

事故通行止めを回避



◆ 通行止めに巻き込まれずに目的地へ

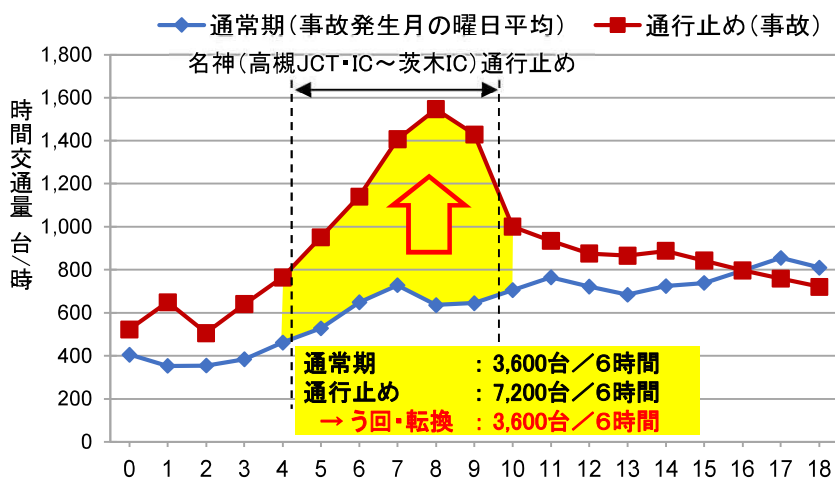
新名神(高槻JCT・IC～神戸JCT)は、名神・中国道と一体となって**ダブルルート**を形成(リダンダンシーを確保)しており、通行止め時にう回することができるようになりました。

通行止めになっていないルートを選択することで、安心して目的地まで行くことができます。

リダンダンシー効果の発揮事例



事故通行止め時における新名神の交通量変化



※車両感知器データ(下り線:高槻JCT・IC～茨木千提寺IC)より集計
(通常期):事故発生日を除く2018年12月の金曜日の平均交通量
(通行止め):2018年12月28日(金)

沿線住民の声 (WEBアンケート)



大阪府

大阪～神戸間の高速道路がダブルネットワークになったことにより、災害時や事故による通行止めの際、経路選択・う回が可能になりました。

※自治体ヒアリング調査(2022年8月実施)



中国道リニューアル工事の実現

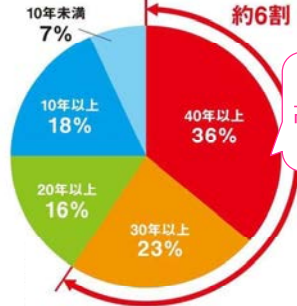


◆ 中国道リニューアル工事が実現

開通から**30年経過する高速道路は約6割**に達しており、早急な更新・修繕工事が必要となっています。

中国道は新名神開通前は約10万台/日もの交通量であったため、通行止めなどを行うには社会的影響が大きく、工事実施が困難でした。新名神といった**強力な回路が確保**されたことで、**中国道リニューアル工事が実現**できました。

<高速道路の老朽化が進んでいます>



30歳を超える高速道路が約6割もある



供用中道路の経過年数比率 (R4.3末時点、NEXCO西日本管轄)

中国道通行止めの期間はう回にご協力いただきました

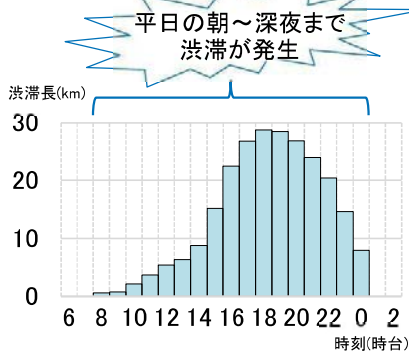
<リニューアル工事における終日通行止め>

期間: 令和3年10月1日~11月8日 (39日間)
 区間: 中国自動車道(上下線)
 吹田JCT~中国池田IC



もし新名神がなかったら、最大約30kmの渋滞が発生していました

<渋滞予測>



※新名神がなかった場合、吹田JCT~中国池田IC間の工事を「終日車線規制(4車線→2車線)」で実施すると仮定して上り線の渋滞長を試算
 ※中国池田ICを先頭とした渋滞を想定
 ※車両センサーデータ、NEXCO西日本渋滞データより集計 (車両センサーデータ): 2017年10月、2021年10月 (NEXCO西日本渋滞データ): 2021年10月



事業中区間の着実な整備を進めてまいります



◆ 事業中区間側では渋滞の発生が続いている

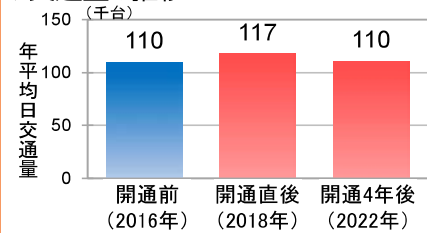
新名神(高槻JCT・IC～神戸JCT)の開通後は、名神・中国道の渋滞が大きく減りましたが、事業中区間と並行する名神・京滋バイパスでは、渋滞の発生が続いています。

新名神が全線開通することで、交通が分散され、渋滞が緩和し、高いサービスレベルの確保が期待できます。

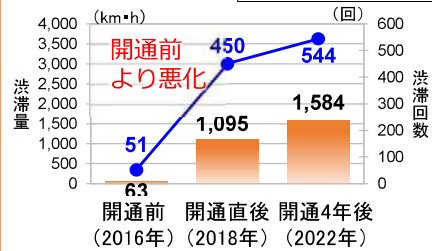
事業中区間と並行する名神高速道路・京滋バイパス

《大山崎JCT-高槻第二JCT》

◆ 交通量の推移

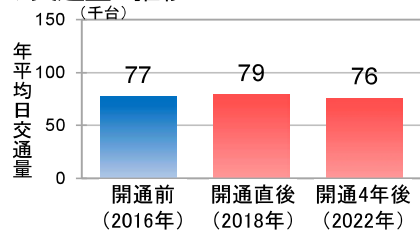


◆ 渋滞量と渋滞回数

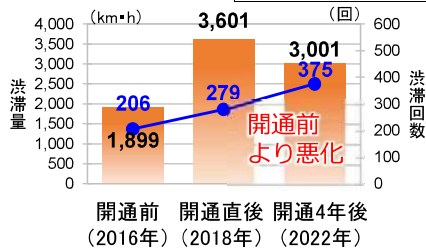


《京都東IC-京都南IC》

◆ 交通量の推移

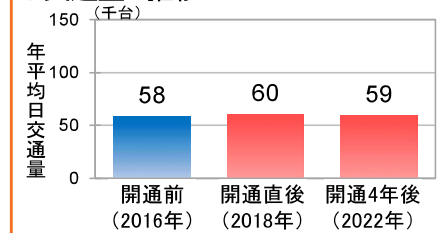


◆ 渋滞量と渋滞回数



《笠取IC-宇治東IC》

◆ 交通量の推移



◆ 渋滞量と渋滞回数

