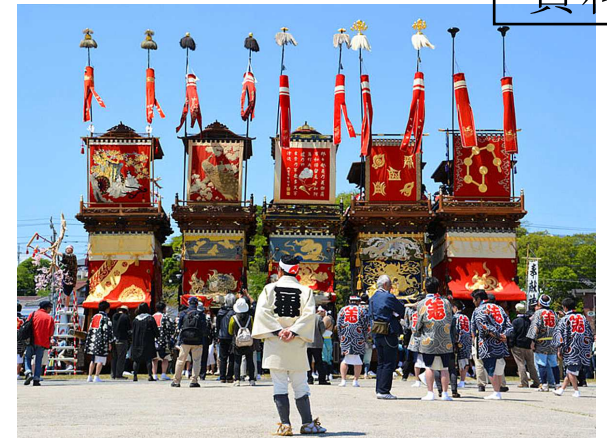




犬山城



香嵐渓



亀崎潮干祭

社会資本整備審議会 道路分科会
 国土幹線道路部会
 第3回 中京圏小委員会

ヒアリング資料

2019年7月23日

愛知県

佐久島



手筒花火



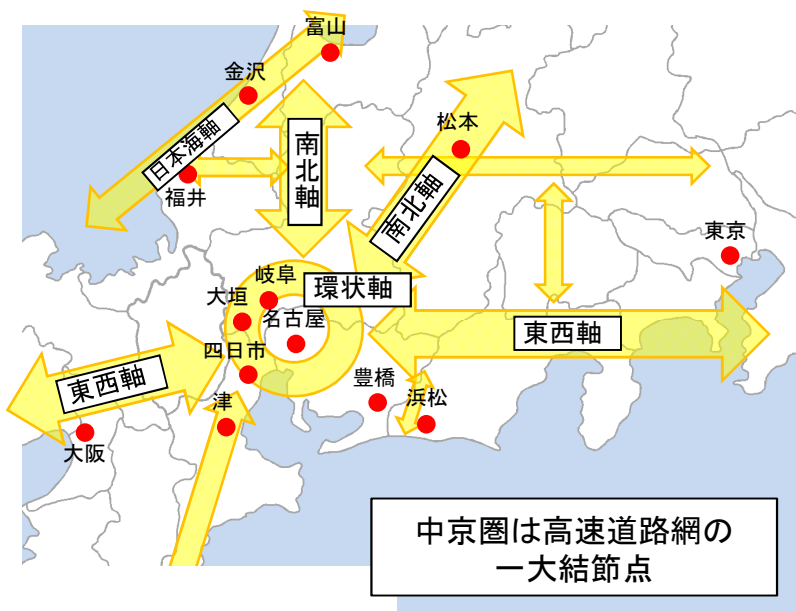
写真：いずれも「Aichi Now」
(愛知県観光協会) HPより

はじめに

1. 地域の特徴
2. 地域がめざすべき将来像
3. 中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案
4. まとめ

さいごに

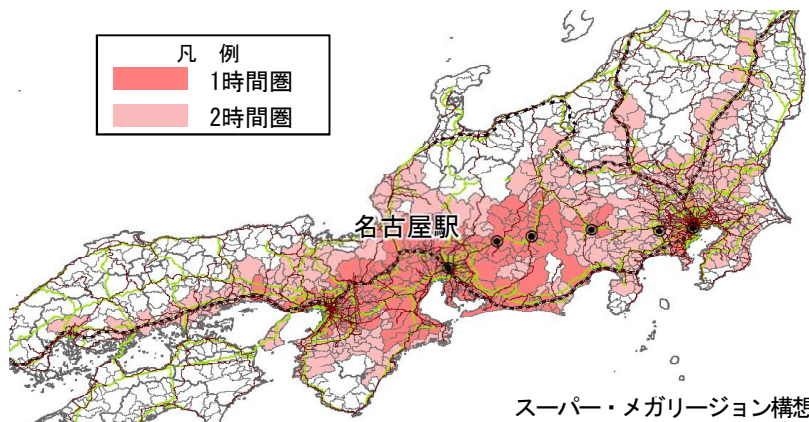
- 中京圏は、**国土軸を形成する高速道路ネットワークの一大結節点。**
- また、リニア中央新幹線開業により形成される**世界有数規模のスーパーメガリージョンの中心**に位置。
- 中京圏では、**地域が持つ個性やポテンシャルを生かして持続的に成長していくための戦略的な取組が、様々な分野で進められている。**



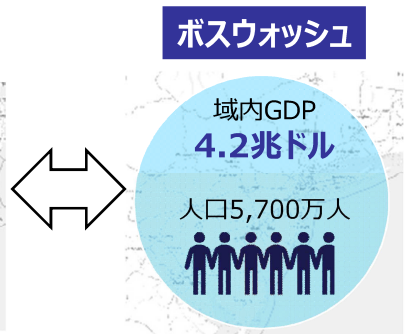
アジアNo.1航空宇宙産業
クラスター形成特区
(愛知・岐阜・三重・長野・静岡)



昇龍道プロジェクト
(中部九県)



形成されたスーパーメガリージョンは、アメリカ東海岸の大経済圏に匹敵



ボスウォッシュ：ニューヨーク、ワシントン、ボストン・マンチェスター、フィラデルフィア周辺の大都市統計地域

1 地域の特徴（本県の産業と観光交流）

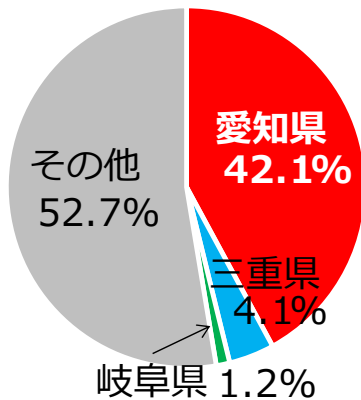


- 愛知県は、自動車や航空宇宙産業などものづくりの生産拠点が集積し、製造品出荷額等は41年連続全国1位。自動運転、ロボットなどの先進技術も進展。また、県の起業支援策を拡充。
- 豊富な観光資源や交流拠点を有し、更なる整備が進むほか、2026年開催のアジア競技大会など各種イベントが開催される予定であり、インバウンドが促進。

【製造品出荷額等(2018年)】

	都道府県	製造品 出荷額等 (兆円)
1	愛知	47.0
2	神奈川	18.0
3	大阪	17.0
4	静岡	16.8
5	兵庫	15.7

【自動車関連の製造品出荷額等】



工業統計調査 平成29年確報より愛知県作成

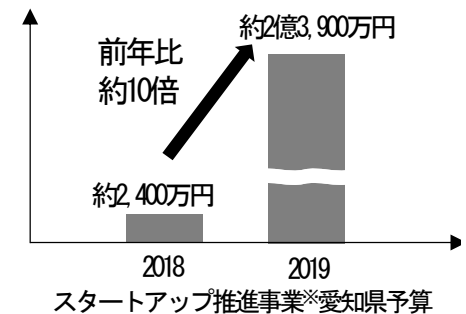
【先進技術（自動運転）】

2015.8 国の国家戦略特区 区域指定
2016年度～ 実証実験を先導的に実施



2019.2
5Gを活用した遠隔型
自動運転実証実験(全国初)

【県の起業支援策の拡充】



※ 2018 起業家発掘・養成事業 先導的ベンチャー支援事業
2019 スタートアップ 支援拠点検討調査 スタートアップ 起業支援事業 創業支援事業 海外スタートアップ 支援機関推進事業

【観光資源、交流拠点、国際イベント】



愛知県国際展示場
(2019.8.30 OPEN)



ジブリパーク
(2022年秋 一部開園予定)

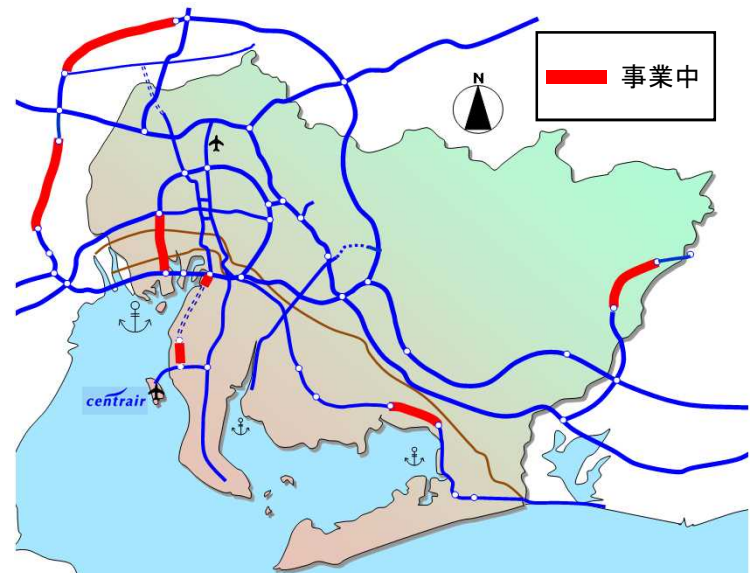


第20回アジア競技大会

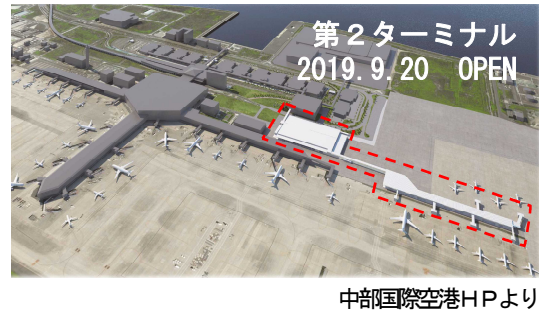
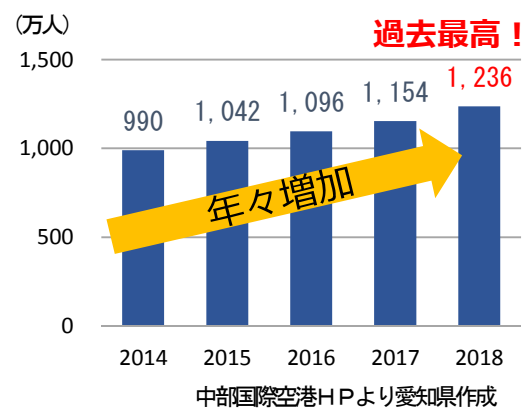
1 地域の特徴（交通）

- リニア中央新幹線（品川～名古屋間）は2027年度の開業に向けて整備。**広域幹線道路網の整備、中部国際空港や名古屋港等の機能強化等も進展。**
- 一方で、交通事故死者数は近年減少傾向にあるものの、16年連続全国ワースト。

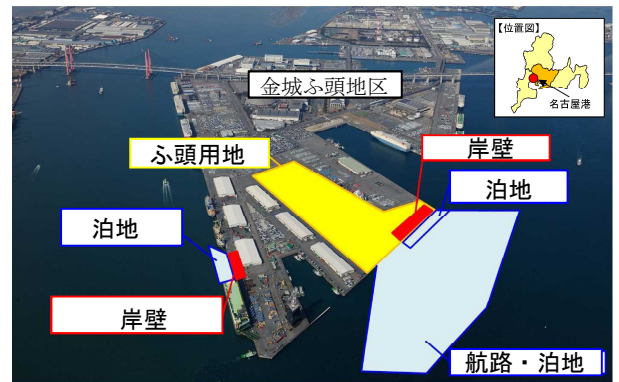
【広域幹線道路網の整備】



【中部国際空港の機能強化】



【名古屋港の機能強化】



完成自動車輸出日本一の名古屋港において、自動車産業の国際競争力の維持・強化のため、ふ頭整備が進捗中

【愛知県交通事故死者数】

	2016年 (平成28年)		2017年 (平成29年)		2018年 (平成30年)	
	都道府県	人数	都道府県	人数	都道府県	人数
1	愛知	212	愛知	200	愛知	189
2	千葉	185	埼玉	177	千葉	186
3	大阪	161	東京	164	埼玉	175
4	東京	159	兵庫	161	神奈川	162
5	北海道	158	千葉	154	兵庫	152

交通政策審議会 港湾分科会 第8回事業評価部会 (2015.3) 資料より

警察庁広報資料 (2019.1) より愛知県作成

人・モノ・カネ・情報呼び込み、世界の中で存在感を発揮できる大都市圏の実現

(あいちビジョン2020より)

本県が、日本一の産業集積や多様な地域資源などの高いポテンシャルを生かしつつ、リニア開業の契機を確実に捉え、スーパーメガリージョンを担う一翼として、我が国が持続的に成長するためのエンジンであり続けること。

将来像の実現のために道路を上手く活用してめざす方向性

- (1) 地域の生産性の向上
- (2) 観光交流の促進
- (3) リニアインパクトの波及
- (4) 交通事故の削減

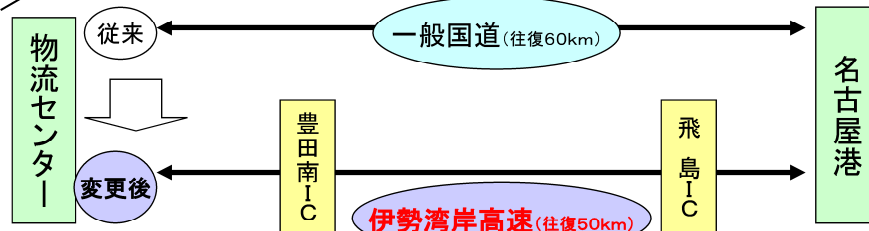
2. 地域がめざすべき将来像 (1) 地域の生産性向上

物流全体を上手く機能させ、物流のトータルコスト縮減により地域全体の生産性を向上

- **物流コストの縮減のためには、高速道路料金だけでなく、物流の改善（所要時間縮減、定時性確保）が重要な要素。**
- また、物流は高速道路のみでは完結しないため、**一般道の物流の改善（所要時間縮減、定時性確保）が、あわせて重要。**
- 高速道路や一般道の物流の改善は、**運転手の負担軽減（拘束時間、連続運転時間）**にも寄与。

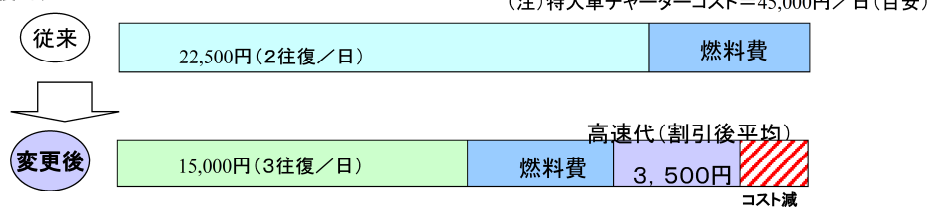
【高速道路の利用によるリードタイム短縮・物流コスト縮減】

<ルート>

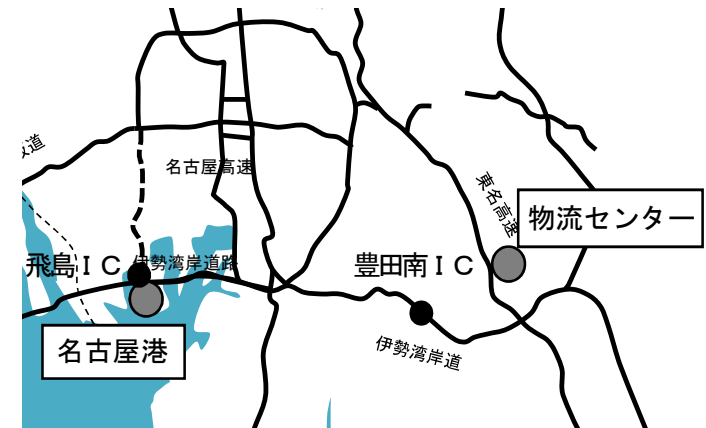


<メリット>◎トレーラー1往復 5時間が3時間に短縮(センター・港での待機、積下し作業込み)
⇒**リードタイム短縮(▲40%)・物流コスト削減(▲18%)**

1往復当りコスト



コスト削減⇒▲7,500円(トレーラー)+3,500円(高速代)=▲4,000円



2. 地域がめざすべき将来像 (2) 観光交流の促進

定時性の確保により効率的な移動を実現し、人の流れを活性化

○観光・交流の促進にとって時間信頼性は重要な要素。愛知県をはじめとした中京圏では、訪日外国人を中心とした観光需要が増加しており、時間が読める移動を提供し続けるためには、**定時性の確保が重要な課題**。

【路線バスの定時性が確保されていない例(名神一宮JCT付近の渋滞)】



＜渋滞による影響＞

例：関西方面からの高速路線バス

名神大垣バス停→一宮IC間の遅延

通常所要時間：**15分**



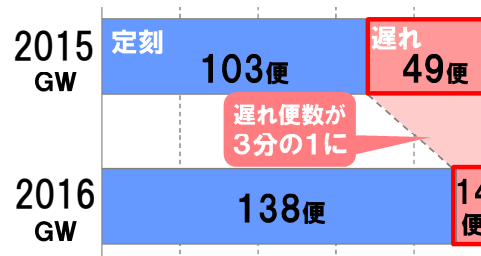
渋滞時所要時間：**45分**※

※中日本高速道路株式会社HP
渋滞予測を参照（行楽時期の日曜日・夕方）

【新東名開通による路線バス定時性向上例】



中部国際空港⇔浜松駅
路線バス所要時間の変化



バス事業者の声

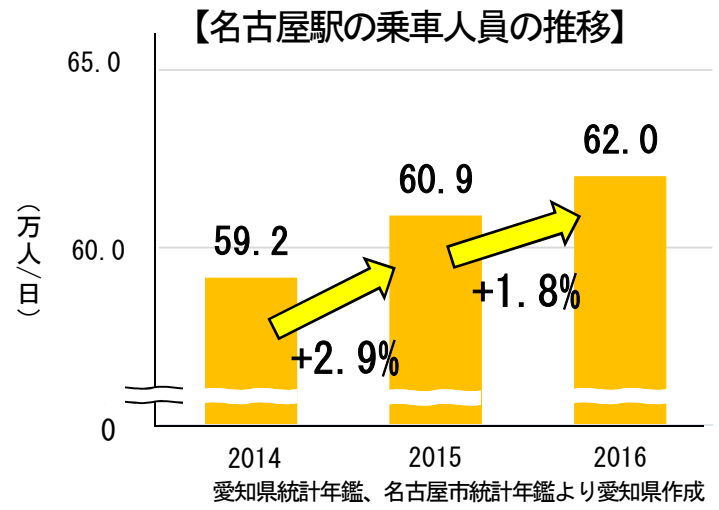
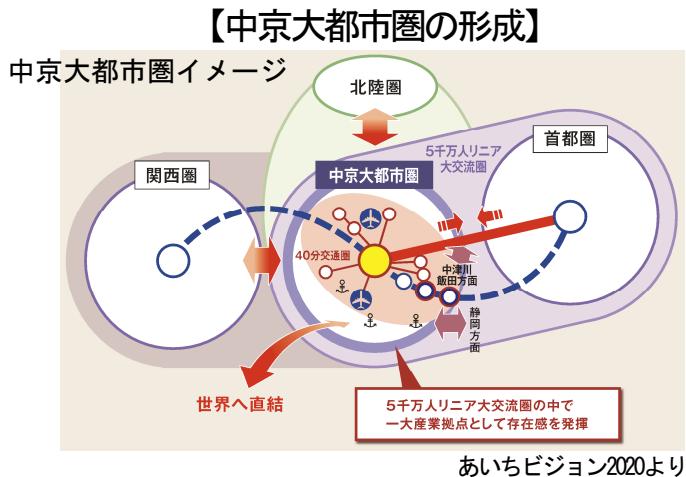
○定時性・速達性の向上により、運転手の負担も軽減しました。

○お客様からも「定時性が向上したので、今後も利用したい」との声を頂いています。


2. 地域がめざすべき将来像 (3) リニアインパクトの波及

リニア開業効果を最大限に発揮させる環境整備を促進し、中京大都市圏を形成

- リニア中央新幹線が停車する名古屋駅への高速道路アクセスを更に向上させることが重要。
- また、名古屋駅の利用者を円滑に中京圏各地に輸送できる道路ネットワーク形成の推進が必要。
- さらに、中京圏と北陸圏・関西圏とのつながりを強めていく道路ネットワーク整備を進めることが重要。



【名古屋駅周辺の開発状況】



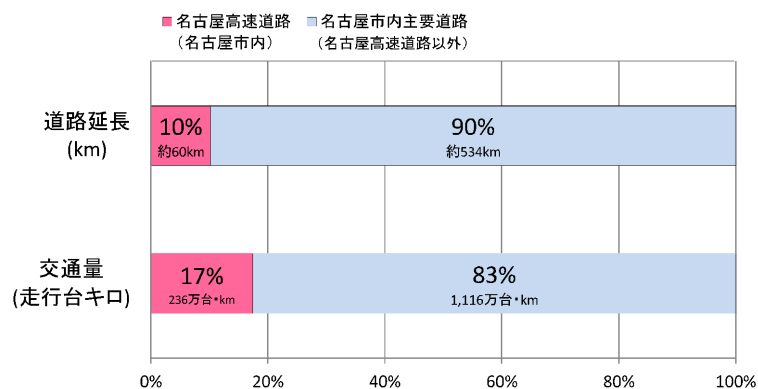
写真出典
 JPタワー、JRゲートタワーHP
 三井不動産ニュースリリース (2018.6)
 三菱倉庫(株)名古屋鉄道(株)ニュースリリース (2018.6)
 名鉄グループ中期経営計画 BUILD UP 2020 (2018.3)

2. 地域がめざすべき将来像 (4) 交通事故の削減

一般道利用から高速道路利用へ交通の転換を促し、交通事故リスクを低減

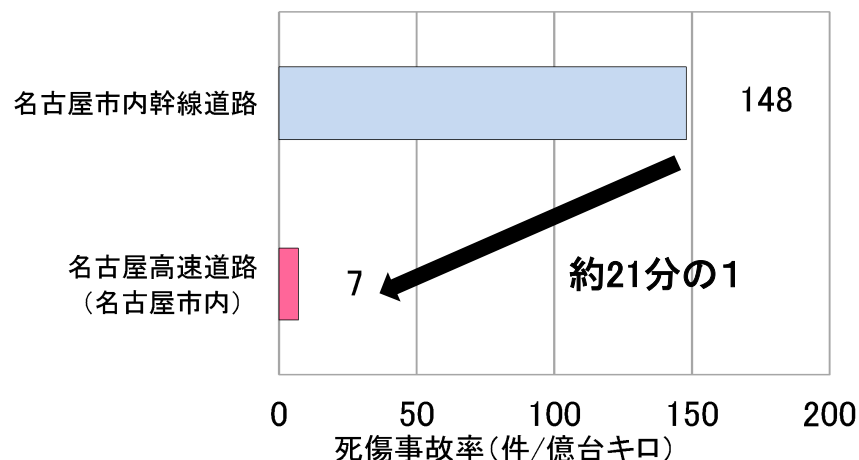
- 一般道は、高速道路よりも死傷事故率が高く、事故の確率を低減する観点から、高速道路と一般道とを適切に使い分けることが重要。

【一般道と高速道路の分担率】



- 名古屋市内主要道路：高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。
- 道路延長：名古屋市道路統計(平成30年)を基に算出している。
- 走行台キロ：道路交通の総量を示す場合に用いる指標をいう。平成27年道路交通センサスを基に算出している。

【一般道と高速道路の死傷事故率比較】



- 死傷事故率：1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す。名古屋市内幹線道路は、平成27年道路交通センサス及び交通事故・道路統合データベースを基に算出。名古屋高速は公社データ(平成27年)より算出。
- 名古屋市内幹線道路：名古屋市内の一般国道、主要地方道、一般県道、センサス対象指定市(名古屋市)一般市道を対象としている。

名古屋高速道路公社運営会議資料(2019.7)に一部愛知県で追記

地域がめざすべき将来像

中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案

<提案の概要>

(1) 道路を賢く使う前提となるネットワークの整備

道路を賢く使うためには道路ネットワークが形成されていることが重要であるため、ネットワークの整備を一層推進

(2) 対距離料金制導入による一般道も併せた最適利用

均一料金区間（名二環、名高速）での短距離利用者の高速道路利用を促し、一般道の渋滞解消や交通事故の減少に寄与する料金への見直し

(3) 高速道路の渋滞への対応

高速道路の渋滞に対応するため、渋滞対策や新たな出入路の増設を実施

(4) 料金施策による高速道路の有効活用

地域内の高速道路ネットワークにおける交通量を平準化し、渋滞を解消する料金への見直し

3. 中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案 料金見直しにあたって配慮すべき視点

中京圏の高速道路料金見直しにおいては、以下の視点からの検討が重要。

【料金の賢い3原則（高速道路を賢く使う上で共通の理念）の実現】

首都圏・近畿圏と同様、中京圏においても、高速道路を賢く使う上で「料金の賢い3原則」を実現することが必要。

- ・ 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ・ 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
- ・ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

【料金見直しを地域全体の観点から考慮】

今回の料金見直しにより、料金が下がる区間もあれば上がる区間もある。一部だけを見れば負担が上がる場合にも、道路が賢く使われることによって移動の効率性も向上するというメリットを受ける場合もある。料金見直しによるメリット・デメリットをトータルで見た場合に、地域全体の生産性向上や定時性の確保につながることも重要。

【財源の確保】

道路整備や料金施策による交通誘導・迂回には財源確保も必要。健全な償還を維持しながら財源を確保するためには、利用者の受益に応じて負担を担っていただくことが重要。その際には、様々な工夫（名古屋高速道路の償還期間など）も必要。

3. 中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案 (1) 道路を賢く使う前提となるネットワークの整備

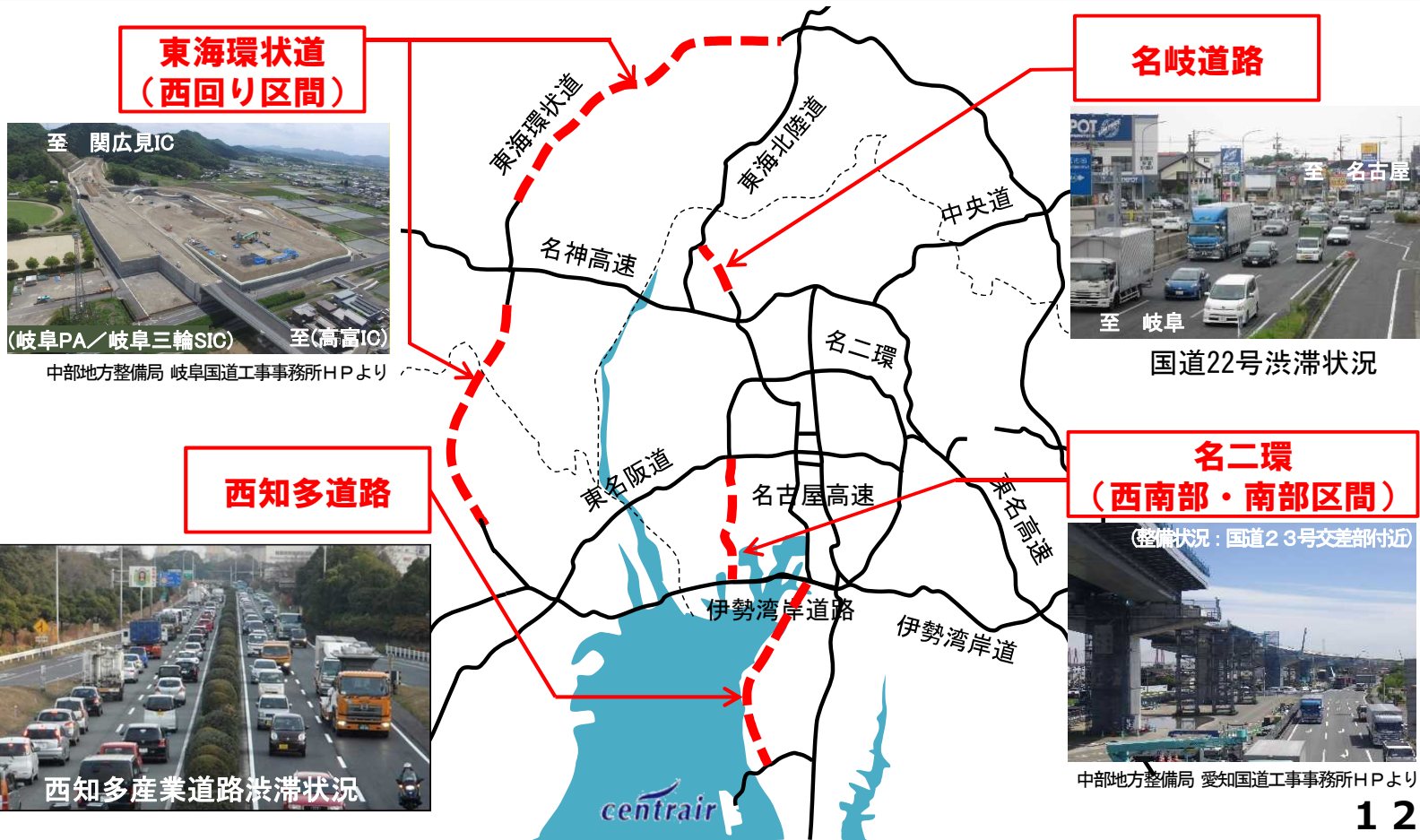


現状・課題

○道路を賢く使うためには、その前提として、**道路ネットワークが形成されていることが重要**であるが、当地域では**ネットワークが未完成の区間が存在**。

提案

○都心部の環状機能を持つ**名二環**や**東海環状道**、中部国際空港へのアクセスに重要な役割を担う**西知多道路**、名古屋・岐阜間のアクセス向上に資する**名岐道路**など、中京圏における**未完成の道路ネットワークの整備**を、有料道路事業も有効に活用しつつ**一層加速していくことが重要**。



3. 中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案

(2) 対距離料金制導入による一般道も併せた最適利用

現状・課題

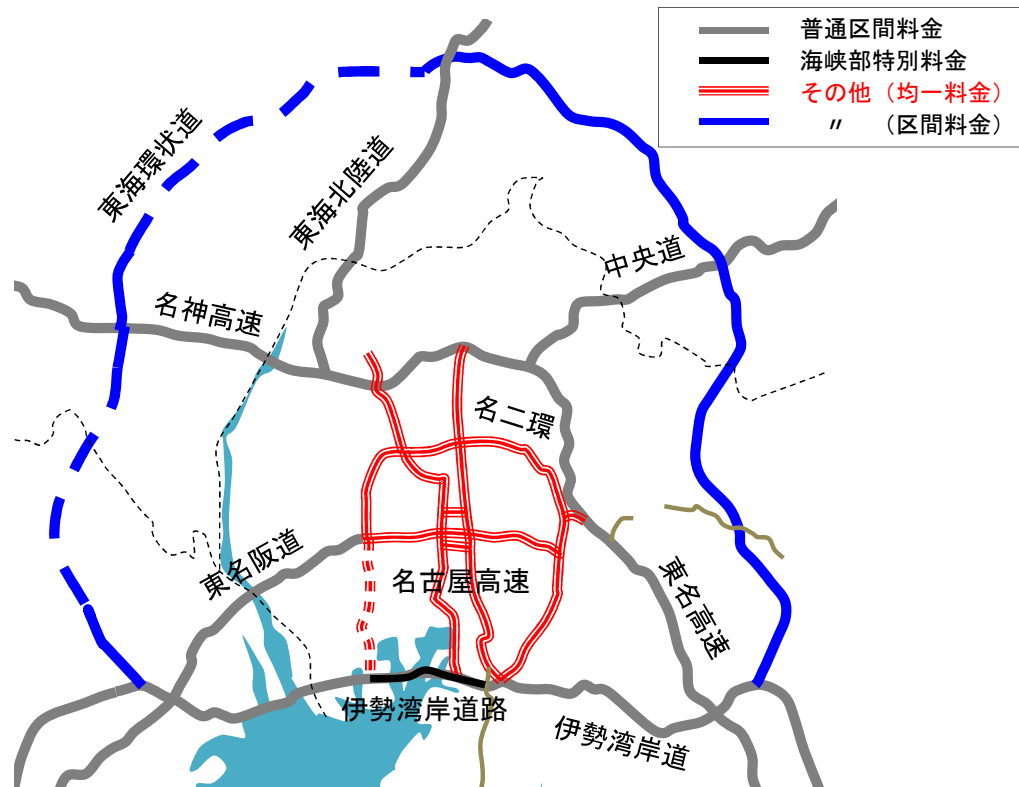
○現在、名高速や名二環は均一料金となっており、短距離利用者には割高となるため、有料道路を有効に活用できていない。

提案

○利用距離に応じたわかりやすい料金とし、短距離利用者を一般道から有料道路へ転換を促すことが重要。一般道の渋滞改善や交通事故減少にも寄与。

○一方で、料金が上昇する区間の利用者、特に長距離を多頻度利用する物流を担う交通等への配慮が必要。

【現状の中京圏の料金体系】



【有料道路に並行した一般道の渋滞例】



広小路通の渋滞状況



都心方面

3. 中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案 (3) 高速道路の渋滞への対応①

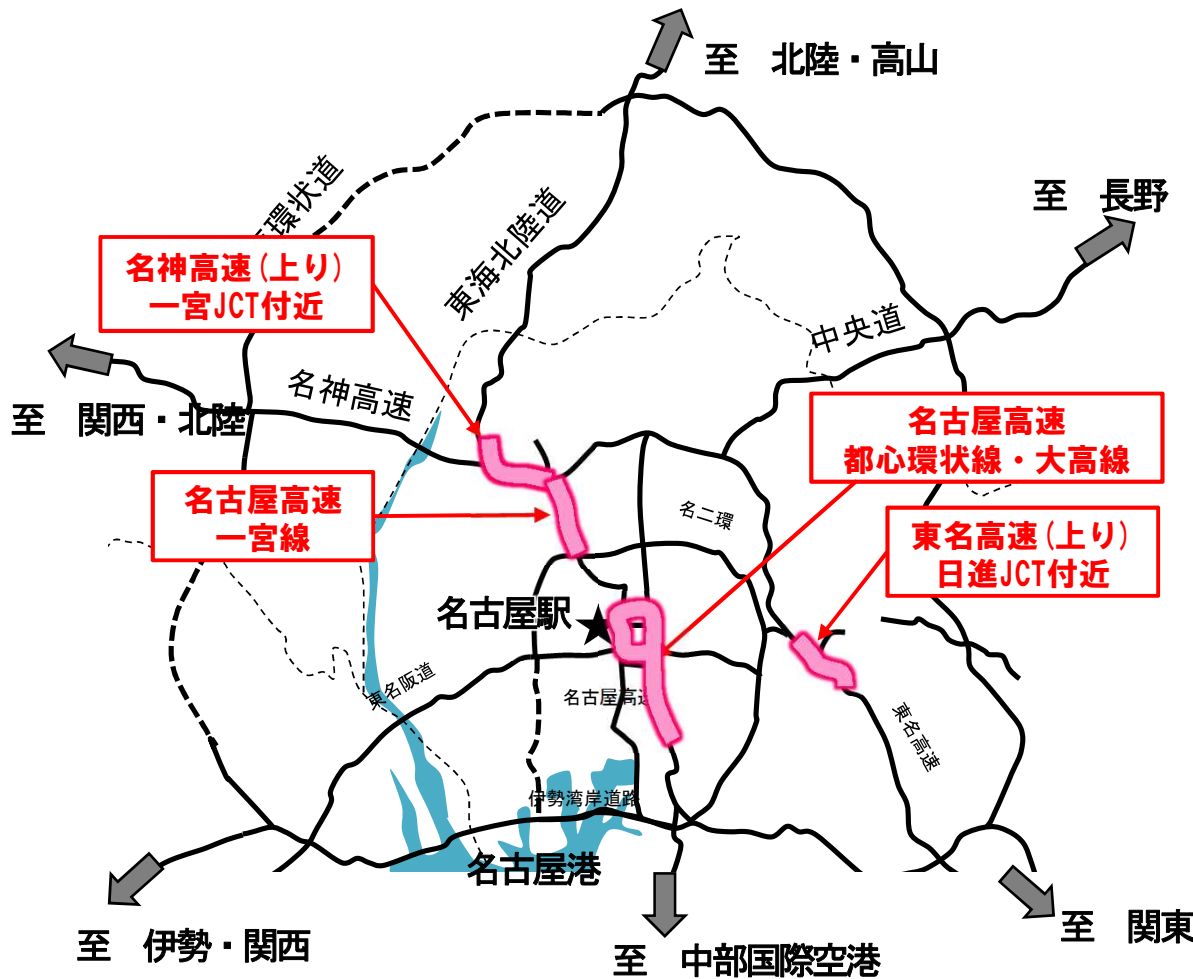
現状・課題

○名古屋都心部周辺では、一宮市や日進市の高速道路において慢性的な渋滞が発生。

提案

○車線増による交通容量の拡大など、渋滞の改善に向けた早急な取組が必要。

【中京圏のボトルネック箇所】

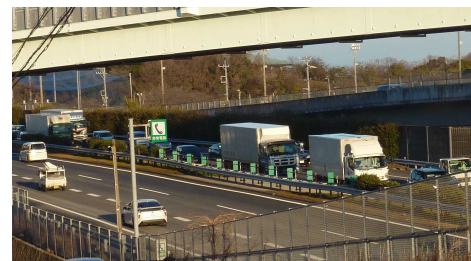


◆NEXCO中日本管内渋滞回数ワースト10 (平成28年度)

順位	回数	内訳	路線	方向	区間
1	1,083	751 332	名神	上り	一宮～一宮JCT
			東海北陸	上り	一宮JCT～一宮西
2	845		中央道	上り	高井戸～調布
3	523		圏央道	上り	海老名JCT～海老名
4	463		東名阪	上り	四日市～鈴鹿
5	461		東名	上り	横浜町田～海老名JCT
6	439		東名	上り	東京～東名川崎
7	396		東名阪	下り	四日市～鈴鹿
8	342		東名	上り	東名三好～日進JCT
9	270		東名阪	上り	鈴鹿～亀山JCT
10	223		東名	下り	横浜町田～海老名JCT



名神一宮JCT付近渋滞状況 (一宮市内)



日進JCT付近渋滞状況 (日進市内)

3. 中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案 (3) 高速道路の渋滞への対応②

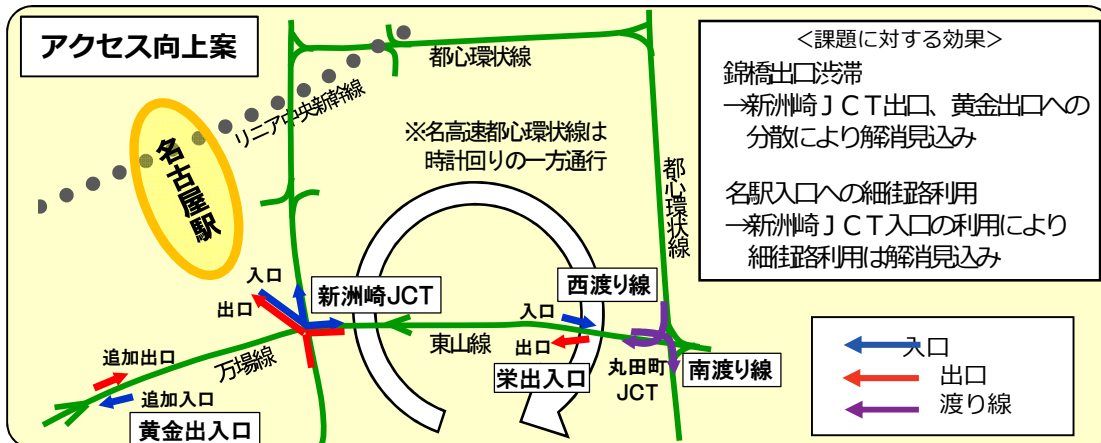
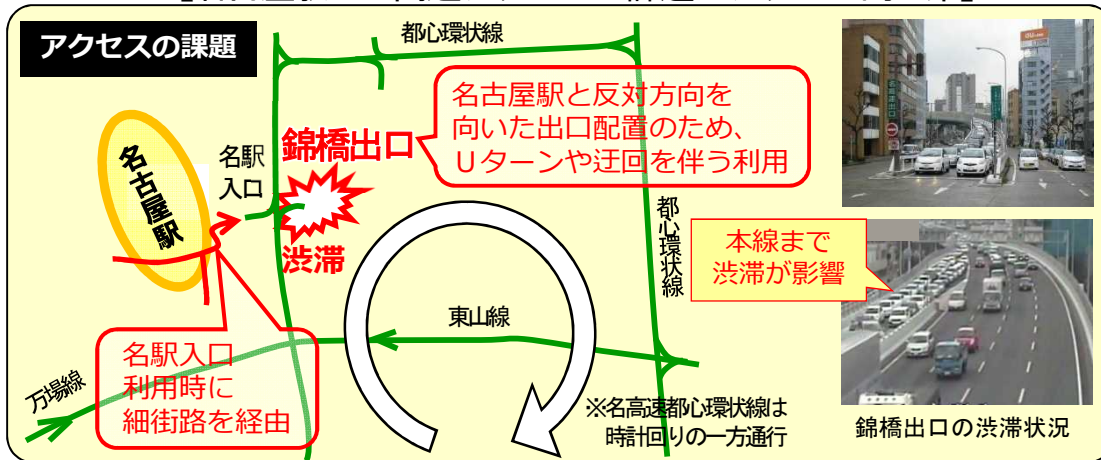
現状・課題

- 名高速都心環状線や大高線、名古屋駅最寄りの錦橋出口では渋滞が発生。
- 名古屋駅と都心環状線の出入口との利便性が悪く、速達性が確保されていない。
- リニア開業時には名古屋駅周辺の人動きは、さらに約13%増加。

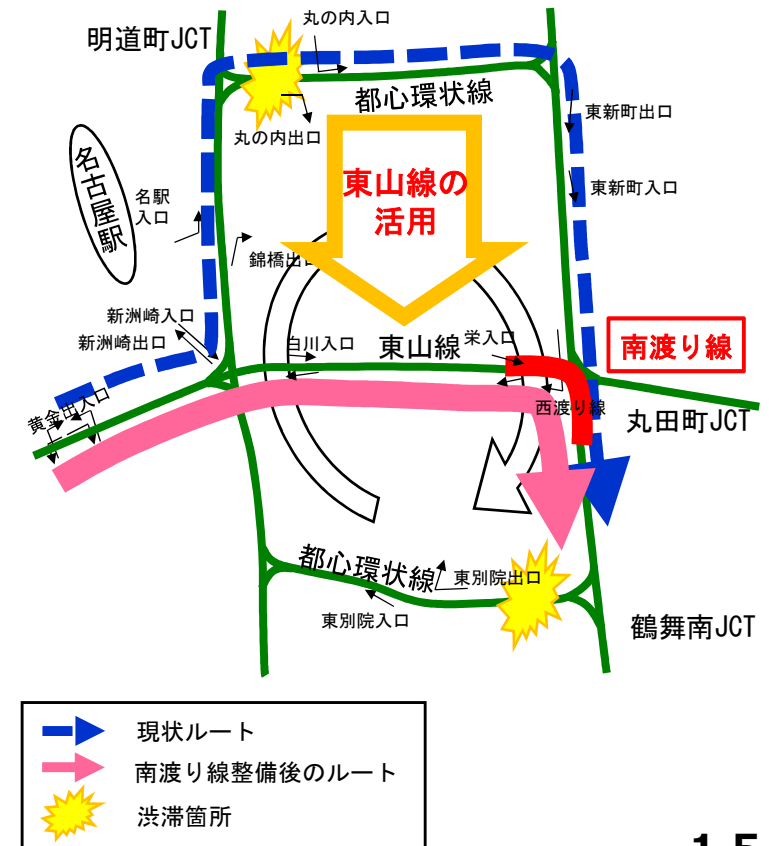
提案

- 名高速の都心部の利便性向上や名古屋駅へのアクセス向上のため、**出入路の増設**や**都心環状線の渋滞対策**が必要。

【名古屋駅への高速アクセスの課題とアクセス向上案】



【都心環状線の渋滞対策（南渡り線）】



3. 中京圏の高速道路料金見直しに向けた提案 (4) 料金施策による高速道路の有効活用

現状・課題

- 現状では、**名二環の料金は名高速より低く、名二環による迂回が可能であり、都心部への通過交通流入防止に寄与。**
- 名高速大高線**では**渋滞**が発生しているが、並行する東海線は交通容量に比較的余裕がある。
- 東海環状道の内側を通過するだけの交通**が、約3万台/日 存在。

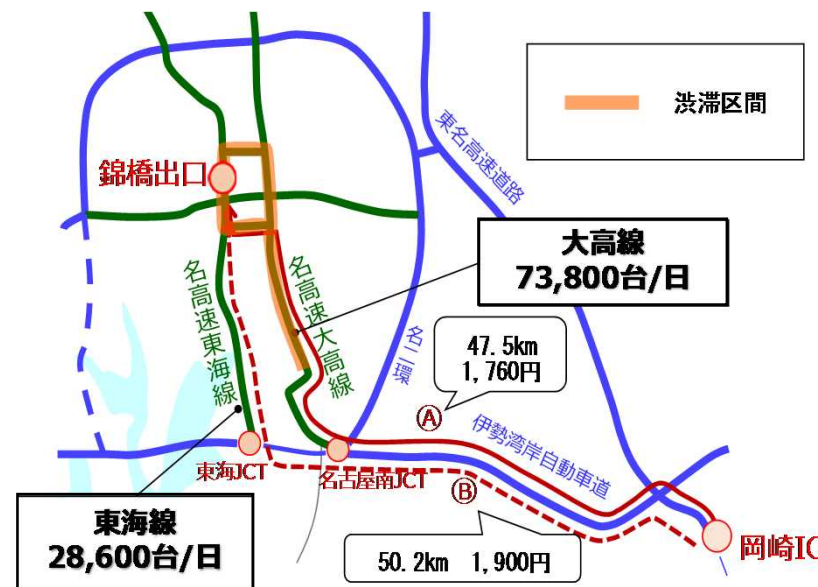
提案

- 新たな料金体系においても、名二環の迂回機能を確保し、賢く使うことが重要。**
- また、**同一発着・同一料金の導入**による**渋滞路線に並行する道路の有効活用**など、ネットワークを賢く使うことが重要。
- 東海環状道の**内側を通過するルート**と東海環状道へ**迂回するルートで料金差を設けるなど、完成後の東海環状道を賢く使うことが重要。**

【名二環・名高速の現在の料金設定】



【渋滞路線に並行する道路の有効活用】



東海線経由の方が距離が長いため、**名高速を対距離料金制としても、依然として料金差は存在**

同一発着同一料金の導入
(A)ルート=(B)ルート)により、交通量の多い大高線から比較的交通容量に余裕のある東海線への交通転換を図る

提案の実現により、この地域の持つ道路ネットワークの課題が解決され、その結果、地域がめざすべき将来像の実現に寄与することを期待。

「料金の賢い3原則」の実現／料金見直しを地域全体の観点から考慮／財源の確保

【提案】

【効果】

(1) 道路を賢く使う前提となるネットワーク整備

- ・ 未完成ネットワークの整備推進
(名二環、東海環状道、西知多道路、名岐道路等)

- ・ 道路を賢く使うためのネットワーク完成

(2) 対距離制料金導入による一般道も併せた最適利用

- ・ 公平でシンプルな料金の導入
- ・ 物流を担う交通への配慮

- ・ 一般道の渋滞緩和
- ・ 交通事故の減少

(3) 高速道路の渋滞への対応

- ・ 渋滞対策の実施
- ・ 名高速都心部の出入路増設や渋滞対策

- ・ 高速道路の渋滞緩和
- ・ リニア開業後の名古屋駅アクセスの向上

(4) 料金施策による高速道路の有効利用

- ・ 名二環の迂回機能の確保
- ・ 渋滞路線に並行する道路の有効活用
- ・ 通過交通を東海環状へ誘導する料金の導入

- ・ 名古屋都心部への通過交通流入抑制
- ・ 都市高速道路の渋滞緩和
- ・ 高速道路の渋滞緩和

地域がめざすべき将来像の実現

- 地域の生産性の向上
- リニアインパクトの波及
- 観光交流の促進
- 交通事故の削減

○中京圏の発展のためには、今後も更なる道路ネットワークの形成を推進するとともに、老朽化が進む道路をメンテナンスしつつ、自動運転の実用化や隊列走行、ETC2.0データの活用、混雑状況を踏まえた料金の導入など、時代の要求に応じた道路インフラを形成していくことが必要。



隊列走行