



新規建設事業中の新名神高速道路
(大津JCT～城陽JCT・IC)大戸川橋
の架設工事(張出架設工法)。

ネットワークの強化

地域の発展と、暮らしや利便性の向上に貢献する
より安全で、使いやすいネットワークへ



米子道(江府IC～溝口IC)4車線化
工事では、完成後に添谷トンネル下
り線となる新たなトンネルを建設中。

新規建設・6車線化

ひと、モノ、未来をつなぐ

交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替機能強化や地域活性化などを
目的として、高速道路の建設を推進しています。

建設進捗情報

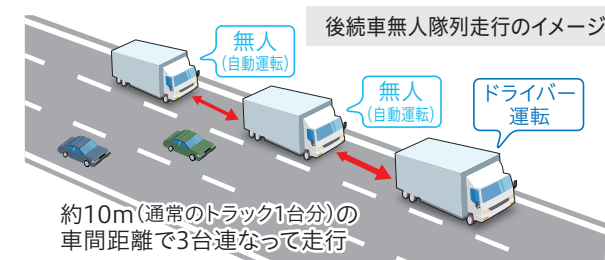


1 新名神高速道路

八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC 10.7km (6車線での新規建設)
大津JCT～城陽JCT・IC 25.1km (6車線での新規建設)
甲賀土山IC～大津JCT 22.5km (6車線化)

整備
効果

1. 国土軸のダブルネットワーク化
名神・東名高速とともに国土軸の骨格を形成
事故・災害時における代替路として機能
2. 高速走行による所要時間の短縮及び定時性の確保
3. 物流の生産性の向上
ダブル連結トラックやトラック隊列走行などの
次世代物流システム実現に向けた環境を整備
4. 観光産業・沿線地域の活性化



新名神 大津JCT～城陽JCT・IC 新名神大津SA(仮称) 予定地



新名神 八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC 高槻高架橋 下部工工事

学 校 教 育
×
高 速 道 路

当社グループでは、地域の教育機関
と連携し、建設現場や料金所等を教育の
場として提供する活動を続けています。



自分も成長

地域の学校と連携した現場見学会
は、開通する前から地域に貢献できる
取り組みとして、やりがいを感じてい
ます。説明内容を試行錯誤することで、
自身の事業理解も深まっています。

Voice

関西支社 新名神京都事務所 工務課 吉田 朋恵



2 神戸西バイパス (第二神明道路北線)

永井谷JCT～石ヶ谷JCT 6.9km

- 整備効果
1. 交通混雑の緩和による第二神明道路の事故減少
 2. 物流ネットワーク拡充による東西方向の物流効率化
 3. 第二神明道路の代替路の確保

3 大和北道路 (京奈和道)

奈良IC～郡山下ツ道JCT、奈良北IC～奈良IC 12.4km

- 整備効果
1. 交通混雑の緩和・交通円滑化
 2. 交通の転換による、国道24号の交通事故減少
 3. 移動時間短縮による観光行動の支援
 4. 沿線地域の整備による産業の活性化

建設進捗情報



IC名称は仮称を含む

大和北道路 横田第一高架橋下部工工事



神戸西バイパス 樋谷工事



神戸西バイパス 菅野高架橋上部工工事



支障移転の現場打合せの様子



神戸西バイパス 第四平野西高架橋他1橋下部工工事

Voice 誰もが使いやすい施設をつくる

神戸市と明石市を結ぶ延長12.5kmの神戸西バイパスのうち6.9kmの建設区間の施設工事を担当しています。現在、土木工事の支障となる既設設備の支障移転工事と料金所建物の設計を実施しています。国土交通省、阪神高速道路(株)、通信事業者、工事受注者等関係者が多く関わるため、各関係機関との協議やとりまとめ、工程管理に苦労しました。女性の社員が増えてきている中、誰が使っても使いやすい施設にすることを心がけています。

関西支社 第二神明道路事務所 施設工事区 上殿 明日香



4 淀川左岸線延伸部

門真JCT～阪神高速接続部 1.1km

- 整備効果
1. ネットワークの拡充による大阪都市圏の交通円滑化
 2. 並行する都市高速における通行規制時の迂回路確保及び災害時の避難・救護活動を支える広域的な輸送路としての機能確保
 3. 物流の効率化による沿線地域への新たな企業進出等、地域経済の活性化



淀川左岸線延伸部 門真高架橋上部工工事

5 名神湾岸連絡線

西宮IC～阪神高速接続部 0.3km

- 整備効果
1. 交通の転換による阪神高速3号神戸線の渋滞緩和
 2. 新たな道路ネットワークによる物流の効率化
 3. 災害時の緊急輸送や阪神東西軸におけるリダンダンシーの確保



2024年3月に国土交通省、阪神高速道路(株)、当社による合併施行方式が導入されました。

TOPICS 松山道 全線開通から20年間の整備効果

松山道は、1985年の三島川之江IC～土居IC間の開通を皮切りに、2004年の大洲北只IC～西予宇和IC間の開通によって、全国の高速道路ネットワークと結ばれました。松山道の開通により、所要時間の大幅な短縮による物流の向上、四国内外の交流促進や観光動向の変化などの効果を生み出し、第二国土軸の役割を担うなど、沿線地域の経済・暮らしを支えています。

🚗 交通量推移と経済波及効果

利用交通量は開通から増加を重ね、約38年間で累計**1億9000万台**に到達
松山道の整備による経済波及効果は、**20年間で約2.1兆円**

🕒 所要時間・行動範囲の変化

高速道路利用者の四国外への移動人数が**約8倍**に増加(1985年比較)
愛媛-大阪間の**高速バスの所要時間は、約1時間30分短縮**(1990年比較)
高速バス利用者は、**年間97万人**を超え、多くの方に利用されている

🏠 沿線の観光客動態

愛媛県外からの観光客は、**約2倍**に増加(1985年比較)
交通手段別にみると、観光客の**約8割**が自家用車と貸し切りバスを利用

🏭 地域生産活動と流通利便性の向上(工業)

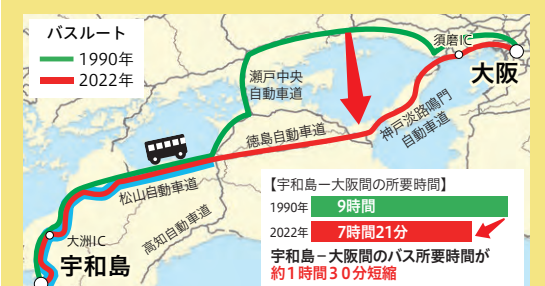
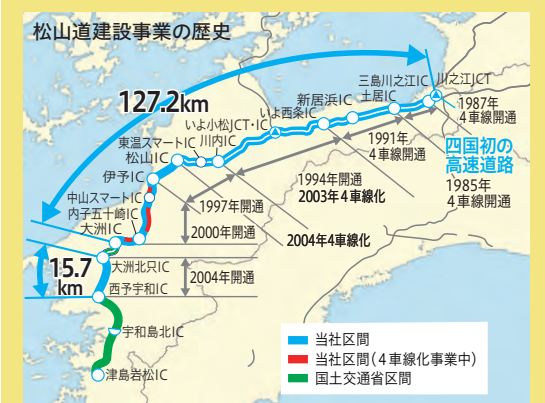
愛媛県発着の貨物輸送において自動車での輸送が**約2倍**に増加
愛媛県内の工場の立地が**約6倍**に増加(どちらも1980年比較)

🐟 地域生産活動と流通利便性の向上(農水産)

大阪市場での**養殖真鯛の取扱量が、約40倍**に増加し、
全国シェアにおいても**大幅に拡大**(1984年比較)

⚠️ 災害時における松山道の役割

京阪神と九州間を結ぶ**第二国土軸**の役割を担っており、平成30年7月豪雨では、**本州ルートに代替する最短支援ルート**として貢献



2004年大洲北只IC～西予宇和IC開通式典