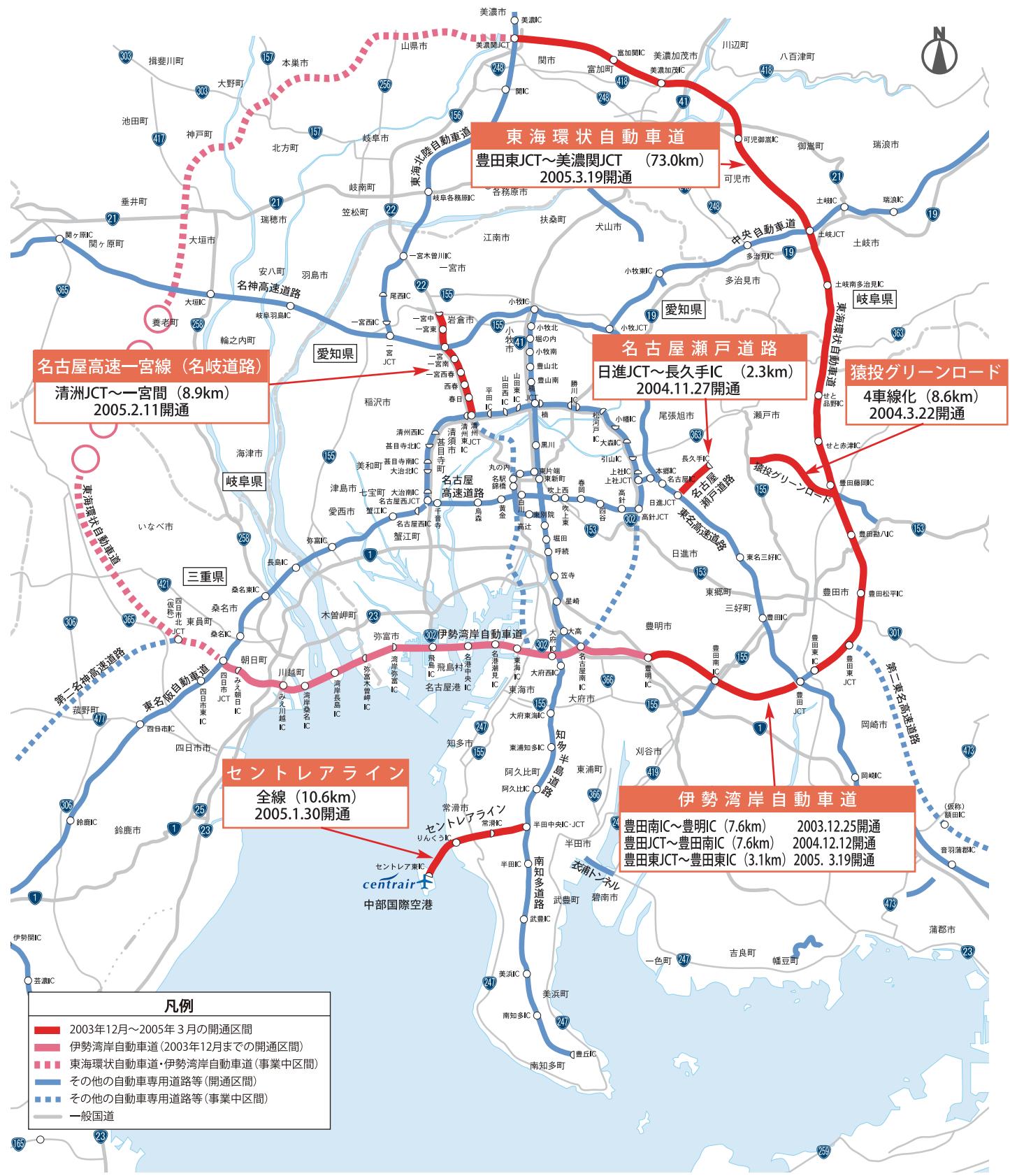


1 広がる高速道路ネットワーク

中部圏では2003年12月～2005年3月の1年3ヶ月のあいだに、高速道路が新たに約120km開通しました。東海環状自動車道東側区間の開通と伊勢湾岸自動車道の全線開通によって名古屋を中心とした30～40km圏の環状道路の骨格も見えてきました。

現在の高速道路ネットワーク



凡例

- 2003年12月～2005年3月の開通区間
- 伊勢湾岸自動車道(2003年12月までの開通区間)
- 東海環状自動車道・伊勢湾岸自動車道(事業中区間)
- その他の自動車専用道路等(開通区間)
- その他の自動車専用道路等(事業中区間)
- 一般国道

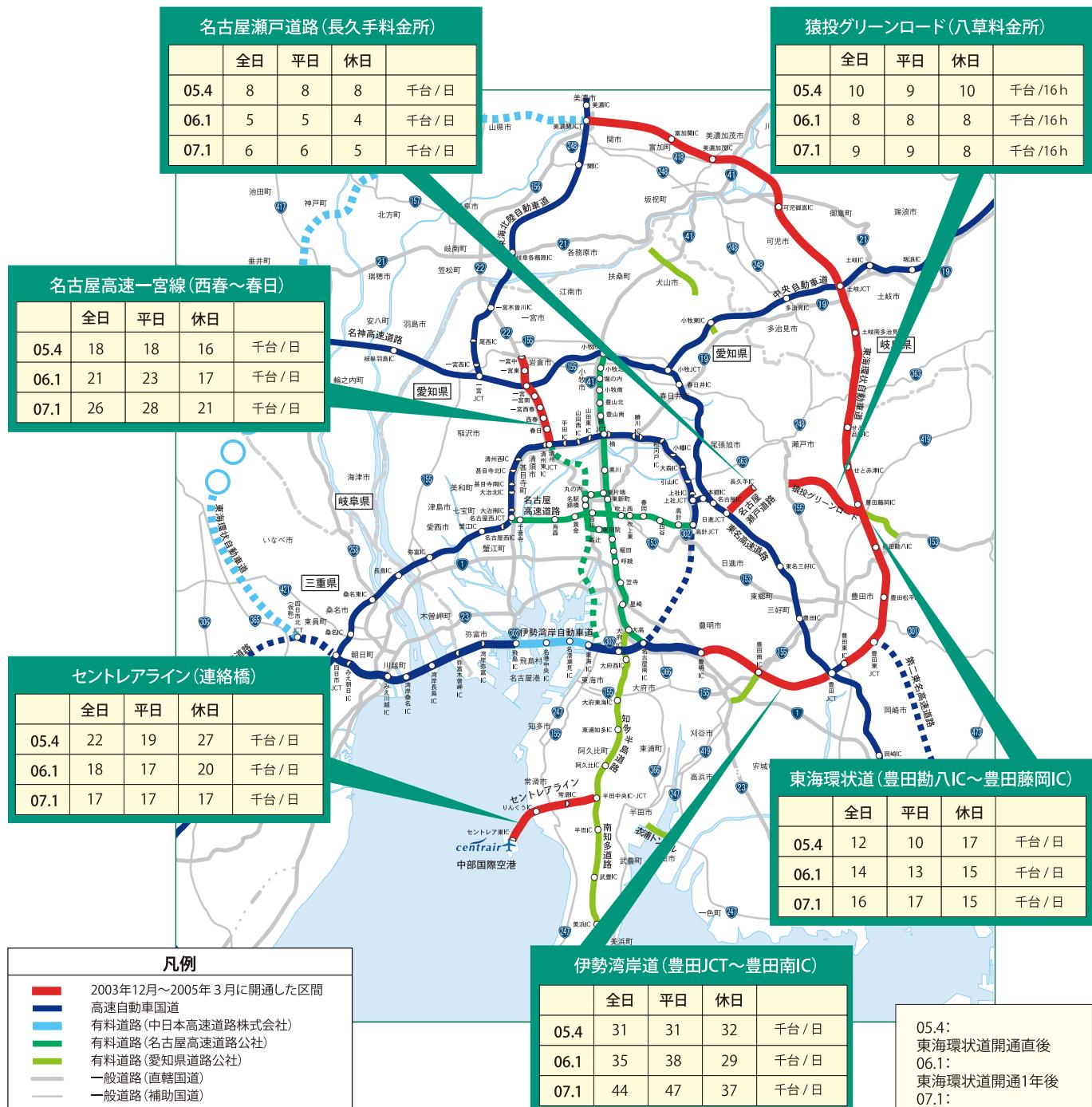
(市町村名は2007年3月現在)

東海環状自動車道等が開通して2年が経過しました。
交通量は着実に増加し、「元気な中部」の産業を支えています。

平均交通量の変化

- 東海環状自動車道等の開通(2005年3月)から2年が経過し、各高速道路の利用交通は着実に増加しています。
- 特に東海環状自動車道、伊勢湾岸自動車道での交通量の増加が顕著に見られます。

● 各高速道路の交通量の変化



※1 交通量は一ヶ月平均交通量。

※2 猿投グリーンロード(八草料金所)については、6:00～22:00の16時間交通量。

※3 休日交通量とは土日祝日の日交通量の平均値です。

出典：中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社、愛知県道路公社提供データ

- 東海環状自動車道の平日の平均交通量は14千台／日(2007年1月)で、開通時(2005年4月)の約1.6倍となっています。

● 東海環状道の平均交通量(平日)の変化



05.4:東海環状道開通直後 06.1:東海環状道開通1年後 07.1:東海環状道開通2年後



東海環状道・土岐南多治見IC

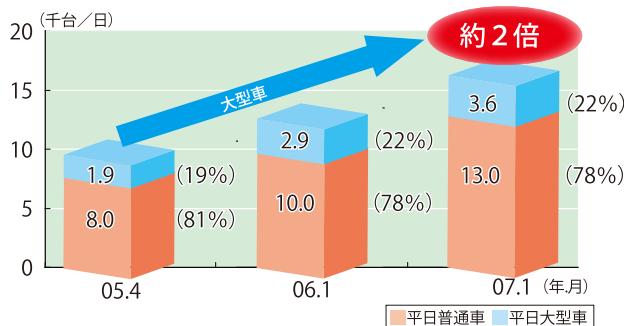
※1 交通量データは路側計測装置による断面交通量であり、一ヶ月の平均交通量。
※2 平均交通量は、富加関IC～美濃関JCT、可児御嵩IC～美濃加茂IC、土岐南多治見IC
～土岐JCT、せと赤津IC～せと品野IC、豊田勘八IC～豊田藤岡IC、豊田東IC～豊田松平IC、
の計6 IC区間の平均値。

出典：中日本高速道路株式会社提供データ

大型車交通の変化

- 大型車交通の変化を見てみると、東海環状自動車道(豊田勘八 IC ～ 豊田藤岡 IC)では、平日の大型車交通量は開通直後(2005年4月)の約1,900台／日から2007年1月には約3,600台／日へと約2倍に増加しています。
- 同様に、伊勢湾岸自動車道(豊田 JCT ～ 豊田南 IC)での大型車交通量は、開通直後の約11千台／日から2007年1月には約14千台／日へと約1.3倍に増加しており、両道路とも生活・産業を支える道路として定着しています。

● 交通量と大型車比率の推移・東海環状道(豊田勘八IC～豊田藤岡IC)



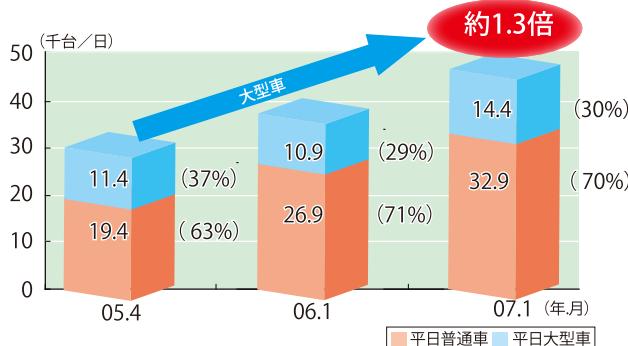
05.4:東海環状道開通直後 06.1:東海環状道開通1年後 07.1:東海環状道開通2年後



東海環状道・豊田市内

出典：中日本高速道路株式会社提供データ

● 交通量と大型車比率の推移・伊勢湾岸道(豊田JCT～豊田南IC)



05.4:東海環状道開通直後 06.1:東海環状道開通1年後 07.1:東海環状道開通2年後



伊勢湾岸道・豊田JCT

出典：中日本高速道路株式会社提供データ