資料３

東海環状自動車道　土岐南多治見IC付近

もくじ

１．中京圏と岐阜県の将来像
（１）中部圏の将来像 ・・・ １
（２）リニア中央新幹線の2027年開通 ・・・ ２
（３）「清流の国ぎふ」創生総合戦略 ・・・ ３
（４）東海環状自動車道の整備による企業誘致の進展 ・・・ ４
（５）高速道路ネットワークの整備による観光の活性化 ・・・ ５

２．中京圏と岐阜県の高速道路ネットワークの現状・課題
（１）高速道路ネットワークのミッシングリンクが存在 ・・・ ６
（２）高速道路・一般道路の渋滞 ・・・ ７
（３）わかりにくい料金体系 ・・・ ９
（４）利用者からの意見 ・・・１０

３．高速道路ネットワーク整備に関する提案
（１）生産性向上や災害対策に必要な高速道路ネットワーク ・・・１２
※東海環状自動車道　西回り区間の必要性 ・・・１３

４．新たな料金体系に関する提案
（１）新たな料金体系 ・・・１４
（２）東海環状を活用するための料金体系 ・・・１５

（１）中部圏の将来像

暮らしやすさと歴史文化に彩られた

“世界ものづくり対流拠点−中部”

■目指す方向

＜世界の中の中部＞

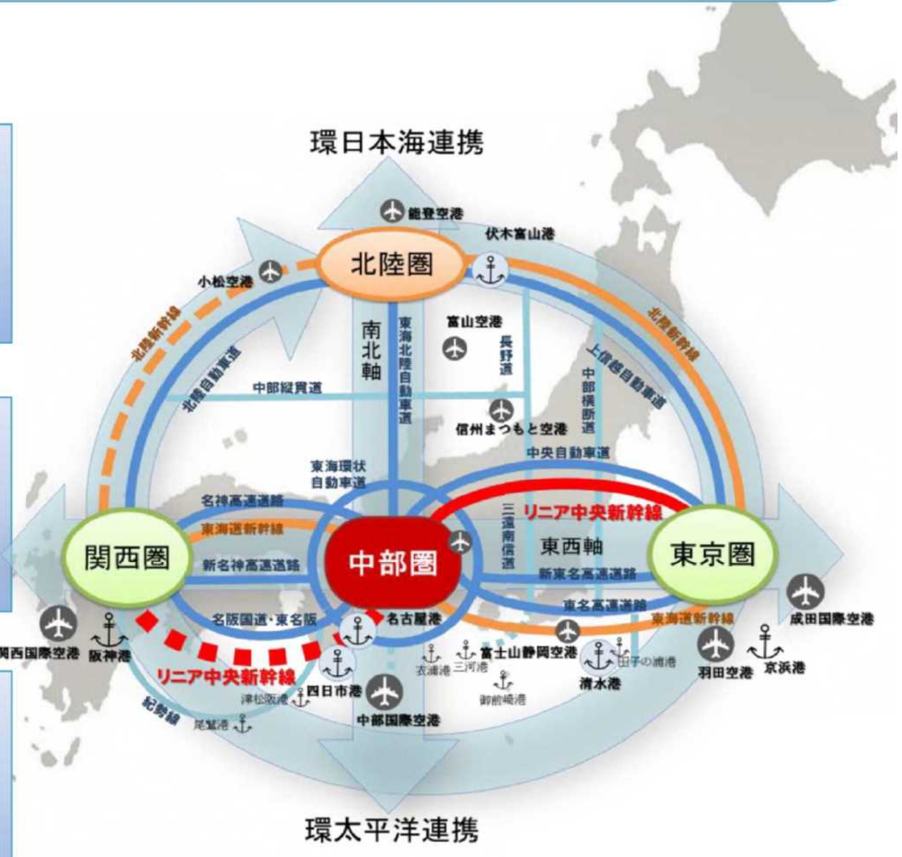
**世界最強・最先端のものづくり
産業・技術のグローバル・ハブ**

＜日本の中の中部・中部の中の人々＞

**リニア効果を最大化し都市と地方の
対流促進、ひとり一人が輝く中部**

＜前提となる安全・安心、環境＞

**南海トラフ地震などの災害に強く
しなやか、環境と共生した国土**



※中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

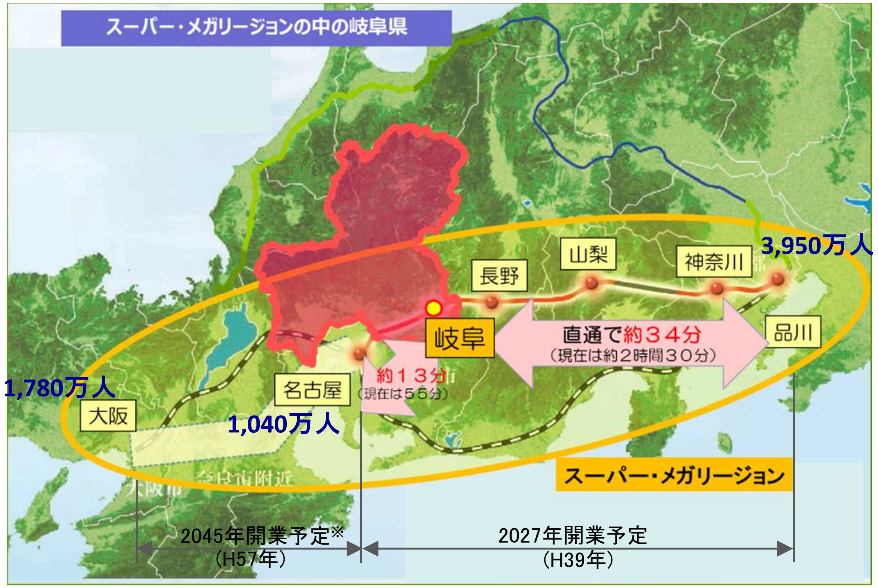
出典：中部圏広域地方計画　平成28 年3月

（２）リニア中央新幹線の2027年開通

- **2027年開通を見据えたスーパーメガリージョンの形成が進展**
- **「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」に基づき、計画を推進**

◆リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大

○リニア中央新幹線により
　三大都市圏の移動時間が短縮
　人口約7,000万人の「スーパー・メガリージョン」
　の形成が期待
○中京圏はその中心部に位置



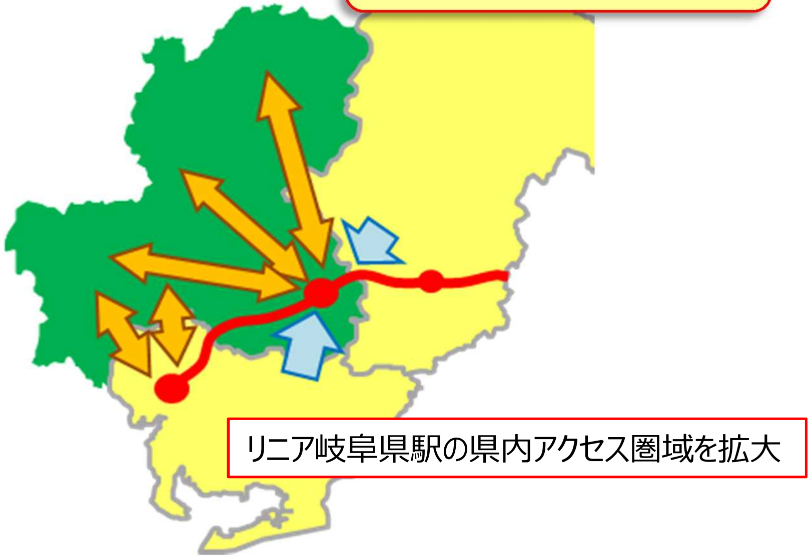
出典：スーパー・メガリージョン構想検討会議
「リニア開業を見据えた岐阜県の取組み」平成３０年１１月岐阜県

◆岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

<戦略の視点>

1．観光振興・まちづくり戦略
2．産業振興戦略
3．基盤整備戦略

- 駅及び駅周辺整備
- アクセス道路整備
- 県内鉄道交通ネットワーク強化
- リニア岐阜県駅からのバスネットワーク整備



出典：岐阜県リニア中央新幹線活用戦略　平成２６年３月
岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会

清流の国ぎふ

（３）「清流の国ぎふ」創生総合戦略

- **令和元年度から新たな「清流の国ぎふ」創生総合戦略を推進**
- **経済発展を支える東海環状自動車道、東海北陸自動車道、濃飛横断自動車道など幹線ネットワークの整備を推進**

～「清流の国ぎふ」創生総合戦略～
一人ひとりの幸せと確かな暮らしのある
ふるさと岐阜県をめざして

<政策の方向性>

1 「清流の国ぎふ」を支える人づくり

2 健やかで安らかな地域づくり

3 地域にあふれる魅力と活づくり

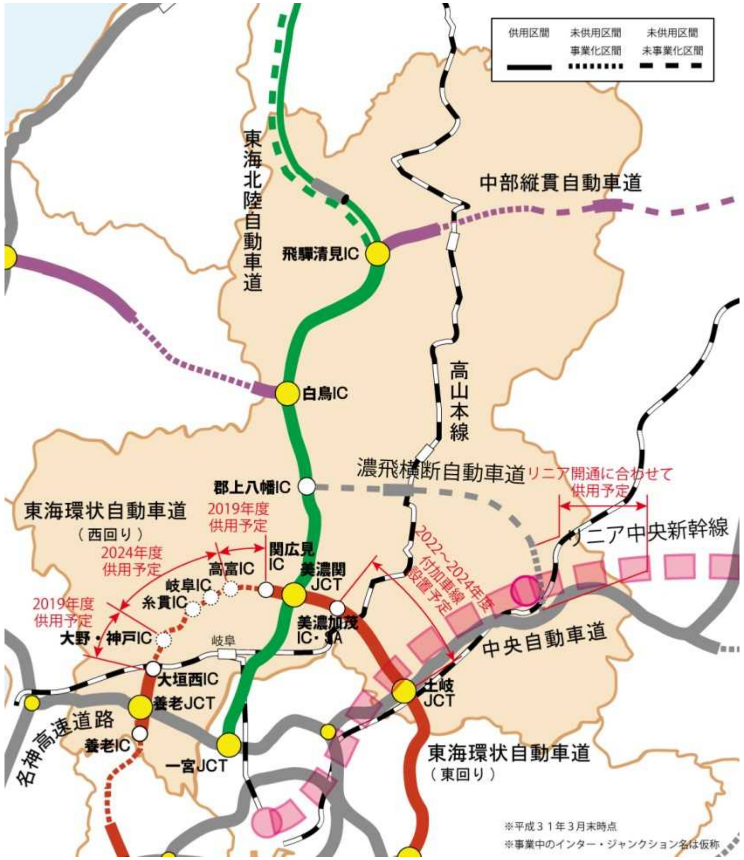
(1) 地域の魅力創造・伝承発信

(2) 次世代を見据えた産業の振興

→
- 産業を支える人材の育成・確保
- ＡＩやＩｏＴを活用した第４次産業革命と成長分野への展開
- 地場作業の活力の強化
- 観光産業の基幹産業化
- **産業を支える広域ネットワーク・インフラの整備**

(3) 農林畜水産業の活性

◆岐阜県の広域ネットワーク・インフラの整備計画



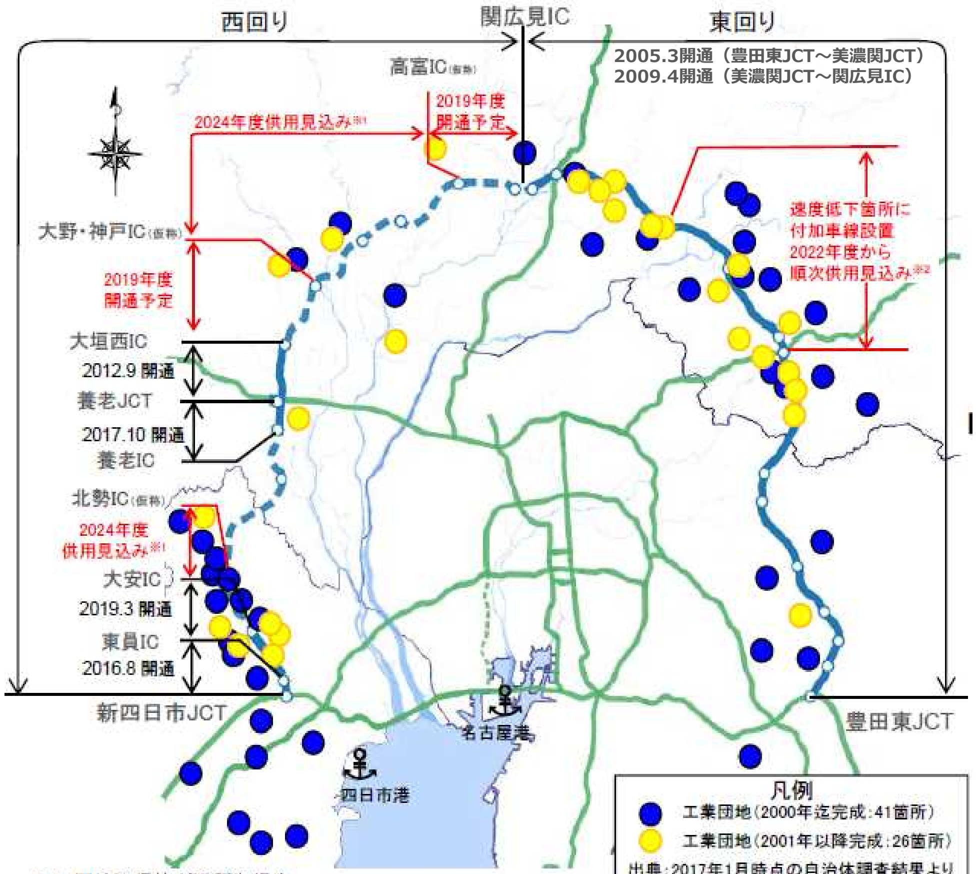
出典：「清流の国ぎふ」創生総合戦略 2019年3月 岐阜県

清流の国ぎふ

（４）東海環状自動車道の整備による企業誘致の進展

- 東回り区間の整備により企業立地が進展し、雇用や製造品出荷額の増加が実現
- 西回り区間の整備により更なる効果が期待

■沿線の工業団地の分布



※1 用地取得等が順調な場合
※2 2024年度全線供用見込み
※3 沿線自治体：東海環状自動車道が通過する市町（東回り：8市4町、西回り：7市4町）

■工業団地の企業立地数

出典：自治体調査

■工業団地に立地した企業雇用者数

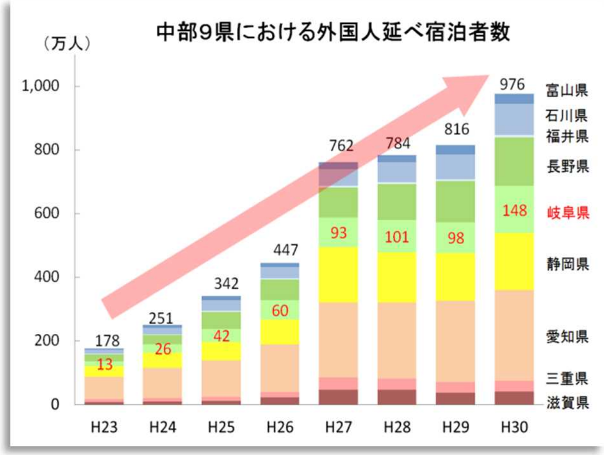
出典：自治体調査

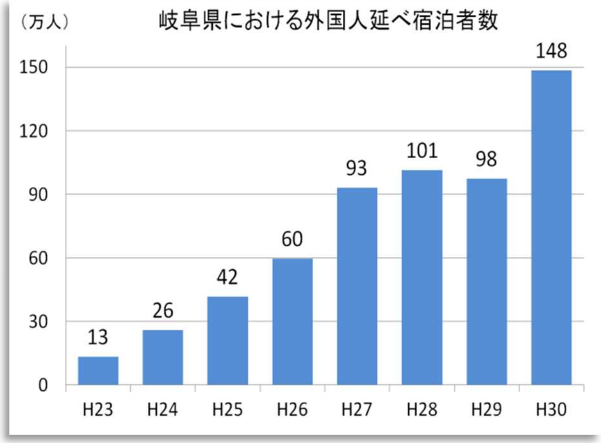
■製造品出荷額等

出典：工業統計

（5）高速道路ネットワークの整備による観光の活性化

- 岐阜県内には、世界遺産をはじめ、歴史や文化等を活かした観光資源が豊富に点在
- 高速道路ネットワークを活用した広域観光ルートの形成により外国人観光客が増加





2．中京圏と岐阜県の高速道路ネットワークの現状･課題

清流の国ぎふ

（１）高速道路ネットワークのミッシングリンクが存在

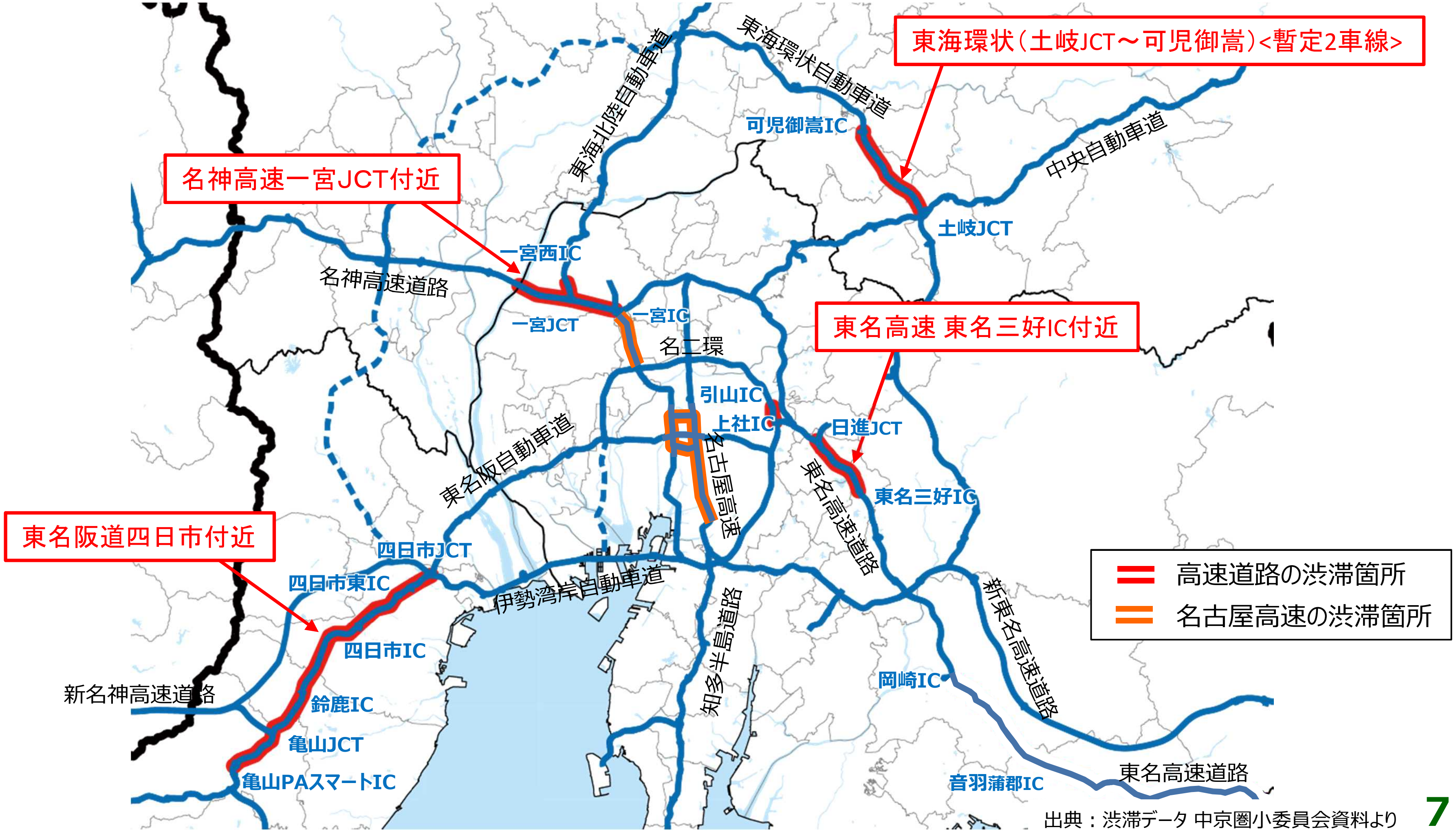
- 高速道路ネットワークが未完成（東海環状道、名岐道路など）
- 生産性向上や災害時のリダンダンシー確保の観点から早期整備が必要

◆中京圏の高速ネットワークの現状

（2）高速道路の渋滞

● **中京圏では、東名高速、名神高速、東海環状道、東名阪に主要渋滞箇所があり生産性が低下**

◆中京圏の主要渋滞箇所図（高速道路）



出典：渋滞データ 中京圏小委員会資料より

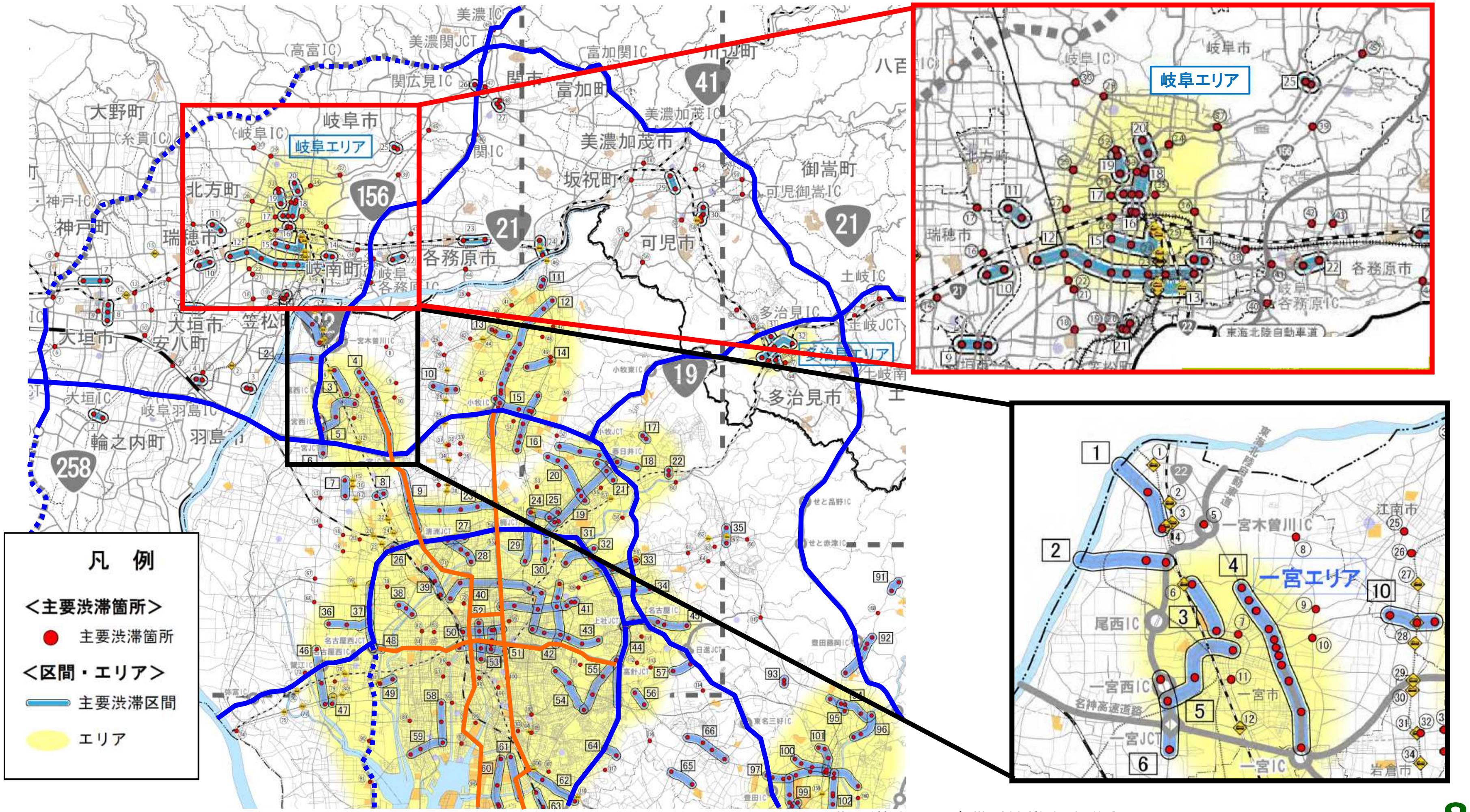
2．中京圏と岐阜県の高速道路ネットワークの現状・課題

清流の国ぎふ

（２）一般道路の渋滞

● 名古屋市中心部をはじめ、市街地の一般道路で面的に主要渋滞箇所が存在し、生産性が低下

◆中京圏の主要渋滞箇所図（一般道路）



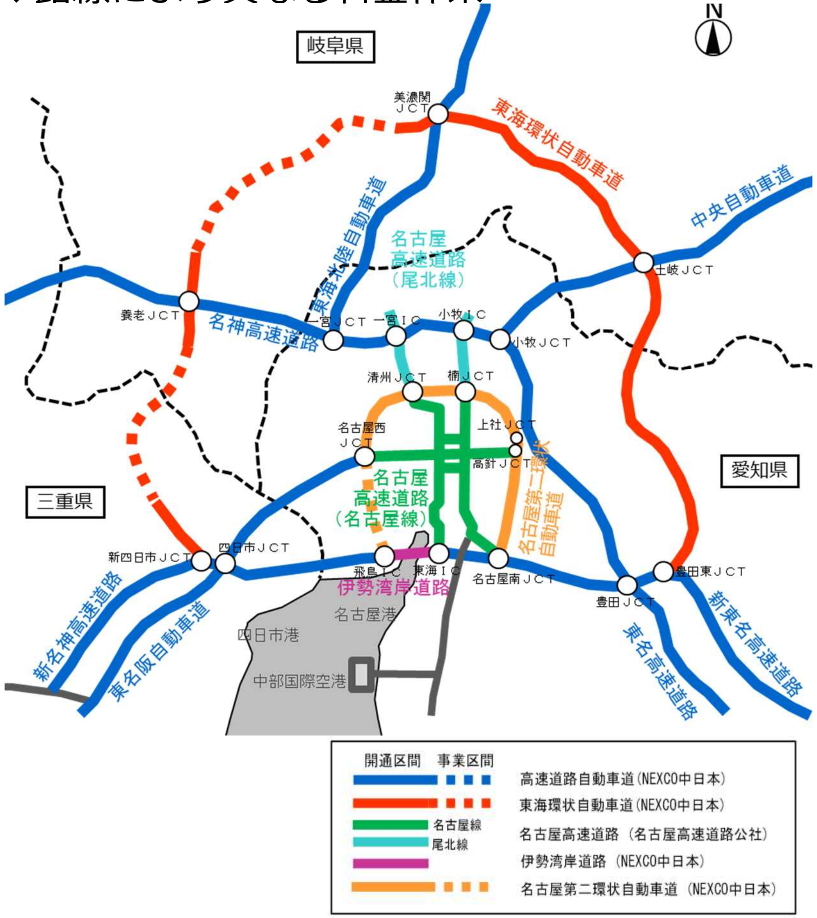
出典：道路交通渋滞対策推進協議会より

清流の国ぎふ

（３）わかりにくい料金体系

- **複数の有料道路事業者が存在し、様々な料金体系が有ることから、同一発着でもルートによって料金が異なり、安いルートに交通が集中している**
- **高速道路ネットワークを有効活用するため、管理主体を越え、利用度合いに応じた公平な料金体系導入が必要**

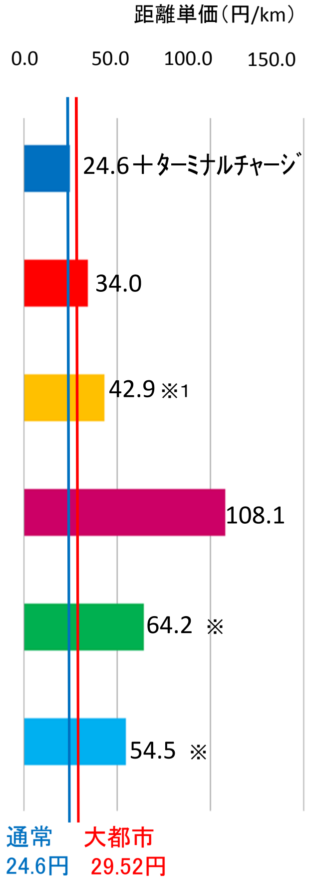
◆路線により異なる料金体系



（国土交通省資料より作成）

有料道路事業者	路線名等	料金体系
NEXCO	高速道路	ﾀｰﾐﾅﾙﾁｬｰｼﾞ：150円 距離単価：24.6円
	東海環状自動車道	距離単価：34円程度
	名古屋第二環状自動車道（名二環）	30km未満：510円 30km以上：610円
	伊勢湾岸道路	距離単価：108.1円
名古屋高速道路公社	名古屋高速道路（名古屋線）	770円（均一料金）
	名古屋高速道路（尾北線）	360円（均一料金）

※　名二環、名高速は平均トリップ長（H22道路交通センサスを基に算出）利用した場合



（４）利用者からの意見（経済界、運送業界、観光業界）

１　高速道路ネットワーク整備、渋滞解消への意見

①　**東海環状自動車道西回り整備**への期待

・西回り区間の整備は、既存の工場をつなぐことで生産性が向上し税収も向上する。働く場が出来ることにより人口も維持できる。

・西濃地域と四日市を早く繋いでほしい。県北部から名古屋港へ行く場合に東名高速道路の渋滞が避けられる。

②　**東海環状自動車道東回り４車線化**への期待

・一宮ＪＣＴ付近や名古屋ＩＣ付近の渋滞回避のため使用している。一方で、２車線の対面交通は通行止めとなる事故が多く使いづらい。

③　**名岐道路整備**への期待

・一宮ＪＣＴ周辺で渋滞が頻繁に発生しており時間が読めない。

・国道２２号の一宮付近は渋滞がひどく避けられない。名古屋高速を木曽川付近まで延伸してもらいたい。

清流の国ぎふ

（４）利用者からの意見（経済界、運送業界、観光業界）

2　高速道路の料金体系への意見

①　**高速道路料金制度**への意見

- 首都圏と同じように東海環状を活用する場合、割引を拡充すれば東海環状の利用が増える。中心部の渋滞も緩和される。
- 東海環状自動車道は大口多頻度の割引が適用されていないのが問題。
- 東海環状自動車道はモノづくりのための道路なので、大型貨物の料金に配慮が必要。
- 料金の値上げは経済界にとって大きい。特に使う頻度が高いところは負担になる。

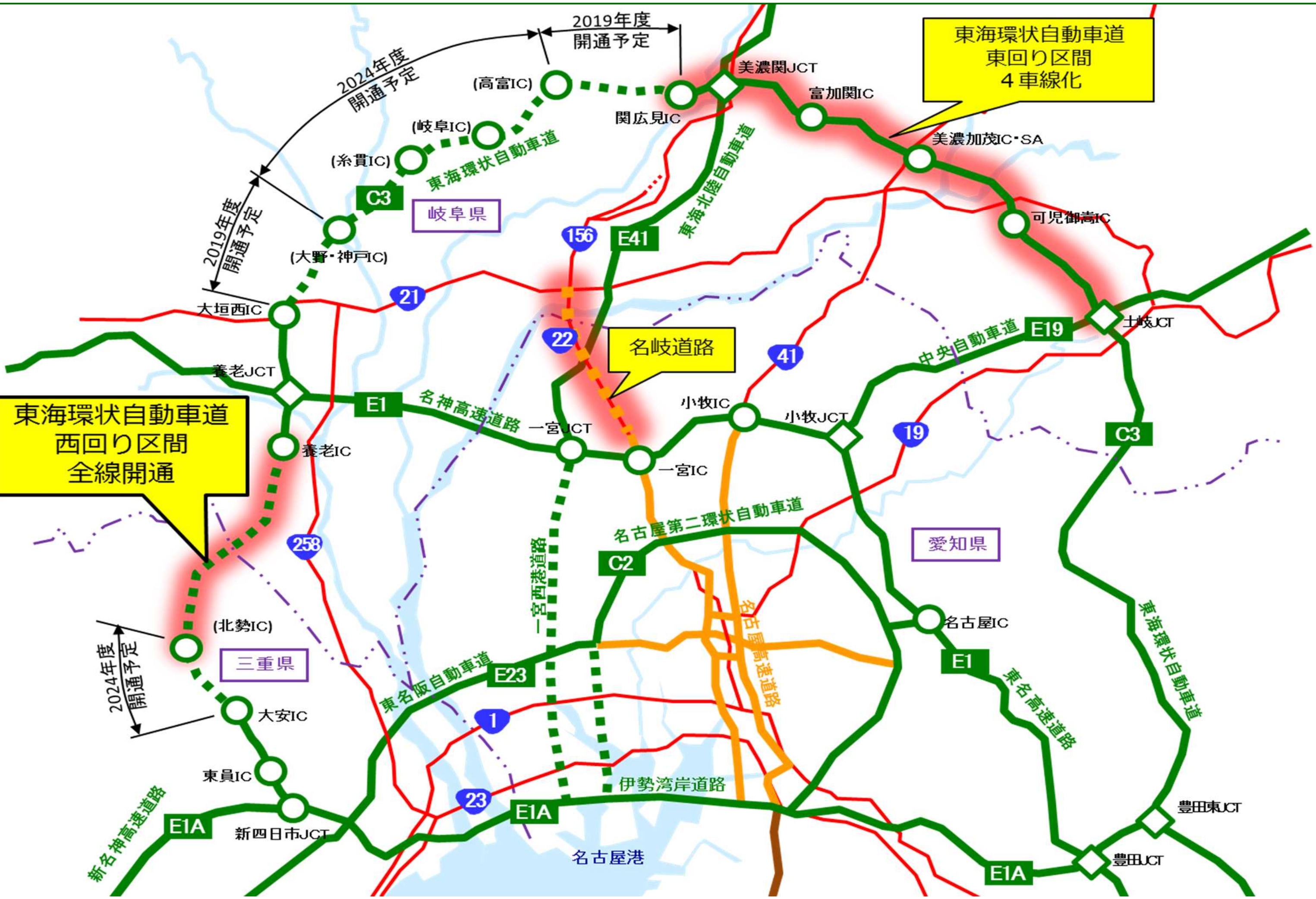
②　管理主体ごとに**異なる料金体系**

- 名古屋高速は料金が割高なのでネクスコの料金体系と統一されれば使いやすくなる。
- 関東で導入された対距離料金は使いやすい。以前は圏央道は高いイメージがあったが使いやすくなり、ルートの選択肢が増えた。首都圏の渋滞も緩和されている。

３．高速道路ネットワーク整備に関する提案

（１）生産性向上や災害対策に必要な高速道路ネットワーク

① 東海環状自動車道西回り区間の全線開通
② 東海環状自動車道東回り区間の4車線化
③ 名岐道路の整備

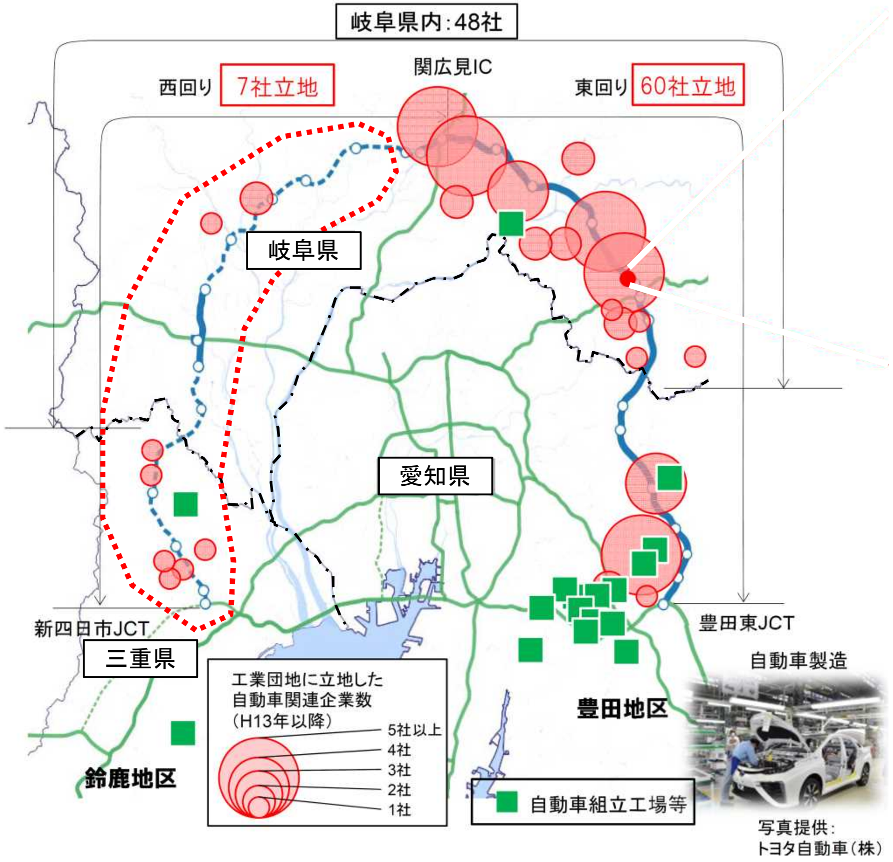


3．高速道路ネットワーク整備に関する提案

※ 東海環状自動車道　西回り区間の必要性（岐阜県～三重県境）

- 東海環状東回りで進んだ企業進出を西回り区間でも期待
- 三重県と初めて高速道路で繋がり新たな地域間交流が期待
- 西回り区間の所要時間短縮により農産物の輸送機能強化。新たな販路拡大が期待

◆東海環状沿線工業団地に自動車関連企業が集積



※出典：自治体調査結果(H29.1)　(一社)日本自動車工業会「日本の自動車工業分布(2017.4)」

◆東海環状西回り利用による農産物出荷の効率化

※出典：東海環状自動車道ストック効果資料（岐阜国道事務所）

4．新たな料金体系に関する提案

（１）新たな料金体系

- **首都圏や近畿圏と同様、公平、シンプルでシームレス、戦略的な料金体系が必要**

◆料金の賢い３原則（高速道路を賢く使う上での共通理念）

①利用度合いに応じた公平な料金体系

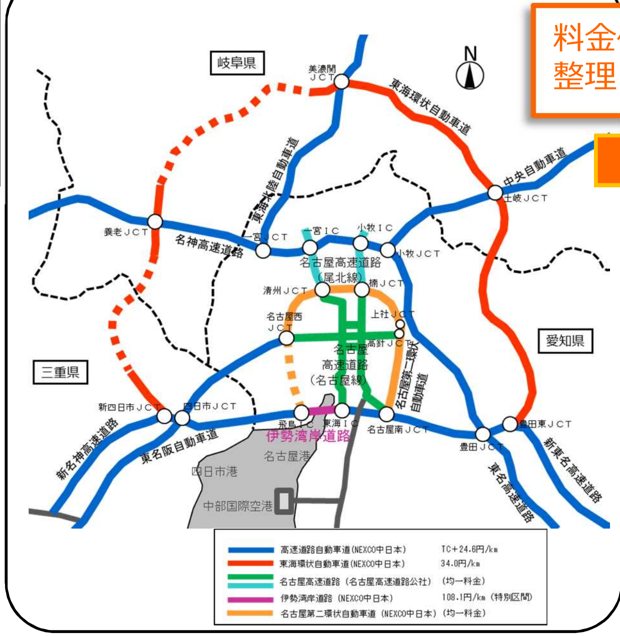
②管理主体を越えたシンプルでシームレスな料金体系

③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立

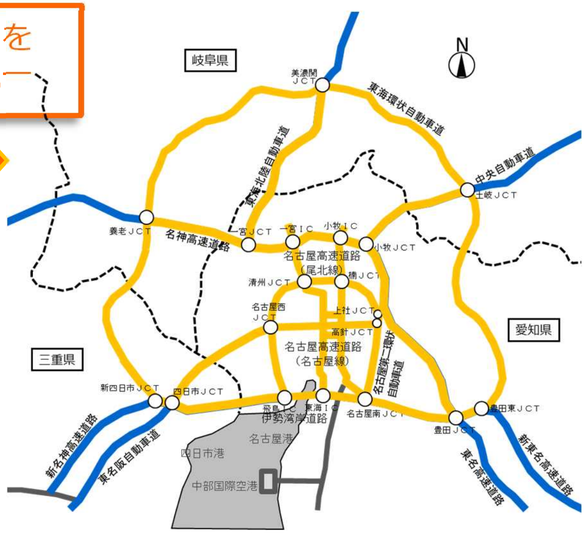
(1)料金体系の整理･統一とネットワークの整備
(2)起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

現行料金体系



料金体系を整理・統一

新たな料金体系



東海環状内の料金体系を整理･統一

4．新たな料金体系に関する提案

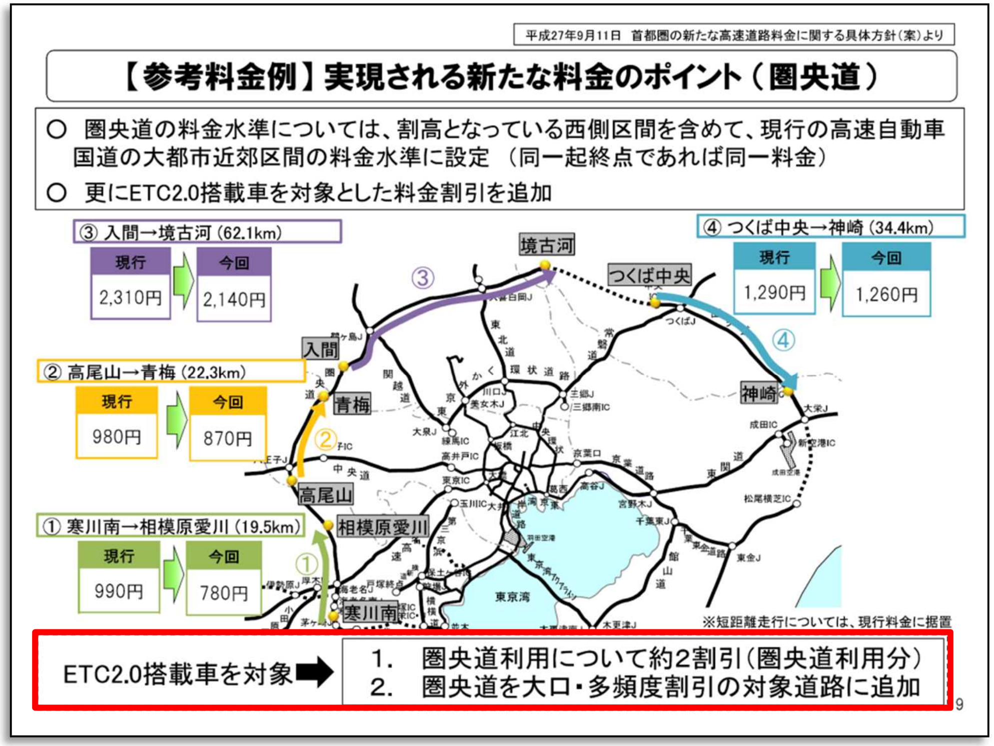
清流の国ぎふ

（２）東海環状を活用するための料金体系

- **生産性を向上させるためには中心部の渋滞緩和が必要**
- **通過交通を東海環状自動車道へ誘導する料金体系が必要**

◆中心部交通を環状道路へ誘導化

戦略的な割引制度の導入
・ETC2.0割引、大口多頻度割引、時間帯割引など
・平日朝夕割引など地方部の割引制度を継続

通過交通を環状道路へ誘導

◆首都圏で導入された料金（圏央道への誘導）