(1) 名古屋と大阪間の所要時間が短縮されます。

豊田JCTから草津JCT間では、名神よりも新名神での利用が時間で 約20分、走行距離で34kmの短縮となり、東西交通の利便性向上に 大きく貢献します。

約20分、34km短縮

東名·名神経由 1時間42分 160km



伊勢湾岸·東名阪·新名神 経由 1時間20分 126km

燃料費が節約されます。

距離が短縮(34Km)されることにより燃料費が節約されます。

参考:約950円/往復の燃料費が節約されます。

約 1240 万リットル/年の燃料と、この分のCO2 が削減できます。

約17億円/年の燃料費が節約できます。

※新名神へ約1万台/日転換、燃費10Km/L、燃料費140円/L(ガソリン)として試算

通行料金が一部安くなります。

草津JCT以西のICから豊田JCT以東のICを利用の際は、現行の通行料金より一部安くなる区間(車種)があります。

【例】

①東京IC~吹田IC

②豊川 I C~吹田 I C

車種区分	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	車種区分	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
開通後の通行料金	8,550円	10,650円	12,750円	17,450円	29,050円	開通後の通行料金	4,550円	5,650円	6,750円	9,250円	15,350円
開通前の通行料金				(17,500円)		開通前の通行料金		(5,700円)	(6,800円)		

② 東名·名神 豊田 JCT~草津 JCT 間の交通渋滞が緩和されます。

東名・名神の豊田 JCT~草津 JCT 間において、年間約 1,600 回、延べ 3,500 時間 (平成18年実績)の渋滞が発生しています。

新名神の開通により、現在、東名・名神を利用している交通のうち、豊田 JCT と草津 JCT の外側に起終点をもつ交通、約 10 千台/日の多くが、走行距離・走行時間の 短縮から、新名神に転換すると考えられ、名神の渋滞が緩和されます。







一宮 JCT 付近の渋滞状況

東名・名神

草津JCT〜豊田JCT間の渋滞 (代表箇所のみの合計)

上り線 893回 1,858時間 下り線 694回 1,600時間

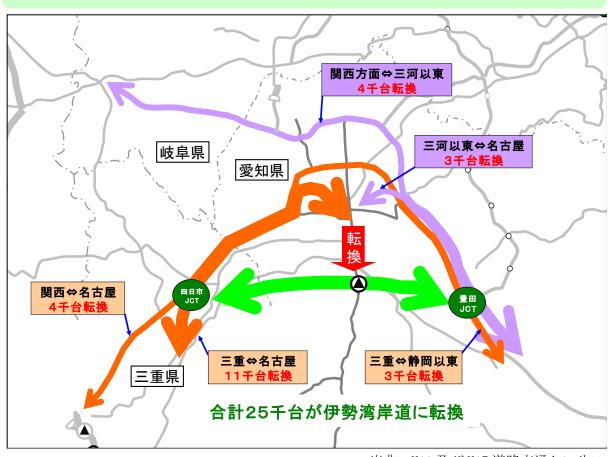
計 1,587回 3,458時間

(自然渋滞や事故及び集中工事に伴う渋滞を含む)

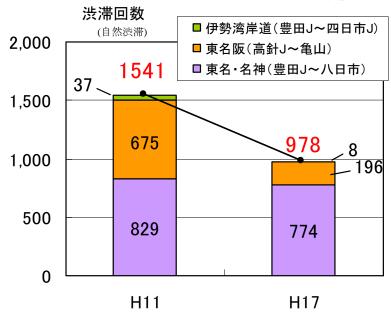
出典: NEXCO 中日本、NEXCO 西日本

高速ネットワークの完成に伴う渋滞緩和の事例

平成 17 年度に全線開通した伊勢湾岸道では、東名阪道、東名・名神から伊勢湾岸道へ約 25千台/日の交通転換が図られ、周辺高速道路の渋滞件数が減少しました。



出典: H11 及びH17 道路交通センサス



※東名 豊田 JCT 以東では、伊勢湾岸道全通による利便性向上により、 一般道からの交通の転換等により、渋滞回数が増加している区間があります。

出典: NEXCO 中日本

(参考)

新名神開通に関連する渋滞対策として付加車線事業等を実施します

新名神の開通に伴い、交通が集中すると予想される東名阪道及び名神(瀬田東JCT付近)では、現在、渋滞対策として付加車線事業を実施中で、2008 年度内の 完成を予定しています。





名神 瀬田東JCT・付加車線事業



東名阪道・付加車線事業

①東名阪道 付加車線事業

新名神の開通に伴い、交通の集中する東名阪道では、四日市東IC付近(上下)、御在所SA付近(上下)、四日市IC付近(上下)、亀山JCT付近(上)において現在、付加車線事業を実施中です。

②名神 瀬田東JCT·付加車線事業

今回開通する新名神と名神及び京滋BPの交通が集中する草津JCT~瀬田東JCT間において、交通の 錯綜と集中による渋滞及び交通安全対策として、現在、付加車線事業を実施中です。

③四日市JCT~亀山西JCT 新設事業

東名阪道で予想される渋滞の抜本的対策として新設事業を鋭意実施中です。

4大津JCT~城陽IC

当区間及び八幡IC~高槻JCTについては、第2回国土開発幹線自動車道建設会議において、「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない。」とされています。

(仮称:亀山西 JCT、大津 JCT、城陽 IC、八幡 IC、高槻 JCT)

③ 名神とのダブルネットワーク構築により、交通障害時に代替機能を発揮します。

名神の関ヶ原付近では「ゲリラ雪」と呼ばれる突発的な大雪の影響 による通行止め及び交通規制が多発しています。

新名神はこうした雪の影響を受けにくい区間を通過するため、名神 の迂回路としての活躍が期待されます。

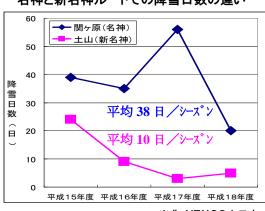
また、名神の集中工事、重大事故及び地震災害時の代替道路として大きなリダンダンシー効果を発揮します。







名神と新名神ルートでの降雪日数の違い



出典:NEXCO中日本

4 環境保全に取り組んでいます。

高速道路の事業を進めるにあたっては、地球環境の保全、自然環境との調和、地域や沿道の環境保全に配慮し、人と自然、地球にやさしい道路環境の形成に積極的に取り組んでいます。

新名神では、盛土のり面の樹林化・地域性苗木の植樹やソーラー発電及び 建物の屋上緑化などの環境保全対策を実施しています。

盛土のり面の樹林化



樹木には、CO2の吸収・固定、酸素の供給機能があります。高速道路の建設で失われる樹木を積極的に復元し、大気浄化機能が高い樹木により、樹林化を推進し、自然環境の保全に努めます

地域性苗木の植樹



周辺の樹林から種子を採取・育成した苗 木を植樹し、在来種の保全対策を行って います。

(コナラ、アオタ゛モ、イヌツケ゛、ニシキウツキ゛等)

ソーラー発電



料金所や道路照明などの電力の一部として利用し、CO2削減を図っています。 甲賀土山IC、信楽IC、土山SAで実施しています(5~20kw/hr)

建物の屋上緑化



蒸発作用が強く緑量の多い植物にて緑化 することにより、屋内の温度上昇を抑え る(断熱効果)とともに蒸散作用により 周辺温度上昇の緩和に役立ちます。

スーパー中枢港湾への物流を支援します。

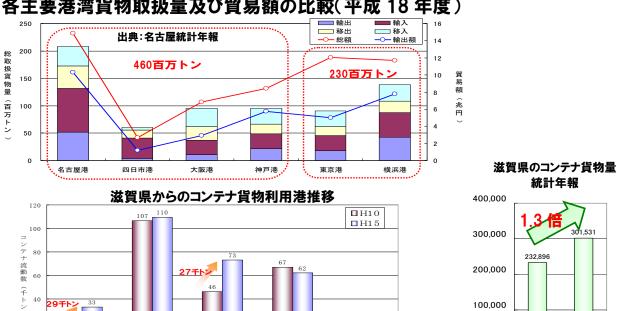
名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港の総取扱貨物量は、東京港、横浜港の 約2倍で、各主要港湾の約7割を占めています。

滋賀県のコンテナ貨物量は、平成 10 年に比べて平成 15 年では 1.3 倍に増 加し、特に四日市港、大阪港での取扱量が増えています。

新名神の開通で、高速道路と4つの港湾の連携が強化され、輸送時間の短 縮、定時制の確保により物流を支援します。

また、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港の移動時間圏域が拡大します。

各主要港湾貨物取扱量及び貿易額の比較(平成 18 年度)



名古屋港、神戸港からの移動時間圏域が拡大

出典:四日市港外貨コンテナ流動等調査

NEXCO西日本 名古屋港からの移動圏 名古屋港 ※所要時間は道路時刻表より算出 (2004~2005年版) ※未供用の高速道路は80km/h で算出 : 現在の2時間移動圏 : 新名神高速道路開通後の2時間移動圏の増加範囲

O

神戸港からの移動圏 神戸港 ※所要時間は道路時刻表より算出 (2004~2005年版) ※未供用の高速道路は80km/h で顕出 : 現在の2時間移動圏 : 新名神高速道路開通後の2時間移動圏の増加範囲

⑥ 京都と三重県南部との広域観光を支援します。

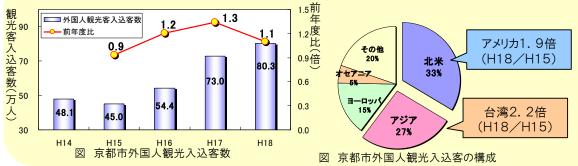
京都、高山など国際的にも魅力の大きい観光地では、外国人観光客が年々増加しており、これらを巡る周遊観光ツアーも多くなっています。

一方、三重県南部地方は伊勢などの豊富な観光資源を有するものの、現在は、海外からのツアーは少ない状況です。

新名神の開通で、例えば、伊勢は京都から1日行動圏内となり、京都からの日帰りツアーが可能となります。

これにより、京都観光の魅力の向上、三重県南部の観光客の増加、更にこれらの相互作用により、外国から日本への観光客の増加などが期待できます。

◆京都の国際観光;北米·アジアからの観光客が多く、増加が顕著



伊勢神宮への外国人観光客数 約5万人/年 清水寺の外国人観光客数 約16万人/年(推計値)* 出典:京都市都市観光年報(H18) 伊勢市役所資料

※京都市観光客数×清水寺観光客割合×京都市外国人比率=4839万人×20.8%×1.66%

◆伊勢~京都 1日行動圏内に

鉄道 約2時間20分 利用 現道 約2時間45分 利用 地域1日行動圏 2時間以内 新名神 約1時間55分 利用 0.0 1.0 2.0 3.0 (時間) 図 京都駅~伊勢神宮内宮 所要時間

※旅行時間の算出方法 高速道路は規制速度、一般道は道路時刻 表('07~'08)等から算出 鉄道は、時刻表(乗り継ぎ時間含)で算

◆京都駅から伊勢神宮ルート



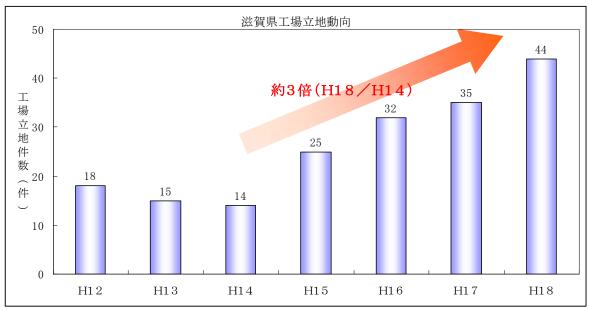
滋賀県では企業の立地が進んでいます。

滋賀県の工場立地件数は、平成 18 年では平成 14 年に比較して約3 倍に増加しています。

そのうち、新名神が通過する甲賀地域※では、平成 18 年は平成 14 年に比べて4倍に増加し、立地件数も滋賀県のほぼ半数を占め、県全 体の立地状況の増加をけん引しています。

新名神の開通の効果が発揮され始めています。

※甲賀地域:甲賀市及び湖南市



出典:「工場立地動向調査(経済産業省)」

甲賀地区の工場立地動向 25 20 20 4倍(H18/H14) Т. 16 立 15 地 件 数 _ 10 件 5 H14H15 H16 H17 H18

出典:滋賀県



8救急医療体制 (医療施設までの搬送時間短縮) を支援します。

新名神の沿線地域における三次救急医療は、大津市および栗東市に依存しています。特に甲賀地域注1の管外搬送率が高いことから、搬送時間の短縮や安全性の確保が課題となっております。

例えば、甲賀市から大津市にある医療施設まで、現在では60分かかりますが、 開通後は約30分注2で行けるようになります。

新名神の開通は、搬送時間が短縮され救命率の向上をもたらし、地域の人々の安全・安心な生活に寄与します。

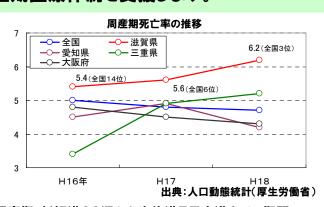


滋賀県では、周産期に発生する死亡率が全国比より高いことから、総合的な医療による母子の健康を守る周産期医療体制を確立しています。

(滋賀県の出生1千対当たりの

周産期死亡率 6.2<全国 4.7>)

しかし、高度な周産期医療は大津市に依存していることから、新名神の開通によって、滋賀県の周 産期医療体制を支援します。



- ・周産期:妊娠満22週から生後満7日未満までの期間。
- ・周産期医療: 周産期を含めた前後の期間における突発的な緊急 事態に備えて産科・小児科双方からの一貫した総合的な医療体 制を指す。



MFICU: 母体·胎児集中治療管理室 NICU: 新生児集中治療管理室

内数字はMFICU病床数

内数字はNICU病床数

出典:滋賀県