

中京圏の高速道路の現状と主な課題

首都圏の料金体系見直し(H28.4)

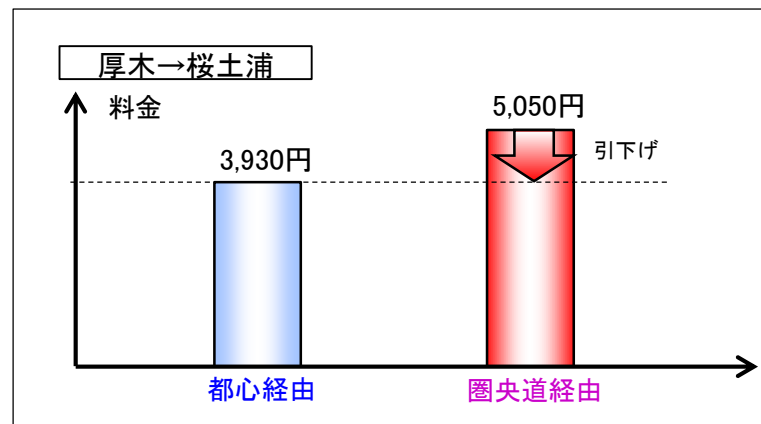
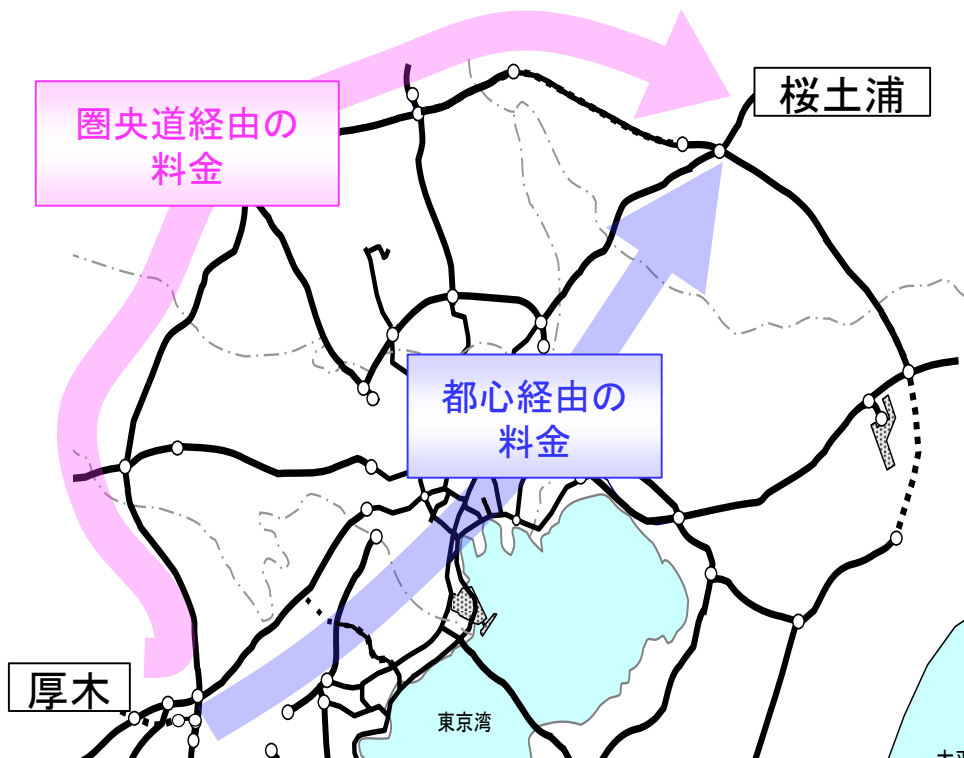
料金の賢い3原則(高速道路を賢く使う上で共通の理念)

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を超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

<背景>

圏央道等の環状道路の整備が進捗する一方、通過交通が都心部を経由しており、圏央道等の有効活用に課題
整備率(H30.4時点)・・・圏央道:89% (三環状:79%)

➡ 料金水準を揃えるとともに、都心部の通過交通を排除し、圏央道等への転換を図るべく、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

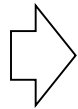


近畿圏の料金体系見直し(H29.6)

<背景①>

都心部の通過交通は少ないものの、ネットワーク整備に課題

(淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部の整備財源)



料金水準を揃えとともに、ネットワーク整備に必要な財源確保のための料金を導入

<背景②>

管理主体が混在しており、管理面で非効率などの課題



管理主体を統一(継ぎ目のない料金の実現)

- ・大阪府道路公社(南阪奈、堺泉北)
- ・大阪府・奈良県道路公社(第二阪奈)
- ・阪神高速京都線(油小路線・斜久世橋)

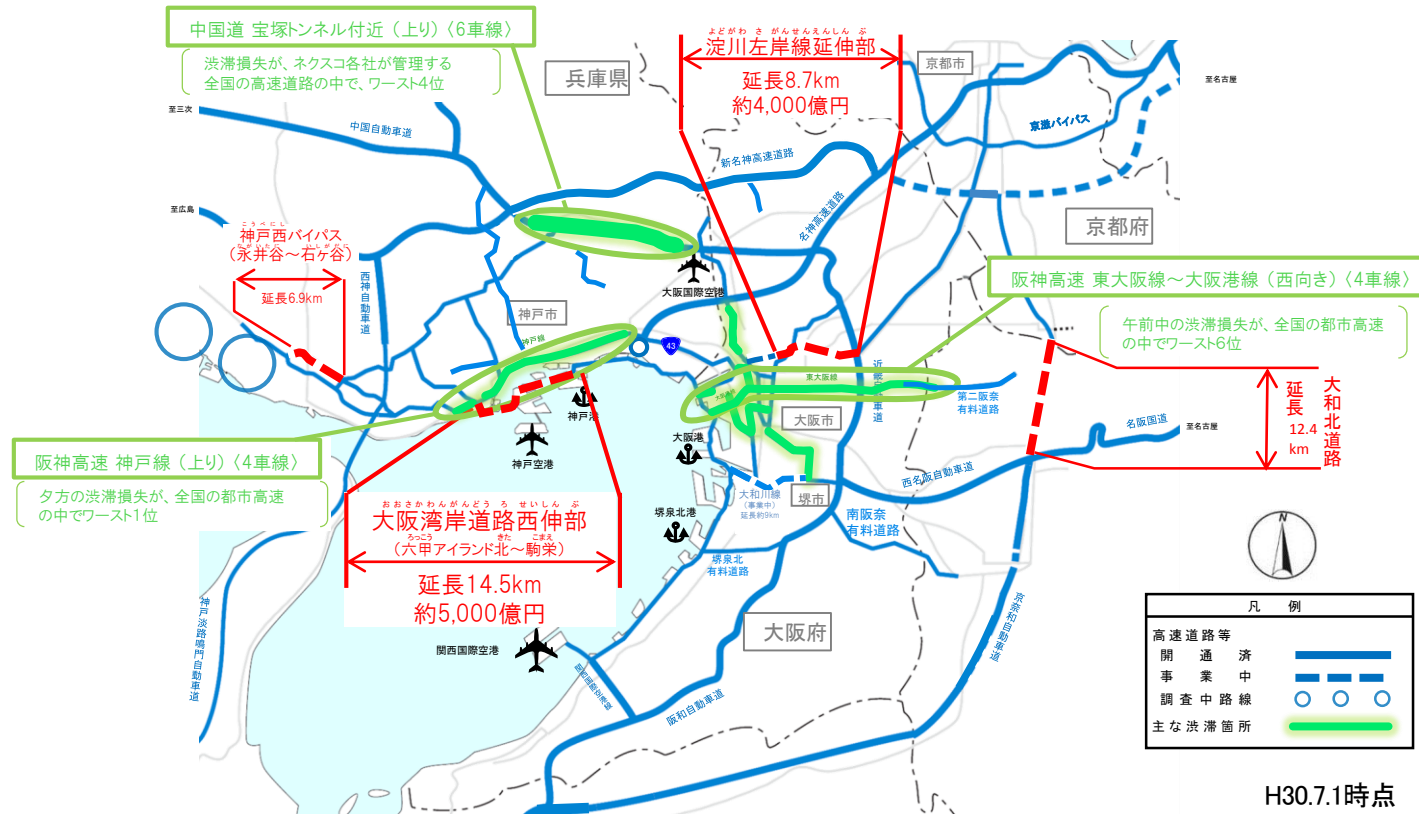
- ・阪神高速京都線(新十条通)



ネクスコ西日本に移管



京都市に移管して無料に



中京圏の料金体系見直し(今回)

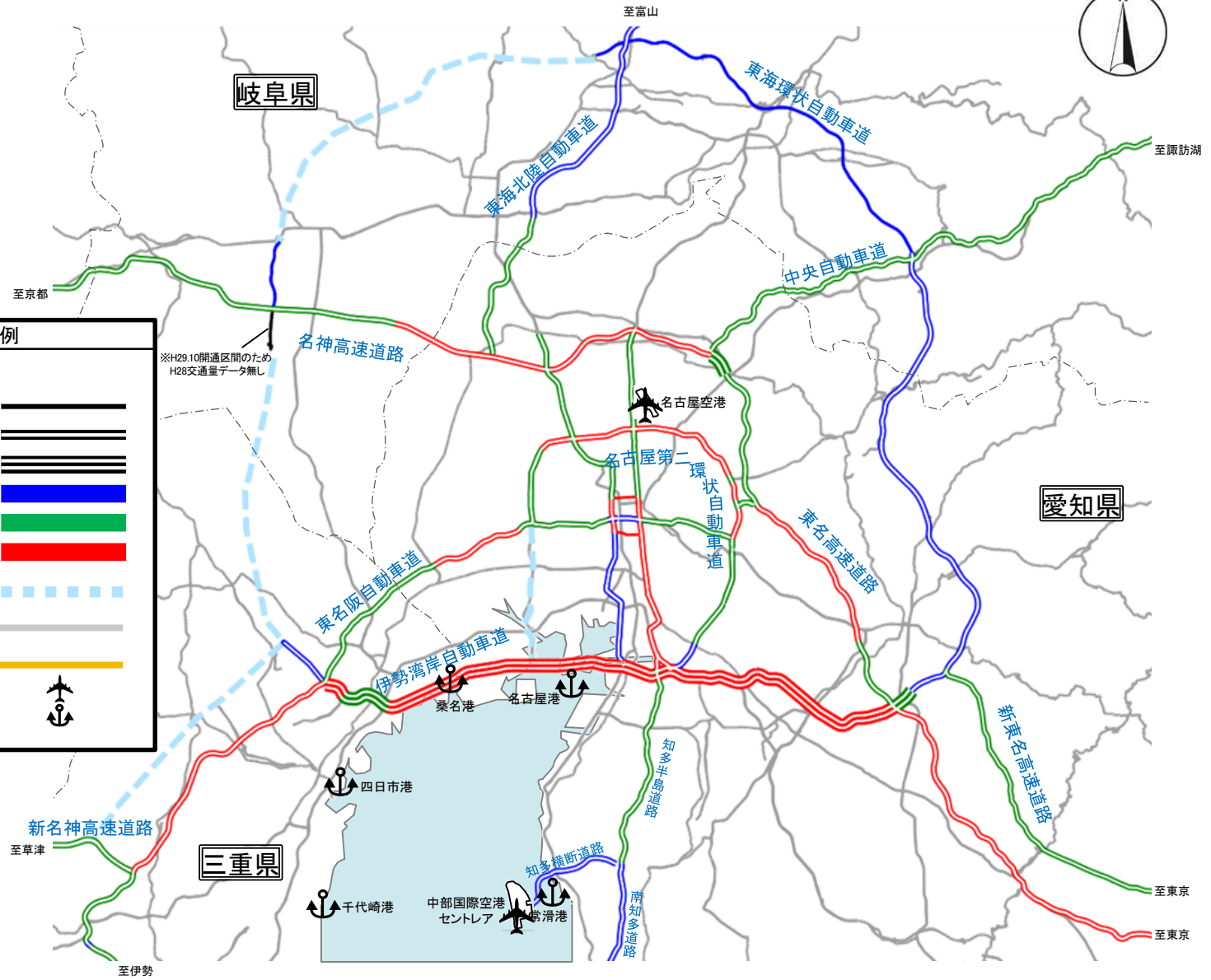
国土幹線道路部会「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針」(H29.12)
首都圏及び近畿圏の議論を踏まえ、中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進捗に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進める必要がある。



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)

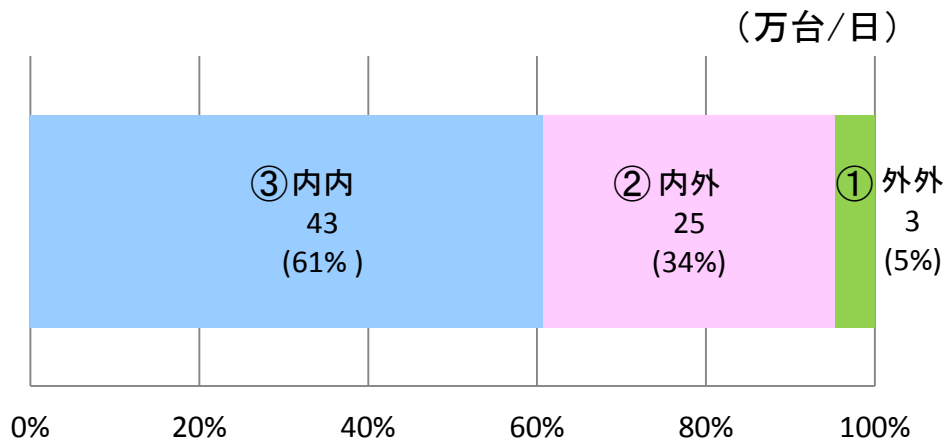


※交通量データ: NEXCO路線 平成28年度、NEXCO路線以外 平成27年度

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、内内交通は約43万台/日、内外交通は約25万台/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

名神方面 4.0万台/日

⇔①	0.8万台/日
⇔②	0.6万台/日
⇔③	0.6万台/日
⇔④	1.5万台/日
⇔⑤	0.5万台/日

名神方面

東海環状

東海北陸方面

中央道方面

東海北陸方面 2.0万台/日

⇔①	0.3万台/日
⇔②	0.2万台/日
⇔③	0.3万台/日
⇔④	1.2万台/日
⇔⑤	0.0万台/日

中央道方面 3.4万台/日

⇔①	0.5万台/日
⇔②	1.0万台/日
⇔③	1.2万台/日
⇔④	0.6万台/日
⇔⑤	0.1万台/日

東名阪方面 5.9万台/日

⇔①	1.9万台/日
⇔②	0.8万台/日
⇔③	0.3万台/日
⇔④	0.2万台/日
⇔⑤	2.7万台/日

東名阪方面

④名古屋北西部

③名古屋北東部

東名・知多方面 9.4万台/日

⇔①	2.4万台/日
⇔②	4.4万台/日
⇔③	1.1万台/日
⇔④	0.8万台/日
⇔⑤	0.7万台/日

東名・知多方面

①名古屋中心部

②名古屋南東部

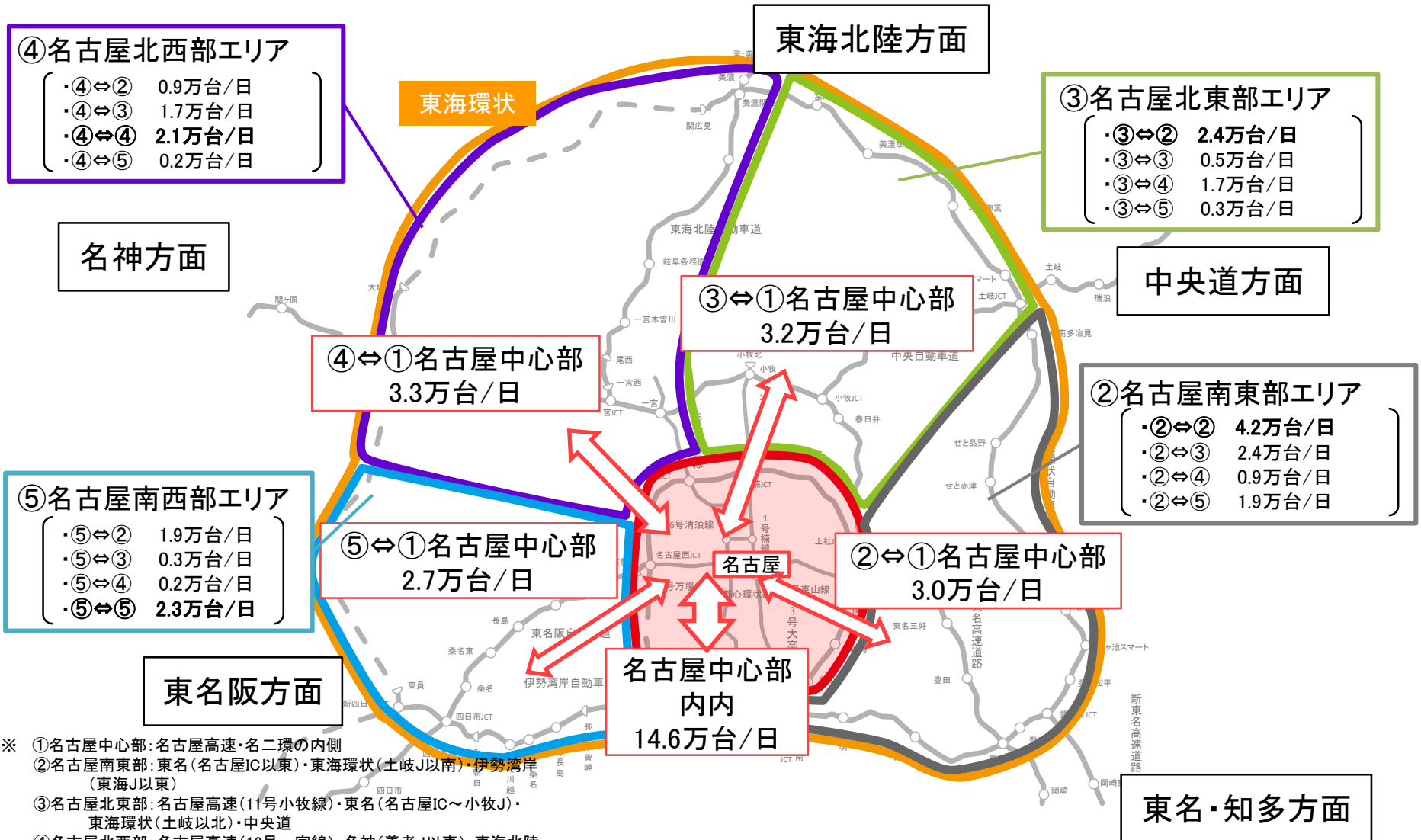
⑤名古屋南西部

- ※ 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

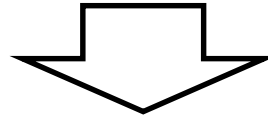
- 直轄国道
- 補助国道
- 高速道路

中京圏の検討課題

<現状>

- 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、課題がある

その他に、対距離ではなく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



<検討の進め方について>

- ・中京圏の現状や将来像を踏まえ、高速道路を賢く使うための料金体系を検討すべきではないか。
- ・その際、中京圏においては、地方の関わりが深い公社の道路が都心部の高速道路交通の重要な役割を担っていることから、地元精通の有識者を加えた上で、道路管理者等からのヒアリングを重ねつつ、きめ細やかに議論を進める必要があるのではないか。

中京圏料金見直しの検討体制について(案)

[部会]

[小委員会]

本日

国土幹線道路部会で議論開始

(仮称)中京圏小委員会で議論

委員：国幹部会委員
中京圏有識者

自治体、関係団体等よりヒアリング

論点整理

方針(案)とりまとめ

適宜、中間報告

報告

国土幹線道路部会基本方針

料金具体方針

【参考】

2018年度

- ・新名神(三重県区間)開通
- ・東海環状(大安～東員)開通

2019年度

- ・東海環状(関広見～高富
大野・神戸～大垣西)開通

2020年度

- ・名二環(名古屋西～飛島)開通