

『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）』
に係る名古屋高速道路公社の料金見直しに向けた方向性について

令和元年12月4日
名古屋高速道路公社



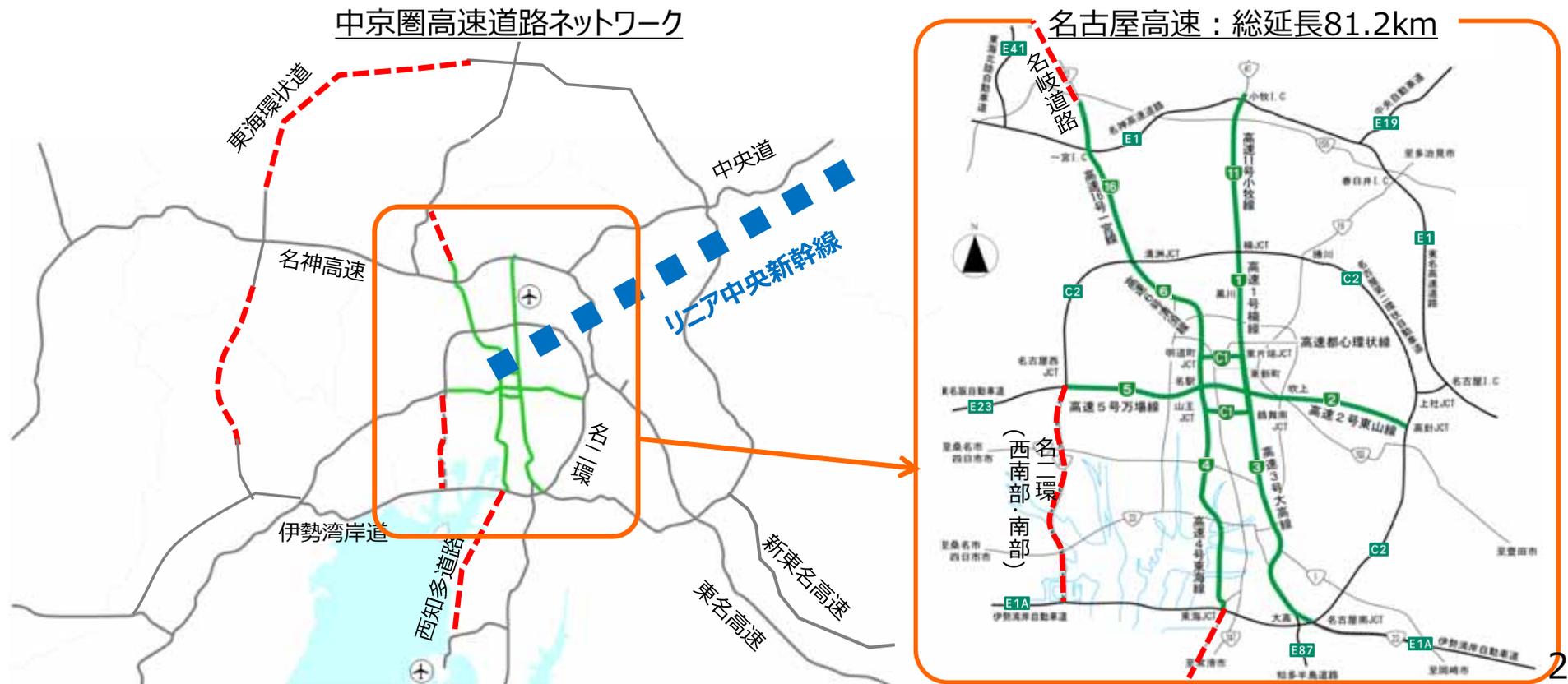
目次

- 1 名古屋高速道路の概要
- 2 国土幹線道路部会の経緯
- 3 国土幹線道路部会（中京圏小委員会）基本方針(案)
- 4 名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性（案）
- 5 今後のスケジュール（案）

1. 名古屋高速道路の概要

(1) 名古屋高速道路の概要

- 名古屋高速道路は、東名・名神高速道路、名二環等と一体となって高速道路ネットワークを形成し、名古屋都心への流出入交通の円滑な迂回分散を図るとともに、平面道路の混雑緩和、地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上等に寄与。
- 今後、令和2年度完成見通しの名二環（西南部・南部区間）をはじめとする高速道路ネットワークの充実が図られることで、中京圏の中心に位置する名古屋高速道路の役割はますます重要となる。



1. 名古屋高速道路の概要

(2) 現行料金の概要

- 「名古屋線」と「尾北線」を別料金圏とする均一料金。
- 車種区分は、普通車と大型車の2車種区分。



<名古屋高速道路の通行料金>

料金圏		普通車	大型車
名古屋線		780円	1570円
尾北線	通常区間	370円	730円
	特定区間※	210円	420円

※楠JCT←→豊山南出入口、堀の内入口→小牧IC

<参考；名二環の通行料金>

	軽・二輪	普通	中型	大型	特大
30km未満	410円	510円	630円	840円	1260円
30km以上	510円	620円	730円	1000円	1520円

1. 名古屋高速道路の概要

(3) 現行割引の概要

○主にETC利用者を対象として各種割引を実施中。

端末特定区間での割引

ETC端末特定区間割引

< 6区間 >

- ・黒川 楠
- ・春岡 高針
- ・烏森 千音寺
- ・呼続 大高
- ・鳥見町 清須
- ・木場 東海

普通車:200円引
大型車:400円引



利用頻度に応じた割引

ETCマイルージサービス

基本ポイント	加算ポイント	
	月間利用額区分	
1通行ごと 100円 につき 1ポイント	5千円以下の部分	0ポイント
	5千円を超え1万円以下の部分	3ポイント
	1万円を超え2万円以下の部分	6ポイント
	2万円を超え3万円以下の部分	12ポイント
	3万円を超えた部分	19ポイント

名高速ETCコーポレートカード割引

月間利用額区分	割引率
5千円以下の部分	0%
5千円を超え1万円以下の部分	4%
1万円を超え2万円以下の部分	7%
2万円を超え3万円以下の部分	12%
3万円を超えた部分	18%

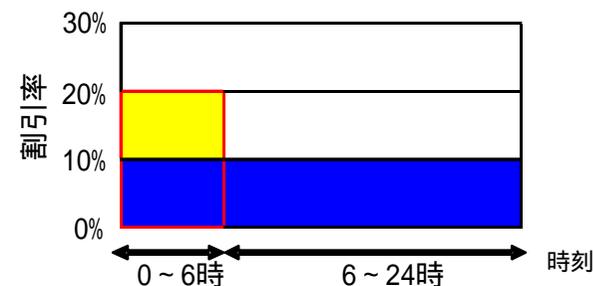
企画割引

訪日外国人向け (NEP)

(H28.10.1~)
2~14日間定額乗り放題
NEXCOのCEPのオプション

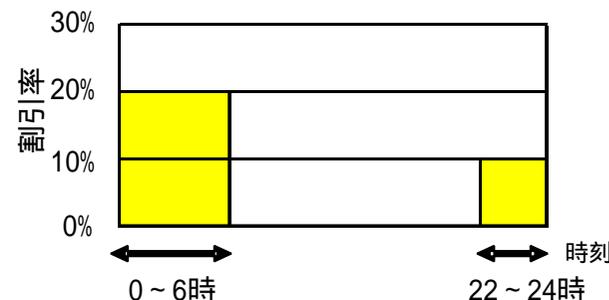
時間帯・曜日に応じた割引

ETC日曜・祝日割引



■ 夜間割引にて実施

ETC夜間割引



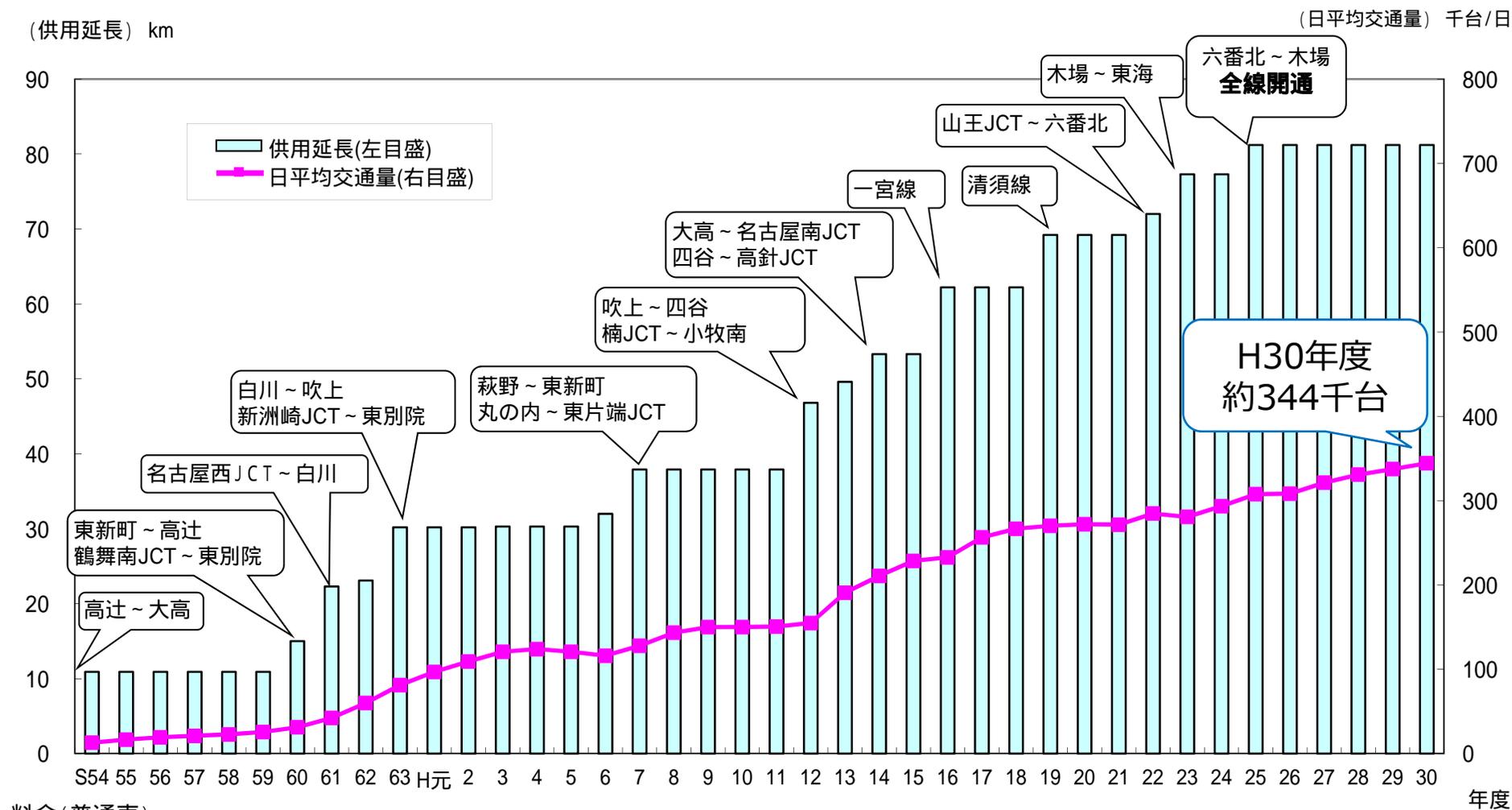
その他の割引

障がい者割引

ETC路線バス割引

1. 名古屋高速道路の概要

(4) 交通量と供用延長の推移



料金 (普通車)

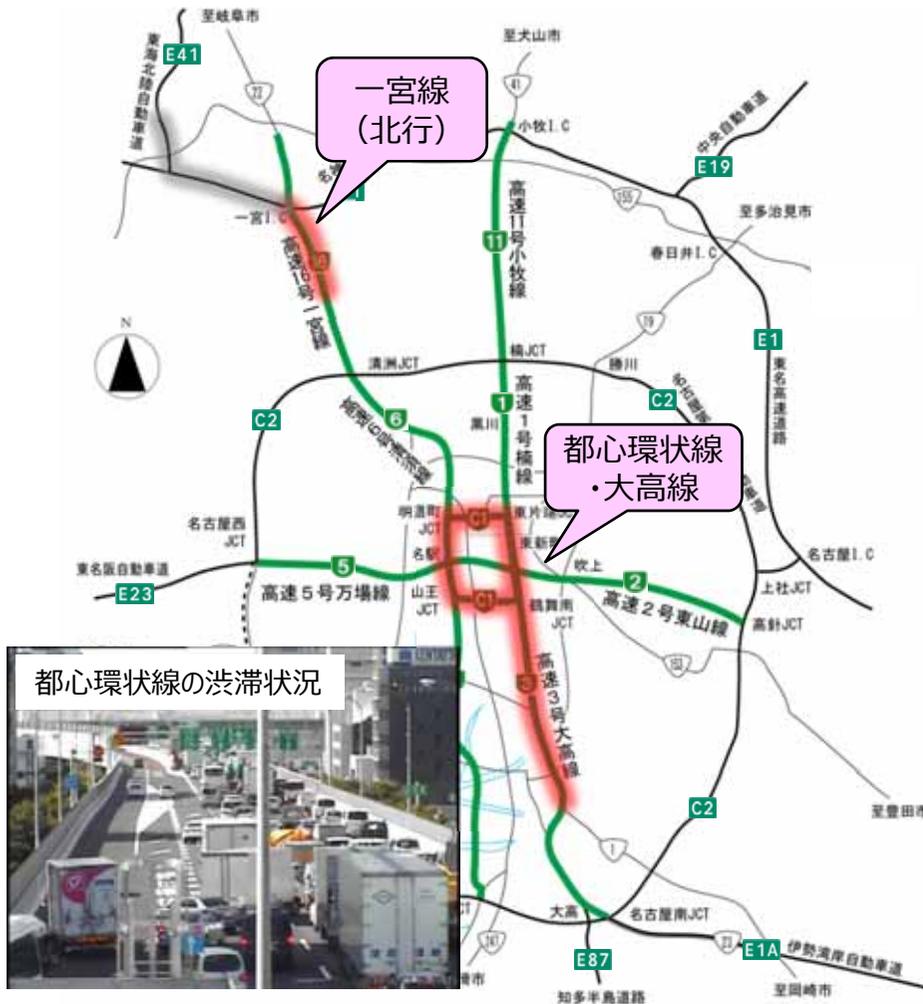
名古屋線	400円	500円	600円	650円	650円	750円	770円
尾北線	-	-	-	-	350円	350円	360円

R1.10.1料金改定 (名古屋線780円、尾北線370円)

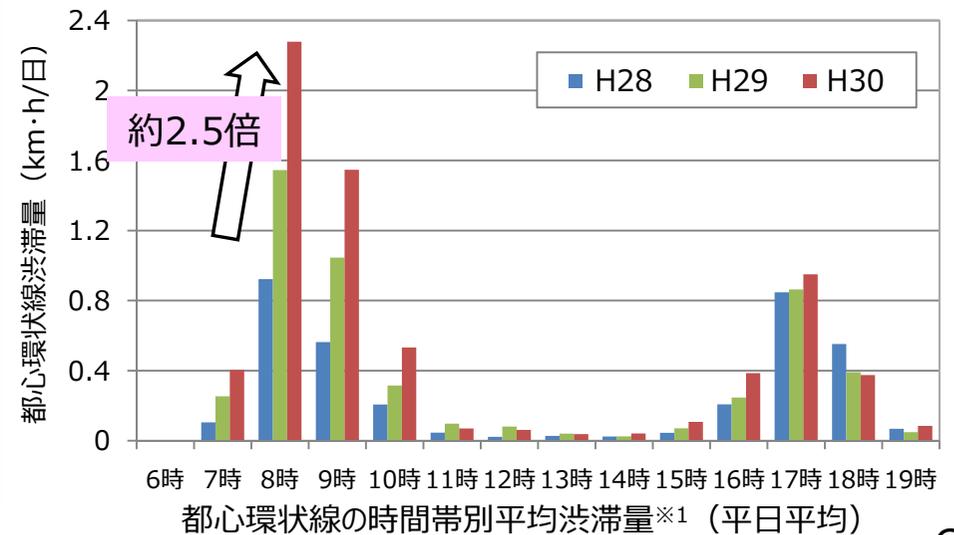
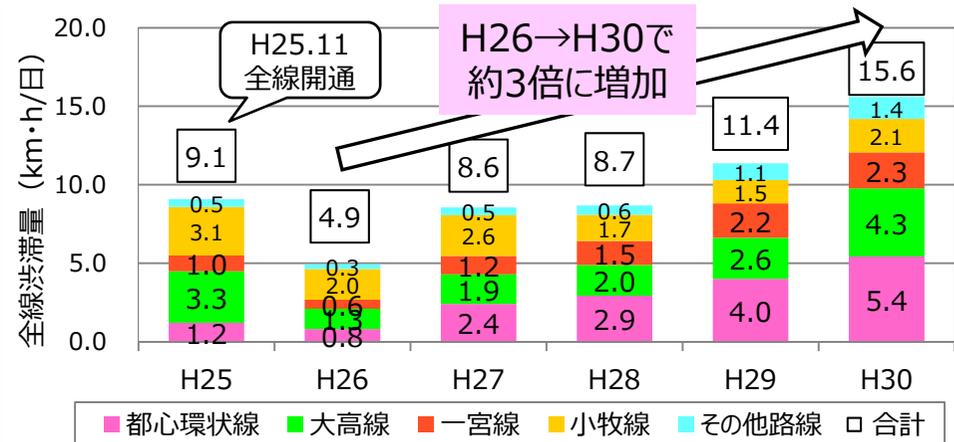
1. 名古屋高速道路の概要

(5) 渋滞状況

- 近年の交通量増加等に伴い、**都心環状線、大高線、一宮線**で渋滞が増加傾向。
- 時間帯別では、**朝・夕にピーク**があり、特に朝の渋滞が著しい。



名古屋高速の主要渋滞箇所



1 渋滞量: 渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積(事故渋滞、工事渋滞を除く)

1. 名古屋高速道路の概要

(6) 名古屋高速道路を取り巻く現状の課題

[料金関連]

- 均一料金、別料金圏が設定されていることから、**短距離利用時や料金圏を跨ぐ利用時の料金に不公平感や割高感**がある。
- 均一料金である名古屋高速（名古屋線）と名二環の**双方を乗り継ぐ場合、料金抵抗が大きい**ことから一般道路から高速道路への交通転換が図られず、一般道路の渋滞を助長。



例1	一宮 → 明道町	名古屋南 → 東別院
	13km	
	1,150円	780円
例2	一宮 → 高針	名古屋南 → 清洲
	24km	
	1,150円	780円

同一料金で短距離利用に割高感

同一距離で料金圏を跨ぐ利用に割高感



① 国道19号線
↓
名二環 勝川IC～橋JCT (約3km、510円)
↓
名高速 (780円)

② 東名
↓
名二環 名古屋IC～高針JCT (約4km、510円)
↓
名高速 (780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 (780円)

1. 名古屋高速道路の概要

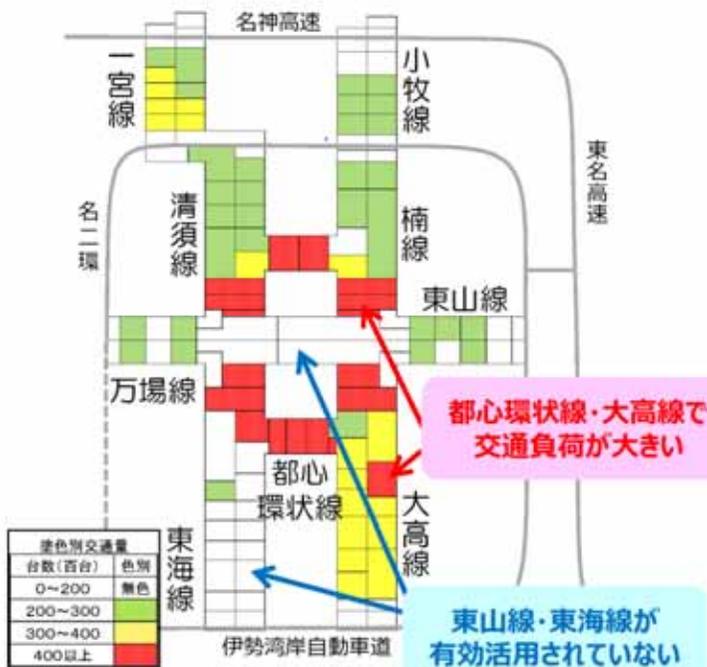
(7) 名古屋高速道路を取り巻く現状の課題

[ネットワーク関連]

- 近年の交通量増加等に伴い、**都心環状線、大高線、一宮線**で渋滞が増加傾向。
 - ・ネットワークが有効活用されていないことにより、**都心環状線・大高線**への交通負荷が大きい。
 - ・ネットワークが接続していないことにより、**一宮線**の渋滞が発生。
- リニア開業に伴う、**ネットワーク整備（都心へのアクセス向上）**が必要。

ネットワークの利用状況

名古屋高速道路の交通利用状況



都心環状線・大高線で交通負荷が大きい

東山線・東海線が有効活用されていない

都心環状線の構造と利用経路
(例：北方面 → 西方面)



都心環状線→東山線へ行けないため、東山線が有効活用されず、都心環状線の交通負荷が大きくなる

渋滞状況（一宮線北行）

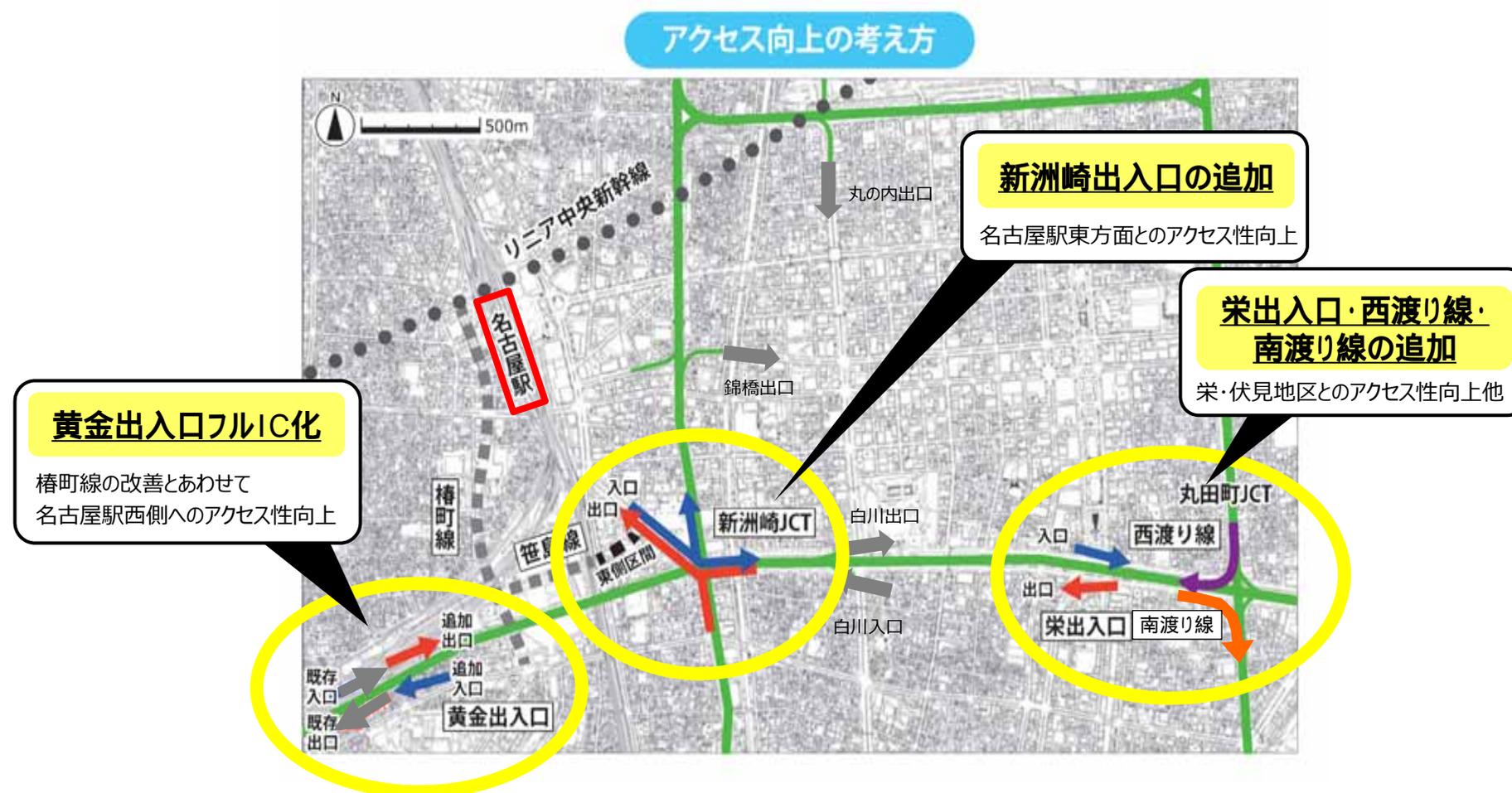


※H30年度平日平均交通量

1. 名古屋高速道路の概要

(8) 今後の取り組み【高速道路ネットワークのさらなる充実】

- 令和9年のリニア中央新幹線開業を見据え、**出入口の追加・改良及び渡り線の整備**による**都心へのアクセス向上**の取り組みを推進する。
- 中長期的なネットワーク全体の更なる利便性向上に向けても引き続き取り組む。



※「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」（平成30年3月;名古屋市）に名古屋高速道路公社で一部加筆

1. 名古屋高速道路の概要

(8) 今後の取り組み【高速道路ネットワークのさらなる充実】

- 都心へのアクセス向上の一体的な実現により、以下の効果が期待できる。
 - **都心環状線の渋滞緩和**（都心環状線北回り・南回りの交通を**東山線へ転換**）
 - 名古屋駅から中部国際空港を始めとする**南方面へのアクセス性向上**
 - 都心環状線の**リダンダンシー確保**（修繕工事や事故等による交通規制時の代替路確保）

都心環状線の渋滞緩和

（例：都心環状線南回り→東山線への転換）



南方面へのアクセス性向上



リダンダンシーの確保

西渡り線による代替路イメージ



南渡り線による代替路イメージ



2. 国土幹線道路部会の経緯

(1) 最近の料金見直しの経緯

H24.11.13 国土交通大臣が社会資本整備審議会へ諮問
「今後の国土の幹線となる道路に関する制度等のあり方」について

国土幹線道路部会
第1回～第10回(H24.11～H25.6)

○中間答申 (H25.6.25)

1. 高速道路政策の展望
2. 料金制度のあり方
3. 機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方

国土幹線道路部会
第11回～第19回(H26.2～H27.7)

○中間答申 (H27.7.30)

1. **首都圏の高速道路**を賢く使うための料金体系
2. その他
 - ・首都圏の料金体系のとりまとめを基本としつつ、**近畿圏や中京圏についても議論を進める必要がある**

→ **首都高速 料金改定 (H28.4.1～)**

国土幹線道路部会
第20回(H27.12)
・「近畿圏の料金等について」
第21,22,23,24回(H28.3～6)
・「ヒアリング (兵庫県他)」
第25回 (H28.9)
・「基本方針 (案) に関する議論」

○基本方針 (H28.12.16)

1. **近畿圏の高速道路**を賢く使うための料金体系
2. **中京圏の料金体系についても議論を進める必要がある**

→ **阪神高速 料金改定 (H29.6.3～)**

国土幹線道路部会
第30回(H29.11)

○基本方針 (H29.12.22)

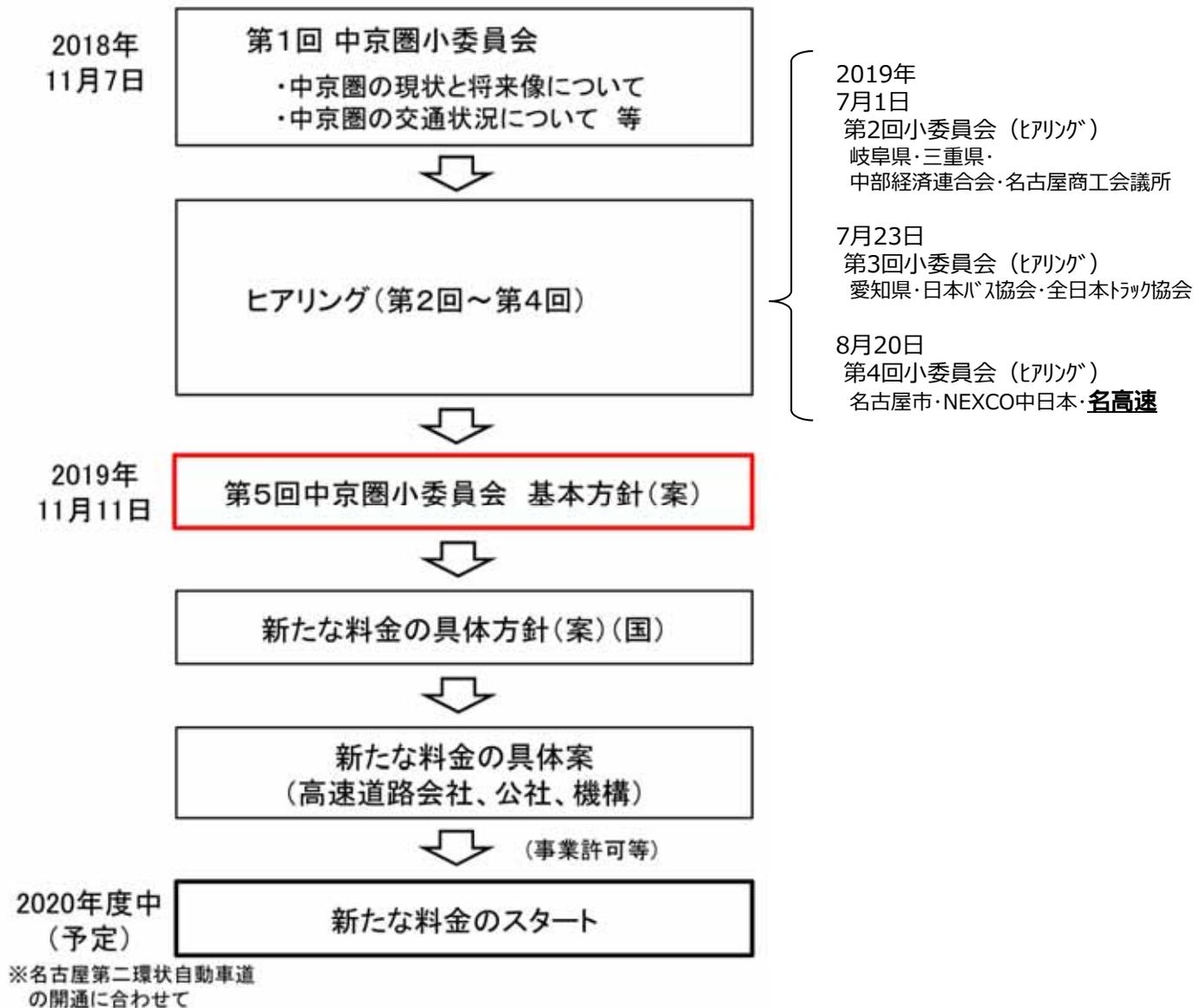
- ・**首都圏及び近畿圏の議論を踏まえ、中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。**

国土幹線道路部会 中京圏小委員会
第31回 (H30.7) 第1回 (H30.11)

中京圏の高速道路料金の見直しに関する議論開始

2 . 国土幹線道路部会の経緯

(2) 中京圏の高速道路料金の見直しに関する議論



2 . 国土幹線道路部会の経緯

(3) 首都圏の料金改定概要

首都圏の新たな高速道路料金の概要①

首都圏料金の賢い3原則

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系 ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系 ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

平成28年4月からの料金の概要

整備重視の料金

〔整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違〕

圏央道などの整備進展

利用重視の料金

〔料金水準や車種区分を統一〕

①料金体系の整理・統一（対象は圏央道の内側）

【料金水準】 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一

【車種区分】 5車種区分に統一

<当面の措置>

- ・ 首都高速、埼玉外環などについては、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、上限料金などを設定
- ・ 第三京浜など、現在の料金水準が低い路線については、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 起終点間の最短距離を基本に料金を決定
(圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合)

2 . 国土幹線道路部会の経緯

(3) 首都圏の料金改定概要

首都圏の新たな高速道路料金の概要②

○整備重視の料金から利用重視の料金へ移行

⇒整備の経緯の違い等により異なっている料金水準や車種区分について、**対距離制を基本に整理・統一**

○都心の渋滞等に対し、**首都圏の交通流動の最適化**を目指し、**圏央道や外環をより賢く使う料金体系**を導入



<圏央道>

- ① 圏央道利用が不利にならないよう、割高な圏央道西側区間の料金水準を**引下げ**
(同一起終点であれば同じ料金)
- ② ETC2.0搭載車については、割引を更に追加



<外環>

- ③ 都心に向かう場合、外環を使って迂回した場合、**外環利用分は全額割引**
(現行の上限料金以内を維持)
- ④ 都心通過については、**走行距離に応じた料金に変更**

2. 国土幹線道路部会の経緯

(4) 近畿圏の料金改定概要

近畿圏の新たな高速道路料金の概要

料金の賢い3原則(高速道路を賢く使う上で共通の理念)

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

特に、近畿圏は「必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立」、「管理主体の整理」に特段の対応が必要

平成29年6月以降の料金の概要

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- 料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。 ※必要に応じて激変緩和措置を実施
- 阪神高速については、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定する。

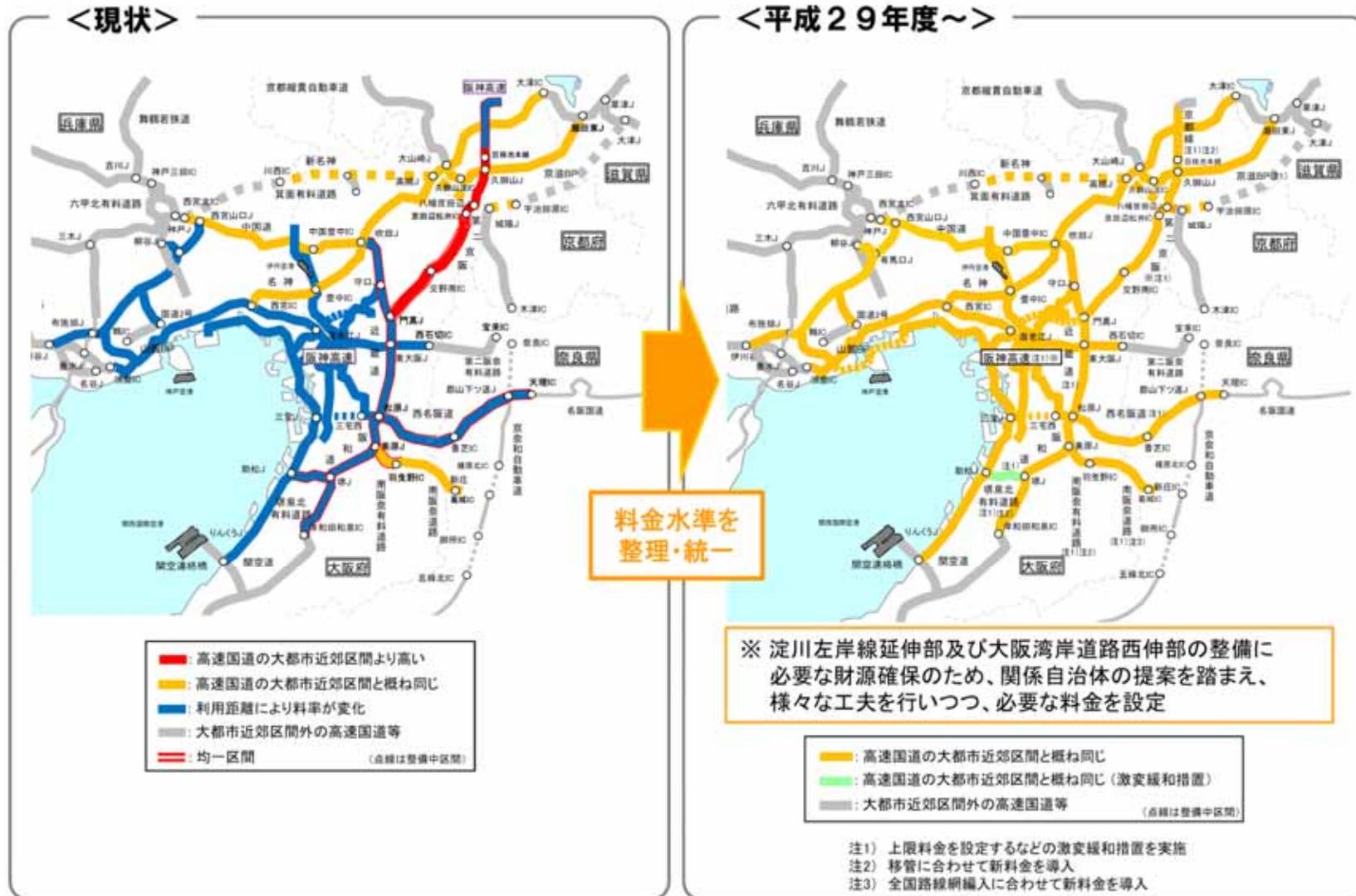
(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

- 高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行う。
- 大阪及び神戸都心部への流入に関して、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する。

2. 国土幹線道路部会の経緯

(4) 近畿圏の料金改定概要

近畿圏内の料金水準の整理・統一



3 . 国土幹線道路部会(中京圏小委員会) 基本方針(案)

2. 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系

(1) 現行の料金体系の課題

- ・整備の経緯の違い等から路線毎に料金水準等が異なる(均一料金区間と対距離料金区間の混在)
- ・東海環状よりも内側の東名高速等の料金水準が低いため、通過交通が環状道路を利用しにくい
- ・名古屋中心部を発着する交通が多く、一宮JCT付近等の特定箇所において渋滞が発生
- ・必要なネットワーク整備にあたり、現在料金水準では追加的な整備財源が捻出困難

(2) 今後の料金体系のあり方

< 基本的な考え方 >

料金の賢い3原則(高速道路を賢く使う上での共通の理念)

利用度合いに応じた公平な料金体系

- 対距離制を基本とした料金

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

- 管理主体間の継ぎ目を感じない料金

交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

- 効率的・柔軟な利用を実現する戦略料金

特に、中京圏は「必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立」を図ることが重要

< 実現に向けた取組 >

料金体系の整理・統一

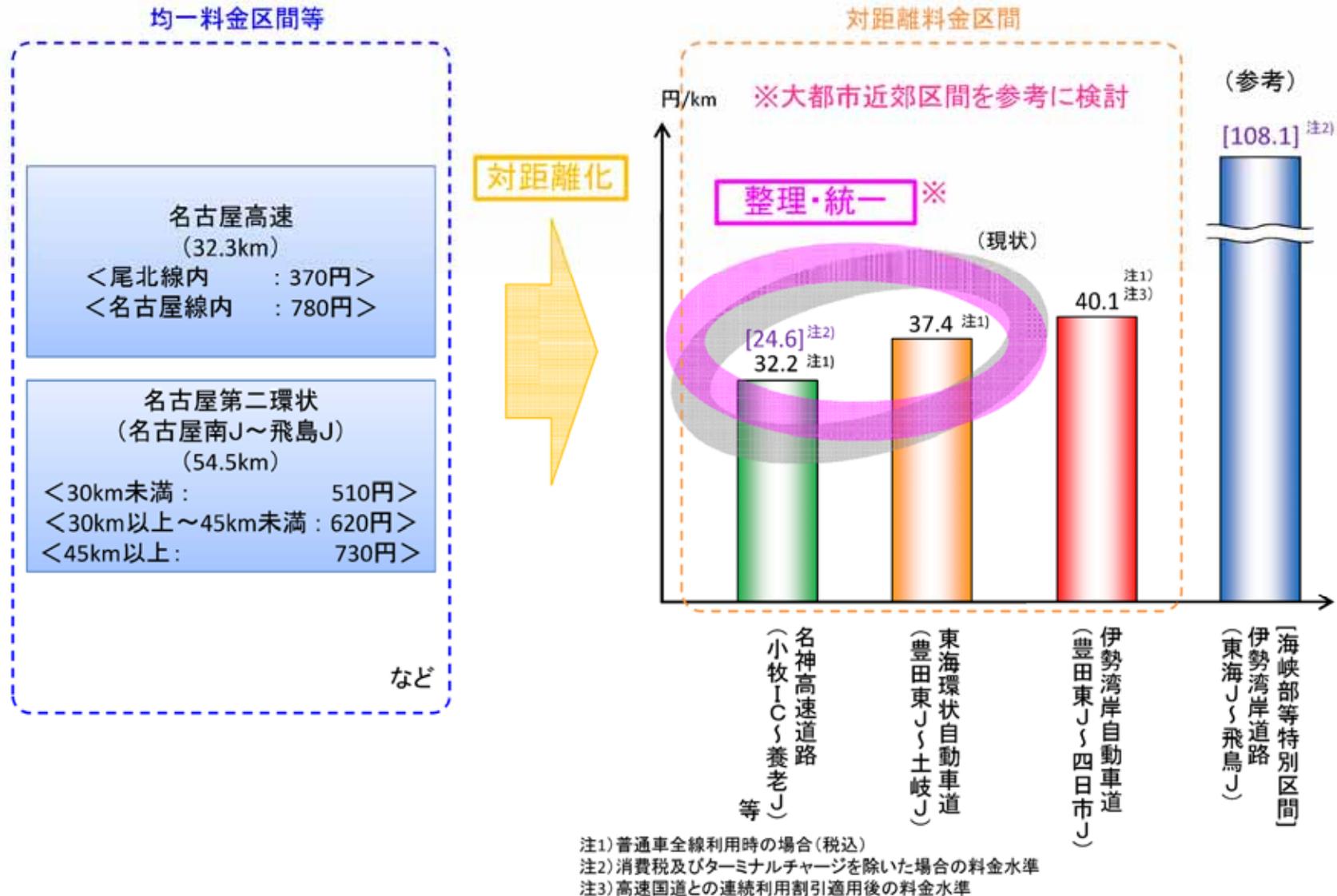
- ・料金水準や車種区分について、**対距離制を基本として統一**
- ・具体の料金水準については、**大都市近郊区間における現行の水準を参考**に、中京圏固有の課題として、**ネットワークの充実に必要な財源確保の観点**を踏まえ検討
- ・追加的な料金負担軽減の観点から、合理的な様々な工夫(**現行の償還制度の見直し**等)が必要
- ・**起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現**
- ・外側の環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、**発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一**とする
- ・名古屋中心部への分散流入を図るため、**経路によらない同一料金の導入**

戦略的な料金体系

- ・経路別もしくは時間帯別の**混雑状況に応じた料金施策**
(料金差を設けるにあたっては、混雑している経路や時間帯における料金の割り増しについて検討)
- ・災害・事故発生時や渋滞発生等における柔軟な料金施策(代替路の走行、路外での休憩等)

3 . 国土幹線道路部会(中京圏小委員会) 基本方針(案)

(1) 基本方針(案)のポイント【 料金体系の整理・統一】



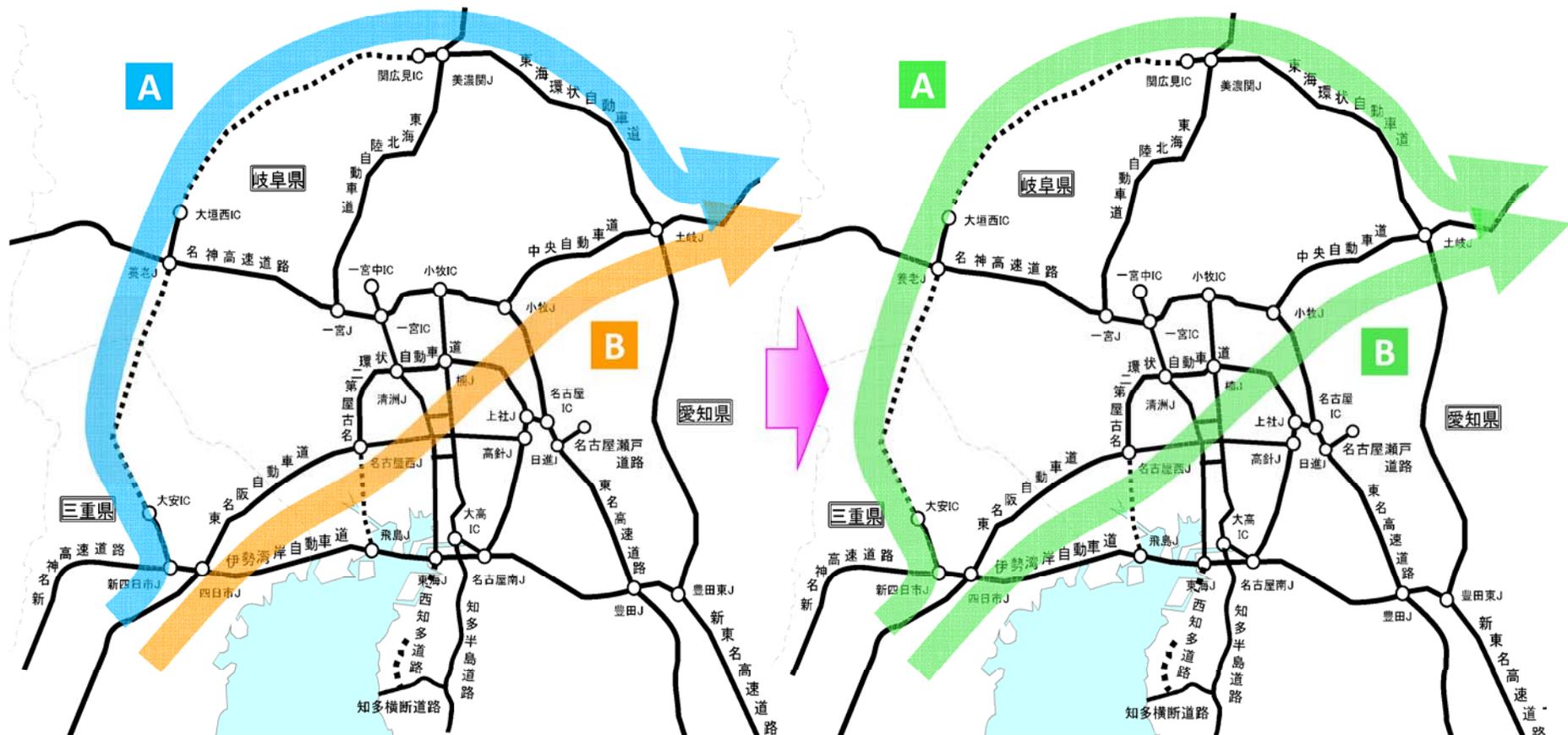
3. 国土幹線道路部会(中京圏小委員会) 基本方針(案)

(1) 基本方針(案)のポイント【②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現】

- 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(東海環状自動車道)の料金 > Bルート(都心部)の料金]

[Aルート(東海環状自動車道)の料金 = Bルート(都心部)の料金]

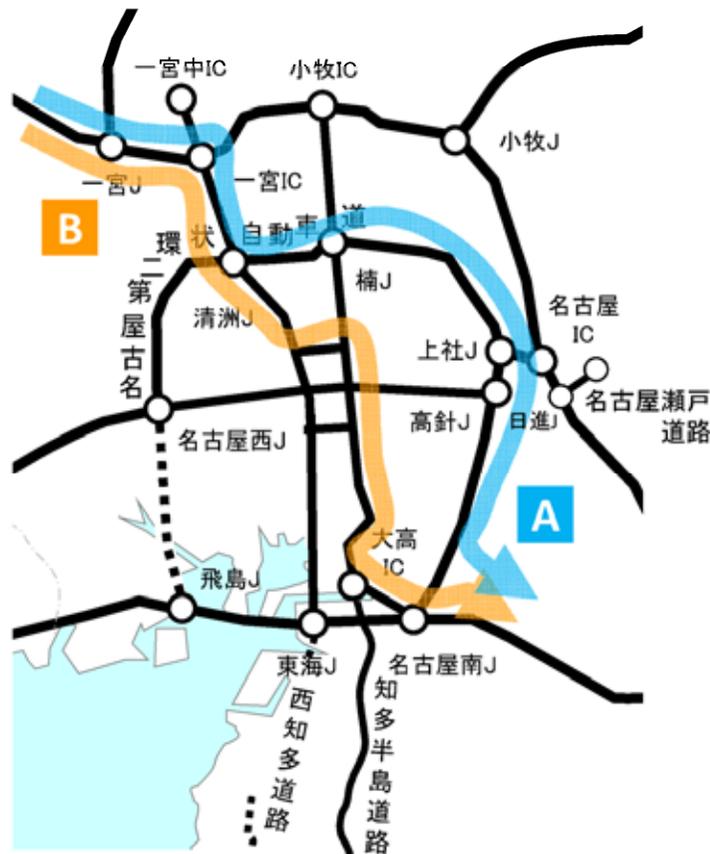


3 . 国土幹線道路部会(中京圏小委員会) 基本方針(案)

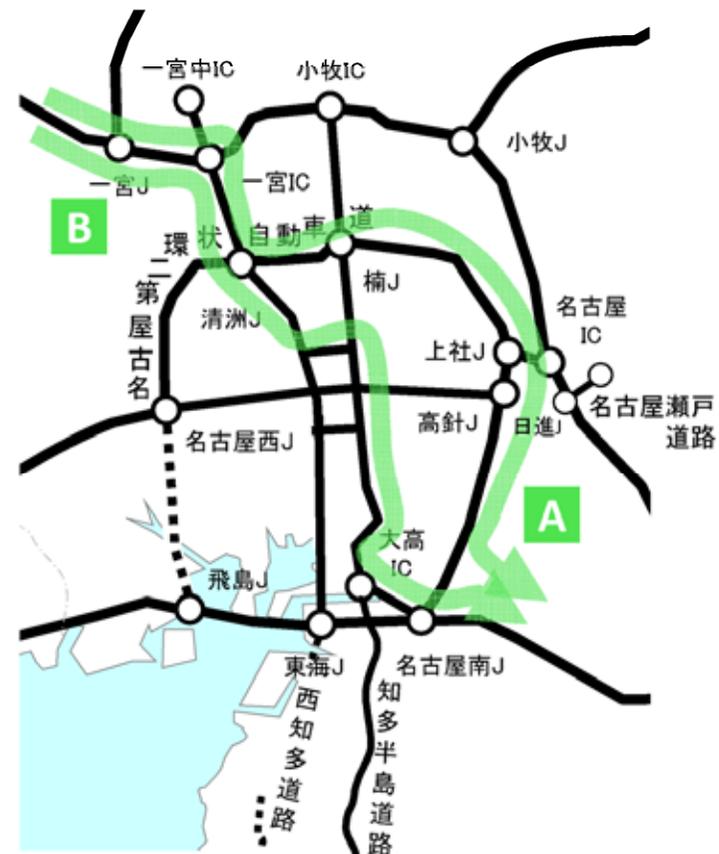
(1) 基本方針(案)のポイント【起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現】

- 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]



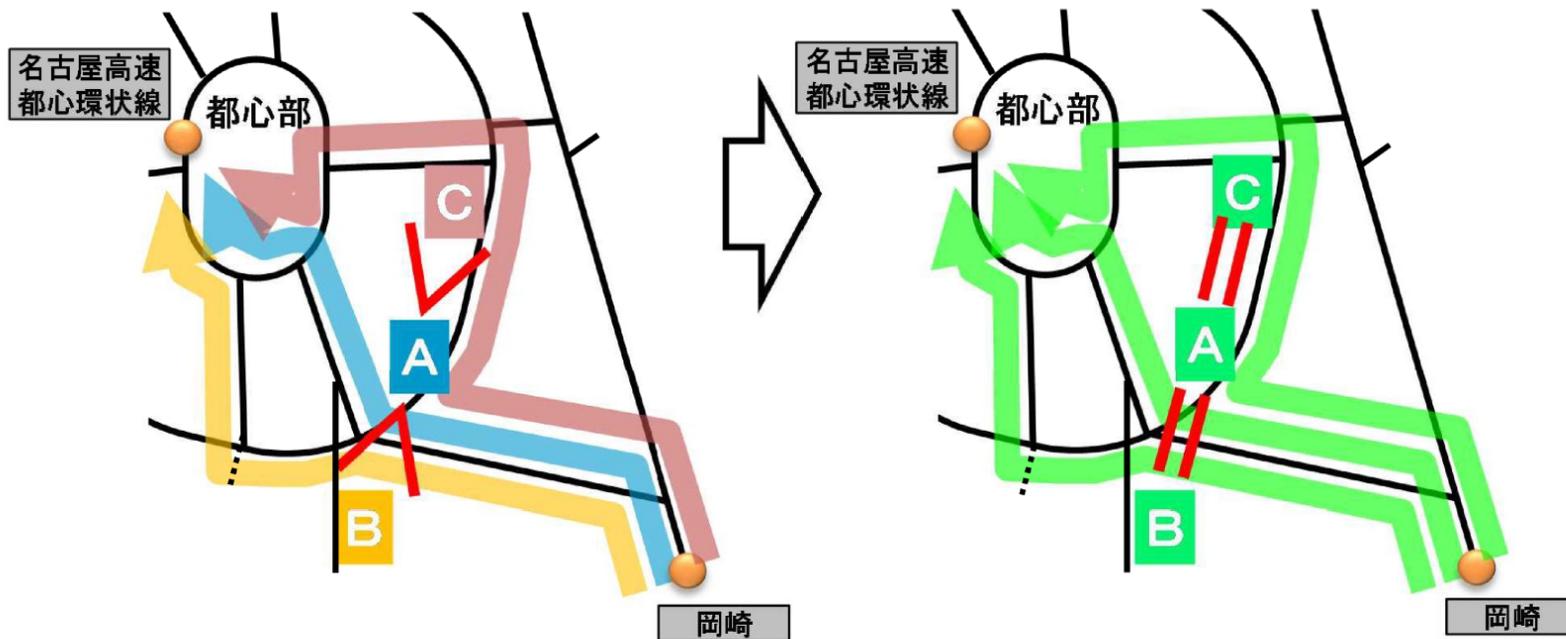
3. 国土幹線道路部会(中京圏小委員会) 基本方針(案)

(1) 基本方針(案)のポイント【②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現】

- 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

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

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



3. 国土幹線道路部会(中京圏小委員会) 基本方針(案)

(1) 基本方針(案)のポイント【③戦略的な料金体系】

【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

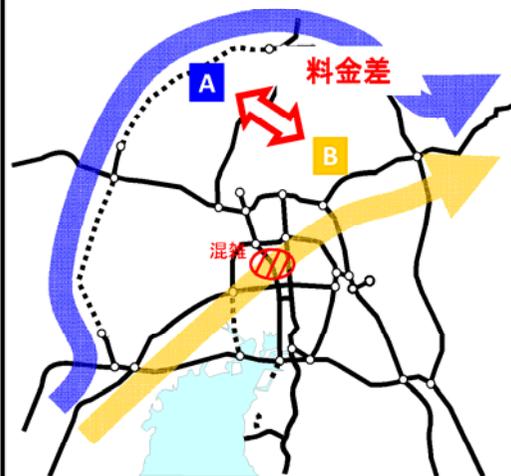


[Aルート料金=Bルート料金]
(※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない

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



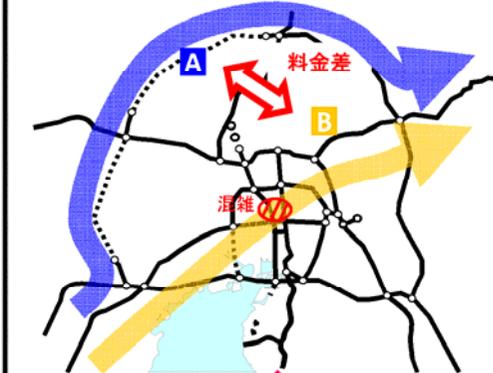
[Aルート料金 < Bルート料金]

【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>



混雑状況に応じて切替

<他の時間帯>



4 . 名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性

(1) 利用度合いに応じた公平な料金体系

- 均一料金、別料金圏が設定されていることから、短距離利用時や料金圏を跨ぐ利用時の料金に不公平感や割高感がある。
- 名古屋高速の名古屋線と名二環の双方を乗り継ぐ場合、均一料金であることから料金抵抗が大きく、一般道路から高速道路への交通転換が図られず、一般道路の渋滞を助長。

S54.7 第一期開通～

均一料金制の採用

<採用理由>

- ・大量の交通を能率よく円滑に処理する
- ・出路の料金所設置が困難

近年の背景

ネットワークの拡大

全線開通に伴い利用距離
のバラツキの拡大

ETCの普及

ETC運用開始(H16.3)
ETC利用率92% (H30年度)

首都圏・近畿圏

H28.4首都高・H29.6阪高
対距離へ移行

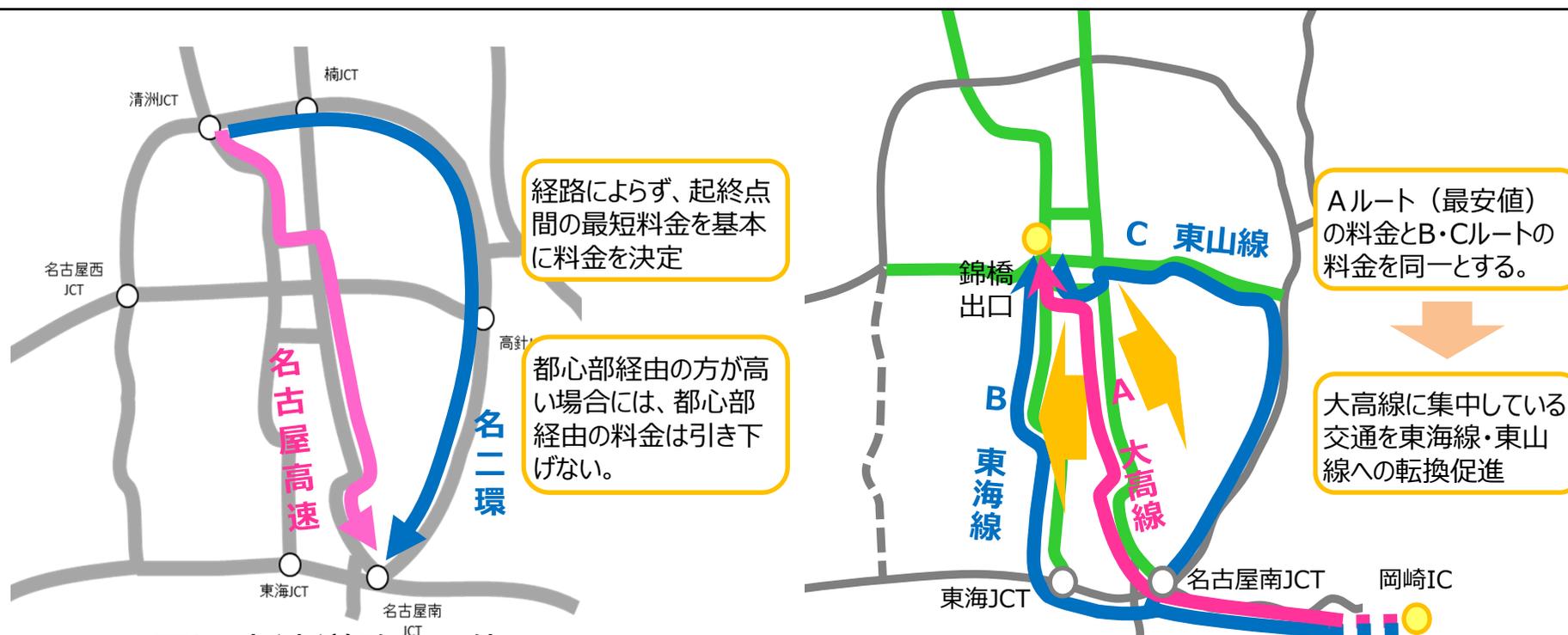
より利用しやすい料金の実現に向けて、

利用度合いに応じた公平な料金（対距離制を基本）に向けて検討する。

4. 名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性

(2) 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

- 都心部通過交通を抑制し、名二環との迂回分散機能の確保が必要。
- 都心環状線や大高線で渋滞が増加傾向にある一方、東山線や東海線は比較的余裕があり、渋滞緩和や定時性確保を図る上で、既存ネットワークの有効活用が重要。
- 事故や災害時におけるリダンダンシー確保が重要。



周辺高速道路と一体となって、

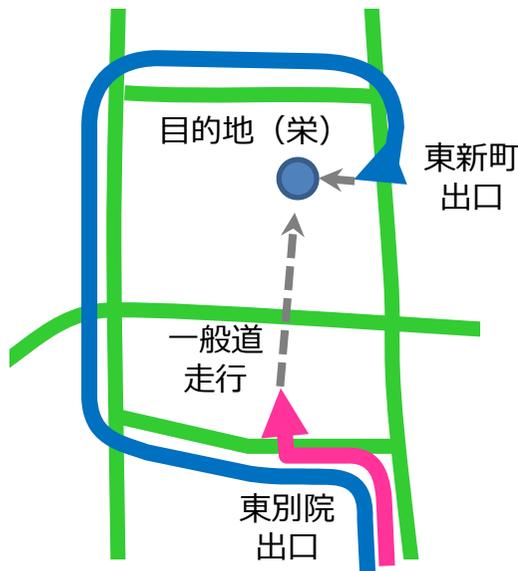
起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現に向けて検討する。

4 . 名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性

(3) 都心環状線の料金設定

- 都心環状線が時計回り一方通行構造であるため、都心環状線の利用が料金面で不利にならないようにして、環状線出入口の分散を図る必要がある。
- 都心環状線が時計回り一方通行であるため、対距離料金となった場合、同一起終点間の往復利用で料金が異なることとなる。

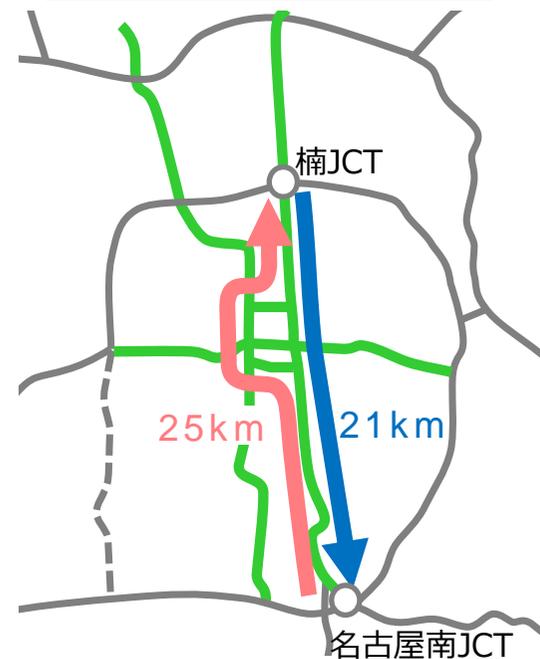
都心環状線発着利用 (例)



大高方面より

経路 (例)	距離
大高 →東新町	19km
大高 →東別院	12km
差	7km

都心環状線通過利用 (例)



都心発着や都心通過の利用に配慮し

利用しやすい料金の実現に向けて検討する。

4 . 名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性

(4) 方向性のまとめ

利用度合いに応じた公平な料金体系

- 料金水準や車種区分について、対距離制を基本として検討
(大都市近郊区間における現行水準を参考)

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

- 周辺高速道路と一体となって、既存ネットワークを有効活用するための料金設定
(引き続き、名二環との迂回分散機能の確保も考慮)
- 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現に向けて検討
(発着が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とするなど経路によらない同一料金について検討)

都心環状線の料金設定

- ・ 発着利用 → 都心環状線の利用が料金面で不利にならないような料金設定上の配慮
- ・ 通過利用 → 同一起終点間の往復利用では同じ料金とするなど、料金設定上の配慮

その他

- ・ 「利用しやすさ」を念頭においた割引の見直し・再編
- ・ 戦略的な料金（混雑時の渋滞緩和等）についても今後検討

債務の確実な償還を前提とした上で**基本方針（案）を踏まえ 料金案を検討**

5 . 今後のスケジュール（案）

中京圏の料金見直しに係るスケジュール（国）

令和元年11月11日 第5回中京圏小委員会

基本方針(案)

新たな料金の具体方針(案)(国)

新たな料金の具体案
(高速道路会社、公社、機構)

(事業許可等)

2020年度中（予定）

※名古屋第二環状自動車道の開通に合わせて

新たな料金のスタート

料金問題調査会（名古屋高速）

令和元年12月4日（本日）

第37回料金問題調査会【諮問】

料金問題調査会

料金問題調査会【意見書】