

1 調査名称：中京都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市

3 調査圏域：中京都市圏

4 調査期間：平成 29 年度

5 調査概要：

第 5 回中京都市圏物資流動調査の補完調査として、愛知県豊橋市、岐阜県岐阜市、三重県四日市市、名古屋市を対象に、荷捌き実態調査の企画、準備、実施及びデータ整備を行った。荷捌き実態調査結果を用いた現状分析により、地区ごとの課題を抽出した。

また、平成 28 年度に実施した第 5 回中京都市圏物資流動調査結果を用いた都市圏全体の現状分析を踏まえ、施設立地、物流ネットワーク、都市内物流の視点から愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市個別の物流課題を抽出した。

## I 調査概要

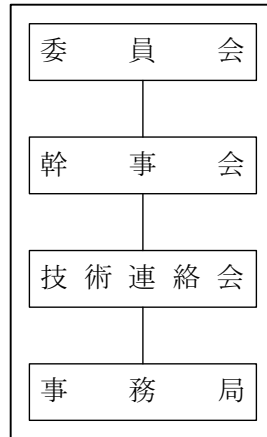
### 1 調査名称：中京都市圏総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

1. 全体計画
2. 物流補完調査の実施
  - 2.1 荷捌き実態調査の企画
  - 2.2 調査の準備
  - 2.3 調査の実施
  - 2.4 データ整備
  - 2.5 調査結果の現状分析・課題抽出
3. 第5回物流調査結果から明らかになる物流課題の抽出
  - 3.1 テーマ設定
  - 3.2 三重県の産業活性化に資する事業所の立地に関する分析（三重県）
  - 3.3 名古屋港に着目した愛知県における道路ネットワークに関する分析（愛知県）
  - 3.4 岐阜県内の産業を支える道路ネットワークに関する分析（岐阜県）
  - 3.5 高速道路を利用して名古屋市を通過・迂回する貨物車の流動特性に関する分析（名古屋市）

## 3 調査体制

## 中京都市圏総合都市交通計画協議会



## 4 委員会名簿等：

	所 属	役 職 (氏 名)
会 長	中部地方整備局	局 長
顧 問	関西大学 教授	秋山 孝正
	三重大学 教授	朝日 幸代
	中部大学 教授	磯部 友彦
	名古屋大学 教授	中村 英樹
	名古屋工業大学 教授	藤田 素弘
	名城大学 教授	松本 幸正
	名城大学 教授	水尾 衣里
	名古屋大学 教授	森川 高行
委 員	(社)中部経済連合会	常務理事
	名古屋商工会議所	常務理事・事務局長
	国土交通省都市局	都市計画調査室長
	国土交通省道路局	道路経済調査室長
	中部運輸局	企画観光部長
	中部運輸局	交通環境部長
	大阪航空局中部空港事務所	次長
	中部経済産業局	総務企画部長
	東海農政局	企画調整室長
	愛知県警察本部	交通部長

委員	所 属	役 職 (氏 名)
	中日本高速道路（株）名古屋支社	副支社長
	独立行政法人都市再生機構中部支社	支社長
	名古屋高速道路公社	副理事長
	中部地方整備局	企画部長
	中部地方整備局	建政部長
	中部地方整備局	道路部長
	中部地方整備局	港湾空港部長
	愛知県	建設部長
	愛知県	振興部長
	愛知県	政策企画局長
	岐阜県	県土整備部長
	岐阜県	都市建築部長
	岐阜県	商工労働部長
	三重県	県土整備部長
	三重県	地域連携部長
	名古屋市	住宅都市局長
	名古屋市	総務局企画調整監
	名古屋市	緑政土木局長
	名古屋市	交通局長

## II 調査成果

### 1 調査目的

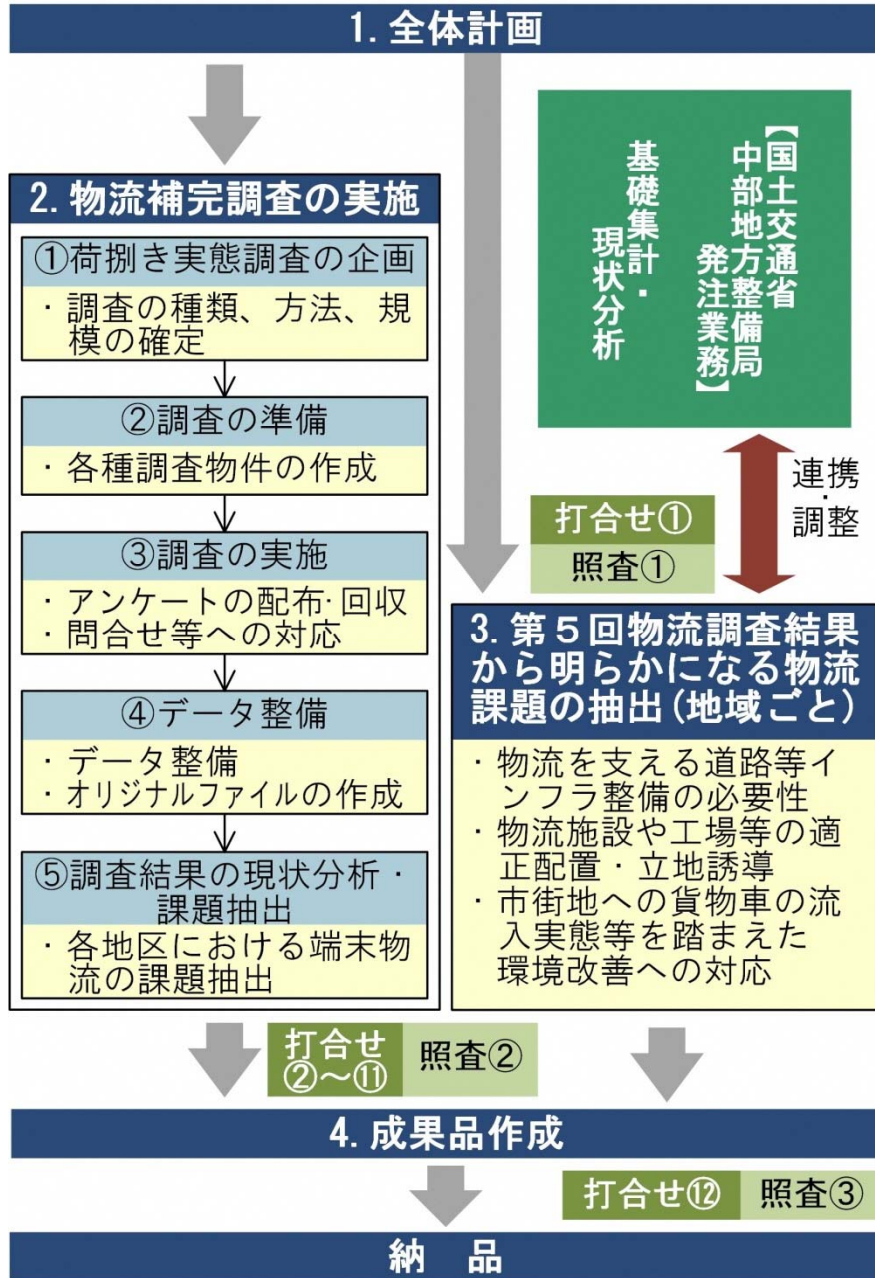
中京都市圏総合都市交通計画協議会では、昭和 51 年の第 1 回物資流動調査以降、概ね 10 年毎に調査を実施し、調査によって得られた定量的なデータに基づく分析を通じ、諸々の物流課題を明確にするとともに、取り組むべき施策を提案してきた。

第 5 回中京都市圏物資流動調査は、平成 26 年度からの 2 か年で調査企画を行い、平成 28 年度から 3 か年かけて実態調査、集計・分析、とりまとめを行う。

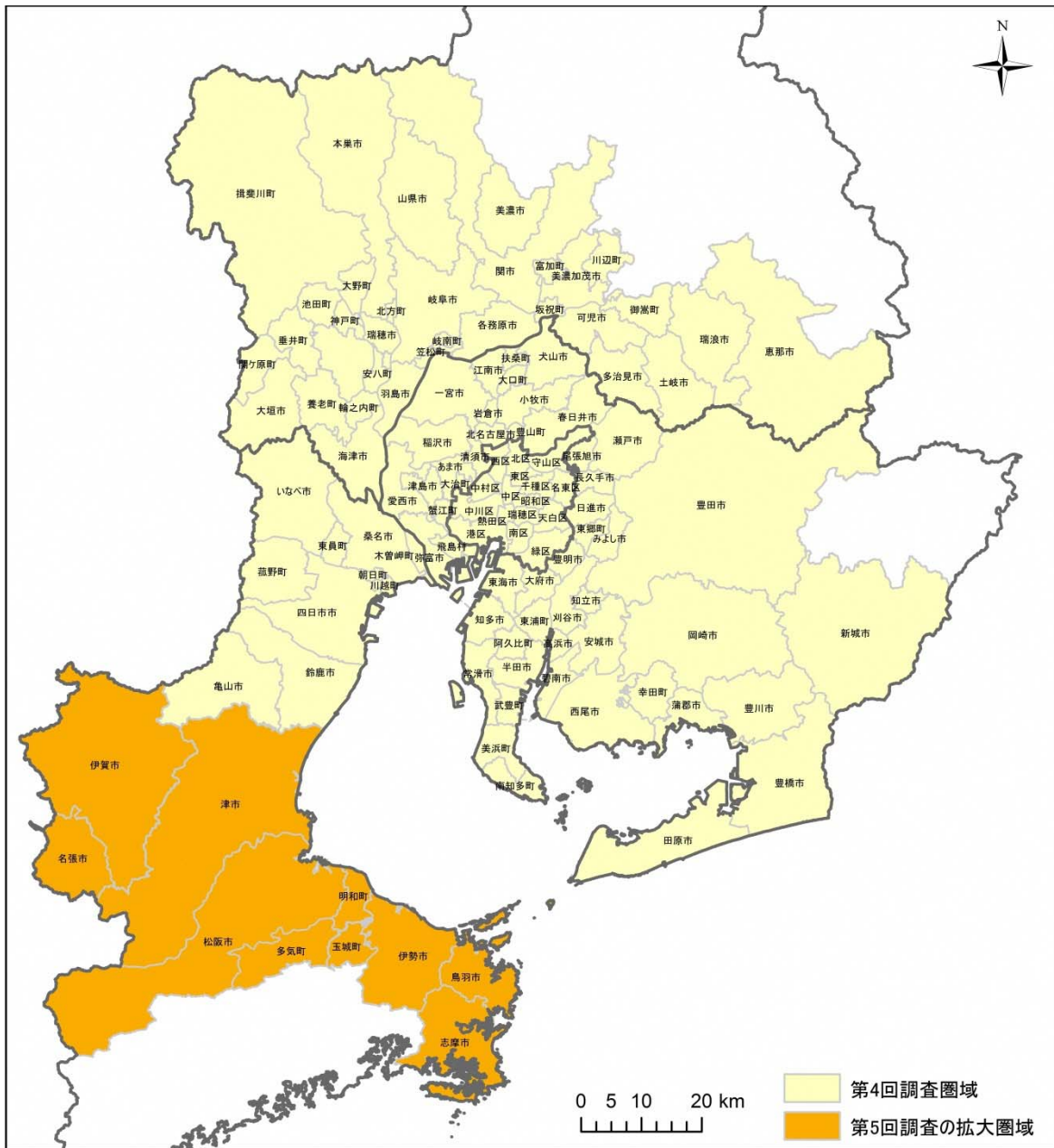
平成 29 年度は、物資流動調査の補完的な調査となる荷捌き実態調査を実施し、当該地区の課題を抽出する。

また、平成 28 年度に実施した中京都市圏総合都市交通体系調査物資流動調査業務委託の結果等から各地域（県・市レベル）における物流課題の抽出を行うものである。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図







## 4. 2 物流補完調査の実施

### 4. 2. 1 荷捌き実態調査の企画

#### (1) 調査対象エリアの決定

地域特性を考慮し、3県1市毎に荷捌き需要の多く見込まれる地区を調査対象エリアとして設定した。

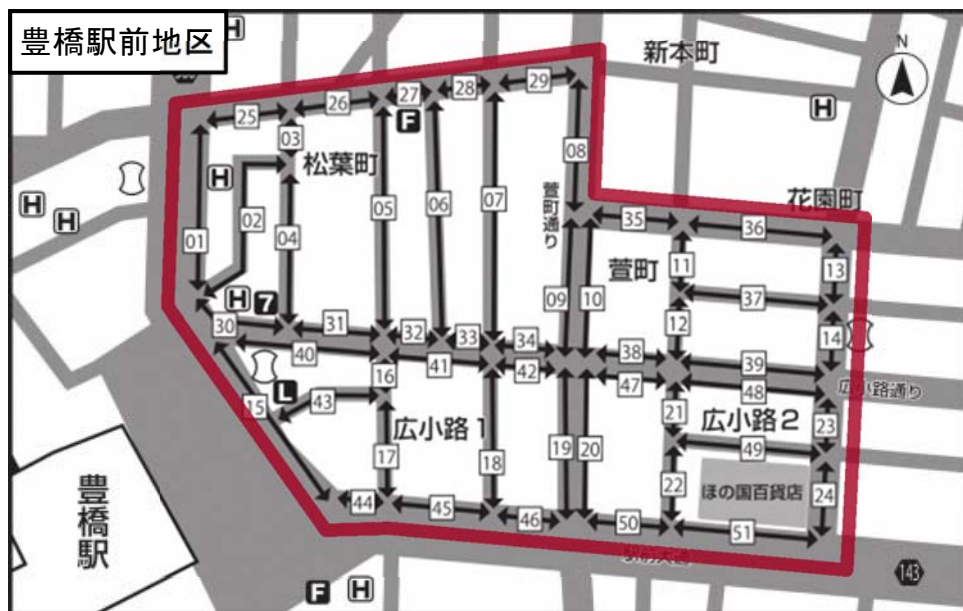


図1 調査対象エリア（豊橋駅前地区）



図2 調査対象エリア（JR岐阜駅前地区）



図3 調査対象エリア（近鉄四日市駅前地区）

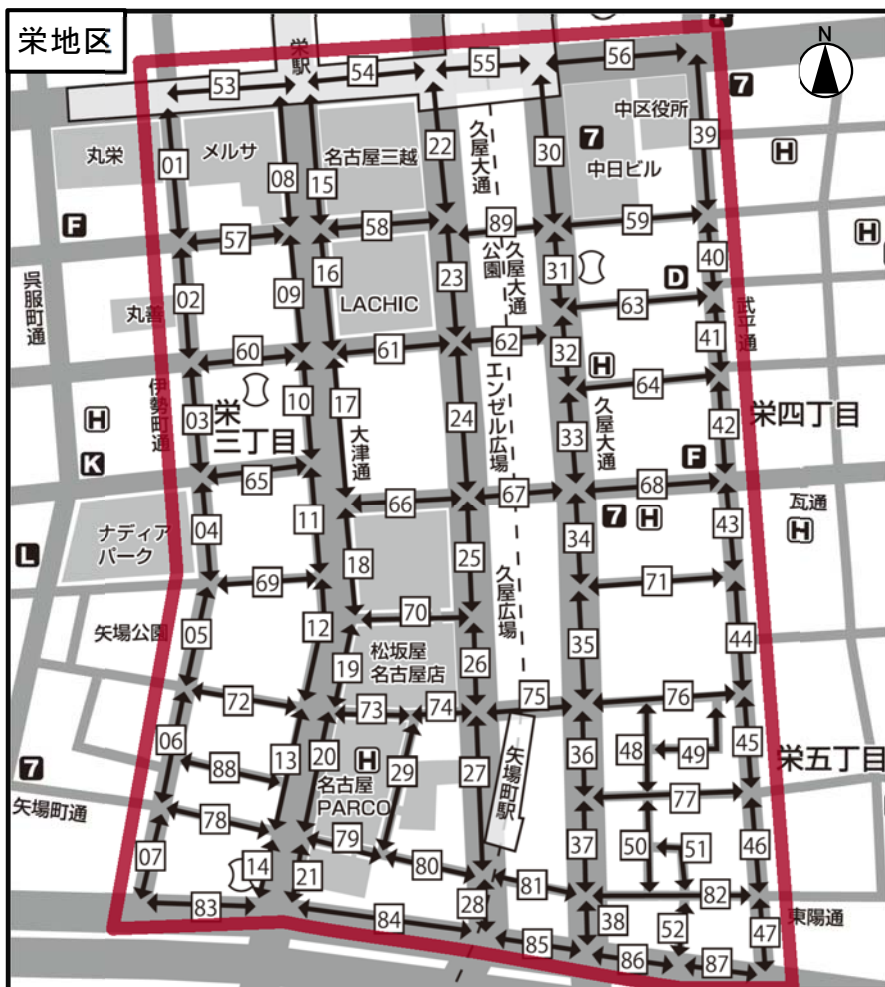


図4 調査対象エリア（栄地区）

## (2) 調査の種類と方法の決定

荷捌き実態調査で実施する調査について、調査の種類や調査方法などを決定した。

表 2 荷捌き実態調査 概要

	調査名称	調査エリア	調査方法	調査目的	調査項目
1	路上駐車実態調査	全地区	調査員の目視による観察 平日1日/07:00-19:00	調査地区における荷捌き車両における駐車実態の把握	車種、駐車場所、駐車時間 等
2	路外駐車場貨物車実態調査	全地区	調査員の目視による観察 (1時間ごと台数カウント) 平日1日/07:00-19:00	調査地区の路外駐車場における貨物車両の台数について把握	時間帯ごとの貨物車台数 等
3	横持ち実態調査	全地区	調査員の目視による観察 ※サンプル調査	調査地区における荷捌き車両からの横持ち実態について把握	荷捌き手段、荷物個数、横持ちルート 等
4	路上荷捌きアンケート調査	全地区	「3.横持ち実態調査」の調査対象者に対し、運搬終了後に調査票を配布し、郵送にて回収。※サンプル調査	路上で荷捌きしている運搬者（搬入）からの意向を把握	路上駐車した理由、荷捌きに関する対策への要望 等
5	事業所アンケート調査	全地区	調査員が訪問配布し、訪問回収することを基本。但し、訪問者不在の場合ポスティング配布し、郵送にて回収。	調査地区内の事業所における集荷・配送に関する施設実態、実施状況及び意向を把握	事業所別搬出・搬入量、集配送回数・時刻 等
6	来訪者アンケート調査	栄地区	対面方式のアンケート調査 平日1日/07:00-19:00 ※サンプル調査	“物流”の視点のみでなく“人流”の視点でも都市交通を考える必要があるため、荷捌きと歩行者の錯綜に関する実態を把握	職業・年齢や来訪目的等の属性、端末物流による歩行環境の悪化等に関する意識
7	駅近接部路上駐車状況調査	四日市地区(2区間)	調査員の目視による観察 平日1日/07:00-19:00	調査地区における荷捌き車両における駐車実態の把握	車種、駐車場所、駐車時間 等
8	早朝時路上荷捌き状況調査	栄地区(14区間)	調査員の目視による観察 平日1日/05:00-07:00	調査地区内の主要百貨店周辺の路上荷捌き車両における駐車実態の把握	車種、駐車場所、駐車時間 等

## 4. 2. 2 調査の準備

### (1) 調査物件の作成

荷捌き実態調査の各種調査において、下表の調査物件及びマニュアルを作成した。

表 3 調査物件一覧

No.	調査名	物件
1	路上駐車実態調査	調査票
2	路外駐車場貨物車実態調査	調査票
3	横持ち実態調査	調査票
4	路上荷捌きアンケート調査	依頼状（表面）
5	〃	調査票（事業所用）
6	〃	調査票（ドライバー用）
7	事業所アンケート調査	配布用封筒
8	〃	依頼状
9	〃	調査票
10	〃	記入例
11	〃	返信用封筒
12	来訪者アンケート調査	調査票

表 4 マニュアル一覧

No.	物件
1	調査実施計画書
2	電話対応マニュアル
3	電話対応メモ
4	荷捌き調査員マニュアル
5	訪問調査員マニュアル
6	エディティングマニュアル
7	データ修正マニュアル

(2) 調査員研修

調査員のレベルを一定以上確保し調査体制の充実を図るため、電話応対を行う実施本部の調査員と訪問調査員に対して研修を実施した。

表 5 調査員教育メニュー

No.	実施項目
1	訪問調査理解度チェックテスト 電話応対理解度チェックテスト
2	調査票の模擬回答
3	電話応対ロールプレイ

(3) 事前協議・PRの実施

調査実施にあたり、以下の関係機関に事前協議・調査説明を行った。併せて関係機関に対しチラシの配布を依頼した。チラシは地元自治会等に対して約 500 枚を配布した。

表 6 関係機関協議

縣市	協議先	協議内容
愛知県	豊橋市役所都市計画部都市計画課 豊橋警察署 豊橋発展会連盟（会合） 他 全 8 機関	・調査日 ・調査員の服装・配置 ・告知看板に関する協議 ・事前周知、調査協力のお願ひ 等
岐阜県	岐阜市都市計画課 岐阜中警察署 (社)岐阜ファッション産業連合会 他 全 7 機関	
三重県	四日市市都市計画課 三重県四日市南警察署 四日市 1 番街商店街振興組合 他 全 14 機関	
名古屋市	中警察署 中土木事務所 栄学区区政協力委員 他 全 36 機関	

#### 4. 2. 3 調査の実施

荷捌き実態調査における各調査のデータ取得状況の最終結果は以下のとおりである。第4回調査と比べると、路上荷捌きを行う車両は豊橋駅前地区・近鉄四日市駅前地区では増加、JR 岐阜駅前地区では減少している。

また、第4回(H19)調査と比較して、路上荷捌きアンケート調査（ドライバー）の回収率が最大10ポイント以上低下している。

表7 調査回収状況

	第5回調査結果				第4回調査結果			
	豊橋地区	岐阜地区	四日市地区	栄地区	豊橋地区	岐阜地区	四日市地区	栄地区
<b>A 路上駐車実態調査</b>								
① 路上駐車取得数	2,397	2,247	1,097	6,653	2,834	2,893	1,042	—
② うち 荷捌きあり台数	939	985	577	2,476	724	1,212	485	—
<b>B 横持ち実態調査</b>								
③ 横持ち取得数	772	730	471	1,889	629	920	467	—
<b>C 路上荷捌きアンケート調査</b>								
④ 配布数（ドライバー）	205	161	148	587	216	180	194	—
⑤ 配布数（物流事業者）	211	156	142	480	/	/	/	/
⑥ 回収数（ドライバー）	18	16	12	39	41	25	41	—
⑦ 回収数（物流事業者）	18	17	15	35	/	/	/	/
⑧ 配布率（ドライバー） （④÷②）	21.8%	16.3%	25.6%	23.7%	29.8%	14.9%	40.0%	—
⑨ 回収率（ドライバー） （⑥÷④）	8.8%	9.9%	8.1%	6.6%	19.0%	13.9%	21.1%	—
⑩ 回収率（物流事業者） （⑦÷⑤）	8.5%	10.9%	10.6%	7.3%	/	/	/	/
⑪ 抽出率（ドライバー） （⑥÷②）	1.9%	1.6%	2.1%	1.6%	5.7%	2.1%	8.5%	—
<b>D 事業所アンケート調査</b>								
⑫ 配布件数	491	392	412	1,356	535	415	390	—
⑬ 有効件数	240	275	230	881	233	342	248	—
<b>E 来訪者アンケート調査</b>								
⑭ 取得数	/	/	/	440	/	/	/	/

注釈：栄地区は第4回と第5回で調査範囲が異なるためすべて省略しています。

#### 4. 2. 4 データ整備

オリジナルファイル及びマスターファイル作成にあたり、下図に示す流れでエディティング・コーディング、エラーチェックを行った。

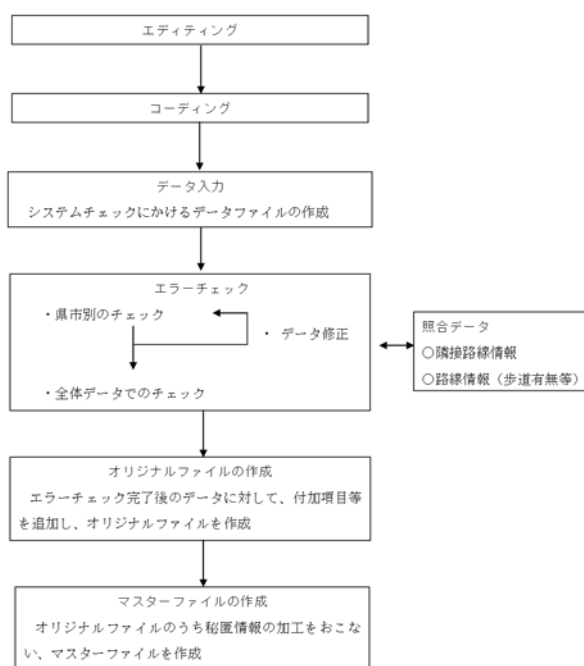


図 5 データ整備の手順

エディティング・コーディング、エラーチェックの工程を経て、荷捌き実態調査のオリジナルファイルを作成した。各調査により得られたオリジナルファイルに含まれているレコード件数は以下のとおりである。

表 8 ファイル別レコード件数

調査名	ファイル	レコード件数
1.路上駐車実態調査	MF1_路上駐車場実態	12,394 件
2.路外駐車場貨物車実態調査	MF2_路外駐車場	59 件
3.横持ち実態調査	MF3-1_横持ち実態 概要	3,862 件
	MF3-2_横持ち実態 運搬	9,633 件
4.路上荷捌きアンケート調査	MF4-1_路上荷捌きアンケート(ドライバー)	85 件
	MF4-2_路上荷捌きアンケート(事業所)	85 件
5.事業所アンケート調査	MF5_事業所アンケート	1,626 件
6.来訪者アンケート調査	MF6_来訪者アンケート(栄地区)	440 件
7.駅近接部路上駐車状況調査	MF7_駅近接部路上駐車場状況 (近鉄四日市駅前地区)	1,195 件
8.早朝時路上荷捌き状況調査	MF8_早朝時路上荷捌き状況(栄地区)	81 件

#### 4. 2. 5 調査結果の現状分析・課題抽出

##### (1) 豊橋駅前地区

第4回調査と比較して路上荷捌き台数は約3割増加している。また、広小路通りの荷捌きベイが設置されている区間で路上荷捌きを行う車両のうち、ベイを利用するのは2/3程度である。また、ベイ利用の大部分は荷捌き以外の目的の車両である。

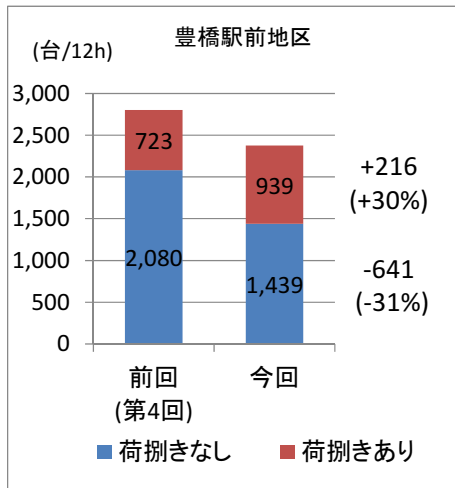


図6 第4回(H19)からの路上駐停車状況の変化

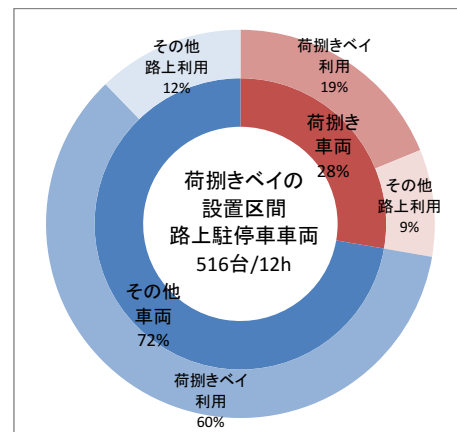


図7 荷捌きベイの設置区間の路上駐停車状況

路上荷捌きの多かった箇所からの横持ち先は、駐停車場所と同じ区間に立地する飲食店への横持ちが多い。



図8 路上荷捌きが多い区間からの横持ち先と相手先施設

路上荷捌き車両が近隣の路外駐車場（平面）を利用した場合、容量的に受入余力のある駐車場は6箇所存在するものの、時間帯によっては既存の駐車場のみでは容量が不足するエリアが存在している。（豊橋駅の東側エリア）

荷捌き車両と一般車両との空間的または時間的な分離により、適正な荷捌きへの対応が必要である。

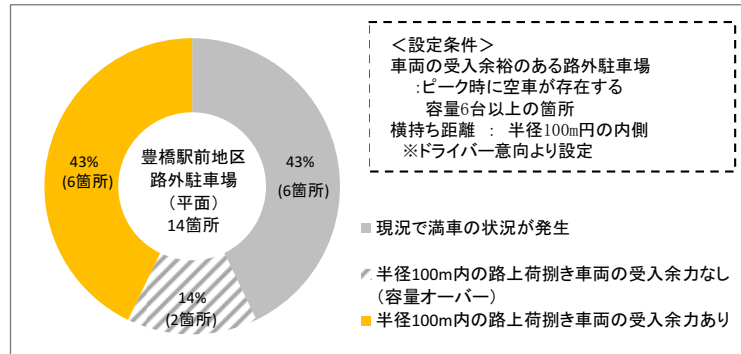


図9 周辺道路の路上荷捌き車両の利用を考慮した路外駐車場（平面）の容量検証

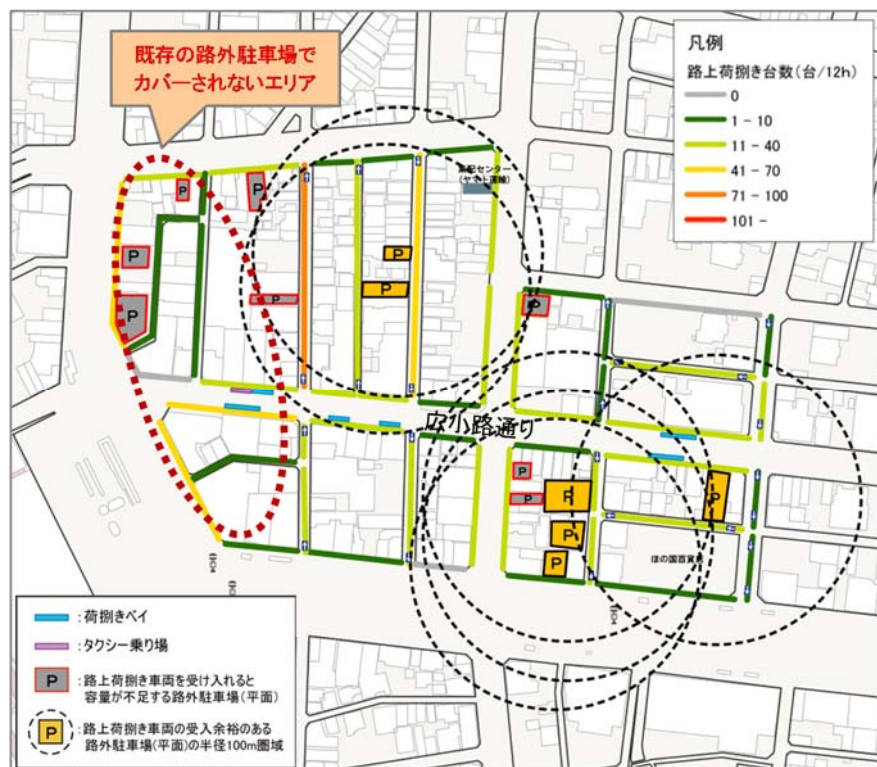


図10 周辺道路の路上荷捌き車両の利用を考慮した路外駐車場（平面）の容量検証



(2) JR 岐阜駅前地区

第4回調査と比較して路上荷捌き台数は約2割減少している。路外駐車場の容量は倍増した一方、荷捌き車両の利用は減少している。

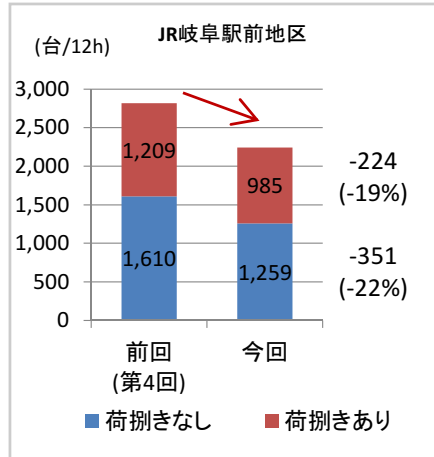


図 11 第4回(H19)からの路上駐停車状況の変化

表 9 路外駐車場（平面）の容量

	調査対象の路外駐車場容量(台)	
	前回(第4回)	今回
JR岐阜駅前地区	116	221

表 10 路外駐車場（平面）における貨物車利用状況

	路外駐車場(平面)利用		
	①	②	③=②÷①
	全車計(台/12h)	貨物車計(台/12h)	貨物車割合
前回(第4回)	749	116	15.5%
今回	1428	73	5.1%

歩行者専用の時間帯であっても、路上荷捌きを行う車両が多数存在している。(金華橋通の東側エリア)

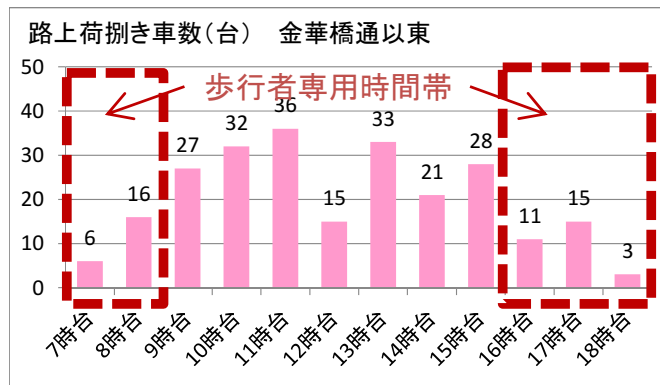
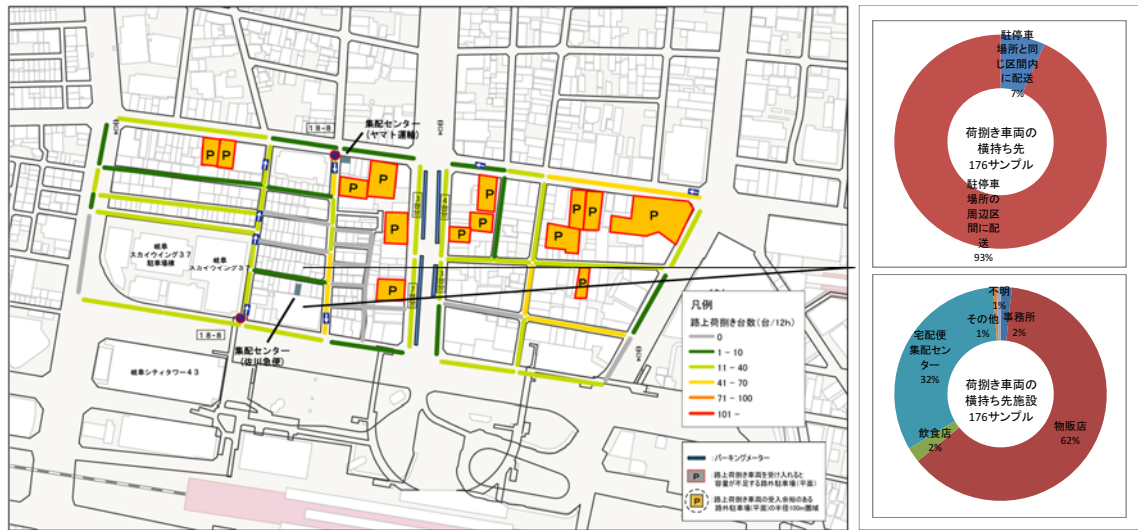


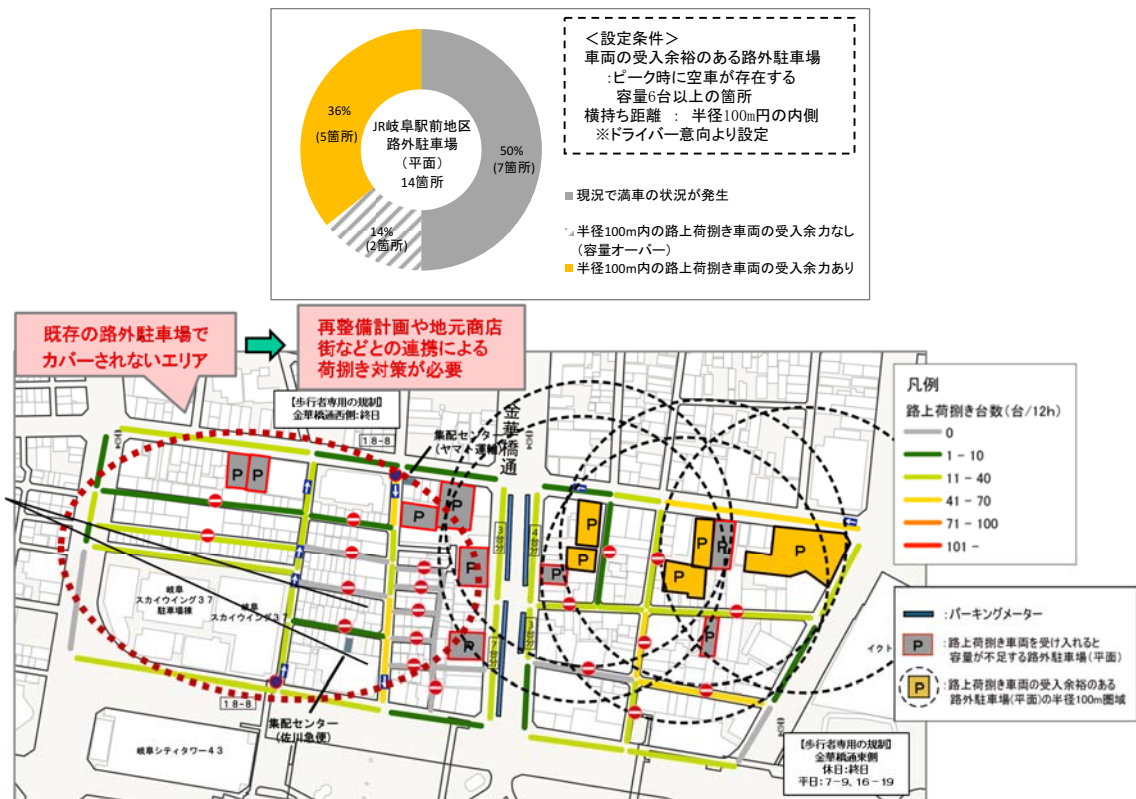
図 12 歩行者専用規制区間の路上荷捌き台数

金華橋通の西側エリアでは、アーケード街（歩行者専用）に横持ちを行う路上荷捌き車両が特定の路線に集中している。



路上荷捌き車両が近隣の路外駐車場（平面）を利用した場合、容量的に受入余力のある駐車場は5箇所存在するものの、時間帯によっては既存の駐車場のみでは容量が不足するエリアが存在している。（金華橋通の西側エリア）

調査範囲は、中心市街地活性化基本計画で問屋街の再整備が挙げられていることから、再整備計画や地元商店街などとの連携によるハード・ソフト両面からの路上荷捌き対策を行うことが重要である。



(3) 近鉄四日市駅前地区

近鉄四日市駅前地区では、この10年間で、路上荷捌き台数が約2割増加している。また、歩行者専用の規制時間帯にもかかわらず、路上荷捌きを行う違反車両が存在している。

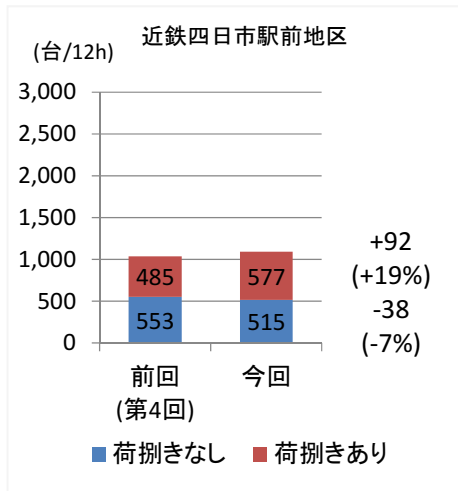


図15 第4回(H19)からの路上駐停車状況の変化

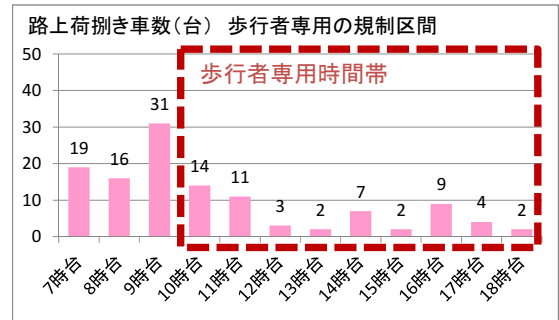


図16 歩行者専用規制区間の路上荷捌き台数

路外駐車場を利用せず、歩行者専用の規制区間の直近の路線で路上荷捌きを行い、規制区間内の店舗に横持ちを行う傾向が強い。



図17 路上荷捌きが多い区間からの横持ち先と相手先施設

現況で空きのある路外駐車場（平面）であっても、路上荷捌き車両を受け入れるとピーク時には容量が超過している。

現在、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討が行われており、中央通りにバス専用ターミナルを設ける案を検討されている。これに伴い、同区間の路上荷捌き車両は他の場所での荷捌きを余儀なくされるため、整備計画を踏まえ、歩行者専用の規制時間帯における荷捌き車両の排除や外縁部への新たな荷捌きスペース確保などの対応が必要である。

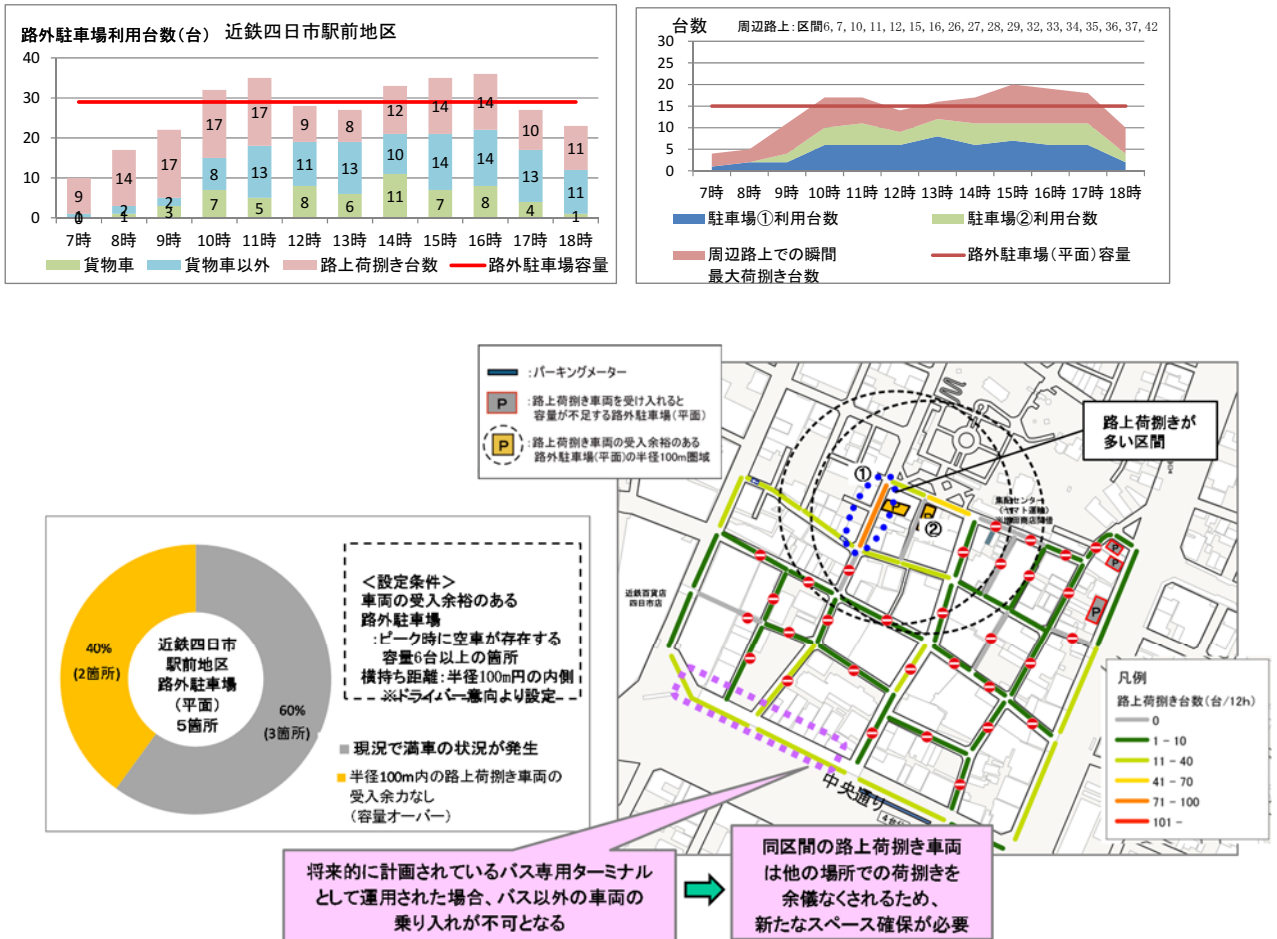


図 18 範囲全体の路外駐車場（平面）の容量検証

(4) 栄地区

大型商業施設周辺の区間で路上荷捌きが多く、これらの施設への横持ちが多く行われている。また、他地区と異なり、路上荷捌きを行う理由として、「集配先の荷捌きスペースが満車」という理由が1割程度存在している。



図 19 路上荷捌きが多い区間からの横持ち先と相手先施設

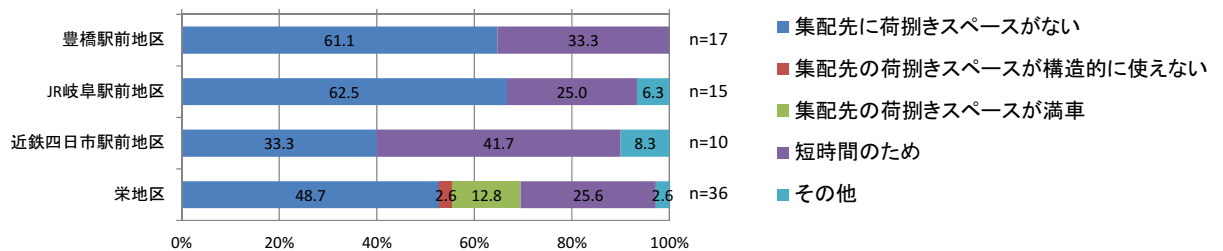


図 20 路上で荷捌きを行う理由

事業所視点では大津通で、歩行者視点では久屋大通（西側）で路上荷捌き・横持ちに対する問題認識が大きい。

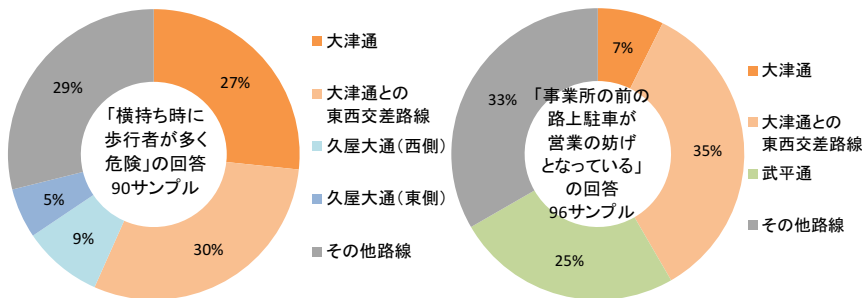


図 21 横持ちに対する事業者の問題認識箇所

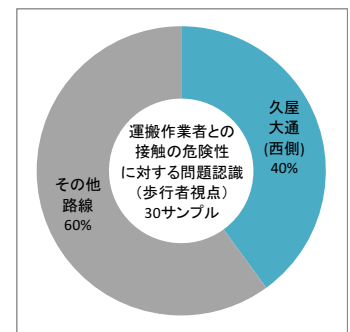


図 22 横持ちに対する歩行者の問題認識箇所

大津通周辺において、時間帯によっては既存の駐車場のみでは容量が不足している。

大津通・久屋大通は歩行者空間の拡大などが検討されていることから、新たな荷捌きスペースの確保や共同配送の導入、荷捌き車両の時間的・空間的な分離などの対応が求められる。

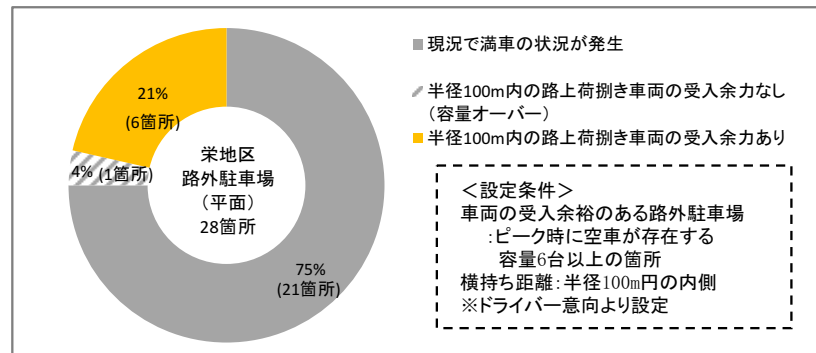


図 23 周辺道路の路上荷捌き車両の利用を考慮した路外駐車場（平面）の容量検証

## 4. 3 第5回物流調査結果から明らかになる物流課題の抽出

### 4. 3. 1 テーマ設定

第5回中京都市圏物資流動調査等に基づき、地域特性を整理した上で、以下の分析テーマを設定した。



#### 4. 3. 2 三重県の産業活性化に資する事業所の立地に関する分析（三重県）

三重県では、立地ポテンシャルは、桑名・員弁、四日市、鈴鹿・亀山等で優位である。現状で物流拠点となる四日市港や、東名阪自動車道や、伊勢自動車道等の高速道路沿線において立地ポテンシャルが高い。

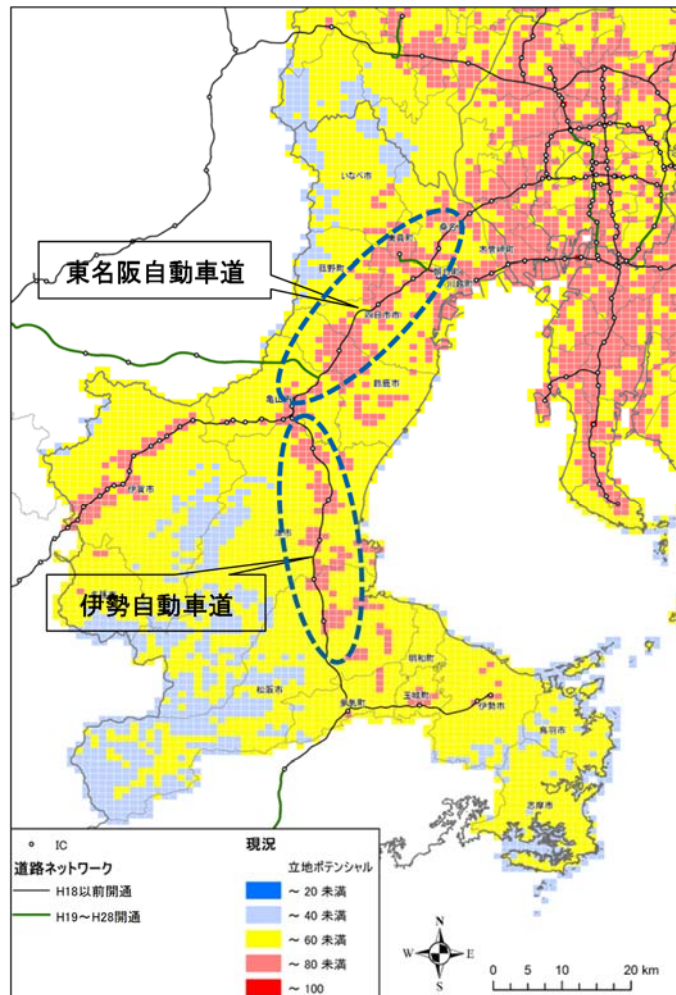


図 24 立地ポテンシャル現況推計結果



事業所の現在の立地上の問題点として「設備老朽化」、「用地が手狭」を重視している。今後の新設・移転を想定した場合に求める立地条件としては「災害リスク」、「十分な広さ」、「取引先アクセス」を重視している。

産業基盤となる用地の確保、物流に資するアクセス性の面での充実が求められていることを踏まえ、公共としては、産業適地に関する土地利用調整や物流環境改善に寄与するアクセス道の充実などの道路ネットワークの評価・検討が必要である。

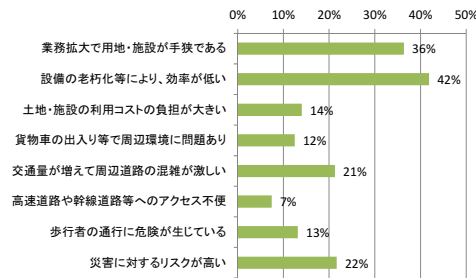


図 25 現在の立地上の問題点

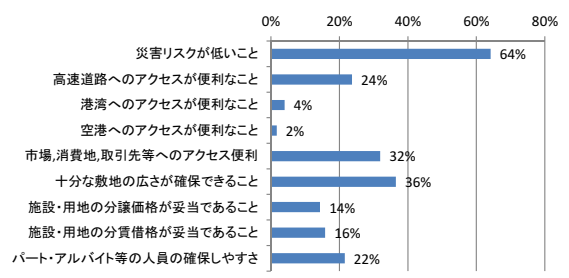
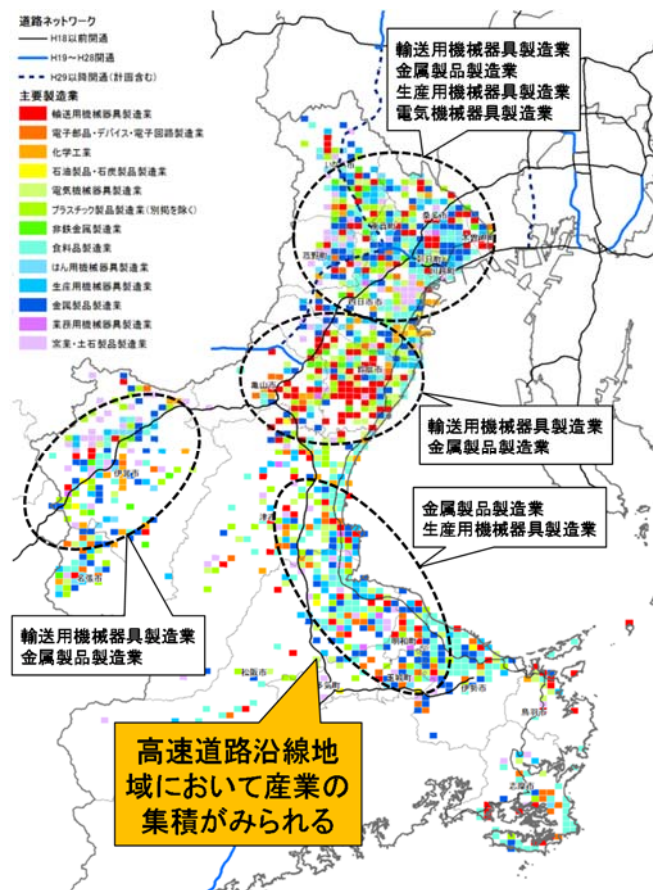


図 26 新設・移転を想定した場合に求める立地条件



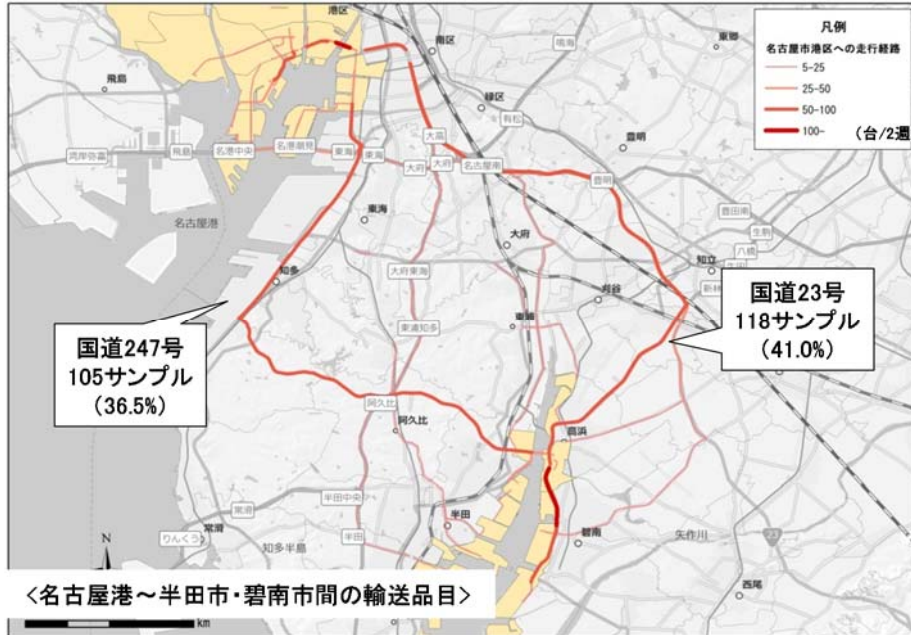
※製造品出荷額2千億円以上の業種のみを対象

※1kmメッシュ内において最も件数が多い業種を選定

図 27 三重県内の業種別事業所分布

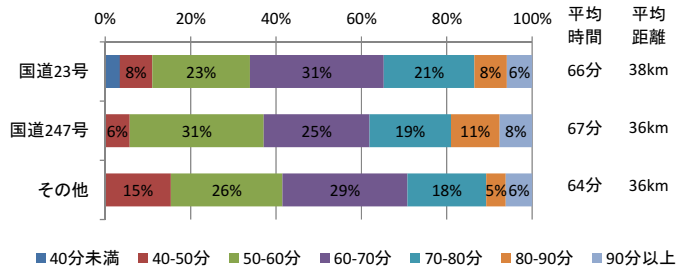
### 4.3.3 名古屋港に着目した愛知県における道路ネットワークに関する分析（愛知県）

名古屋港との結びつきが最も大きい知多方面への物資輸送は、主に国道23号と国道247号が利用され、平均所要時間66～67分と利用経路によって大きな差はみられない。



資料：商用車プローブデータ（H28.10.1～14）

図28 走行経路毎のリンク別交通量



資料：商用車プローブデータ（H28.10.1～14）

図29 走行経路毎の所要時間分布

名古屋港～衣浦港周辺（半田市・碧南市）間では、主に鉄鋼業や自動車産業に関連する物資輸送が行われている。

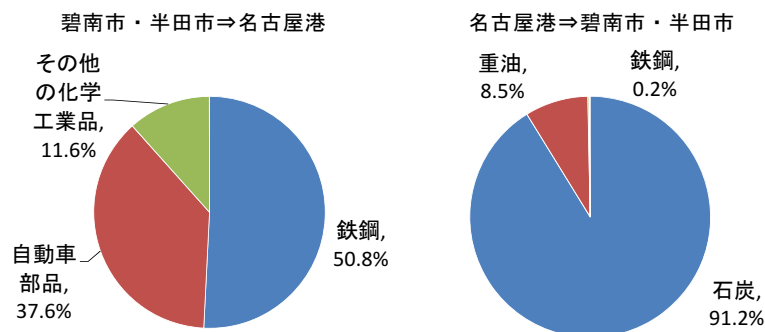
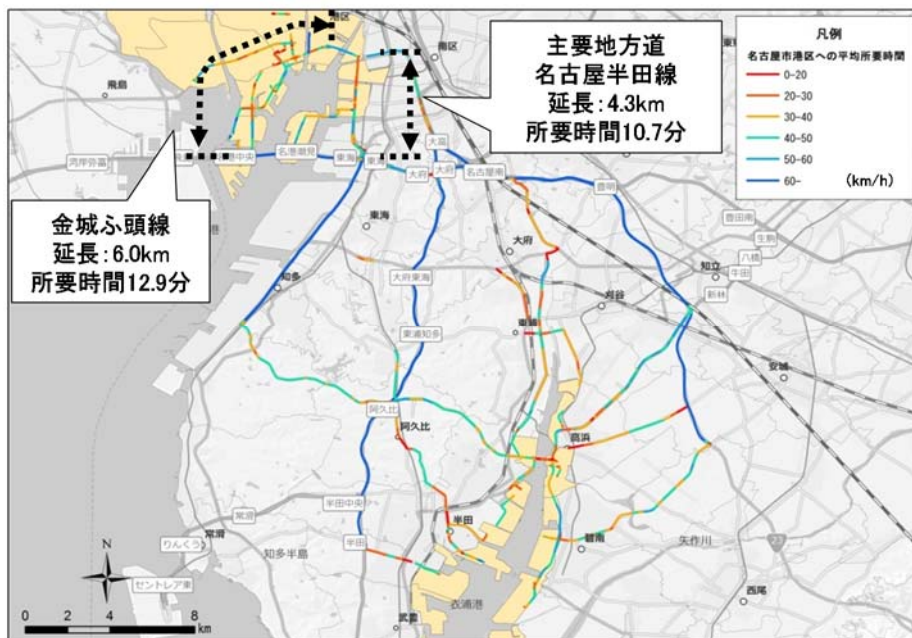


図30 名古屋港～半田市・碧南市間の輸送品目

名古屋港から衣浦港周辺の貨物車走行において、名古屋港周辺の一般道の通過にやや時間を要している。

物流量の多い名古屋港から知多方面の輸送に対し、主要な幹線道路で生じる交通混雑の解消や、名古屋港から知多方面を結ぶ道路交通軸の強化が求められる。



資料：商用車プローブデータ（H28.10.1～14）

図 31 名古屋港周辺での低速度区間における所要時間

表 11 名古屋港周辺の低速度区間における所要時間が全体に占める割合

国道247号経由			国道23号経由		
	延長(km)	平均所要時間(分)		延長(km)	平均所要時間(分)
全区間	35.7	67.3	全区間	37.6	65.8
金城ふ頭	6.0	12.9	金城ふ頭	6.0	12.9
県道55号	4.3	10.7	全区間に占める割合	15.9%	19.6%
金城ふ頭 +名古屋半田線	10.3	23.6			
全区間に占める割合	28.9%	35.0%			

資料：商用車プローブデータ（H28.10.1～14）

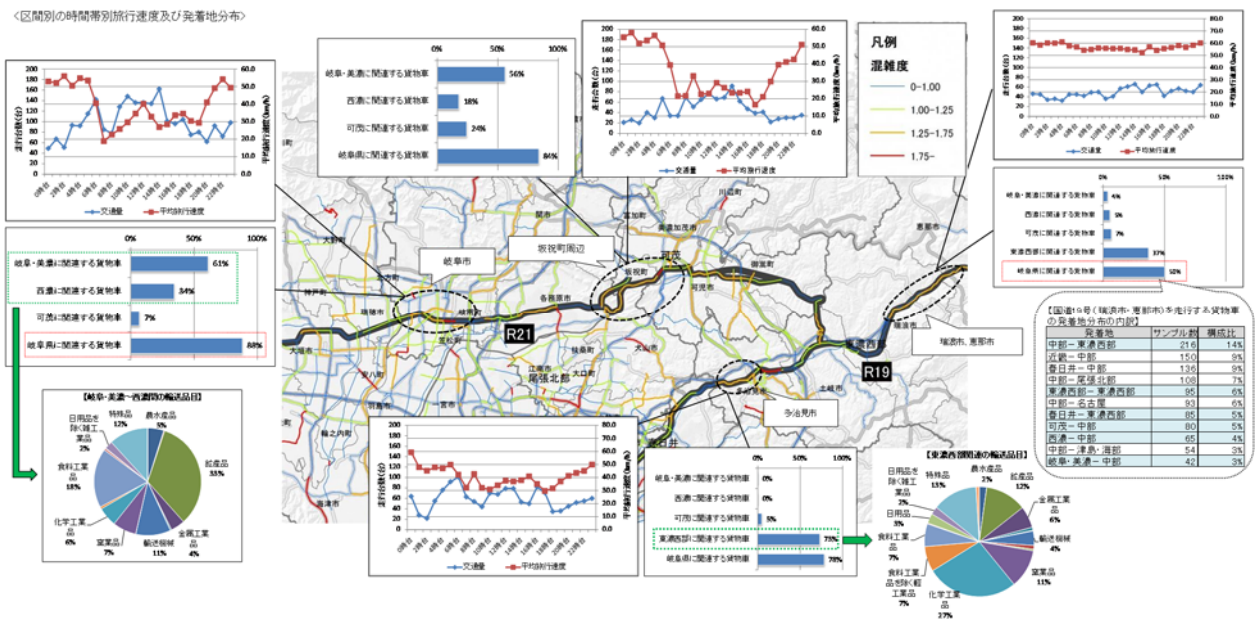
#### 4. 3. 4 岐阜県内の産業を支える道路ネットワークに関する分析（岐阜県）

東西方向の主要な幹線道路である国道21号は、岐阜・美濃や西濃等の岐阜県を発着する貨物車が7～9割を占める。

岐阜・美濃～西濃間では、石灰石などの鉱産品や軽工業品等の輸送が多く、これらの物資輸送において低速区間を走行する様子が窺える。

国道19号の、瑞浪市、恵那市においては、通過交通が約5割を占める。

更なる産業活性化のためには、物流量の多い東西方向の輸送に対し、主要な幹線道路で生じる交通混雑の解消、東西軸の強化が求められる。



※発着地分布のうち、岐阜県に関連する貨物車は、岐阜・美濃、西濃、可茂、東濃西部のいずれかに関連する貨物車をカウントして集計

資料：商用車プローブデータ（H28.10.1～14）、平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

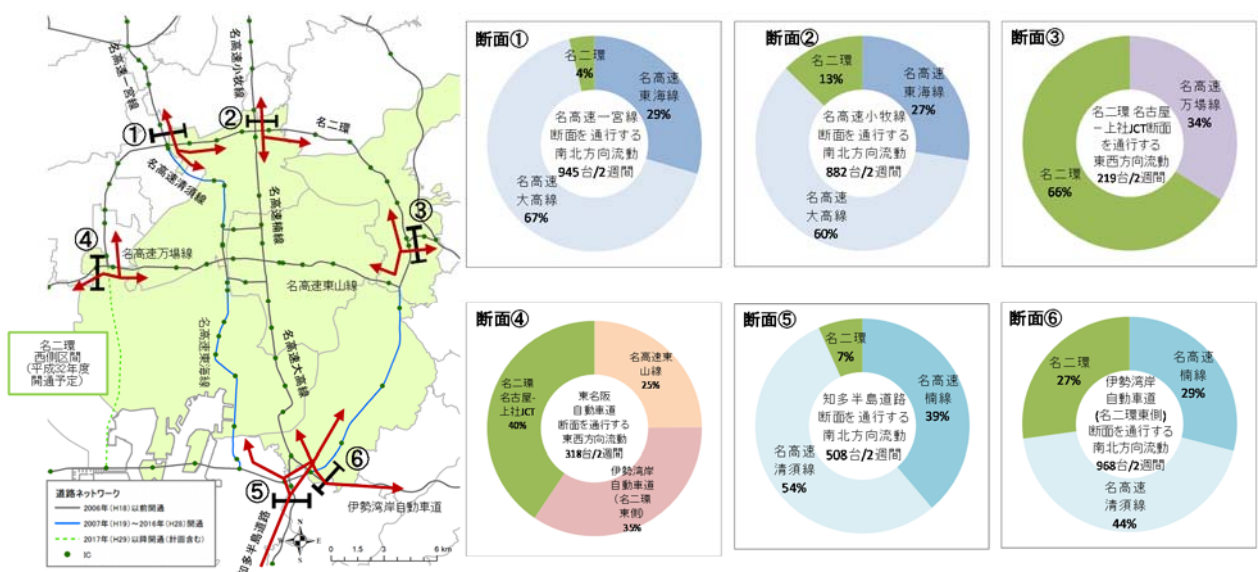
図32 区間別の時間帯別旅行速度及び発着地分布

#### 4. 3. 5 高速道路を利用して名古屋市を通過・迂回する貨物車の流動特性に関する分析（名古屋市）

##### (1) 名古屋市外縁部の高速道路を利用する流動分析

「東西方向の流動」に着目すると、約4～7割は名二環を利用して名古屋市を迂回している。「南北方向の流動」に着目すると、名古屋高速一宮線・小牧線及び知多半島道路の各断面を通行するトリップは、大部分が名古屋高速道路利用であり、名二環利用は1割前後にとどまっている。このことから東西方向の流動においては、名二環が環状道路としての機能を果たしている

また、東名阪自動車道の断面を通行するトリップのうち、約3割は名古屋高速道路を経由して伊勢湾岸自動車道に抜ける流動である。



資料：商用車プローブデータ（H28.10.1～14）

図 33 名古屋市外縁部の主要断面と断面交通量

これらの流動は、名二環の西側区間開通に伴い流動が転換することが見込まれることから、東西方向流動ではさらに環状道路としての機能が高まることが期待できる。

##### (2) 名古屋市を通過・迂回するトリップの流動分析

名古屋市⇔岐阜県の流動は、金属機械工業品と鉱産品で全体の約半数を占める。

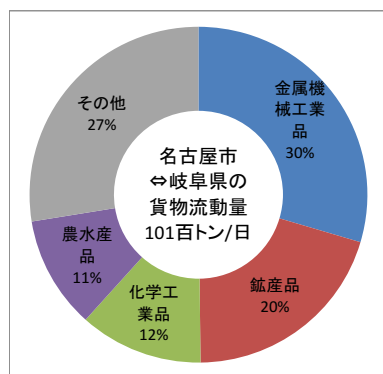


図 34 名古屋市⇔岐阜県間の流動の主要品目

地域を細分類化すると、名古屋南西⇔岐阜・美濃で約8倍に増加。名古屋港へ向かうトリップで高速道路利用率が高くなっている。

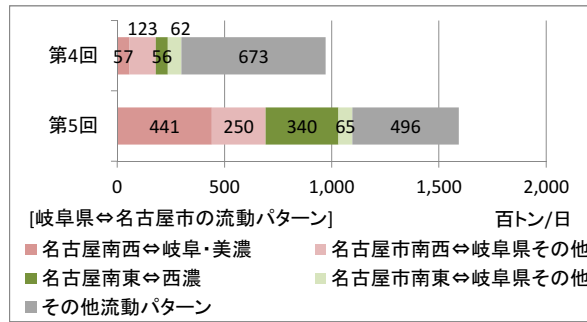


図 35 高速道路を利用した名古屋市⇔岐阜県間の主要流動パターン

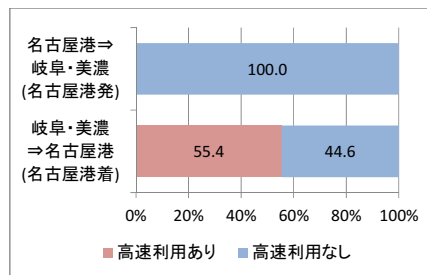


図 36 名古屋港⇔岐阜・美濃間の高速道路利用状況

名古屋港⇔各務原市間に着目した南北方向の流動は、約7割が名古屋高速道路（東海線・大高線）を利用している。国道302号や主要地方道蟹江飛島線を利用する流動は、100分以上を要する流動が多くを占める。

名二環西側区間の開通後、名古屋高速道路や周辺の一般道からの転換も考えられ、南北方向の流動における速達性向上の効果発現が期待される。

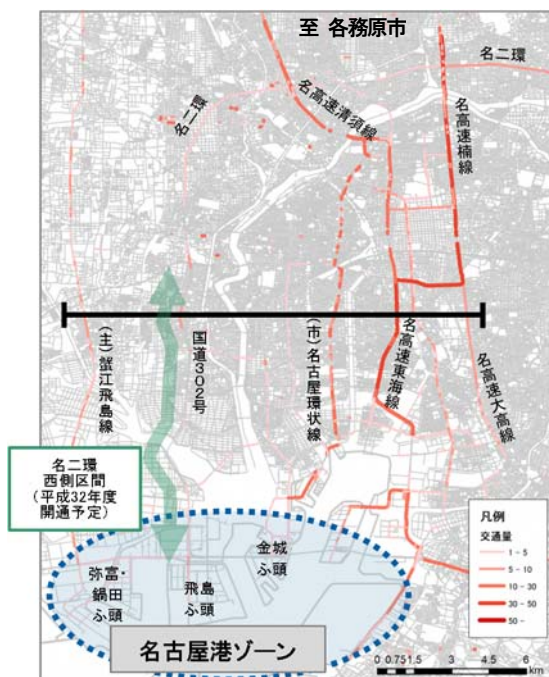


図 37 名古屋港⇔各務原市の流動状況

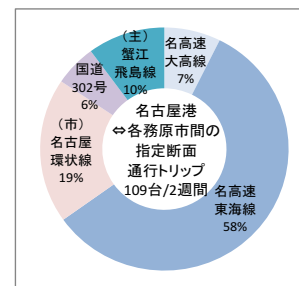
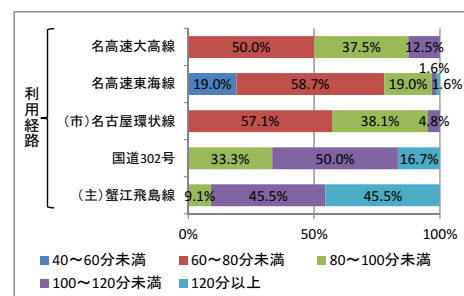


図 38 南北方向主要断面のシェア



資料：商用車プローブデータ (H28.10.1~14)

図 39 南北方向主要断面通行トリップの所要時間