

中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系

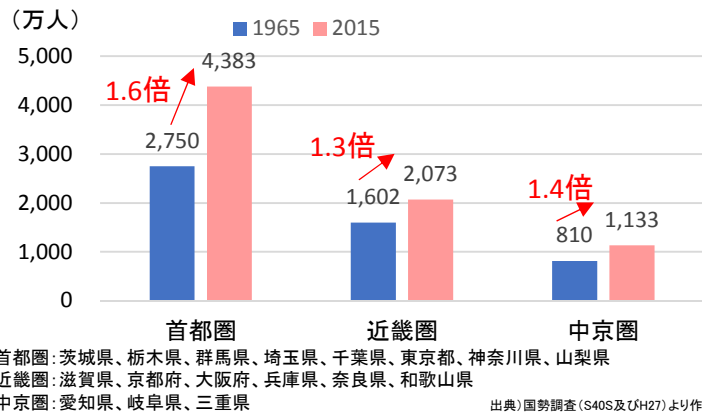
基本方針(案) 参考資料

中京圏の現状

- 人口、産業ともに我が国有数の大都市圏
- 日本のまんなかで交通の要衝に位置するとともに、“世界のものづくり対流拠点”を形成

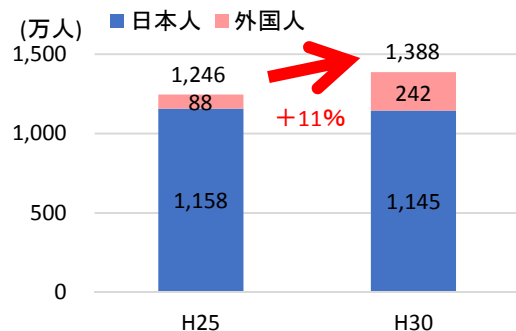
<人口>

3大都市圏の人口の変化



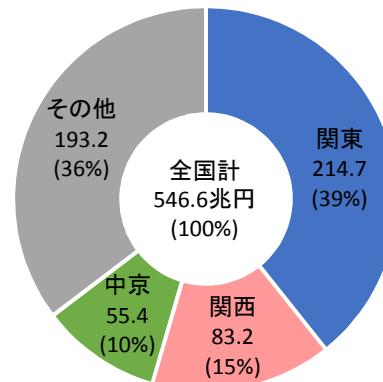
<観光>

中京圏の宿泊者数の変化



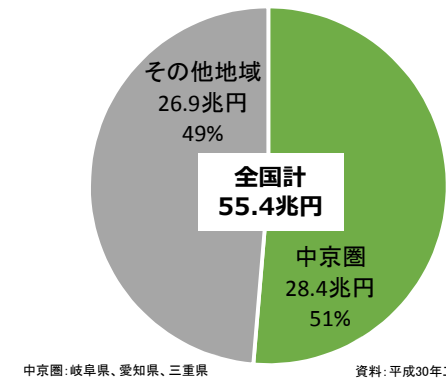
<産業>

地域別のGRP (2015年)

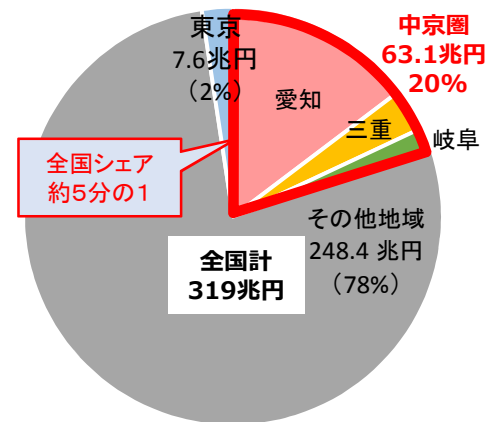


自動車製造出荷額 (2017年)

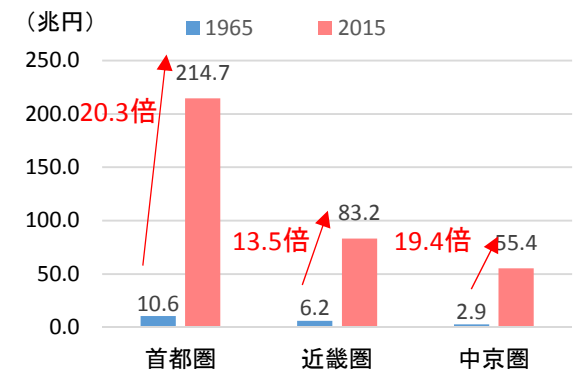
(自動車製造業(二輪自動車を含む)、自動車車体・附随車製造業、自動車部分品・附属品製造業)



中京圏の製造出荷額等 (2017年)



県内総生産の変化



中京圏の将来像とその戦略

- リニア中央新幹線の整備により、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導していくスーパー・メガリージョンを形成
- ネットワーク整備により速達性を高め、産業支援、国際競争力の強化を図る必要
- 国内外との交通・連携を中部・北陸全体に広げ、深化させる必要

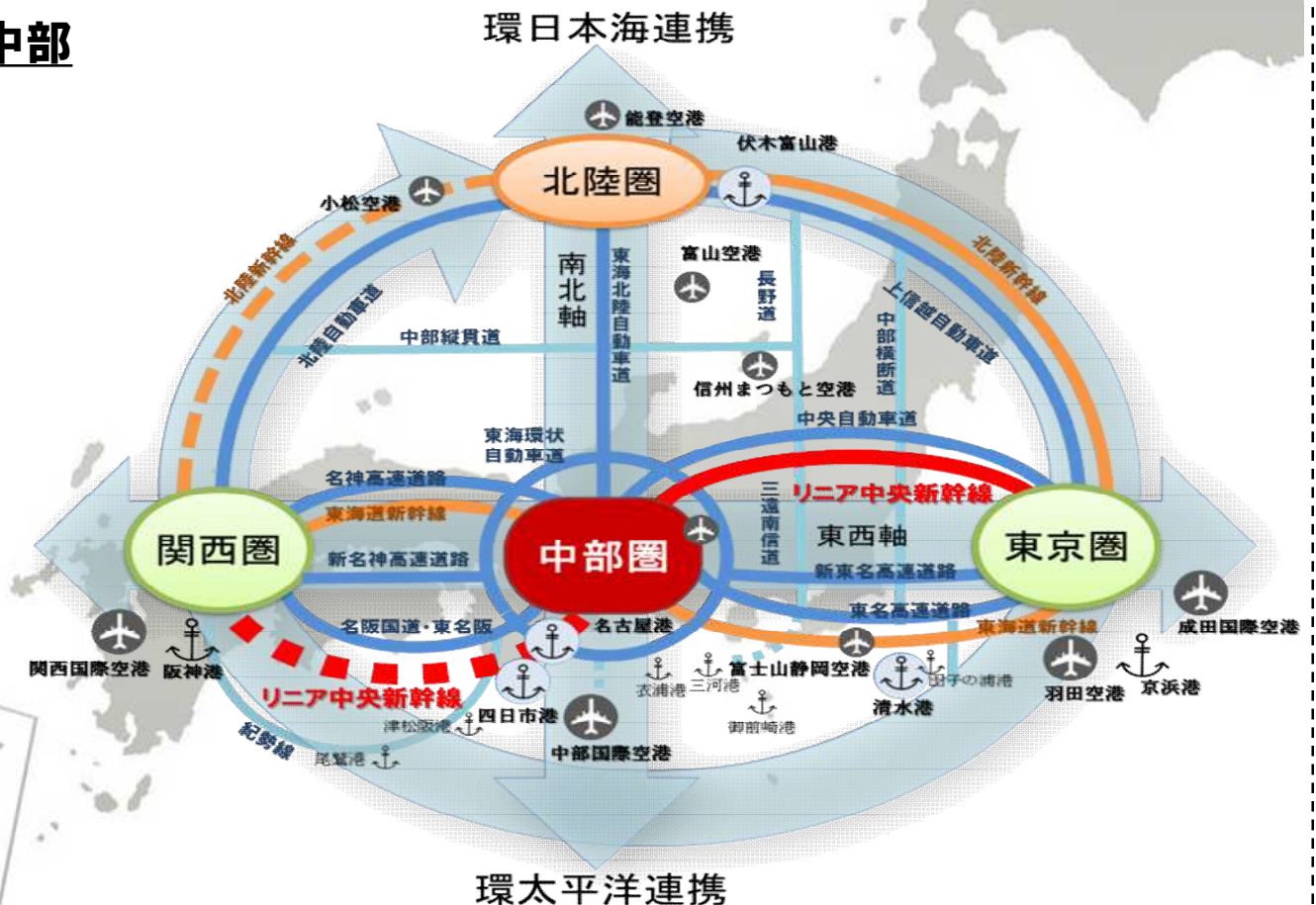
世界ものづくり対流拠点—中部

■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

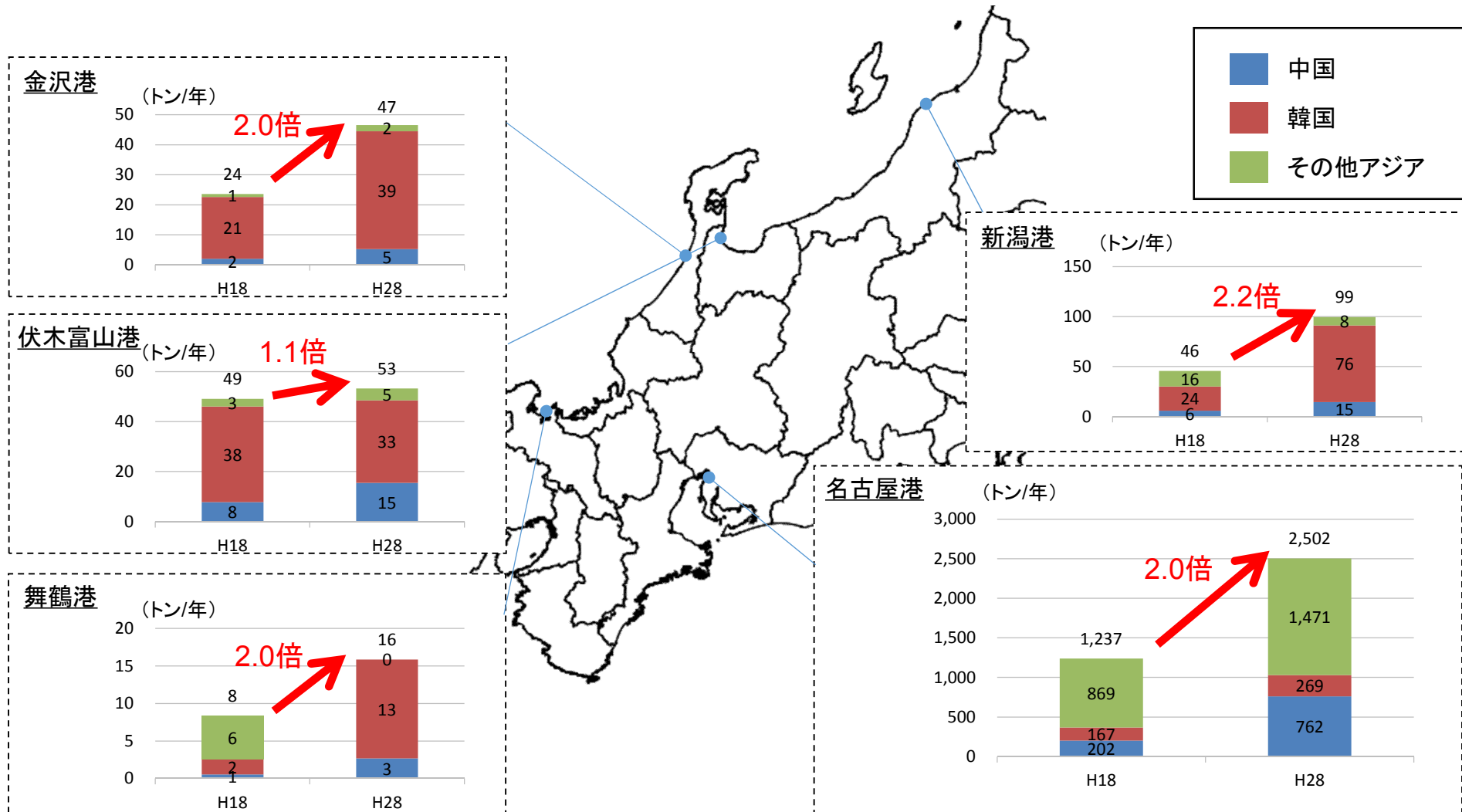
〈前提となる安全・安心、環境〉
南海トラフ地震などの災害に強く
しなやか、環境と共生した国土



出典:「H28.3.29 新たな中部圏広域地方計画」より抜粋

主要な港湾における対アジア輸出量の変化

○ アジア圏の経済成長に伴い、名古屋港及び日本海側港湾では輸出相手国が変化しており、アジア圏に対する輸出が大きく増加している。

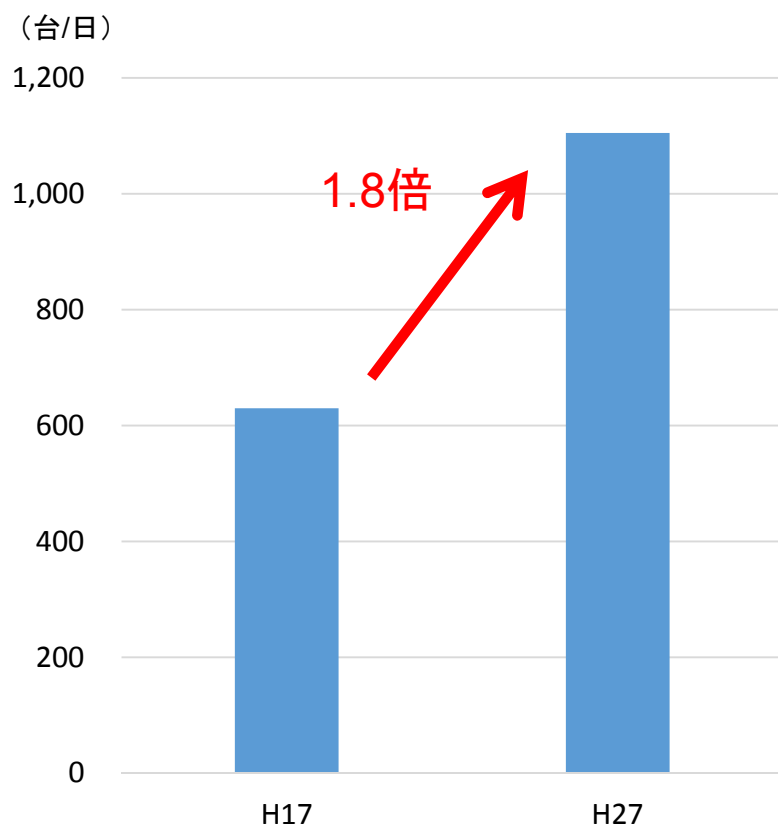


出典: 国土交通省(平成18年および平成28年港湾統計年報)より作成

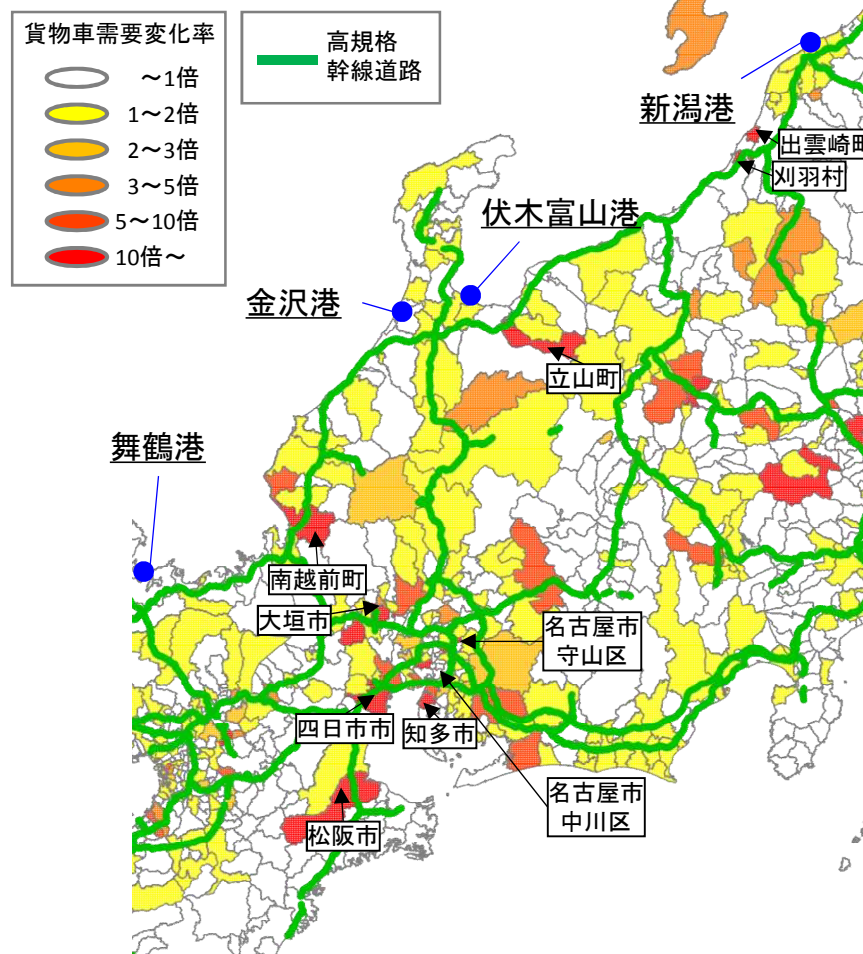
日本海側港湾の貨物車需要・背後圏の変化

○ 日本海側港湾と東海三県を行き来する貨物車トリップは平成17年から平成27年で増加しており、その背後圏は高速道路沿線に広く分布している。

日本海側港湾と東海三県を行き来する貨物車需要の変化



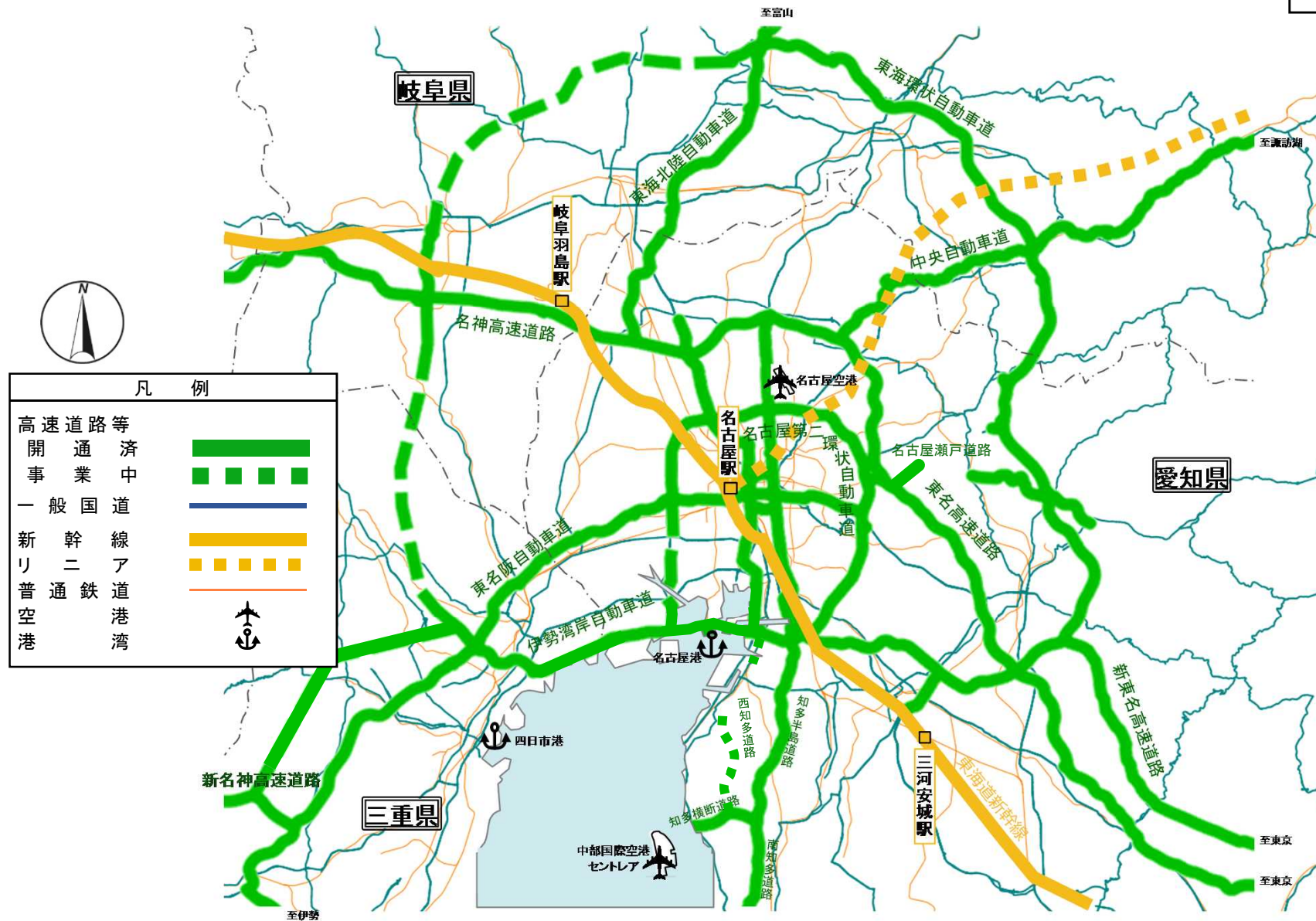
日本海側港湾の背後圏の変化



出典:国土交通省(全国道路・街路交通情勢調査平成17年及び平成27年)より作成
 ※貨物需要の変化は、日本海側港湾と東海三県(岐阜県、愛知県、三重県)を行き来する普通貨物車の発着交通量の変化を示したものの
 ※背後圏の変化は、普通貨物車の発着交通量の合計値から年次間の比率を示したものの
 ※ここでは、新潟港、伏木富山港、金沢港、舞鶴港を日本海側港湾と設定

中京圏における交通ネットワークの概況

令和元年11月時点



※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 高速自動車国道にブルー制導入)



○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)



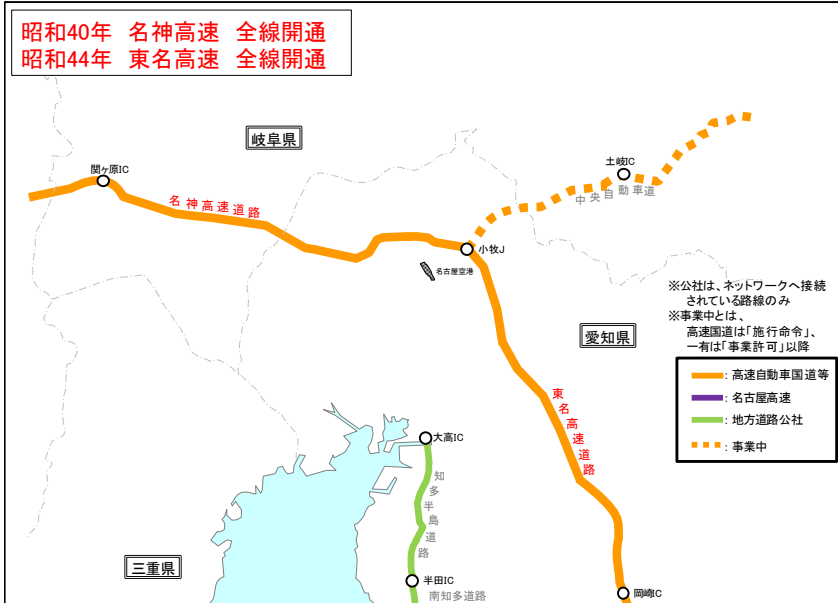
○名高速(東海線)
開通

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整備の経緯



中京圏の交通流動と利用経路の特性①（全体像・外外交通）

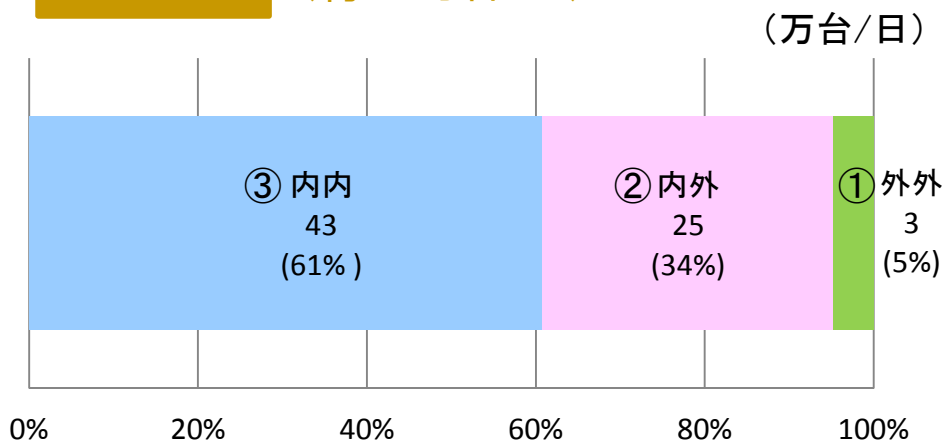
【全体像】

- 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

【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⇔東名阪方面（関東⇔近畿）、名神⇔中央道の利用が大半を占める

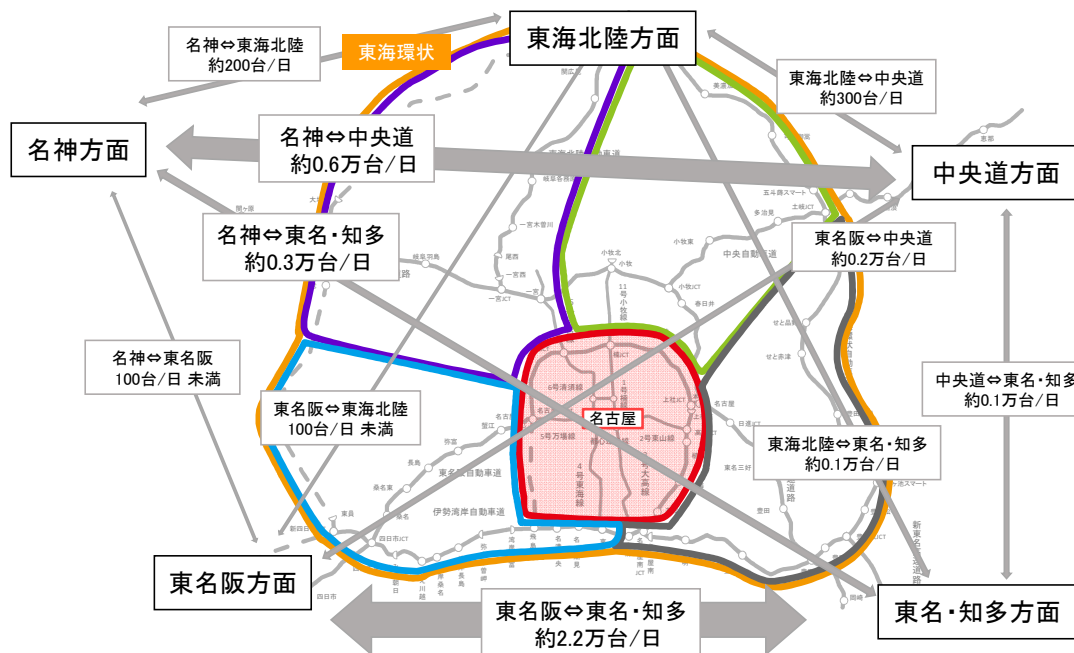
東海環状内（約71万台/日）



- (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

※ETCデータ(H28.10)

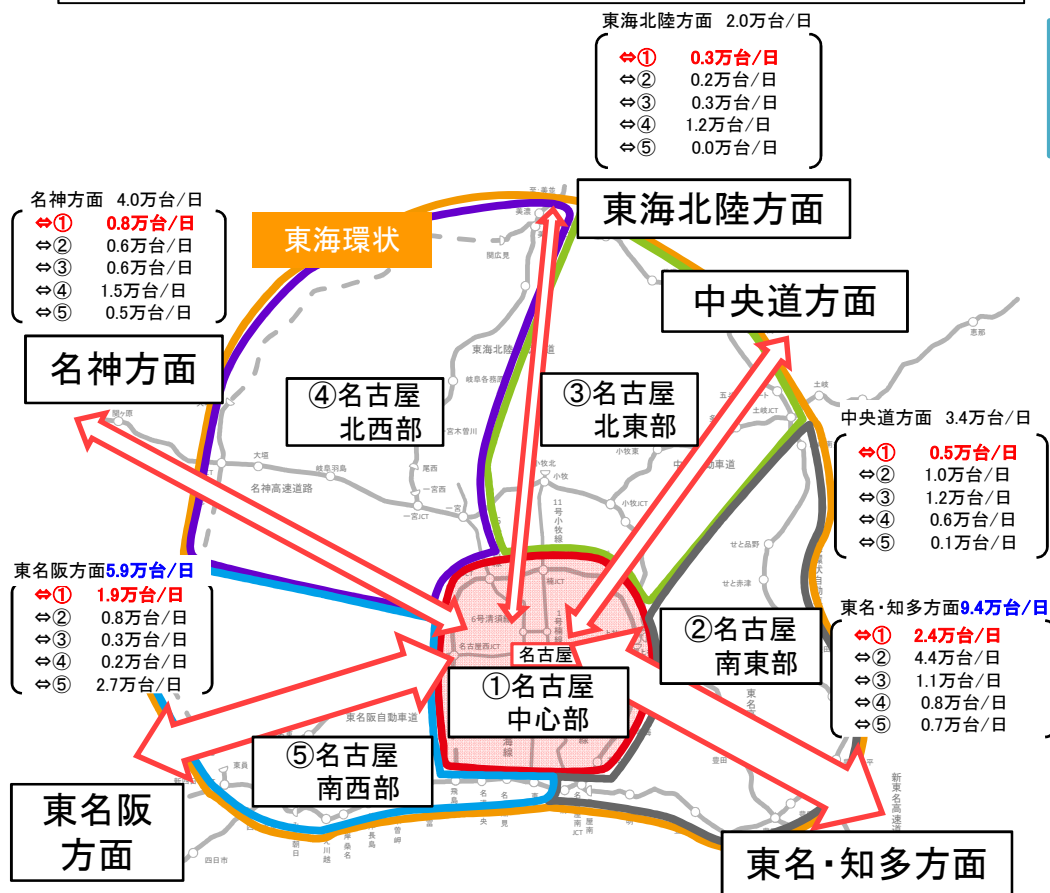


- ※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計
- ※ ETCデータ(H28.10)

中京圏の交通流動と利用経路の特性（内外・内内交通）

【内外交通】

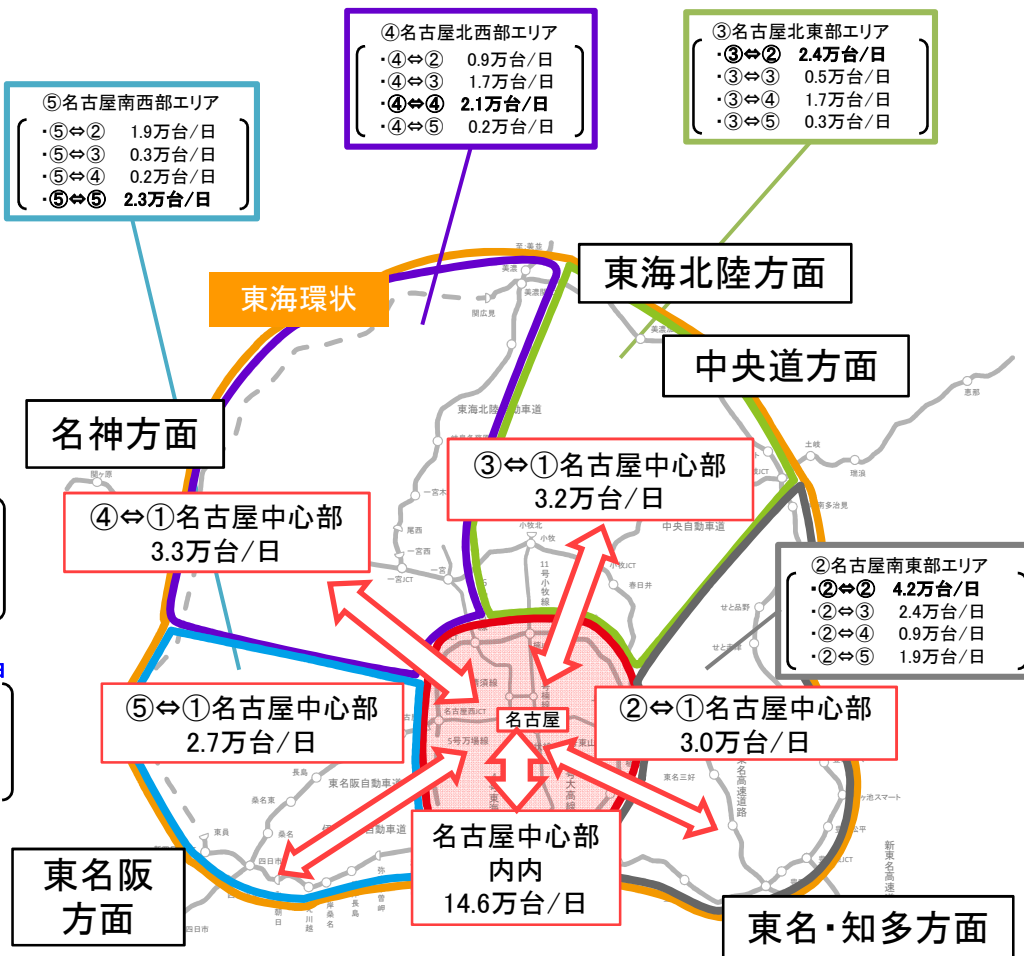
- 内外交通は、約25万台/日
- うち名古屋中心部発着の交通は約6万台/日
- 東名・知多方面⇔東海環状内、東名阪方面⇔東海環状内が多い



※ 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）

【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



※ 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)

中京圏内の料金水準の現状

○ 全国の料金水準は整理された一方で、中京圏内の料金水準は、整備における経緯等が違うことにより、路線や区間によって異なる



中京圏内の料金水準の現状

【会社】

	<完成年度>※12	<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	32.2円/km※11 (24.6円/km※1 (税抜))
	H17.3	東海環状自動車道	37.4円/km※13
	H10.3	伊勢湾岸道	40.1円/km※14 (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> <30km以上～45km未満620円均一> <45km以上730円均一> 850.0円/km※2～42.9円/km※3～14.7円/km※4

【公社】

	<完成年度>※12	<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780円均一> 1950.0円/km※5～65.0円/km※6～29.5円/km※7
	H13.3	名古屋高速道路(尾北線)	<尾北線370円均一> 617.0円/km※8～56.1円/km※9～41.6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)

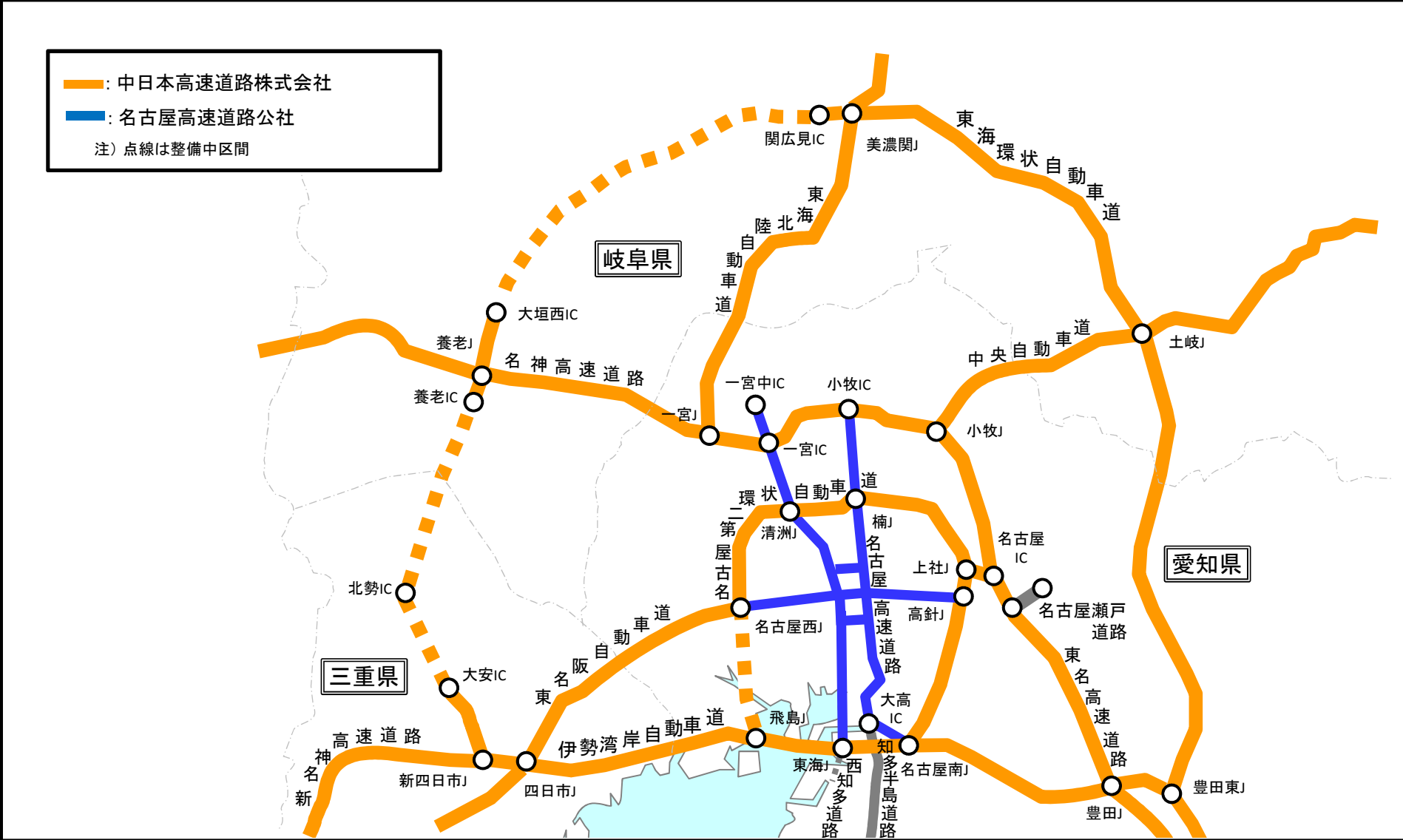
- ※8: 一宮西春～一宮南0.6km利用した場合
- ※9: 平均トリップ長の6.6kmの場合
- ※10: 一宮中～清洲JCT8.9km利用した場合
- ※11: 小牧～養老JCT31.7km利用した場合
- ※12: 完成年度は、当該区間内で最初に開通した区間の年度
- ※13: 平均トリップ長の40kmの場合
- ※14: 豊田東JCT～四日市JCT56.3km連続利用した場合
(高速国道との連続利用割引含む)

中京圏内の車種区分の現状

	2車種 (名古屋高速)	5車種 (NEXCO中日本)
軽自動車	1.0	0.8
普通車		1.0
中型車		1.2
大型車	2.0	1.65
特大車		2.75

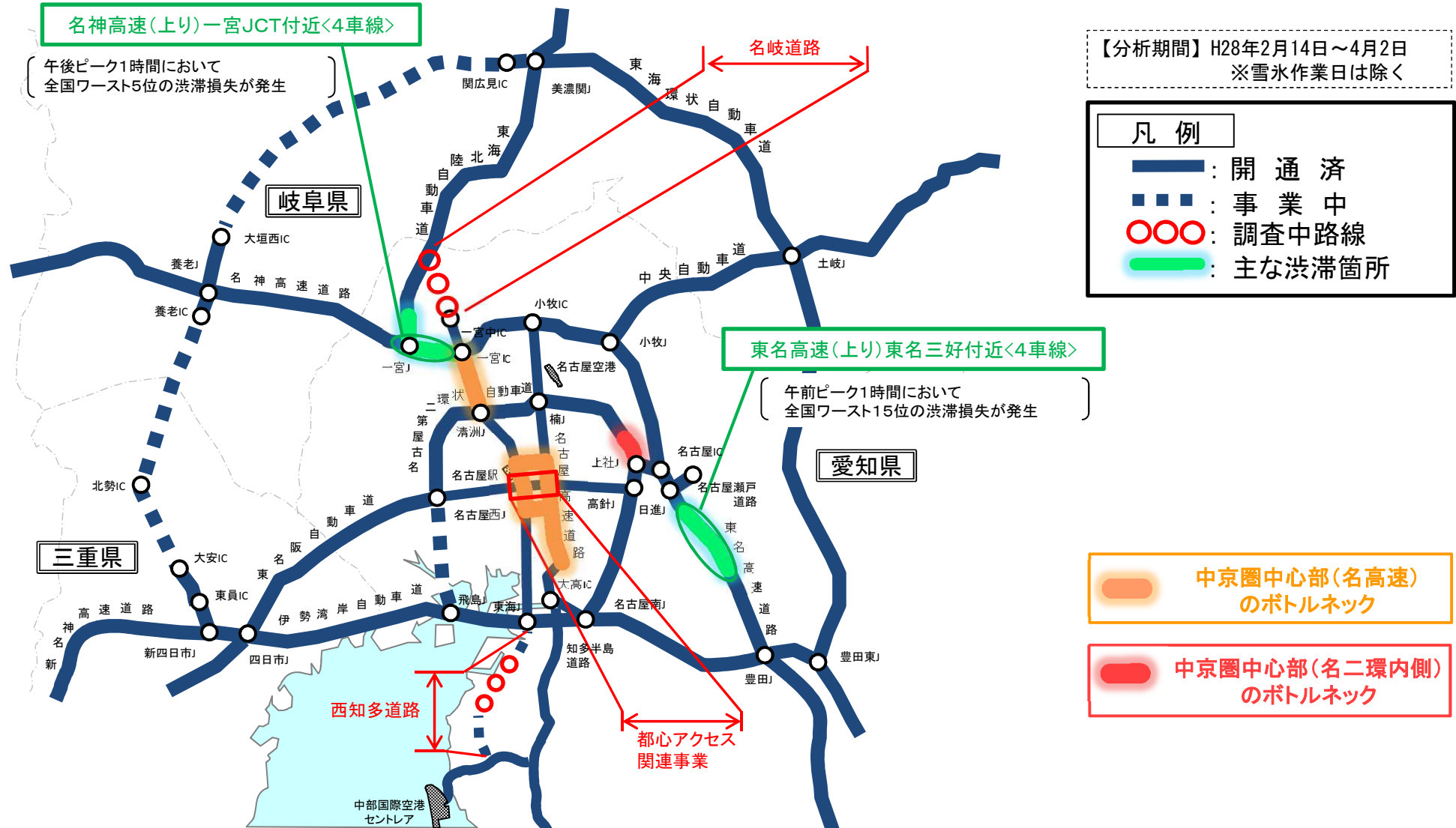
中京圏内の管理主体の現状

○ ネットワーク内に管理主体が異なる道路が存在 (NEXCO、名古屋高速等)



中京圏内の高速道路ネットワークの現状

- 名古屋の中心部を発着する交通が多く、一宮付近や名古屋中心部等の特定箇所において渋滞が発生
- 東名高速・名神高速を東西方向に通過する交通に対して、迂回路としての東海環状自動車道は遠回りの経路となるため、車線拡幅などの渋滞対策が不可欠



中京圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

名古屋高速
(32.3km)

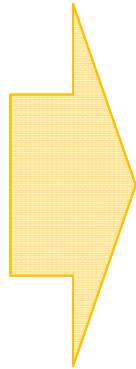
<尾北線内 : 370円>
<名古屋線内 : 780円>

名古屋第二環状
(名古屋南J~飛島J)
(54.5km)

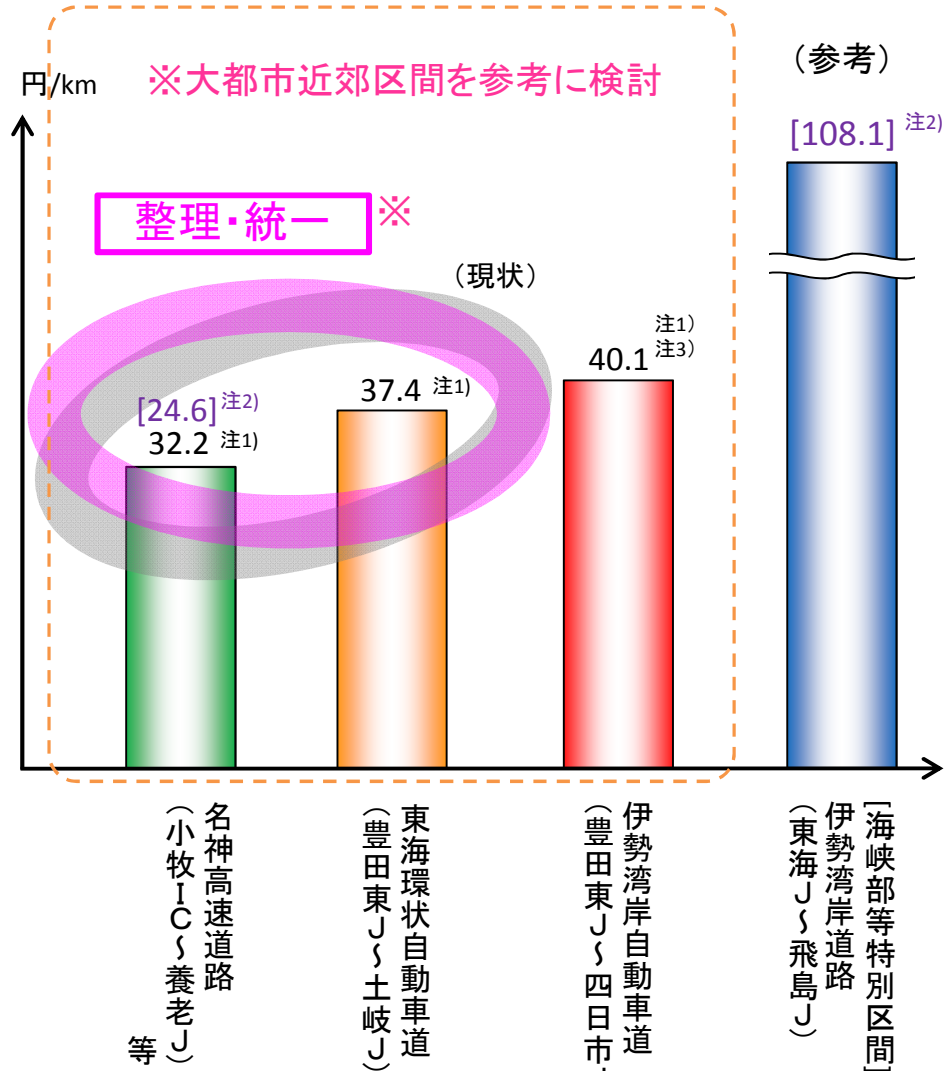
<30km未満 : 510円>
<30km以上~45km未満 : 620円>
<45km以上 : 730円>

など

対距離化

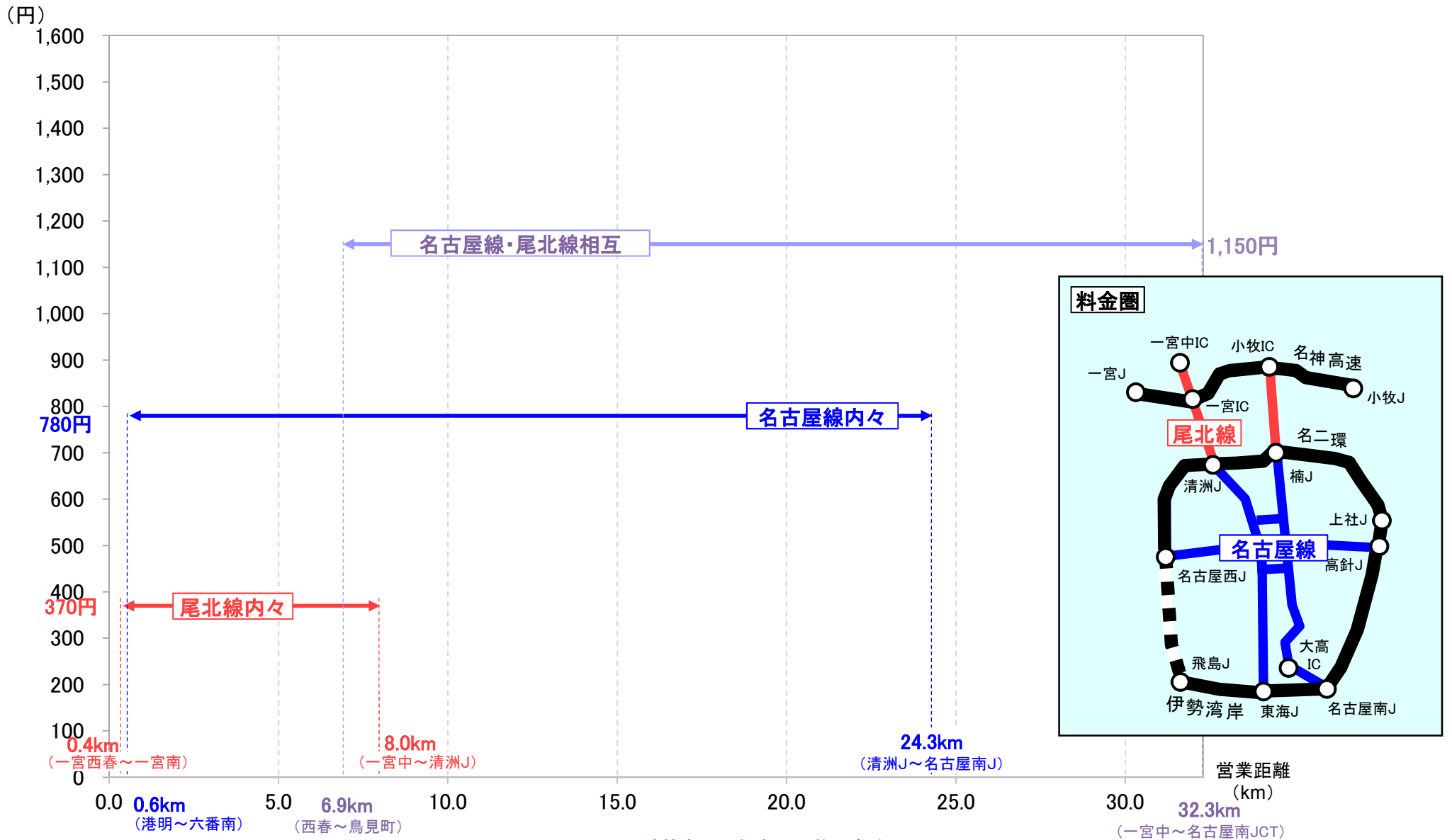


対距離料金区間



注1) 普通車全線利用時の場合 (税込)
 注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準
 注3) 高速国道との連続利用割引適用後の料金水準

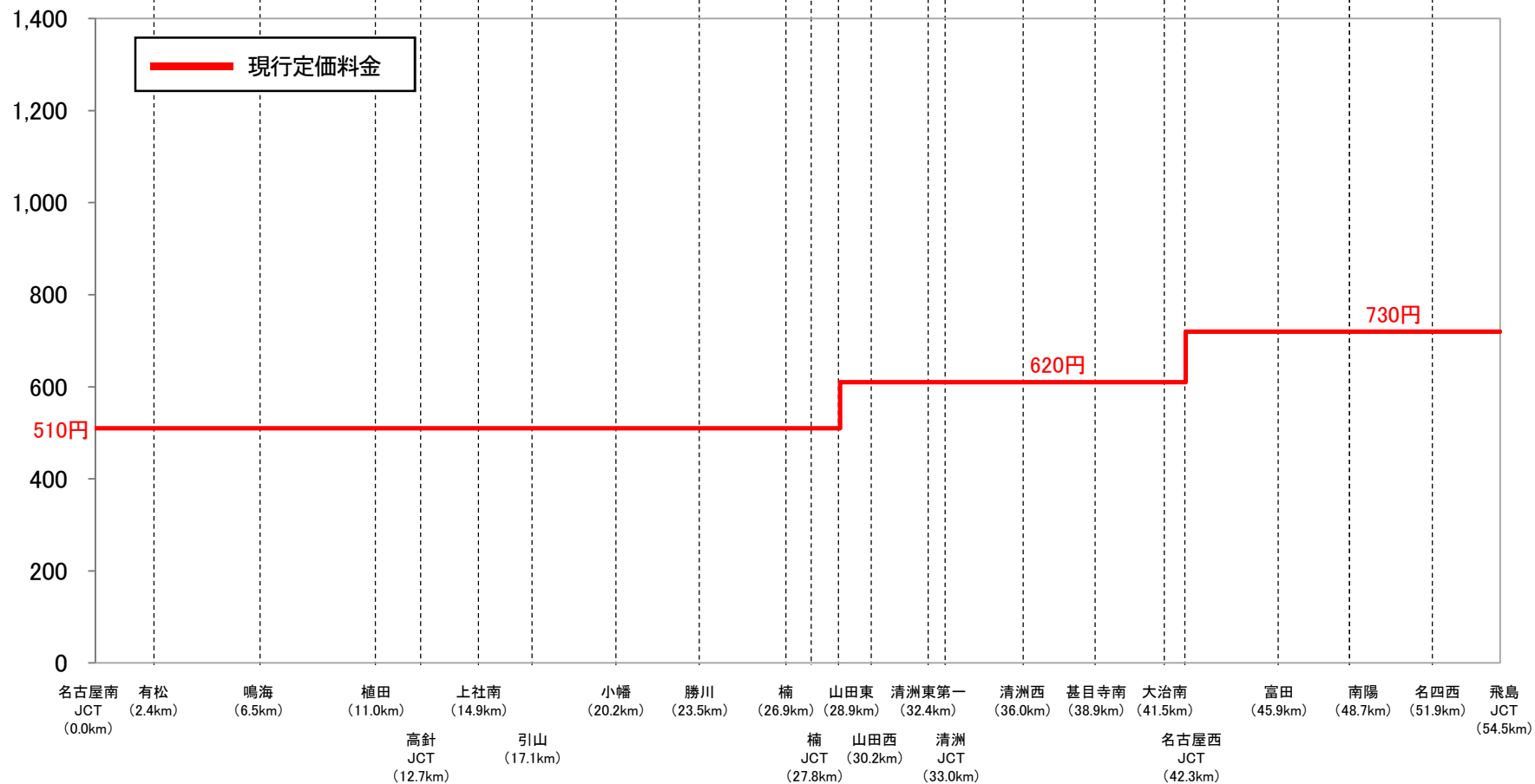
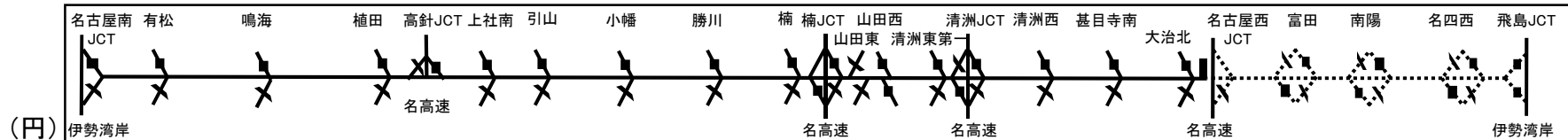
(参考)名古屋高速道路の現行の料金水準



※現行の尾北線特定区間料金の記載は省略

(参考)名古屋第二環状(名古屋南JCT~飛島JCT)の現行の料金水準

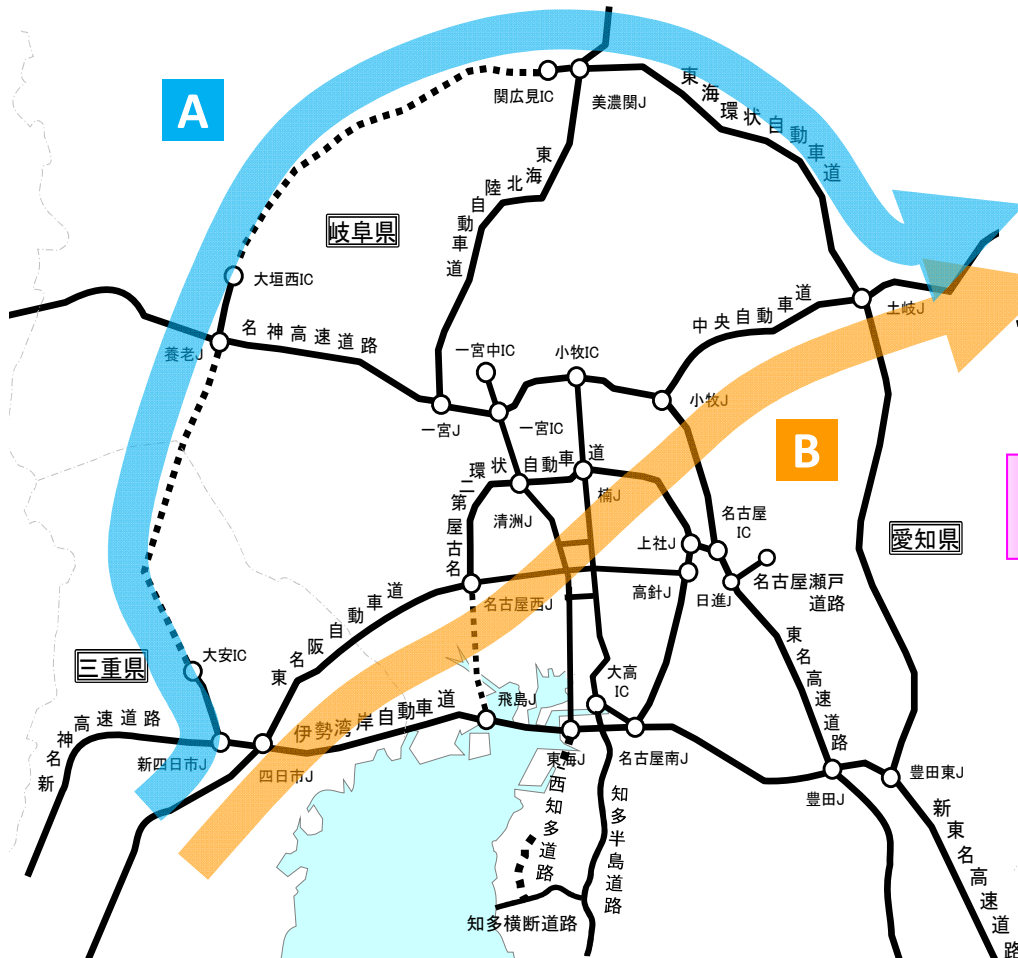
○ 距離別料金制 (54.5km、0~30km:510円、30~45km:620円、45km以上:730円)



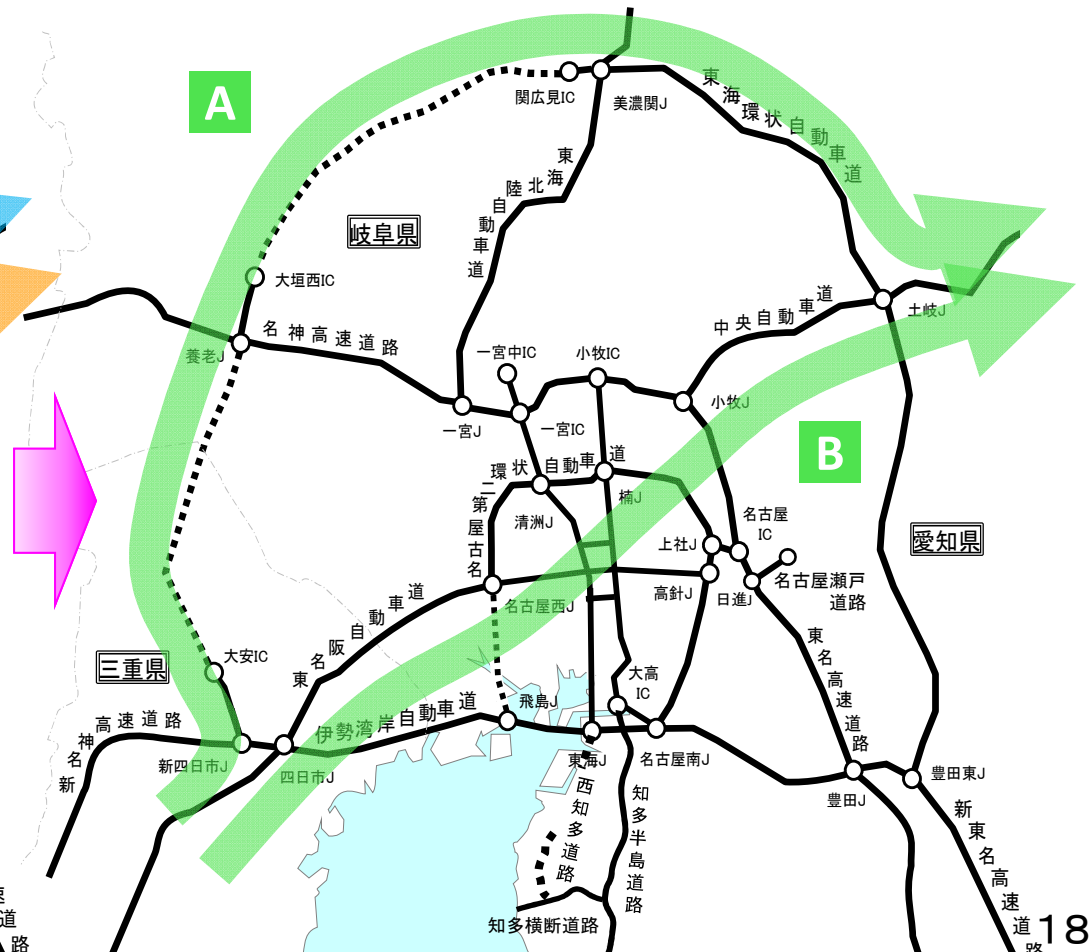
起終点を基本とした継ぎ目のない料金①<同一発着同一料金(イメージ)>

- 東海環状自動車道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定。(東海環状自動車道経由の料金 > 都心部経由の料金 ⇒ 東海環状自動車道経由の料金を引下げ)
- (※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない。

[Aルート料金 > Bルート料金]



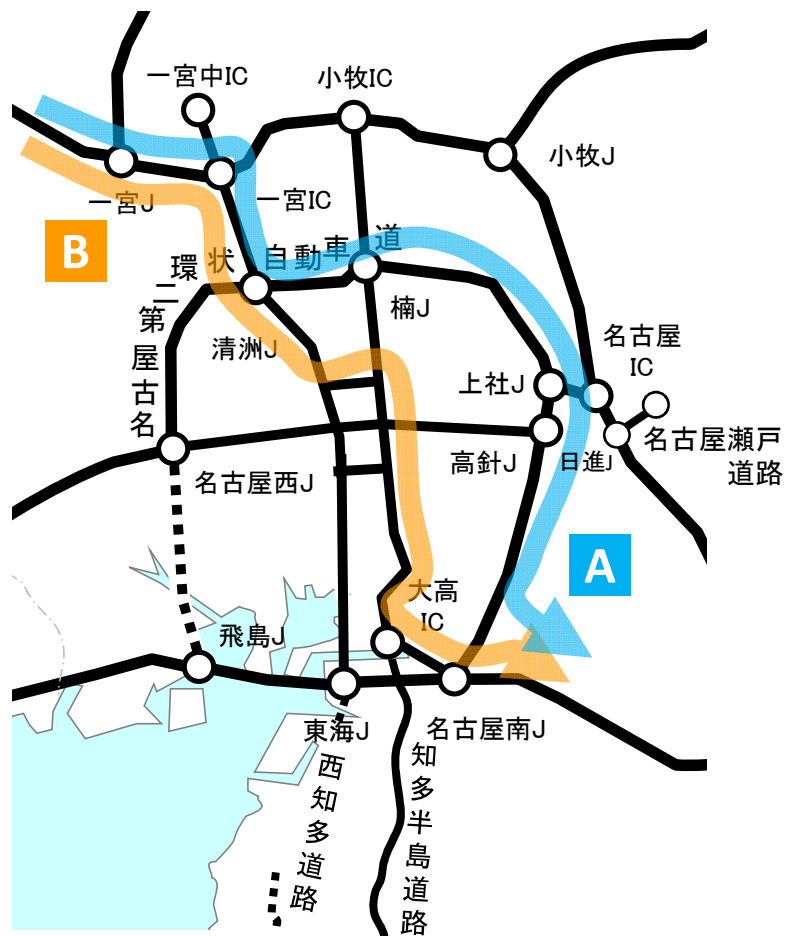
[Aルート料金 = Bルート料金]



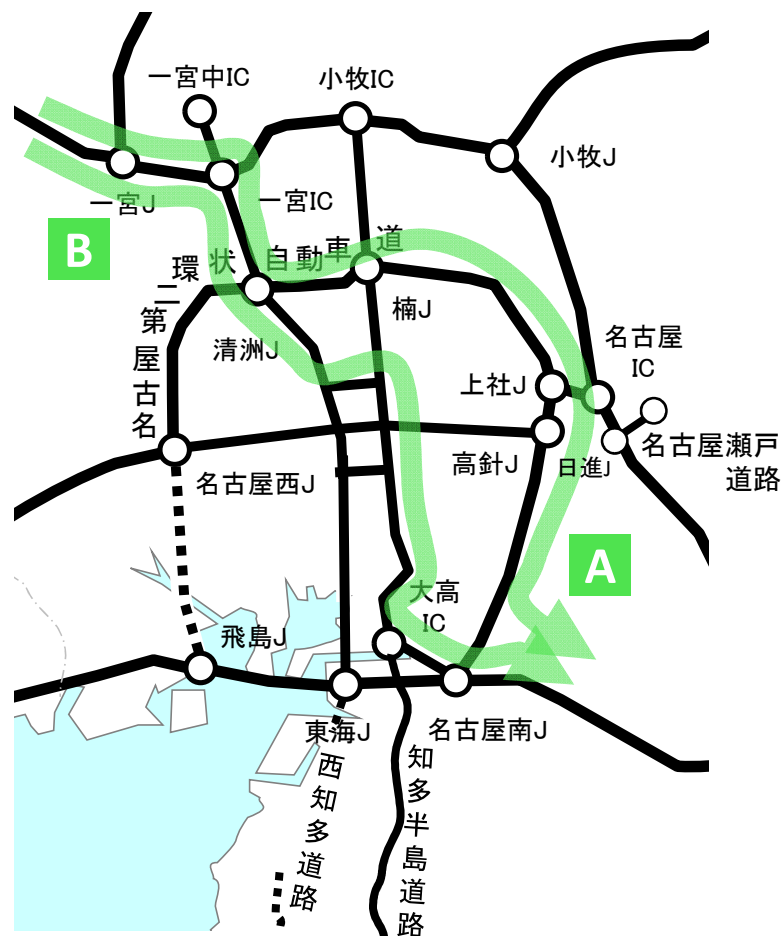
起終点を基本とした継ぎ目のない料金①<同一発着同一料金 (イメージ)>

- 名古屋第二環状自動車道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定。(名古屋第二環状自動車道経由の料金 > 都心部経由の料金 ⇒ 名古屋第二環状自動車道経由の料金を引下げ)
(※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない。

[Aルート料金 > Bルート料金]



[Aルート料金 = Bルート料金]



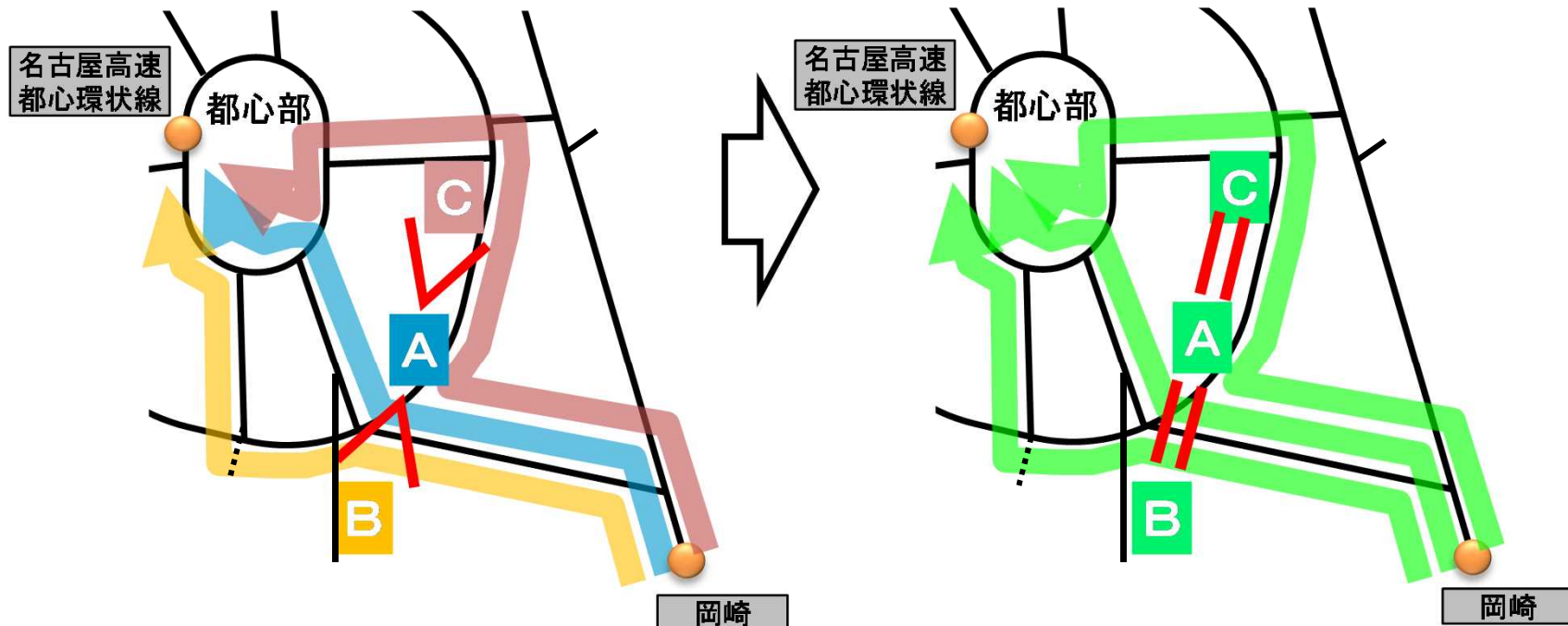
起終点を基本とした継ぎ目のない料金②

<都心への分散流入(イメージ)>

- 都心部の流入交通の経路選択等に偏りが発生し、特定箇所において交通集中が発生
- 名古屋都心部への流入に関して、料金面で不利にならないよう、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定

$$\left[\begin{array}{l} \text{Aルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} < \begin{array}{l} \text{Bルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} < \begin{array}{l} \text{Cルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} \right]$$

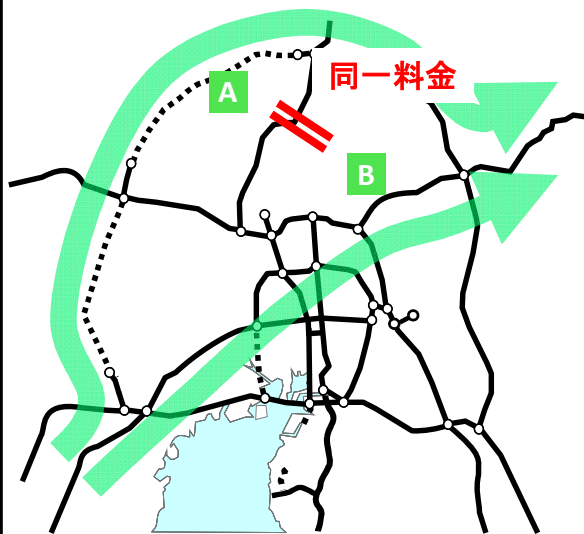
$$\left[\begin{array}{l} \text{Aルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Bルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Cルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} \right]$$



戦略的な料金体系<経路別の混雑状況に応じた料金施策(イメージ)>

【名二環の開通に合わせ】

- 発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても料金を等しくする



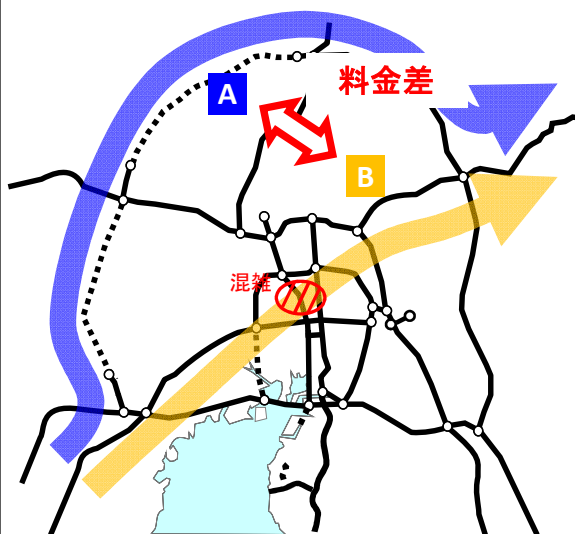
[Aルート料金=Bルート料金]
 (※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない

影響を検証した上で



【その後】

- 混雑している経路からの転換を促進するため、経路側の料金に一定の差を設ける



[Aルート料金 < Bルート料金]

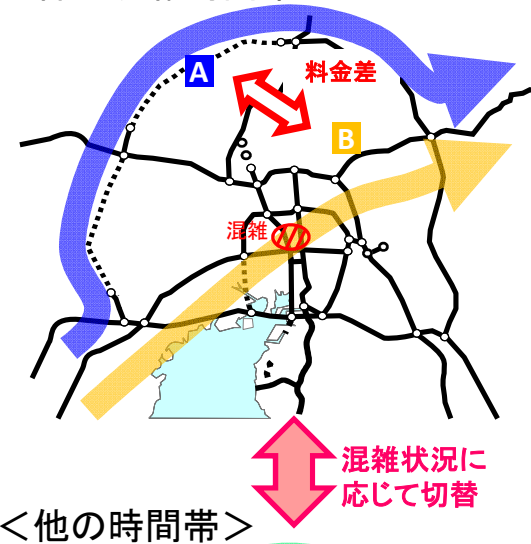


【将来】

- 混雑状況に応じた機動的な料金の実現

【都心通過の料金措置の場合】

<都心混雑時間帯>



<他の時間帯>

