

平成25年 4月12日
新東名(静岡県)インパクト調整会議
国土交通省中部地方整備局
NEXCO中日本東京支社
静岡県 岡 県
静岡市 岡 市
浜松市 松 市

『新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT間) 開通から1年』
開通後1年間の高速道路の交通状況及び整備効果

新東名高速道路の静岡県内区間のうち、御殿場JCTから三ヶ日JCTまでの約162kmが、平成25年4月14日(日)で開通後1年を迎えます。

このたび、「新東名(静岡県)インパクト調整会議」(会長:国土交通省 中部地方整備局 道路部長)において、開通後1年間^(※1)の高速道路の交通状況及び整備効果を取りまとめましたので、お知らせします。(※1)とりまとめ期間:平成24年4月15日(日)～平成25年4月6日(土)

＜ポイント＞

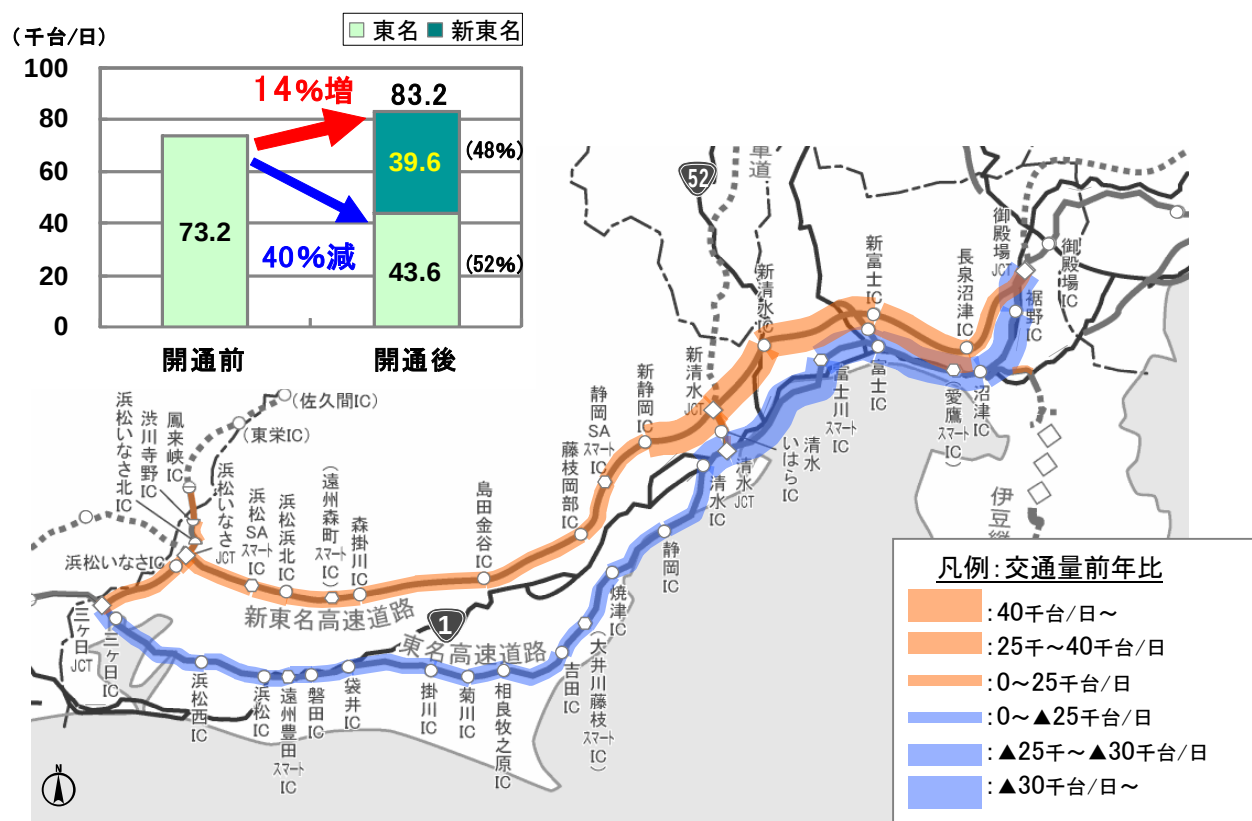
- 新東名の開通後1年間の平均交通量は、全日40千台/日、平日38千台/日、休日44千台/日でした。
- 開通後1年間に静岡県内で発生した10km以上の渋滞回数は、約9割減少しました。
- 静岡県内を通過する交通の約7割は新東名を利用し、県内移動の約8割は東名を利用しており、通過交通は新東名、県内移動は東名という役割分担が明らかになりました。
- 新東名の大型車の平均移動距離は約310kmである一方、東名は約190kmから140kmに減少し、東名の移動距離の長い通過交通が新東名に転換しました。
- 首都圏と中京圏間の長距離交通は、中央道ルートは減少し、東名・新東名ルートは増加しており、中央道から東名・新東名へ転換が図られたものと思われます。
- 新東名利用についての安全・安心・快適に関する満足度は、約8割でした。
- ネオパーサ(7箇所)の1年間の延べ来場者数は、3,700万人でした。
- 新東名に接続する伊豆縦貫や三遠南信の交通量は、全日、平日、休日ともに増加しました。(最大:伊豆縦貫21%増、三遠南信31%増)

同時発表 (資料配付)	国土交通記者会、国土交通省建設専門紙記者会、国土交通省交通運輸記者会、中部地方整備局記者クラブ、中部経済産業記者会、静岡県政記者クラブ、静岡県社会部記者会、静岡市政記者室、浜松市記者クラブ、沼津記者会、神奈川県政記者クラブ、都庁記者クラブ、愛知県政記者クラブ、豊橋市政記者クラブ、新城市政記者クラブ、飯田市役所記者クラブ
お問い合わせ先	【新東名・東名等の高速道路に関すること】 中日本高速道路(株) 東京支社 広報・CSチーム TEL 03-5776-5257 (直通) 【三遠南信・伊豆縦貫道、国道に関すること】 国土交通省 中部地方整備局 道路部 地域道路課 課長 棚橋 真澄 建設専門官 宮本 久仁彦 TEL 052-953-8170 (直通)

1. 新東名開通後1年間の平均交通量の変化

- ・新東名の開通後1年間の平均交通量は、全日40千台/日、平日38千台/日、休日44千台/日でした。
- ・静岡県内の新東名と東名の交通量の合計は、全日14%、平日12%、休日16%とそれぞれ増加しました。

■平均交通量（全日）



出典：中日本高速道路株式会社、国土交通省 交通量計測データ
 (御殿場JCT～三ヶ日JCT間の交通量を集計)
 開通前：平成23年4月17日(日)～平成24年4月7日(土)
 開通後：平成24年4月15日(日)～平成25年4月6日(土)

TOPICS 新東名と東名の区間交通量TOP3

新東名と東名の区間交通量に関するTOP3を紹介します。

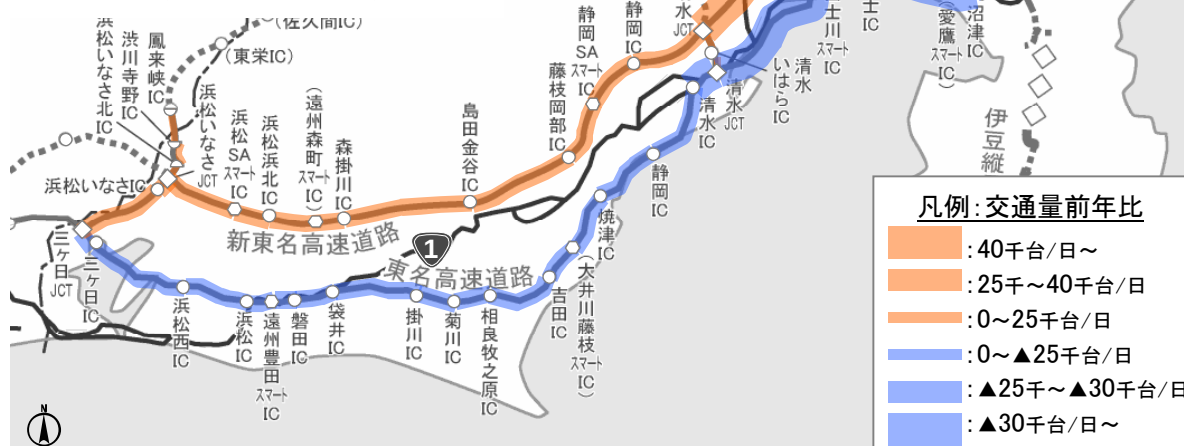
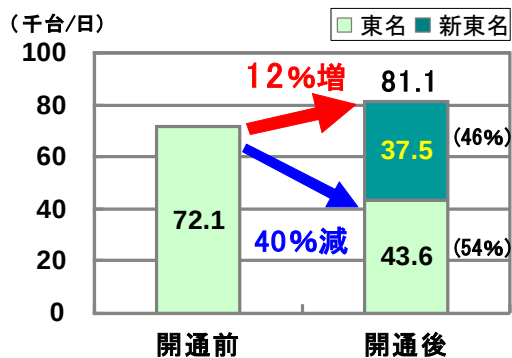
◆新東名“区間交通量”TOP3

順位	区間名	交通量 (千台/日)
1位	新清水IC～新清水JCT	44.9
2位	長泉沼津IC～新富士IC	44.1
3位	新富士IC～新清水IC	43.4

◆東名“区間交通量”減少量TOP3

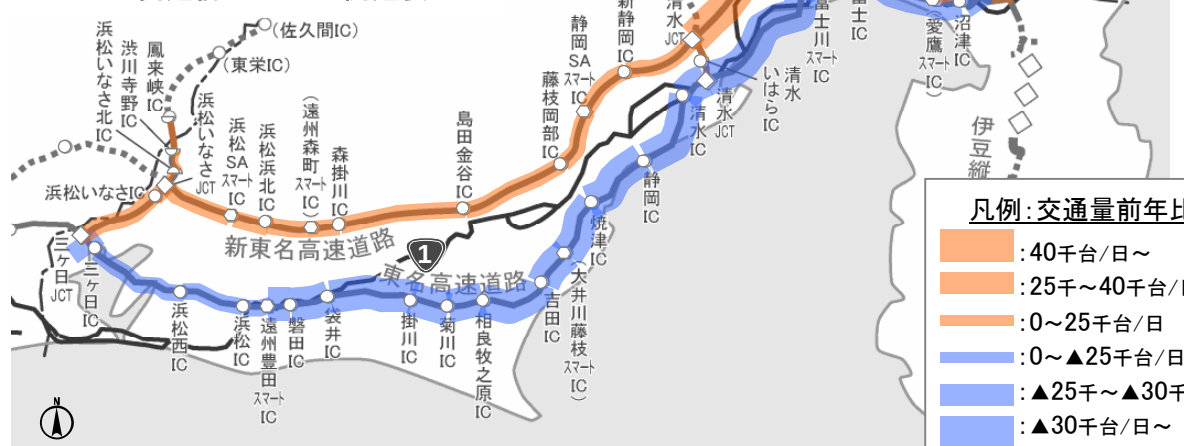
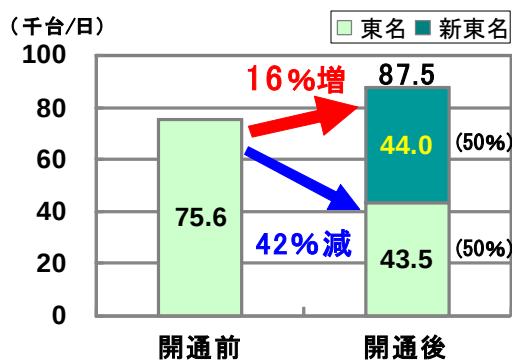
順位	区間名	交通量 (千台/日)
1位	清水JCT～清水IC	▲36.3 (71.3→35.0)
2位	沼津IC～富士IC	▲33.1 (74.3→41.2)
3位	富士川スマートIC～清水JCT	▲32.4 (71.3→38.9)

■平均交通量（平日）



出典：中日本高速道路株式会社 国土交通省 交通量計測データ
 (御殿場JCT～三ヶ日JCT間の交通量を集計)
 開通前：平成23年4月17日(日)～平成24年4月7日(土)の平日
 開通後：平成24年4月15日(日)～平成25年4月6日(土)の平日

■平均交通量（休日）

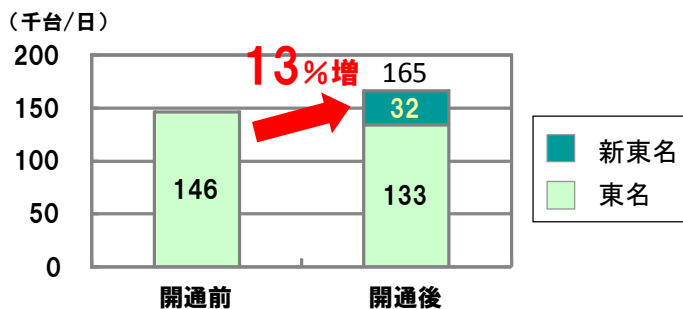


出典：中日本高速道路株式会社 国土交通省 交通量計測データ
 (御殿場JCT～三ヶ日JCT間の交通量を集計)
 開通前：平成23年4月17日(日)～平成24年4月7日(土)の休日(土曜・日曜・祝日)
 開通後：平成24年4月15日(日)～平成25年4月6日(土)の休日(土曜・日曜・祝日)

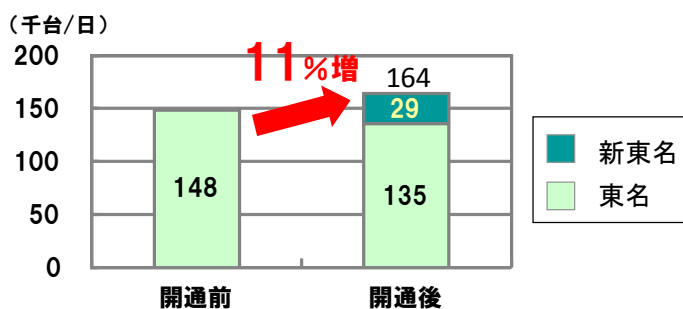
2. 新東名開通後1年間の平均IC利用交通量の変化

- ・ 新東名の開通後1年間の平均IC（インターチェンジ）利用交通量は、全日32千台/日、平日29千台/日、休日39千台/日でした。
- ・ 静岡県内の新東名と東名の平均IC利用交通量は、全日13%、平日11%、休日19%とそれぞれ増加しており、行動圏の拡大や来県者の増加が想定されます。

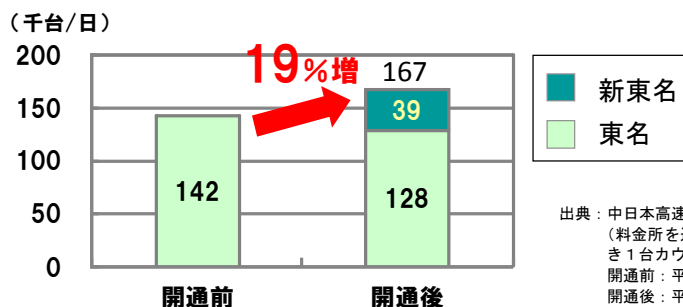
■平均IC利用交通量（全日）



■平均IC利用交通量（平日）



■平均IC利用交通量（休日）



出典：中日本高速道路㈱ 交通量計測データ
 （料金所を通過した台数の日あたり平均値（1回の利用につき1台カウント））
 開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年4月7日（土）
 開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月6日（土）

TOPICS 新東名と東名のIC利用交通量TOP3

新東名と東名のIC利用交通量に関するTOP3を紹介します。

◆新東名“IC利用交通量”TOP3

順位	IC名	利用交通量 (千台/日)
1位	新富士IC	6.7
2位	長泉沼津IC	5.6
3位	新静岡IC	4.0

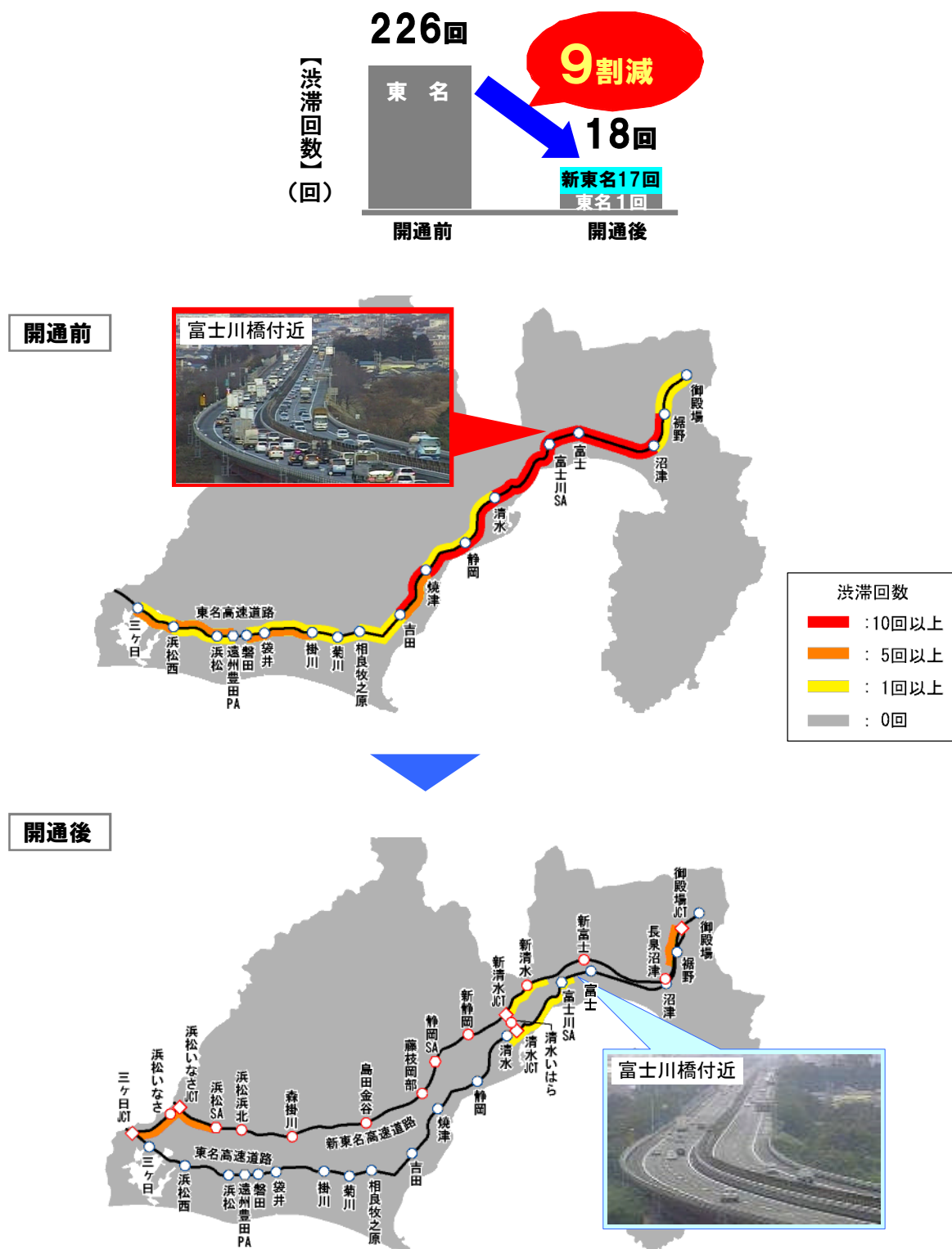
◆東名“IC利用交通量”減少量TOP3

順位	IC名	利用交通量 (千台/日)
1位	富士IC	▲4.1 (12.8→8.7)
2位	沼津IC	▲2.9 (17.0→14.1)
3位	浜松IC	▲1.5 (13.5→12.0)

3. 新東名開通後1年間の渋滞状況の変化

- ・ 開通後1年間に静岡県内で発生した10km以上の渋滞は18回でした。
- ・ 昨年同時期に東名の静岡県内で発生していた渋滞回数と比較すると、約9割減少しました。

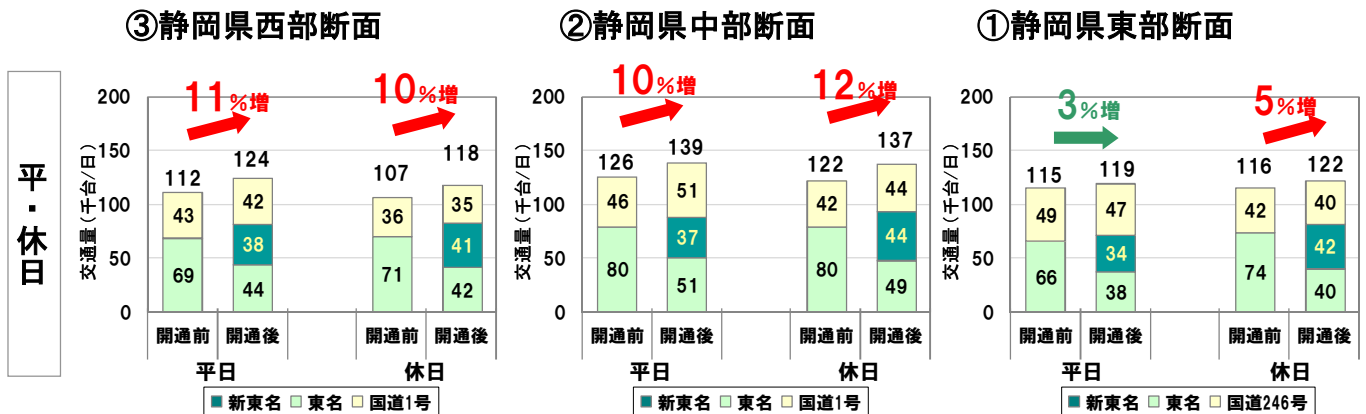
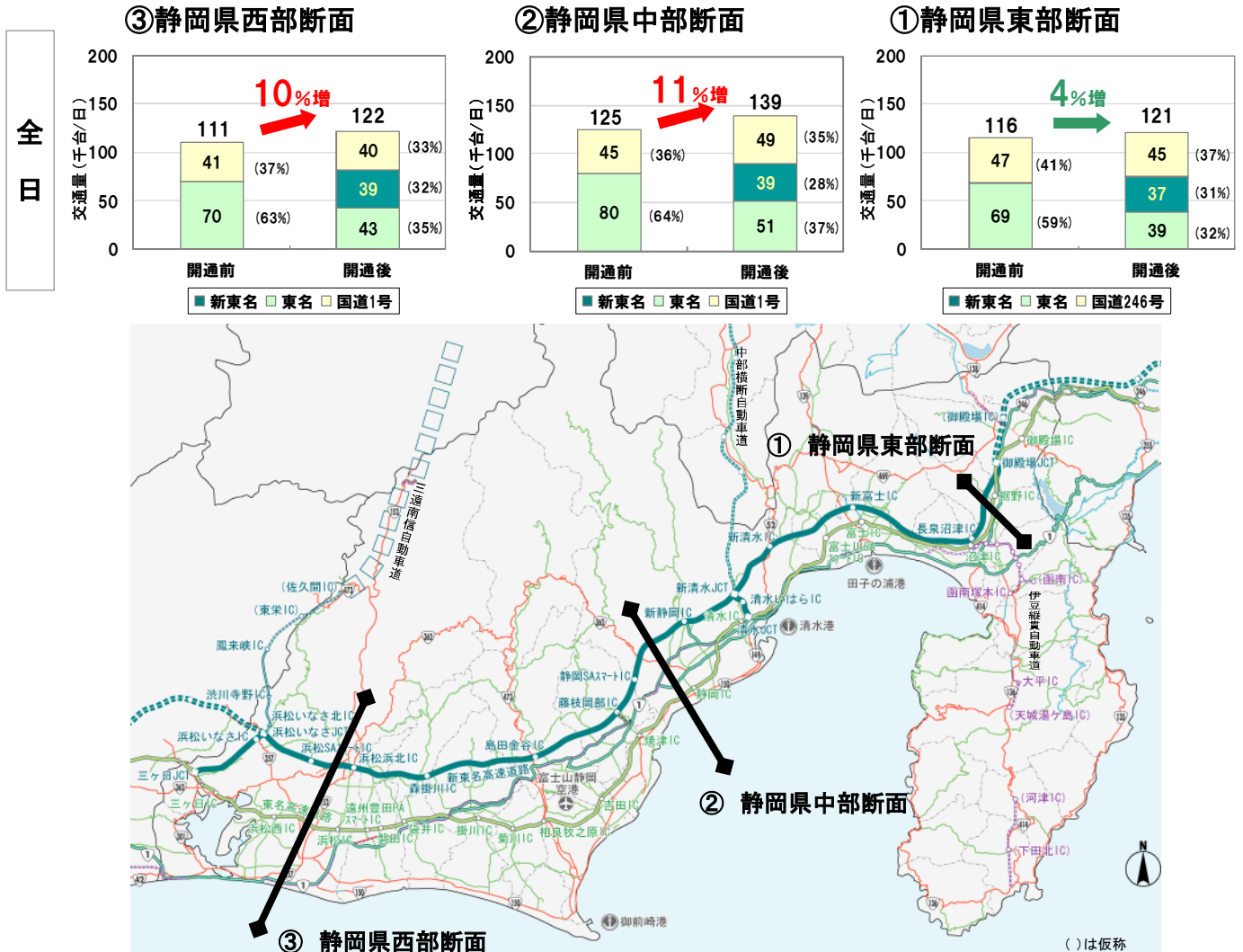
■渋滞状況の変化



出典：中日本高速道路株式会社
 交通集中に伴う10km以上の渋滞回数
 開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年4月7日（土）
 開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月6日（土）

4. 静岡県内の主要断面における断面交通量（新東名・東名・国道）の変化

- ・ 静岡県内の主要断面における新東名、東名、国道の断面交通量は、全日最大11%、平日最大11%、休日最大12%とそれぞれ増加しました。
- ・ 並行する国道は、新東名の開通に合わせ4車線化した国道1号静岡バイパスの静岡県中部断面において増加傾向がみられますが、全体的に大きな変化はみられませんでした。



出典：中日本高速道路株式会社、国土交通省 交通量計測データ

平日開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年4月7日（土）の平日

平日開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月6日（土）の平日

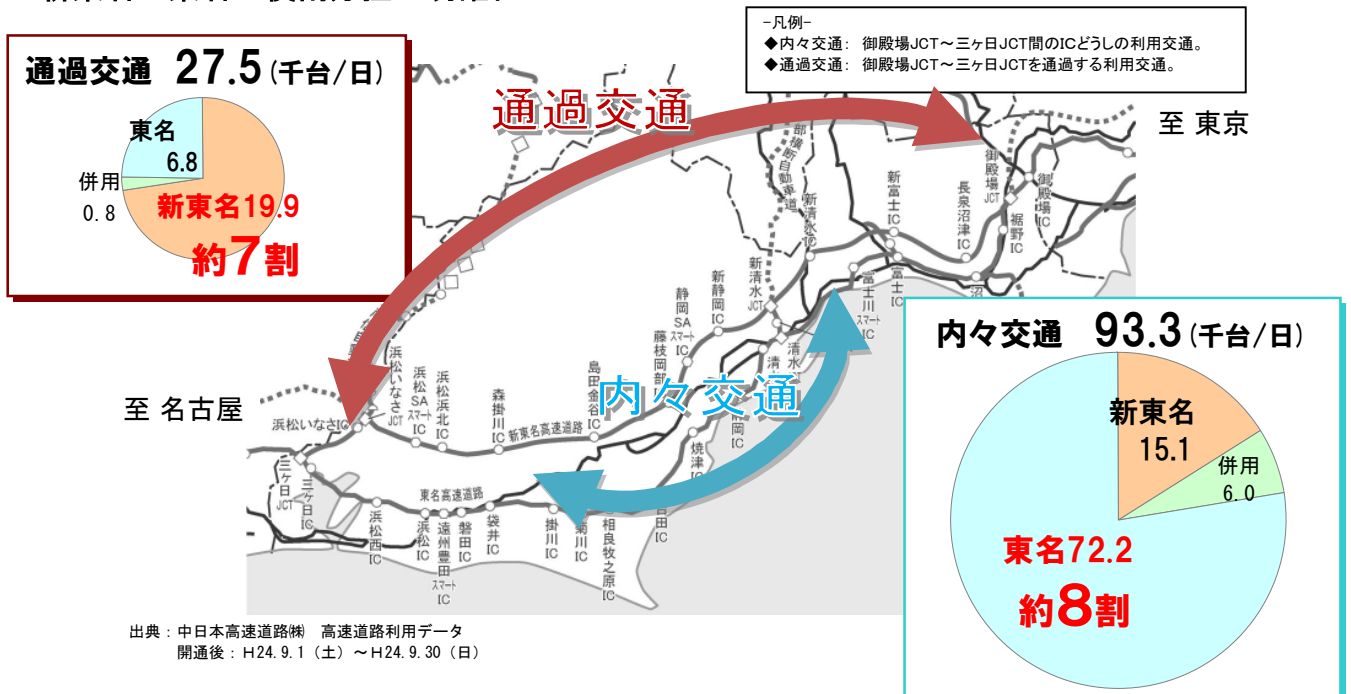
休日開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年4月7日（土）の休日（土曜・日曜・祝日）

休日開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月6日（土）の休日（土曜・日曜・祝日）

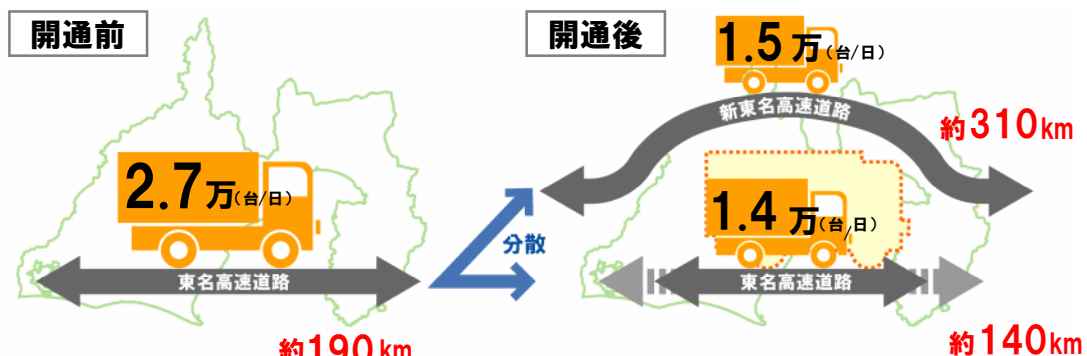
5. 新東名開通による高速道路の交通動向の変化

- ・ 静岡県内を通過する交通の約7割は新東名を利用し、県内移動の約8割は東名を利用しており、通過交通は新東名、県内移動は東名という役割分担が明らかになりました
- ・ 新東名の大型車の平均移動距離は約310kmである一方、東名は約190kmから140kmに減少し、東名の移動距離の長い通過交通が新東名に転換しました。
- ・ 東名の大型車の平均交通量は、開通前に比べ減少しました。
(2.7万台/日→1.4万台/日)。
- ・ 首都圏以東⇄中京圏以西の大都市圏間の長距離交通は、中央道ルートは約1.3千台/日減少し、東名・新東名ルートは約1.8千台/日増加しており、中央道から東名・新東名へ転換が図られたものと思われます。

■新東名と東名の役割分担の明確化



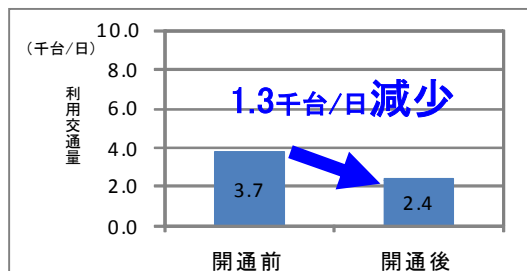
■大型車平均交通量と平均移動距離の変化



出典：中日本高速道路㈱ 高速道路利用データ
 開通前：平成23年11月12日(土)～平成23年11月18日(金)
 開通後：平成24年11月3日(土)～平成24年11月9日(金)

■首都圏以東⇄中京圏以西の大都市圏間の長距離交通の変化

中央道ルート



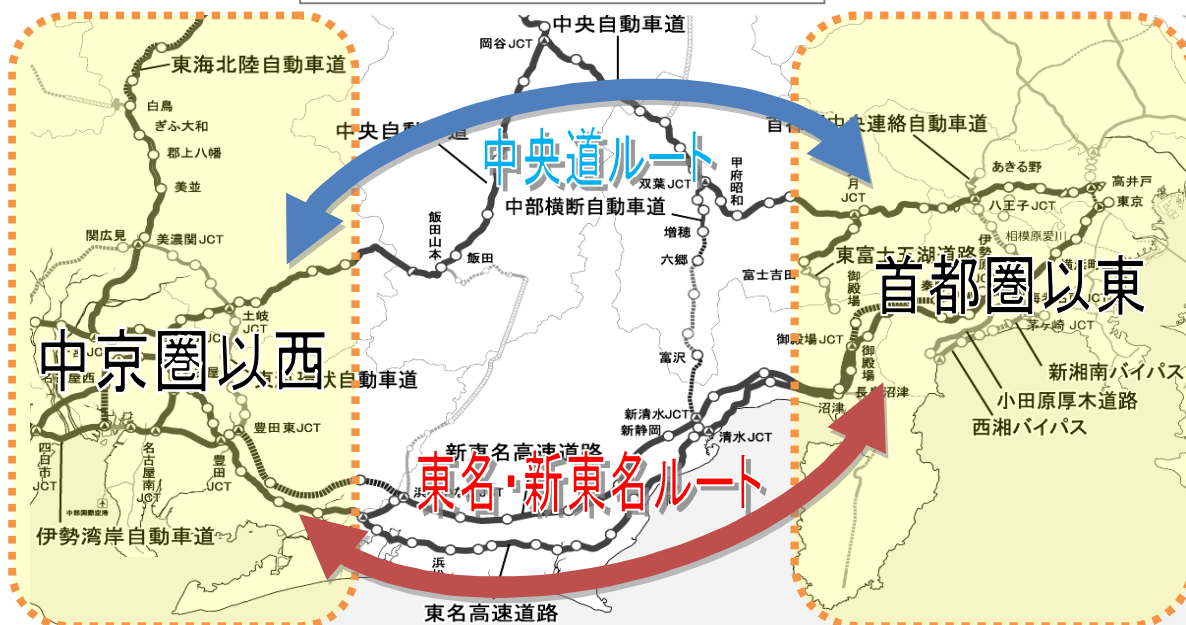
出典：中日本高速道路㈱ 高速道路利用データ

開通前：平成23年9月1日（木）～

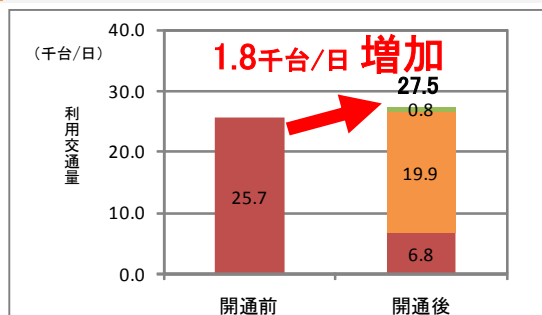
平成23年9月30日（金）

開通後：平成24年9月1日（土）～

平成24年9月30日（日）



東名・新東名ルート



-凡例-

■ 東名を利用

■ 新東名を利用

■ 連絡路を利用して、東名・新東名を利用

TOPICS 新東名と東名利用の燃費比較

◆ 新東名は、東名に比べ走行性や安全性に重視した道路線形です。（御殿場JCT～三ヶ日JCT間）



最小半径 3,000m



最大勾配 2%

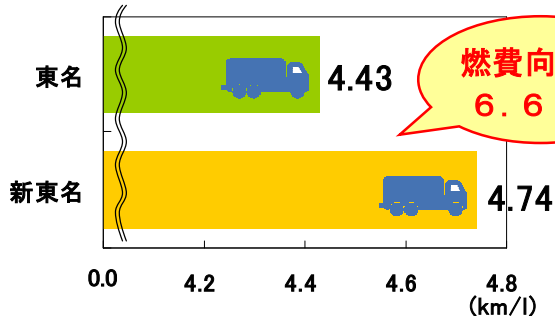


最小半径 300m



最大勾配 5%

◆ 東京～名古屋間の利用の場合、新東名は、東名に比べ約7%燃費が向上する結果となりました。



(社)全国物流ネットワーク協会が調査を実施

・調査期間：平成24年3月及び4月

・調査方法：数社のサンプリング調査

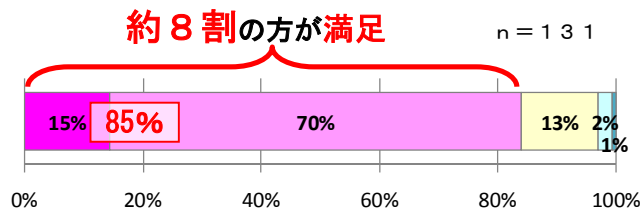
・対象車両：東京IC～名古屋IC間の直行便トラック

6. 新東名の安全・安心・快適についての満足度

- カーブや坂道がゆるやかで、最先端技術を導入した新東名は、約8割のお客さまに、夜間や悪天候時も含めて、安全に安心して運転できると評価を頂いています。また、本線の走行や休憩施設について、快適の観点でも、約8割のお客さまに満足して頂いています。
- 新東名の開通によって交通量が減少した東名についても、「快適に走れるようになった」とのご意見を頂いています。

■安全・安心についての満足度

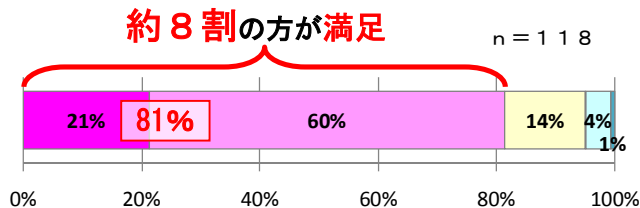
Q. 新東名は、安全に安心して運転できる



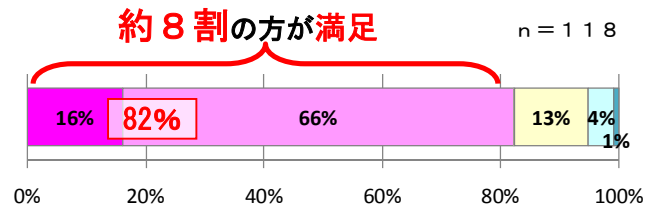
□グラフの凡例

- 非常に当てはまる
- 当てはまる
- どちらとも言えない
- 当てはまらない
- 全く当てはまらない

Q. 新東名は、夜間も安心して快適に運転できる

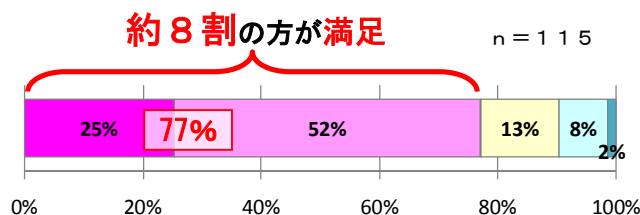


Q. 新東名は、雨天などの悪天候でも安全に運転できる

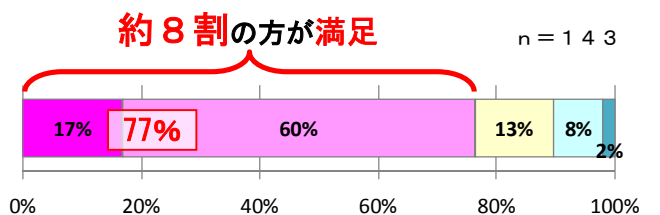


■快適についての満足度

Q. 新東名は、渋滞が少なく快適である



Q. 新東名のSA・PAは、居心地が良く、ゆっくりと休める



新東名ができたことで、新東名だけでなく、東名も快適に走れるようになり、とても便利になりました。



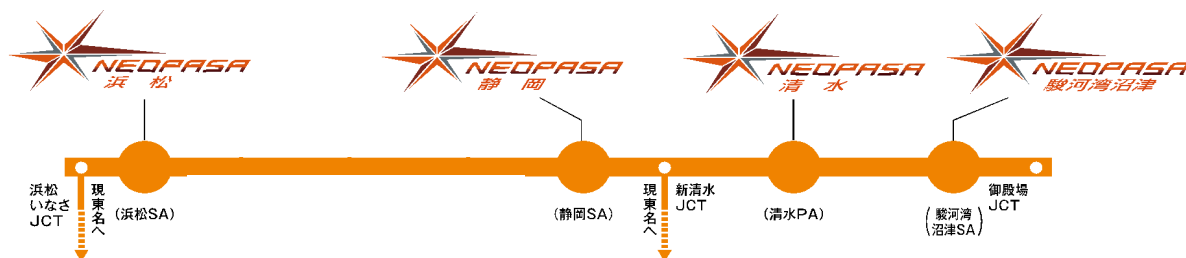
SA・PAの駐車場は、大型車との区別により、ゆっくり過ごせました。道路は、幅が広く、ゆったり感があり、安心でした。



7. 新東名の商業施設(ネオパーサ)の利用状況

- ・ 新東名の商業施設であるネオパーサ（7箇所）の1年間の来場者数は、約3,700万人でした。
- ・ 中日本高速道路㈱が行った調査では、約8割のお客さまに「また立ち寄りたい」という評価をいただいております。お客さまからは、「NEOPASAは雰囲気良く楽しい。新東名を走るのが楽しみ。」といったご意見もいただいております。

■高速道路商業施設の利用状況



NEOPASA清水

平成25年1月撮影



NEOPASA浜松

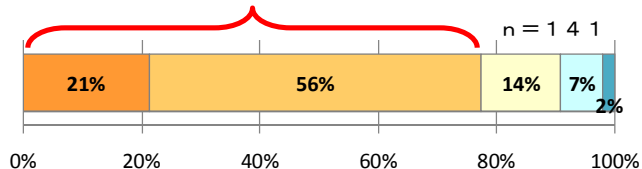
平成25年1月撮影

出典：中日本高速道路㈱データ
来場者数は平成24年4月14日～平成25年4月6日（土）までの、
各NEOPASA出入口での観測結果

■高速道路商業施設へのリピート志向

Q. 新東名には、また立ち寄りたくなるSA・PAがある。

約8割の方がまた立ち寄りたい



□ グラフの凡例

- 非常に当てはまる
- 当てはまる
- どちらとも言えない
- 当てはまらない
- 全く当てはまらない

NEOPASAはとにかく雰囲気
が良く楽しいです。毎回行く度
に新しい発見があるし、施設自
体もどんどん進化して綺麗にな
っているので、いつも新東名を
走るのが楽しみです。

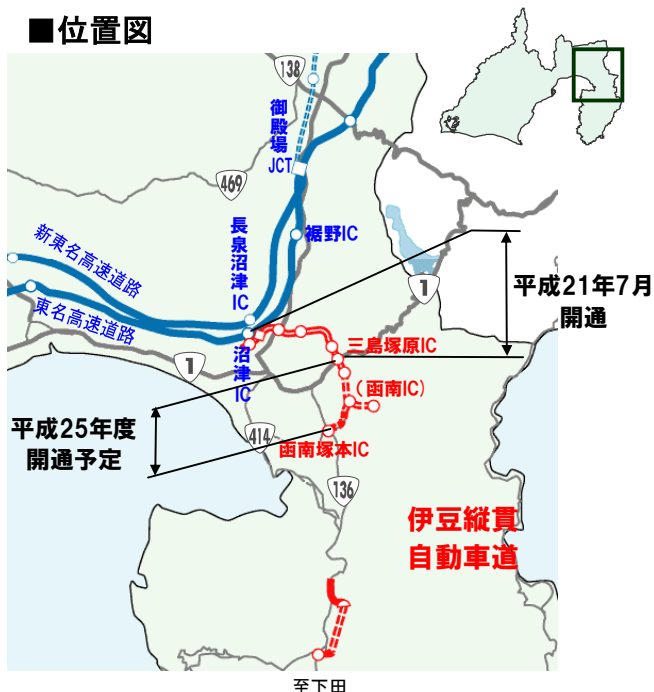


出典：中日本高速道路㈱ 顧客満足度（CS）調査結果（2012）

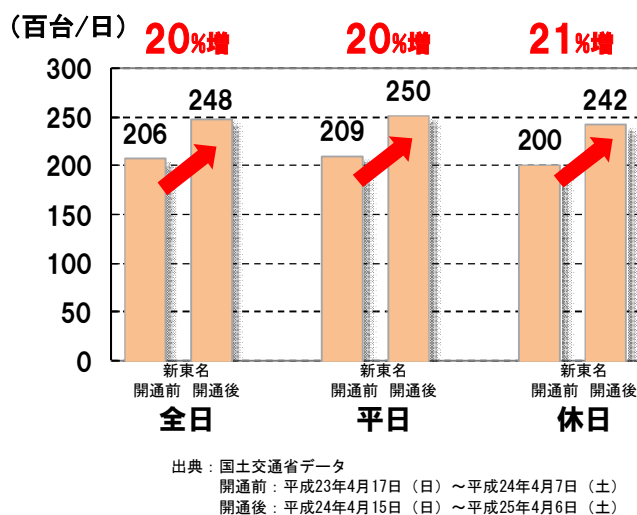
8. 新東名に接続する伊豆縦貫自動車道の変化

- ・ 新東名に接続する伊豆縦貫自動車道において、新東名開通後１年間の交通量は、全日２４８百台/日、平日２５０百台/日、休日２４２百台/日であり、全日２０％、平日２０％、休日２１％とそれぞれ増加しました。

■位置図



■伊豆縦貫自動車道の交通量



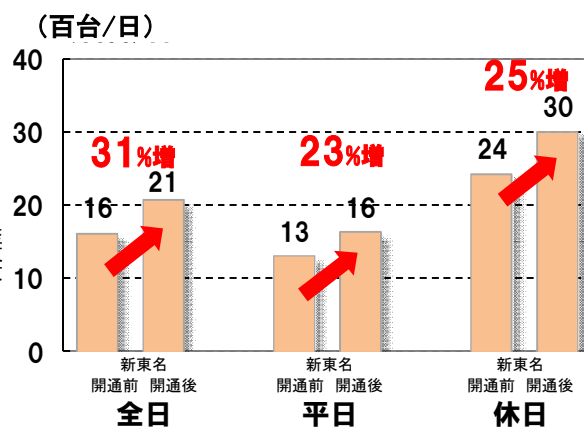
9. 新東名に接続する三遠南信自動車道の変化

- ・ 新東名に接続する三遠南信自動車道において、新東名開通後 1 年間の交通量は、全日 2 1 百台/日、平日 1 6 百台/日、休日 3 0 百台/日であり、全日 3 1 %、平日 2 3 %、休日 2 5 %とそれぞれ増加しました。

■位置図



■三遠南信自動車道の交通量



出典：国土交通省データ
開通前：平成24年3月 5日（月）～4月13日（金）
開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月6日（土）