

# 「新東名高速道路の開通効果」

可児優大<sup>1</sup>

<sup>1</sup>中部地方整備局 道路部 地域道路課（〒460-8514 名古屋市中区三の丸2-5-1）

新東名高速道路（以下、新東名）の浜松いなさジャンクション（JCT）（静岡県浜松市）から豊田東JCT（愛知県豊田市）までの延長約55kmが、平成28年2月13日（土）に開通した。

この開通により、御殿場JCT（静岡県御殿場市）から豊田東JCTまで、東名高速道路（以下、東名）と並行する約200kmのダブルネットワークが形成した。

本稿では、開通から約4月を迎えるにあたり、5月ゴールデンウィーク（GW）中の状況、開通1ヶ月の調査結果や、沿線にて発現し始めている開通効果を紹介する。

## 1. 開通区間の交通量

新東名（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）の日平均交通量は、約42,000（台/日）であり、並行する東名、国道1号、国道23号と合わせた断面交通量は、約164,000（台/日）である。開通前の同期間の断面交通量と比較すると、東名の約89,000（台/日）が、新東名（約42,000台/日）と東名（約57,000台/日）に分散して約99,000（台/日）となり、約10,000（台/日）高速道路を利用する交通が増えている。GW中（平成28年4月28日（木）～5月8日（日））は新東名と東名を合わせて約120,000（台/日）で、同様の分散傾向となった。

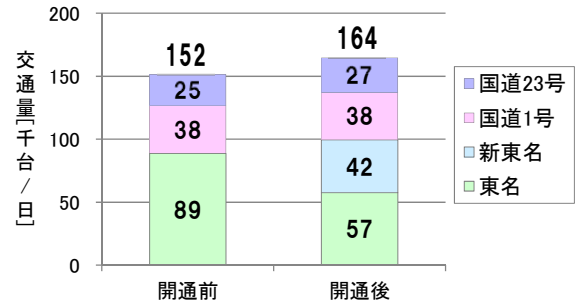


図-2 開通区間の断面交通量（A-A断面）

出典：

- ・新東名高速道路、東名高速道路、伊勢湾岸自動車道、東海環状自動車道：車両感知器による速報値の平均交通量（中日本高速道路（株）資料）
  - ・国道1号、国道23号：車両感知器による速報値（国土交通省中部地方整備局資料）
- 開通前（開通前の同一時期：平成27年2月15日（日）～3月14日（土））  
開通後（開通翌日から1ヶ月間：平成28年2月14日（日）～3月12日（土））の日平均交通量



図-1 新東名の位置図

## 2. 渋滞状況

新東名と東名とで交通を分担することにより、交通集中による渋滞発生回数が減少した。

新東名（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）は、開通後1ヶ月間で交通集中による渋滞は発生していない。

東名（三ヶ日JCT～豊田JCT間）では、主に夕方から夜にかけて交通集中による渋滞が24回発生していたが、新東名開通後は、0回となった。（図-3参照）

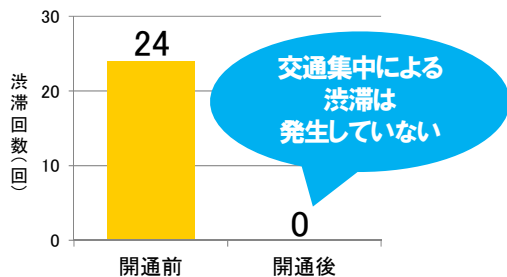


図-3 東名（三ヶ日JCT～豊田JCT間）の渋滞発生回数（交通集中による渋滞）

出典：渋滞データ 中日本高速道路（株）資料  
 開通前（開通前の同一時期：平成27年2月15日（日）～3月14日（土））、  
 開通後（開通翌日から1ヶ月間：平成28年2月14日（日）～3月12日（土））

GW期間中においては、10km以上の渋滞発生回数が新東名・東名合わせて1回と、昨年同時期に比べ16回減少した。

## 3. 時間信頼性の向上

渋滞発生回数が減少すると、渋滞による遅れが無くなり、所要時間が早い、遅いといった時間差（バラツキ）が小さくなり、ドライバーが想定した所要時間で目的地に到着することが可能となる。

新東名（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）は、所要時間のバラツキが約4分と安定している。並行する東名（三ヶ日JCT～豊田JCT間）は、これまで、所要時間のバラツキが約14分であったが、新東名開通後は約4分となり、バラツキが約10分減少し、所要時間が安定した。（図-4参照）

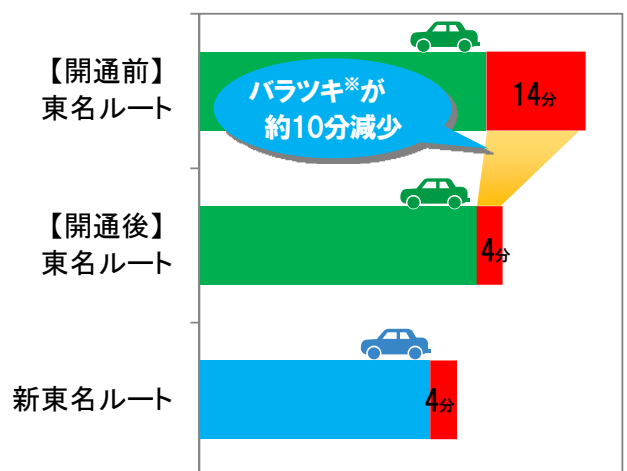


図-4 所要時間の比較（全日）

※1：特異値（所要時間の上位10%、下位10%）を除いた所要時間のバラツキ  
 出典：  
 ・ETC2.0プローブ情報（昼間12時間：7時～19時における所要時間）浜松いなさJCT～豊田JCT間にて算出  
 開通前（開通前の同一時期：平成27年2月15日（日）～3月14日（土））、  
 開通後（開通翌日から1ヶ月間：平成28年2月14日（日）～3月9日（水））

平成28年5月3日（火）に新東名、岡崎サービスエリア（以後SA）と長篠設楽原パーキングエリア（以後PA）、東名赤塚PA、美合PAで実施した利用者聞き取り調査では、「名古屋に行く回数が多いので、時間が短縮されて嬉しい。（静岡県在住）」「渋滞緩和でたいぶ移動時間が読めるようになった。（関東在住）」と所要時間の短縮や、到着時間の安定を実感する声があった。

## 4. 休憩施設・観光施設の利用状況

### (1) 休憩施設の利用状況

新東名の岡崎SAの利用者数は、開通直後よりマスコミにも注目され、開通1ヶ月後には約100万人を突破した。なお、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの昨年1年間の利用が1,270万人/年であることから、このまま



写真-1 三ヶ日JCT付近の状況比較

賑わいが継続すると、同施設に匹敵する利用者数となる。  
(図-5 参照)

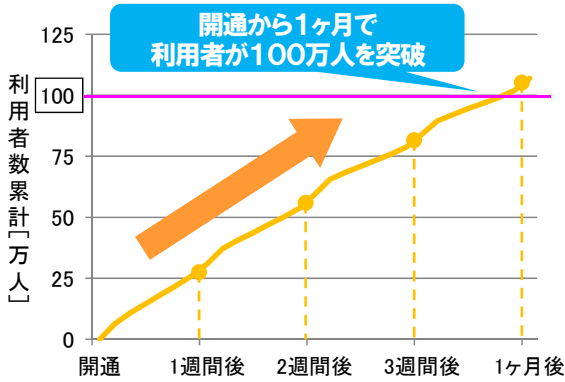


図-5 岡崎SAの利用者数の推移

出典：利用者数：中日本高速道路（株）提供資料



写真-2 岡崎SAのにぎわい (H28. 5. 3 (火))

また、開通した新東名の「岡崎SA」と「長篠設楽原PA」と、東名の「新城PA」「赤塚PA」「美合PA」の開通後1ヶ月間の売り上げは、昨年同時期の6.5倍になり、約6億円増加した。(図-6 参照)

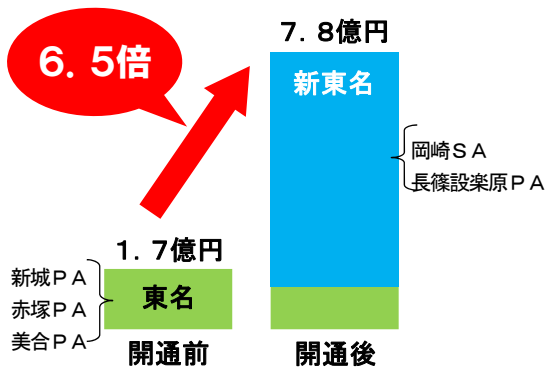


図-6 愛知県の休憩施設(SA・PA)の売上

出典：中日本高速道路（株）提供資料

休憩施設で実施した利用者アンケートでは、「渋滞が少なくなり、静岡方向に出掛けたいという気持ちになる。(愛知県在住)」「遠出をしてみようという気持ちになる

(愛知県在住)」と意見もあり、今後、新東名や東名沿線地域における観光の活性化が期待される。

(2) 沿線道の駅の利用状況

新城ICに近接する「道の駅もっくる新城」では、新東名の開通後、来訪者数が約1.5倍に増加した。

利用車両のナンバーを見ると、これまで豊橋ナンバーが半数を占めたが、名古屋やその他の愛知県ナンバーの車両など、遠方の地域からの来訪が増えた。

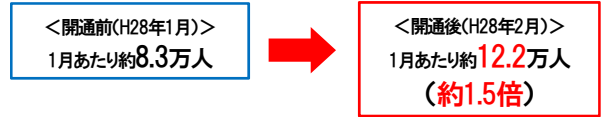


図-7 道の駅「もっくる新城」の入り込み

出典：新城市資料



写真-3 道の駅 もっくる新城のにぎわい (H28. 5. 3 (火))

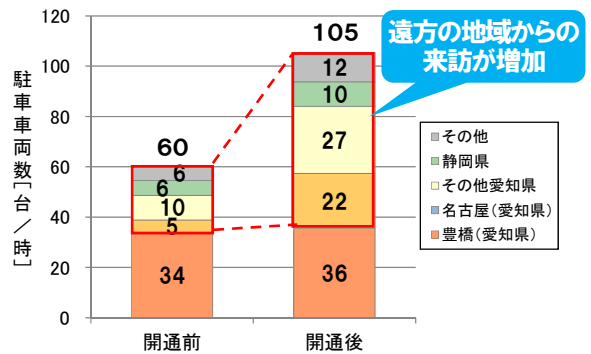


図-8 道の駅「もっくる新城」の車籍地調査

※調査1回毎の平均値 (開通前：平成27年4月～平成28年1月に14回実施  
開通後：平成28年2月～平成28年3月に5回実施)  
四捨五入の関係で、合計が一致しない

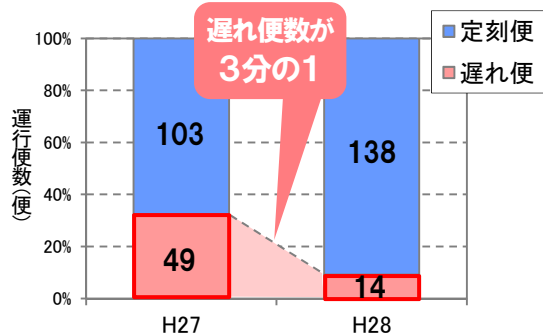
5. 高速バスの定時性の向上

中部国際空港と静岡県西遠地域を結ぶ高速バスではGW中に遅れ便数が3分の1となり(図-9 参照)、定時性が大幅に向上(図-10 参照)、中部国際空港行きを運行するバス会社では、定時性アップをPRし、利用者増に



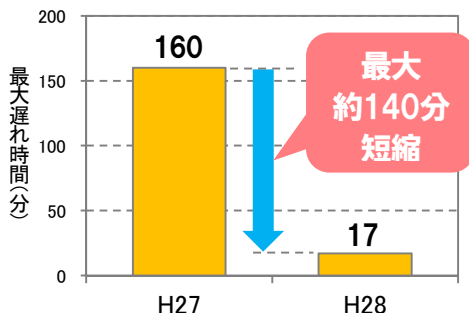
つなげる取組「遅れま宣言キャンペーン」を実施している。(図-11 参照)

また、名古屋～東京間高速バスの新東名ルートが増便した。(図-12 参照)



出典：遠州鉄道(株)ヒアリング調査結果(集計対象：19便/日×8日間=152便)  
 開通前：H27. 4. 29(水)～H27. 5. 6(水) [8日間]  
 開通前：H28. 4. 29(金)～H28. 5. 6(金) [8日間]

図-9 GW 期間の到着実績

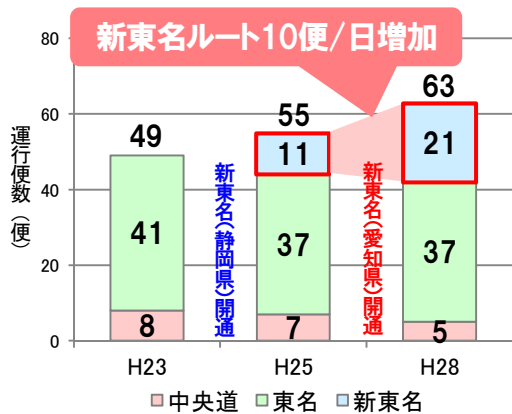


出典：遠州鉄道(株)ヒアリング調査結果(集計対象：19便/日×8日間=152便)  
 開通前：H27. 4. 29(水)～H27. 5. 6(水) [8日間]  
 開通前：H28. 4. 29(金)～H28. 5. 6(金) [8日間]

図-10 GW 期間の最大遅れ時間



図-11 バス会社のPR



出典：JTB時刻表「ハイウェイバス・長距離バス」(JTBパブリッシング) (2016年4月号)

図-12 高速バス運行便数

## おわりに

新東名(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)の開通により発現し始めた効果を示した。

例えば、愛知県内では外資系や国内大手の企業で、新東名はじめ道路ネットワークの整備に伴い、大型物流施設の建設も順次進んでおり、今後の更なる開通効果にも期待がかかる。



図-13 物流拠点の立地

引き続き、新東名の開通により発現するストック効果について調査分析を進め、情報提供していきたいと考えている。

謝辞：本稿は、調査やデータ提供など、多くの関係者に協力いただき作成できた。この場を借りて沿線市町や関係機関の方々に感謝の意を表します。

## 参考文献

- 1) 新東名開通1ヶ月記者発表 (H28.3.25)
- 2) ゴールデンウィーク期間における高速道路・国道の交通状況(速報) (H28.5.9)
- 3) 新東名高速(愛知県区間)の開通による渋滞緩和のストック効果, 道路2016.6.
- 4) 物流施設愛知に続々, 中日新聞 (H28.5.26)