

中京圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況について

高速道路を「賢く使う」ため、名古屋第二環状自動車道の開通に合わせて、令和3年5月1日より、中京圏の高速道路に新たな料金体系を導入

<ネットワーク整備と相まった新たな料金導入後の交通状況>

①名古屋高速の短距離利用が増加

- ・新料金の導入により、名古屋高速の交通量は**0.5万台/日(約4%)増加**
- ・また、短距離利用は対距離制移行により値下げとなり**0.5万台/日増加**、長距離利用は**0.1万台/日減少**

②名二環の短距離利用が増加し、一般道の交通が円滑化

- ・新料金の導入およびネットワークの整備により、名二環の交通量は**1.4万台/日(約7%)増加**
- ・また、短距離利用は対距離制移行により値下げとなり**0.2万台/日増加**、ネットワークの整備により長距離利用も**0.1万台/日増加**
- ・名二環と並行する一般道(国道302号)全体の渋滞損失時間は**約10%減少**

③旧料金圏を跨ぐ利用が増加し、一般道の交通が円滑化

- ・新料金の導入により、旧名古屋線(楠線)と旧尾北線(小牧線)を連続して利用する交通の割合が増加することで、一般道(国道41号)の交通量が**約6%減少**
- ・国道41号上り方向の朝ピーク時の所要時間は**約2分短縮**

④伊勢湾岸・東海環状経由の経路の割合が増加し、高速道路の利用が分散

- ・新料金の導入により、東名阪道から中央道への経路において、名高速渋滞時に名二環経由の経路の割合が減少し、伊勢湾岸道・東海環状自動車道経由の経路の割合が**約14%増加**

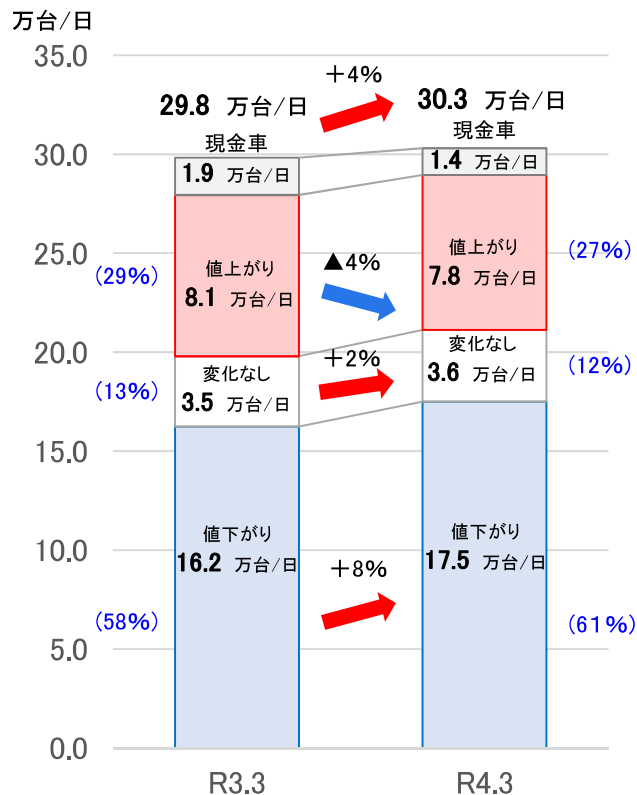
⑤渋滞緩和(高速道路・一般道)に寄与

- ・新料金の導入およびネットワークの整備により、名二環内側の高速道路の渋滞損失時間が**約2%**、一般道が**約7%減少**、名高速都心環状線の渋滞損失時間が**約3%**、都心環状線の内側の一般道が**約10%減少**

① 名古屋高速の短距離利用が増加

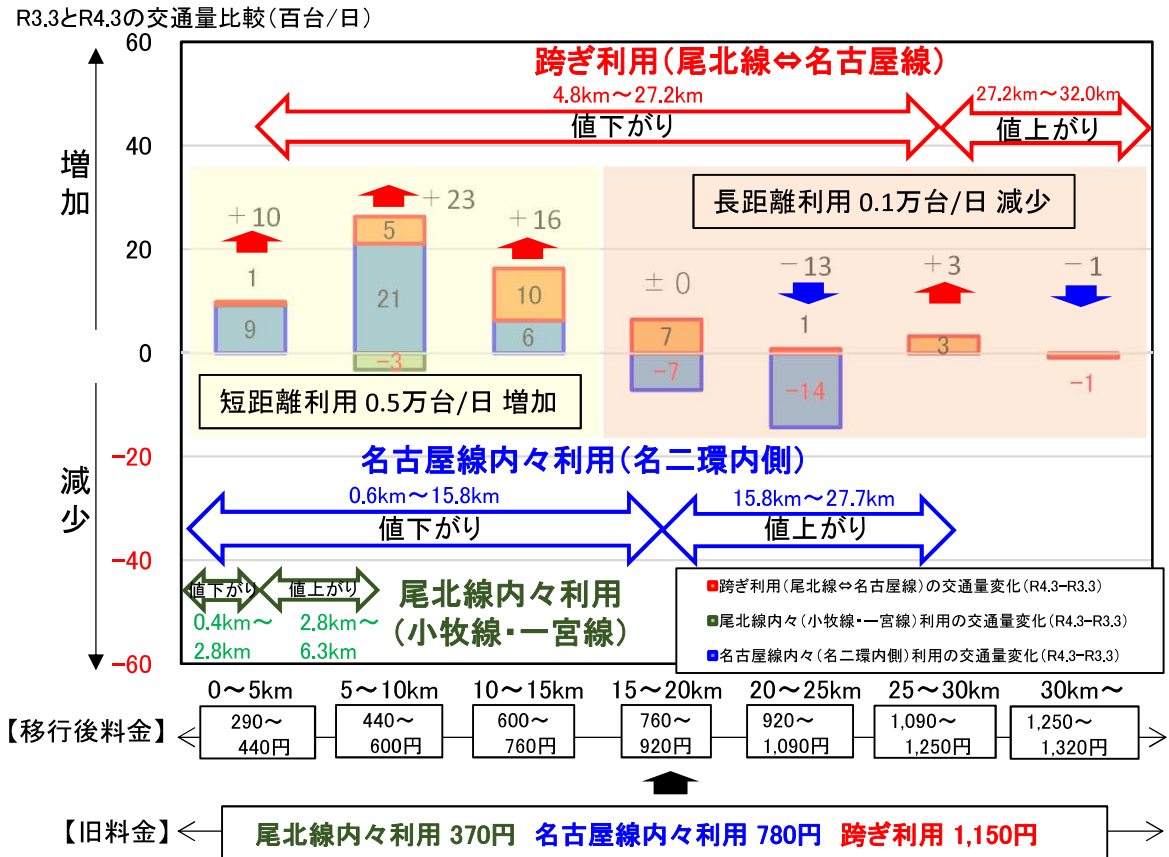
- 新料金の導入により、対距離制移行後の交通量は、移行前と比較して0.5万台/日(約4%)増加
- 短距離利用(~15km)については、値下がりとなり、交通量が0.5万台/日増加
- 長距離利用(15km~)については、値上がりとなる旧料金圏内々利用(名古屋線)は交通量が減少するものの、旧料金圏を跨いでの利用(尾北線⇄名古屋線)は値下がりとなるため、交通量が増加し、長距離利用全体では0.1万台/日減少

■名高速 平日平均交通量の変化



【出典】ETCデータおよび営業データによる集計
 [移行前(R3.3):3月22日~26日平日(月~金)平均]
 [移行後(R4.3):3月22日~25日平日(火~金)平均]
 ※利用区間から普通車と仮定した場合の料金と、旧料金に対する値上がり・値下がりの台数
 ※料金改定前は料金圏を撤廃したと仮定した場合の台数(現金車はトラカとETC利用率より推定)
 ※旧料金に対して±5%は「変化なし」として集計

■名高速 距離帯別交通量分布の変化(ETC車)

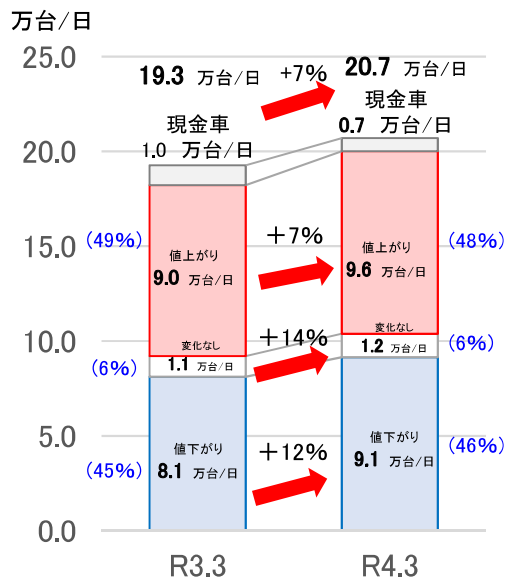


【出典】ETCデータによる集計
 [移行前(R3.3):3月22日~26日平日(月~金)平均] [移行後(R4.3):3月22日~25日平日(火~金)平均]
 ※名古屋線内々利用は、「名古屋線のみ利用」から「NEXCO路線との接続部(楠JCT、高針JCT、名古屋南JCT、東海JCT、名古屋西JCT、清洲JCT)を経由した利用」を除いたもの
 ※尾北線内々利用は、「尾北線のみ利用」から「NEXCO路線との接続部(楠JCT、清洲JCT、小牧IC、一宮IC)を経由した利用」を除いたもの
 ※跨ぎ利用は、名古屋線と尾北線を跨いで利用したもの ※料金は普通車の例、割引は未考慮

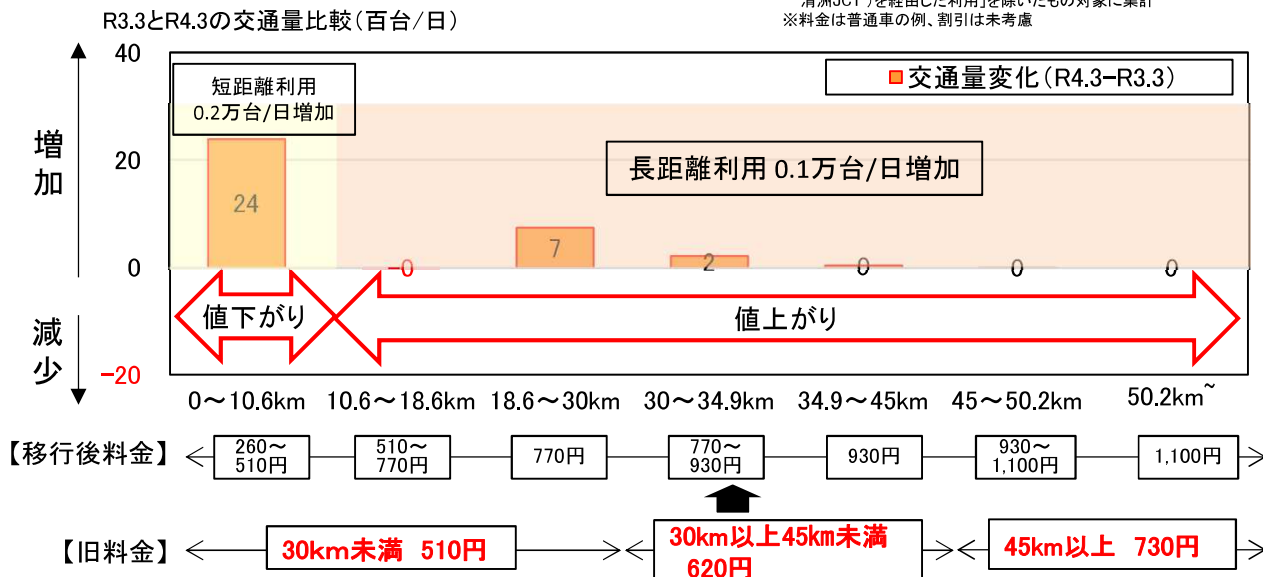
② 名二環の短距離利用が増加し、一般道の交通が円滑化

- 新料金の導入や名二環(名古屋西JCT～飛島JCT)の開通により、対距離制移行後の交通量は、移行前と比較して、1.4万台/日(約7%)増加
- 値下がりとなった短距離利用(~10.6km)は、交通量が0.2万台/日増加、値上がりとなる長距離利用(10.6km～)も名二環(名古屋西JCT～飛島JCT)の開通により、交通量は0.1万台/日増加
- 一般道(国道302号)から名二環へ交通が転換し、国道302号の渋滞損失時間は10%減少

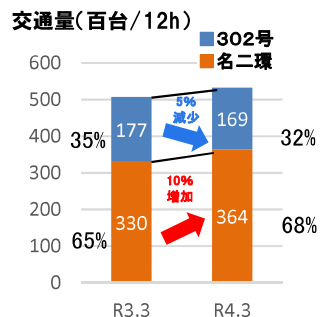
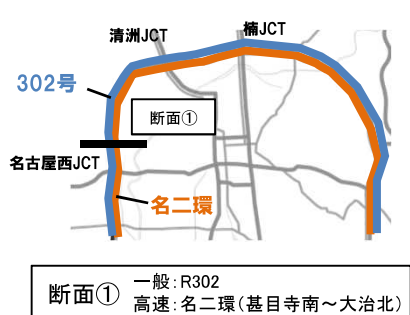
■名二環 平日平均交通量の変化



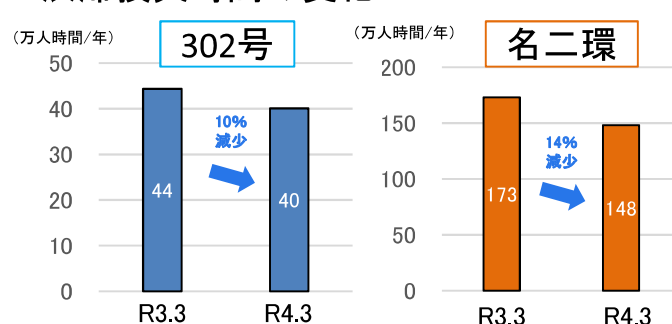
■名二環の距離帯別利用台数の変化(ETC車)



■断面①の交通量の変化



■渋滞損失時間の変化



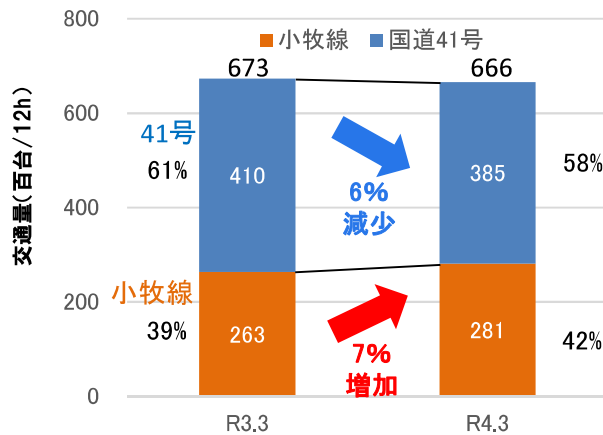
【上段・出典】ETCデータ及び営業データによる集計
 [移行前(R3.3):3月22日~26日平日(月~金)平均]
 [移行後(R4.3):3月22日~25日平日(火~金)平均]
 ※以下、平日平均交通量の集計条件
 ・利用区間から普通車と仮定した場合の料金と、旧料金に対する値上がり・値下がりの台数
 ・旧料金に対して±5%は「変化なし」として集計

【下段・出典】トラカンデータ、ETC2.0プローブデータによる集計
 [移行前(R3.3):3月22日~26日平日(月~金)平均]
 [移行後(R4.3):3月22日~25日平日(火~金)平均]

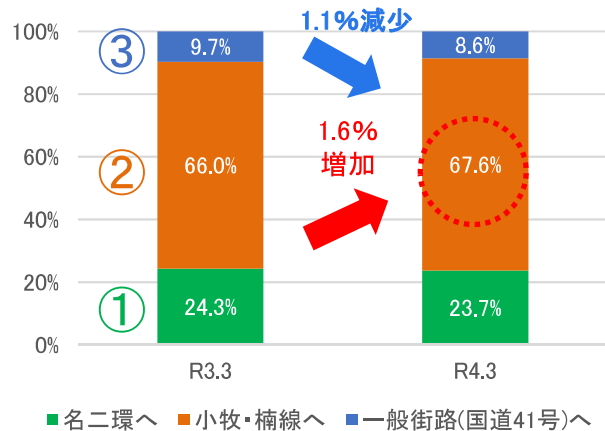
③ 旧料金圏を跨ぐ利用が増加し、一般道の交通が円滑化

- 料金圏の撤廃により、旧名古屋線(楠線)と旧尾北線(小牧線)を連続利用する交通の割合が増加することで、名高速へ交通が転換し、一般道路の交通量が約6%減少
- 国道41号上り方向の朝ピーク時の所要時間は約2分短縮

■ 断面交通量の変化



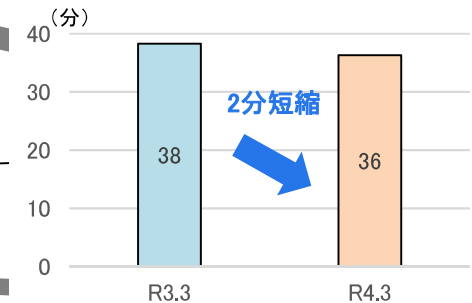
■ 料金圏撤廃による利用台数の変化



【出典】断面交通量: 交通量調査、利用台数の変化: トラカンデータ
 移行前(R3.3): 3/22~26平日平均 (交通量調査は3/11)
 移行後(R4.3): 3/22~25平日平均 (交通量調査は3/24)



■ 国道41号の所要時間の変化 (朝ピーク時、上り方向)

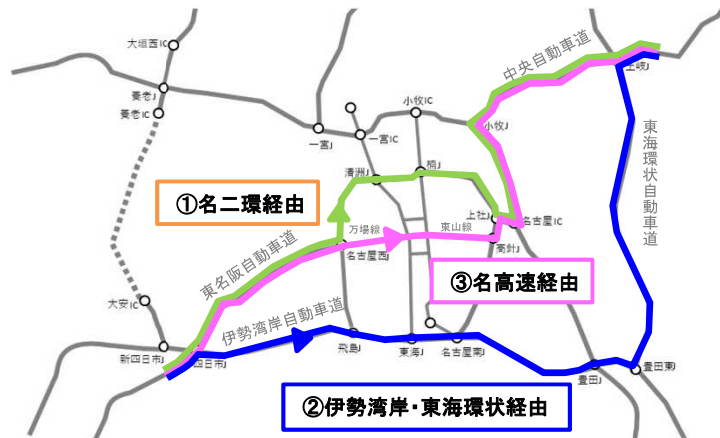


【出典】ETC2.0プローブデータ
 朝ピーク時(7-8時台)
 国道41号高岳交差点~村中交差点の区間
 (約15km)を集計
 移行前(R3.3): 3/22~26平日平均
 移行後(R4.3): 3/22~25平日平均

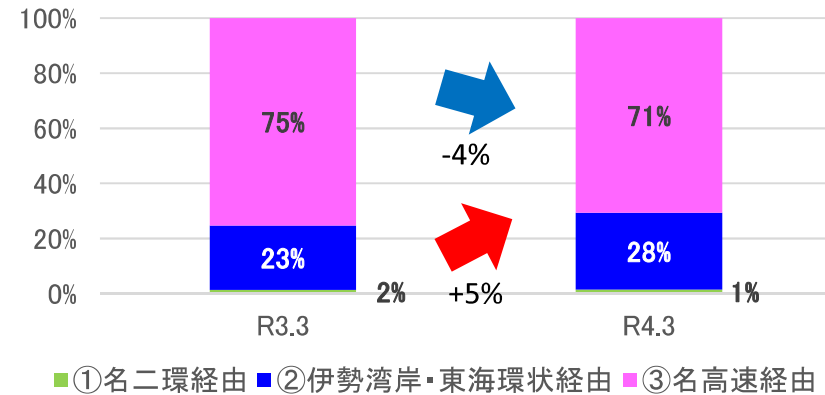
④伊勢湾岸・東海環状経由の経路割合が増加し、高速道路の利用が分散

- 経路によらない同一料金の導入により、名高速経由の経路の割合が約4%減少、東海環状自動車道および伊勢湾岸道経由経路の割合が約5%増加
- 名高速渋滞時は、名二環経由の経路の割合が約14%減少、伊勢湾岸道及び東海環状自動車道経由の経路の割合が約14%増加

■東名阪等→中央道の高速道路経路別の割合



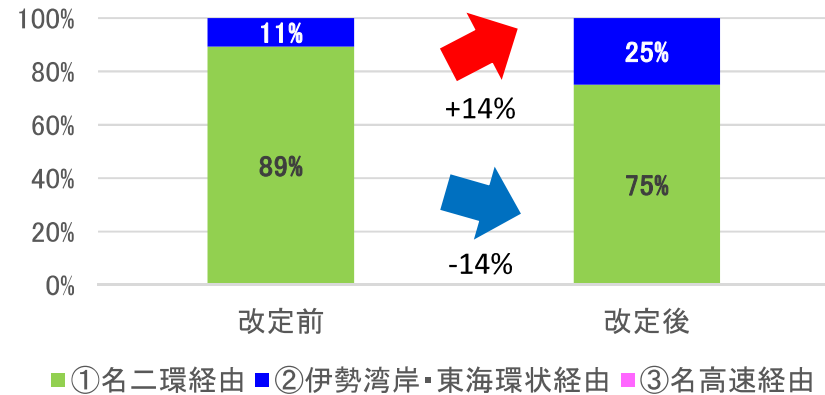
【移行前後3月の特定週】



代表経路例(普通車)

経路 (四日市東→土岐)	距離 (km)	改定前 料金	改定後 料金	迂回割引 適用後料金
①名二環経由	92.4	2,570円	3,160円 (+390円)	3,160円
②伊勢湾岸 東海環状経由	101.1	3,760円	3,690円 (▲70円)	
③名高速経由	85.1	3,350円	3,510円 (+160円)	3,510円

【名高速渋滞時】



【出典】ETCデータによる集計(その他の経路は対象外)

[移行前(R3.3):3月22日~26日平日(月~金)平均]

※東名阪(四日市JCT以西)、伊勢道のICを発、中央道(土岐JCT~岡谷JCT)のICを着とするODを対象

[移行後(R4.3):3月22日~25日平日(火~金)平均]

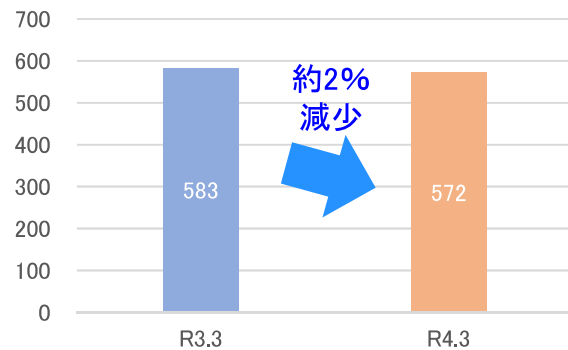
※名高速渋滞時は改訂前:2020年10月、改定後:2021年9月及び2022年3月のうち万場線・東山線が渋滞していた前後1時間のみ対象

⑤-1 渋滞緩和に寄与(名二環内側)

○ 新料金の導入や名二環(名古屋西JCT~飛島JCT)の開通により、名二環内側の高速道路における渋滞損失時間は約2%減少、一般道は約7%減少

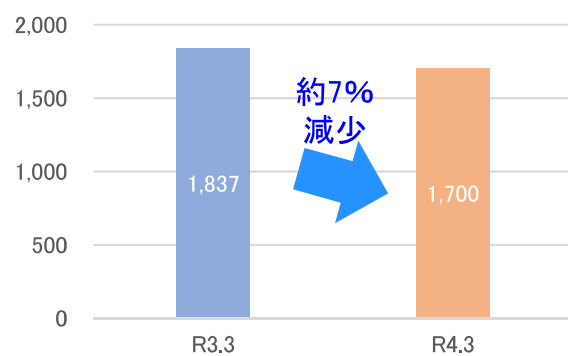
■ 名二環内側高速道路の渋滞損失時間

(万人時間/年)



■ 名二環内側一般道の渋滞損失時間

(万人時間/年)



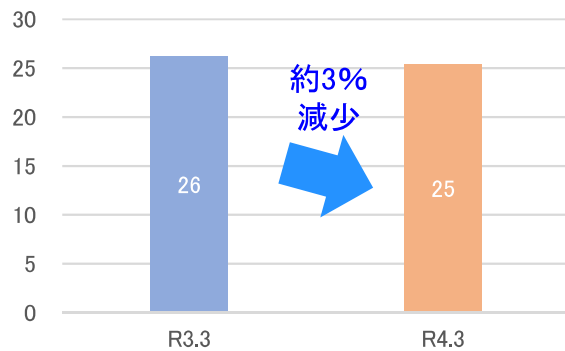
【出典】ETC2.0プローブデータ、トラカンデータ
 移行前(R3.3):3/22~26平日平均
 移行後(R4.3):3/22~25平日平均

⑤-2 渋滞緩和に寄与(都心環状線内側)

- 新料金の導入や名二環(名古屋西JCT~飛島JCT)の開通により、名古屋高速都心環状線の渋滞損失時間は、約3%減少、都心環状線内側の一般道は約10%減少

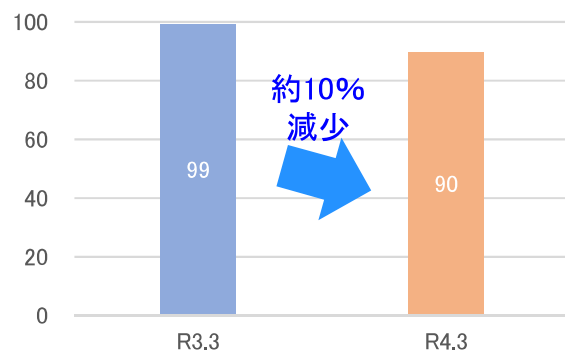
■名古屋高速都心環状線の渋滞損失時間

(万人時間/年)



■都心環状線内側一般道の渋滞損失時間

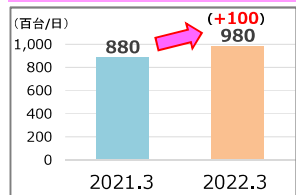
(万人時間/年)



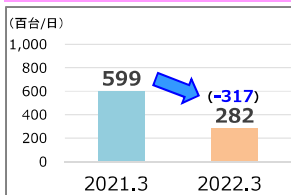
【出典】ETC2.0プローブデータ、トラカンデータ
 移行前(R3.3):3/22~26平日平均
 移行後(R4.3):3/22~25平日平均

(参考) 新たな高速道路料金導入後の中京圏の交通状況

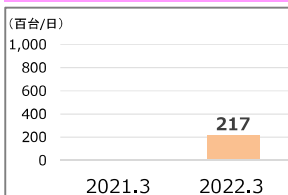
① 伊勢湾岸道 飛鳥～湾岸弥富



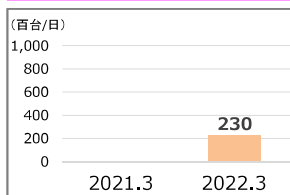
② 東名阪道 長島～弥富



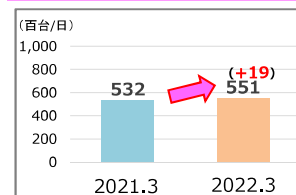
③ 名二環 南陽～飛鳥北



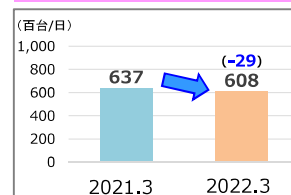
④ 名二環 富田～南陽



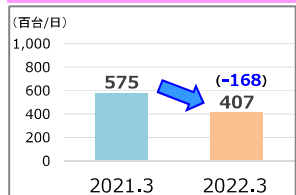
⑤ 名二環 甚目寺北～甚目寺南



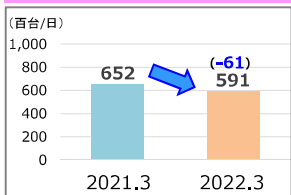
⑥ 名二環 山田西～平田



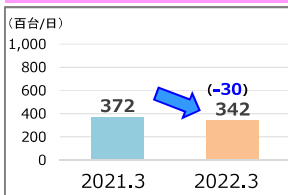
⑦ 名二環 勝川第一～勝川第二



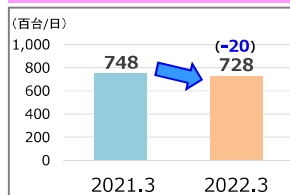
⑧ 名二環 上社～引山



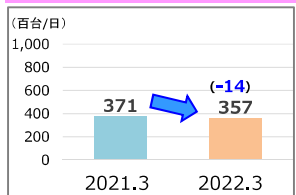
⑨ 名二環 有松～鳴海



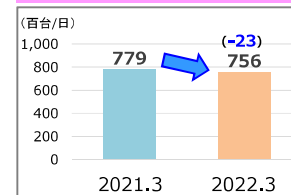
⑩ 東名 東名三好～日進JCT



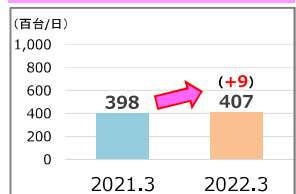
⑪ 東海線 尾頭橋～六番北



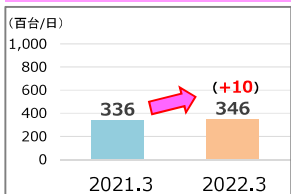
⑫ 大高線 高辻～堀田



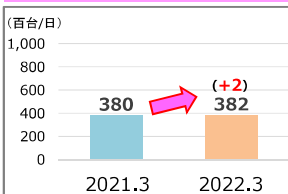
⑬ 一宮線 清洲JCT



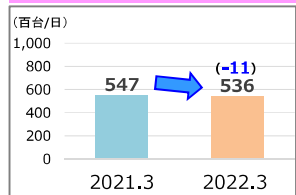
⑭ 小牧線 楠JCT



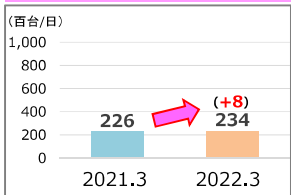
⑮ 名神 養老スマート～関ヶ原



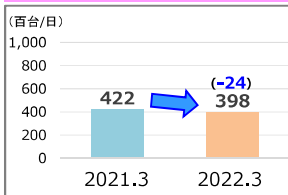
⑯ 名神 岐阜羽島～大垣



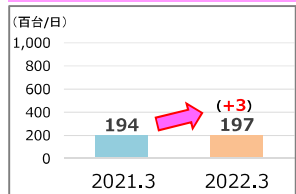
⑰ 東海北陸 岐阜各務原～関



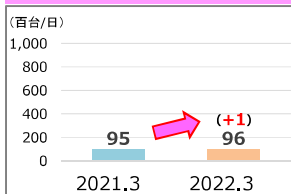
⑱ 中央道 多治見～小牧東



⑲ 東海環状 せと赤津～せと品野



⑳ 東海環状 可児御嵩～美濃加茂



【出典トラカンデータ】

導入前 2021.3 : R3.3.22～3.26

導入後 2022.3 : R4.3.22～3.28

※平日の5日間

括弧書きは増減 (2021.3-2022.3)

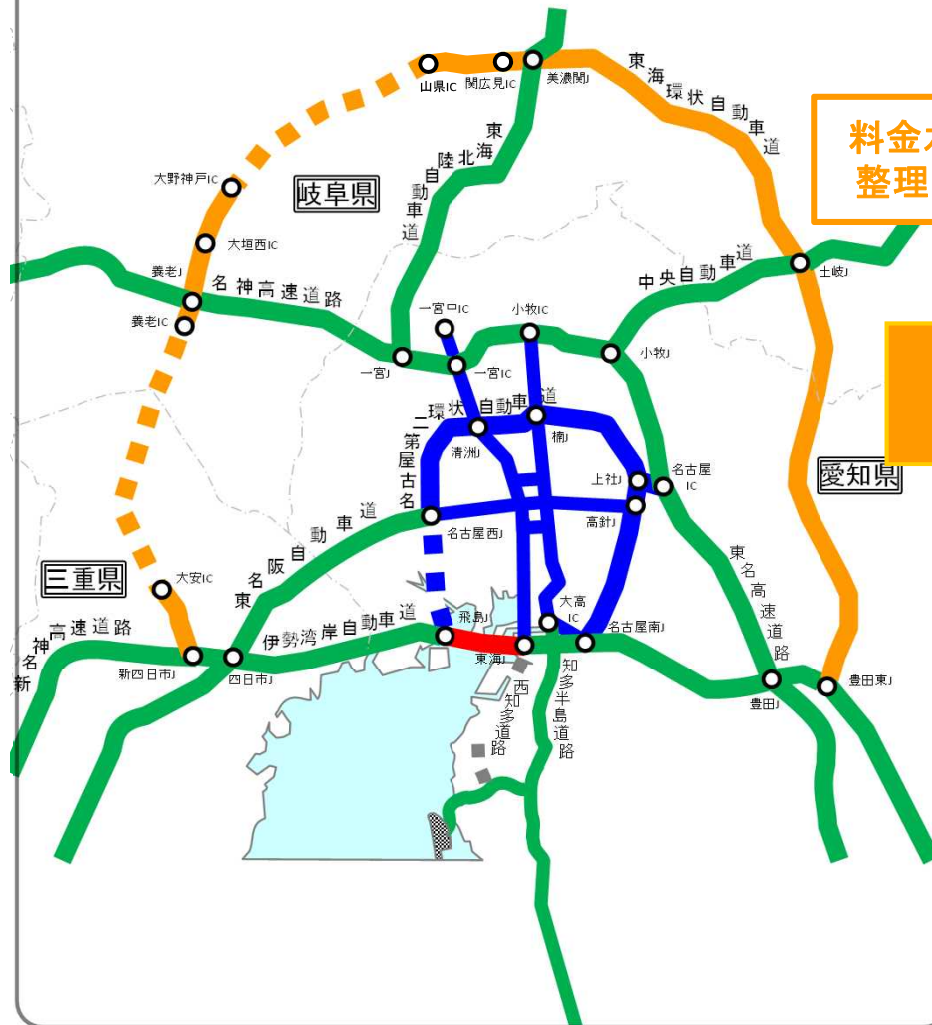
※一般道については、2021.3及び2022.3交通量調査値(12h)にH27センサスの昼夜率を乗じて算出



(参考) 中京圏の新たな高速道路料金 概要①

○東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保を考慮し、料金体系を整理・統一

<これまで>



<名古屋第二環状自動車道の開通に合わせ>

2021年5月1日より

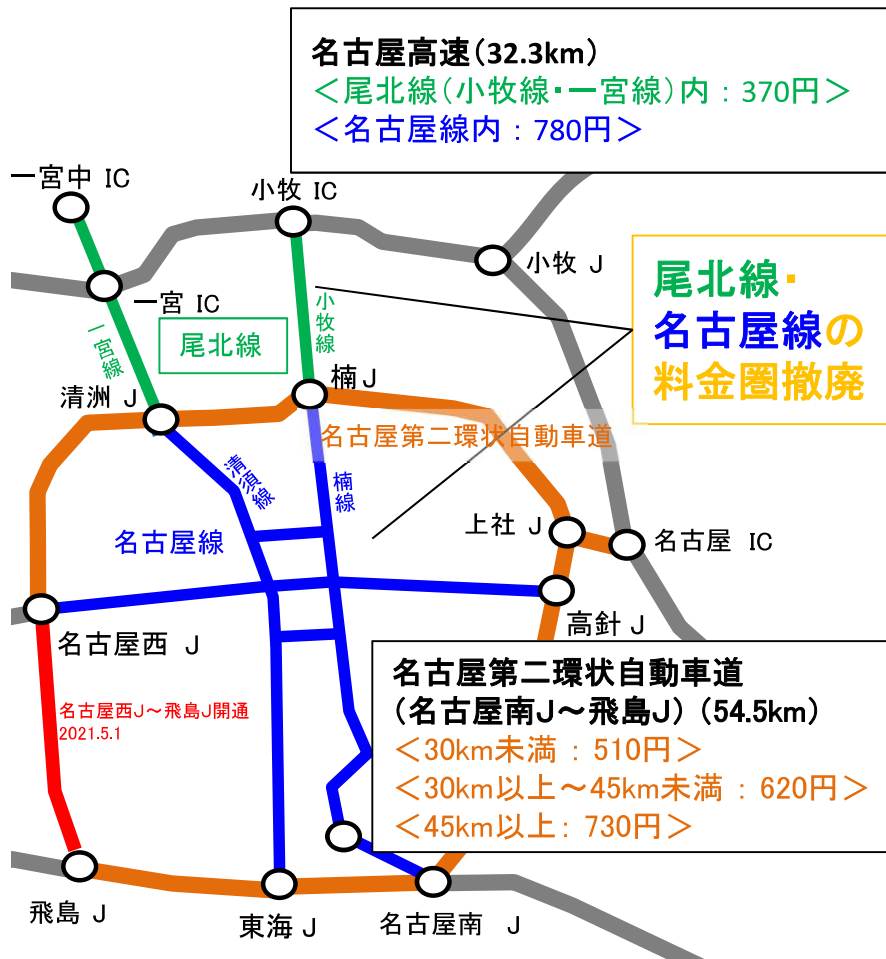
料金水準を整理・統一



(参考) 中京圏の新たな高速道路料金 概要②

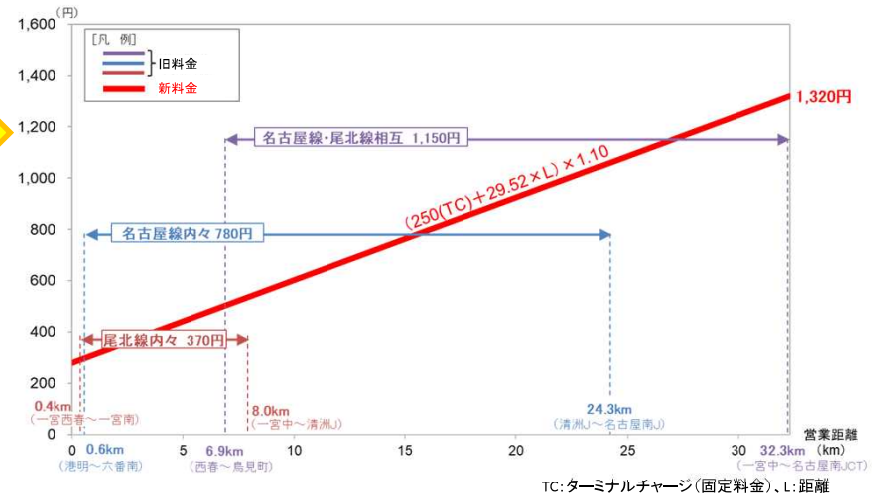
- 名古屋高速道路及び名古屋第二環状自動車道の高速道路料金は、名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT間)の開通に合わせて、均一料金制から対距離制に移行
- 名古屋高速道路の旧料金圏(尾北線・名古屋線)を撤廃

■名高速・名二環の旧料金(均一料金制)



(注) 料金は普通車の場合

■名高速の旧料金と新料金(対距離制)



■名二環の旧料金と新料金(対距離制)



(参考) 中京圏の新たな高速道路料金 概要③

○ 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 > 都心部周辺経由の料金 ⇒ 東海環状自動車道経由の料金を引下げ)

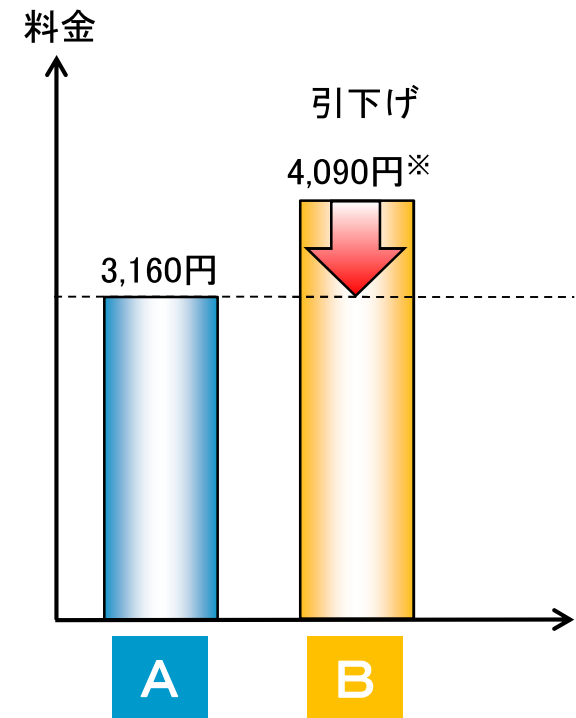
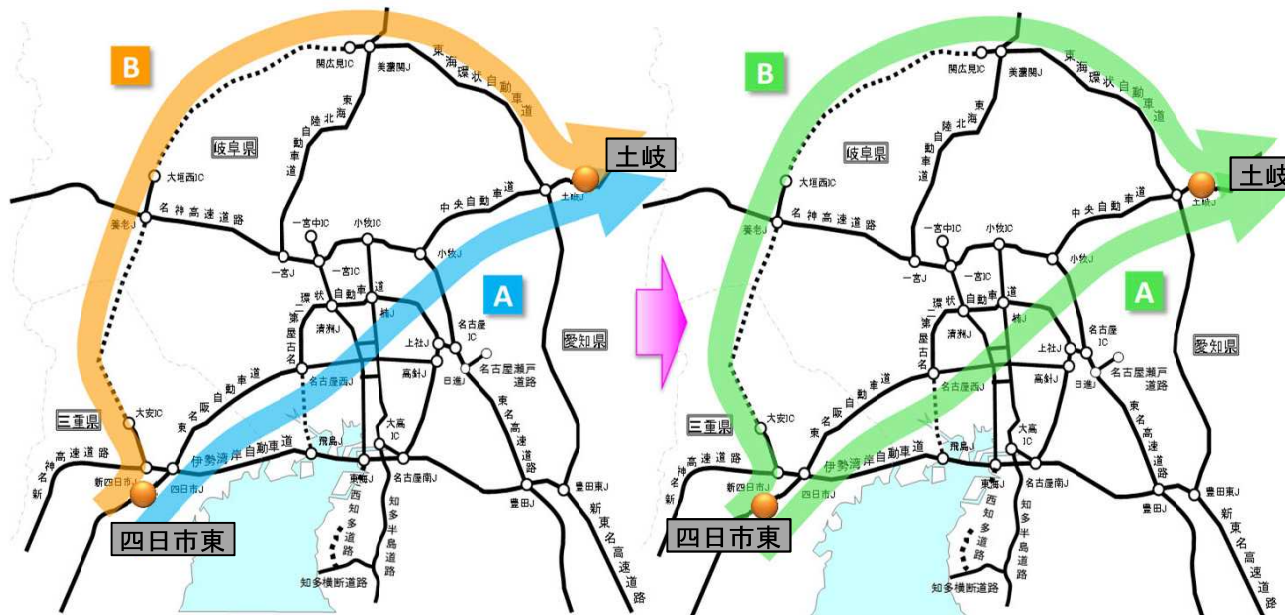
(※) 都心部周辺経由の料金の方が高い場合には、都心部周辺経由の料金は引き下げない。

■ 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現 「経路によらない同一料金」

東名阪 四日市東IC ⇔ 中央道 土岐IC の場合

[Aルート料金の料金 < Bルート料金の料金]

[Aルート料金の料金 = Bルート料金の料金]

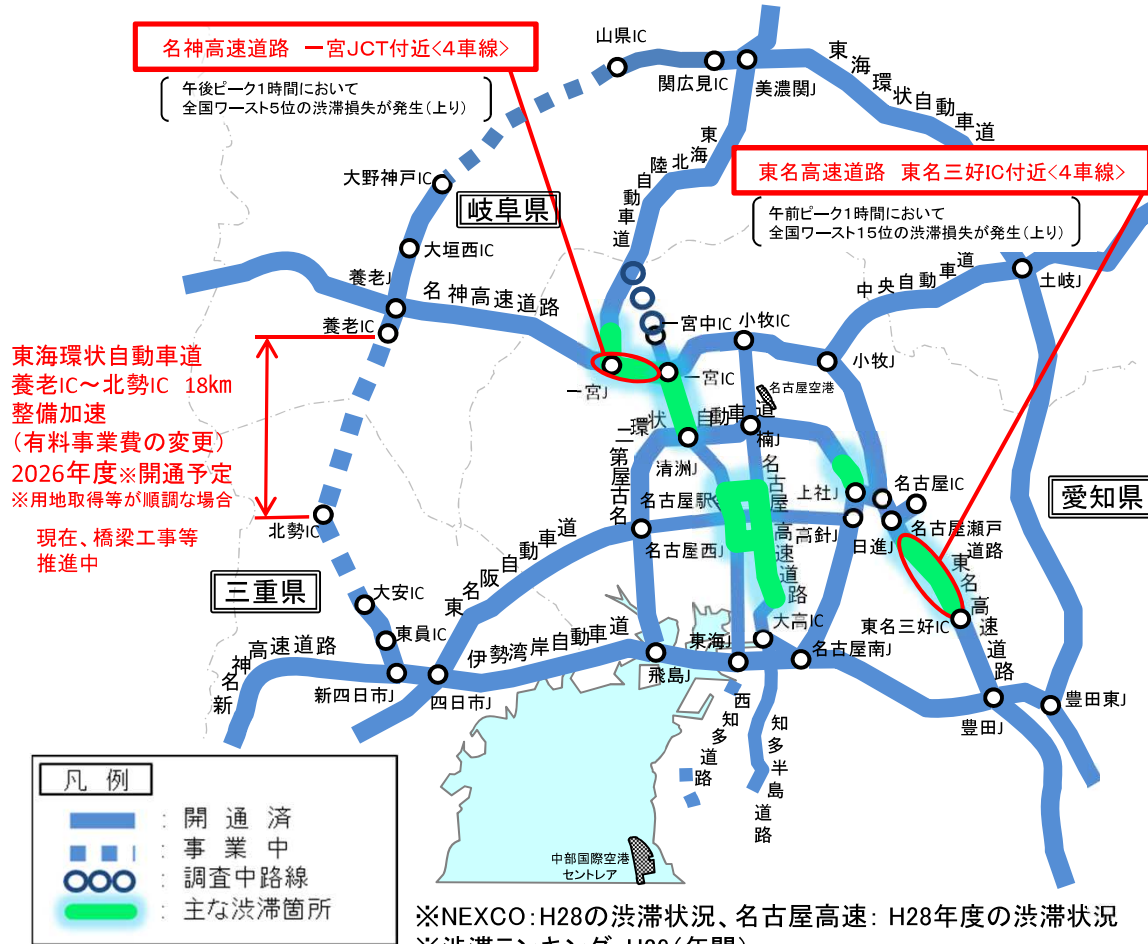


(注) 料金は普通車の場合
※ 東海環状完成後の相当料金

(参考) 中京圏の新たな高速道路料金 概要④

- 東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近や東名三好付近における渋滞解消のためのネットワークの拡充に必要な財源確保の観点から、東海環状の内側において大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入
- 東海環状自動車道(養老IC～北勢IC)は、2026年度の開通※に向けて、橋梁工事等を推進中
- 名神高速 一宮JCT付近の渋滞対策は、上り線の非常駐車帯部の橋脚補強工事等を推進中
- 東名高速 東名三好IC付近の渋滞対策は、2023年度内の工事着手に向け、調査設計を推進中

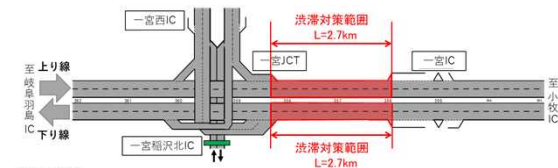
※用地取得等が順調の場合



名神高速道路 一宮JCT付近渋滞対策(上下線)

○平面図・断面図

・既存幅員の中で6車線を確保し交通容量を拡大

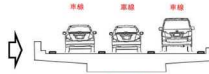


■断面図(上り線)

〔現状〕



〔対策後〕



現在、上り線の非常駐車帯部の橋脚補強工事等推進中

出典:R2.3.11「東名・名神(愛知地域)渋滞対策検討ワーキンググループ」資料より一部引用
 ※関係機関と具体的な計画の協議を実施中。

東名高速道路 東名三好IC付近渋滞対策(上り線)

○平面図・断面図(上り線)

・上り線について、交通容量確保のために付加車線整備を計画

■位置図



■断面図(上り線)

〔現状〕



〔対策後〕



2023年度内の工事着手に向け、現在、調査設計を推進中

出典:R2.3.11「東名・名神(愛知地域)渋滞対策検討ワーキンググループ」資料より一部引用
 ※関係機関と具体的な計画の協議を実施中。