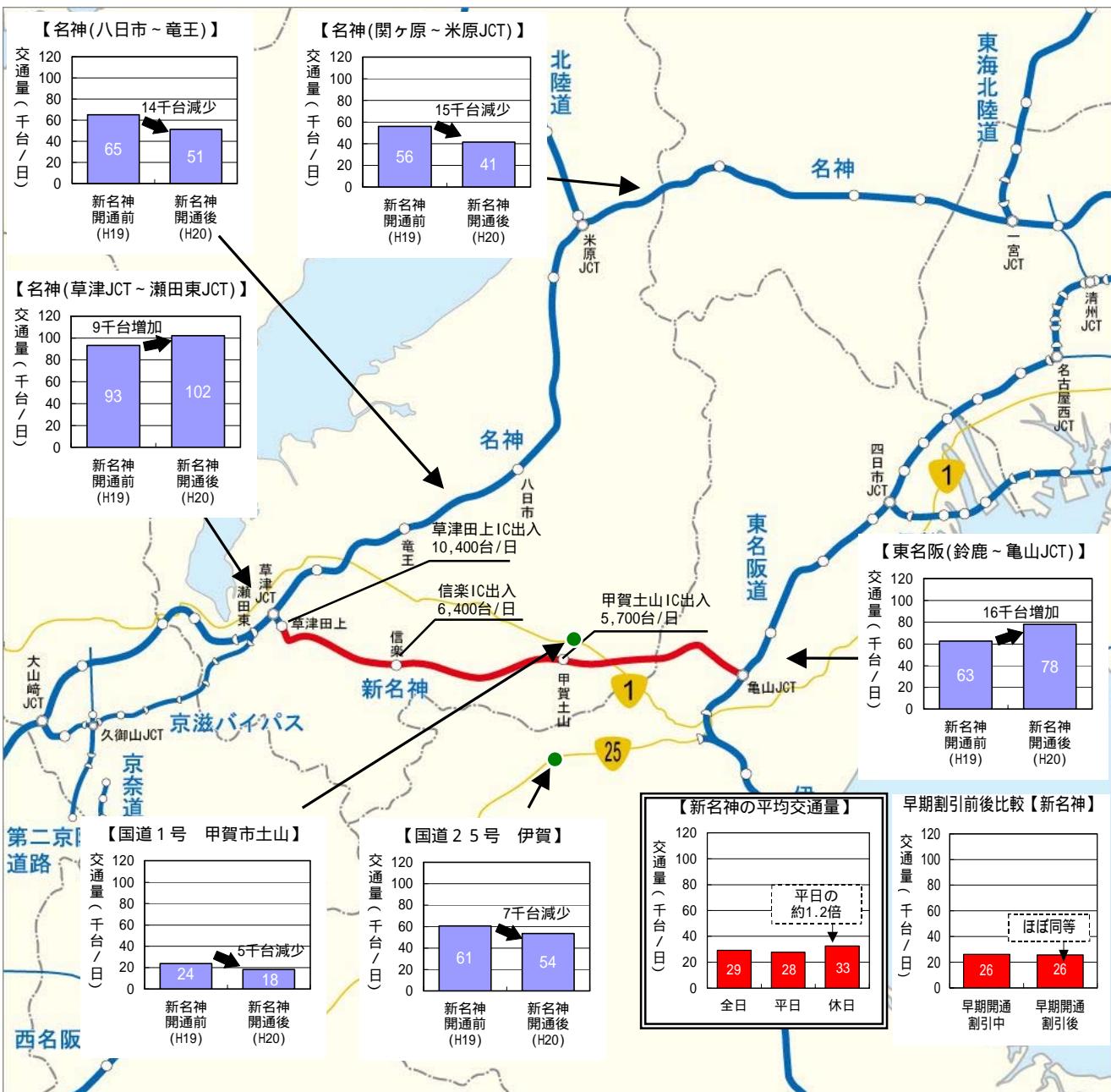


<交通状況>

1. 新名神高速道路・名神高速道路と国道の交通量

- 半年間の平均交通量は約29,000台／日となり、開通後1ヶ月の約28,000台／日、開通後3ヶ月の約29,000台／日と同程度の交通量となっています。
- 並行する名神高速道路では、昨年の同時期と比べ約1万4～5千台／日減少し、新名神高速道路への転換が図られている一方、名神高速道路の草津JCT～瀬田東JCTでは約9千台／日、東名阪自動車道の亀山JCT～鈴鹿ICでは約1万6千台／日増加しています。
- 国道1号及び25号の交通量を前年と比較すると、それぞれ約5千台／日、約7千台／日減少しており、新名神高速道路への転換が図られていると推測されます。
- 早期開通割引の終了前後での新名神高速道路の交通量は、ほぼ同じであり、新名神高速道路の利用が定着しています。



※交通量計測装置によるデータを速報値として記載。(四捨五入の関係で合計が合わない場合がある)

※新名神開通前は、平成19年3月1日(木)から8月31日(金)までの日平均交通量を記載。

新名神開通後は、平成20年3月1日(土)から8月31日(日)までの日平均交通量を記載。

※新名神の平均交通量は、各IC間の交通量と距離を加重平均したものを記載。

(亀山JCT～甲賀土山:18.8km、甲賀土山～信楽:16.9km、信楽～草津田上:14.0km、全長:49.7km)

※データには、名神集中工事期間、東名阪リフレッシュ工事期間を含む

・名神集中工事期間

新名神開通前:平成19年5月21日(月)～6月2日(土)、新名神開通後:平成20年5月12日(月)～5月24日(土)

・東名阪リフレッシュ工事期間

新名神開通前:平成19年6月4日(月)～6月16日(土)、新名神開通後:平成20年5月26日(月)～6月7日(土)

※早期開通割引前の比較期間(前後各2週間)

早期開通割引中:平成20年6月17日(火)～6月30日(月)、早期開通割引後:平成20年7月1日(火)～7月14日(月)

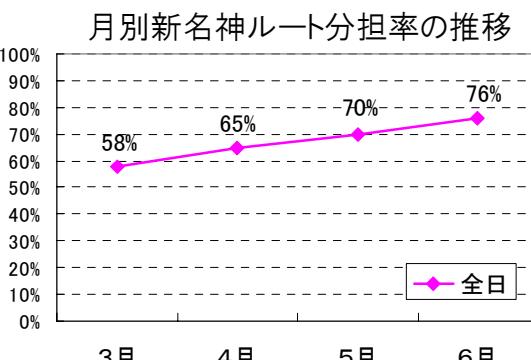
2. 新名神高速道路の交通量分担率の変化

・豊田JCT～草津JCT間を通過する6月の交通量は約1万台／日で、そのうち新名神高速道路を経由する割合は約8割です。3月の約6割から徐々に分担率は増加し、名神高速道路から新名神高速道路への通過交通の転換が進んでいます。

【名神ルート（160km）】
通過交通量：約2千台/日
分 担 率：約2割



【新名神ルート（126km）】
通過交通量：約8千台/日
分 担 率：約8割



※交通量計測装置によるデータおよびIC間交通量を用いて分析。

(四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。)

※通過交通量は、平成20年6月1日(日)から6月30日(月)までの日平均交通量を記載。

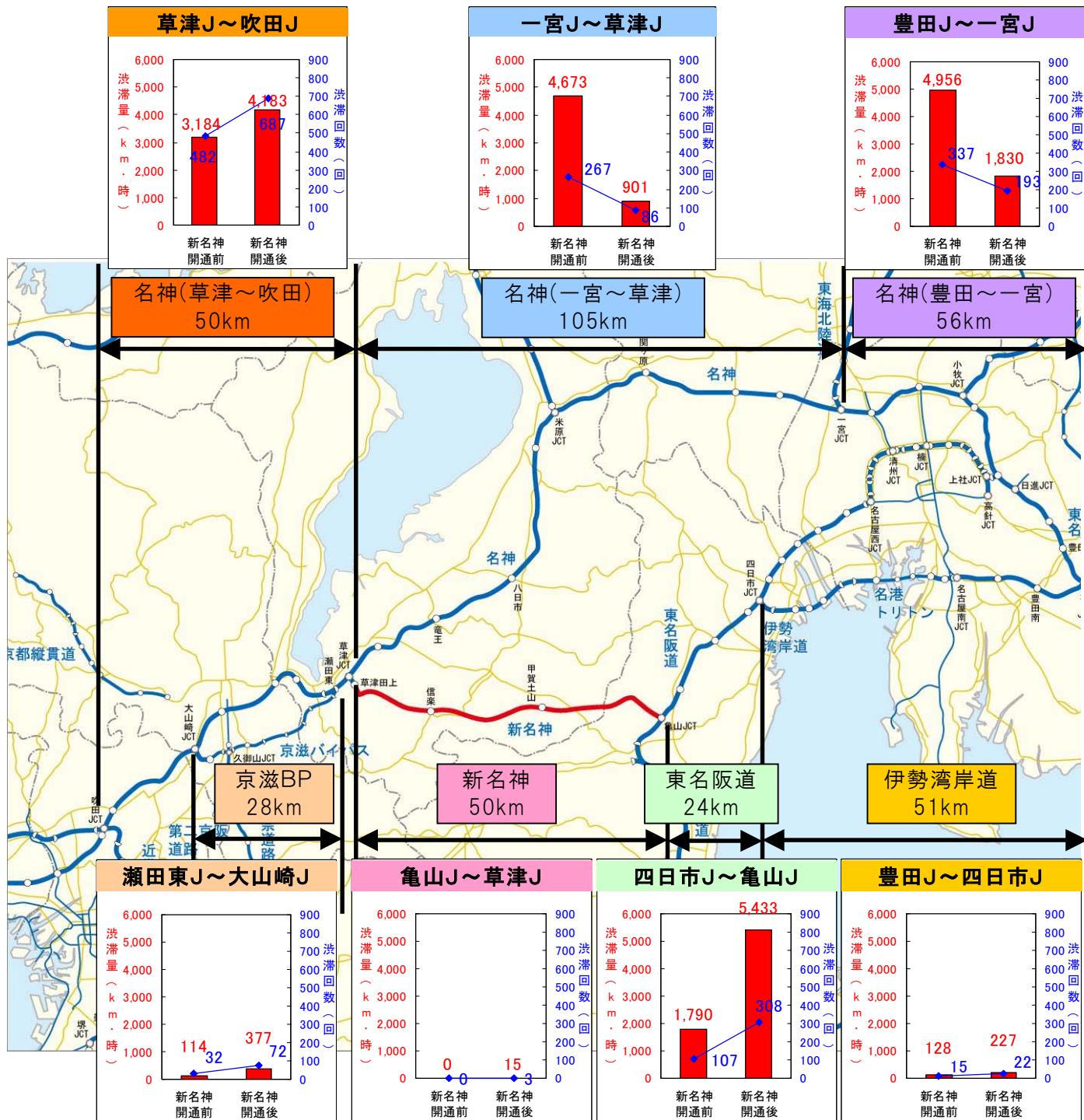
3. 国道1号の渋滞状況の変化

・国道1号から新名神高速道路への交通転換により、特に栗東IC付近の国道1号では渋滞が大幅に減少しています。



4. 高速道路の渋滞状況の変化

- ・名神高速道路の一宮JCT～草津JCTの渋滞量、渋滞回数は、昨年と比べそれぞれ約8割、約7割減少しました。また、東名高速道路の豊田JCT～一宮JCTでは、昨年と比べそれぞれ約6割、約4割減少しました。
- ・一方、東名阪自動車道の四日市JCT～亀山JCTの渋滞量、渋滞回数は、昨年と比べそれぞれ約3.0倍、約2.9倍となりました。また、名神高速道路の草津JCT～吹田JCTでは、昨年と比べそれぞれ約1.3倍、約1.4倍となりました。



※新名神開通前：平成19年3月1日(木)から8月31日(金)までの渋滞回数・渋滞量を記載。

新名神開通後：平成20年3月1日(土)から8月31日(日)までの渋滞回数・渋滞量を記載。

※データは、名神集中工事期間、東名阪リフレッシュ工事期間を除く

・名神集中工事期間

新名神開通前：平成19年5月21日(月)～6月2日(土)、新名神開通後：平成20年5月12日(月)～5月24日(土)

・東名阪リフレッシュ工事期間

新名神開通前：平成19年6月4日(月)～6月16日(土)、新名神開通後：平成20年5月26日(月)～6月7日(土)

※渋滞量：渋滞の規模を示す指標([最大渋滞長]×[渋滞時間]/2)