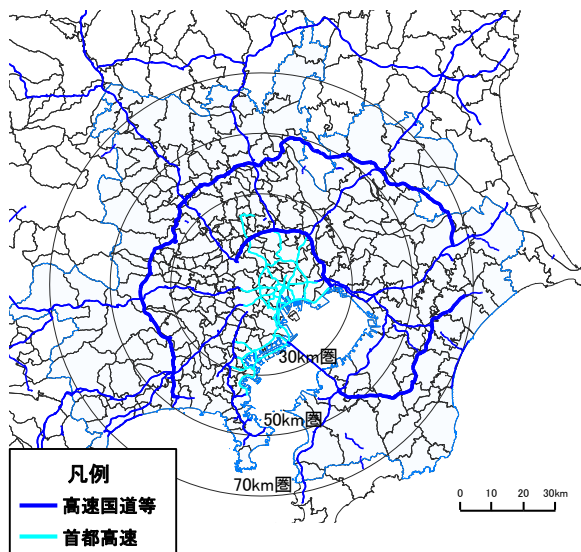


# 中京圏の高速道路料金の見直しについて

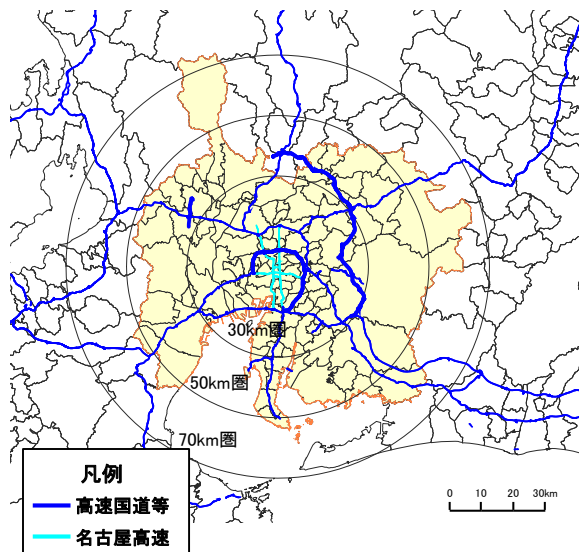
# 中京圏の特徴(首都圏、近畿圏との比較)

○ 中京圏人口は関東圏の約2割、近畿圏の約5割で、人口密度は近畿圏と同程度

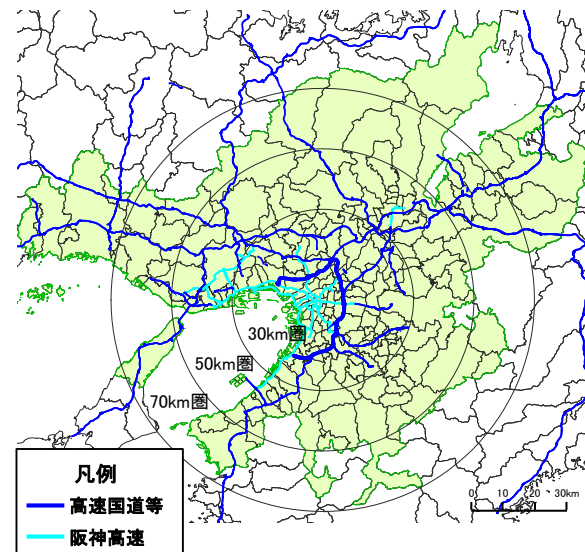
■首都圏



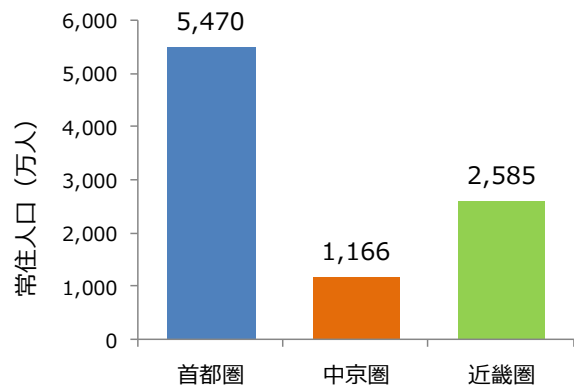
■中京圏



■近畿圏

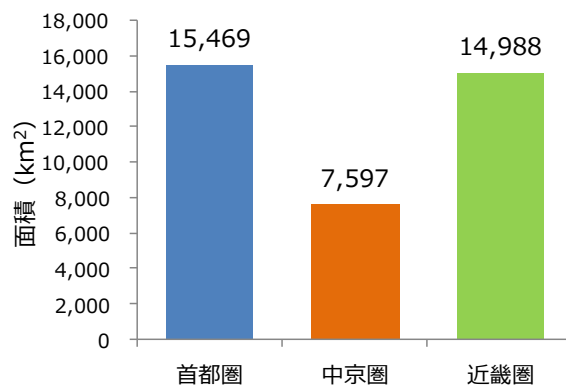


■人口



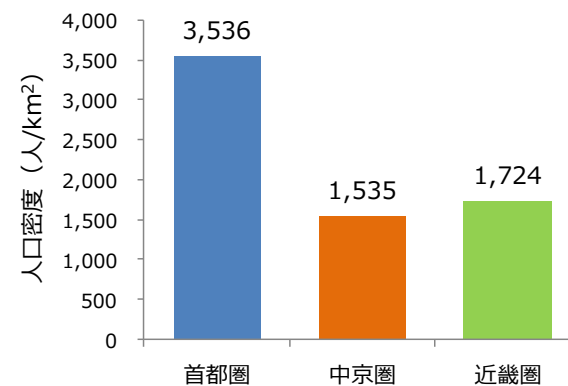
出典: 国勢調査 (H27)

■面積



出典: 国勢調査 (H27)

■人口密度



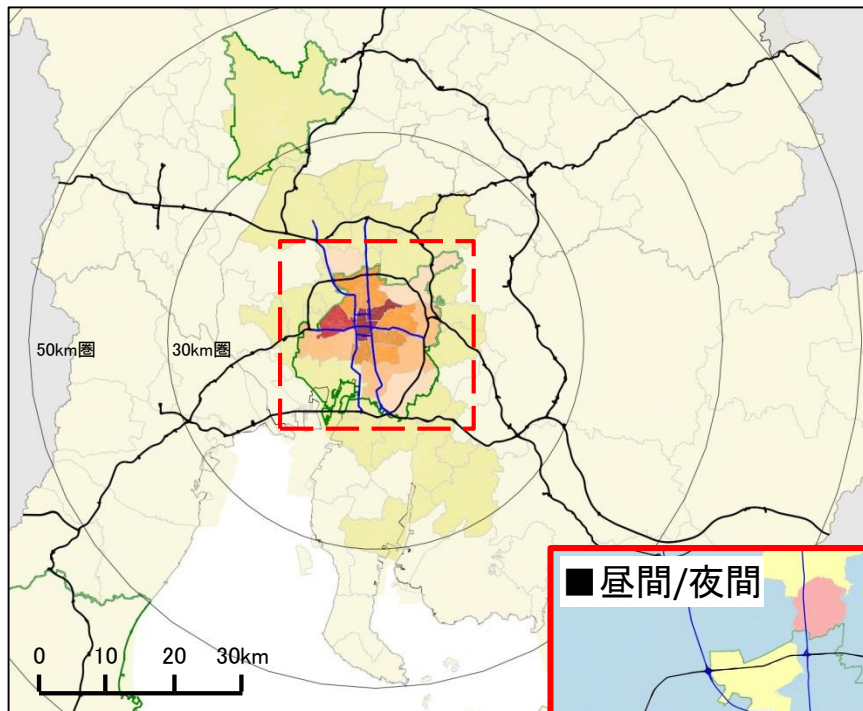
出典: 国勢調査 (H27)

※大都市圏の定義: 平成27年国勢調査の大都市圏(各圏域は中心市への15歳以上通勤・通学者数が当該市町村の1.5%以上であり、中心市と接続する市町村及びそれらの市町村に地理的に囲まれた市町村から構成される)

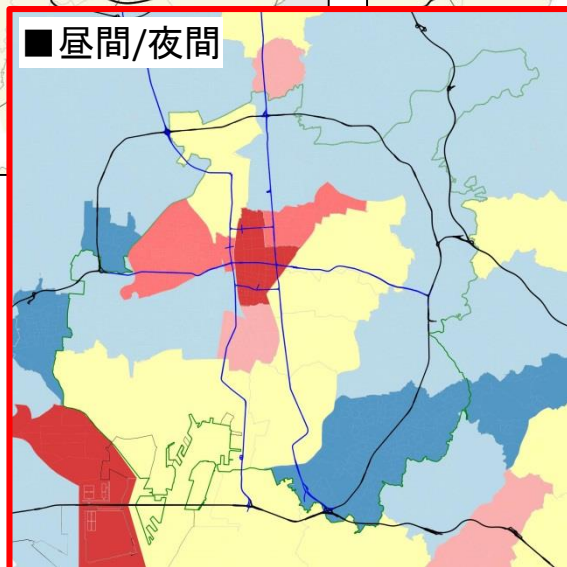
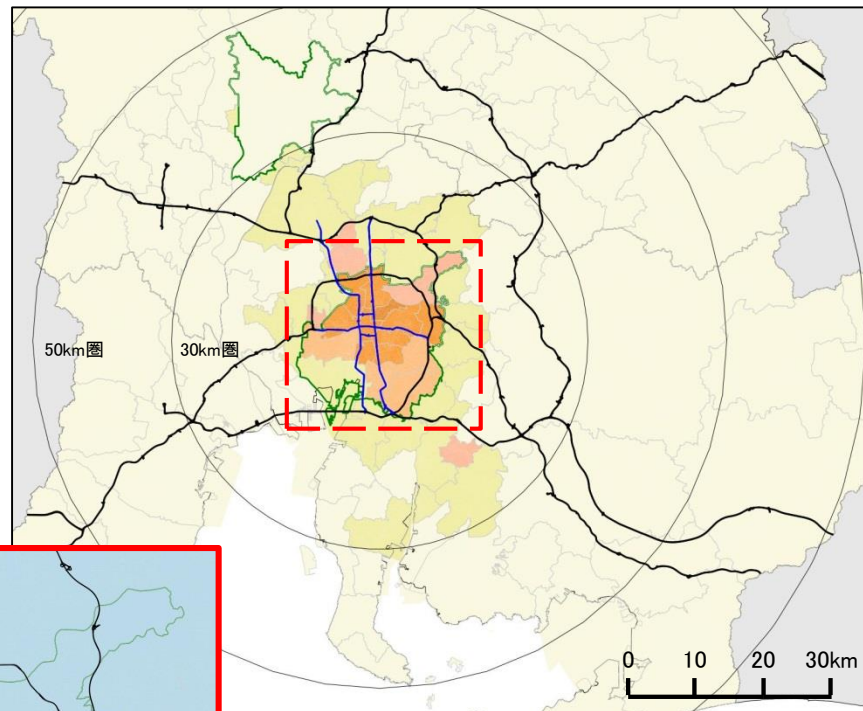
# 中京圏の人口分布(昼間・夜間)

○ 昼間に名古屋都心部に集中し、夜間はその郊外に分布

■ 昼間



■ 夜間



**凡例**  
 高速国道等  
 名古屋高速  
 県庁所在地

**凡例(市町村毎の人口密度)**

~20人/ha	100~120人/ha
20~40人/ha	120~140人/ha
40~60人/ha	140~160人/ha
60~80人/ha	160人/ha~
80~100人/ha	

**凡例(人口密度の比率:昼間/夜間)**

~0.50	1.0~1.2
0.5~0.8	1.2~1.5
0.8~1.0	1.5~2.0
	2.0~

【名古屋市拡大】

出典: 国勢調査(H27)

# 名古屋市中心部の昼夜間人口

○ 諸外国の主要都市に比べて名古屋中心部の昼夜率は高い

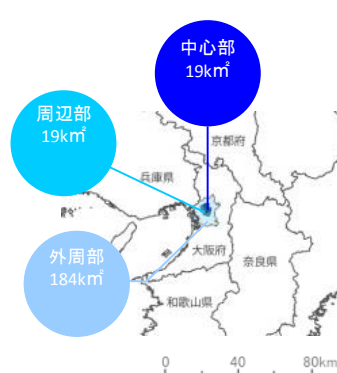
(人/ha)

		名古屋	東京	大阪	ロンドン	パリ	ニューヨーク
昼間	中心部	<b>317</b>	596	442	285	151	327
	周辺部	72	185	253	97		
	外周部		54	120	29	45	17
夜間	中心部	<b>84</b>	89	98	106	215	267
	周辺部	69	158	148	114		
	外周部		146	119	64	67	85
中心部の昼夜率 (昼間/夜間)		<b>3.8倍</b>	6.7倍	4.5倍	2.7倍	0.7倍	1.2倍

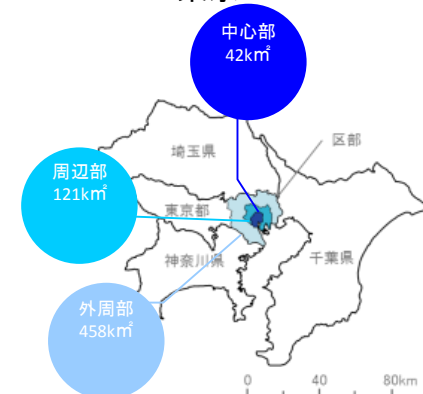
名古屋



大阪



東京



出典(名古屋・大阪・東京)

:平成22年国勢調査(名古屋・大阪:昼夜間人口、東京:夜間人口)

:東京都統計年鑑 平成18年事業所・企業調査結果(東京:昼間就業人口)

※名古屋市中区を名古屋市の中心部とした

出典(ロンドン) :2010 Mid-Year Population Estimates(夜間人口)

:NOMIS Official Labor Market Statistics(昼間就業人口)

出典(パリ)

:Institut National de la Statistique et des Études Économiques, Chiffres clés sur un territoire

出典(ニューヨーク)

:US Census Bureau, State & County QuickFacts

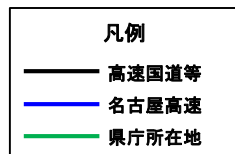
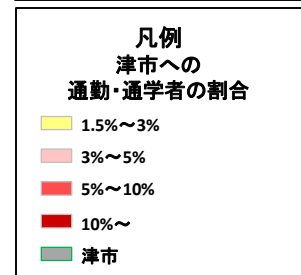
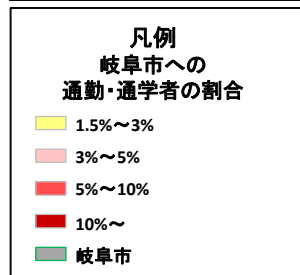
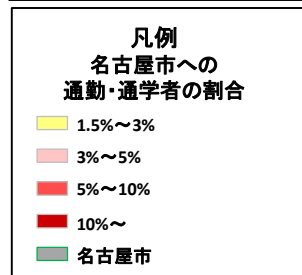
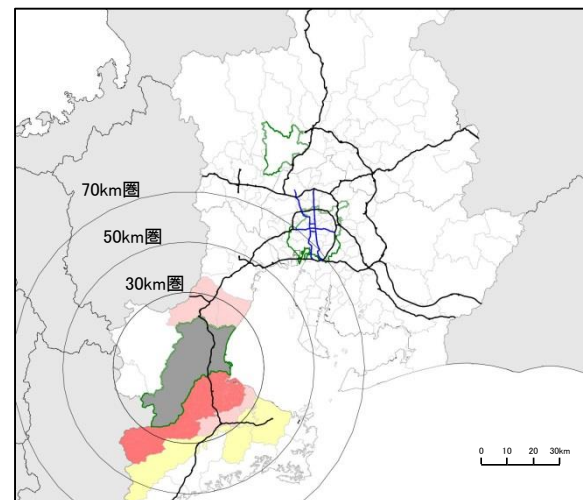
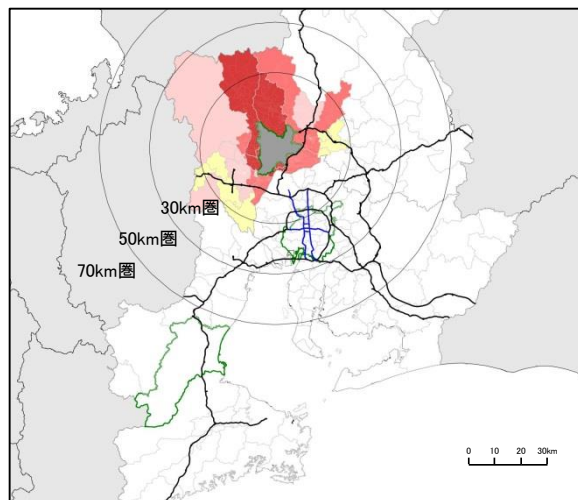
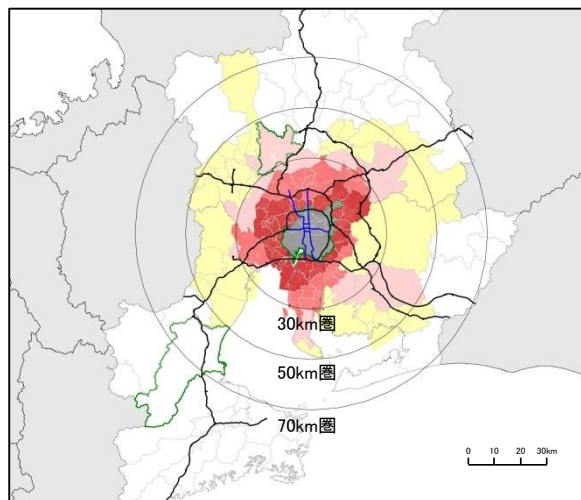
# 中京圏の通勤・通学圏域

- 名古屋市と岐阜市が相互に重複する形で通勤・通学圏域を形成
- 名古屋市の通勤・通学圏域は概ね50km圏、岐阜市・津市の通勤・通学圏域は概ね30km圏の内側に収まる

■名古屋市(人口:約120万人)

■岐阜市(人口:約22万人)

■津市(人口:約15万人)



出典:国勢調査(H27)

※各都市の人口は常住人口(15歳以上の就業人口)を記載  
 ※平成27年時点で、常住人口(15歳以上の就業人口)に対する  
 通勤・通学者割合

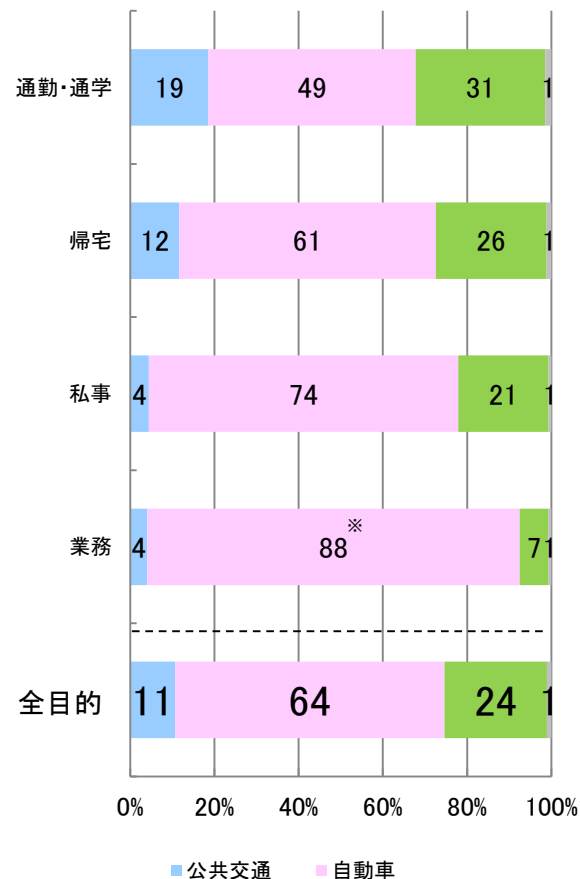
# 中京圏の交通特色(人流)

- 交通手段で見ると約6割が自動車による移動
- 中京圏は首都圏、近畿圏と比較して自動車による移動の割合が大きい

■ 中京圏全体の移動目的分担率



■ 中京圏全体の目的別交通手段分担率

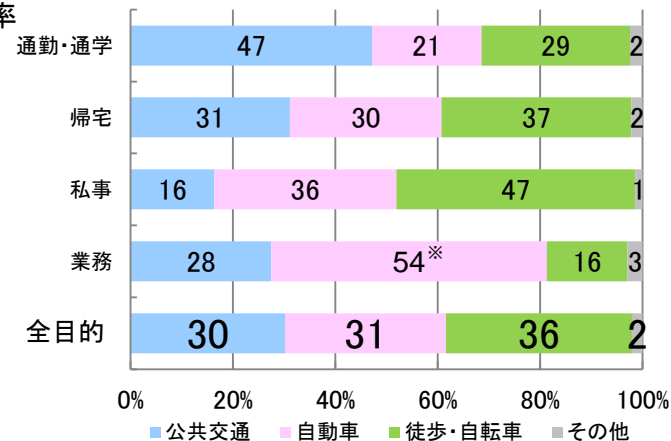


出典:平成23年中京圏パーソントリップ調査  
対象地域:全域:愛知県、一部:岐阜県、三重県

(参考)首都圏全体の移動目的分担率

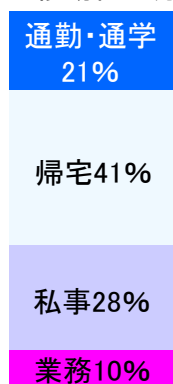


(参考)首都圏全体の目的別交通手段分担率

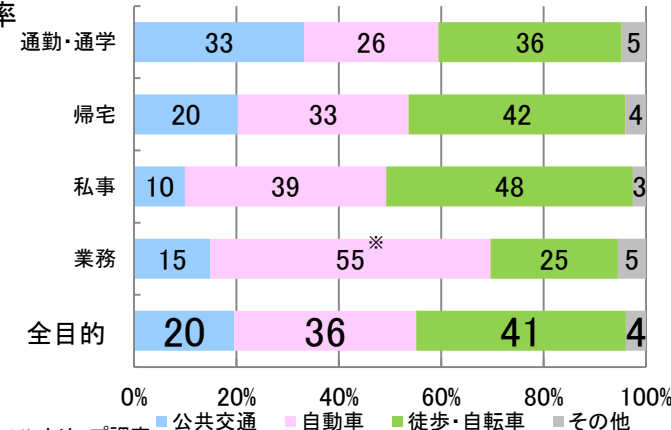


出典:平成20年東京都市圏パーソントリップ調査  
対象地域:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、茨城県南部

(参考)近畿圏全体の移動目的分担率



(参考)近畿圏全体の目的別交通手段分担率



出典:平成22年近畿圏パーソントリップ調査  
対象地域:全域:大阪府、一部:滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県

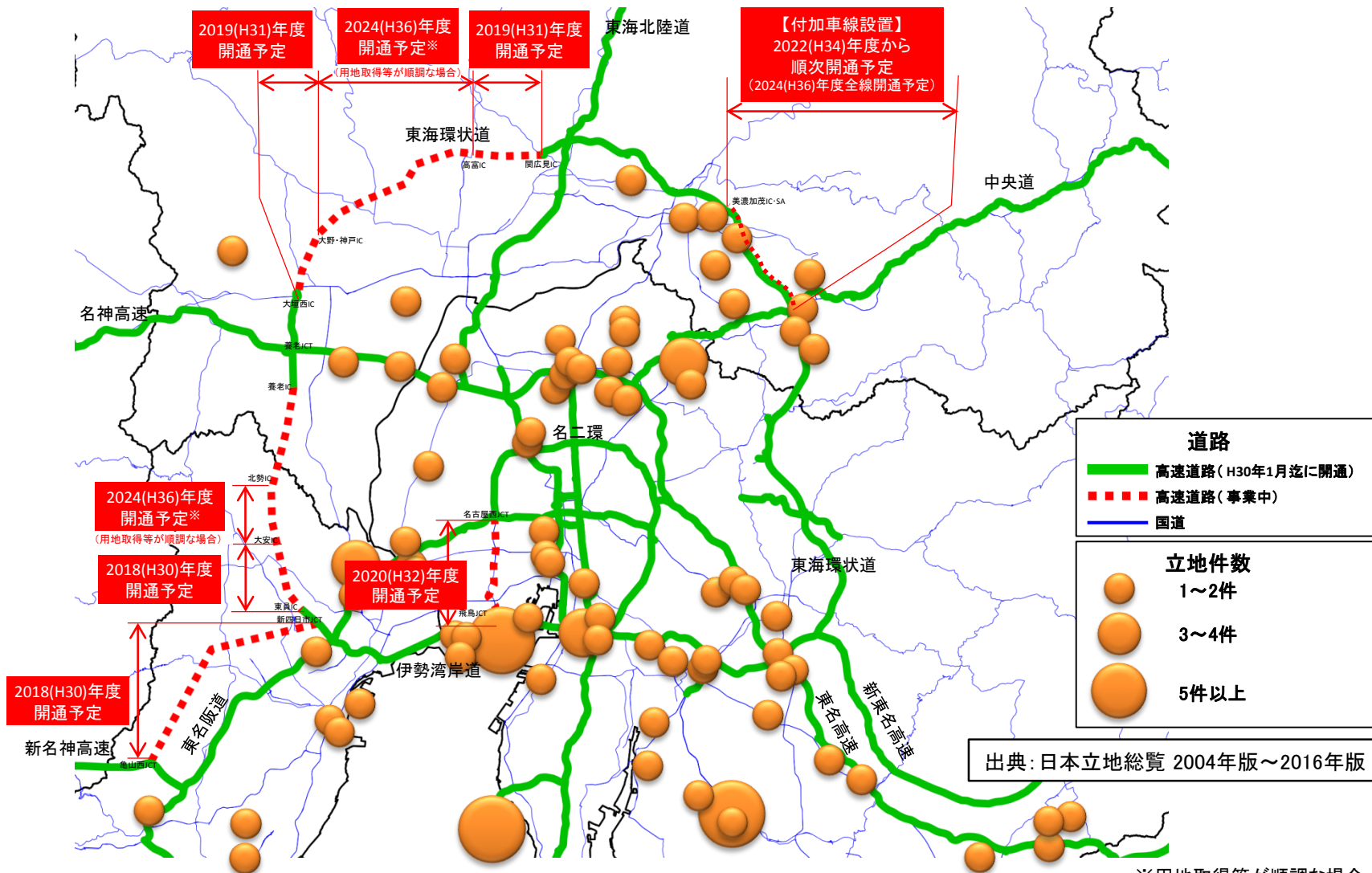
※貨物車を含む



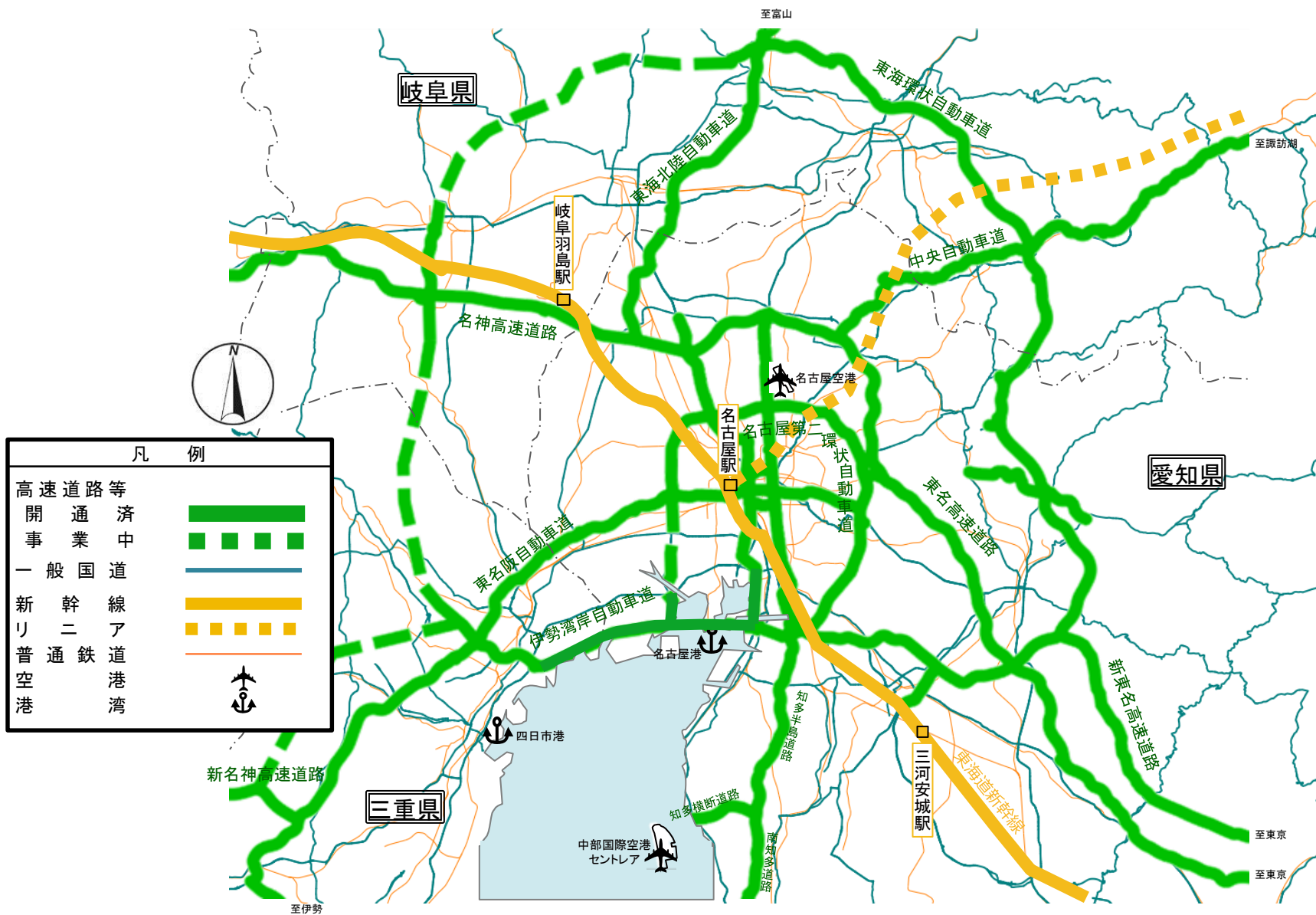
# 中京圏の物流施設の近年の立地状況

○ 物流施設は、近年、臨海部に加えて、東名・名神高速や東海環状道などの高速道路沿線に新規立地

【中京圏における近年(H15.1~H27.12の13年間)の企業操業・着工・計画】



# 中京圏における交通ネットワークの概況



※その他鉄道には、全ての鉄道路線を含む



# 中京圏高速道路ネットワーク整備の経緯

昭和27年 有料道路制度を導入(単独採算制) ※事業主体は国・都道府県・市町村

昭和31年 公団による建設方式を採用 ※昭和32年 名神高速(小牧～関ヶ原)着手(中京圏初の高速道路事業着手)



高速国道等 : 名神高速(小牧～関ヶ原)、東名高速(岡崎～小牧)

昭和40年 名神高速 全線開通 (S40.7.1)

昭和44年 東名高速 全線開通 (S44.5.26)

(昭和47年 高速自動車国道にプール制導入)



○名古屋高速道路公社設立  
(S45.9.24)

高速国道等 : 中央道(小牧J～中津川)、東名阪(名古屋西J～亀山) 等  
名 高 速 : 高辻～大高  
公 社 有 料 : 知多半島道路(大高～半田)、南知多道路

昭和57年 中央道 全線開通(S57.11.10)



高速国道等 : 東海北陸(岐阜各務原～美濃)、東名阪(名古屋西J～清洲東) 等  
名 高 速 : 東新町～高辻、東別院～鶴舞南J、名古屋西J～吹上 等

昭和63年 名高速 万場線・東名阪 接続 (S63.4.26)



高速国道等 : 東名阪(清洲東～名古屋) 等

平成 5年 東名阪・東名 接続



○名高速(都心環状、楠線)  
開通

高速国道等 : 東海北陸(一宮J～岐阜各務原)、伊勢湾岸道(飛島～名古屋南J) 等  
名 高 速 : 丸の内～東片端J、荻野～東新町 等

平成12年 名神・東海北陸 接続



○名高速(小牧線、東山線等)  
開通

○伊勢湾岸道 開通

高速国道等 : 伊勢湾岸道(四日市J～飛島)東海環状道(豊田東J～美濃関J) 等  
名 高 速 : 楠J～小牧南、四谷～高針J 等  
公 社 有 料 : 名古屋瀬戸道路(日進J～長久手)、知多横断道路、中部国際空港連絡道路

平成17年 中部国際空港 開港 (H17.2.17)

愛・地球博 開催 (H17.3.25～9.25)



○名高速(東海線)  
開通

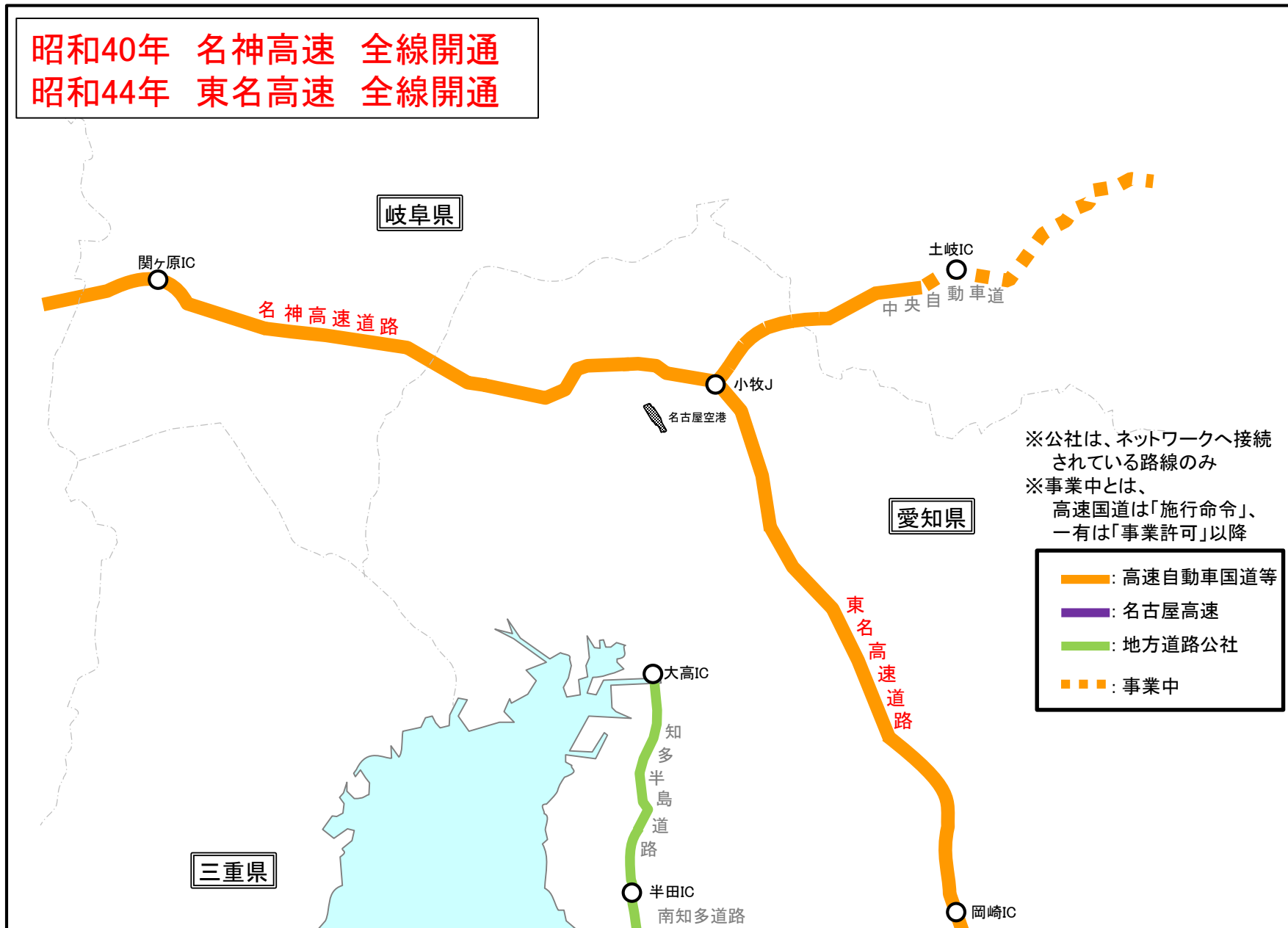
高速国道等 : 新東名(御殿場J～三ヶ日J)、新名神(四日市J～新四日市J)  
東名阪(高針J～名古屋南)、東海環状道(大垣西～養老、新四日市J～東員) 等  
名 高 速 : 明道町J～清洲J、山王J～東海J

<現 在>

青字:均一料金区間

# 中京圏ネットワーク図 昭和45年(48年前)

昭和40年 名神高速 全線開通  
昭和44年 東名高速 全線開通



# 中京圏ネットワーク図 平成6年(24年前)

昭和57年 中央道 全線開通  
 平成元年 名高速 万場線・東名阪接続  
 平成6年 東名阪・東名 接続

昭和57年 中央道 全線開通

平成6年  
 東名阪(清州東IC～名古屋IC)開通  
 により東名と接続 ※後の名二環

昭和63年  
 東名阪(名古屋西J～清州東IC)開通  
 ※後の名二環

平成元年 名高速 万場線開通により  
 東名阪と接続

※公社は、ネットワークへ接続  
 されている路線のみ  
 ※事業中とは、  
 高速国道は「施行命令」、  
 一有は「事業許可」以降

- : 高速自動車国道等
- : 名古屋高速
- : 地方道路公社
- - - : 事業中



# 中京圏ネットワーク図 平成17年(13年前)



# 中京圏ネットワーク図(現在)

平成22年度 名二環・伊勢湾岸道 接続  
 平成25年度 名高速(東海線) 開通  
 平成27年度 新東名(愛知県区間) 開通

平成22年度  
 名二環(高針J~名古屋南J) 開通  
 により伊勢湾岸と接続

平成25年度 名高速東海線 開通

平成27年度  
 新東名(愛知県区間) 開通

※公社は、ネットワークへ接続  
 されている路線のみ  
 ※事業中とは、  
 高速国道は「施行命令」、  
 一有は「事業許可」以降

- : 高速自動車国道等
- : 名古屋高速
- : 地方道路公社
- - - : 事業中

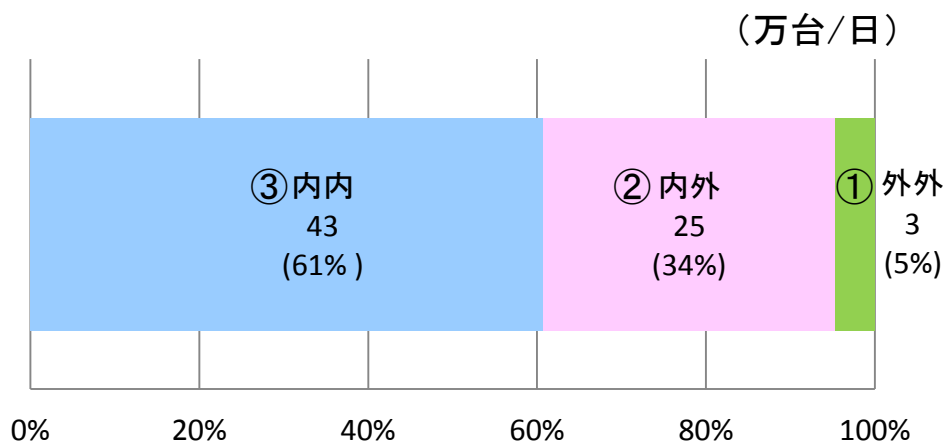




# 中京圏の交通流動について

- 東海環状内を利用している交通は、約71万台/日
- うち、外外交通は約3万台/日、内外交通は約25万台/日、内内交通は約43万台/日

## 東海環状内 (約71万台/日)



- (内内) 東海環状内で乗降する交通
- (内外) 東海環状内で乗り外側で降りる交通、または外側で乗り東海環状内で降りる交通
- (外外) 東海環状外で乗降し、東海環状内を通過する交通

※ 東海環状内: 東海環状を含む



# 東海環状内の交通流動と利用経路の特性①（外外交通）

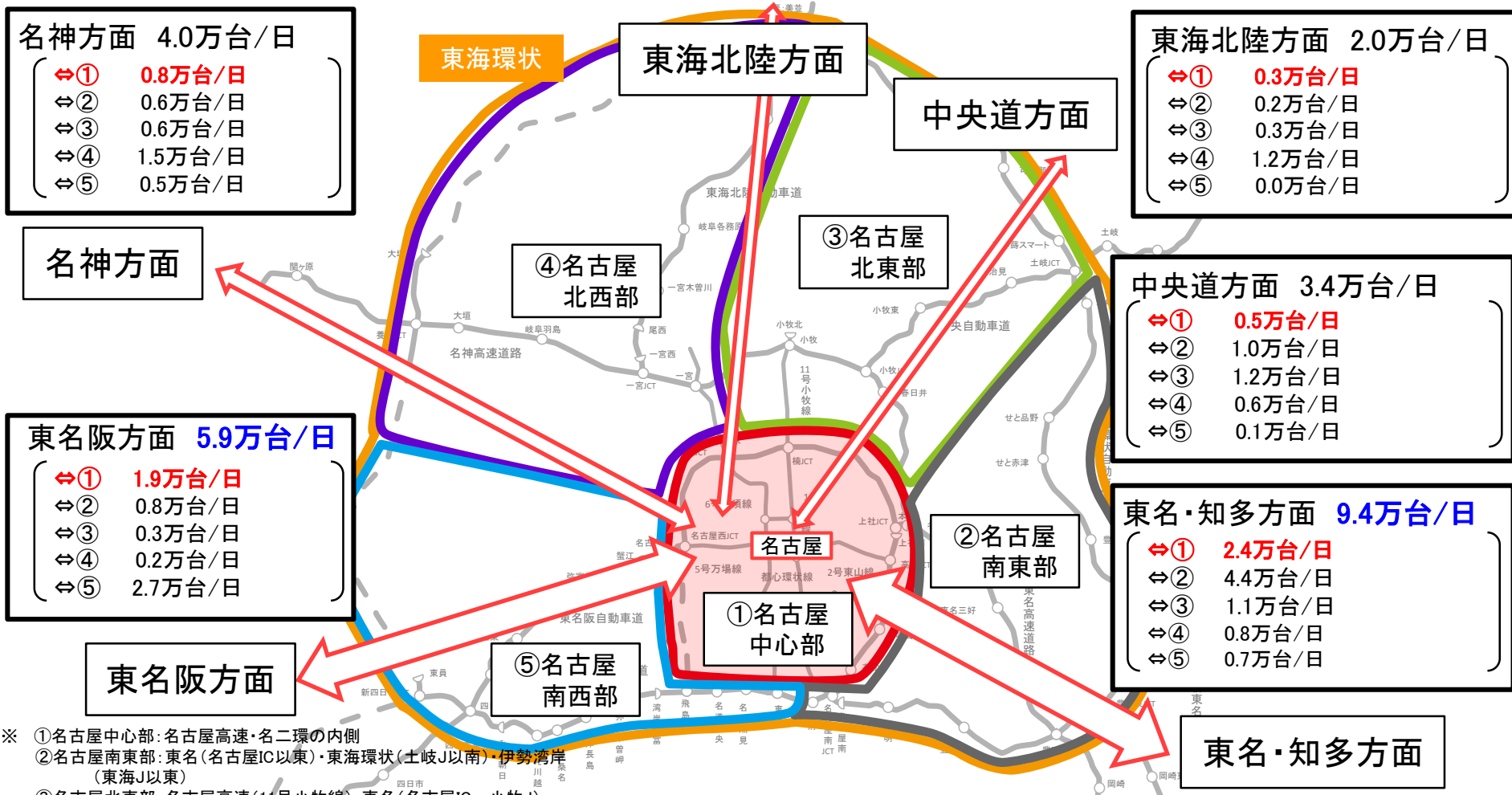
- 外外交通は、約3万台/日
- 東海環状の外外交通は、東名・知多方面⇔名神方面または東名阪方面（関東⇔近畿）、名神⇔中央道の利用が大半を占める



※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計  
 ※ ETCデータ(H28.10)

# 東海環状内の交通流動と利用経路の特性②（内外交通）

- 内外交通は、約25万台/日
- うち名古屋中心部発着の交通は約6万台/日
- 東名・知多方面⇔東海環状内、東名阪方面⇔東海環状内が多い

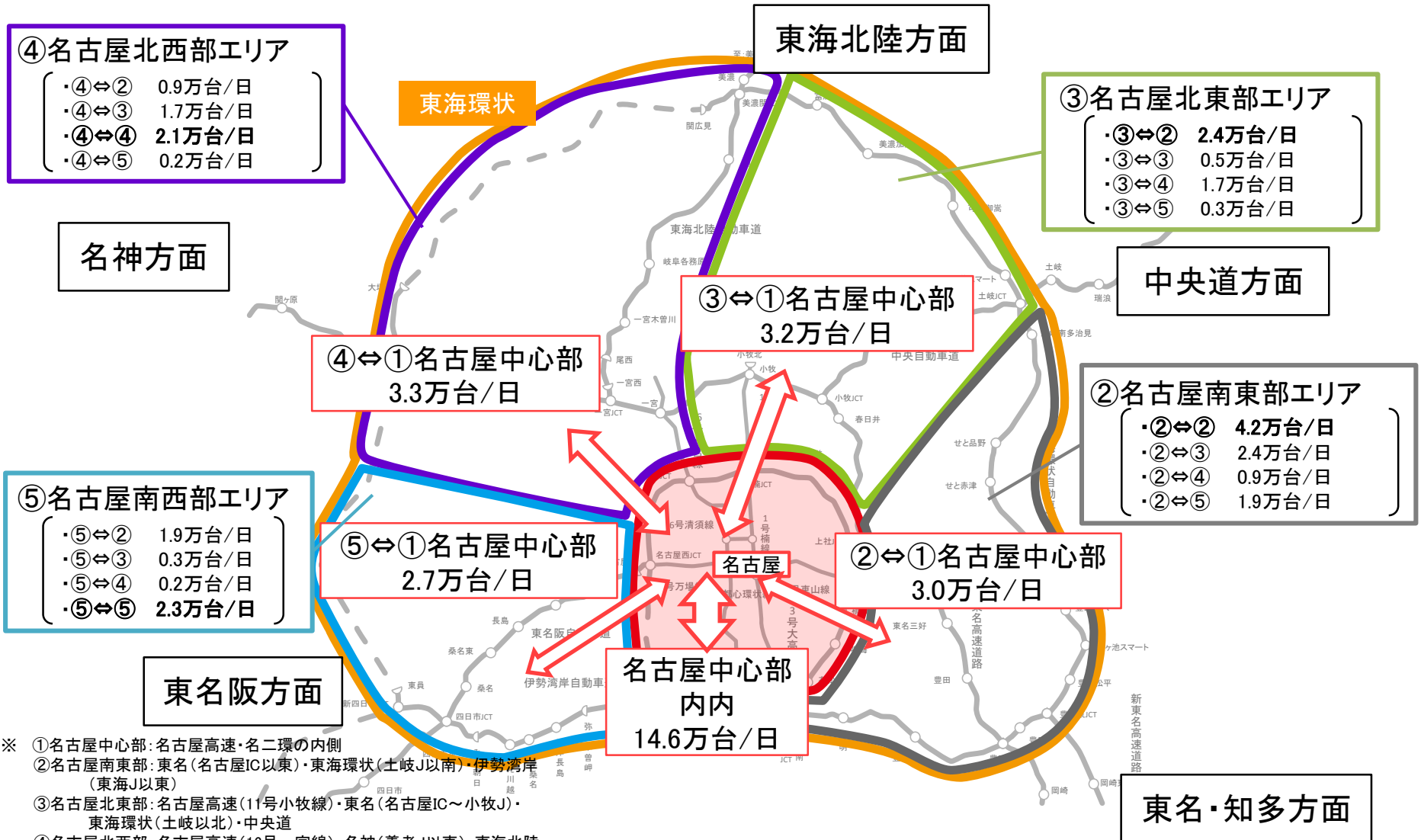


※ ①名古屋中心部：名古屋高速・名二環の内側  
 ②名古屋南東部：東名（名古屋IC以東）・東海環状（土岐J以南）・伊勢湾岸（東海J以東）  
 ③名古屋北東部：名古屋高速（11号小牧線）・東名（名古屋IC～小牧J）・東海環状（土岐以北）・中央道  
 ④名古屋北西部：名古屋高速（16号一宮線）・名神（養老J以東）・東海北陸（美濃関J以南）  
 ⑤名古屋南西部：東名阪（四日市J以東）・伊勢湾岸（東海J以西）

※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計  
 ※ ETCデータ（H28.10）

# 東海環状内の交通流動と利用経路の特性③（内内交通）

- 内内交通は約43万台/日
- うち名古屋中心部発着の交通は約27万台/日



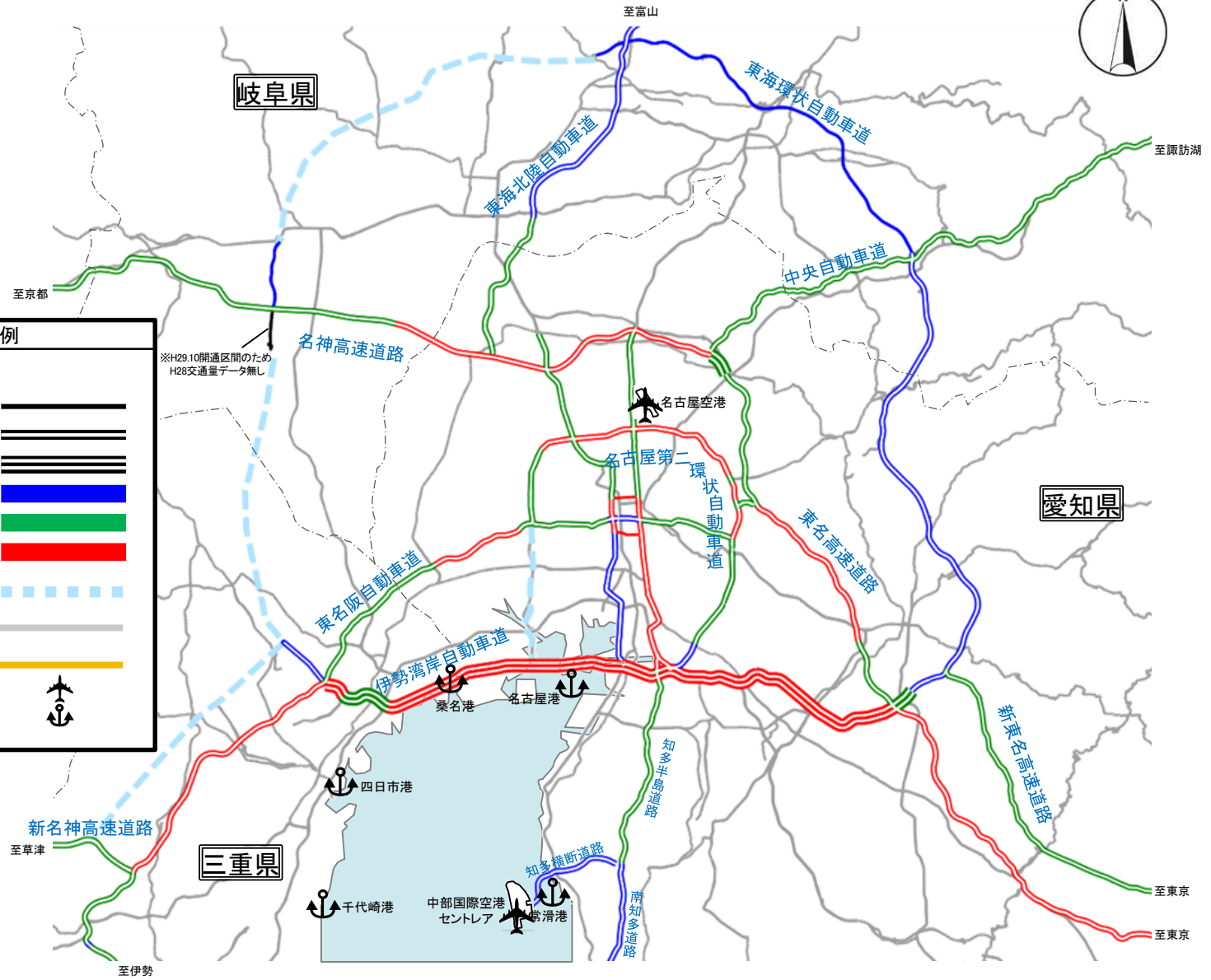
※ ①名古屋中心部：名古屋高速・名二環の内側  
 ②名古屋南東部：東名（名古屋IC以東）・東海環状（土岐J以南）・伊勢湾岸（東海J以東）  
 ③名古屋北東部：名古屋高速（11号小牧線）・東名（名古屋IC～小牧J）・東海環状（土岐以北）・中央道  
 ④名古屋北西部：名古屋高速（16号一宮線）・名神（養老J以東）・東海北陸（美濃関J以南）  
 ⑤名古屋南西部：東名阪（四日市J以東）・伊勢湾岸（東海J以西）

※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計  
 ※ ETCデータ(H28.10)

# 中京圏の高速道路の車線数と交通量



凡 例	
高速道路等	
2車線区間	——
4車線区間	====
6車線区間	=====
3万台未満	■ (Blue)
3万～6万台	■ (Green)
6万台以上	■ (Red)
現在事業中	--- (Dashed Blue)
一般国道	—— (Grey)
新幹線	—— (Yellow)
空港	✈ (Plane)
港湾	⚓ (Anchor)



※交通量データ: NEXCO路線 平成28年度、NEXCO路線以外 平成27年度



# 中京圏の渋滞ボトルネック箇所の状況(高速道路:本線)

## 名神高速(上り)一宮JCT付近<4車線>

午後ピーク1時間において  
全国ワースト5位の渋滞損失が発生

## 東海環状(土岐JCT~可児御嵩)<2車線>

暫定2車線区間において  
速度低下・交通機能低下が発生



【分析期間】H28年2月14日~4月2日  
※雪水作業日は除く

### 中京圏中心部以外(名二環以外)のボトルネック

- 渋滞常襲区間  
渋滞長10kmの渋滞が毎日  
起こる区間  
※渋滞量3,650km・h/年以上区間
- 渋滞多発区間  
渋滞長10kmの渋滞が毎週  
起こる区間  
※渋滞量520km・h/年以上区間
- 容量超過区間  
郊外部の容量超過区間  
混雑度1.0以上

・名古屋都市圏流入部のボトルネック区間  
(東名高速東名三好IC付近や東名阪道四日市IC付近等)における渋滞が顕著

【データ出典】  
NEXCOトランデータ H28.2.14~H28.4.2  
※名高速(名二環内側)及び名二環を除く高速道路  
※混雑度はH27

## 東名高速(上り)東名三好付近<4車線>

午前ピーク1時間において  
全国ワースト15位の渋滞損失が発生

## 東名阪道(上下)四日市付近<4車線>

上り:全国ワースト4位の渋滞損失  
下り:全国ワースト11位の渋滞損失

### 中京圏中心部(名高速)のボトルネック

渋滞発生区間  
※渋滞量365km/h/年以上区間

【データ出典】名高速トランデータ H28年度

### 中京圏中心部(名二環内側)のボトルネック

平均旅行速度40km/h以下  
※全日12時間平均旅行速度 または  
平日ピーク時旅行速度

【データ出典】名高速、NEXCOトランデータ H28.2.14~H28.4.2  
※名高速(名二環内側)及び名二環

#### 凡例

- 1 直轄国道
- 2 補助国道
- 3 高速道路

渋滞ランキング: H29 (年間)

# 東海北陸自動車道(上り)一宮JCT付近の渋滞の状況

- 東海北陸自動車道(尾西～一宮JCT(上り))の渋滞損失は、ネクスコ各社が管理する高速道路の中、5番目、15番目に多い

ネクスコ各社が管理する全国の高速道路渋滞損失 TOP15  
(午後ピーク1時間)

順位	路線名		方向 (上り・下り)
1	千葉東金道路	千葉東～千葉東JCT	上り
2	関越自動車道	大泉JCT～練馬	上り
3	東名阪自動車道	亀山JCT～鈴鹿	上り
4	小田原厚木道路	厚木西～厚木	下り
5	<b>東海北陸自動車道</b>	<b>一宮西～一宮JCT</b>	<b>上り</b>
6	新湘南バイパス	茅ヶ崎中央～藤沢	上り
7	京葉道路	武石～幕張	上り
8	東京湾アクアライン連絡道	木更津金田第二～木更津金田第一	上り
9	東名阪自動車道	亀山スマート～亀山JCT	上り
10	千葉東金道路	大宮～千葉東	上り
11	横浜横須賀道路	狩場～起点	上り
12	東京湾アクアライン連絡道	袖ヶ浦～木更津金田	上り
13	近畿自動車道	摂津北～吹田	下り
14	中国自動車道	神戸JCT～西宮北	上り
15	<b>東海北陸自動車道</b>	<b>尾西～一宮西</b>	<b>上り</b>



指標算出条件: H29年中(平日・休日計)の午後7時間(12～19時)のピーク1時間のIC区間別、上下線別に民間プローブデータから算出した渋滞損失時間(単位:秒/km・年)

# 中京圏のネットワークの課題



# 中京圏内の料金水準の状況

## 【会社】

	<完成年度>※11	<路線名>	<料率>
対距離制を基本とする区間	S39.9	東名高速、名神高速、東海北陸道 等	24.6円/km※1 (税抜)
	H17.3	東海環状自動車道	34.0円/km※12 (税抜)
	H10.3	伊勢湾岸道	39.4円/km※13 〔東海JCT～飛鳥JCT : 108.1円/km (税抜) 豊田東JCT～東海JCT, 飛鳥JCT～四日市JCT : 24.6円/km※1 (税抜)〕
利用距離により料率が変化する区間 (均一料金制区間等)			最短利用時 ~ 平均利用時 ~ 最長利用時
	S63.3	名古屋第二環状自動車道	<30km未満510円均一> 850.0円/km※2 ~ 42.9円/km※3 ~ 14.4円/km※4 <30km以上610円均一>

## 【公社】

	<完成年度>※11	<路線名>	<料率>
利用距離により料率が変化する区間 (均一料金制区間等)			最短利用時 ~ 平均利用時 ~ 最長利用時
	S54.7	名古屋高速道路(名古屋線)	<名古屋線770円均一> 1925.0円/km※5 ~ 64.2円/km※6 ~ 29.2円/km※7
	H13.3	名古屋高速道路(尾北線)	<尾北線360円均一> 600.0円/km※8 ~ 54.5円/km※9 ~ 40.4円/km※10

- ※1: ターミナルチャージを除いた場合の料金水準  
 ※2: 清洲東第一～平田0.6km利用した場合  
 ※3: 平均トリップ長11.9km(H22道路交通センサスを基に算出)利用した場合  
 ※4: 名古屋南JCT～名古屋西JCT42.3km利用した場合  
 ※5: 4号東海線港明～六番南0.4km利用した場合  
 ※6: 平均トリップ長12.0km(H26.6に実施したOD調査より)利用した場合  
 ※7: 清洲JCT～東海JCT26.4km利用した場合(利用距離は図面等から算出)

- ※8: 一宮西春～一宮南0.6km利用した場合  
 ※9: 平均トリップ長の6.6kmの場合  
 ※10: 一宮中～清洲JCT8.9km利用した場合  
 ※11: 完成年度は、当該区間内で最初に開通した区間の年度  
 ※12: 平均トリップ長の40kmの場合  
 ※13: 豊田東JCT～四日市JCT56.3km連続利用した場合  
 (高速国道との連続利用割引含む)

# 中京圏の検討課題

- ①通過交通が環状道路の内側を經由している一方で、東海環状、新名神、名古屋第二環状の整備が進捗しており、これらのネットワークを有効活用した交通の適切な処理が課題
- ②名古屋の中心部を発着する交通が多く、各方面において、その分散処理が課題
- ③一宮付近や名古屋中心部等、特定箇所で渋滞が発生しており、ネットワーク整備にも依然、課題

その他に、均一料金となっている名古屋高速道路公社や名古屋第二環状の取扱い等が論点



## 今後のスケジュール(案)

第1回 小委員会  
11月7日  
(本日)

中京圏の高速道路料金の見直しについて



- ヒアリング
  - ・中京圏の交通状況について 等
- 現状分析
  - ・中京圏における交通流動 等



論点整理



とりまとめ



(2019年秋頃)

国土幹線道路部会に報告