



社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

第4回 中京圏小委員会



名古屋市



- 1 将来像
- 2 地域の特徴
- 3 高速道路ネットワーク・料金体系に関する課題
- 4 新たな料金体系に関する提案
- 5 まとめ

中部圏の将来像

「世界ものづくり対流拠点」を形成、スーパー・メガリージョンのセンターを担い、我が国の成長を牽引していく

目指す方向

- ◆ 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
- ◆ 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
- ◆ 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

(中部圏広域地方計画 H28.3)

名古屋市の将来像

リニア時代に向けて、産業交流の活性化や都市機能強化などを行い、スーパー・メガリージョンの成長をけん引する、リニア時代のリーダー都市をめざす

まちづくりの方針

- ◆ 名古屋の強みを最大限に引き出す
- ◆ 名古屋大都市圏におけるハブ機能を果たし成長をけん引する
- ◆ 日本で1番子どもを応援！高齢者も安心できるみんなにやさしい福祉の実現
- ◆ 大規模災害から命と産業を守り、日々の暮らしの安心・安全を確保する
- ◆ ヒト・モノ・カネ・情報を呼び込み、新たな価値を創造し持続的な経済成長をめざす
- ◆ 名古屋城天守閣の木造復元により、特別史跡名古屋城跡を世界に誇れる日本一の近世城郭へ
- ◆ 魅力と郷土愛にあふれる世界のデスティネーションへ
- ◆ アジア諸国との交流を活発に行い、アジア・世界の交流拠点都市へ
- ◆ リニア時代のリーダー都市へ
- ◆ SDGsの理念を実現し、持続可能な未来を切りひらく

(名古屋市総合計画2023(案) R1.7)

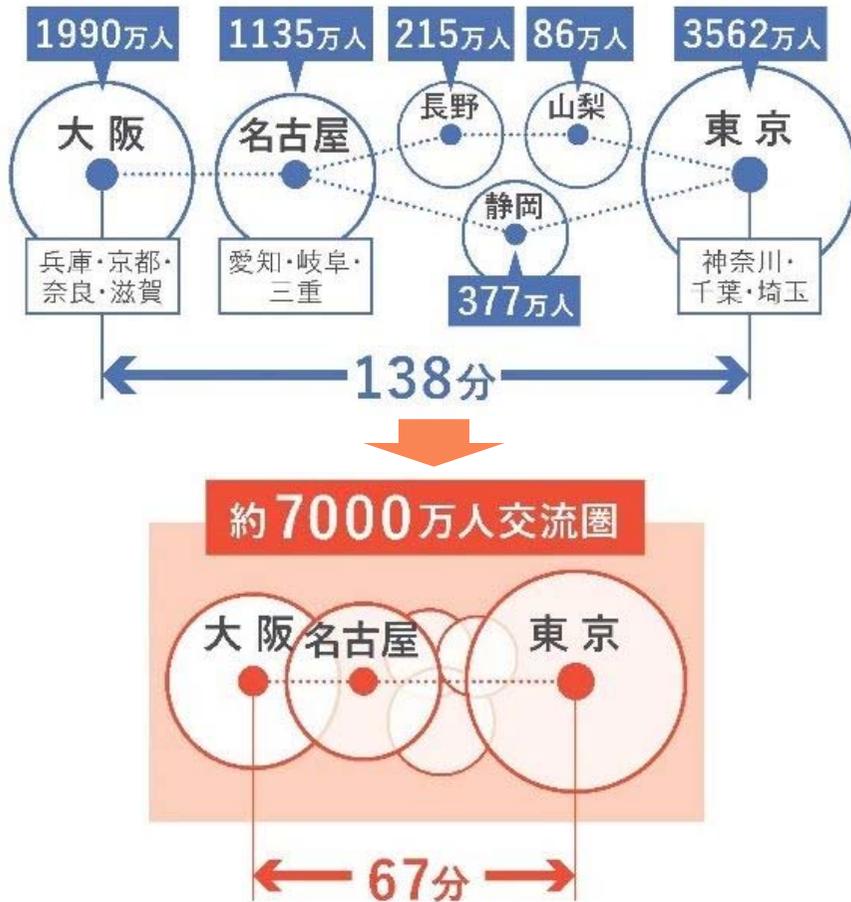
広域交通ネットワークの早期形成、機能強化が必要！



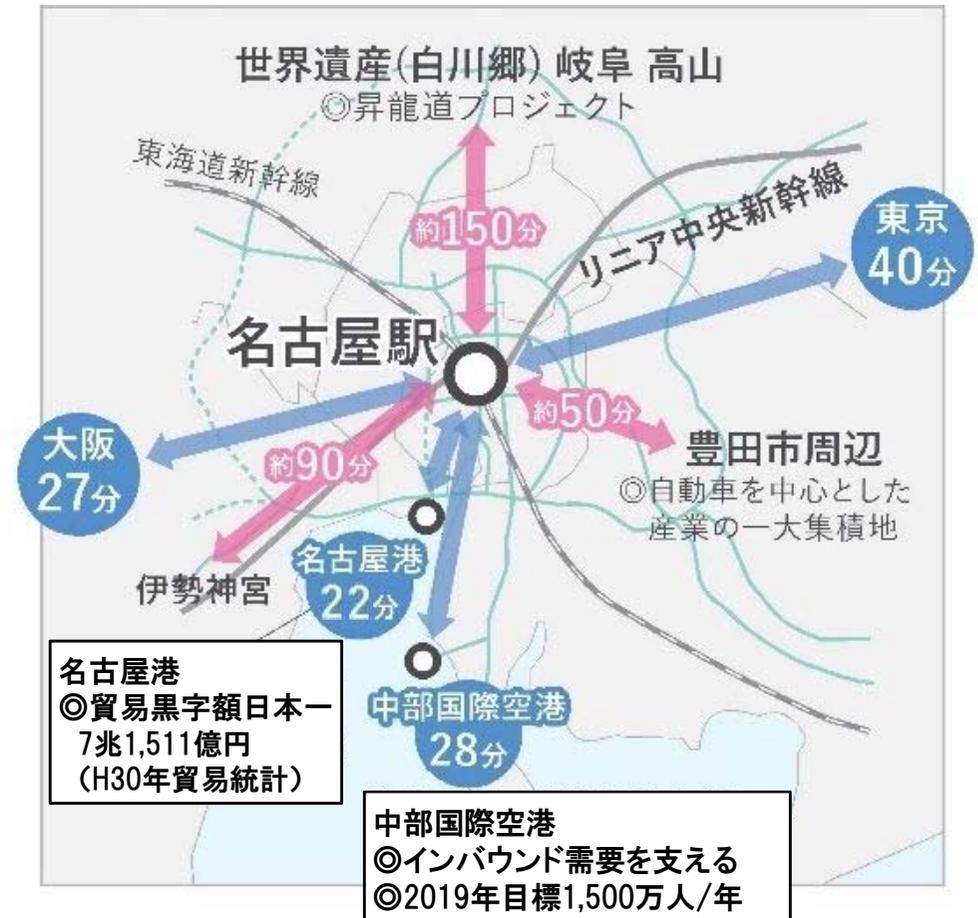
2-1 スーパーメガリージョンの中心都市

- 東京ー大阪間でリニアが開業すれば、東京・名古屋・大阪の3大都市圏が約1時間で結ばれ、ひとつの巨大な都市圏「スーパー・メガリージョン」が誕生
- 名古屋市が7,000万人規模のスーパー・メガリージョンの中心都市となる

リニア開業による交流圏の変化



名古屋駅周辺を中心とした広域ネットワーク



スーパー・メガリージョンにおける交流拠点として、リニア効果を全国へ波及！

2-2 リニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋駅周辺のまちづくり

- 2027年のリニア中央新幹線開業を見据え、名古屋駅周辺の新たなまちづくりを推進
- 各交通施設の今後の整備内容の方向性を示す「名古屋駅周辺交通基盤整備方針(H30.3)」を策定

名古屋駅周辺交通基盤整備方針

〈名古屋駅周辺交通基盤の目指す姿〉

交通機能

駅へのアクセス性の向上、
多様な交通モードの
結節機能強化の実現

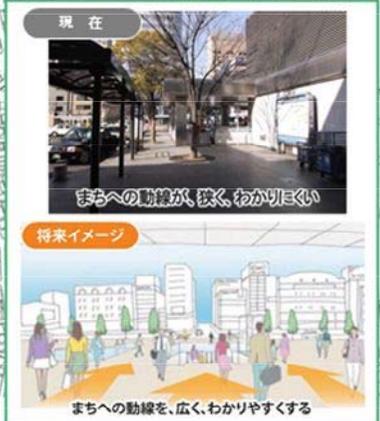
空間機能

ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成の実現
「わかりやすさ」「心強さ」
「名古屋らしさ」

名古屋駅周辺の民間再開発



総合交通
結節機能の強化



道路上に散在する
高速バス停等

※TS:ターミナルスクエア
※動線と見通しのイメージ図であり、今後まちとの動線や乗換動線など歩行者空間の検討を進め、施設・設備等の位置・規模についてもあわせて検討します。

2-3 ものづくり圏域の中核都市

- 日本随一のものづくり産業の集積地であり、名古屋港が中部大都市圏のものづくり産業を支え、強い経済力を発揮

ものづくり産業の集積



日本一の名古屋港

- 【総取扱貨物量】
1億9,659万トン 17年連続日本一！
- 【自動車輸出台数】
138万台 40年連続日本一！
- 【貿易黒字額】
7兆1,477億円 21年連続日本一！



金城ふ頭

- ・完成自動車輸送機能の強化
- ・大型船に対応した耐震強化岸壁の整備、既存岸壁の改良

飛島ふ頭 ～日本初の自動化ターミナル～

遠隔自動RTG
(ラバータイヤ式ガントリークレーン)

無人の自動RTGを遠隔操作

世界初



・コンテナ船の大型化に対応した岸壁改良

AGV

(自動搬送台車)

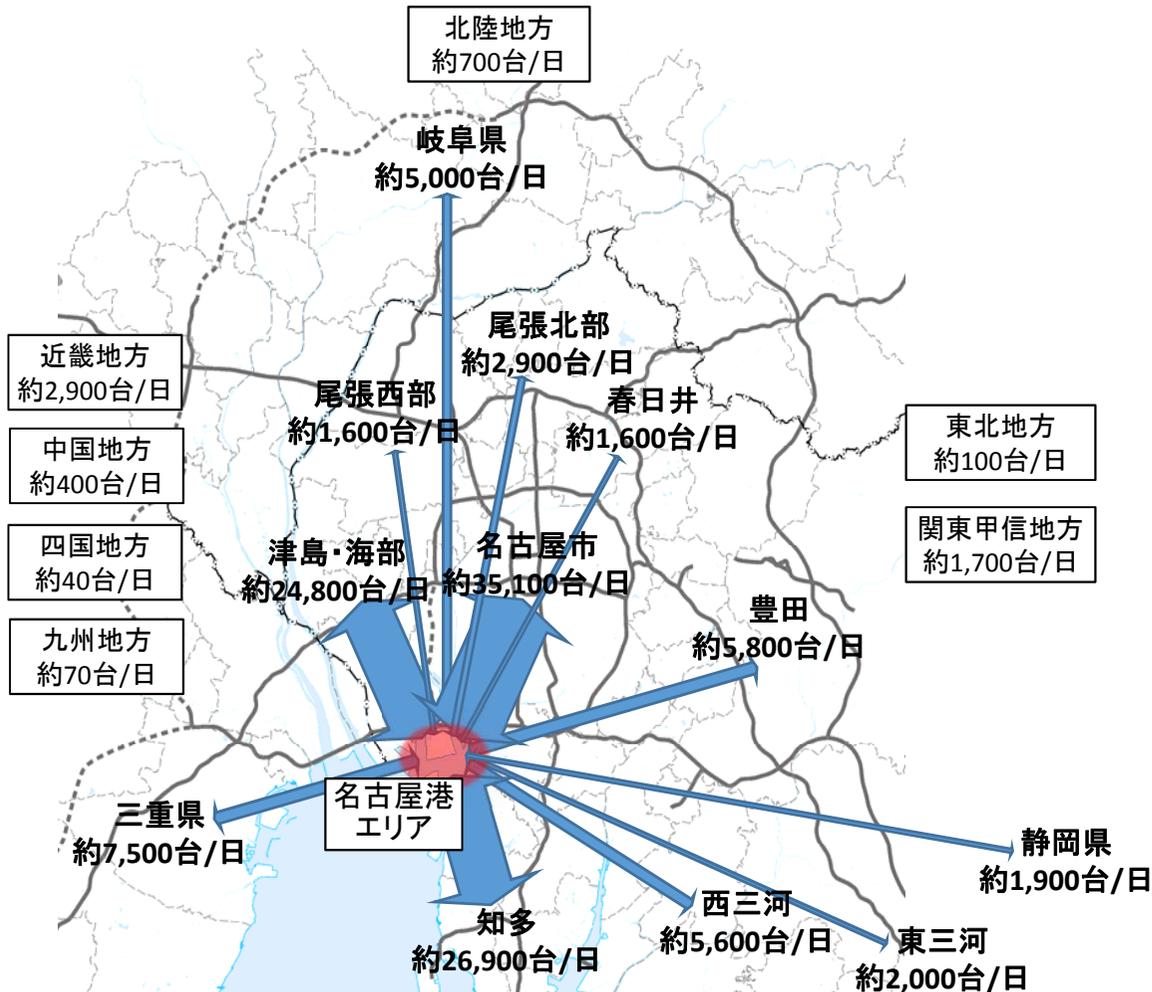
コンテナ搬送用台車の自動化

日本初



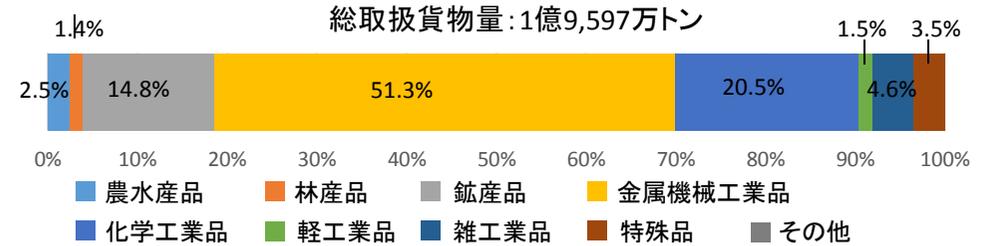
2. 地域の特徴

名古屋港エリアを起終点とする貨物車両の動き

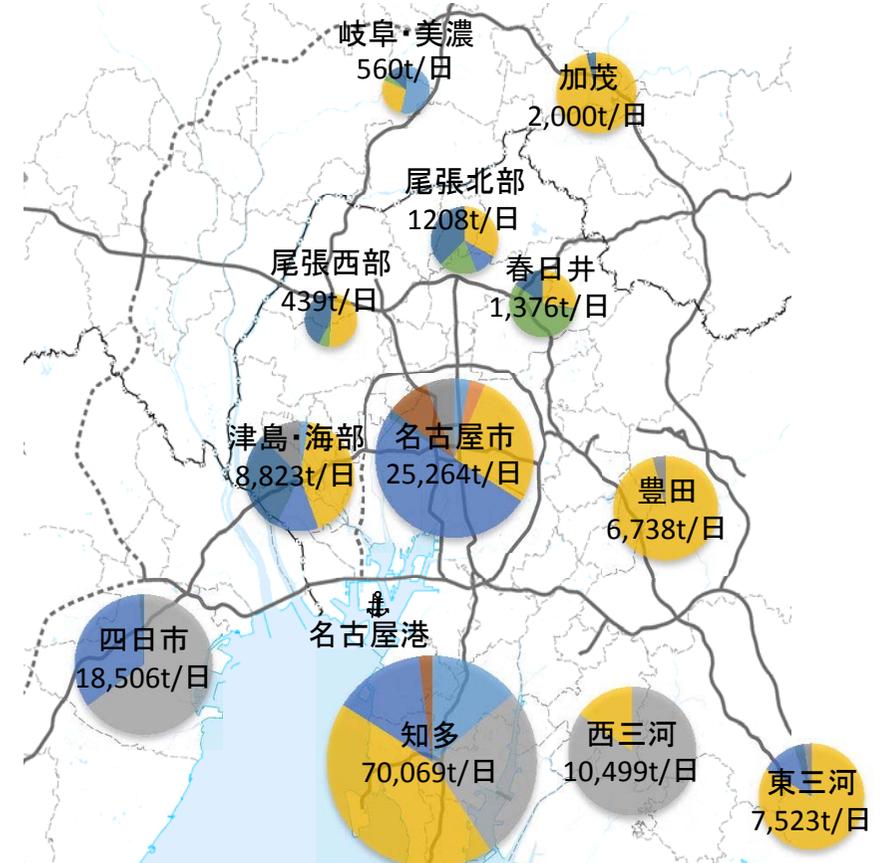


貨物車台数 (H27道路交通センサスの軽貨物車、小型貨物車、普通貨物車、特殊車)

名古屋港の品種別物流量



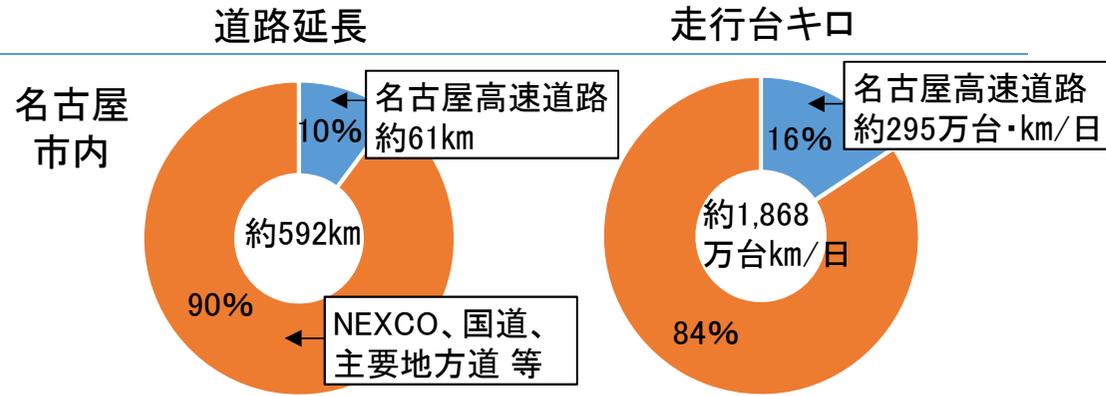
名古屋港(船舶経由)と各地域の物流量



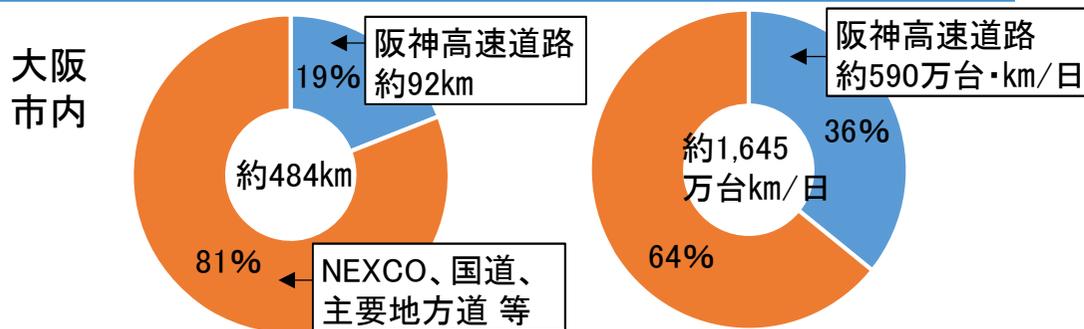
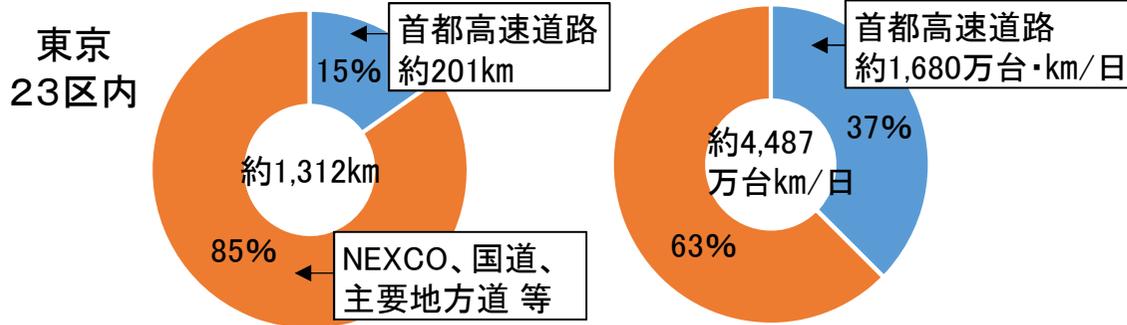
※名古屋港の船舶輸出入を経由する貨物の発着地(物流量)
H28中京都市圏物資流動調査より

2-4 名古屋高速の交通特性

道路交通の分担率



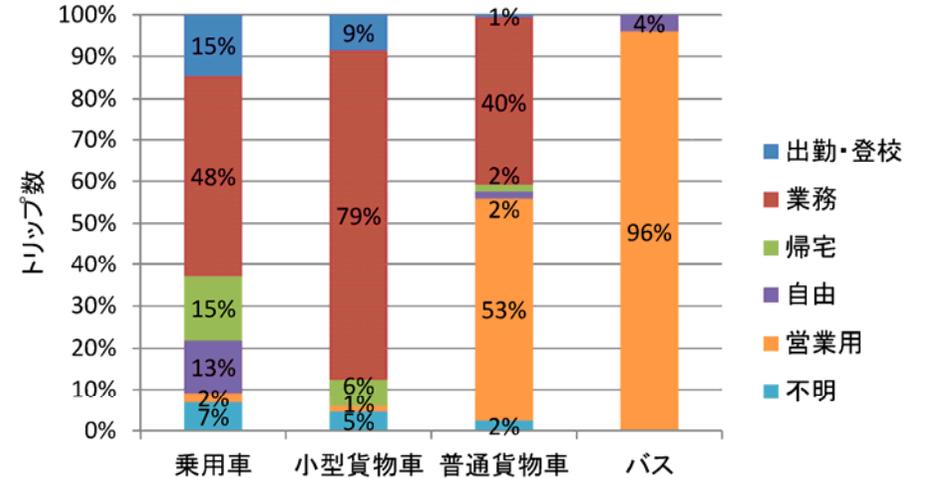
【参考：他高速との比較】



平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査より

目的別利用割合

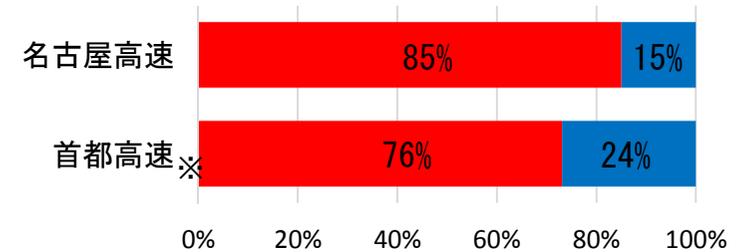
名古屋高速利用者 トリップ目的構成比



平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査より
業務利用計（出勤・登校、業務、帰宅、営業用）：85%

【参考：他高速との比較】

業務利用の割合



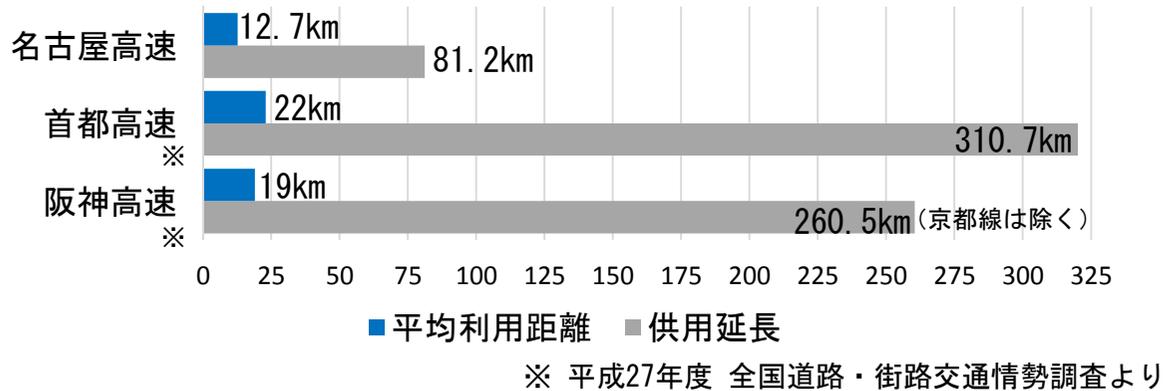
■ 業務利用 ■ 業務外利用

※ 平成27年度アンケート調査結果より

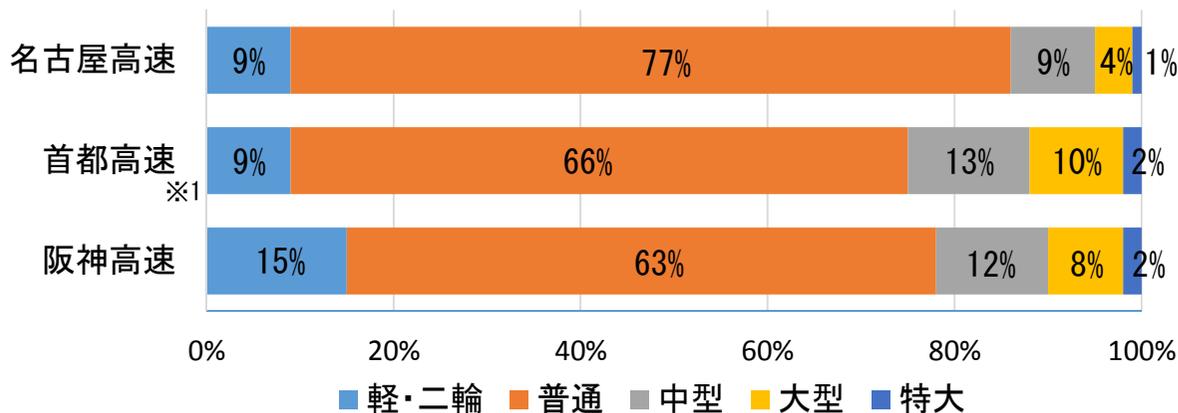
平均利用距離

軽・二輪	普通	中型	大型	特大	全車平均
12.4km	12.5km	14.1km	14.5km	11.2km	12.7km

【参考：他高速との比較】



車種別利用割合



※1 H30年11月料金所通行台数

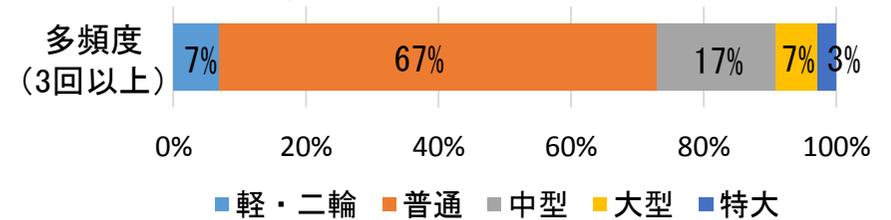
利用頻度

(日/台)

	全車	1~2回	多頻度 (3回以上)	全車に対する多頻度の割合
軽・二輪	23,900	20,200	3,700	15%
普通車	209,400	173,700	35,700	17%
中型車	29,000	20,200	8,800	30%
大型車	13,300	9,800	3,500	26%
特大車	2,900	1,300	1,600	55%
	278,500	225,200	53,300	19%

H30.10.16 ETCデータより

<利用回数別の車種別割合>

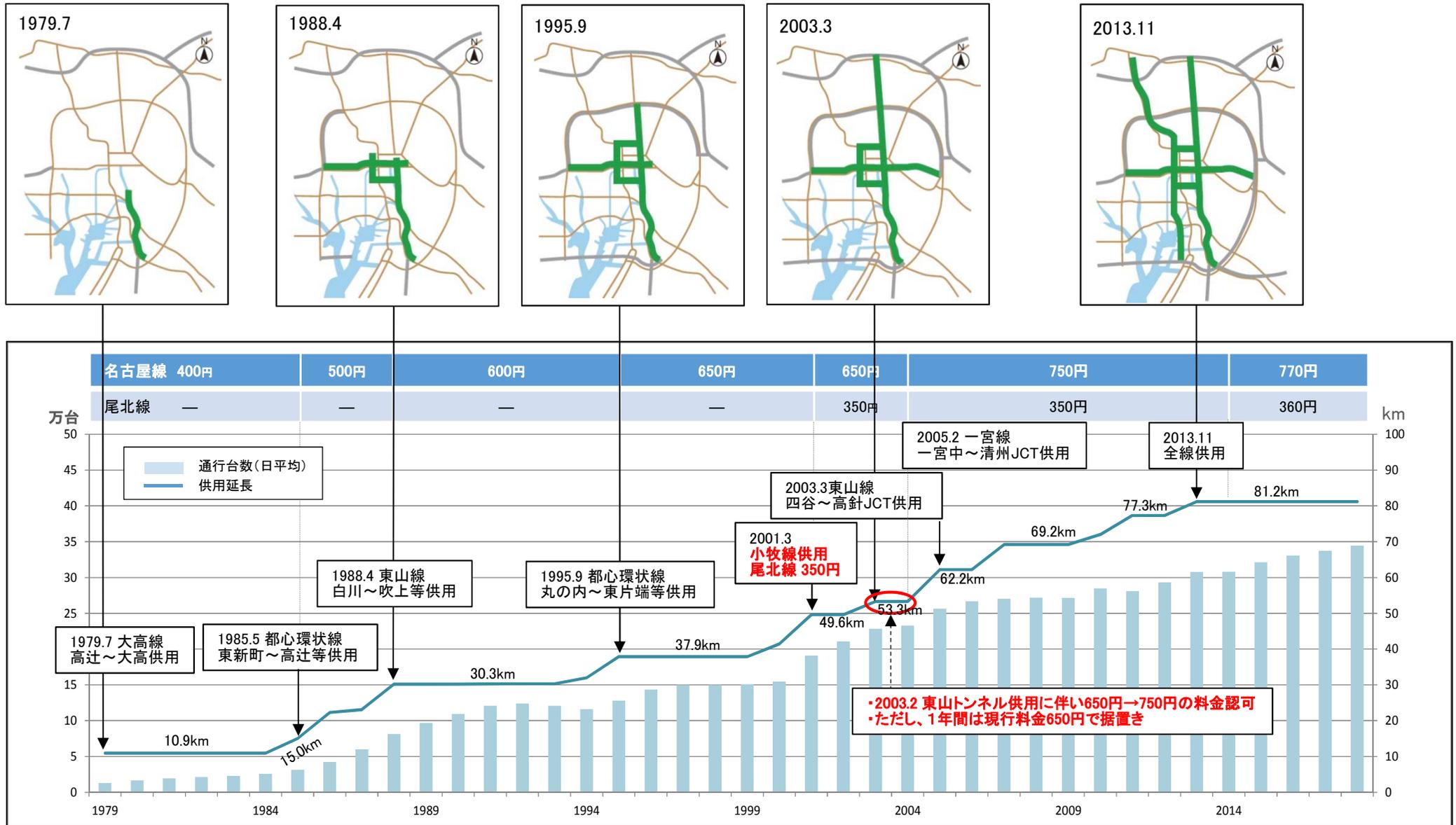


<コーポレート利用割合>

(日/台)

	全車	コーポレート利用	コーポレート割合
全日	246,000	39,000	15.9%
平日	263,000	47,000	17.9%
休日	199,000	18,000	9.0%

名古屋高速道路の通行台数(日平均)・営業延長・料金の推移



課題

<料金体系について>

- (1) 異なる管理主体・料金体系の混在
- (2) 均一料金のため異なる管理主体間の連続利用がしづらい
- (3) 名古屋高速道路の「均一料金」「2つの料金圏」による料金の不公平感・割高感

<交通ネットワークについて>

- (4) 名古屋高速・名二環における都市内交通の適正処理
- (5) 名古屋高速の道路ネットワークの有効活用
- (6) 名古屋高速の定時性・利便性の向上
- (7) 名二環の早期開通
- (8) 中京圏の高速道路の慢性的な渋滞の改善

中京圏の高速道路料金の見直しにより課題解決を図る

提案

- ①利用者にとって使いやすい料金体系
- ②交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系
- ③必要なネットワーク整備の財源確保

① 利用者にとって使いやすい料金体系

【課題：(1)異なる管理主体・料金体系の混在】

- 異なる管理主体・料金体系の混在によりネットワークが構成
- 利用者にとって分かりにくく使いづらい

名古屋高速道路公社	
名古屋高速道路(名古屋線)	
料金体系	均一制
料金	770円
名古屋高速道路(尾北線)	
料金体系	均一制
料金	360円



NEXCO中日本	
東名高速道路 等	
料金体系	対距離制(普通区間)
料金	150円+24.6円×距離km (税抜)
東海環状自動車道	
料金体系	対距離制(一般有料)
料金	34円×距離km (税抜)
伊勢湾岸自動車道【海峡部】	
料金体系	対距離制(海峡部等特別区間)
料金	108.1円×距離km (税抜)
名古屋第二環状自動車道	
料金体系	均一制(2段階)
料金	510円(30km以内) 610円(30km以上)

2管理主体、6料金体系が混在！

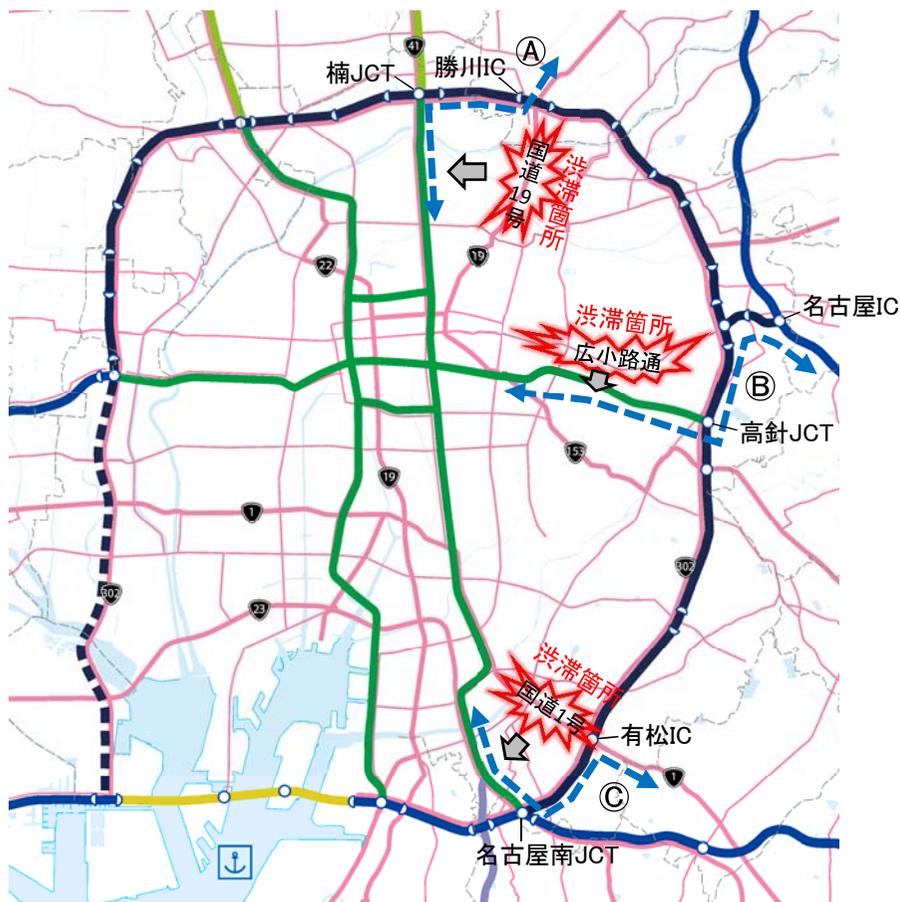
【提案】

- 複雑な料金体系を整理し、わかりやすい料金体系へ

① 利用者にとって使いやすい料金体系

【課題：(2)均一料金のため異なる管理主体間の連続利用がしづらい】

- 名古屋高速・名二環の均一料金により、乗り継ぎ時の料金抵抗が大きい
- 平面街路から高速道路への交通転換が図られず、平面街路の渋滞を助長



①
国道19号線
↓
名二環 勝川IC～楠JCT (約3km、510円)
↓
名高速 (770円)



〈渋滞状況〉

②
東名
↓
名二環 名古屋IC～高針JCT (約4km、510円)
↓
名高速 (770円)



③
国道1号線
↓
名二環 有松IC～名古屋南JCT (約3km、510円)
↓
名高速 (770円)



名二環及び名高速は短区間利用にも関わらず均一料金が徴収される！
乗り継ぎの料金抵抗大！

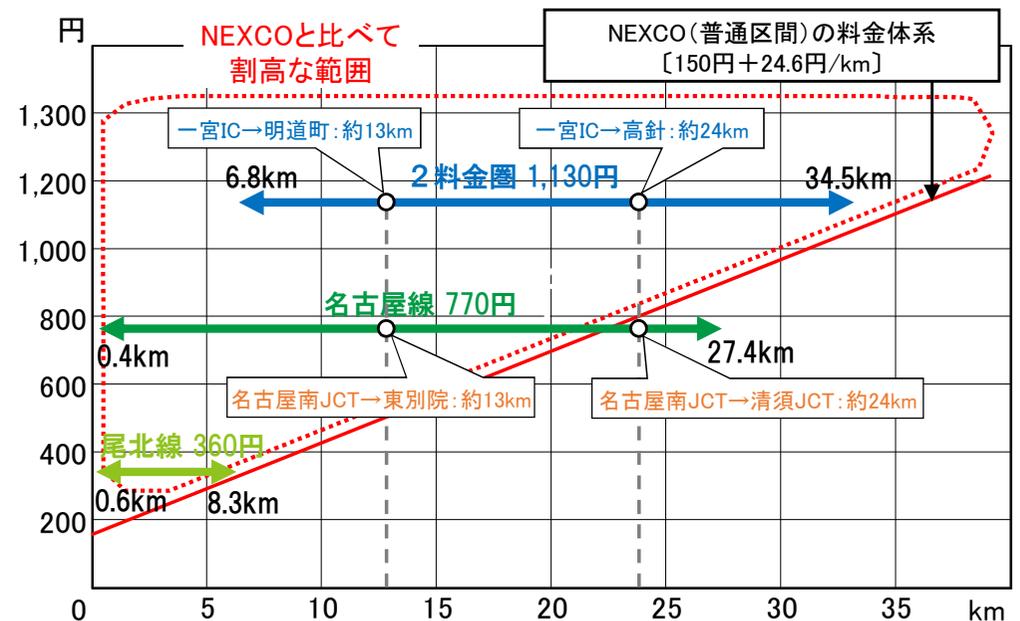
【提案】

- 利用度合いに応じた料金体系に統一し、短距離利用の料金の廉価化を図り、乗り継ぎの料金抵抗を緩和

① 利用者にとって使いやすい料金体系

【課題：(3)名古屋高速道路の「均一料金」「2つの料金圏」による料金の不公平感・割高感】

- 名古屋高速道路は均一料金により、「同じ料金」で「利用距離の差」が生じている
- 2つの料金圏を跨ぐことで、「同じ利用距離」で「料金差が360円」生じている



料金の不公平感・割高感の解消が必要！

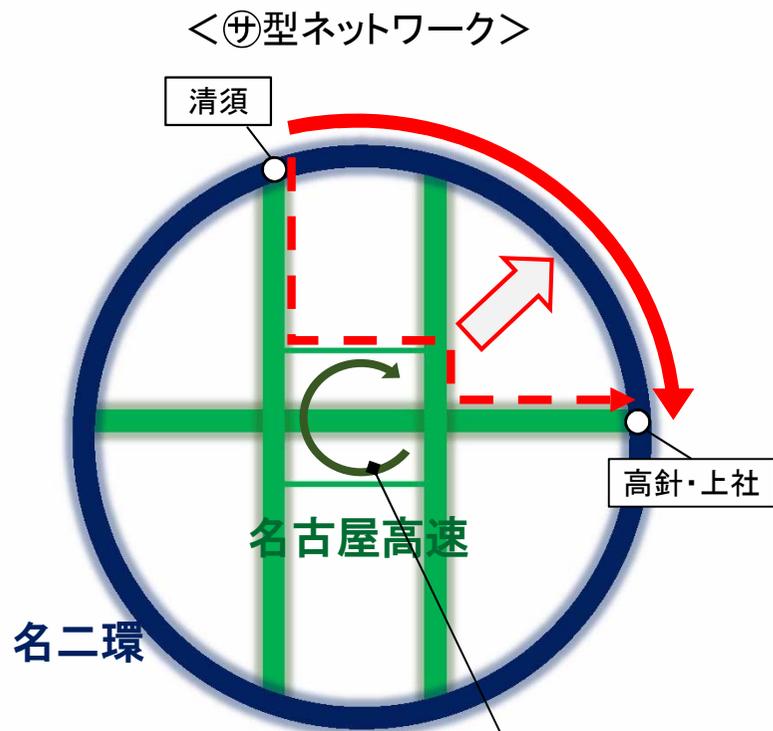
【提案】

- 名古屋高速道路において、公平でシンプルな料金体系へ

② 交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系

【課題：(4)名古屋高速・名二環における都市内交通の適正処理】

- 都心部通過交通は名二環への迂回を促し、平面街路の混雑緩和や環境負荷の軽減等を行い、都市内交通の適正化を図る必要がある



都心環状線は右回りの一方通行であるが、どこで乗降しても同一料金のため、利用者が最適な出入口を選択できる

都心部通過交通の迂回

＜例＞ 清須 → 高針・上社

	名古屋高速利用	名二環利用
距離	18.4km	20.3km
料金	770円	510円
交通分担率	10%	90%

現状、名二環の料金は名古屋高速よりも安く設定されており、都心への通過交通流入を抑制し、迂回を促す料金設定となっている

迂回機能の維持・促進が必要！

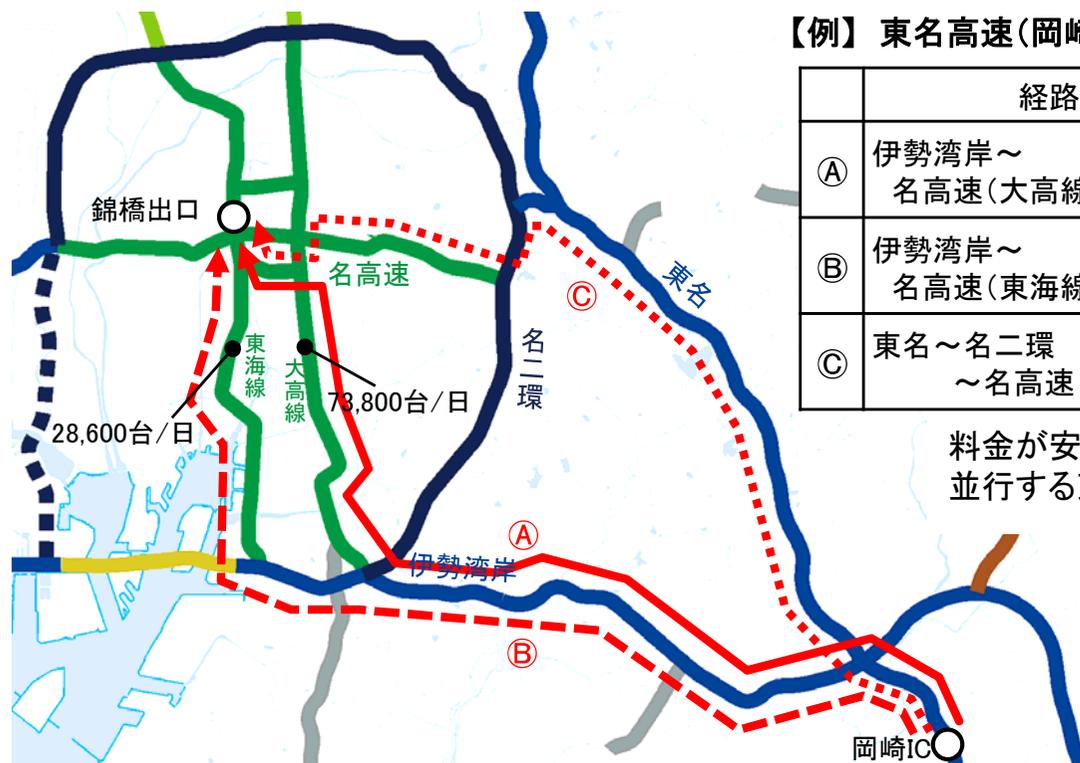
【提案】

- 名古屋高速・名二環における都心部通過交通の適切な迂回を図る戦略的な料金

② 交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系

【課題：(5)名古屋高速の道路ネットワークの有効活用】

- ・ 同一発着地であってもルート選択によって料金が異なる
- ・ 料金が安いルートに交通が集中し、渋滞が発生する等、ネットワークが賢く使われていない
- ・ ものづくり活動の生産財である高速道路の有効活用を図り、生産性の向上を図る必要がある



【例】 東名高速(岡崎IC)⇒名古屋高速(錦橋出口)

	経路	現行料金
①	伊勢湾岸～ 名高速(大高線)【47.5km】	1,760円
②	伊勢湾岸～ 名高速(東海線)【50.2km】	1,900円
③	東名～名二環 ～名高速【49.7km】	2,290円

大高線利用(①)	東海線利用(②)
岡崎IC ↓ 名古屋南JCT経由 ↓ 名古屋高速	岡崎IC ↓ 東海JCT経由 ↓ 名古屋高速
731台/日	236台/日

料金が安い大高線利用に交通が集中し、大高線で渋滞が発生する一方、並行する東海線利用は少なく、交通容量に余裕がある

特定路線への交通集中の分散が必要！

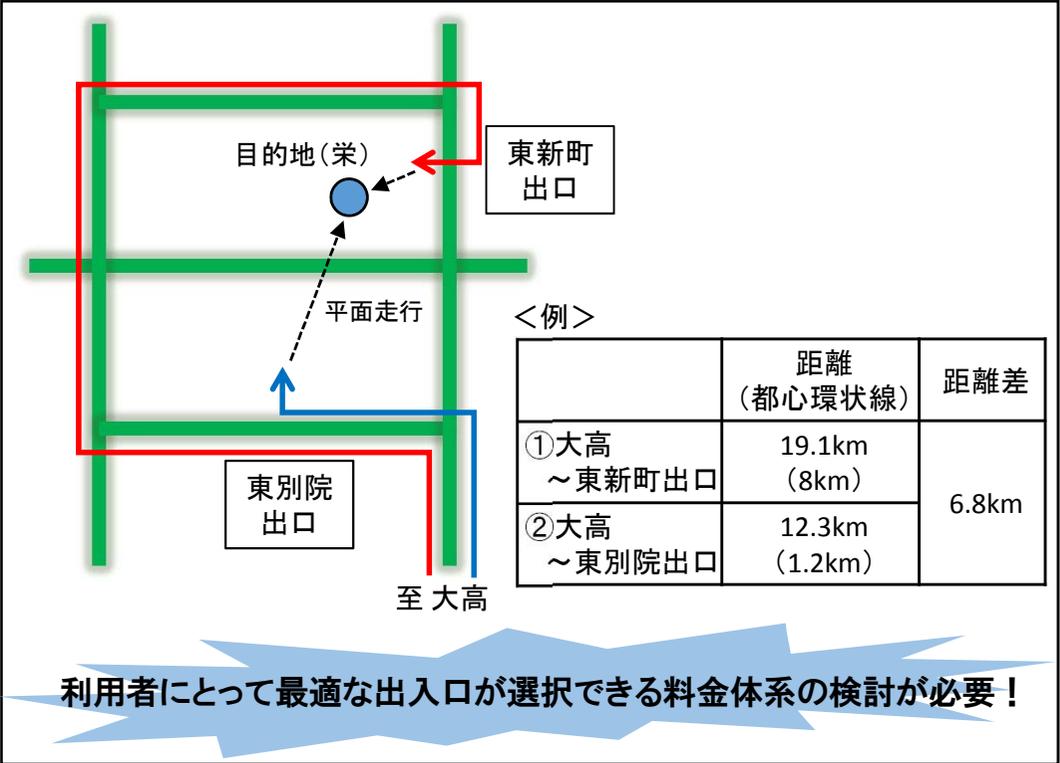
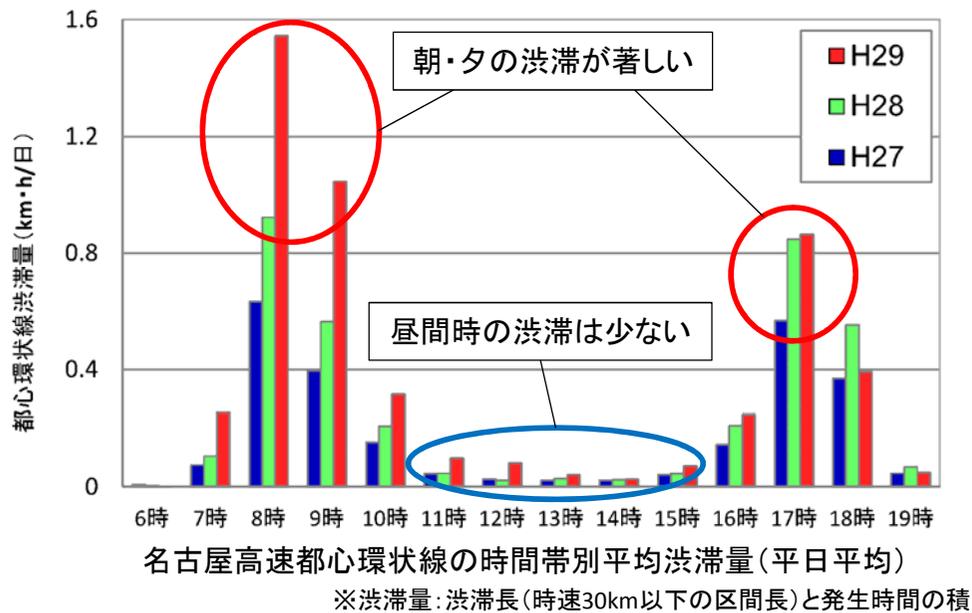
【提案】

- ・ 都心部との流出入交通については、同一発着であればどの経路でも同一料金とするなど、特定路線への交通集中の分散を図る戦略的な料金

② 交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系

【課題：(5)名古屋高速の道路ネットワークの有効活用】

- 名古屋高速の都心環状線は、朝(8時～9時台)・夕(17時台)にピークがあり、渋滞が著しい
- 対距離料金となった場合、都心環状線の出入口の位置により料金差が生じることから、利用者が最適な出入口を選択できない恐れがある



【提案】

- 朝・夕ピーク時の渋滞緩和等により定時性を確保し、物流・人流の円滑化・効率化を図る戦略的な料金
- 名古屋高速の都心環状線はどこで乗降しても同一料金とするなど、利用者にとって最適な出入口が選択できる料金

③ 必要なネットワーク整備の財源確保

【課題：(6)名古屋高速の定時性・利便性の向上】

- ・名古屋高速道路の名古屋駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、名古屋駅へ向かうには利用しづらい
- ・名古屋高速道路の都心環状線の合流部等では渋滞が発生
- ・更なる利便性向上に向けて、今後の社会経済情勢や地域課題等への対応が必要

錦橋出口の渋滞発生



名古屋駅へのアクセス向上



【整備内容】

- ・黄金出入口
- ・新洲崎出入口
- ・栄出入口
- ・西渡り線
- ・南渡り線

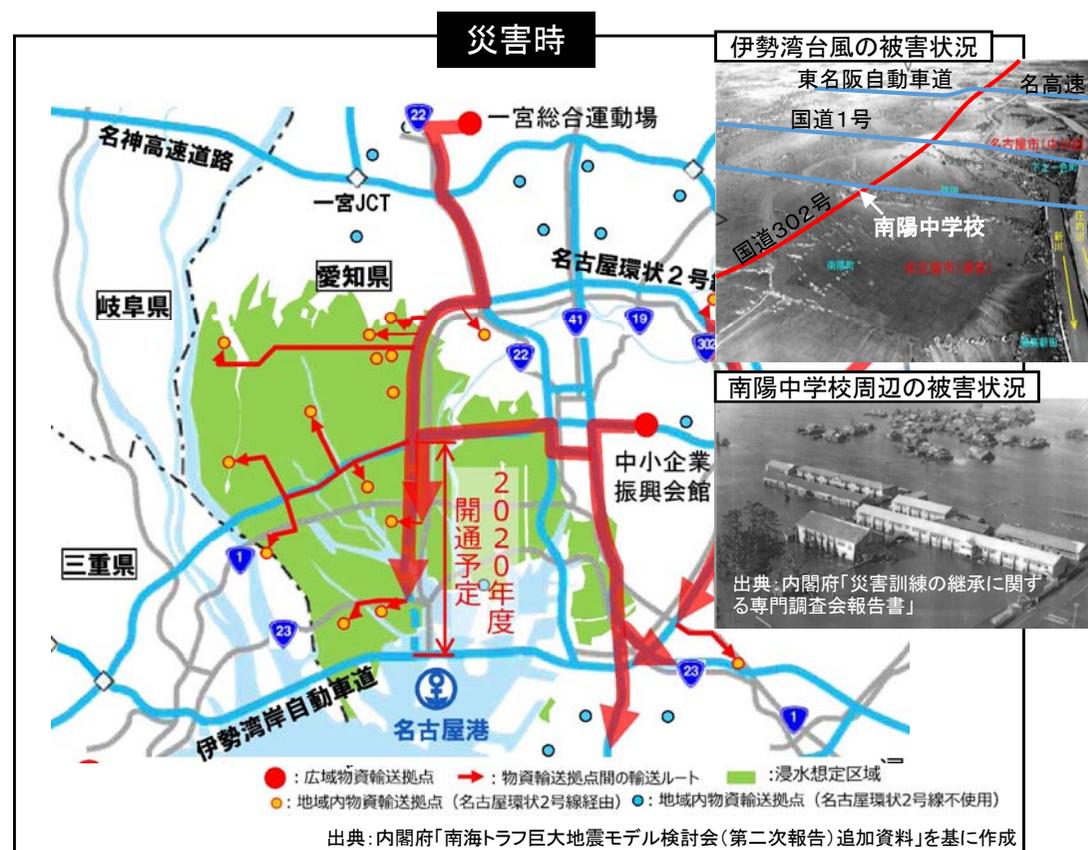
【提案】

- ・名古屋駅へのアクセス向上を図るとともに、更なる出入口の追加等、ネットワーク全体の利便性向上が必要
- ・利用しやすい料金とした上で、名古屋高速の新規投資の財源を確保するために、名古屋高速の償還制度の工夫が必要

③ 必要なネットワーク整備の財源確保

【課題：(7)名二環の早期開通】

- ・ 名二環が未開通のため、日本一の輸出額を誇る物流拠点である名古屋港と日本有数の産業集積地をつなぐ南北方向の高速道路ネットワークが不十分であり、高いポテンシャルが活かされていない
- ・ 広大な海拔ゼロメートル地帯を有しており、南海トラフ地震等の大規模災害に備え、高架構造の緊急輸送道路が必要



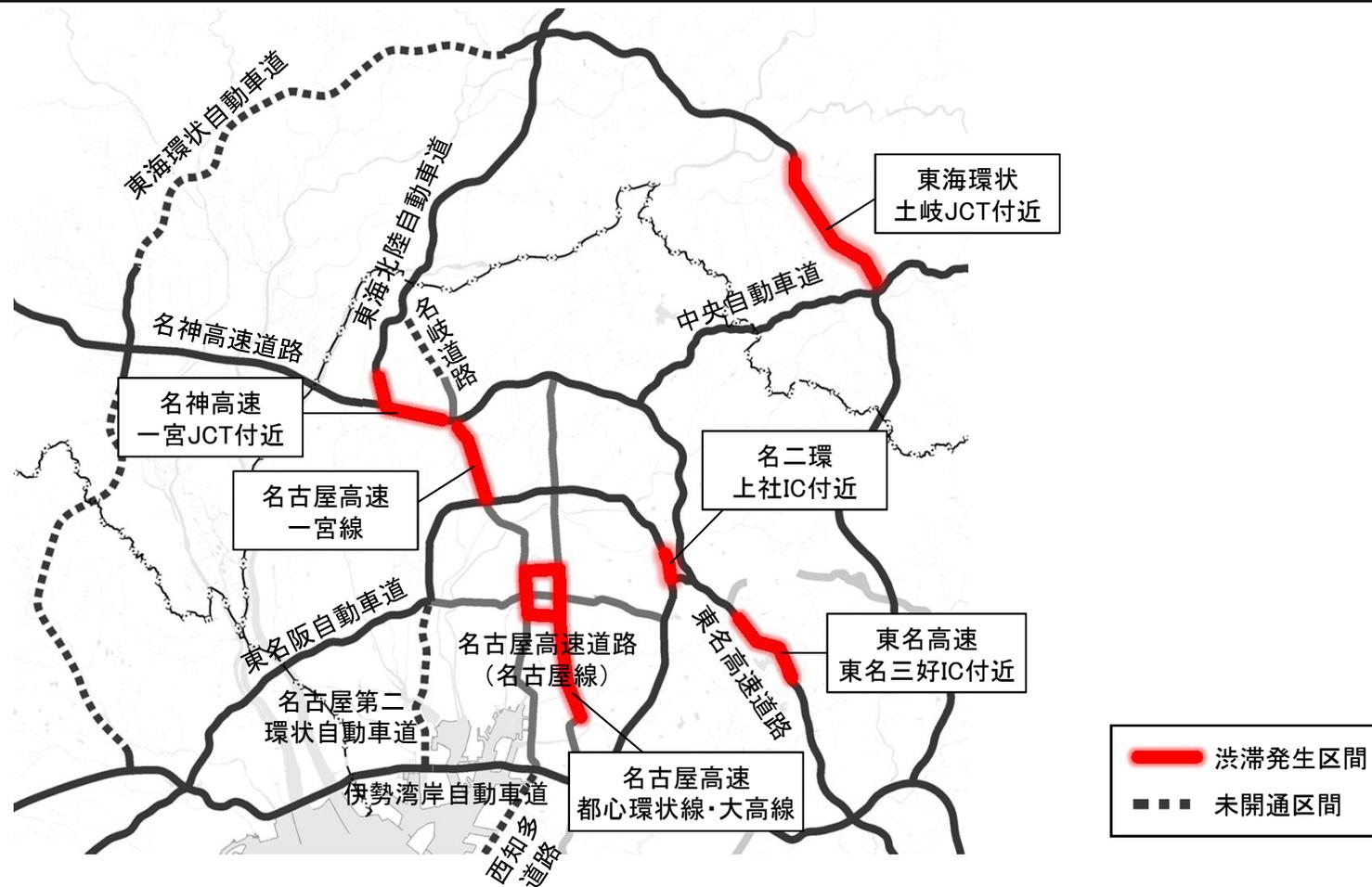
【提案】

- ・ 名二環の早期全線開通が必要

③ 必要なネットワーク整備の財源確保

【課題: (8) 中京圏の高速道路の慢性的な渋滞の改善】

- ・ 一宮付近や名古屋中心部等、特定箇所では慢性的な渋滞が発生
- ・ 高速道路の定時性・速達性が損なわれ、物流や観光・交流に影響を及ぼしている



【提案】

- ・ 未開通区間のネットワーク整備など、渋滞改善に向けた取り組みが必要

新たな料金に関する提案

① 利用者にとって使いやすい料金体系

- 複雑な料金体系を整理し、わかりやすい料金体系へ
- 利用度合いに応じた料金体系に統一し、短距離利用の料金の廉価化を図り、乗り継ぎの料金抵抗を緩和
- 名古屋高速道路において公平でシンプルな料金体系へ

② 交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系

- 名古屋高速・名二環における都心部通過交通の適切な迂回を図る料金
- 都心部との流出入交通については、同一発着であればどの経路でも同一料金とするなど、特定路線への交通集中の分散を図る料金
- 朝・夕ピーク時の渋滞緩和等により定時性を確保し、物流・人流の円滑化・効率化を図る料金
- 名古屋高速の都心環状線はどこで乗降しても同一料金とするなど、利用者にとって最適な出入口が選択できる料金

③ 必要なネットワーク整備の財源確保

- 名古屋駅へのアクセス向上を図るとともに、更なる出入口の追加等、名古屋高速のネットワーク全体の利便性向上が必要
- 利用しやすい料金とした上で、名古屋高速の新規投資の財源を確保するために、名古屋高速の償還制度の工夫が必要
- 中京圏全体において、未開通区間のネットワーク整備など、渋滞改善に向けた取り組みが必要