

地図に見る現代

## 新東名・名神高速道路の計画と現在

中日本高速道路株式会社  
西日本高速道路株式会社

### はじめに

新東名高速道路と新名神高速道路（新東名神）は、混雑が著しい現東名・名神高速道路（現東名神）と互いに交通を分担することで、日本の産業・文化・社会経済活動の振興に大きく寄与することをめざす高速道路である。

### 現東名神が抱える課題

東名高速道路（東名）は昭和44年に、名神高速道路（名神）は昭和40年にそれぞれ全線が開通した。以来今日まで、両高速道路は経済の中核である首都圏～中部圏～近畿圏の三大都市圏を結ぶ大動脈として日本経済の発展を支えてきた。

現在、沿線地域のGDPは日本全体の約49%を占め、全国の高速道路の貨物輸送量に占める現東名神の割合も約33%と、圧倒的なシェアとなっている。

ただその一方で、現東名神では、交通量が全線開通当時の約3.7倍にも達し、交通集中による渋滞が年間約3,800回発生するなど、慢性的な渋滞や著しい混雑が恒常化している。

### 新東名神の意義

こうした課題を抜本的に解決するため、両社は新東名神の整備を進めている。新東名神が完成すれば以下の3点が実現される。

### 1. 現東名神のサービス改善

現東名神の交通量の多くの部分が、大都市圏間を結ぶ長距離型の利用で占められている。これらの通過交通を中心に新東名神を利用することで、現東名神の渋滞は抜本的に解消される。結果、定時性を確保し安定的な輸送体制を実現できる。

### 2. ダブルネットワーク化による信頼性の向上

現東名神は開通から約40年が経過し、老朽化が進みつつある。このため、安全を確保するための恒常的な補修・改良工事が必要となってきた。また、事故発生時の通行止めの際に、一般道へ通行車両が流出することにより地域全体の交通が麻痺するなど、大きな影響が出ている。

新東名神を整備することで、補修・改良工事や事故、非常事態発生時においても、現東名神と互いに補い合うことにより、交通の安定性を確保できる。また、一般道への交通流出による地域への影響を大きく緩和することが可能となる。

### 3. 国土の大動脈として三大都市圏の連携強化に貢献

新東名神は三大都市圏を最短ルートで結び、ゆとりのある構造規格を採用した。海老名～神戸間が全通すると、この間の現在の所要時間（5時間40分）が4時間40分へと1時間短縮され、三大都市圏間の旅行時間が大幅に短縮される。人やモノの流れをスムーズにし、



新東名・名神高速道路の計画と現状

さらに移動可能範囲を拡大することで、社会経済活動を活性化する。

## 新東名神の現況

新東名神は愛知・三重・滋賀県内ですでに開通している。その他の区間も後述する一部を除いて全線で建設中である。

### 1. 現在の開通区間

#### (1) 豊田東ジャンクション(JCT)～四日市JCT

2005年の愛知万博開催にあわせて全線開通した。現東名と東名阪自動車道を伊勢湾岸沿いに連絡しているこの区間は、東海環状自動車道と一体になって名古屋圏の環状道路としての役割も担う。

#### (2) 亀山JCT～草津田上インターチェンジ(IC)

去る2月23日に開通し、現名神とあわせて中部と関西を結ぶダブルネットワークを構築する。名神の渋滞緩和をはじめ、名神・関ヶ原地区の積雪時にも代替ルートとなり、名神間の物流を支える。

### 2. 建設中の区間

現在建設中の区間も、コスト低減や環境に

配慮しながら、2020年度までに全線を開通させる予定である(当面着工しない区間を除く)。今後最も早い2012年度に開通予定の御殿場JCT～引佐JCT間の静岡県内区間では、最新のITS(高度道路交通システム)を活用し、先進の高速道路空間の提供をめざしている。

### 3. 当面着工しない区間

新名神のうち、大津～城陽、八幡～高槻の区間については、近年同等機能を持つ道路(京滋バイパス)が完成したため、2003年12月の政府与党申し合わせで「抜本的見直し区間」に設定された。その後、2006年2月の第2回国土開発幹線自動車道建設会議で「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。」と報告された。

## おわりに

新東名神は、初の開通から40年を過ぎた日本の高速道路にとって、新たな第一歩となる事業である。両社は今後も、建設中の各区間の少しでも早い開通に向け、事業を進めていく。