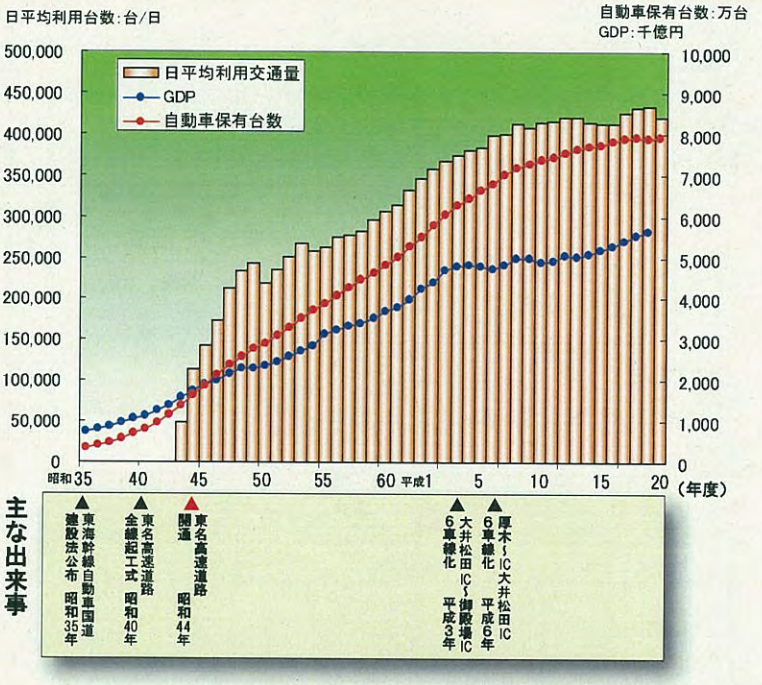
我が国の大動脈としての東名高速道路

- 平成 20 年の東名高速道路の交通量は、昭和 44 年の全線開通時の 3.7 倍、これまでの総利用台数は 48 億台となってます。
  この間に国内総生産は 3.2 倍 (H19 年度比)、自動車保有台数は 4.8 倍に増加しており、日本経済の発展、自動車の普及とともに増加しています。(図表 -1)
- 走行台キロ (交通量と道路延長の積) では、東名高速道路は我が国の高速道路の 14.1%を占めています。(図表 -2)

図表 -2　延長・走行台キロのシェア

項目	延長 (km)	平均交通量 (台/日)	走行台キロ (千台キロ/日)
東名高速道路	346 (4.7%)	76585	26552 (14.1%)
名神高速道路	193 (2.6%)	73,768	14,245 (7.5%)
東北自動車道	679 (9.2%)	29,702	20,188 (10.7%)
高速道路全体 (高速自動車国道)	7,379	25,593	188,839

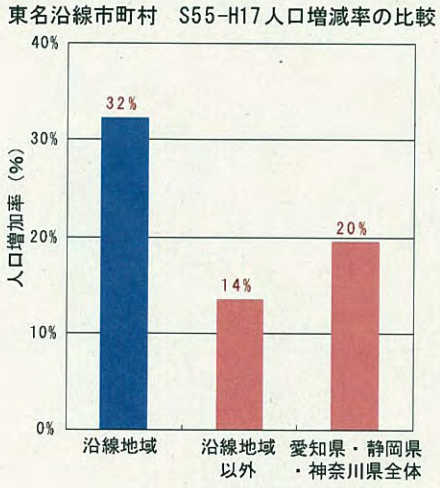
資料：平成 17 年道路交通センサスより作成



※平成 20 年度の自動車保有台数は、平成 21 年 2 月末時点のもの。

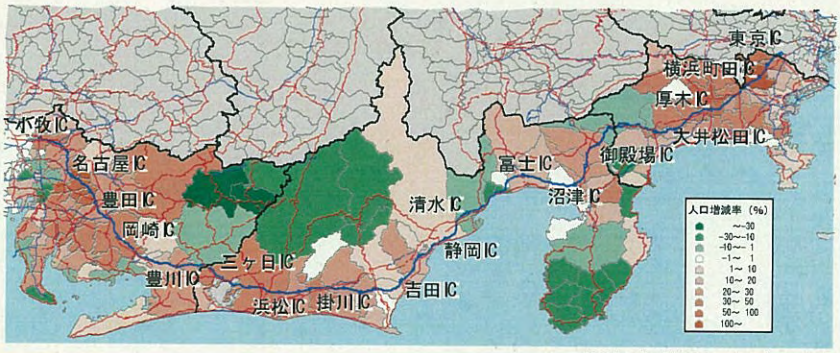
図表 -1　東名高速道路利用交通量・GDP・自動車保有台数の推移

- 平成 17 年の東名高速道路沿線地域の人口は、昭和 55 年と比較して 32%と大きく増加しています。(図表 -3、図表 -4)



資料：国勢調査結果より作成

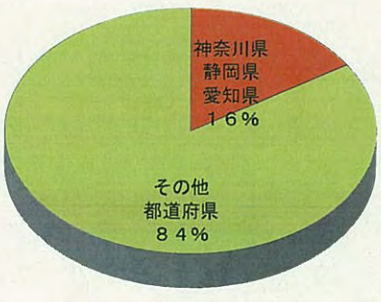
図表 -3　東名高速道路沿線地域の人口増減率の比較 (神奈川・静岡・愛知を対象)



資料：国勢調査 (平成 17 年)

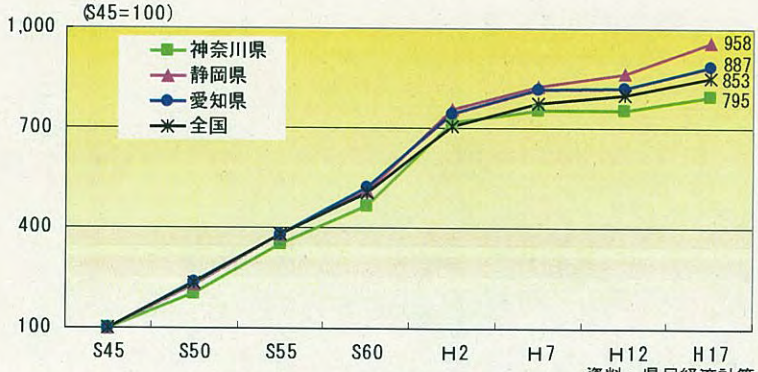
図表 -4　東名高速道路沿線地域の人口増減率 (S55→H17)

- 沿線地域である神奈川県、静岡県、愛知県の県民所得は、全国の 16%を占めています。(図表 -5)
- 県民所得の増加率は、静岡県が全国平均に比べ 1 割以上高いものとなっています。(図表 -6)



資料：H18 県民経済計算

図表 -5　東名高速道路沿線地域の所得割合



資料：県民経済計算

図表 -6　東名高速道路沿線地域の県民所得の増加量

日常を支える東名高速道路

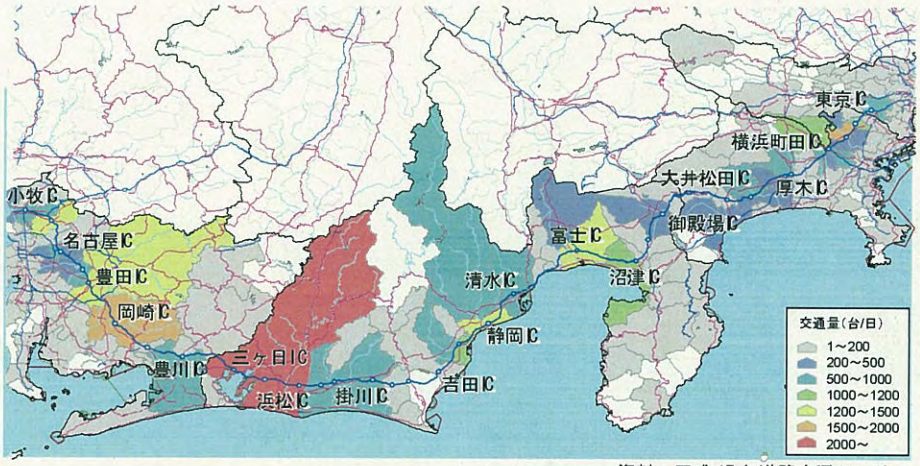
＜通勤・通学での利用交通＞

- 東名高速道路の通勤通学で利用している交通は4万4千台／日の利用があります。
- 通勤通学利用の多い市町村は、1位が浜松市、2位が岡崎市、3位が横浜市青葉区となっています。（図表－1、図表－2）

順位	市町村名	通勤通学交通量
1	浜松市	2,314
2	岡崎市	1,865
3	横浜市青葉区	1,576
4	豊田市	1,482
5	静岡市駿河区	1,375
6	春日井市	1,350
7	富士市	1,308
8	沼津市	1,178
9	町田市	1,170
10	焼津市	1,140

資料：平成17年道路交通センサス

図表－1　東名高速道路を利用した通勤・通学出発地別市町村の上位10位



資料：平成17年道路交通センサス

図表－2　市町村別通勤・通学利用交通の分布

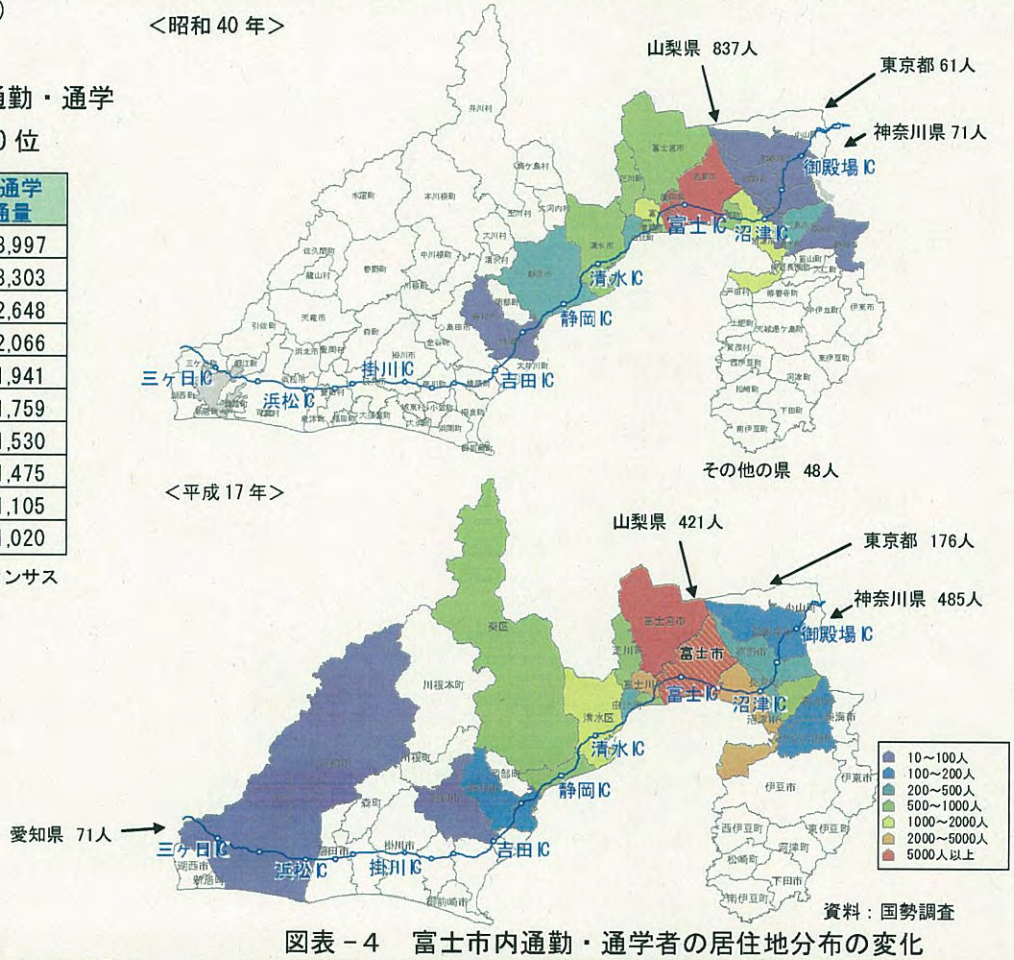
＜通勤・通学圏域の拡大＞

- 東名高速道路を通勤通学している交通の目的地（通勤先）として多い市町村は、1位が豊田市、2位が富士市、3位が浜松市です。（図表－3）
- 富士市内への通勤・通学者の居住地の分布を昭和40年と平成17年で比較すると、昭和40年では富士市周辺に住んでいる方がほとんどであったのに対し、平成17年では浜松市や神奈川県、東京都、愛知県の在住者も多く、通勤･通学圏域が大きく拡大しています。（図表－4）

図表－3　東名高速道路を利用した通勤・通学目的地別市町村の上位10位

順位	市町村名	通勤通学交通量
1	愛知県豊田市	3,997
2	静岡県富士市	3,303
3	静岡県浜松市	2,648
4	静岡市駿河区	2,066
5	愛知県小牧市	1,941
6	愛知県春日井市	1,759
7	神奈川県厚木市	1,530
8	愛知県岡崎市	1,475
9	静岡県富士宮市	1,105
10	静岡県沼津市	1,020

資料：平成17年道路交通センサス



資料：国勢調査

図表－4　富士市内通勤・通学者の居住地分布の変化

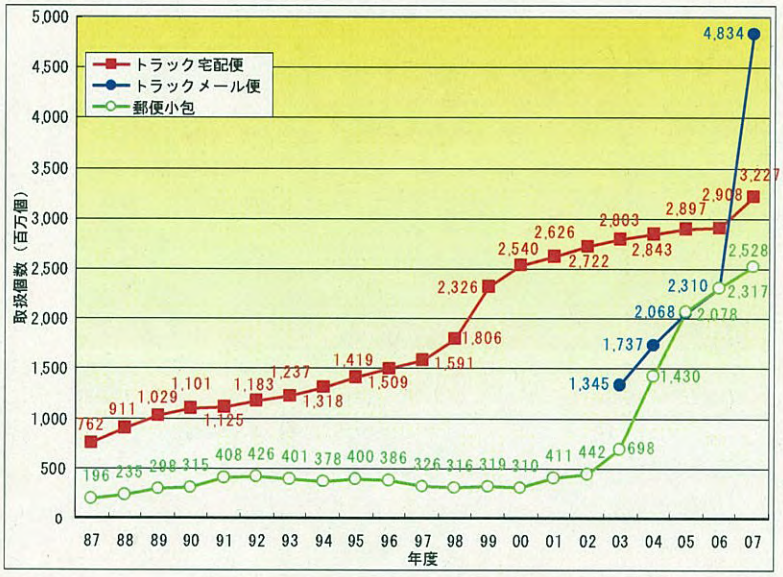
生活を支える物流ルートとしての活用

＜宅配便の取り扱い量の推移＞

- 宅配便の取り扱い量は急速に拡大しており、現在では、私たちの日常生活に欠かせないものとなっています。（図表－1）
- 東京発着の宅配便で、他府県に配送される貨物で最も多いのは大阪府。2位は千葉県、3位は愛知県となっています。（図表－2）
- 『東京都－愛知県』間を配送するトラックの9割以上は高速道路を利用して、配送を行っています。（図表－3）

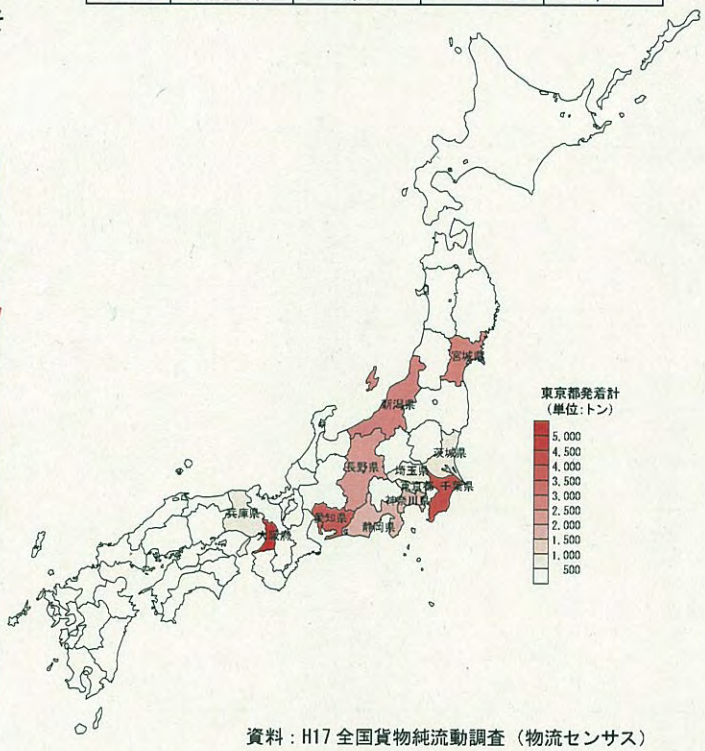
単位：トン

		東京発	東京着	発着計
1位	大阪府	4,938	823	5,760
2位	千葉県	3,883	526	4,409
3位	愛知県	3,155	815	3,970
4位	宮城県	2,526	268	2,794
5位	新潟県	2,401	252	2,653



資料：全国トラック協会、国土交通省資料より作成

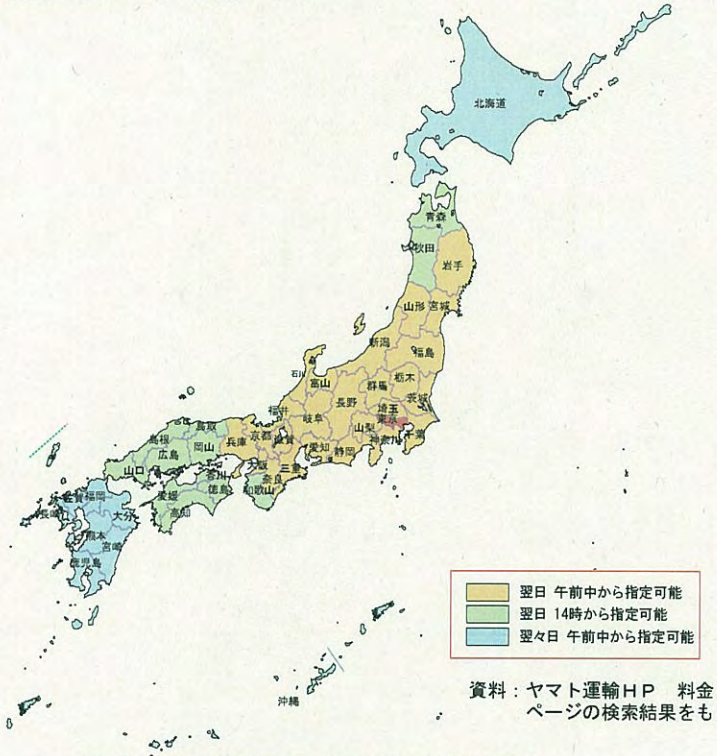
図表－1　宅配便の取り扱い量の推移



資料：H17 全国貨物純流動調査（物流センサス）

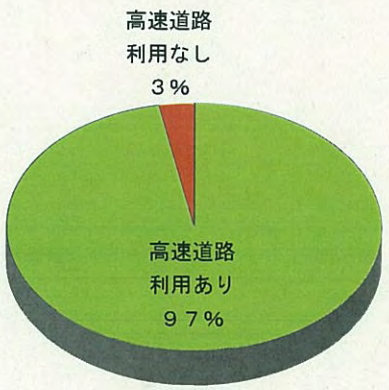
図表－2　東京都発着トラック流動量
（高速利用－宅配便等混載：３日間調査）

- 東京発の荷物は、高速道路を活用し、本州・四国内では翌日に配送されます。（図表－4）



資料：ヤマト運輸ＨＰ　料金・お届け日予定検索ページの検索結果をもとに作成

図表－4　東京発の宅配便の配達圏域

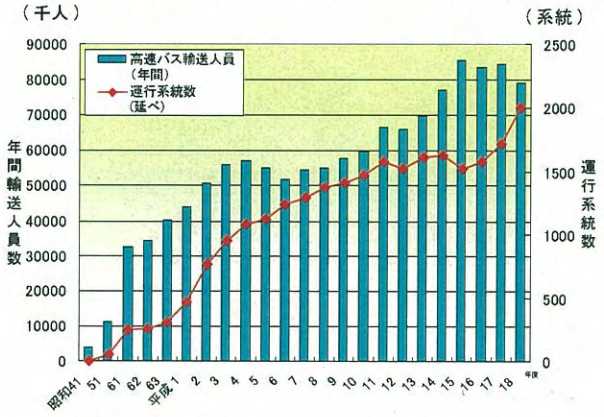


資料：H17 全国貨物純流動調査（物流センサス）

図表－3　東京－愛知間　宅配便等混載トラックの高速道路利用率

新たな輸送機関　高速バスの誕生と発展

- 昭和 39 年 10 月に名神高速道路でスタートした高速バスは、高速性と快適性が利用者に評価され、東名高速道路が全線開通した際には、『東京－名古屋・京都・大阪』という長距離路線も登場しました。
- 高速道路の開通延伸に伴い、安くて便利な高速バスの需要は高まり、全国の高速バスの運行系統数は平成 18 年時点で 2,000 系統、年間 7,900 万人が利用する交通機関へと発展しました。（図表－1）

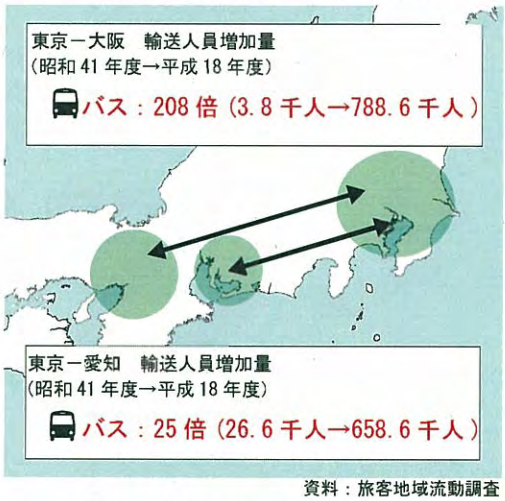


図表－1　全国の高速バスの運行状況の推移

資料協力：交通科学博物館（大阪市港区波除 3 丁目　TEL. 06-6581-5771）

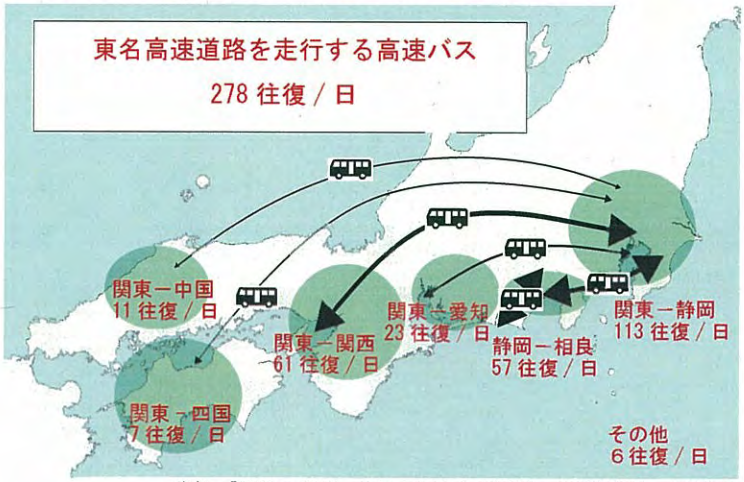
写真　高速バス運行当初の
国鉄ハイウェイバスドリーム号

- 東京－大阪間のバスによる旅客輸送人員は、昭和 41 年度から平成 18 年度で 208 倍となっています。（図表－2）
- 関東発着の東名高速道路を利用する高速バスは、一日あたり 278 往復運行されています。（図表－3）



資料：旅客地域流動調査

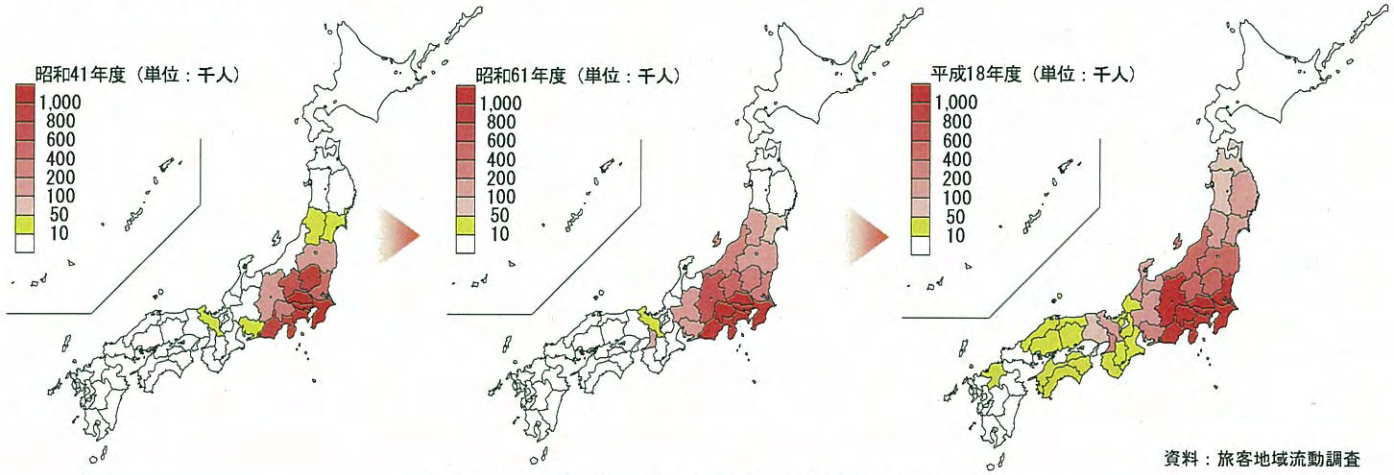
図表－2　東京－大阪、名古屋間の輸送人員の変化
（昭和 41 年度→平成 18 年度）



資料：「2008 ～ 09 冬・春号　高速バス時刻表」交通新聞社　より集計

図表－3　東名高速道路利用高速バス
方面別・関東発着本数

- 東京発のバスによる輸送は、昭和 41 年時点では関東周辺に集中していましたが、平成 18 年には、本州・四国と九州の一部を網羅するまでに拡大しています。（図表－4）



資料：旅客地域流動調査

図表－4　東京発 バス交通の輸送人員の推移

観光を支える東名高速道路

＜観光・レジャー目的の利用交通＞

- 東名高速道路のICを利用する観光・レジャー目的の交通は休日で約7万人／日の利用があります。
  IC別利用交通量では御殿場ICが1位、厚木ICが2位、沼津ICが3位となっています。（図表－1）
- 観光･レジャー目的で御殿場ICを利用する交通は茨城県から和歌山県まで遠方かつ広域の利用がみられます。
  （図表－2、図表－3）

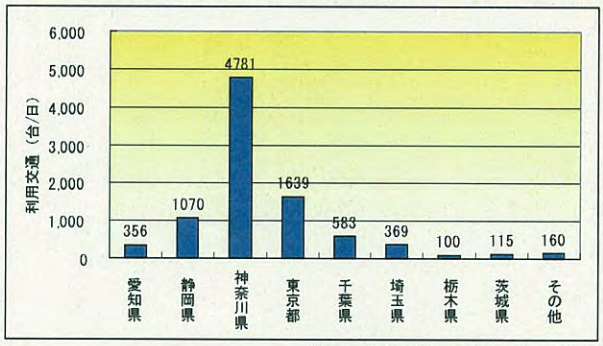
図表－1　観光･レジャー目的のＩＣ別利用交通量

順位	利用目的地側ＩＣ	利用交通量（台/日）
1	御殿場ＩＣ	9,173
2	厚木ＩＣ	5,194
3	沼津ＩＣ	5,083
4	横浜町田ＩＣ	3,778
5	豊川ＩＣ	3,495
6	音羽蒲郡ＩＣ	3,282
7	名古屋ＩＣ	2,978
8	浜松西ＩＣ	2,948
9	富士ＩＣ	2,694
10	岡崎ＩＣ	2,573

資料：H17 道路交通センサス（休日）

資料：H17 道路交通センサス（休日）

図表－2　御殿場ＩＣを利用する観光・レジャー目的交通の分布



資料：H17 道路交通センサス（休日）

図表－3　御殿場ＩＣ利用の出発地別交通量（都道府県別）

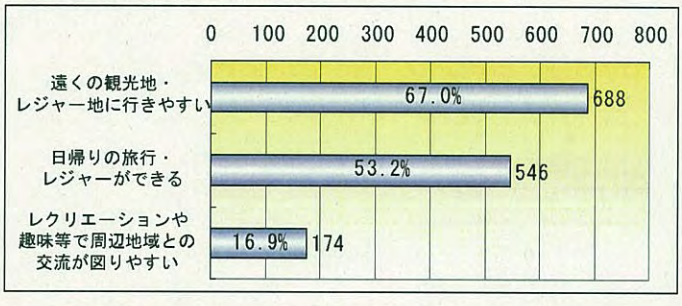
＜日帰り圏域の拡大＞

- 東名高速道路の整備により日帰り圏域（2.5 時間圏）が 1.4 倍に拡大。（図表－4）
- 東名高速道路の利用メリットとして、遠くの観光地･レジャー地に行きやすくなったと多くの人が回答しています。（図表－5）

※東名高速道路の沿線地域、東京都、神奈川県、静岡県における東京ＩＣからの４時間圏域を高速道路のあり、なしで規制速度による走行として算定
※日帰り観光圏域を片道 2.5 時間、宿泊観光圏域を片道４時間と設定し、作図

図表－4　東京ＩＣから日帰り圏域の拡大

Q: 東名高速道路の利用メリットは？



資料：東名高速 Web アンケート調査
（平成 19 年，NEXCO 中日本）

図表－5　東名高速の利用メリットに関するアンケート結果