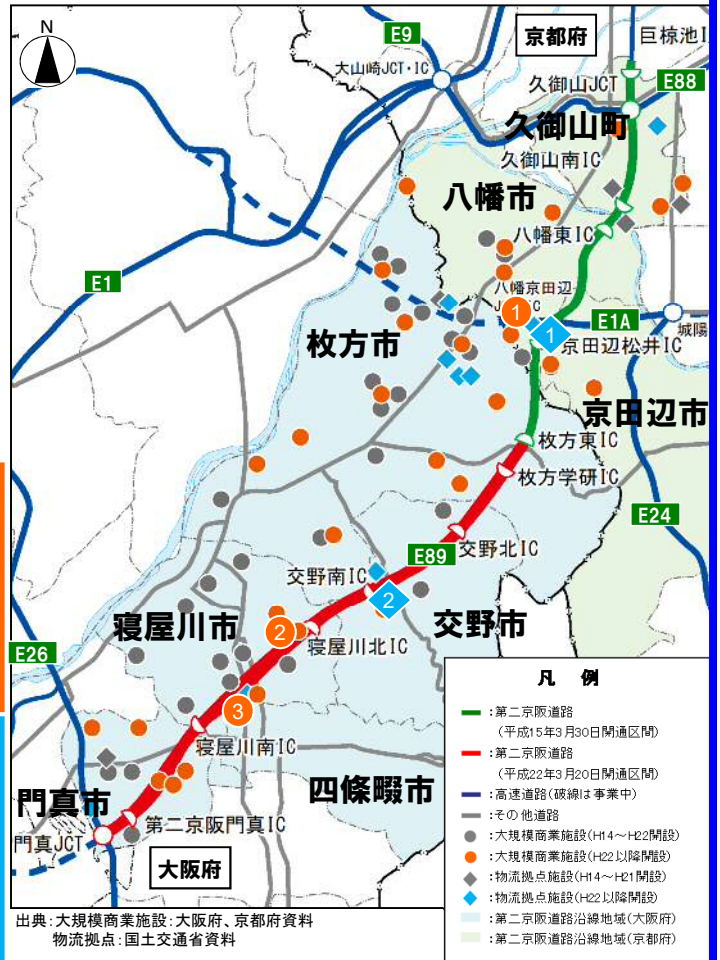
① 八幡市の大規模商業施設（平成23年12月開店）
② 寝屋川市の大規模商業施設（平成23年6月開店）
③ 四條畷市の大規模商業施設（平成27年10月開店）

物流拠点施設



◆ 京田辺市の物流拠点施設（平成30年11月竣工）
◆ 交野市の物流拠点施設（令和3年1月竣工予定）

<E89第二京阪道路沿線の企業立地状況>



全線開通から10年

E89

第二京阪道路沿線にまちが形成！

【平成14年3月】



京阪東ローズタウン

京阪東ローズタウン

【令和2年2月】



京阪東ローズタウン

京阪東ローズタウン

京阪東ローズタウンでは
世帯数が約1.4倍に！

E89

(H20⇒R1)

第二京阪道路(大阪府・京都府)

京阪東ローズタウン (京都市八幡市、京田辺市)

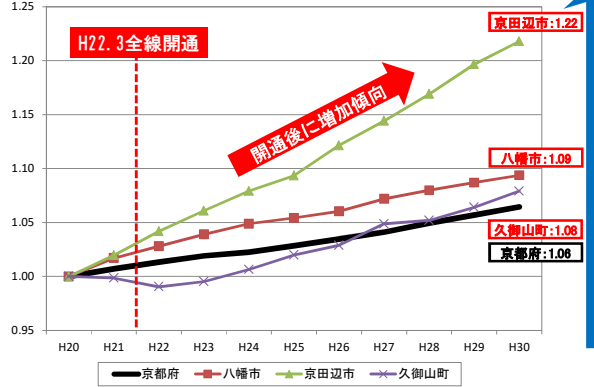
京阪東ローズタウン
世帯数: H20 約3,200世帯→R1 約4,600世帯

約1.4倍
増加

E89第二京阪道路沿線では、世帯数が増加！

■京都府域と沿線地域の世帯数の推移

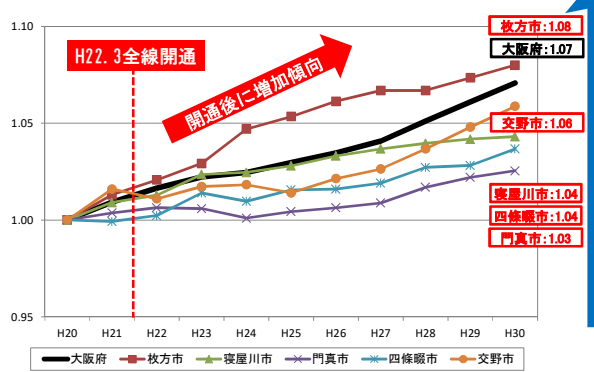
(平成20年を1.0とした場合の伸び率)



京田辺市では、
約22%増加！

■大阪府域と沿線地域の世帯数の推移

(平成20年を1.0とした場合の伸び率)



枚方市では、
約8%増加！



津田くみにみ坂 (大阪府枚方市)

津田くみにみ坂では、全線開通直後(H22)に分譲地が完売

【平成17年3月】

【令和2年2月】



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



出典: 各自治体統計資料

全線開通から10年

港湾物流の鍵を握る

E89 第二京阪道路!

E89

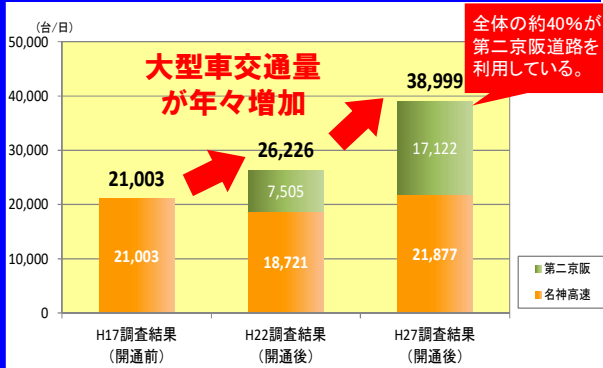


大阪港への利便性が向上!
京都方面へのコンテナ取扱額が
約1.3倍に! (H20⇒H30)

E89 第二京阪道路(大阪府・京都府)

写真: E89第二京阪道路(寝屋川市域)

大阪港と京都を結ぶ高速道路
の大型車交通量(断面)が増加!



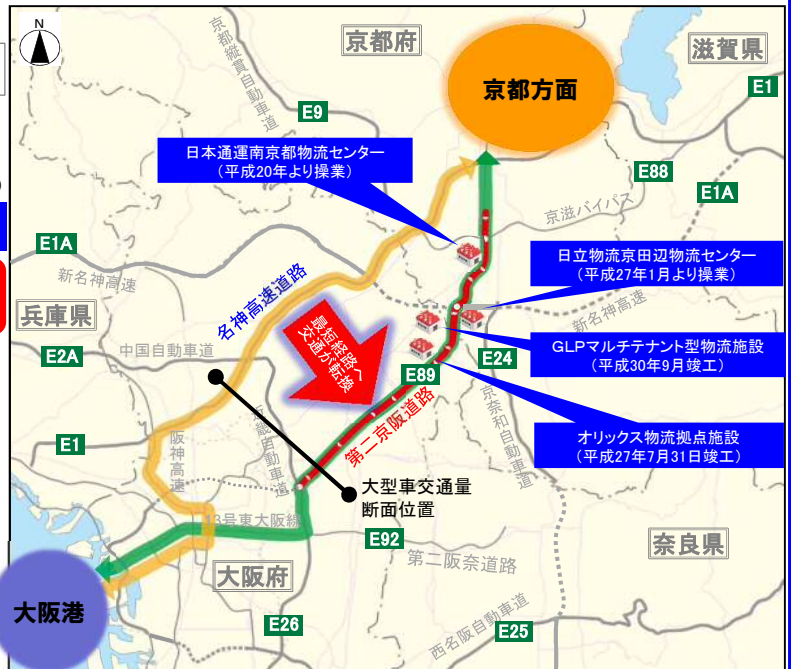
出典: 平成17, 22, 27年度 道路交通量調査(国土交通省)

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)

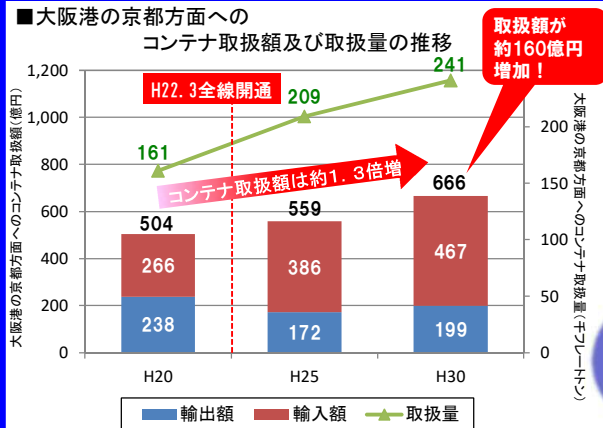
開通前: H17調査結果 名神高速道路ルート 開通後: H27調査結果 第二京阪道路ルート
出典: 平成17, 27年度 道路交通量調査(国土交通省)

E89第二京阪道路沿線にも、近年、物流関連企業
が多く立地!



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)

京都方面へのコンテナ取扱額が約1.3倍に増加!



※京都方面: 京都府、滋賀県、福井県
出典: H20~H30全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省)

全線開通から10年

大阪・京都間の円滑な 高速ネットワークを確保！



高速ネットワークの通行止め 日数が9割減少！！ (H20~21⇒H23~30)

E89 第二京阪道路(大阪府・京都府)

写真：E1名神高速道路集中工事の状況

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



通行止めによる周辺地域の
渋滞損失が改善

E1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日あたり約7.4
億円

【開通前】
約14.5日/年

約107億円/年の損失

約101億円の
渋滞損失額が
改善

【開通後】
約0.8日/年

約6億円の損失

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

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)



▲ 第二京阪道路開通前の集中工事による渋滞状況

全線開通から10年

京都観光の一翼を担う

E89

第二京阪道路！



関西国際空港

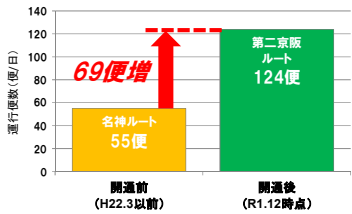
関空～京都間が最短に！
 リムジンバスが69便増便！
 (H21⇒R1)

E89 第二京阪道路(大阪府・京都府)

写真：清水寺

リムジンの運行便数が増加！

関空行きリムジンバスがE1名神ルートからE89第二京阪ルートに転換し、便数が増加



京都駅～関西国際空港間の所要時間が
105分→88分(17分短縮)

【開通前】:H21 【開通後】:R1 出典：京阪バス(株)、関西空港交通(株)時刻表資料

関西リムジンバスの平均遅れ時間が
24分→19分(5分短縮)

【開通前】:H21 【開通後】:H26 出典：京阪バス(株)資料

京都市内の観光産業が活性！

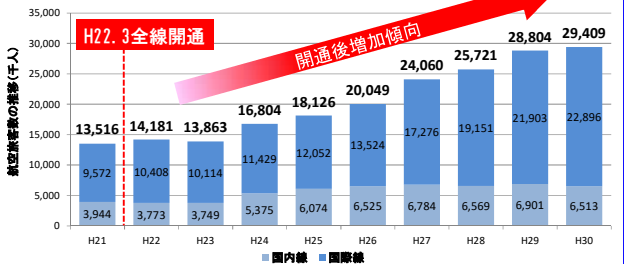
外国人宿泊者数や観光消費額が過去最高に！

■観光客数【開通前】H21	4,690万人	約590万人増	【開通後】H30	5,275万人
■外国人【開通前】H21	78万人	約370万人増	【開通後】H30	450万人
■観光消費額【開通前】H21	6,088億円	約7,000億円増	【開通後】H30	1兆3,082億円

出典：京都観光総合調査(京都市)

関西国際空港の旅客数が増加！

●旅客数 開通後に 約1,590万人増



【開通前】:H21 【開通後】:R1

出典：京阪バス(株)、関西空港交通(株)資料

全線開通から10年

新しい道路プロジェクトに直結！ E89 第二京阪道路がより便利に！

至 久御山JCT

至 城陽JCT

至 門真JCT

E89 第二京阪道路(大阪府・京都府)

写真：八幡京田辺JCT

淀川左岸線2期・淀川左岸線延伸部

E89第二京阪道路の大阪側と直結し、大阪市中心部や大阪湾岸エリアへのアクセスが飛躍的に向上します。

京都南JCT

E1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が向上します。



今後も、ますます便利になるE89第二京阪道路にご期待ください！