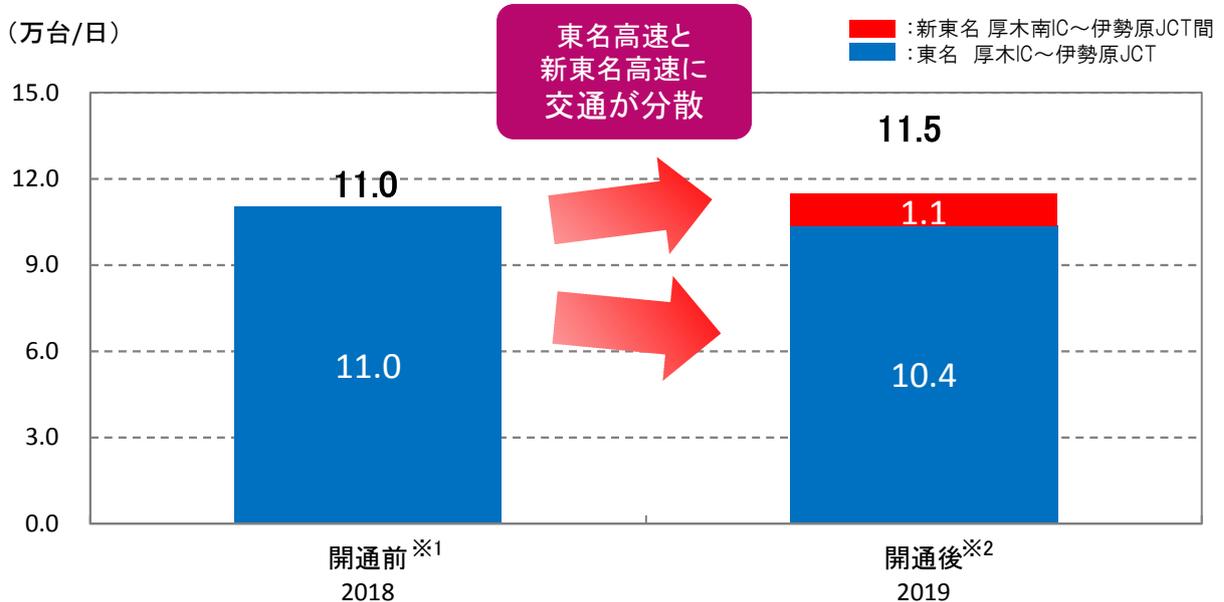


開通区間の整備効果 東名・新東名の交通状況

- 開通した新東名(厚木南IC~伊勢原JCT)の交通量は1.1万台/日。
- 並行する東名(厚木IC~伊勢原JCT)の交通量は約0.6万台/日減少。
- 東名と新東名の断面交通量は約0.5万台/日増加。



東名・新東名の交通量の変化



※1: 2018年3月19日(月)~4月15日(日)の1日あたりの平均断面交通量(降雪の日を除外)
 ※2: 2019年3月18日(月)~4月14日(日)の1日あたりの平均断面交通量(降雪の日を除外)

(沿線の物流企業の声)



- 下り方面に向かう車両は、今回開通した区間を利用することで、時間短縮になっています。
- 上り方面に向かう車両のうち、伊勢原JCT経由で厚木南ICを流出する車両が増えると、東名の厚木IC出口の渋滞が少し解消するのではと思います。

資料: 2019年5月ヒアリング調査結果(NEXCO中日本)

開通区間の整備効果

東名・新東名によるダブルネットワークの形成および渋滞緩和

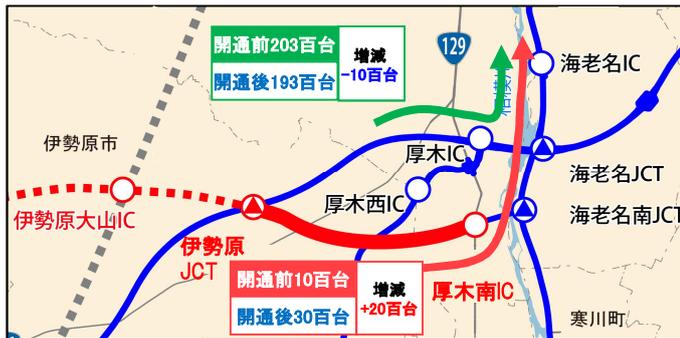
- 新東名(厚木南IC～伊勢原JCT)の開通により、圏央道～伊勢原JCT間のダブルネットワークを形成。
- 東名(上り)では経路の選択肢が増加し、新東名経由で圏央道を利用することや、厚木ICから厚木南IC利用に交通が転換。

東名・新東名によるダブルネットワークの形成



東名・新東名の経路選択の変化

(海老名JCTと海老名南JCTから圏央道八王子方面への経路)



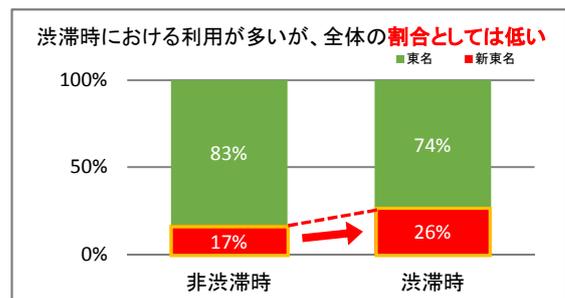
(海老名JCTと海老名南JCTから圏央道茅ヶ崎方面への経路)



(厚木IC利用と厚木南IC利用)



東名渋滞時における新東名利用割合



※開通前:2018年3月19日(月)~4月15日(日)の1日あたりの平均断面交通量(降雪の日を除外)
 ※開通後:2019年3月18日(月)~4月14日(日)の1日あたりの平均断面交通量(降雪の日を除外)
 資料:NEXCO日本データ

資料:ETC2.0データ(2019年3月24日)