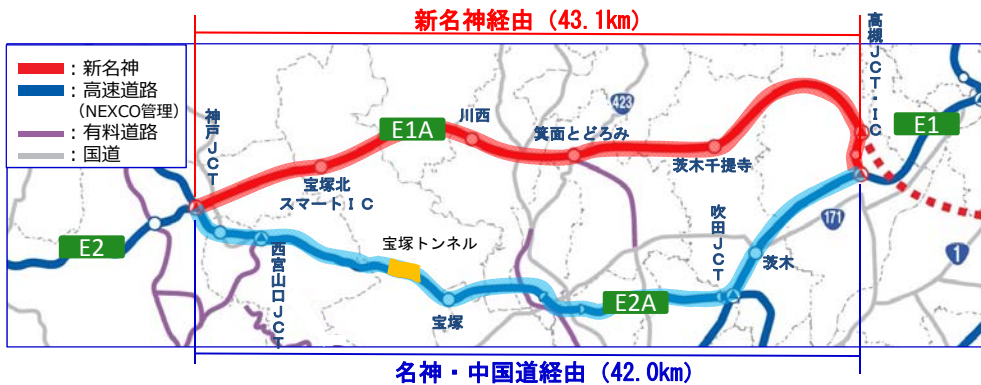


交通の分散効果

◆ 新名神により、名神・中国道(高槻～神戸)の渋滞回数が約75%減少

新名神の開通により、高槻～神戸間のダブルネットワークが完成。名神・中国道側の交通量が約20%減少し、交通の分散がはかられました。また、分散により名神・中国道側の渋滞回数は約75%減少。事故件数も約35%減少しています。開通前(2017年)のGWと比べ、2019年のGWの交通量は約30%増加した一方で、20km以上の渋滞回数は減少しています。



九州方面への配送後に中国道経由で関西方面に戻ってくる際、渋滞が緩和されたため、ドライバーの帰社時間が早くなりました。

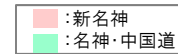
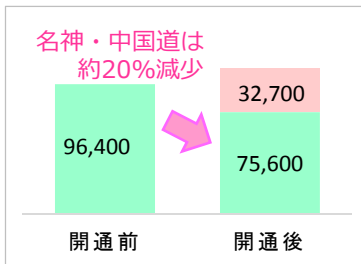


約11万台の交通を分散

断面交通量の変化(年間)

(高槻JCT・IC～神戸JCT)

(台/日)



今までは西宮名塩や宝塚トンネルが混むので、なかなか西へは行きにくかったですが、今はそのストレスがなくなりました。

30代女性(高槻市)

※WEBアンケート調査より

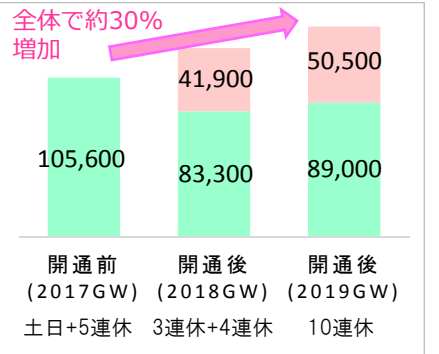
※本線交通量は、交通量計測装置による値(加重平均)

※開通前:2017.3.20～2018.3.17(1年間)、開通後:2018.3.19～2019.3.18(1年間)で集計

断面交通量の変化(GW)

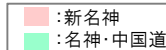
(高槻JCT・IC～神戸JCT)

(台/日)

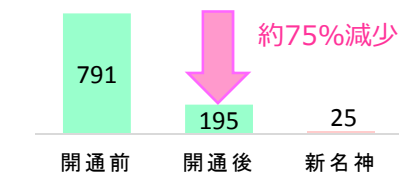


分散に伴い、渋滞・事故ともに減少

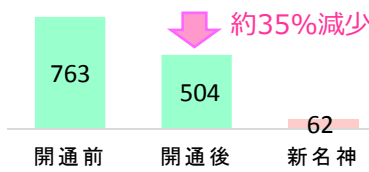
渋滞回数・事故件数の変化 (高槻JCT・IC～神戸JCT)



【渋滞回数(回)】



【事故件数(件)】



渋滞回数の変化 (GW)

【20km以上の渋滞回数(回)】



※2017GW期間:2017.4.28(金)～5.8(月)、2018GW期間:2018.4.27(金)～5.7(月)、2019GW期間:2019.4.26(金)～5.6(月)の各11日間、交通量は交通量計測装置による値(加重平均)

※NEXCO西日本 渋滞・事故データより集計 開通前:2017.3.20～2018.3.17 開通後:2018.3.19～2019.3.18(各1年間)
・5km以上の渋滞(※1)を集計 集計範囲:名神(吹田JCT～高槻JCT・IC) 中国道(神戸JCT～吹田JCT)
・事故データは速報値
※1:渋滞 時速40km以下で低速走行、あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態



新たな物流軸の構築

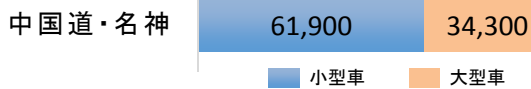
◆ 中国道・阪神高速～名神利用の貨物車の約8割が新名神に転換

中国道・名神から多くの大型車が新名神へ転換しており、新名神を利用する車の2台に1台は大型車となっています。また、新名神開通前に中国道または阪神高速～名神ルートを利用していた貨物車の約8割が、開通後に新名神経由の走行経路に転換しています。

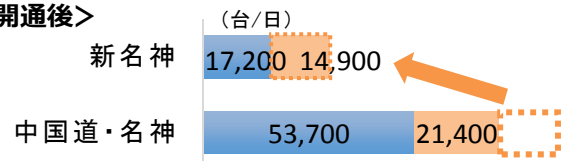
大型車の利用経路が分散し、新名神は大型車に特化

中国道・名神・新名神利用交通の車種構成

<開通前>



<開通後>



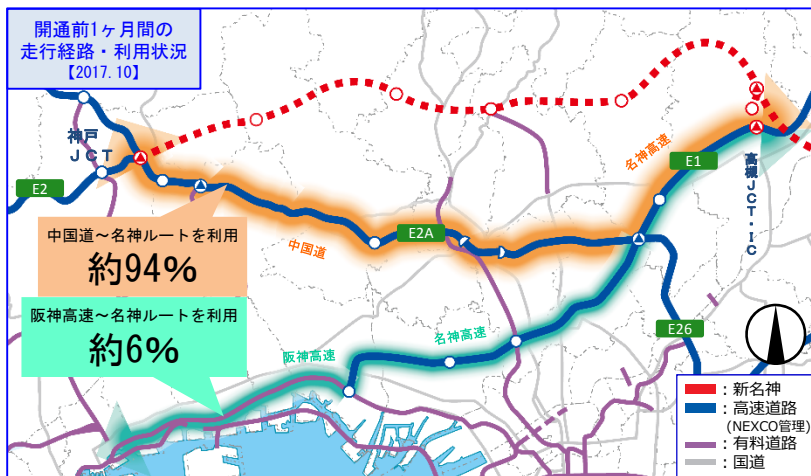
※交通量は交通量計測装置による速報値(加重平均)

※開通前:2017.3.20～2018.3.17(1年間)、開通後:2018.3.19～2019.3.18(1年間)

中国道・名神から多くの大型車が新名神へ転換

一部の貨物車の走行経路が中国道・名神・阪神高速から転換

中国道・名神・阪神高速を利用していた貨物車(うち商用車プローブデータで捉えられた約7,700台)の経路転換



日新電機(株)

配送ルートの選択肢が増え、状況を見て配送計画上の配送時間を短く設定することもあります。

出典:株式会社富士通交通・道路データサービス 商用車プローブデータ

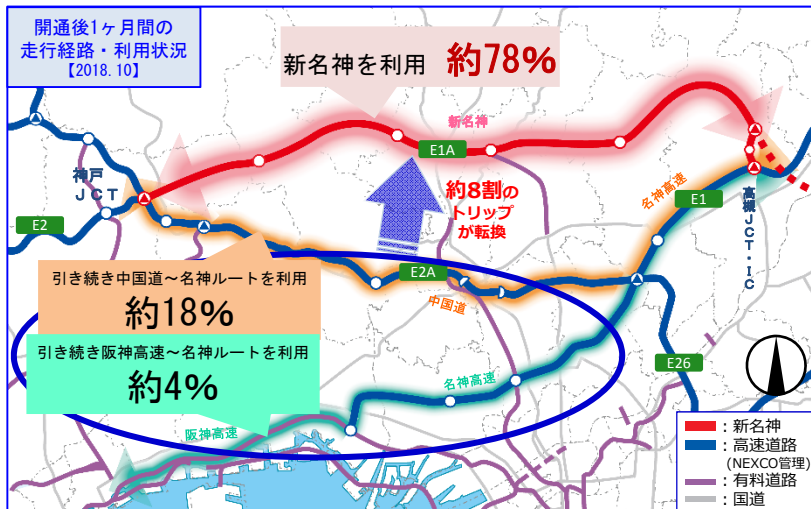
【集計期間】

開通前:2017.10.1～10.31(1ヶ月間) 開通後:2018.10.1～10.31(1ヶ月間)

商用車プローブデータの概要

- ・商用貨物車に搭載された富士通製の運行記録計(ネットワーク型デジタルタコグラフ)からデータを収集・蓄積したものの
- ・全国の商用貨物車100万台中の14万台(14%)のサンプルデータ

・左図のデータは、新名神開通前の2017年10月の1ヶ月の間に、中国道～名神高速、阪神高速3号神戸線～名神高速のどちらか一方の経路のみを走行した車両を抽出して集計したもの(約7,700台分のデータ)



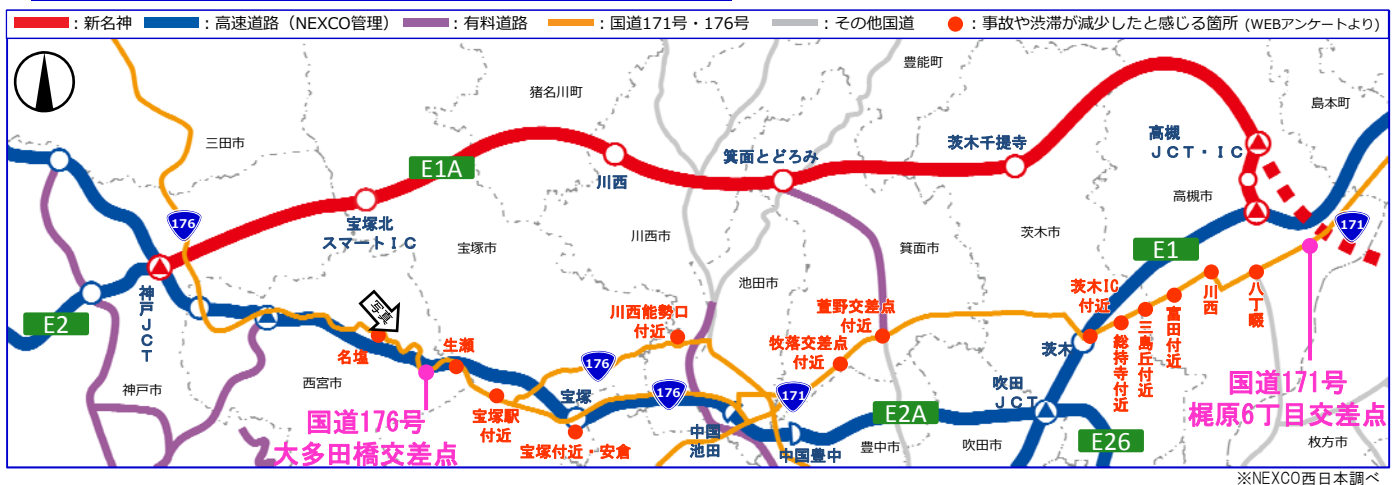
一般道の交通状況が改善

◆ 並行する国道の渋滞が緩和され、日々の移動が楽に

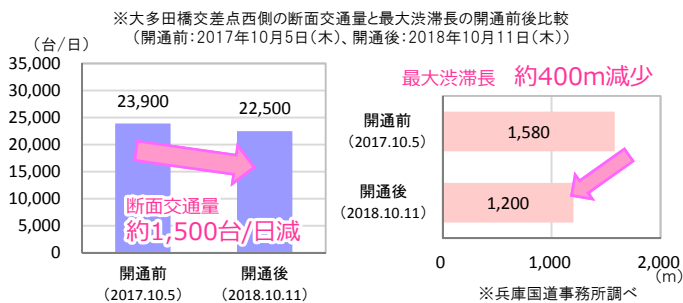
新名神沿線の住民400人を対象に行ったアンケートでは、国道171号・176号の主要交差点において、「新名神開通後、事故・渋滞が減ったと感じた」との声が挙げられました。また、国道171号・176号の交通量や渋滞も、新名神開通後に減少していることを確認しています。

国道171号・176号の交通量、渋滞が減少

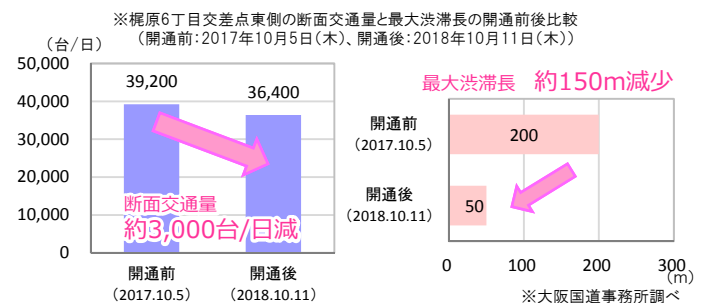
「事故・渋滞が減った」と感じる箇所・渋滞の減少状況



国道176号 (大多田橋交差点) の交通量・最大渋滞長



国道171号 (梶原6丁目交差点) の交通量・最大渋滞長



【国道176号 名塩付近の交通状況】



新名神開通により国道176号の渋滞が緩和され、実家から帰るときの時間が短縮されました。



国道171号の渋滞が緩和され日々の移動が楽になりました。

※NEXCO西日本調べ

新名神の開通効果に関するWEBアンケート (2018年11月実施)

- 【対象者】新名神沿線在住かつ新名神の開通を知っている方
 ※新名神沿線:三田市・西宮市・宝塚市・猪名川町・川西市・池田市・豊能町・箕面市・茨木市・高槻市
- 【回答数】400名
- 【主な質問項目と回答方式】
 ○「新名神開通後に感じた効果」を選択肢から回答
 ※事故・渋滞の減少を感じた地点の具体的な道路・交差点名は記述式
 ○新名神にまつわるエピソード(普段の生活における開通前後の変化等)を自由回答



沿線地域の交流活性化

◆ 遠方から新名神沿線地域を訪れる高速道路利用者が増加

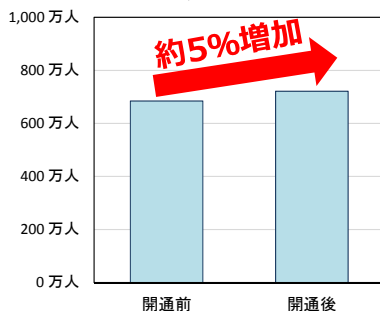
開通前と開通後の8か月間（4月～11月）、高速道路（新名神、名神、中国道）を利用して新名神沿線地域を訪れる人の動きを見ると、**約5%増加**しています。

高速道路を利用して新名神沿線を訪れる方が約5%増加

高速道路利用の来訪者が増加

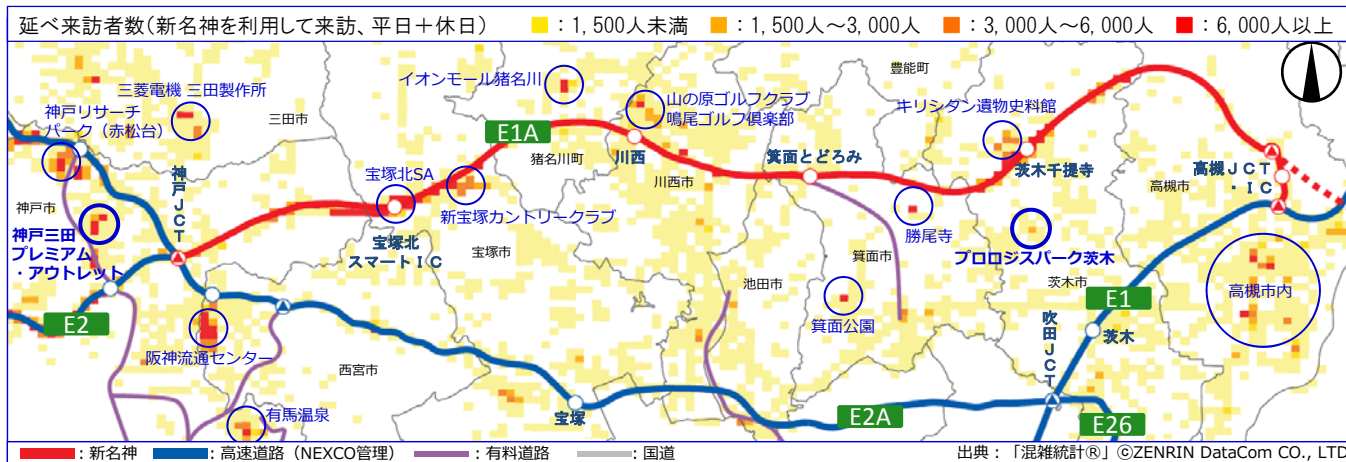


【高速道路を利用して沿線を訪れた方の人数（開通前後8か月間）】



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD
※宝塚北SA、茨木千提寺PA周辺来訪者数を除いた人数

新名神を利用した来訪者の滞在先分布と延べ来訪者数（2018年4月-11月）



神戸三田プレミアム・アウトレット



三菱地所・サイモン(株)

新名神の開通後、神戸三田プレミアム・アウトレットでは大阪摂津エリアや京都からの来場が微増しており、新名神開通の効果もあるとみています。

彩都エリアは大阪市内への配送のみならず、西日本全域へ効率よく到達可能な物流最適地であると判断してプロロジスパーク茨木を開発しました。新名神高速道路を利用することで、広域配送の観点からもアクセスがより強化されています。



プロロジス

混雑統計®の概要

「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーション(※)の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総合的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分ごとに測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。※ドコモ地図ナビサービス(地図アプリ・ご当地ガイド)等の一部のアプリ。

※集計期間…開通前:2017年4月-11月 開通後:2018年4月-11月

※新名神沿線地域…神戸市北区、三田市、西宮市、宝塚市、川西市、猪名川町、池田市、箕面市、茨木市、高槻市、豊能町、能勢町

※集計対象サンプル…集計エリア(新名神沿線地域)内で、250mメッシュに15分以上滞在した実績のあるサンプル(集計エリアに居住地または勤務地のあるサンプルは除く)



沿線住宅地の人口増加・地価上昇

◆ 新名神通過市町の住宅団地で人口が増加傾向・地価は上昇傾向

新名神の通過市町では、住宅団地における人口が増加傾向にあり、2012年～2018年の間に箕面森町では約2.6倍、彩都では約1.7倍に増加しています。また、新名神の通過市町では地価が上昇しています。

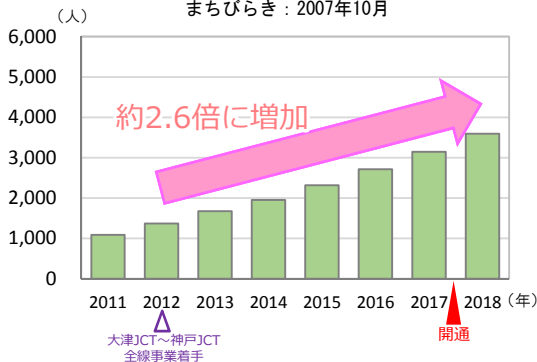
沿線のニュータウン位置図と人口推移



出典：国土数値情報

箕面森町

まちびらき：2007年10月

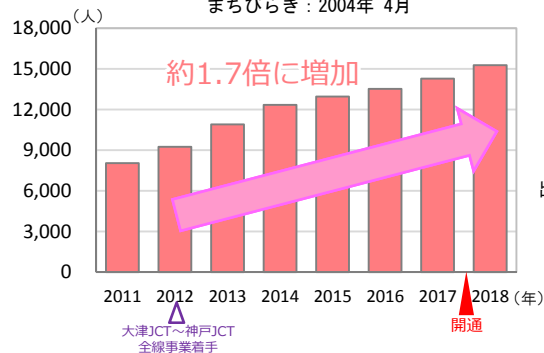


大津JCT～神戸JCT
全線事業着手

開通

彩都

まちびらき：2004年4月

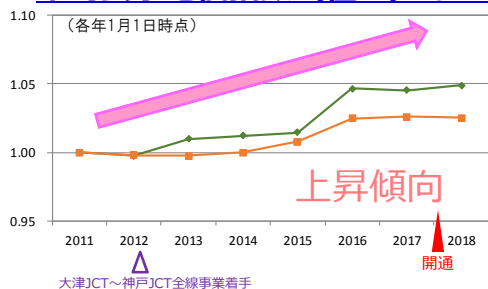


大津JCT～神戸JCT
全線事業着手

出典：箕面森町HP、
彩都HP、
住民基本台帳人口
※各年4月時点の人口

沿線市町の平均公示地価の推移

平均公示地価指数（住宅）（2011年1月を1としたときの伸び）



大津JCT～神戸JCT全線事業着手

通過市町
(高槻市、茨木市、箕面市、豊能町、池田市、川西市、猪名川町、宝塚市)

大阪府・兵庫県(政令指定都市、沿線市町除く)

出典：公示地価(国土数値情報)



<箕面森町>

彩都、箕面、成合南地区など、着々と企業との住宅販売契約が進められており、機運は高まってきていると考えています。



大阪府庁



沿線地域の企業立地

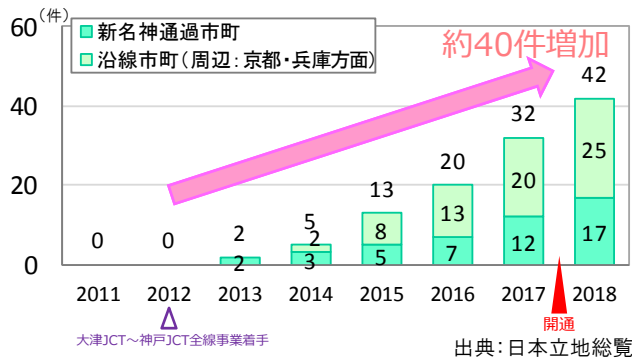
◆ 開通区間を含む広い地域で企業の立地が進む

新名神の通過市町では、物流施設や大規模小売店の立地が進んでいます。また新名神通過市町だけでなく、**その外側の地域、中国道等の沿線**においても、**新名神開通を見据えた物流施設等が整備**されています。2012年～2018年の間で、物流施設は約40件、大規模小売店は約80件整備が進んでいます。

物流施設・大規模小売店の立地状況

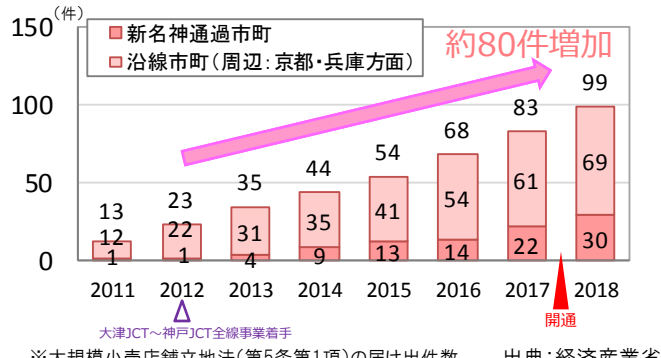


沿線の物流施設件数の推移 (延べ計画数)

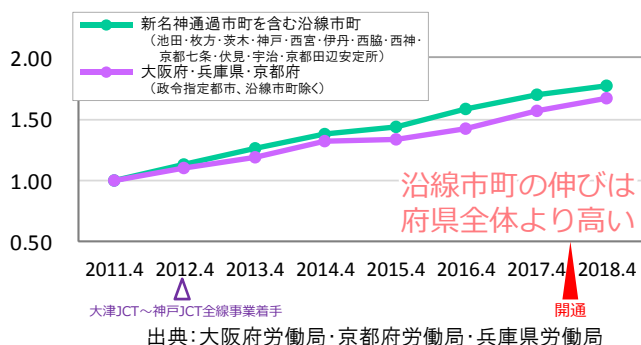


※年は出典資料の発行年。発行年の前年に建設を計画または着工・創業した計画について記載

沿線の大規模小売店件数の推移 (延べ届出数)



有効求人数の推移 (2011年4月を1としたときの伸び)



名神、新名神、中国道に近い高槻・茨木は、東京-大阪間の物流において利便性が高く、茨木は関西全域へのアクセスの利便性も高いため、両地域に物流施設を立地しました。



大和ハウス工業(株)
(新名神全通に向け4箇所物流施設開発中)



(株)日本エスコ
(ひょうご東条IC付近で物流施設を開発中)

新名神開通による渋滞緩和は施設開発にプラスであり、物流施設のテナント誘致に効果がありました。

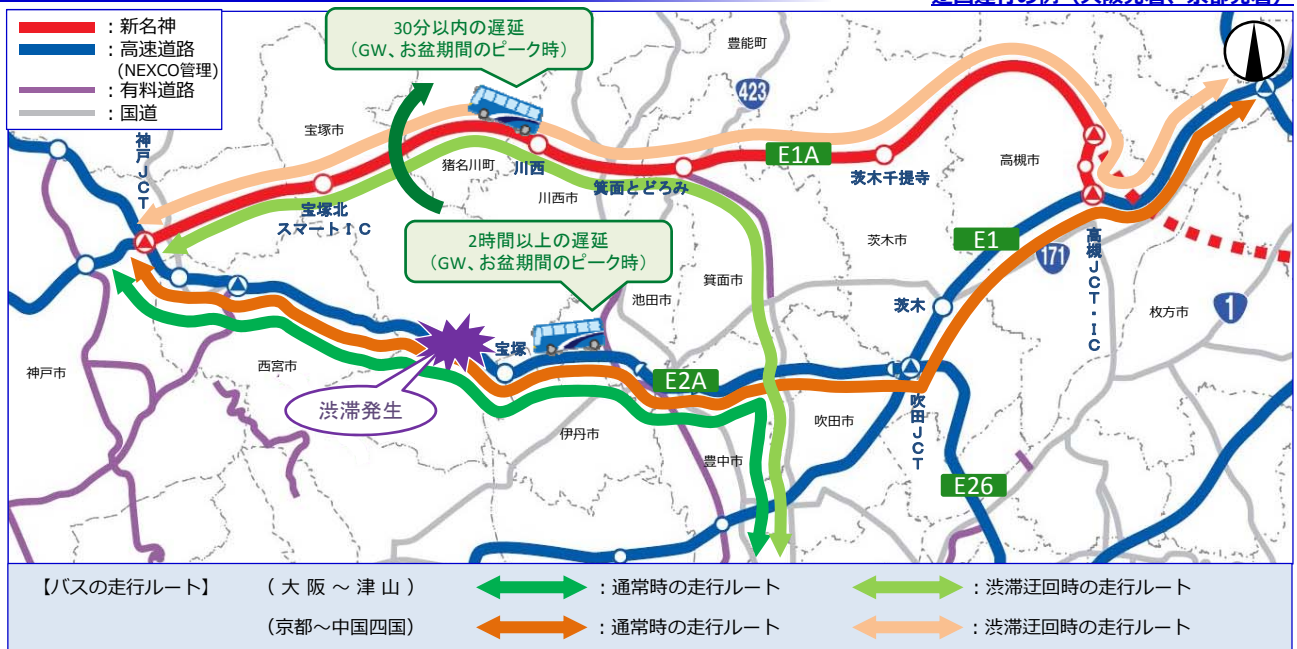


高速バス事業の効率化

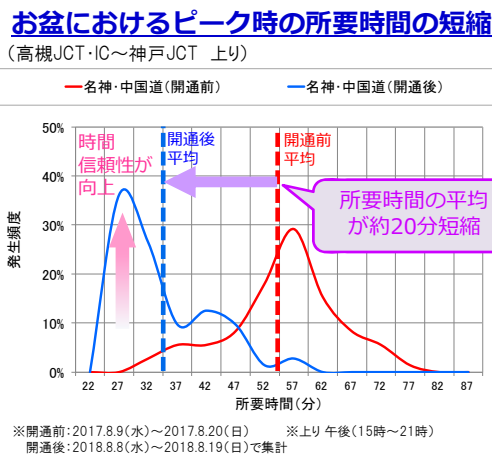
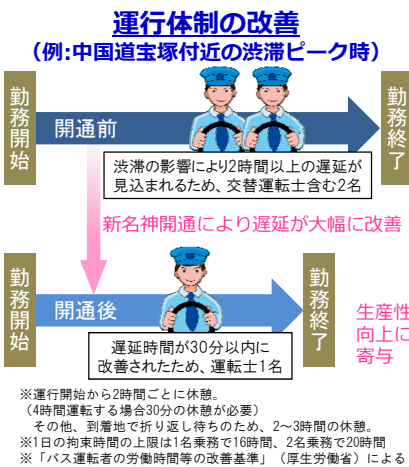
◆ 新名神が高速バス事業を支援

新名神が開通し、中国道、名神を利用している高速バスが、**定時性確保の観点から新名神を迂回路として利用**し始めています。また、遅延が軽減されたことにより、大渋滞が見込まれた交通混雑期でも交代運転士なしでの運行が可能になる等、**高速バス事業のさらなる活性化**を支援しています。

新名神を迂回ルートとして利用する高速バス

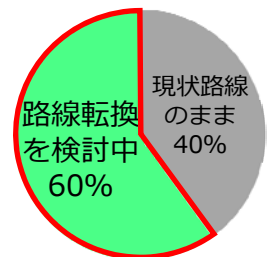


運行体制・運行ルートの改善



運行ルートの変更検討

名神及び中国道を利用し、新名神を迂回利用している京都発の5便のうち、3便(鳥取便、津山便、出雲便)の路線転換を検討。



GW、お盆期間、年末年始等の大渋滞が見込まれる時には交代運転士を乗務させていましたが、新名神高速道路の開通で、遅延が大幅に改善されたことにより、交代運転士なしで運行しています。(西日本ジェイアールバス(株))

※NEXCO西日本調べ

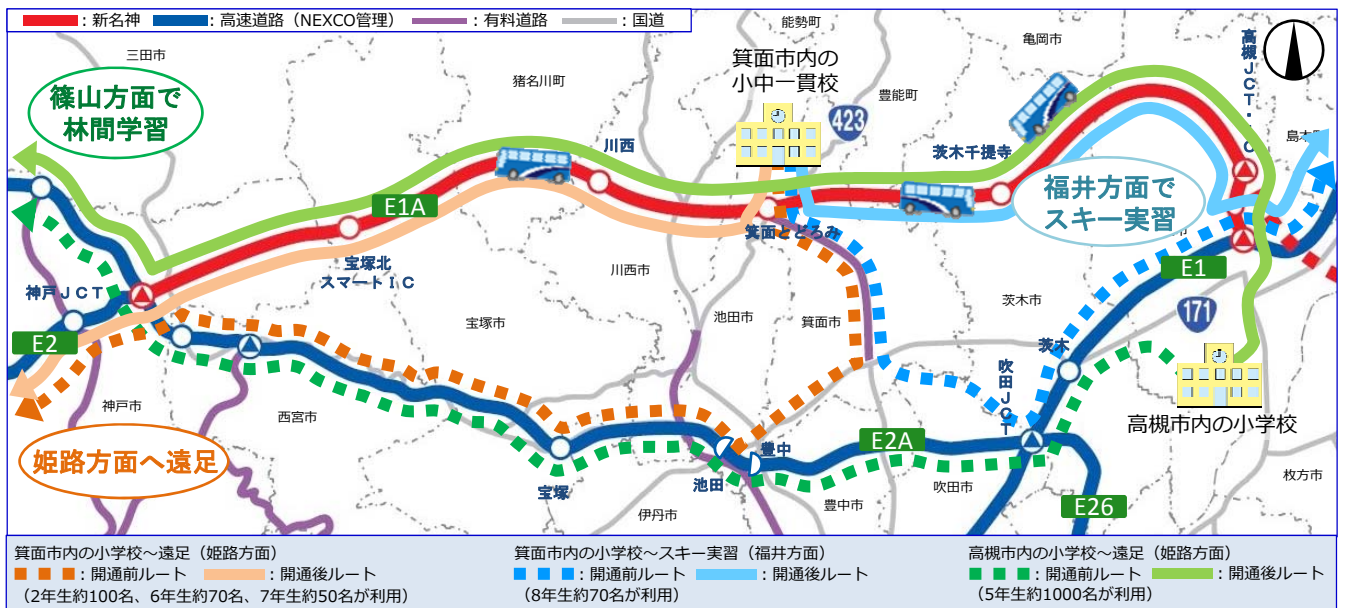


遠方での校外活動を支援

◆ 移動時間の短縮により現地での活動時間が増加

遠足等の学校外の活動においても、新名神の開通により移動時間が短縮され、**現地での活動時間をこれまでよりも多く確保**することができるようになりました。

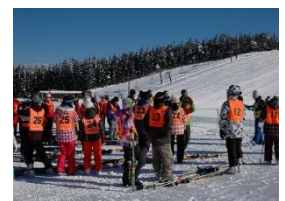
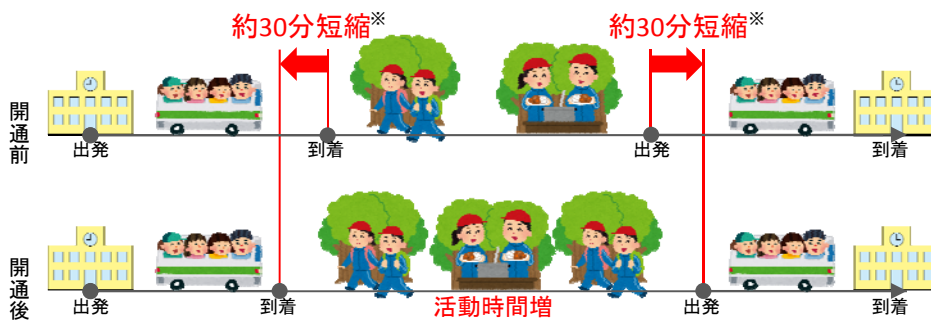
新名神の開通によりルート変更



移動時間短縮により活動時間増

移動時間短縮により活動時間が増加 (算面市内の小中一貫校～姫路方面の例)

※ 一般道の所要時間はH27交通センサス、高速道路の所要時間は規制速度より算出



遠足等で姫路市や神戸市へ向かう際、昨年までは池田ICから中国自動車道を利用していましたが、新名神高速道路が開通してからは、学校に近い算面とどろみICから新名神高速道路を利用しています。

移動時間が短縮されたことにより、現地での活動時間(アスレチック・フィールドワーク・飯盒炊爨等)を有効に使うことができます。



周辺交通量の増加

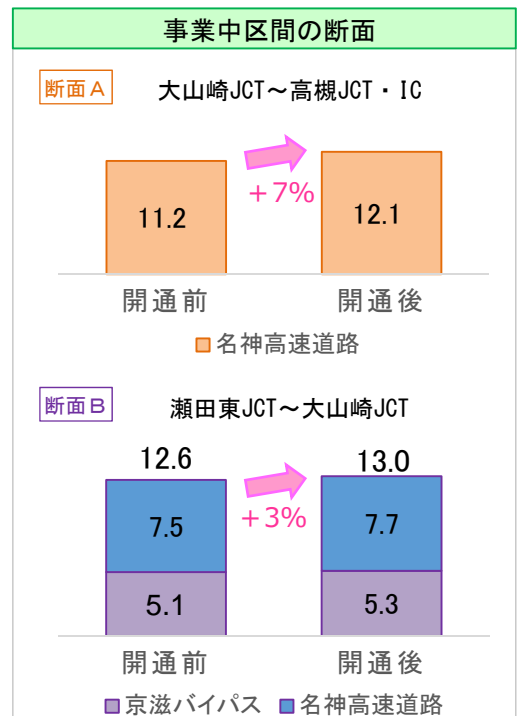
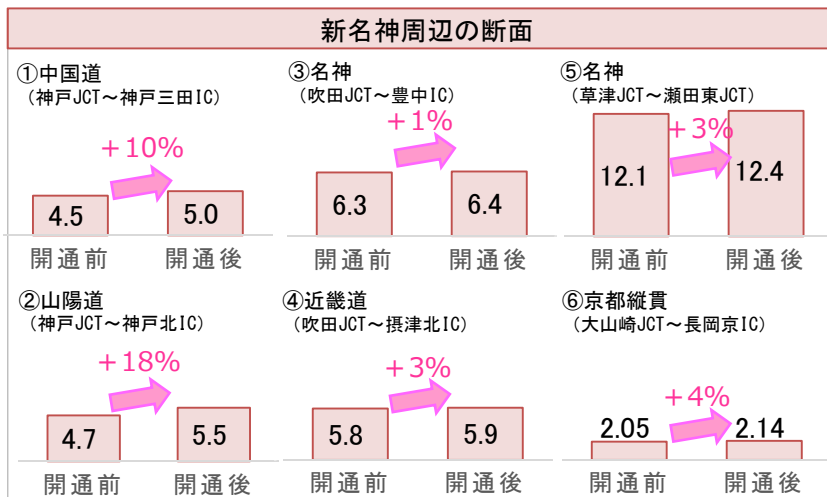
◆ 新名神開通により交通量が増加。事業中区間の着実な整備を推進しています

開通した高槻JCT・IC～神戸JCT間では、名神・中国道の交通が分散しましたが、高槻JCT以東の現在事業中の区間に並行する名神高速等については断面で5%前後交通量が増加しました。また、開通区間の東側にあたる名神・京滋バイパスは、交通量増に伴い、渋滞回数が約30%増加しました。

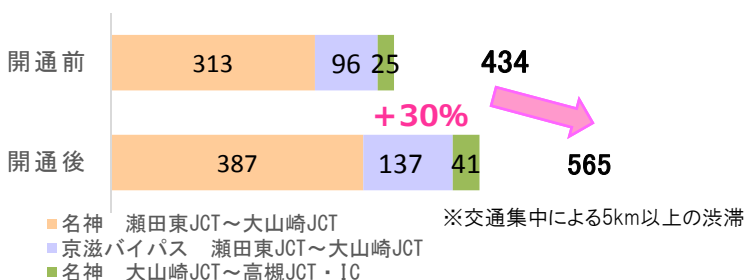
開通後、断面の交通量が増加し、東側の名神・京滋バイパスの混雑悪化



断面交通量の変化 (万台/日)



高槻JCT・IC～瀬田東JCTの渋滞回数の変化 (回)



※本線交通量は、交通量計測装置による値(加重平均)
 【集計期間】
 開通前: 2017.3.20～2018.3.17(1年間)
 開通後: 2018.3.19～2019.3.18(1年間)

