

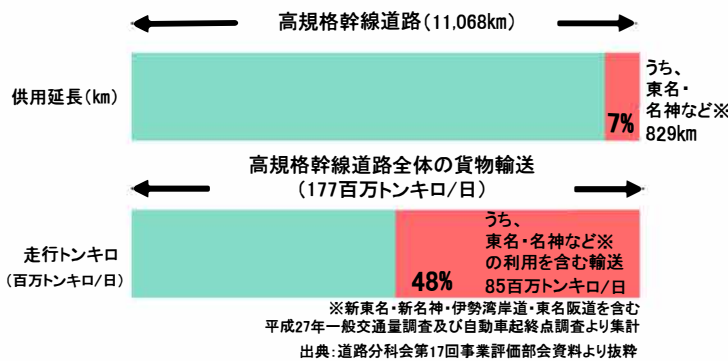
新東名6車線化完成による効果① 新たな物流システムの取組みを支援



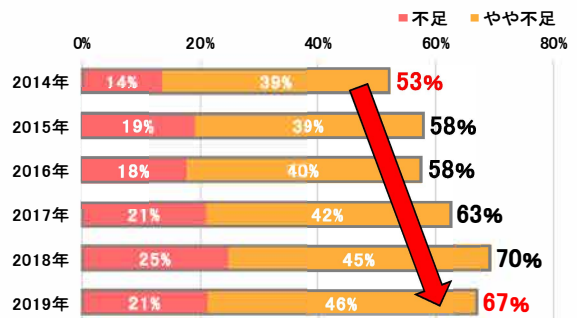
- 3大都市圏をつなぐ東名・新東名・名神・新名神は、高規格幹線道路全体の貨物輸送の半数を担っています。
- また、物流業界はドライバー不足が進んでおり、トラック輸送の効率化を図ることが急務となっています。
- 新東名の6車線整備により、「ダブル連結トラック」などに向けたインフラ環境整備に寄与することができ、物流の効率化による生産性向上が期待できます。

■物流業界を取り巻く環境

<高規格幹線道路の延長・貨物輸送状況>



<トラックドライバーが不足していると感じている企業割合>

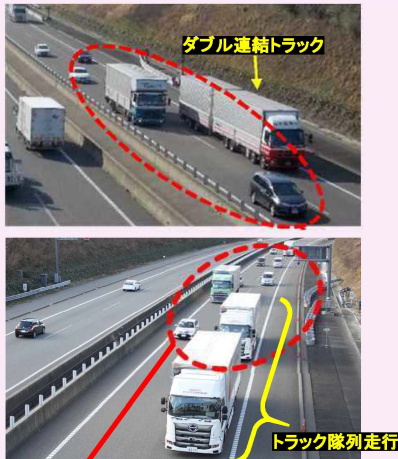


5年でドライバー不足が14ポイント増加

出典:全日本トラック協会「トラック輸送業界の景況感」※各年の第2四半期(7月~9月)

■ダブル連結トラック、トラック隊列走行を見据えた環境整備

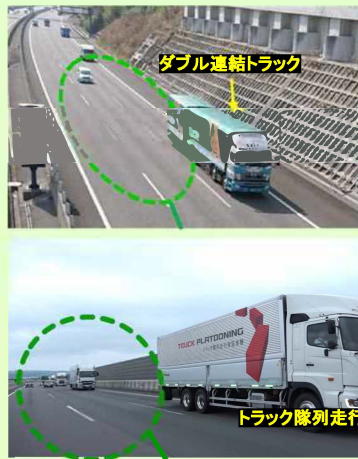
片側2車線区間



大型車(低速車)と普通車(高速車)の混在が多い



片側3車線区間



大型車(低速車)と普通車(高速車)の混在が少ない



速度差のある車両が分散されることにより、円滑な走行が図られます

交通量データ:2019年10月の平日12時間(7時~19時)の断面交通量(台風19号影響日を除外)より集計
2車線区間:森掛川IC~遠州森町SIC(上り線)、3車線区間:遠州森町SIC~浜松浜北IC(上り線)

●ダブル連結トラック



1台で2台分の輸送が可能

●トラック隊列走行



先頭車両と後続車両を電子的に連結することで隊列を形成

片側2車線区間は、割り込みや追越があり走行しにくかったですが、完成した3車線区間は、無理な追い越しがなく安全に走行出来ました。残りの区間の早期完成に期待しています。

また、大都市圏を結び新東名・新名神全線の6車線化に期待しています。



物流企業

物流企業、トラック運転手へのヒアリング調査(2020年11月)

新東名6車線化完成による効果②

通行止め、災害時などの安定的な交通の確保

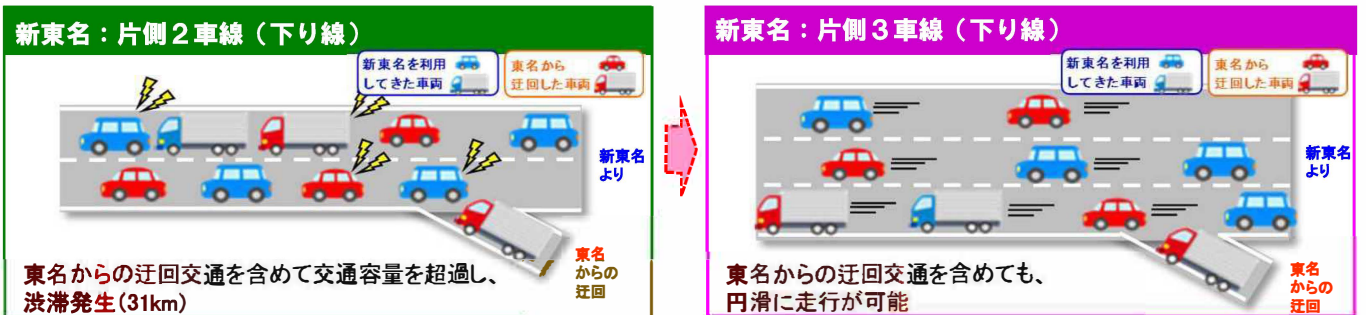


- 東名の災害時、東名から新東名へ車両が迂回したことにより、片側2車線区間の新東名では渋滞が発生し、交通機能が低下しました。
- 新東名の片側3車線整備により、東名の災害などの通行止め時に、新東名へ迂回することにより、さらなるダブルネットワーク機能の強化が図られ、信頼性が向上します。

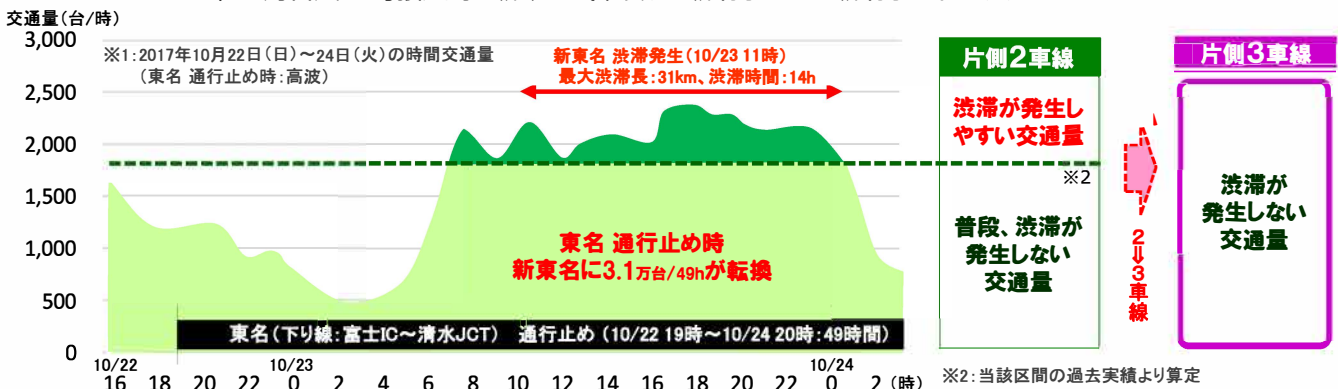
事例 高波による東名(清水JCT～富士IC)通行止め時の新東名(下り線)の交通状況



■新東名の片側3車線整備による迂回ルートの強化(東名 通行止め時)



2017年10月台風23号接近時の新東 (下り線:新清水JCT～新清水IC)の交通量 ※1



新東名6車線化完成による効果③

東名リニューアル工事実施時の代替路機能の強化

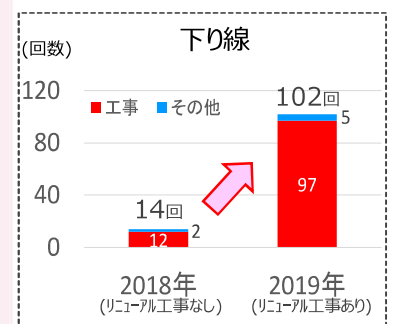


- 東名は、全線開通から50年以上が経過し、老朽化が進んでいます。これからも、安全で安心・快適にご利用いただくため、順次リニューアル工事を実施しています。
- リニューアル工事を実施する際は、対面通行の交通規制を長期に渡っておこなう必要があります。
- 東名の迂回路となる新東名へ一部交通が転換するため、車線数を増やすことにより、工事期間中における新東名への迂回機能が強化されます。

■東名リニューアル工事の交通状況

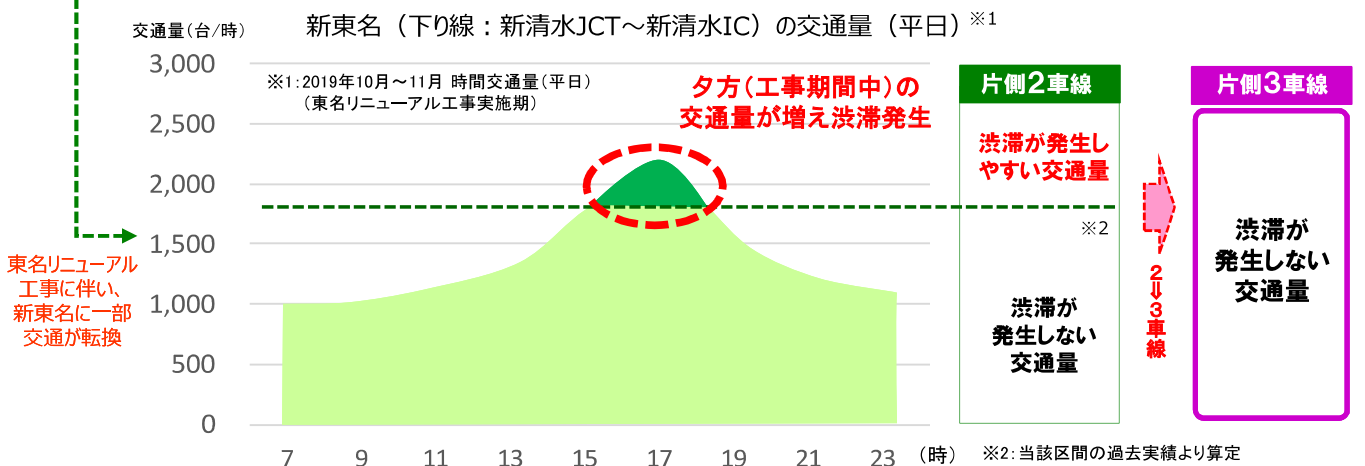


東名(裾野IC~清水JCT) 5km以上の渋滞回数 (9~11月比較)



東名リニューアル工事に伴い 工事渋滞が増加

■東名リニューアル工事実施期間における安定した交通路の確保



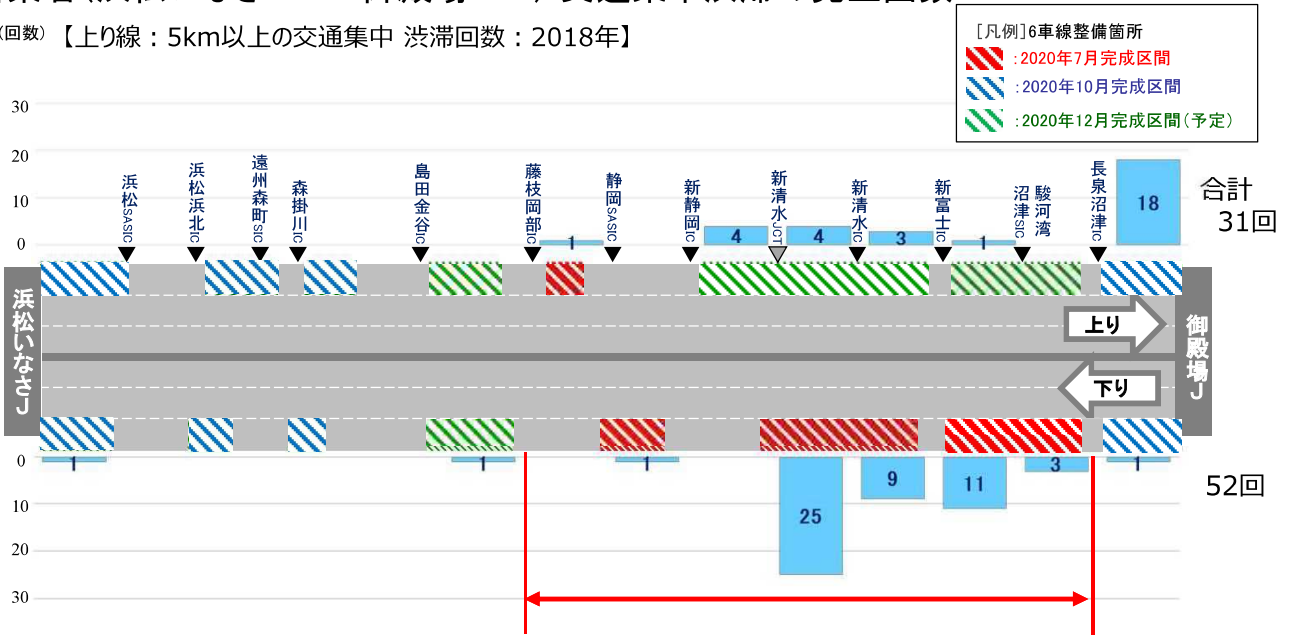
新東名6車線化完成による効果④ 交通集中による渋滞の解消



- 新東名の開通以降、下り線の新清水JCT～長泉沼津IC間で、交通混雑期を中心に渋滞が発生しています。
- 先行して片側3車線化した下り線の新清水JCT～長泉沼津IC間で、2020年7月末から9月に渋滞は発生しませんでした。

■新東名（浜松いなさJCT～御殿場JCT）交通集中渋滞の発生回数

(回数) 【上り線：5km以上の交通集中 渋滞回数：2018年】



(回数) 【下り線：5km以上の交通集中 渋滞回数：2018年】

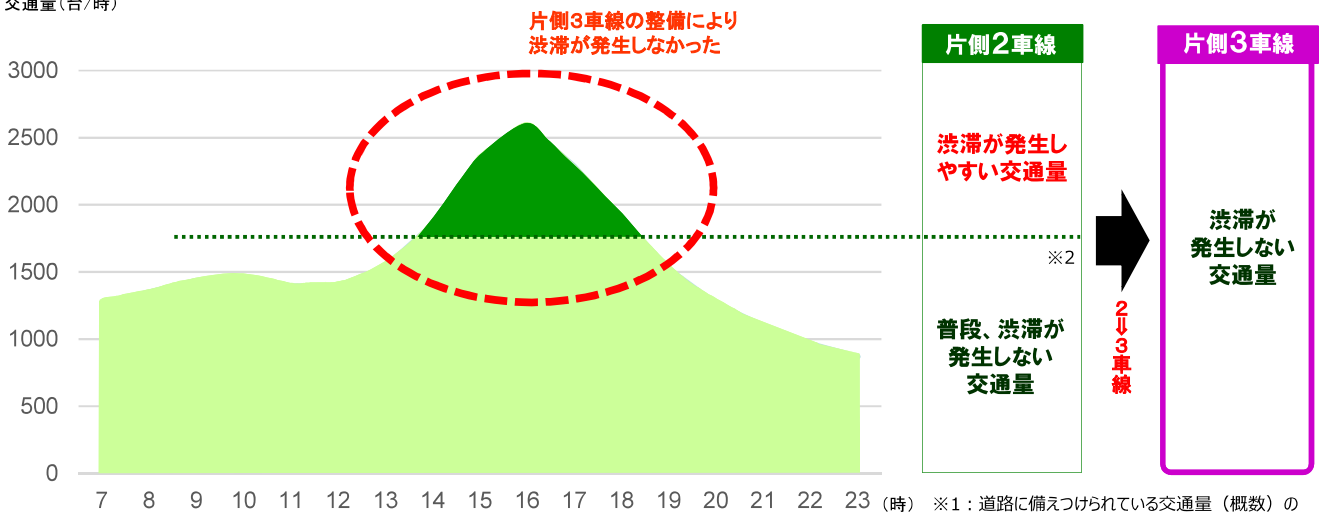
- ・ 藤枝岡部IC～長泉沼津IC間下り線約72kmの片側3車線が7月16日に完成
- ・ 片側3車線の完成後、渋滞は発生していません

※一部区間では6車線整備前から付加車線が設置されており、開通当初から片側3車線で走行できる箇所があります。

■新東名（新清水JCT～新清水IC）交通混雑時の交通量

【2020年シルバーウィーク平均(9月19日～22日の4日間)※1】

交通量(台/時)



※1：道路に備えつけられている交通量（概数）の自動計測装置による断面交通量【全車種】
 ※2：当該区間の過去実績より算定

新東名6車線化完成による効果⑤ 事故率低減による更なる安全性向上



- 視界が広く、快適に走行できる片側3車線区間は、片側2車線区間よりも、急加速や急減速を伴う追越行動（左右ハンドル操作）が35%少ないことが確認されています。
- 片側3車線区間は、片側2車線区間よりも死傷事故率が3割減少することにより、安全性の向上が期待されます。

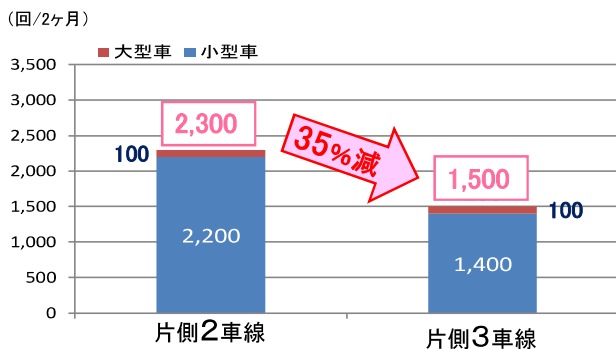
■新東名高速道路（浜松いなさJCT～御殿場JCT）の6車線化整備



※一部区間では6車線整備前から付加車線が設置されており、開通当初から片側3車線で走行できる箇所があります。

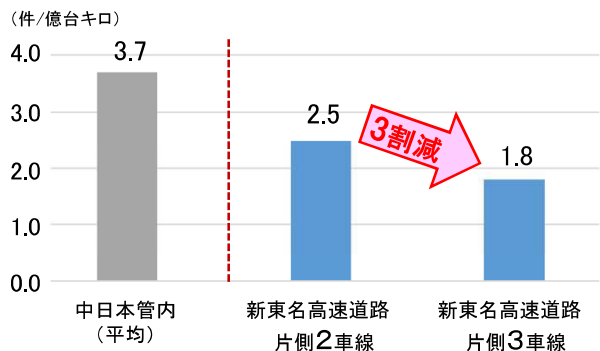
■2車線区間と3車線区間の追越行動の比較

<追越行動(急加速または急減速し、ハンドルを操作した回数※1)>

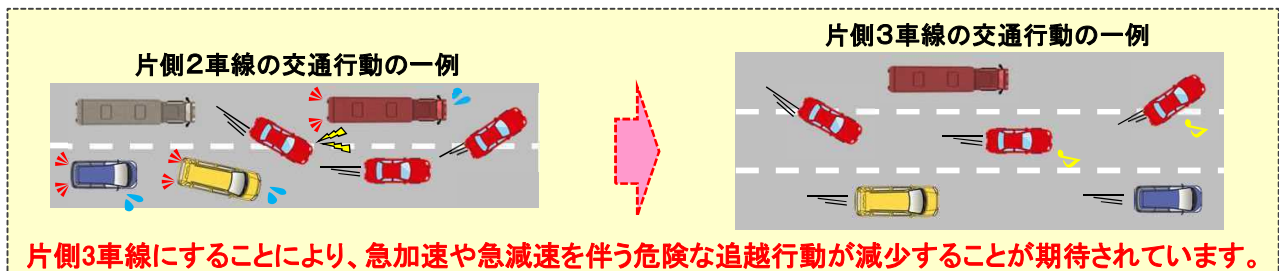


※1: 前後加速度が±0.25G以下(急加速orやや強いブレーキ)かつ左右ハンドル操作(ヨー角速度0を除く)を行った件数(ETC2.0データより)。評価区間は、新東名(上り線)の森掛川IC付近における約1kmの直線区間

■新東名(2・3車線)の死傷事故率



※2: 2018年事故データよりNEXCO中日本が集計



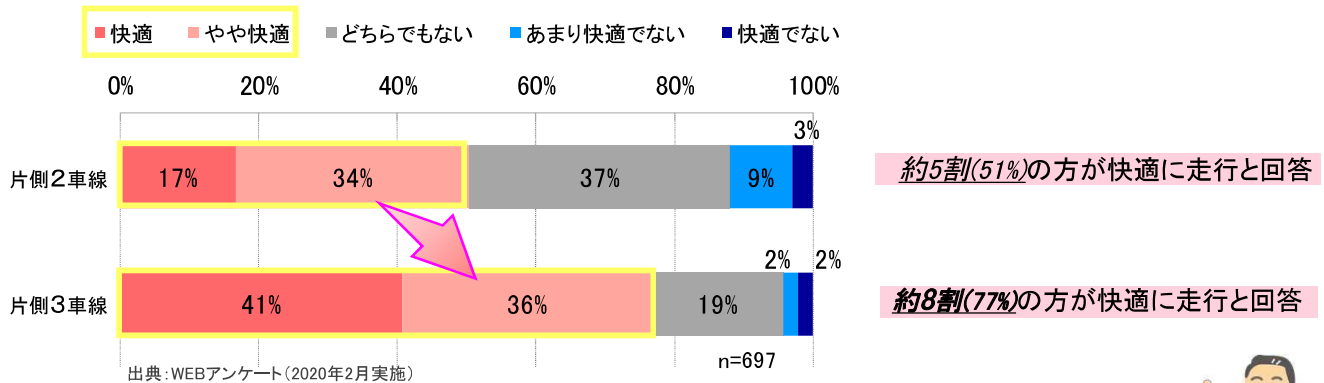
お客さまのご意見



- 新東名の片側3車線区間は、片側2車線区間に比べ、走行車線の選択肢が増え、走行しやすくなったなどの声をいただいております。走行性の向上が発現しています。
- また、新東名（御殿場JCT～浜松いなさJCT間）以外にも、6車線化の整備を求める声をいただいております。

■お客さまからのご意見

片側2車線、3車線区間の印象



片側2車線区間では、トラックが追越車線を走っているときは、希望速度で走行できない。
片側3車線整備によって車線の選択肢が増えるので、走りやすくなります。



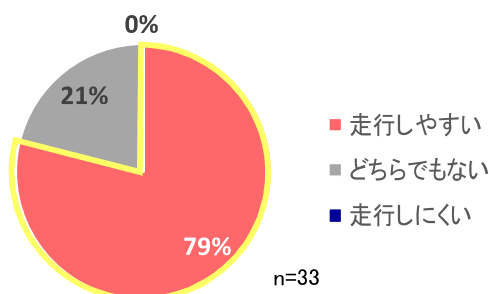
40代男性
埼玉県在住



30代女性
千葉県在住

伊勢への旅行では、東名から新東名へルートを変更しました。新東名は、車線数が多いため、車線変更に気を使いますが、車線が多いほうが走行しやすいです。

高速バス運転手の片側3車線の印象



高速バス
運転手

片側2車線区間は、トラックに前を塞がれると追い越しができないため、定時に到着するか不安があります。片側3車線整備により、車線の選択肢が増えるため、走行しやすくなります。

7～9月にSNS上に挙げられた声

出典：NEXCO中日本 公式Twitterより

- 残りの区間も早く完成させてほしい。
- 片側3車線は、走りやすい。
- 片側3車線は、走行して怖く感じた。
- 浜松いなさJCT～豊田東JCTも早期6車線化を、新東名は愛知県区間も6車線化しないと意味がないと思います。
- 新東名・新名神それぞれの6車線化が必要、新名神も早期完成を。

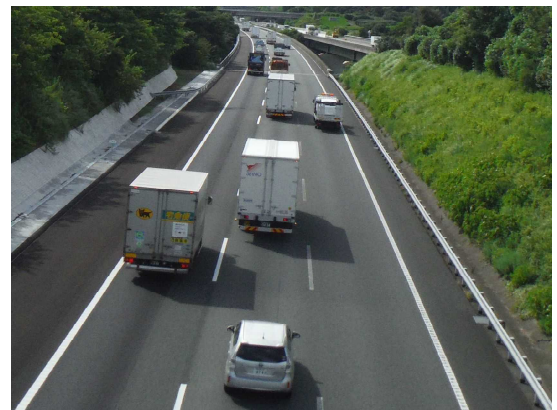
道路整備状況

■新東名高速道路(6車線区間)の整備状況

<2020年12月運用開始(予定)区間の6車線化整備状況>



<2020年7月運用開始区間の6車線化運用前後の状況>



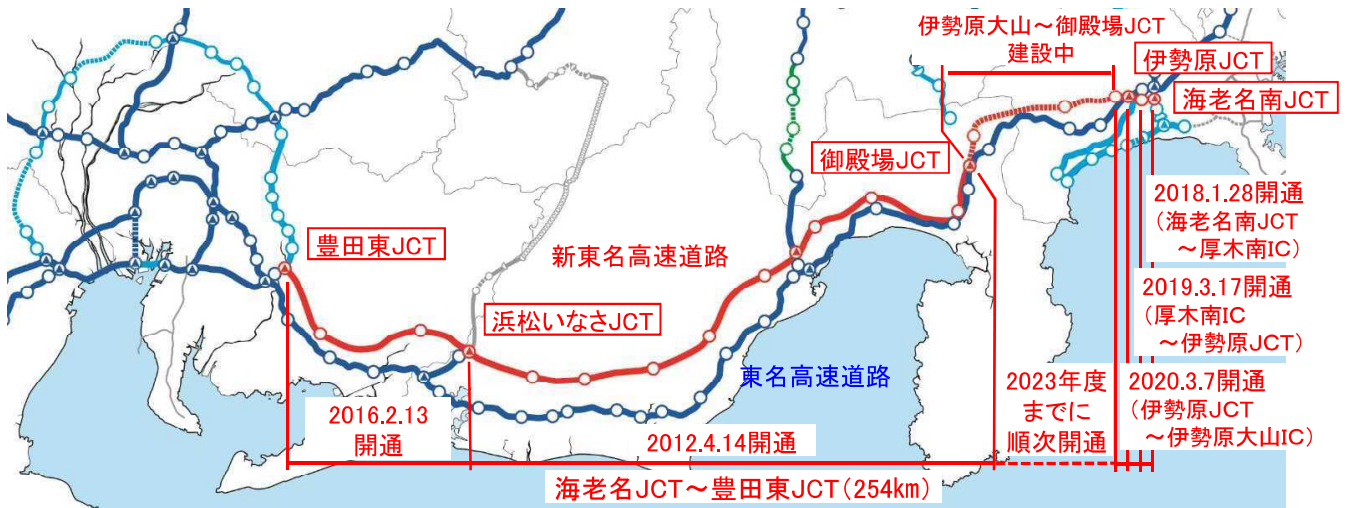
<2020年10月運用開始区間の6車線化運用前後の状況>



参考 新東名高速道路全線開通に期待される効果 東名・新東名のダブルネットワークの形成による信頼性の向上

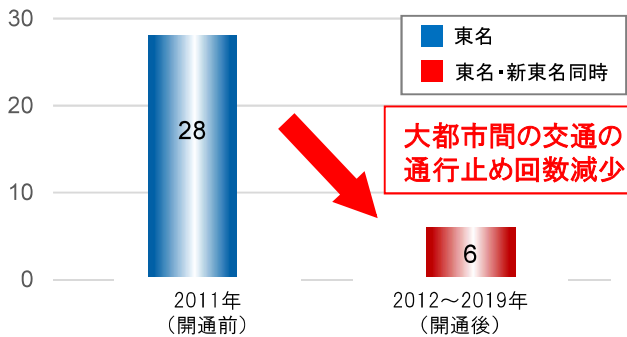


- 東名・新東名のダブルネットワークが形成されると、東西交通を分断する通行止めの発生が減少し、東西を結ぶネットワークの信頼性が向上します。
- 全線開通から50年を超えた東名は、リニューアル工事など大規模な交通規制を伴う工事を実施する際でも、新東名があることにより渋滞が緩和されます。



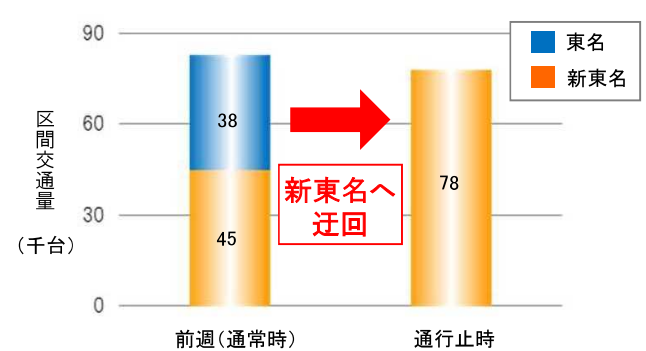
事例 新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通による効果

■ 東名・新東名における東西交通の通行止め実績



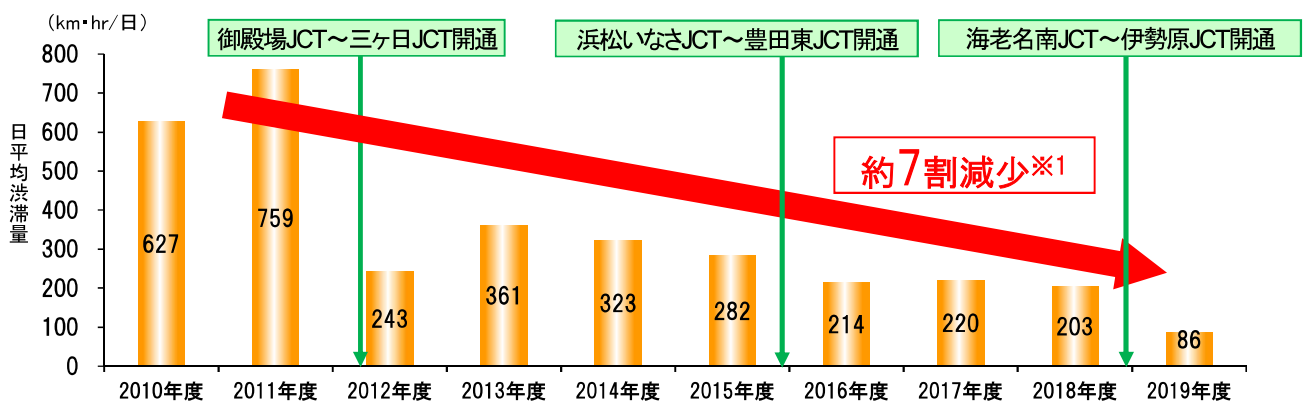
※2011年対象区間：東名_御殿場IC～三ヶ日IC
2012～2019年対象区間：東名・新東名_御殿場JCT～三ヶ日JCT

■ 東名通行止め時の新東名への迂回



※対象区間：東名_富士～清水JCT、新東名_新富士～新清水JCT
対象日時：前週(通常時) 2017/10/15 19:00～10/17 20:00
通行止め時 2017/10/22 19:00～10/24 20:00

■ 東名(東京IC～豊川IC)集中工事時における東名の渋滞状況(日平均渋滞量:km・hr/日)



※1 2010年度と2011年度の平均と2012年度から2019年度の平均の比較

参考 新東名高速道路(海老名南JCT～御殿場JCT)の開通に期待される効果 安全性・快適性の向上と東名の渋滞緩和



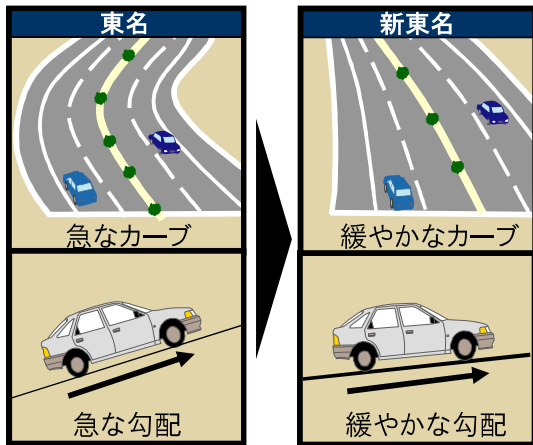
- 東名の 大井松田IC～御殿場IC間は山岳地帯を通過するため、急カーブ・急勾配が連続しています。新東名はカーブや勾配が緩やかな構造であるため、安全・快適な走行性が確保されます。
- 東名の 海老名JCT～三ヶ日JCT間の交通集中による渋滞のうち約7割が海老名JCT～御殿場JCT間で発生しており、新東名の開通により、東名の渋滞が緩和されます。

東名(大井松田IC～御殿場IC)の状況

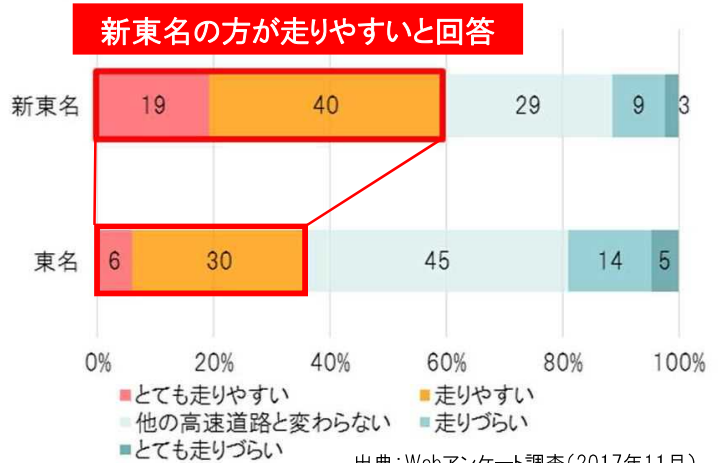


※建設中区間のIC名称などは仮称

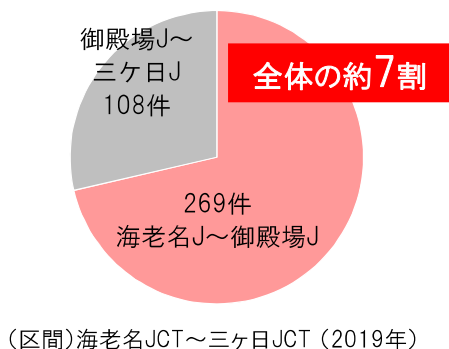
東名・新東名のカーブ・勾配



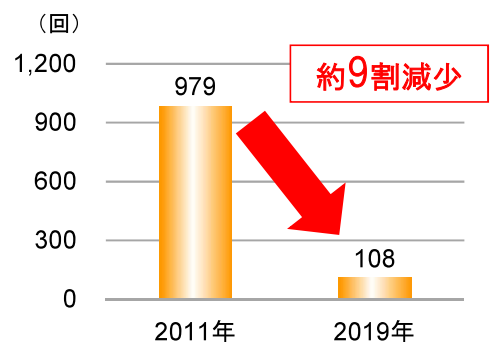
利用者アンケート結果



東名(海老名JCT～御殿場JCT)の交通集中による渋滞回数の割合



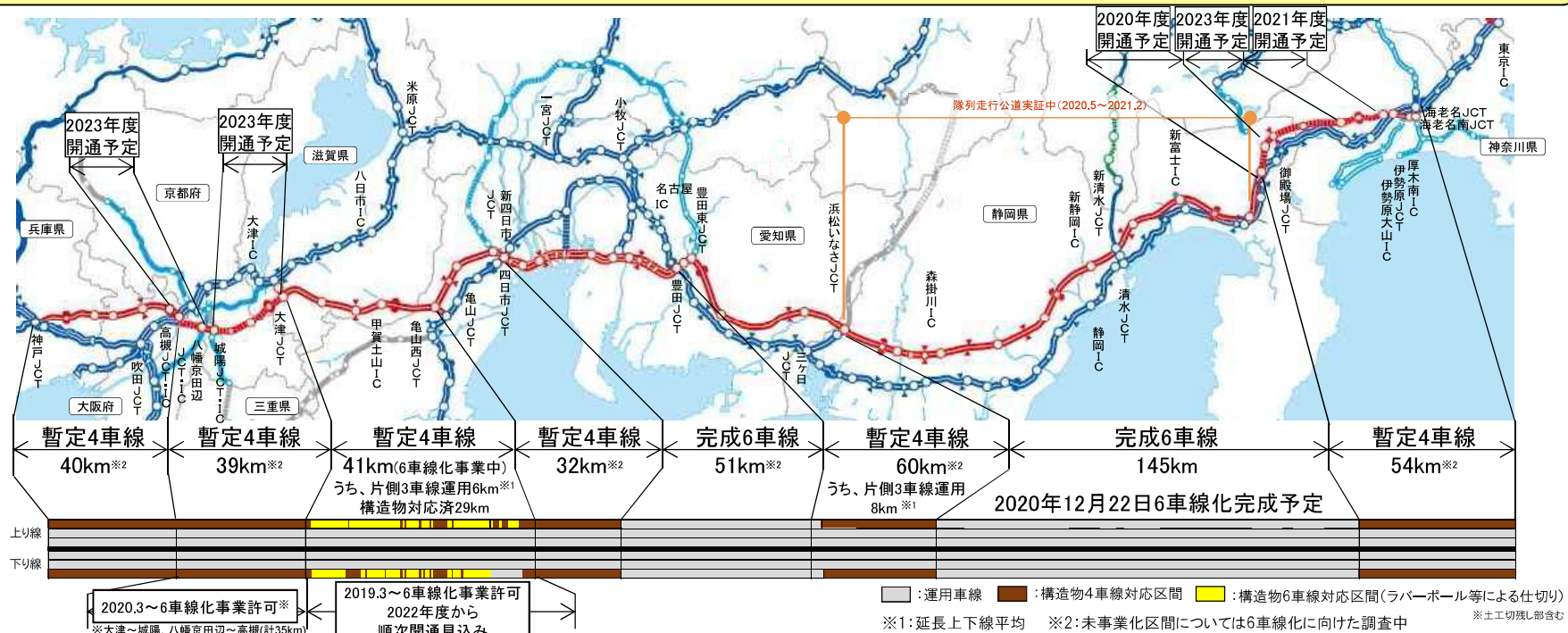
事例 新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通に伴う東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)の渋滞回数



参考 新東名、新名神の整備状況



○新東名、新名神の6車線化などにより、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることが必要
 ○新東名、新名神全線462 kmのうち、約45%にあたる210kmが6車線運用中。残る暫定4車線区間のうち、亀山西JCT～城陽JCTおよび八幡京田辺JCT～高槻JCTの計70kmは現在6車線化事業中



	計画	供用	6車線化の整備状況 (新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT))	
			6車線運用中	6車線構造物対応済【4車線運用】
新東名	289km	243km (84%)	183km (63%)	0km (0%)
御殿場JCT～浜松いなさJCT	145km	145km (100%)	145km (100%)	0km (0%)
新名神	173km	138km (80%)	27km (16%)	29km (17%)
亀山西JCT～大津JCT	41km	41km (100%)	6km (15%)	29km (71%)
大津JCT～高槻JCT・IC	39km	4km (10%)	0km (0%)	0km (0%)
合計	462km	381km (82%)	210km (45%)	29km (6%)

※率は計画延長より算出 ※3車線運用、構造物対応済み延長は上下線平均

