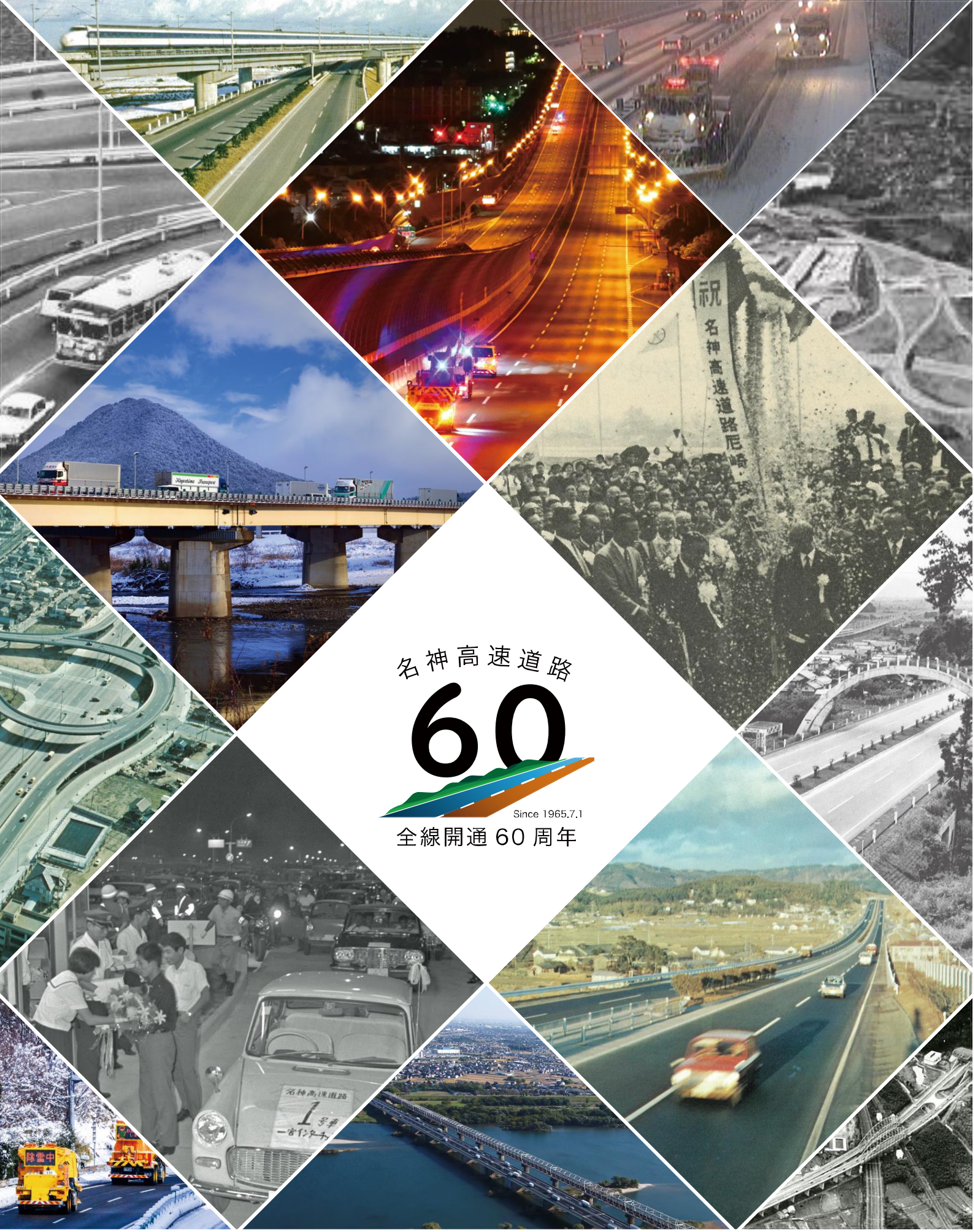


名神高速道路

60

Since 1965.7.1

全線開通 60 周年

NEXCO 西日本

NEXCO 中日本

目　次

はじめに

名神全線開通から６０年！
～日本の高速道路はここからはじまる～ …… 1

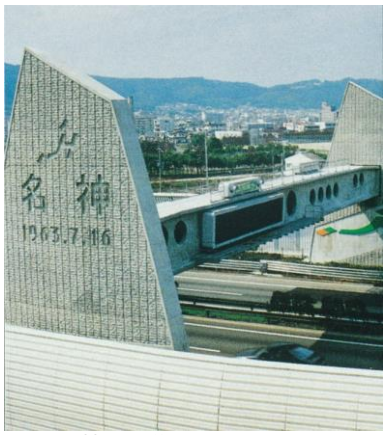
名神高速道路の整備効果

インタビュー …… 2
名神は利用され続けて６０年！
～都市間を縮める新しいネットワーク～ …… 4
時代を超えて走り続ける名神！
～モータリゼーションの幕開け～ …… 5
日本の東西を結び続ける名神！
～近畿・東海に結びつきを強化～ …… 6
日本の大動脈 物流をつなぐ名神！
～名神を利用して全国へ輸送～ …… 7
日本経済を支え続ける名神！
～沿線府県の地域経済に大きく貢献～ …… 8
ものづくりを支え地域を活性化する名神！
～製造品出荷額の増加へ寄与～ …… 9
広域を結び商圏を拡げる名神！
～商業施設の沿線立地・販売額増加へ寄与～ …… 10
高速バスの原点　人をつなぐ名神！
～名神が高速バスという新しいサービスを生み出す～ …… 11
観光をむすび、感動をつなぐ名神！
～観光産業を下支え～ …… 12
安心できる暮らしを支え続ける名神！
～確実な救急搬送への貢献～ …… 13
災害時にも活用される名神！
～国土強靭化を支援～ …… 14
安全・安心な走行環境を提供し続ける名神！
～6車線化の取り組み～ …… 15
～100年先も安心してご利用いただくために～ …… 16

名神から拡がった技術 …… 17

名神高速道路のあゆみ …… 18

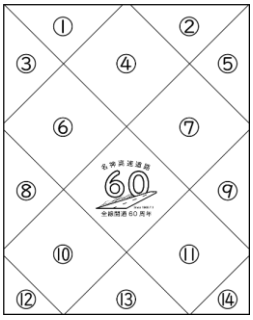
名神高速道路「起工の地」碑文



名神高速道路「起工の地」モニュメント

路線名	**名神高速道路**
区間	小牧(こまき)IC～西宮(にしのみや)IC
延長	189.3km
当初開通日	1963年7月16日
全線開通日	**1965年7月1日**
車線数	6車線：栗東(りっとう)IC ～ 瀬田東(せたひがし)IC、京都南(きょうとみなみ)IC ～ 吹田(すいた)IC 4車線：小牧(こまき)IC ～ 栗東(りっとう)IC、瀬田東(せたひがし)IC ～ 京都南(きょうとみなみ)IC、吹田(すいた)IC ～ 西宮(にしのみや)IC
施設数	インターチェンジ：22箇所 スマートインターチェンジ：5箇所 休憩施設(SA･PA)：12箇所
沿線地域	愛知県、岐阜県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県

（表紙の写真について）



①岐阜羽島IC付近
②一宮JCT～岐阜羽島IC間
③大津SA
④高槻BS付近
⑤関ケ原IC
⑥野洲川橋
⑦栗東IC～尼崎IC間開通式
⑧西宮IC
⑨彦根IC付近
⑩一宮IC開業
⑪高槻IC付近
⑫竜王IC～栗東湖南IC間
⑬木曽川橋
⑭大山崎橋

名神全線開通から６０年！
～日本の高速道路はここからはじまる～

■高速道路ネットワークの変遷

日本の高速道路ネットワークの歴史は、1963(昭和38)年7月16日に開通した名神高速道路 栗東～尼崎間(71.1km)から始まりました。その後、全国で高速道路の整備が進められ、2024年までに総延長約9,200km※1にも及ぶ日本の大動脈を形成しています。

※1 高速自動車国道の総延長

【高速道路ネットワークの広がり】

1965年　名神全線開通　189.7km※2

2024年　全国の高速道路ネットワーク　約9,200km

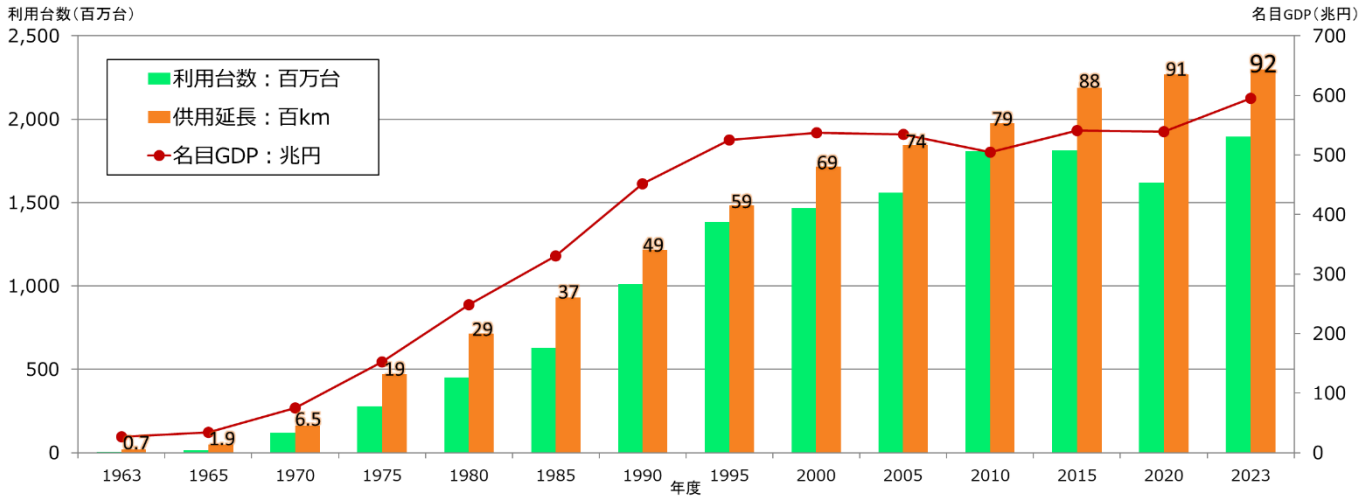
※2 1978年の線形改良により、現延長は189.3km

名神高速道路

栗東(りっとう)IC～尼崎(あまがさき)IC間 開通式 (1963年7月15日)

図は国土数値情報をもとに作成

【高速道路の整備と日本経済の成長】



※利用台数および供用延長は、高速自動車国道の値

※GDPは、体系基準年が異なるため、参考値
出典：国民経済計算〈確報、年次推計、GDP統計〉(内閣府)　(2023年度まで)

名神高速道路が創る技術の新しいスタンダードに期待します

髙橋　良和　氏

京都大学大学院工学研究科
社会基盤工学専攻　構造ダイナミクス分野　教授

― 略 歴 ―
京都大学大学院工学研究科修士課程土木工学専攻修了。博士(工学)。構造ダイナミクス分野、地震工学、構造工学、コンクリート工学を専門とし、橋梁の耐震安全性に関する日本有数のスペシャリストとして活躍。

橋梁技術の発展にご尽力されてきた髙橋氏に、名神高速道路が高速道路の橋梁技術にもたらしてきた変化と将来に向かって道路インフラに求められる課題と期待について、お話を伺った。

名神で感じた非日常の特別感

私自身は京都生まれの京都育ちですが、小さい頃には滋賀にあった祖父の家へ、長野への旅行などで名神高速道路をよく使いました。このような田舎への里帰りとか旅行など、ワクワクした楽しい気持ちと、高速で移動するという非日常感、それらが混じり合う空間、これが私のプライベートでの高速道路との関わりでした。

名神は高速道路のスタンダード

高速道路の仕事では、私の専門が耐震ということもあり、耐震対策プロジェクトの委員会等に参加することが多いです。そのようなプロジェクトでは、建設当初の考え、思いを尊重した対策内容となるような検討を心がけています。

建設当初の考えを知るために建設誌等を紐解くと、通常の論文等には書ききれない技術者の方のこだわりや思いが書かれています。名神高速道路は日本で最初の高速道路ということもあり、構造や費用等の合理性追求はもちろん、美しさも含めた設計思想となっていることに気付きます。「今後広がる高速道路の一つのスタンダードとなり、手本となる技術を作ろう」という当時の技術者の方の気概を強く感じます。

名神は日本の産業構造を変えた

名神高速道路登場以前は高速道路自体がなかった時代ですから、物流にせよ人流にせよ、高速道路ができたことで大きく日本の構造が変わってきました。鉄道も道路も国土軸を作る上でのキーとなるインフラですが、高速道路は明治以来の鉄道の代替手段にもなり、日本全国のものがどこにいても楽しめる世の中になったことで、日本の産業構造を大きく変えることになりました。

また高速道路ができたことで、いつでも自分が行きたいところに快適に移動できるようになり、産業やビジネスに限らず、日本の余暇の過ごし方にも大きな影響を与えているのではないかと思います。

技術の新しいスタンダードを創る

名神高速道路の構造物も、当初設計では想定されていなかった耐震基準の強化や、設備の更新・大規模補修への対応など、要求される性能が変化しており、「一番最初に作られた高速道路」として、これに真っ先に本気で取り組む必要があります。

将来の更新や大規模補修も前提とした、サービスを維持しながらインフラを更新・大規模補修しやすい構造が、次の高速道路の新しい技術を考える上で非常に重要なことだと考えます。

日本のような地震・災害の多い国では、今後も耐震基準は更新されると思いますし、技術の革新も続けなければなりません。名神高速道路はそのトップランナーとして、次の時代の「新しいスタンダード」となりうる構造を作り出して欲しいと思います。それはまたワクワクする仕事でもありますので、ぜひ技術的にも積極的にアピールして頂きたいと思います。

名神高速道路は日本の経済・社会に革命をもたらした

増田　義則　氏

一般社団法人　中部経済連合会　専務理事

― 略 歴 ―
1979年に中部電力株式会社に入社し、代表取締役副社長執行役員経営戦略本部長などを歴任し現職。
上述の他、科学技術交流財団 理事、中日本高速道路株式会社事業評価監視委員会 委員などを務める。

中部圏域の経済発展にご尽力されてきた増田氏に、名神高速道路が経済や物流、生活様式などに与えた影響のほか、将来に向けて道路インフラに求められる課題と期待について、お話を伺った。

日本経済を発展させた原動力

名神高速道路は1963年に開通した日本で最初の高速道路です。これを契機として、高速道路網は日本全体に広がり、時期を同じくして進んだモータリゼーションと共に、日本経済を大きく発展させた原動力になったのではないかと思います。

物流・人流にもたらした革命

道路インフラが整備される以前は砂利道や泥道が多く、物流は鉄道に頼っていましたが、高速道路網の充実により、トラック輸送が可能となりました。鉄道の場合、線路容量によって輸送量の上限が規定されますが、トラック輸送はそうした上限が無く、物流にとって「大きな革命」だったといえます。

人流面では、高速道路網の整備により、自家用車が移動手段の選択肢に追加されたことが大きいと考えています。名神高速道路の開通後には東京オリンピックが控える中、拡充される高速道路網は、当時の非常に明るい「未来像」を象徴していましたし、東海道新幹線と合わせてエポックメイキングとなるような、意義深いものでした。

企業誘致や観光振興、ライフスタイルの変化に影響

名神高速道路の沿線に企業立地が進んだことは、地域経済にとって大きなインパクトをもたらし、その後の高速道路の建設に影響を与えたと考えています。名神高速道路が、地域経済のフラグシップの位置づけになったのではないでしょうか。

また、高速道路は公共交通機関で行きにくかった観光地へのアクセスを容易にしたほか、アウトレットなどモータリゼーションと結びついた新たな業態を生み出したことで、ショッピングをはじめとするライフスタイルの変化に大きな影響を与えてきたと思います。

医療・防災インフラとしての役割

地域医療は、全国にあまねく整備されているわけではないため、高速道路を使って、迅速に病院へ行けるようになったことは、医療面で大きな効果をもたらしました。

さらには、高速道路網の発達により交通ネットワークが複線化されたことで、広域災害時の代替措置を可能にしたことから、防災面でも安心感が増しました。

社会課題の解決をリードする存在に

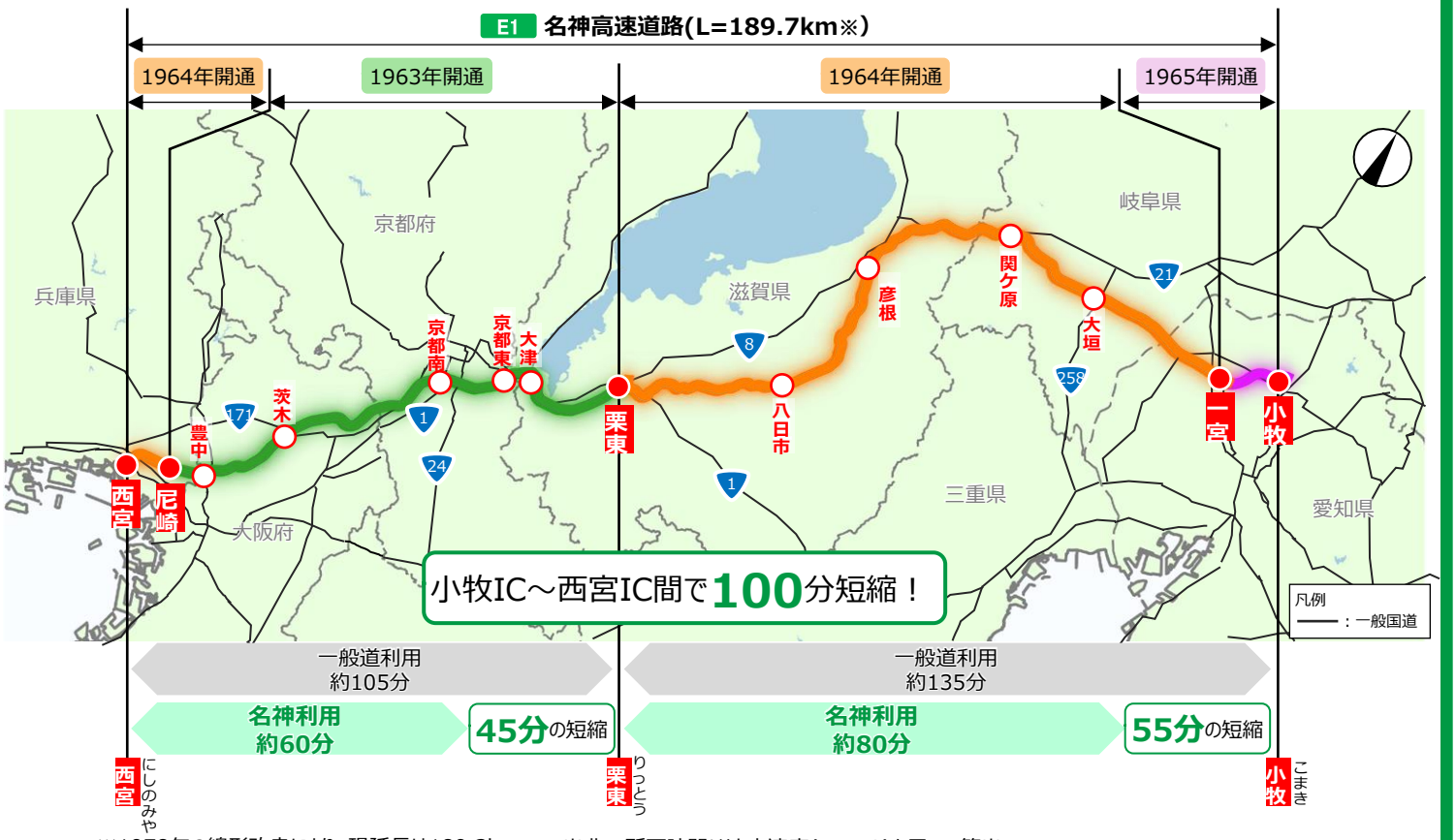
物流・人流のシステムが変革期を迎える今、高速道路網は、「変革」を前提としたインフラに進化していくことが不可欠です。

特に、人手不足による物流への影響が極めて深刻である中、例えば、ビッグデータやITを活用した自動運転の社会実装に向けた環境整備など、インフラ側からアプローチすることで、社会課題の解決をリードする存在になっていくことが重要です。

名神は利用され続けて６０年！
～都市間を縮める新しいネットワーク～

日本初の高速開通で時間短縮！ 移動手段変化のきっかけに

■名神全線開通時(1965年)の高速道路ネットワークと所要時間



※1978年の線形改良により、現延長は189.3km

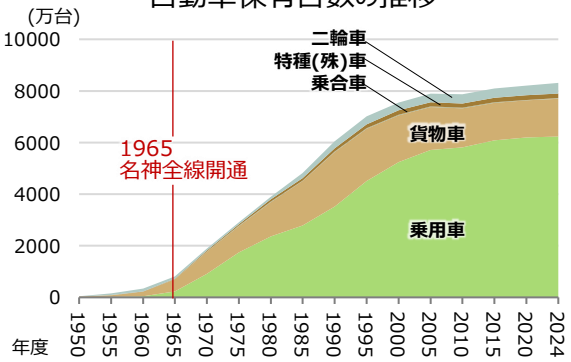
出典：所要時間は法定速度(NITAS)を用いて算出
総合交通分析システム(NITAS：National Integrated Transport Analysis System)は、国土交通省が作成した道路・鉄道・航空・船舶の各交通機関を組み合わせたモード横断的な観点で交通体系の分析が可能なシステム

■移動手段の移り変わり

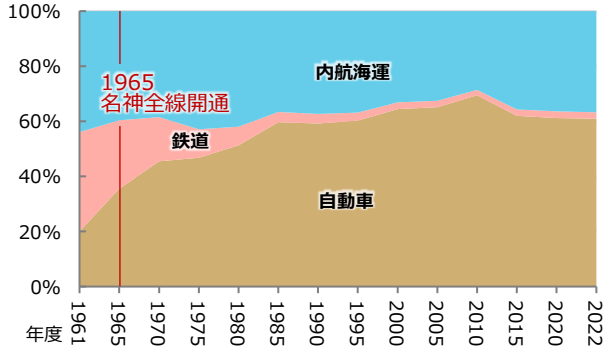
この日本初の都市間高速道路によって、人々の移動時間が短縮し行動範囲は拡大しました。この頃から国内の自動車保有台数が増え始め、トラックによる貨物輸送も急増しました。実際に貨物輸送に占める自動車輸送の割合は、名神の全線開通前(1961年度)の約20%と比べ、2022年度では約60%にもなりました。

名神は高速道路のトップランナーとして、日本経済の発展を支え続けています。

自動車保有台数の推移



貨物輸送機関分担率の推移



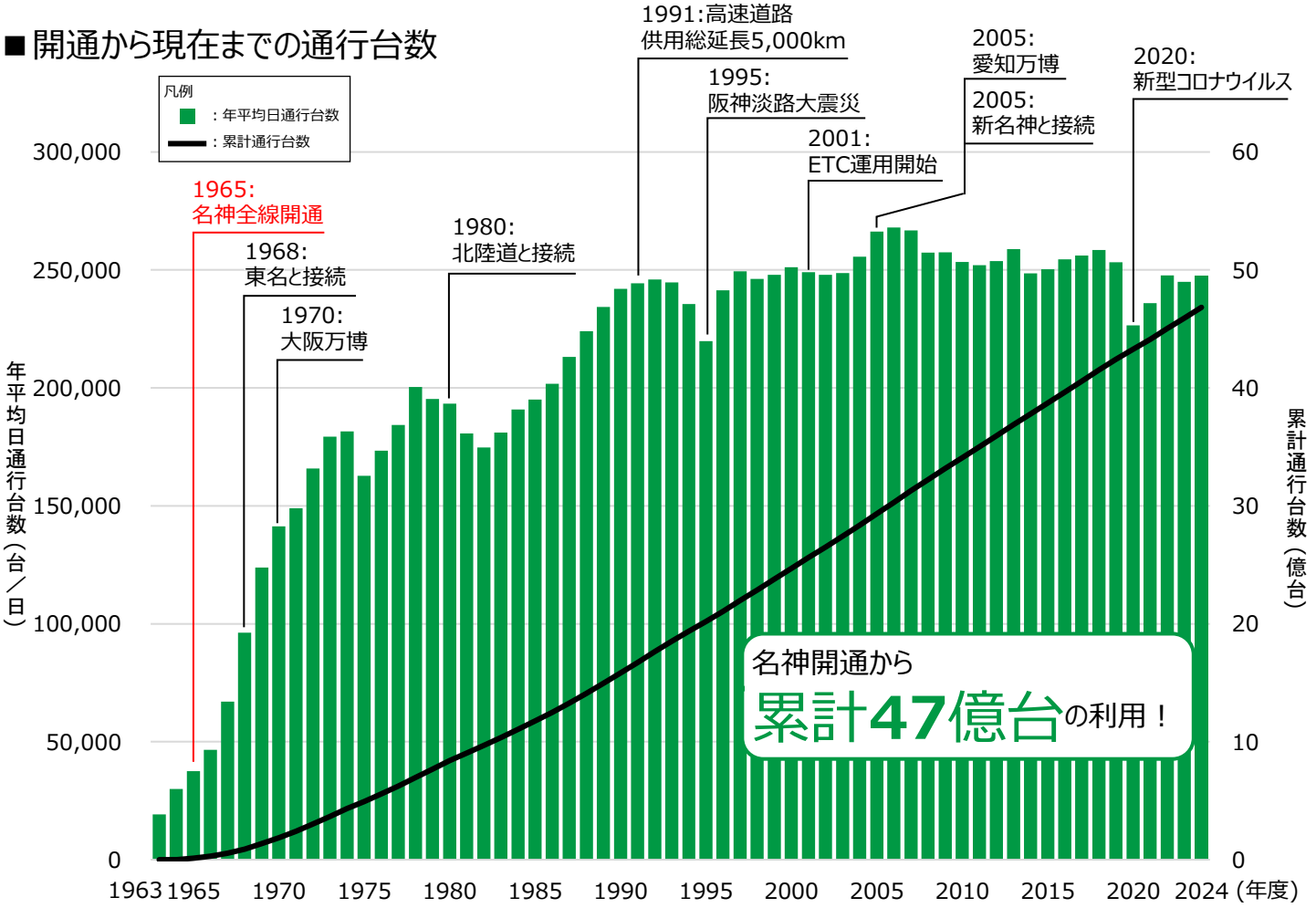
出典：自動車保有台数（一般財団法人自動車検査登録情報協会） 交通関係統計資料集、貨物地域流動調査（国土交通省）

地域間流動を抽出して集計

時代を超えて走り続ける名神！
～モータリゼーションの幕開け～

名神の累計通行台数は約47億台

■開通から現在までの通行台数



※通行台数：名神の出口料金所での取扱台数(道路1回の利用につき1台を計上)
出典：NEXCO中日本およびNEXCO西日本資料

■交通状況(吹田(すいた)JCT/IC～豊中(とよなか)IC間)

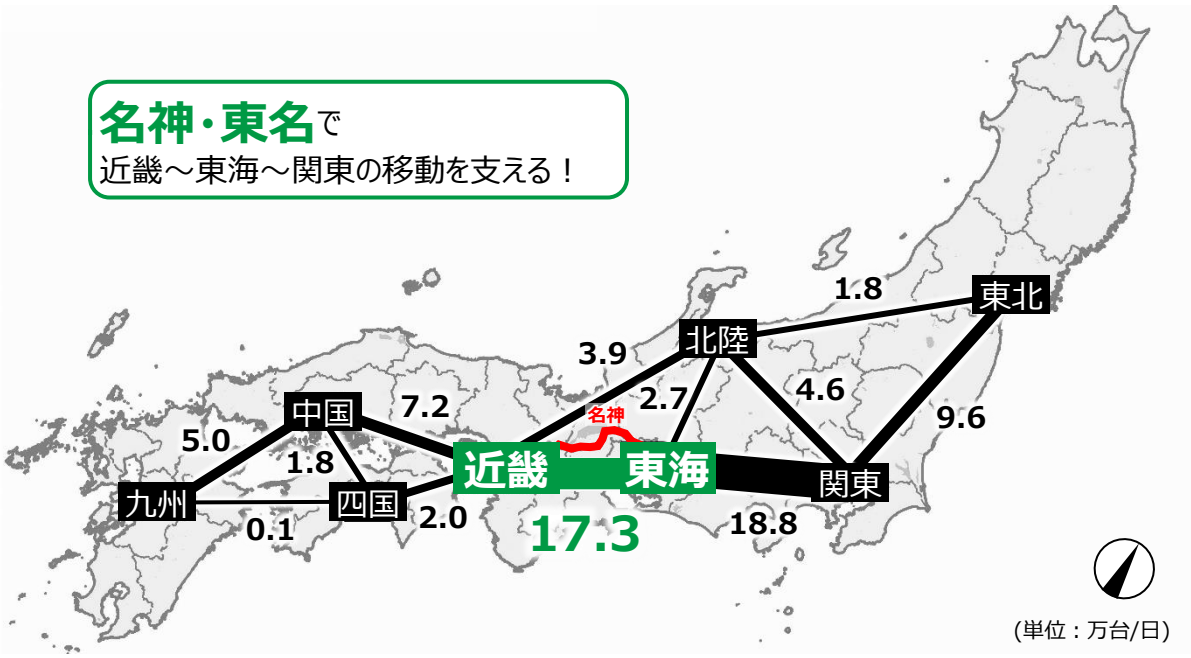
開通当初

現在

日本の東西を結び続ける名神！
～近畿・東海の結びつきを強化～

近畿⇔東海の自動車移動量は1日17万台で全国2位

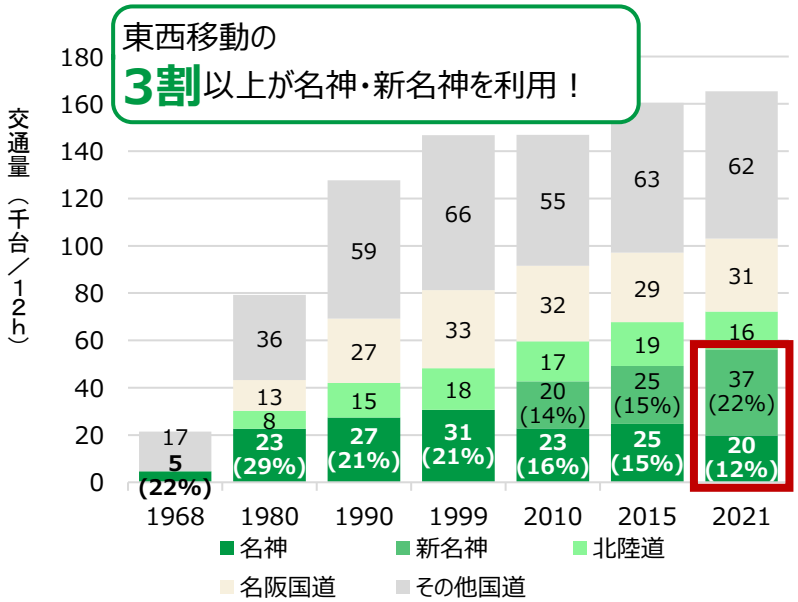
■地域間の自動車移動量



※隣接する地域間の自動車移動量を記載
出典：令和３年度全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)をもとに作成

東西移動の3割以上が名神・新名神を利用

■東西断面の交通量推移



※東西断面：近畿地方(滋賀、奈良、和歌山)と東海地方(岐阜、三重)の境界及び福井県の嶺北地域・嶺南地域の境界を断面として集計
出典：全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)をもとに作成

名神利用者の声

- **近畿へ随分速く行ける**ようになりました。1970年には名神を使って家族で大阪万博へ行ったことが思い出で、今でも吹田ICあたりで太陽の塔を見るとその時のことを思い出します。
  ＜愛知県在住　70代男性＞

- 当時、大阪と東海を結ぶルートとして**非常に便利**になりました。岐阜近辺の観光地へも短時間で行くことが出来るようになりました。
  ＜大阪府在住　70代男性＞

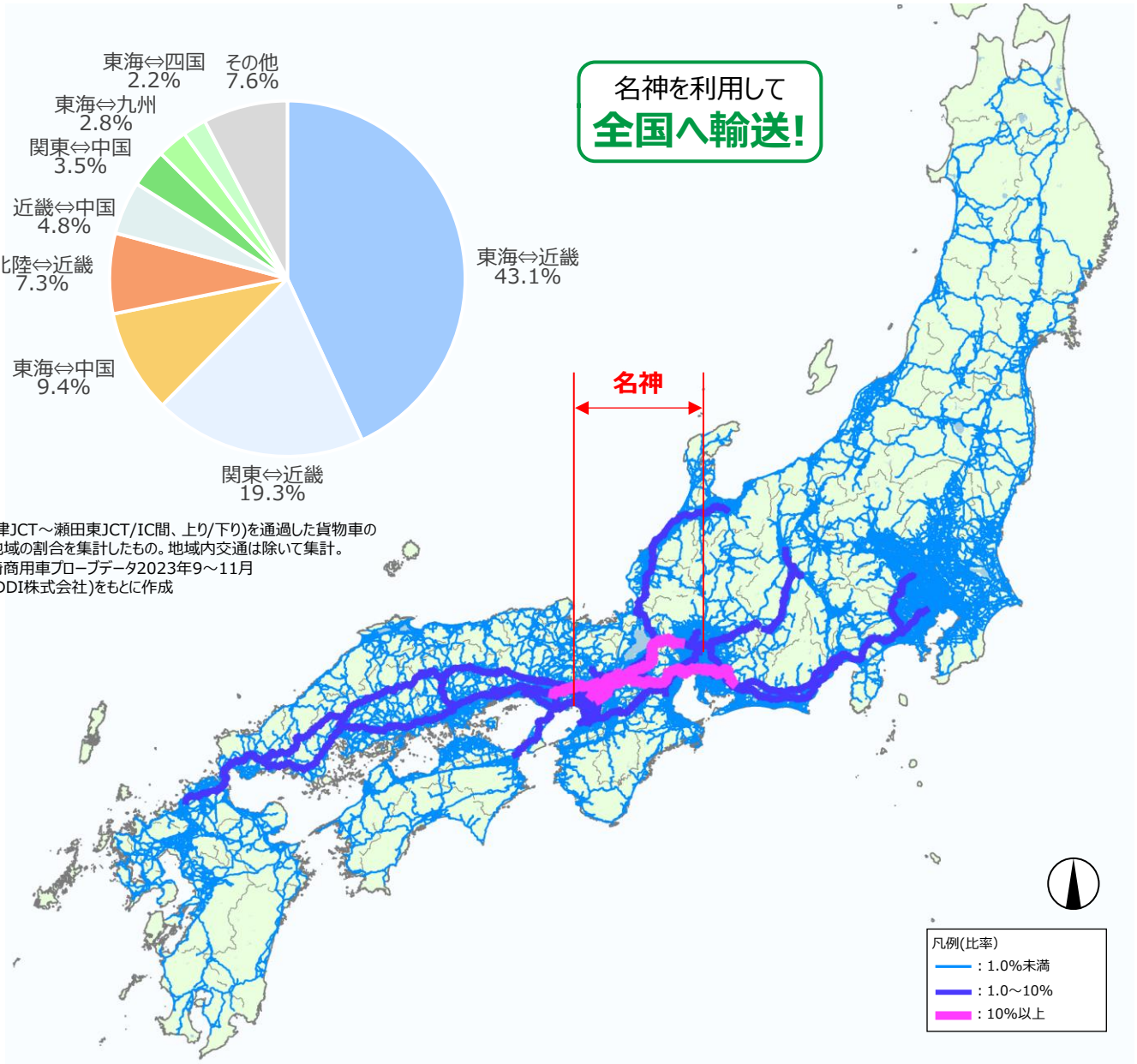
【一般利用者WEBアンケート結果】

日本の大動脈　物流をつなぐ名神！
～名神を利用して全国へ輸送～

名神利用貨物車の地域間移動量の約4割が東海⇔近畿

■名神利用貨物車の走行経路と地域間移動の割合

※名神(草津JCT～瀬田東JCT/IC間、上り/下り)を通過した貨物車の起終点地域の割合を集計したもの。地域内交通は除いて集計。
出典：矢崎商用車プローブデータ2023年9～11月(KDDI株式会社)をもとに作成



※名神(草津JCT～瀬田東JCT/IC間、上り/下り)を通過した貨物車台数を100%とし、図中の道路を走行した台数の割合を表したもの。
出典：矢崎商用車プローブデータ2023年9～11月(KDDI株式会社)をもとに作成

自治体の声

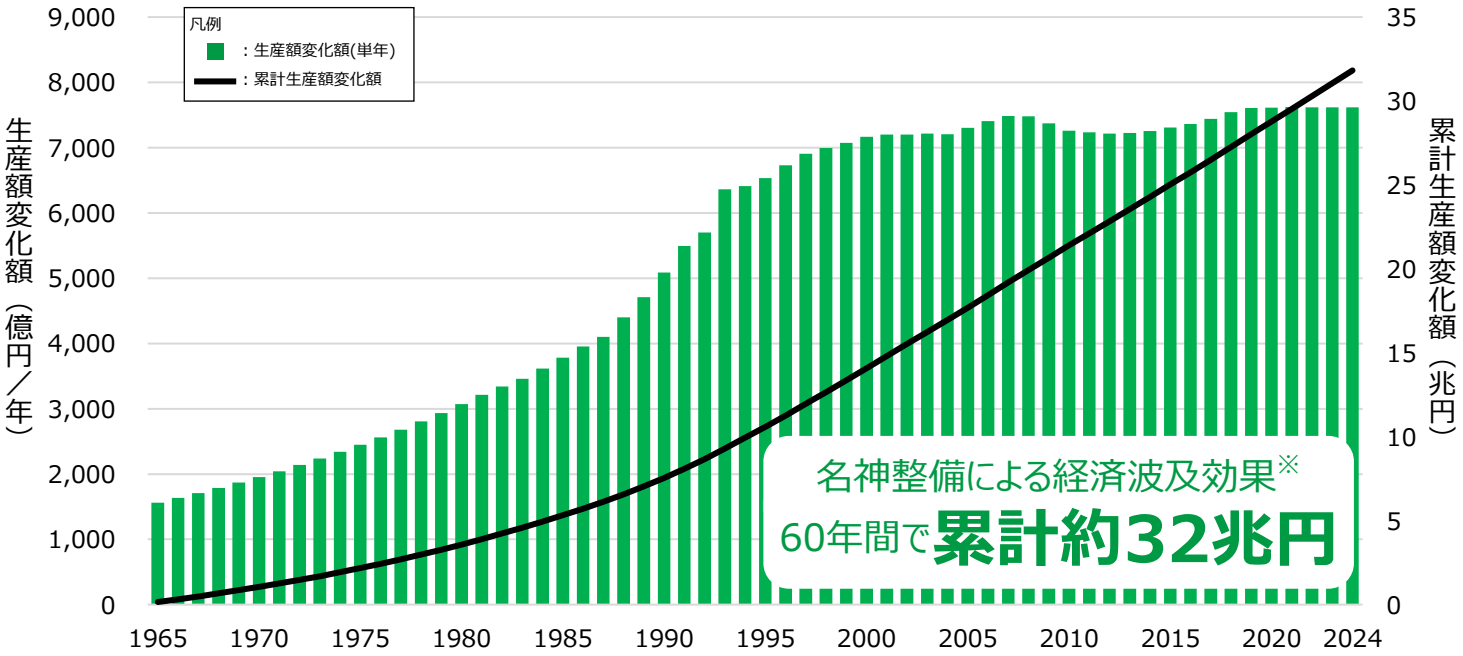
- 名神の存在により、近畿圏・東海圏へのアクセス性能が高く、**数多くの物流のハブとなる拠点が形成**されています。物流に係るコアポイントとして**名神の利便性をいかした操業がなされてきました**。
＜滋賀県　東近江市＞

- 一宮IC 周辺は、名神開通当初から利便性の高さから**流通業務施設の立地が多い**です。現在も物流拠点としての開発ポテンシャルの高さから相談をいただいています。
＜愛知県　一宮市＞

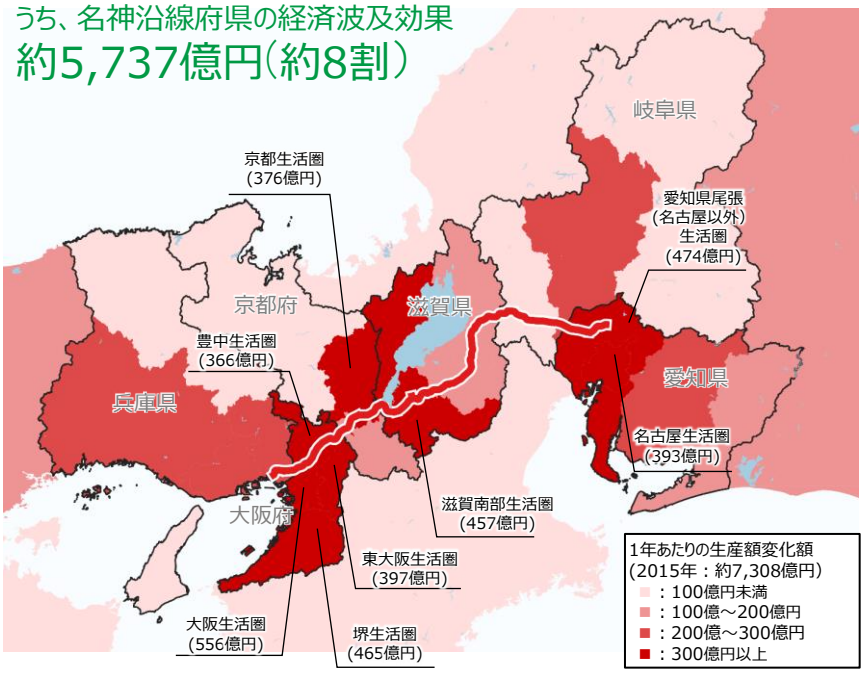
日本経済を支え続ける名神！
～沿線府県の地域経済に大きく貢献～

名神整備による経済波及効果は約32兆円

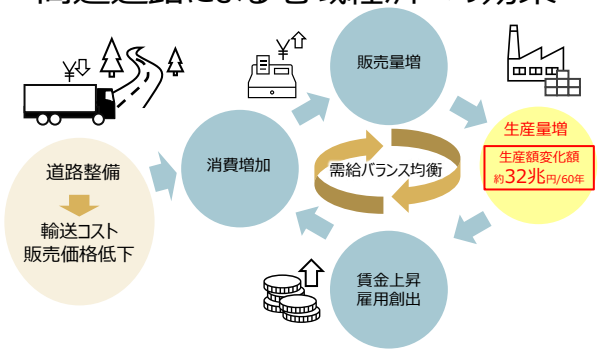
■名神整備による経済波及効果



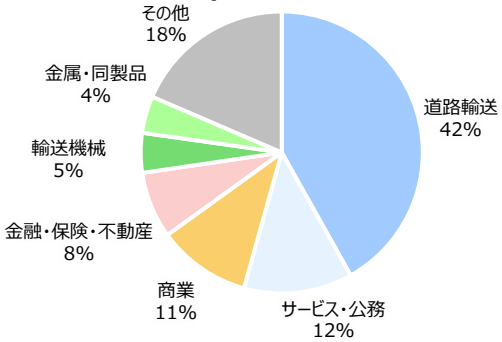
全国の経済波及効果：約7,308億円
うち、名神沿線府県の経済波及効果
約5,737億円(約8割)



■高速道路による地域経済への効果



■名神沿線府県の経済波及効果の産業別内訳(2015年)



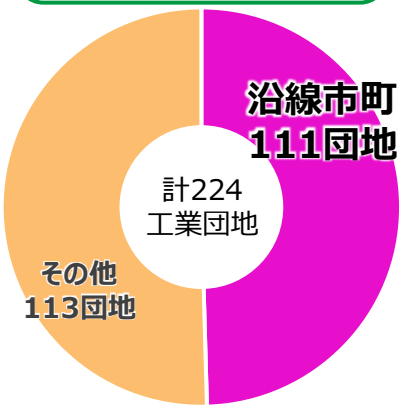
※本資料における経済波及効果とは、企業活動における「生産額変化額」を指し、名神の整備有無による実質生産額の変化額をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載
※SCGEモデルとは、道路整備によって所要時間が短縮され、輸送・移動費用の低下が生じることで、企業や消費者に対してその効果が波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能とした手法であり、山梨大学・武藤慎一教授の監修のもと算出
※2015年の「生産額変化額」に民間企業資本ストック及び固定資本ストックの2015年比を乗じることで60年間の生産額を算出

ものづくりを支え地域を活性化する名神！
～製造品出荷額の増加へ寄与～

沿線6府県の工業団地の約5割が名神沿線市町に集まる

■名神沿線6府県に立地する工業団地

沿線6府県の工業団地の**約5割**が名神沿線市町に立地



※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

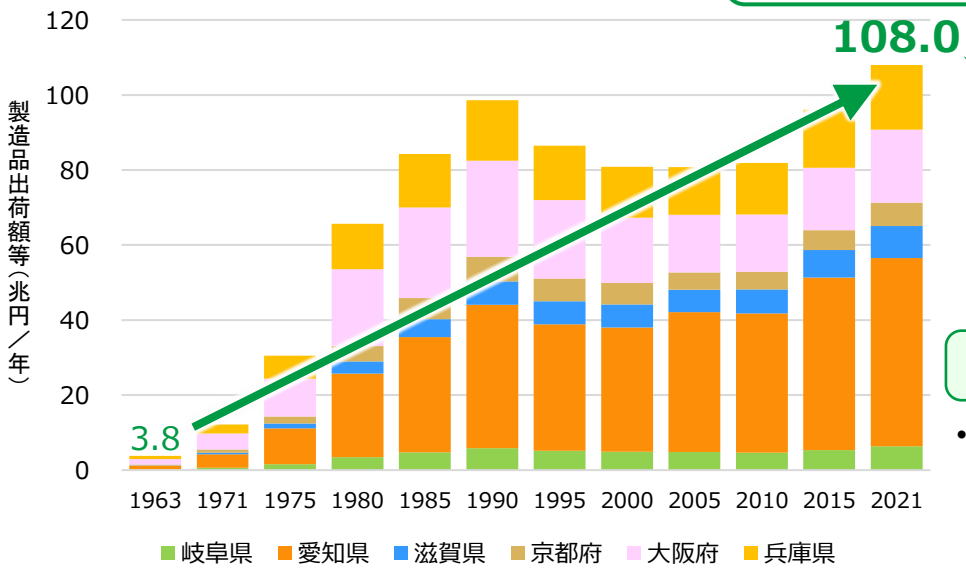
自治体の声

- 名神が開通した頃から市内北東部で湖南工業団地の造成が始まり、昭和43年に造成工事が完了しました。名古屋と大阪の中央に位置するということで**多くの企業が進出しました**。　＜滋賀県　湖南市＞

沿線府県の製造品出荷額等は約29倍に増加

■沿線府県の製造品出荷額等の推移

1963年に比べて**約29倍**に増加



沿線6府県で全国の製造品出荷額等の**約3割**を占める

※製造品出荷額等(名目値)を企業物価指数を用いて実質値に換算した値
出典：製造品出荷額等(工業統計・経済センサス・経済構造実態調査(経済産業省))
企業物価指数(2020年基準、日本銀行)

企業の声

- 大阪方面、名古屋方面から滋賀へのアクセスが向上することで、工場での打合せや見学会などが半日で実施できるので**利便性が向上しています**。
＜製造業事業者＞

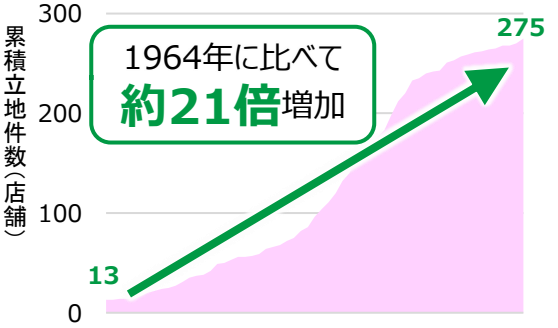
広域を結び商圏を拡げる名神！
～商業施設の沿線立地・販売額増加へ寄与～

沿線市町の商業施設立地数が約21倍に

■沿線6府県の大規模小売店舗の立地状況

※2024年現在で開業している店舗面積が10,000㎡以上の大規模小売店舗を対象
沿線6府県：愛知県、岐阜県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県
出典：全国大規模小売店総覧2025(東洋経済新報社)をもとに作成

■沿線市町の大規模小売店舗累積立地推移



※沿線市町：沿線6府県のうち名神のIC5km圏内の市町
出典：全国大規模小売店総覧2025(東洋経済新報社)をもとに作成

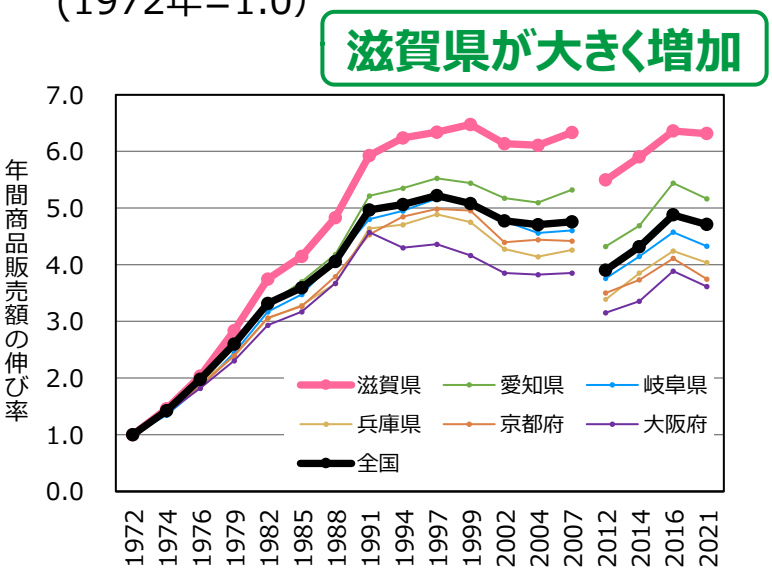
自治体の声

- 商品の調達利便性が高く、遠方からもアクセスしやすい名神沿線に、**アウトレットをはじめとした大型商業施設が展開**していることから、近隣だけでなく遠方の顧客をターゲットとした大型商業施設の出店に影響を与えていると思います。

＜滋賀県＞

滋賀県の年間商品販売額が6倍以上増加

■小売業の年間商品販売額の伸び率（1972年=1.0）



※2007年以前と2012年以降では日本標準産業分類の大幅改定等により単純比較できない
出典：商業統計及び経済センサス(経済産業省)をもとに作成

■滋賀県の主な大型商業施設

三井アウトレットパーク 滋賀竜王(滋賀県竜王町)

写真：三井不動産商業マネジメント株式会社

竜王ICから
約500m!

企業の声

- 竜王ICの目の前に立地しているため、**関西・北陸から多くのお客さま**にご来館いただいております。
- 施設へのご出店者様などは、**搬入経路として名神を利用**しています。

＜三井不動産商業マネジメント株式会社＞

高速バスの原点　人をつなぐ名神！
～名神が高速バスという新たなサービスを生み出す～

日本初の高速バス誕生　大阪以東へのバス利用者が約7倍に

■日本初の高速バスの誕生

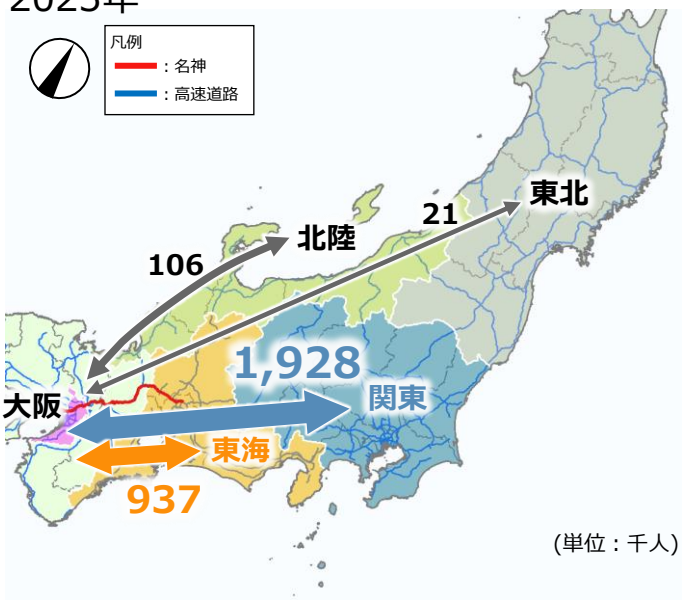
国鉄バス名神高速線の開業(1965年)

現在の高速バス(2025年)

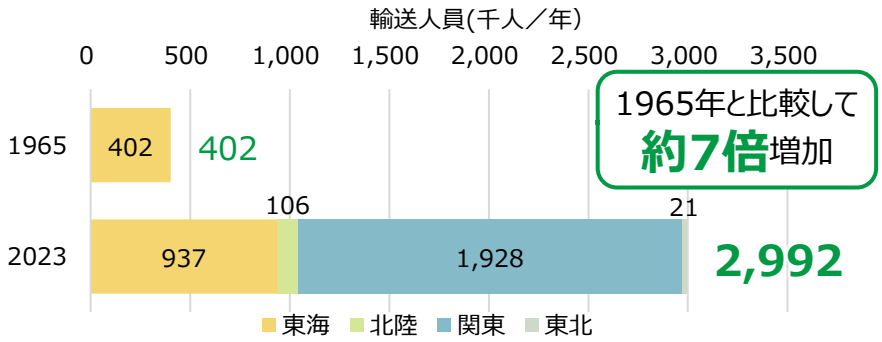
■大阪から東海以東への乗合バス旅客輸送人員の変化

1965年

2023年



出典：旅客地域流動調査(国土交通省)をもとに作成



出典：旅客地域流動調査(国土交通省)をもとに作成

企業の声

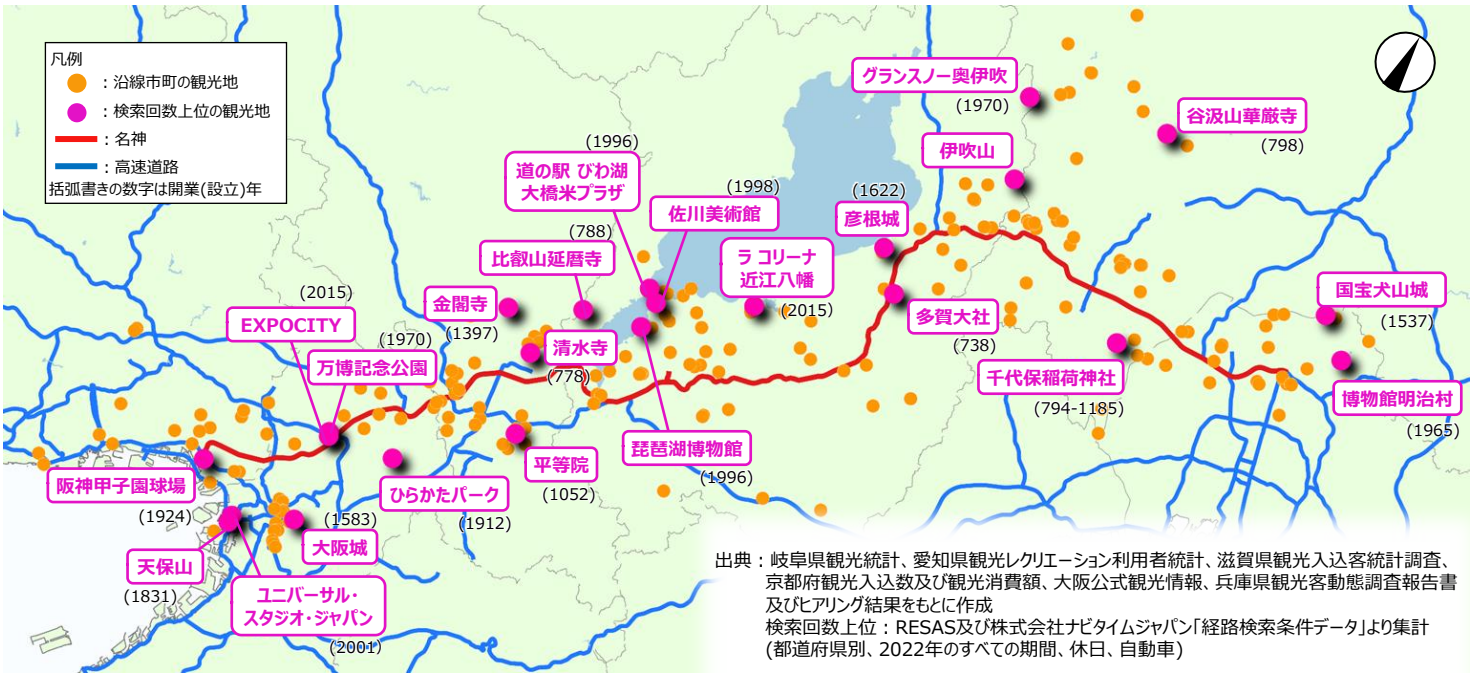
- 名神は道路の状態が良く、車線数の増加等で渋滞が減少し定時運行できる便数が増えたことで、**京都・大阪便の利用者が近年増加傾向にあります。**

＜名阪近鉄バス株式会社＞

観光をむすび、感動をつなぐ名神！
～観光産業を下支え～

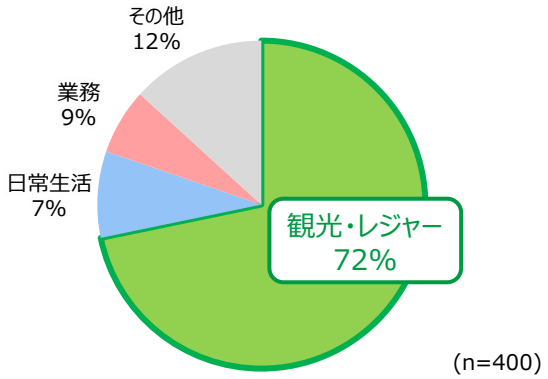
沿線観光地の変わらぬ賑わいを下支え

■名神沿線に観光地が数多く立地



出典：岐阜県観光統計、愛知県観光レクリエーション利用者統計、滋賀県観光入込客統計調査、京都府観光入込数及び観光消費額、大阪公式観光情報、兵庫県観光客動態調査報告書及びヒアリング結果をもとに作成
検索回数上位：RESAS及び株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」より集計(都道府県別、2022年のすべての期間、休日、自動車)

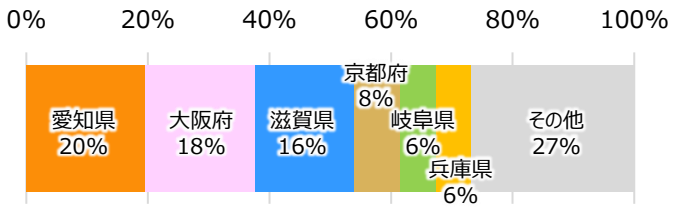
■名神の利用目的(一般利用者)



出典：一般利用者WEBアンケート結果

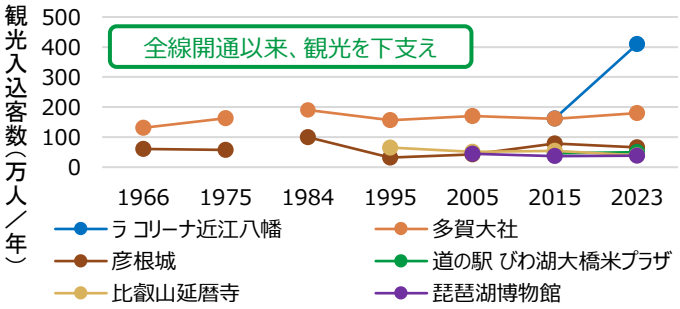
■彦根城(滋賀県)の来訪者居住地

写真：PIXTA



出典：令和３年度滋賀県観光統計調査

■滋賀県の入込客数推移（検索回数上位×入込客数ベスト30）



※1977年以降で集計方法が異なるため単純比較できない
出典：滋賀県観光入込客統計調査、滋賀県観光利用状況調書

自治体の声

- **彦根IC**から彦根城や市内の観光地まで10～15分程度と**車での来場がしやすい**ため、寄り道感覚で来訪する観光客もいます。
- 観光客の約6割が車・バイクを利用しており、**名神の利用**が見込まれます。

＜滋賀県　彦根市＞

安心できる暮らしを支え続ける名神！
～確実な救急搬送への貢献～

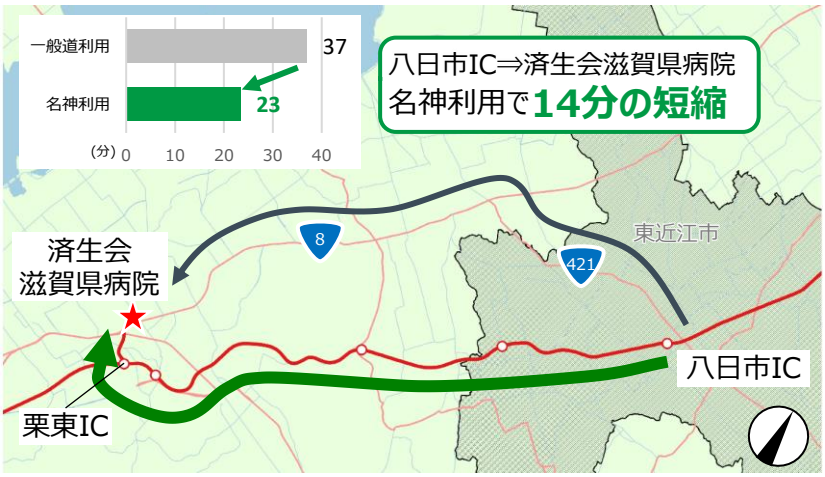
名神が広範囲を迅速に結び、救命の時間を短縮

■名神沿線市町にある救命救急センター

出典：時間圏域：法定速度(NITAS)を用いて算出

※「カーラーの救命曲線」によると、出血多量の場合30分経過で死亡率約50%とされる

■済生会滋賀県病院への搬送ルート事例



出典： 所要時間は法定速度(NITAS)を用いて算出

済生会滋賀県病院(栗東ICから車で約3分)

消防本部の声

- 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、**搬送時の振動の少なさの観点からも傷病者負担の軽減に繋がっています**。

＜滋賀県　東近江行政組合消防本部＞

- 一般道路を利用するよりも医療機関までの搬送時間を短縮し、**傷病者が必要とする医療サービスを早期に受けられる**ようになります。

＜愛知県　小牧市消防本部＞

災害時にも活用される名神！
～国土強靭化を支援～

災害時においても名神は重要な路線

■名神における災害時のルート指定状況

※1：発災後～24時間以内に啓開するルート
※2：災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路

出典：「近畿版くしの歯作戦」啓開ルート図(国土交通省 近畿地方整備局)
中部版「くしの歯作戦」(中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策検討分科会)
緊急輸送道路ネットワーク計画(京都府)
緊急輸送道路ネットワーク(滋賀県)

一般道が通行止めになった際に名神が代替路として機能

■令和3年8月豪雨(2021年8月14日～)

【土砂流出による国道1号の通行止め】
2021年8月14日22:30～8月19日5:00 (約4日間)

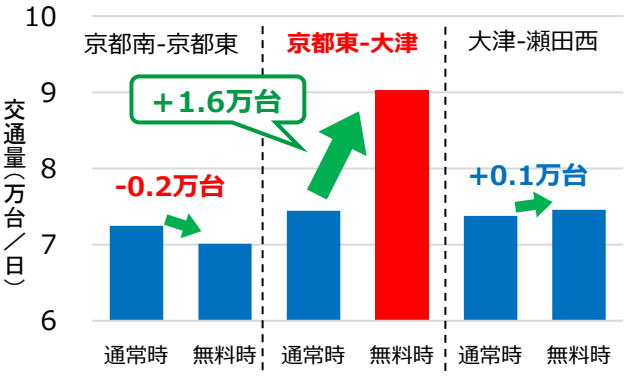
通行止めが解除されるまで名神(京都東～大津)の代替路(無料)措置を実施

国道1号の被害状況

出典：「令和7年度に向けた政府への政策提案・要望(秋)について」(滋賀県)より抜粋

無料措置中の交通量変動

通常時から1.6万台増加
国道1号の通常時の交通量(3.3万台)の
約半数を名神が負担



※無料時：2021年8月16日(月)、通常時：2021年8月23日(月)
通常時：令和３年度全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)

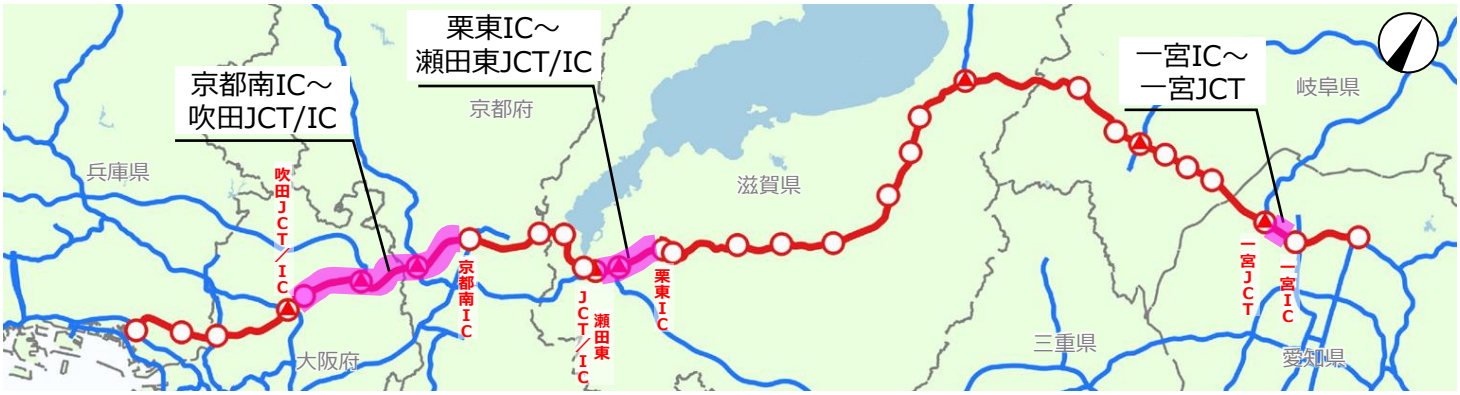
自治体の声

- 令和３年８月の大雨で国道１号が通行止めになった際、名神の京都東IC～大津IC 間の無料措置が実施され、**代替路として機能**しました。

安全・安心な走行環境を提供し続ける名神！ ～６車線化の取り組み～

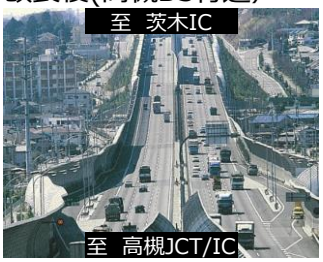
名神の６車線化により、渋滞回数が大幅に減少

■位置図

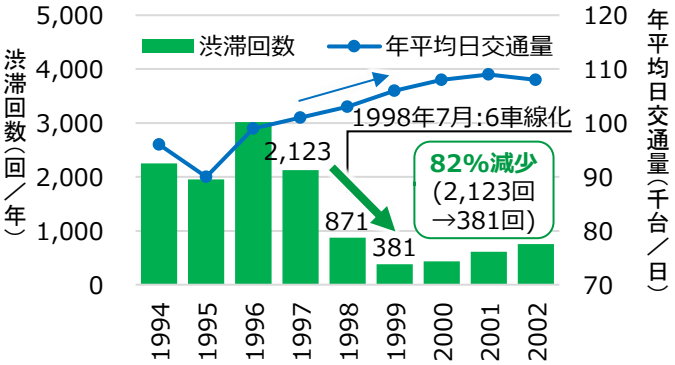


■京都南IC～
吹田JCT/IC間
(6車線化：1998年)

改良後(高槻BS付近)



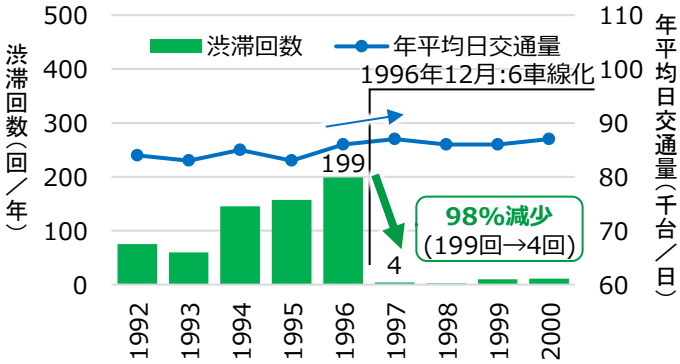
京都南IC～吹田JCT/IC(上下線)の交通状況



■栗東IC～
瀬田東JCT/IC間
(6車線化：1996年)

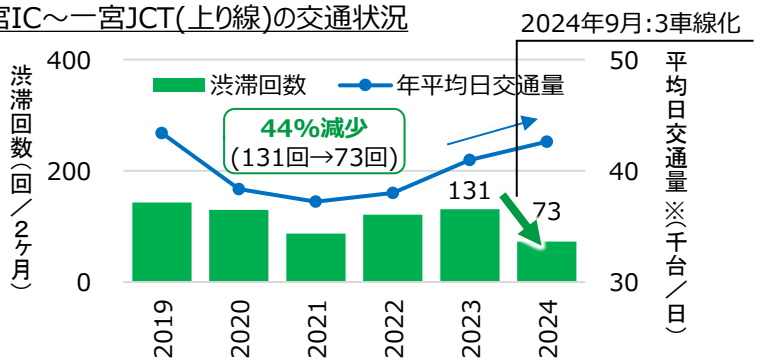
改良後(草津PA付近)

栗東IC～瀬田東JCT/IC(上下線)の交通状況



■一宮IC～一宮JCT間(上り線３車線化：2024年9月7日/下り線3車線化：工事中)

一宮IC～一宮JCT(上り線)の交通状況



改良後

各年9月、10月の2ヶ月データを基に作成(各年曜日合わせで調整)
※2019～2022年は年平均日交通量、2023年及び2024年は2ヶ月の平均日交通量で算出

安全・安心な走行環境を提供し続ける名神！ ～100年先も安心してご利用いただくために～

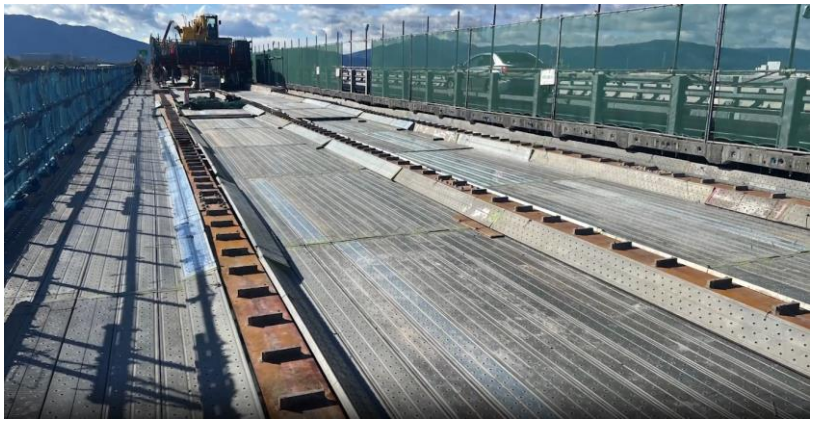
100年先も安心してご利用いただくために

名神は開通から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**損傷が蓄積しています**。
これらの課題に対し、構造物を最新の技術を用いて補修、補強し、お客さまがこれからも安心して道路をご利用いただけるよう、**大規模更新・大規模修繕を行っています**。

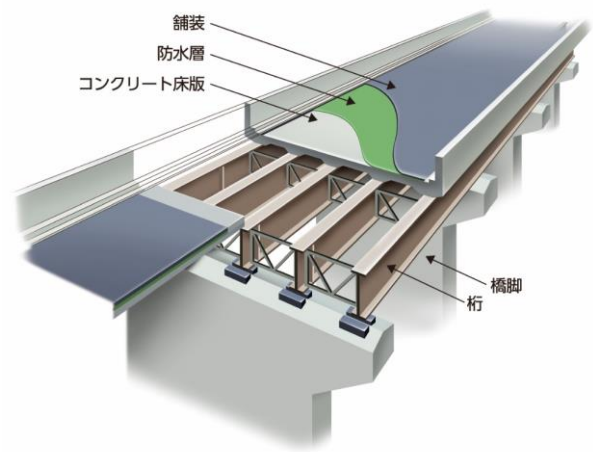
■名神リニューアル工事

長良川橋(大垣IC～岐阜羽島IC)
／木曽川橋(岐阜羽島IC～一宮JCT)

お客さまの走行安全性と快適性を高めるために、老朽化した橋梁のコンクリート床版を撤去し、耐久性の高いプレキャストコンクリート床版(あらかじめ工場で制作した床版）に取り替えをおこないます。



床版取替工事の様子



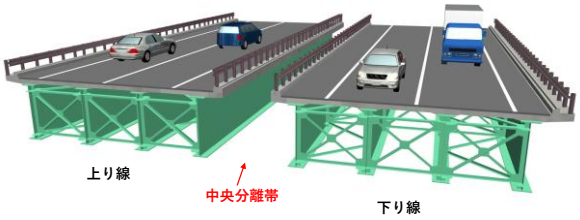
床版の劣化機構

舗装表面のひび割れから雨水や凍結防止剤がしみ込み、その下にある床版（コンクリート）内の鉄筋が錆びるなどにより床版が損傷

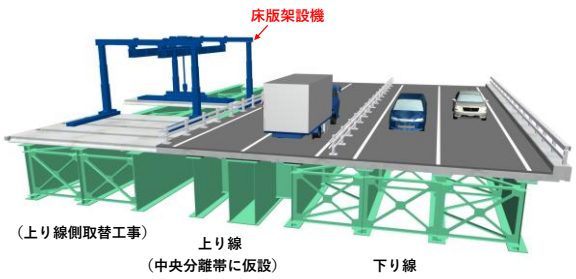
■工事の工夫

長良川橋・木曽川橋の工事では、工事による渋滞を最小化するために、上下線の隙間をつなげて車線を拡幅することで、現状の4車線(上下線ともに2車線)を確保して工事を行っています。

工事前



上り線側の床版取替時

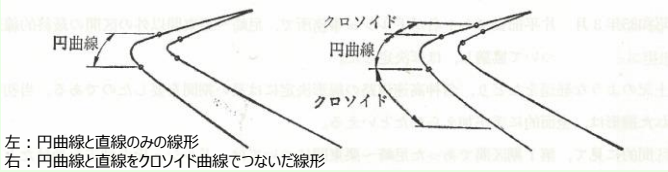


床版取替工事の様子

■名神から拡がった技術

名神の設計では、海外の技術も参考に、曲線活用した地形への適合(クロソイド曲線)、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(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拡がっていきました。

クロソイド曲線の活用



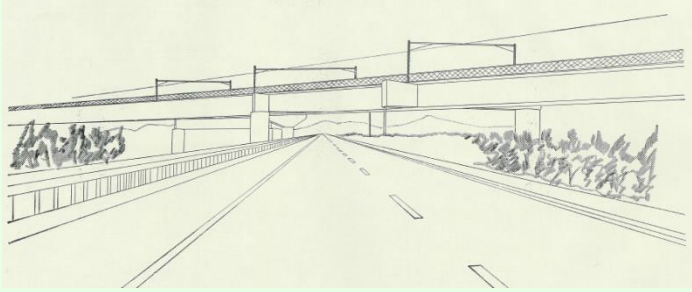
左：円曲線と直線のみの線形
右：円曲線と直線をクロソイド曲線でつないだ線形

線形設計では、より地形に適合し、視覚的にも優美で円滑快適な走行を実現するため、曲線が主要線形要素とされました。従来のようにまず直線を引くのではなく、円を基本に路線を描き、円と線をクロソイド曲線でつなげる設計を導入しました。

クロソイド曲線は、車のハンドルを一定の角速度で回した場合に車が描く曲線で、高速でも曲線部を無理なく運転ができる線形になります。

※国内では国道17号の三国峠(群馬県)で初めて採用され、名神以降本格導入されました

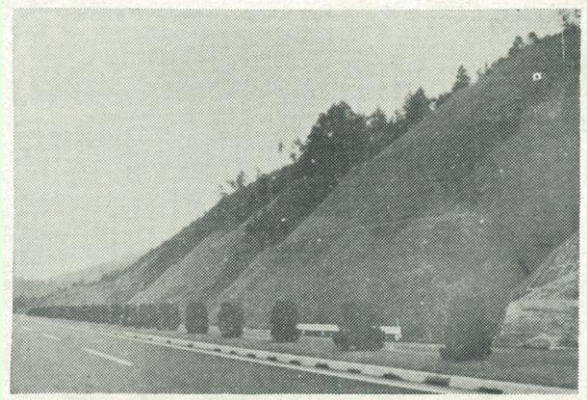
透視図の活用



鉄道との立体交差部分の透視図

ドライバーが実際に道路を走った時に、どう見えるかをチェックするため、道路設計で初めて透視図を活用しました。

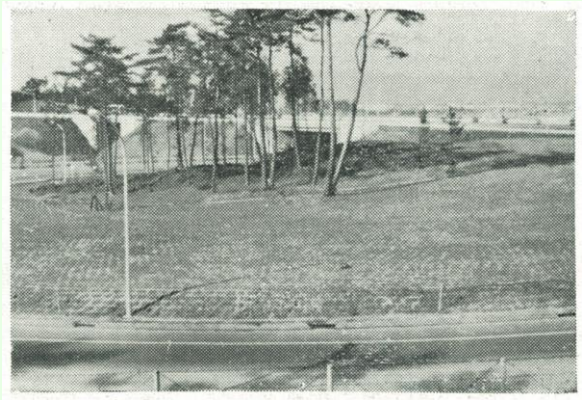
ラウンディング



ラウンディングを施されたのり面

切土を行った箇所では、のり面の柔和化(ラウンディング)という手法を採用し、地形になじませるようにしました。

グレーディング



グレーディングを施されたインターチェンジのループ

のり面と元の地形をなじませるため、勾配に元の地形との連続性を持たせるグレーディングが行われました。特にインターチェンジのループの中などには、自然のなだらかな傾斜を造るために、三次元的にグレーディングを行いました。

「名神高速道路建設誌」(日本道路公団)を参考に作成

名神以前の一般道

「日本の道路は信じがたいほどに悪い。工業国にして、これほど完全にその道路網を無視してきた国は日本のほかにない。」

ワトキンス調査団
名古屋・神戸高速道路調査　報告書　1956年

■名神高速道路のあゆみ

名神高速道路のあゆみ	年代	世の中の主なできごと
日本初の高速道路開通(栗東IC～尼崎IC 71.1km)(1963年7月16日) **名神高速道路全線開通(小牧IC～西宮IC 189.7km)(1965年7月1日)** 路線バス営業開始(国鉄) 阪神高速道路池田線、東名高速道路と接続	**1960年代**	東京オリンピック開催 東海道新幹線開業 アポロ11号、月面着陸に成功 東名高速道路　全線開通(346.7km)
中国自動車道と接続	**1970年代**	日本万国博覧会(大阪万博)開催 オイルショック 新東京国際空港(成田空港)開港
北陸自動車道、阪神高速道路神戸線、京滋バイパス(瀬田東JCT/IC)と接続	**1980年代**	バブル景気(～1991年) ベルリンの壁崩壊
東海北陸自動車道と接続	**1990年代**	国際花と緑の博覧会(花の万博)開催 関西国際空港開港 阪神・淡路大震災発生 明石海峡大橋開通 長野オリンピック開催
名古屋高速11号小牧線、名古屋高速16号一宮線、京滋バイパス(大山崎JCT)、 新名神高速道路(草津JCT)と接続	**2000年代**	アメリカ同時多発テロ事件 いざなみ景気(～2008年) リーマンショック(～2009年) 中部国際空港開港 日本国際博覧会(愛知万博)開催 神戸空港開港
東海環状自動車道、京都縦貫自動車道、新名神高速道路(高槻JCT/IC)と接続	**2010年代**	東日本大震災発生 リニア中央新幹線着工 大阪北部地震発生
名神高速道路全線開通60周年(2025年7月1日)	**2020年代**	新型コロナウィルス感染拡大 東京オリンピック開催 令和6年能登半島地震発生 2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)開催

NEXCO西日本公式WEBサイト

通行料金など高速道路に関する各種情報をご確認いただけます。

https://www.w-nexco.co.jp/

NEXCO中日本公式WEBサイト

通行料金など高速道路に関する各種情報をご確認いただけます。

https://www.c-nexco.co.jp/

i Highway(アイハイウェイ)

24時間高速道路の道路情報を提供しています。出発時間、走行ルート、休憩などの走行計画にお役立て頂き、安全・快適に高速道路や休憩施設をご利用ください。

https://ihighway.jp/

i Highway中日本(アイハイウェイ中日本)

24時間高速道路の道路情報を確認できます。出発時間、走行ルート、休憩などの走行計画にお役立ていただき、安全・安心・快適に高速道路をご利用ください。

https://www.c-ihighway.jp/

NEXCO西日本お客さまセンター
(八日市IC～西宮IC)

0120-924-863

IP電話など一部の電話からはご利用できない場合があります。
その場合は06-6876-9031(通話料有料)におかけください。

NEXCO中日本お客さまセンター
(小牧IC～八日市IC)

0120-922-229

IP電話など一部の電話からはご利用できない場合があります。
その場合は052-223-0333(通話料有料)におかけください。

日本道路交通情報センター

携帯電話・PHSのお客さま **#8011**へ
固定電話のお客さまは以下の番号へ

全国共通ダイヤル 050-3369-6666

24時間年中無休(通話料有料)

https://www.jartic.or.jp/

道路緊急ダイヤル

高速道路などの利用中に「故障車」や「落下物」、「道路の損傷」などを見つけたら、**『#9910』**道路緊急ダイヤル(通話料無料)、又はLINEアプリ(右記の二次元コード)から通報ください。

交通事故の通報は警察(110番)へ

2025年6月発行