

名古屋高速道路 料金改定後の状況

目 次

- 1 料金改定の概要
- 2 名古屋高速道路の現状
- 3 料金改定後の交通状況等
- 4 料金改定に関する広報・アンケート調査
- 5 今後の取り組み

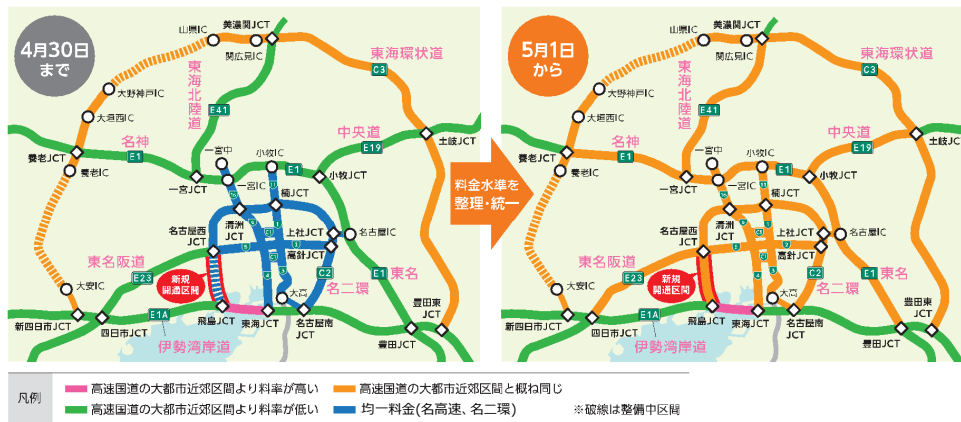
1 料金改定の概要

1-1. 料金改定の概要

○令和3年5月1日、名二環(名古屋西JCT～飛島JCT)の開通に合わせ、均一料金制から利用距離に応じた対距離制へ移行

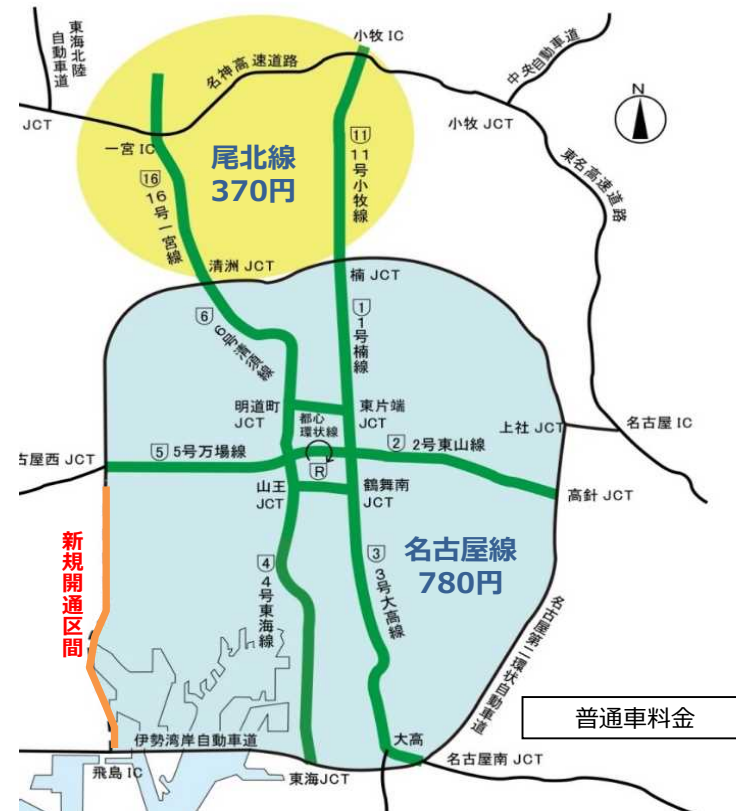
新たな料金体系の概要

- 均一料金制から対距離料金制
- 2車種区分から5車種区分へ
- 料金圏（名古屋線・尾北線）の廃止
- 割引の見直し



【名古屋高速道路の新料金】

車種区分	旧料金	新料金
軽・二輪		290円～1,110円
普通車	名古屋線：780円 尾北線：370円	290円～1,320円
中型車		290円～1,530円
大型車	名古屋線：1,570円 尾北線：730円	300円～2,010円
特大車		310円～3,160円



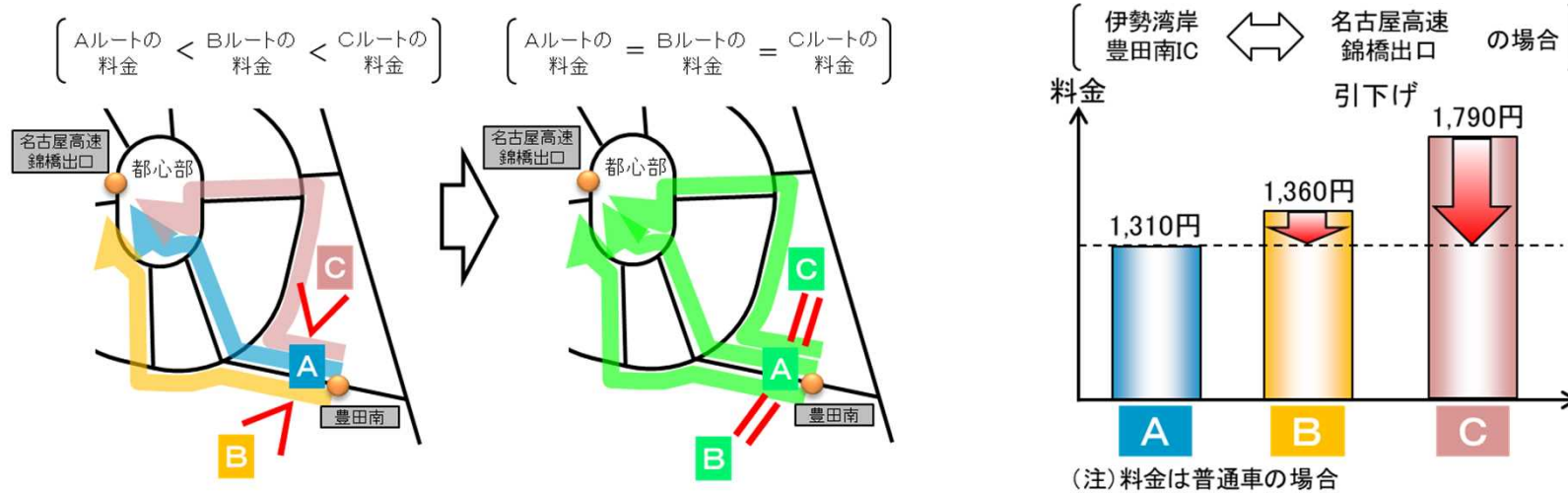
料金圏(料金改定前)

※非ETC車は、原則として入口からご利用いただける最大距離の料金となります。

1-2. 経路によらない同一料金の導入

名古屋都心流入割引 都心部への分散流入

都心環状線の出口までご利用いただいた場合、起終点間の最短距離を基本とした料金に引き下げます。



名二環迂回料金 起終点を基本とした継ぎ目のない料金

名二環をご利用した場合に不利な料金にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本とした料金に引き下げます。

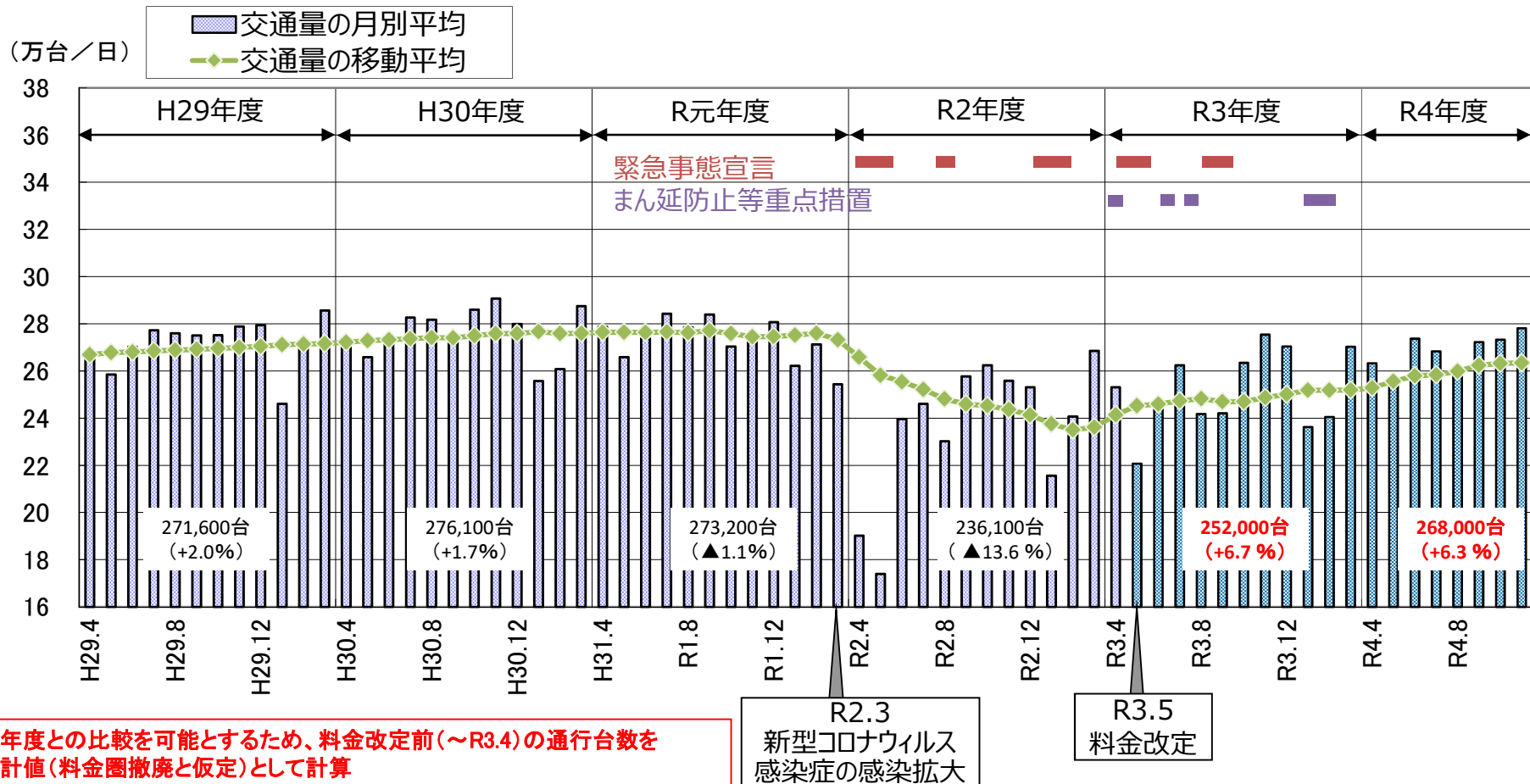


2 名古屋高速道路の現状

2-1. 名古屋高速の交通状況（利用交通量）

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年3月頃より交通量が大きく減少
- コロナ禍の令和3年5月に、料金改定を実施
- 交通量は徐々に回復しており、令和4年度(11月まで)は令和元年度の98%の水準

利用交通量の推移

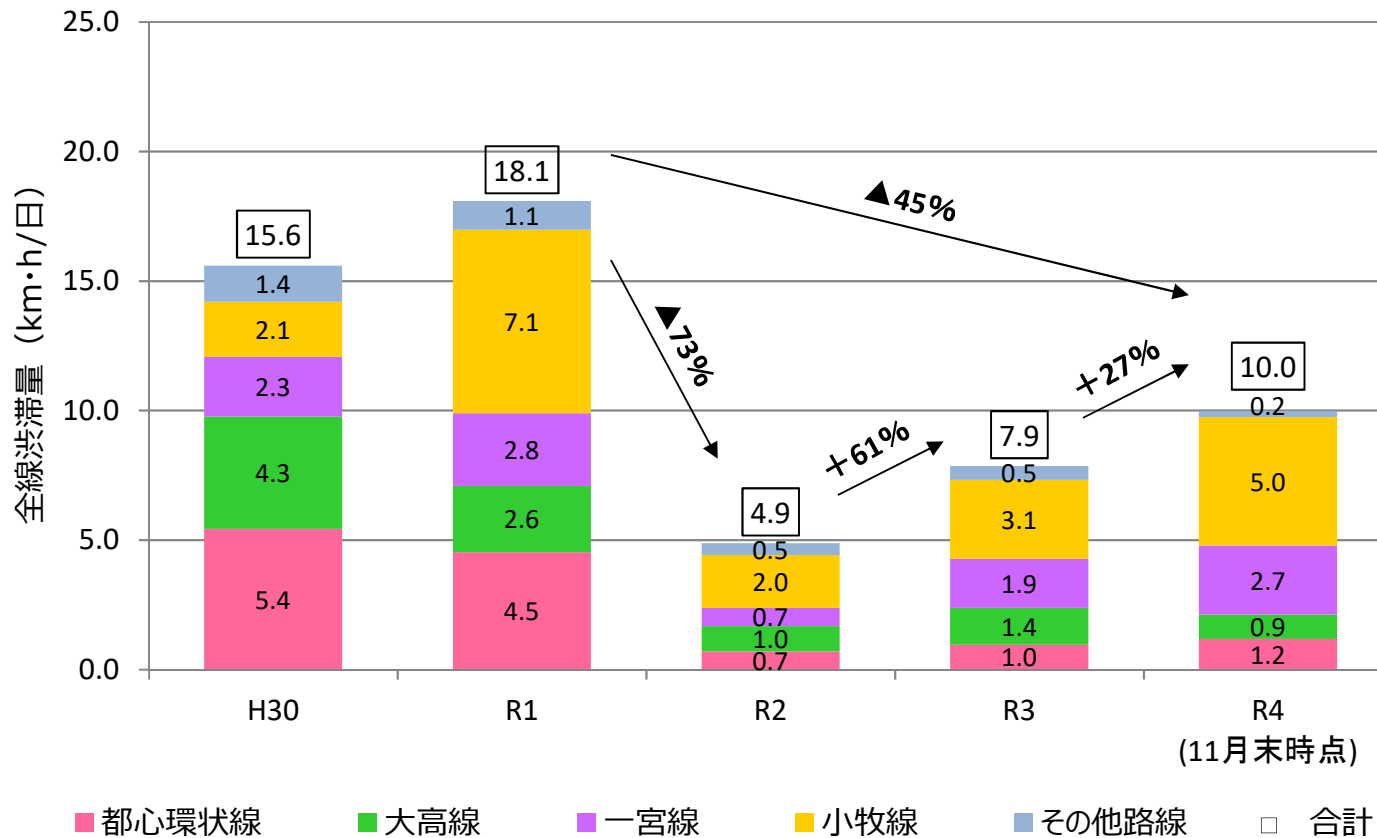


2-2. 名古屋高速の交通状況（渋滞）

- 令和2年度以降、コロナ禍における交通量の減少に伴い、渋滞量は大きく減少
- 渋滞量は増えつつあるものの、令和元年度よりは少ない状況

渋滞量

全線の平均渋滞量（平日）

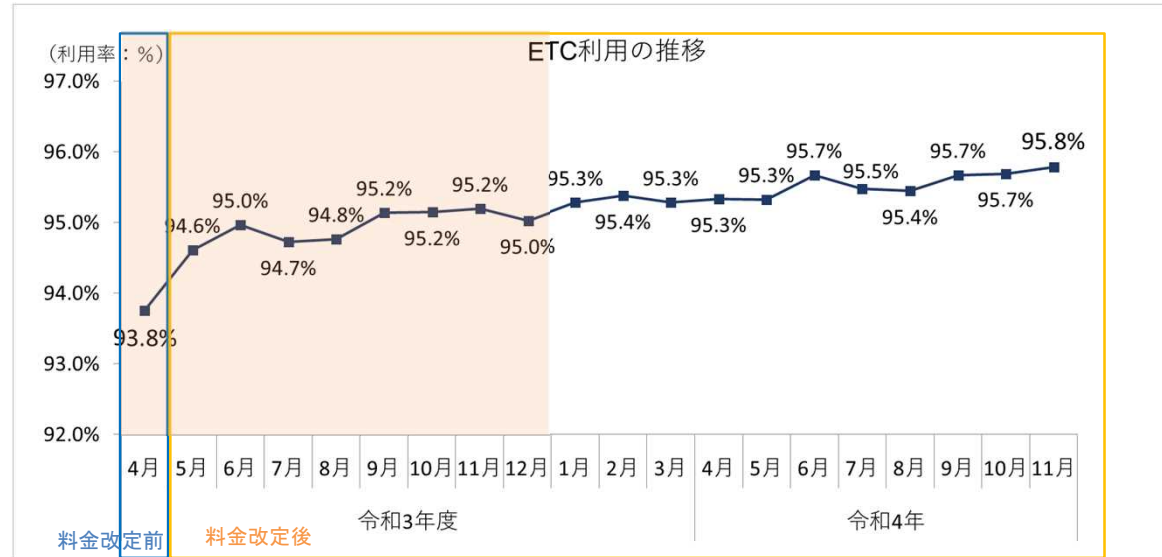


※渋滞量：渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積（事故渋滞、工事渋滞を除く）

2-3. ETC利用率の推移

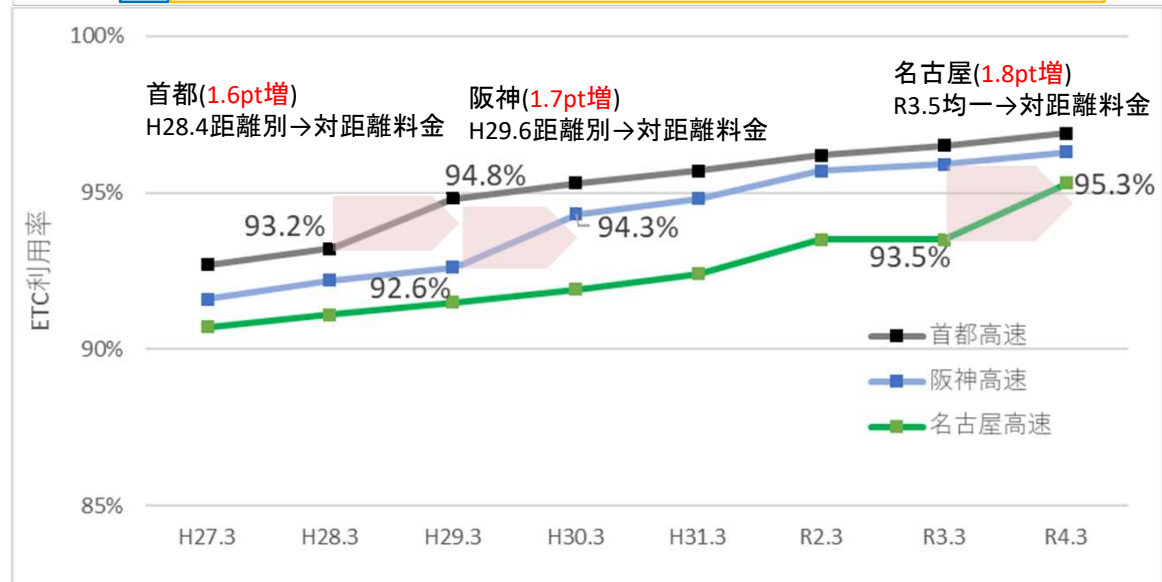
- 料金改定以降、ETC利用率は高くなり、約96%に達している
- 他高速の料金改定時の変化と比較しても同程度の増加率となっている

ETC利用率の推移



：車載器助成キャンペーン実施期間

(参考)
他高速の料金改定時との比較



2-4. 名古屋高速の経営状況（令和元年度～3年度）

損益計算書の概要

① 収益の状況（令和3年度）

道路料金収入等による収益 : 652億円 (R3-R2) 25億円減少

② 費用の状況（令和3年度）

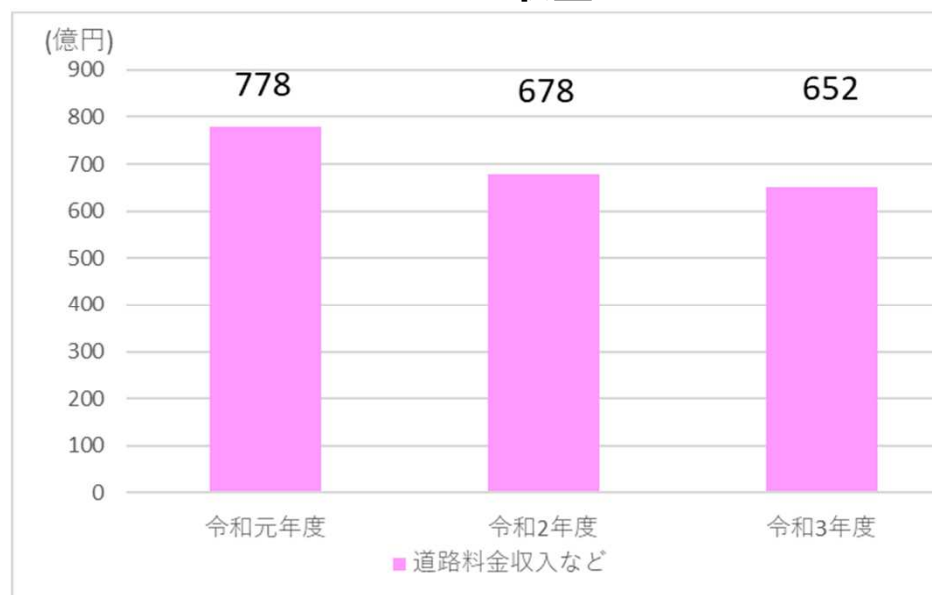
道路管理費等による費用 : 652億円 (R3-R2) 25億円減少

ア 道路管理費など : (R3-R2) 11億円増加

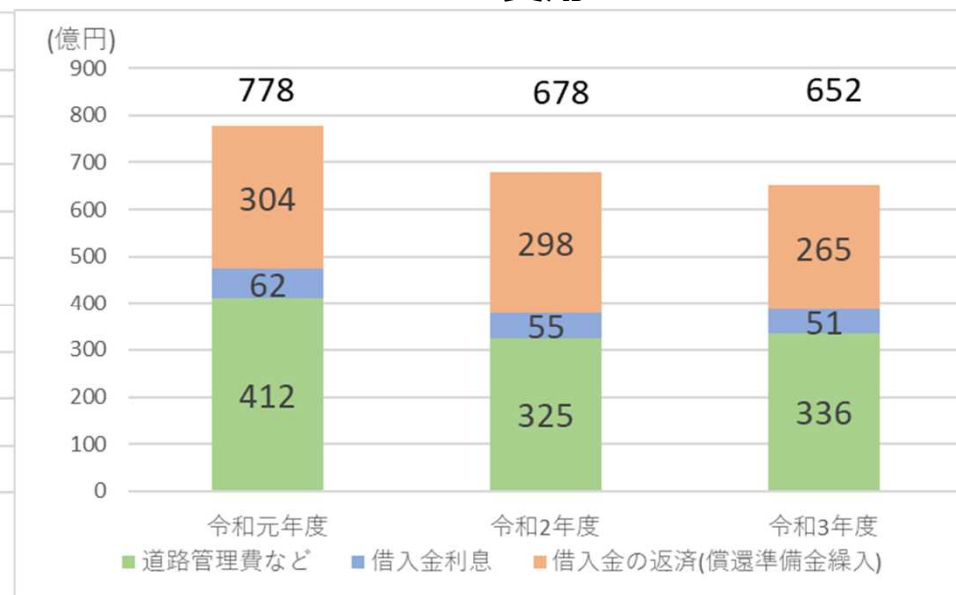
イ 借入金利息 : (R3-R2) 4億円減少

ウ 借入金の返済（償還準備金繰入） : 収益・費用の状況により (R3-R2) 33億円減少

収益

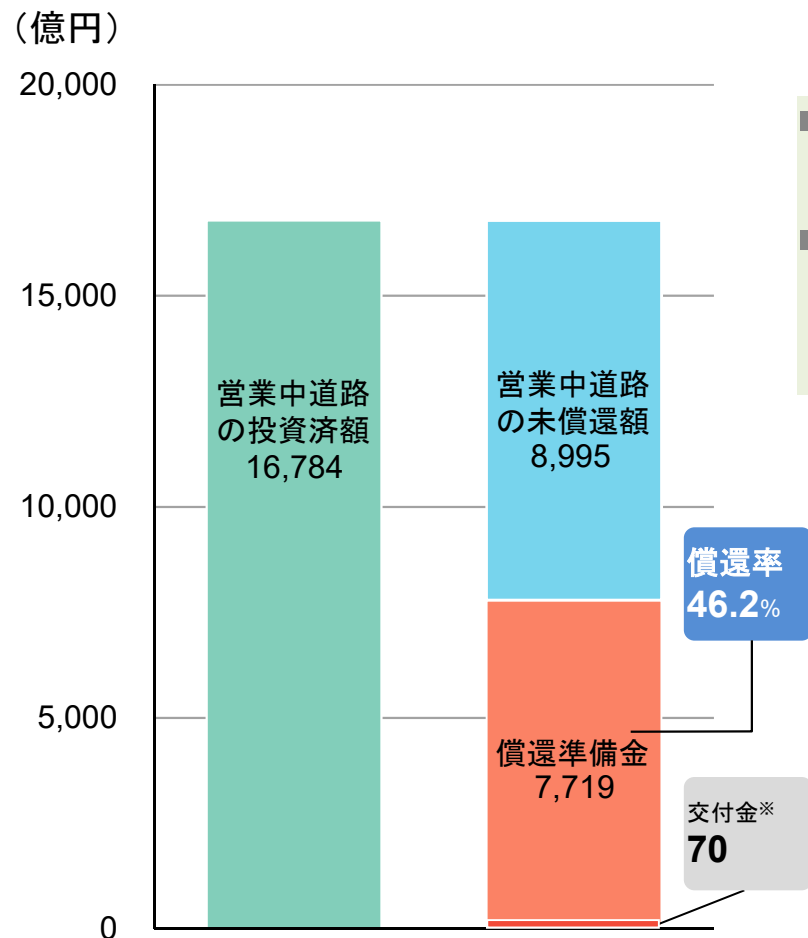


費用



2-5. 名古屋高速の経営状況（令和3年度決算）

- これまでの営業中道路の投資済額は1兆6,784億円
- そのうち、償還準備金として7,719億円を計上しており、償還率は46.2%



- 令和3年度末の営業中道路の投資済額1兆6,784億円は、交付金※を除き借入金及び出資金で賄っている。
- 令和3年度末の償還準備金（借入金の返済に充てた償還準備金繰入の累計額）は7,719億円（計画額7,680億円）で、計画を上回っている。

令和3年度の償還率（償還対象額に対する償還準備金の比率）の状況

$$46.2\% \text{ (償還率)} = \frac{7,719 \text{ 億円 (償還準備金)}}{\left(16,784 \text{ 億円 (営業中道路の投資済額)} - 70 \text{ 億円 (交付金※)} \right)}$$

※交付金は「資産見返交付金」であり、関連街路分担金に対する一定の補助として昭和63年度まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外。

(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがある。

3 料金改定後の交通状況等

3-1. 料金改定後の交通状況

○料金改定及び名二環のネットワーク整備により、高速道路がより賢く使われている効果を確認

名古屋高速の短距離利用が増加 (P.13)

旧料金圏を跨ぐ利用が増加し、一般道の交通が円滑化 (P.14)

名二環開通により、名古屋市内に向かう交通や名古屋市内を通過する交通が分散 (P.15)

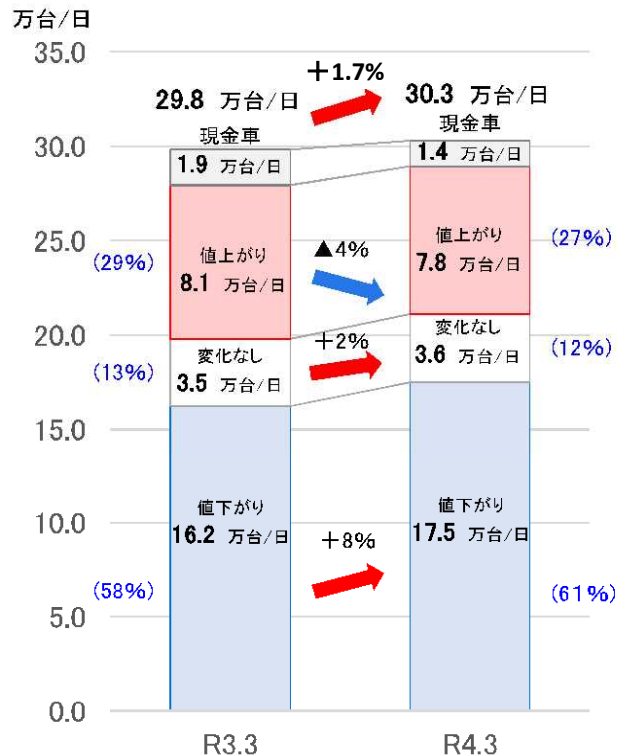
経路によらない同一料金の導入により、高速道路の利用が分散 (P.16)

高速道路と一般道の渋滞が緩和 (P.17、18)

3-2. 距離別の交通量の変化

- 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

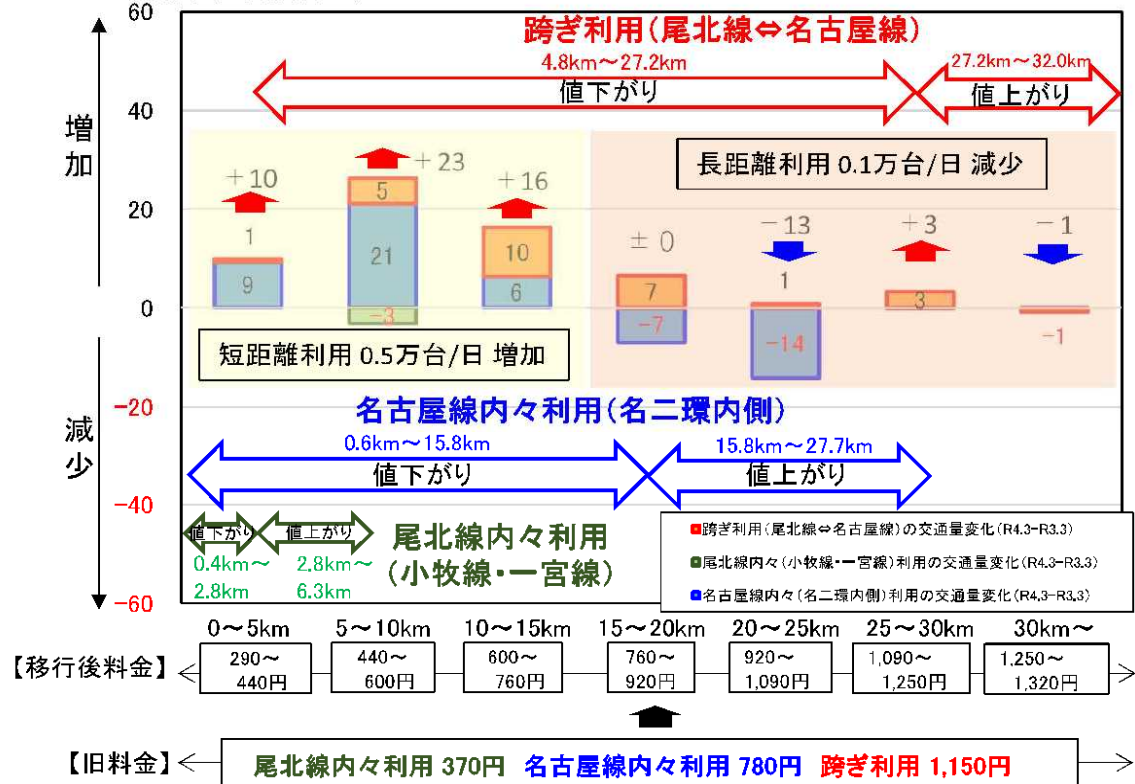
■名高速 平日平均交通量の変化



【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(現金車はトランカと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)

R3.3とR4.3の交通量比較(百台/日)

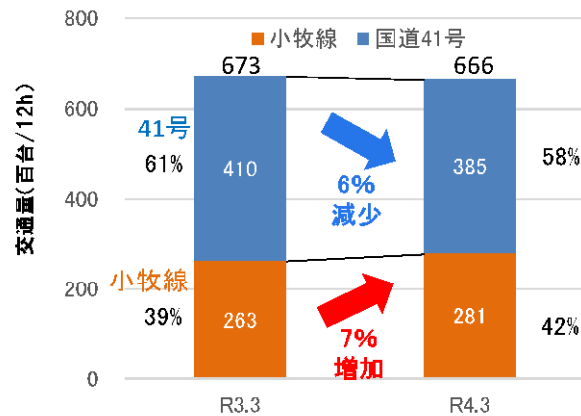


【出典】ETCデータによる集計
 【移行前(R3.3):3月22日~26日平日(月~金)平均】 【移行後(R4.3):3月22日~25日平日(火~金)平均】
 ※名古屋線内々利用は、「名古屋線のみ利用」から「NEXCO路線との接続部(桶JCT、高針JCT、名古屋南JCT、東海JCT、名古屋西JCT、清洲JCT)を経由した利用」を除いたもの
 ※尾北線内々利用は、「尾北線のみ利用」から「NEXCO路線との接続部(桶JCT、清洲JCT、小牧IC、一宮IC)を経由した利用」を除いたもの
 ※跨ぎ利用は、名古屋線と尾北線を跨いで利用したものの ※料金は普通車の例、割引は未考慮

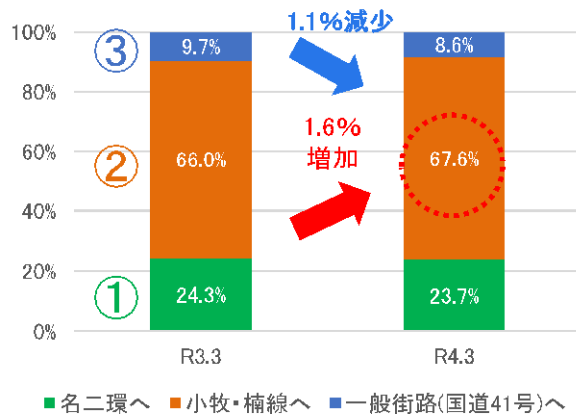
3-3. 料金圏撤廃の効果・一般道への影響

- 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



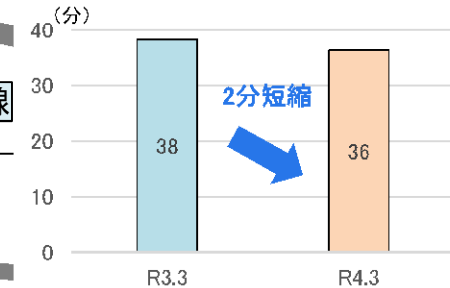
■料金圏撤廃による利用台数の変化



【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)



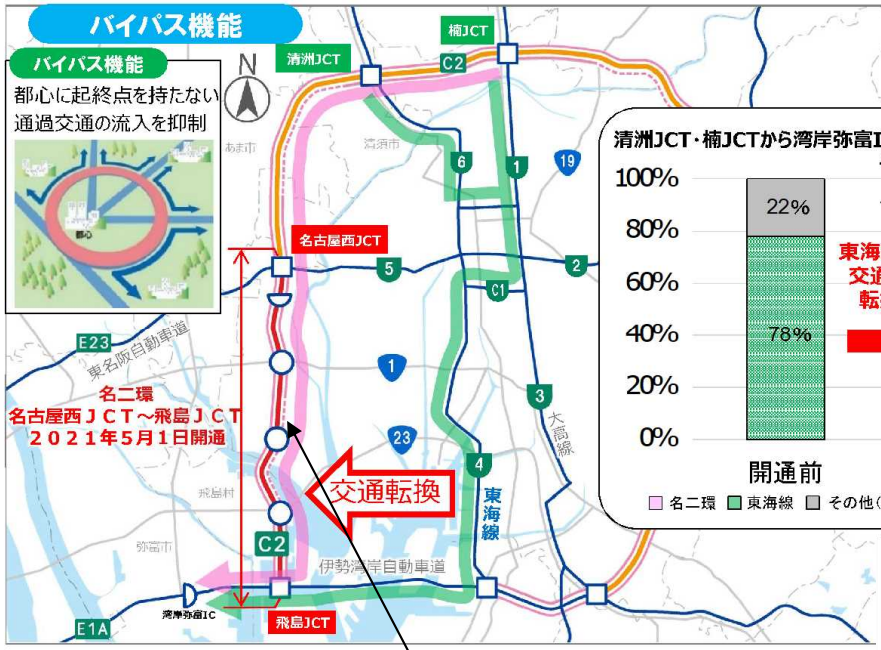
■国道41号の所要時間の変化 (朝ピーク時、上り方向)



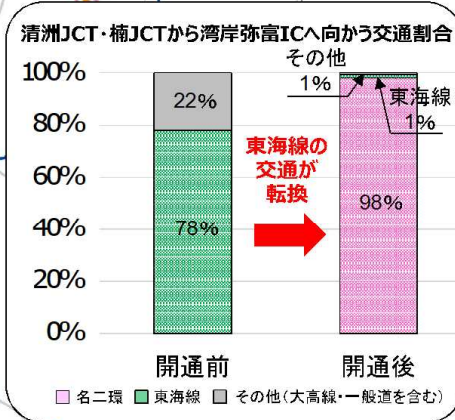
【出典】ETC2.0プローブデータ
 朝ピーク時(7-8時台)
 国道41号高岳交差点~村中交差点の区間(約15km)を集計
 移行前(R3.3):3/22~26平日平均
 移行後(R4.3):3/22~25平日平均

3-4. 名二環開通による交通の変化

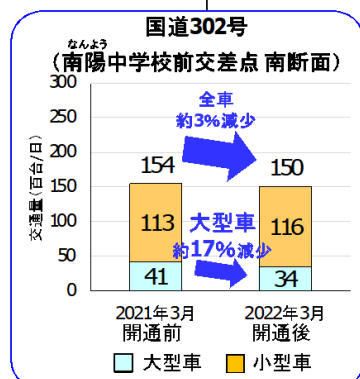
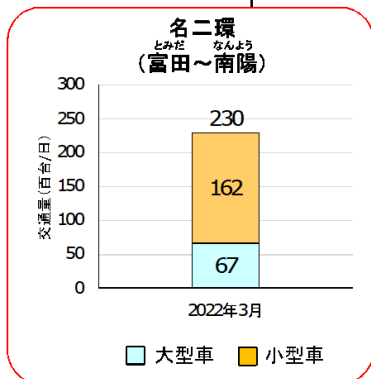
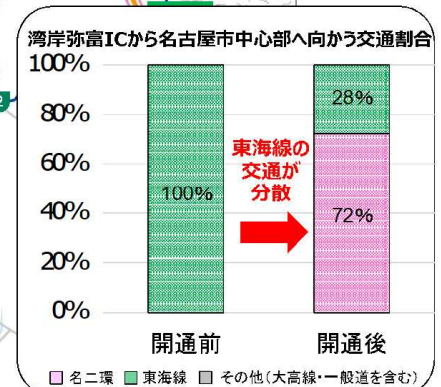
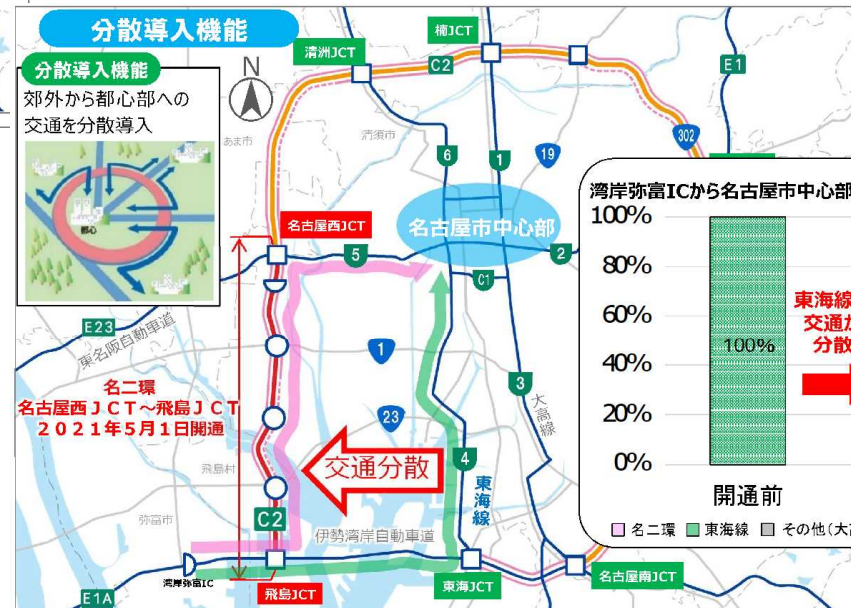
○令和3年5月に開通した名二環(名古屋西JCT～飛島JCT)の交通量は令和4年3月時点で約2.3万台/日



通過交通が名古屋高速から名二環に転換



都心部に流入する交通が名古屋高速から名二環に分散



【出典】・NEXCO 日本トラカンデータ
 下記期間の平均値
 2022.3.22～3.25、3.28

・国道302号 交通量調査
 2021.3.3、2022.3.23
 ※交通量調査値(12h)に昼夜率を乗じて算出

■出典 ETC2.0プローブデータ
 開通前: 2021.3.22～3.26、3.29～3.31
 開通後: 2022.3.22～3.25、3.28～3.31

※バイパス機能: 楠JCT若しくは清洲JCTから湾岸弥富IC間の経路を集計
 分散導入機能: 湾岸弥富ICから名古屋環状線出口及び東山線白川出口の経路を集計

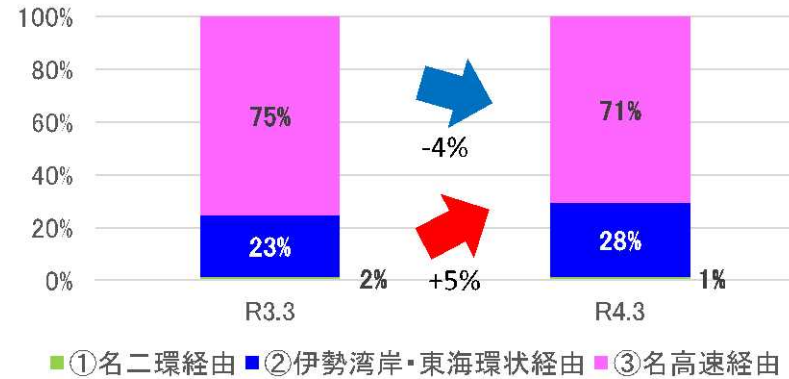
3-5. 経路によらない同一料金の導入による交通の変化

- 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の経路の割合が約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、伊勢湾岸道およ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



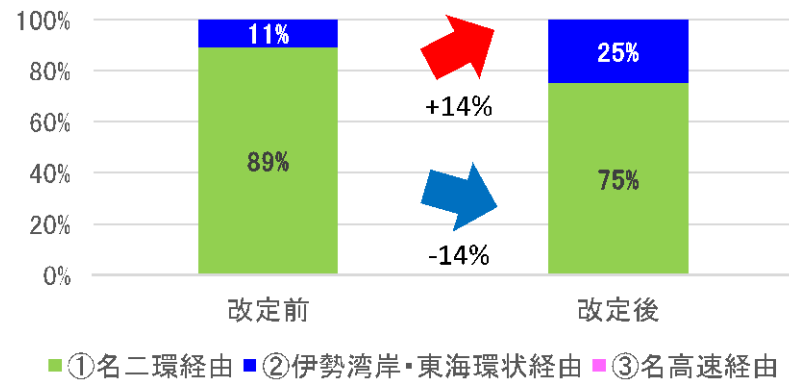
【移行前後3月の特定週】



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)	

【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を發、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

3-6. 渋滞状況の変化 [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)



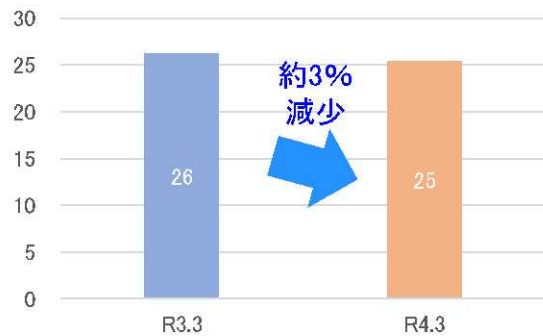
【出典】ETC2.0プローブデータ、トラカンデータ
移行前(R3.3):3/22～26平日平均
移行後(R4.3):3/22～25平日平均

3-7. 渋滞状況の変化 [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

3-8. リフレッシュ工事における料金調整

R4.10.22(土)~R4.10.30(日) 大高線南行き終日通行止

名古屋高速リフレッシュ工事

3 高速3号大高線

鶴舞南 JCT 南行 → 名古屋南 JCT

終日通行止

2022年 10/22(土)~31(日) 深夜0時 深夜24時

工事期間中は、周辺道路、高速道路の混雑が予想されます。
ルート変更のご検討や**お車の利用を控えて**いただくなどご理解とご協力をお願いします。

名古屋高速

リフレッシュ工事案内図 [工事通行止区間]

<凡例>
 ← 入口
 → 出口

3-9. リフレッシュ工事における料金調整

- 対距離料金制の導入により、工事通行止め区間を迂回した際に、通常時よりも料金が高くなる場合が発生
- リフレッシュ工事期間中、迂回利用者に対し、大高線を利用した料金よりも高くないように、一部ルートにおいて料金調整を実施

伊勢湾岸道へのご利用



交通量の変化

利用交通量(台/日)

工事前	299,100
工事中	285,300
差(比率)	▲13,800 (0.95倍)

【料金所通行台数での比較】
 工事前: 2022.10.17(月)~21(金)の平均値
 工事中: 2022.10.24(月)~28(金)の平均値

知多半島連絡路へのご利用



料金調整適用台数 1,800(台/日)

【トラックカウンター値での比較】
 工事前: 2022.10.17(月)7時~22(土)7時の平均値
 工事中: 2022.10.24(月)7時~29(土)7時の平均値



3-9. リフレッシュ工事アンケート

速報値

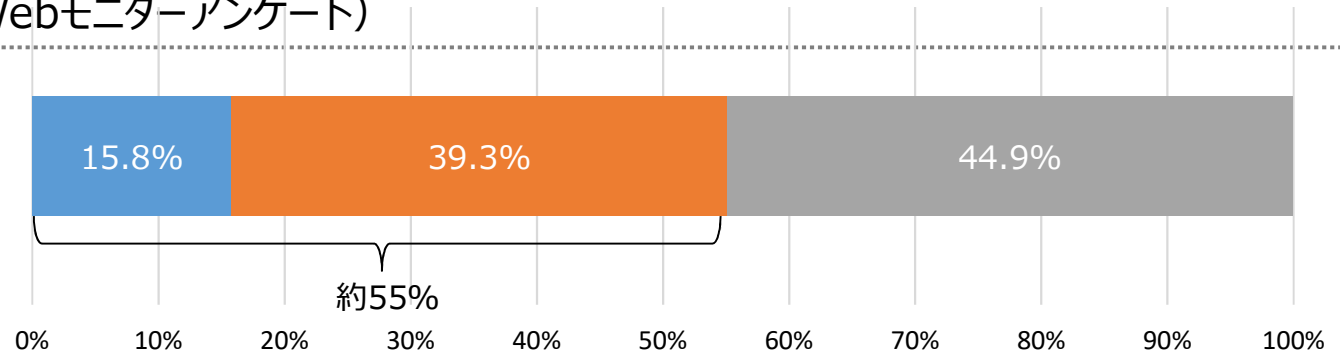
条件：運転免許保有者

過去3ヶ月以内に名古屋高速3号大高線南行き（鶴舞南JCT～名古屋南JCT）を利用した方

対象：1,500サンプル（Webモニターアンケート）

料金調整の認知度

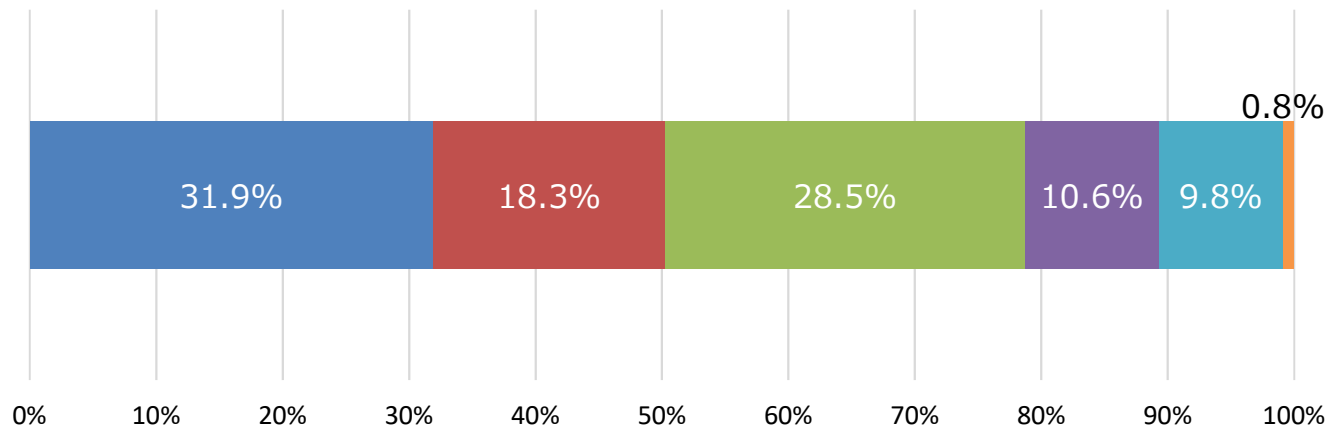
料金調整が実施されていたことを知っていた方は約55%



- 実施することも料金調整の対象となるルートも知っていた
- 実施することは知っていたが、料金調整の対象となるルートは知らなかった
- 全く知らなかった（このアンケートで初めて知った）

料金調整による行動変化

リフレッシュ工事の際、迂回路として、料金調整される経路を選択する方は約32%



- 料金調整がある場合は、料金調整が適用される経路を利用する
- 料金調整の有無に関わらず、距離が最短となる経路を利用する
- 料金調整の有無に関わらず、混雑していない経路を利用する
- 料金調整の有無に関わらず、一般道を利用する
- 料金調整の有無に関わらず、自動車の利用を控える
- その他

（注）端数処理の関係上、計において合わないことがある。

4 料金改定に関する広報・アンケート調査

4-1. 料金改定に向けた広報

○料金改定に向けて、様々な媒体を活用し段階的に広報を強化

広告媒体等		実施内容	R2.4~6	R2.7~9	R2.10~12	R3.1~3	R3.4	R3.5~	
公式WEBサイト		R2.4立ち上げ	[Progress bar from R2.4 to R3.4]						
SNS		Twitter Facebook				[Progress bar from R3.1 to R3.4]			
マスメディア	新聞広告	地方紙6回				★	★		
	ラジオCM	中京圏:480本				[Progress bar from R3.1 to R3.4]			
インターネット	JARTIC バナー広告	3ヶ月				[Progress bar from R3.1 to R3.4]			
	スマートニュース バナー広告	1ヶ月				[Progress bar from R3.1 to R3.4]			
紙媒体	リーフレット	210,000部			[Progress bar from R2.10 to R3.4]				
	ポスター	2,400部			[Progress bar from R2.10 to R3.4]				
	チラシ (現金車向け)	160,000部			[Progress bar from R2.10 to R3.4]				
	ガイドブック	17,000部				[Progress bar from R3.1 to R3.4]			
高速道路上広報物 (横断幕・立看板・懸垂幕 (一般道含む))		横断幕・懸垂幕 約100箇所 立看板約450枚			[Progress bar from R2.10 to R3.4]				
自治体広報誌 (広報あいち・広報なごや等の 主な沿線市町) 名古屋商工会議所会報		約150万部		★		★	★	★ ★ ★	
コンビニポスター		2ヶ月				[Progress bar from R3.1 to R3.4]			

料金改定



HPバナー



横断幕

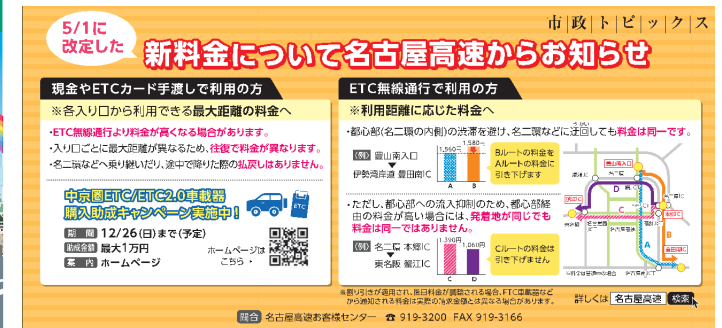
4-2. 料金改定後の主な広報

○料金改定後も広報を継続しつつ、内容を見直しながら追加するなど周知を強化

- ・ガイドブックの増刷・改訂
(増刷 0.2万部、改訂版 約1万部)
- ・自治体広報誌への掲載
(広報なごや等 約120万部)
- ・各地域に合わせた広報チラシの配架
(一宮市内各施設(市役所、138タワー等)、NEXCOのPA(川島PA、内津峠PA等))
- ・地域イベントでの周知
ネクス・プラザフェスティバル
名古屋まつり
設立50周年パネル展
(金山総合駅、名古屋都市センター)等
- ・情報冊子「naco」の発刊・掲載
(約1万部)
- ・PR動画(作成中)
(YouTube等へ投稿予定)



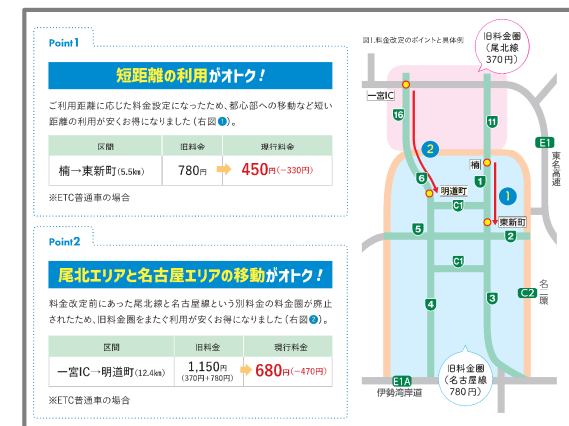
ガイドブック



広報なごや9月号



イベントでの周知



情報冊子「naco」

4-3. アンケート調査

料金改定後に実施した
主なアンケート調査

2021年度お客様満足度調査

- ・実施主体：名古屋高速道路公社
- ・調査期間：2021(令和3)年9月16日～10月15日
- ・調査対象：過去1年以内に自ら運転し、名古屋高速を利用した方
- ・調査方法：調査票、公社HP特設サイト
- ・回答者数：約11,000サンプル

第16回名古屋高速道路起終点調査

- ・実施主体：名古屋高速道路公社
- ・調査期間：2021(令和3)年10月3日～11月30日
- ・調査対象：2021(令和3)年9月から11月に名古屋高速を利用した方
- ・調査方法：公社HP特設サイト、WEBモニター
- ・回答者数：約7,000サンプル

2022年度お客様満足度調査

速報値

- ・実施主体：名古屋高速道路公社
- ・調査期間：2022(令和4)年9月15日～10月14日
- ・調査対象：過去1年以内に自ら運転し、名古屋高速を利用した方
- ・調査方法：調査票、公社HP特設サイト
- ・回答者数：約9,000サンプル

令和4年度第3回市政アンケート（名古屋市）

- ・実施主体：名古屋市
- ・調査期間：2022(令和4)年11月1日～11月15日
- ・調査対象：18歳以上の市民（2,000人を無作為抽出）
- ・調査方法：郵送
- ・回答者数：約1,000サンプル

4-4. アンケート調査(認知度)

速報値

2022年度お客様満足度調査

- 名古屋高速利用者の対距離料金制の導入の認知度は約76%
- 車種区分や料金圏の廃止など具体的な内容の認知度は20～25%程度
- 料金改定を知らなかった利用者は約18%

料金改定の認知度

2022年度お客様満足度調査

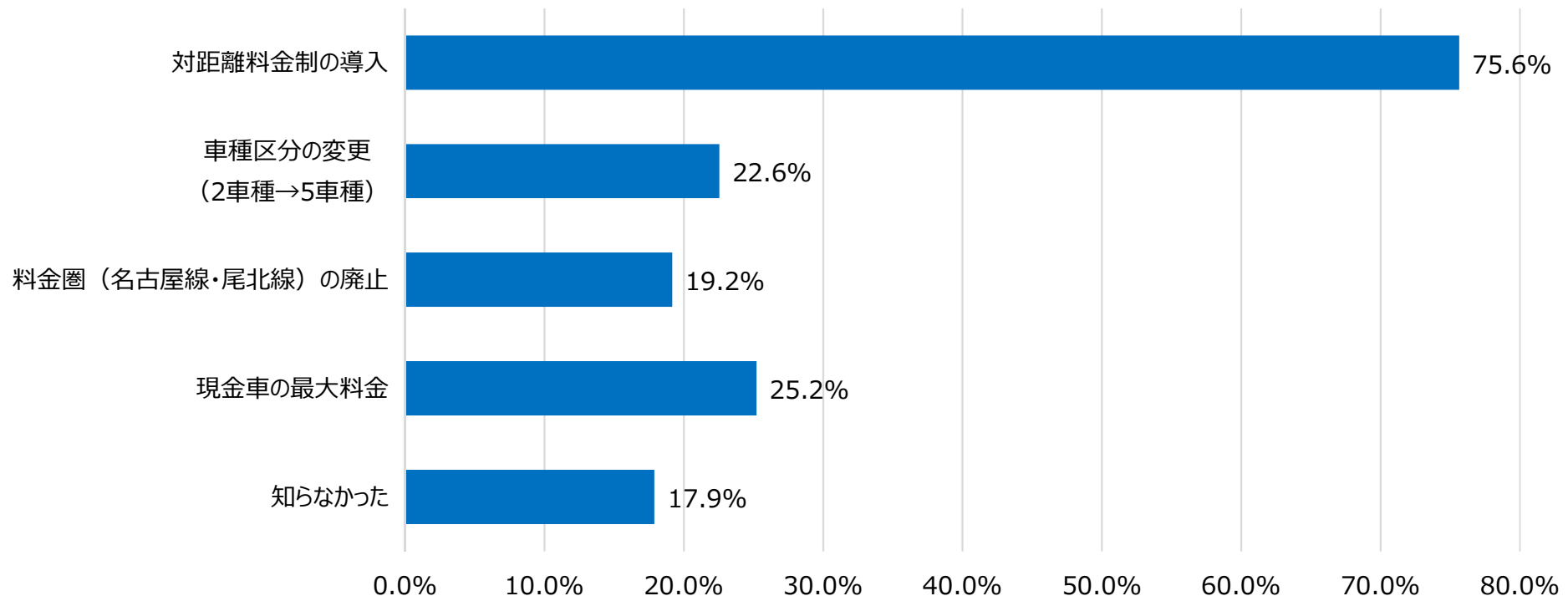
調査期間 : 令和4年 9月15日(木)~10月14日(金)

調査対象 : 過去1年以内に自ら運転し、名古屋高速を利用した方

調査方法 : 調査票、公社HP特設サイト

回答者数 : 8,711サンプル

N=8,619 (※複数回答)



4-5. アンケート調査(行動変化)

速報値

- 料金改定によって行動変更した利用者は約41%
- 利用区間の変化の内容は、一般道から名高速へ転換した方が約36%、名二環等との併用が増えた方が約32%、利用区間が短くなった方が約44%

行動の変化

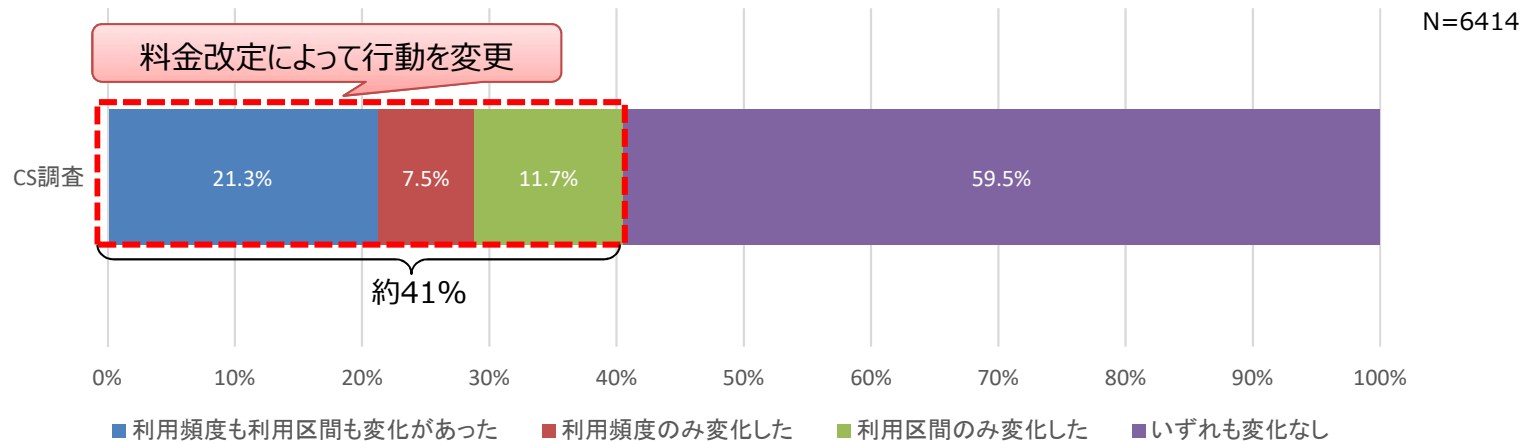
2022年度お客様満足度調査

調査期間 : 令和4年 9月15日(木)~10月14日(金)

調査方法 : 調査票、公社HP特設サイト

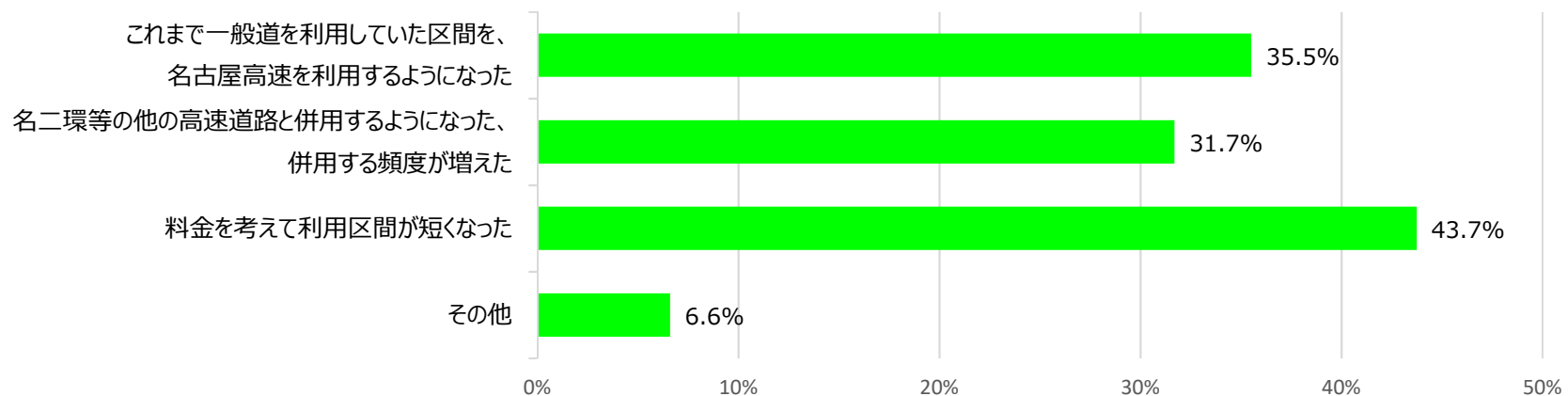
調査対象 : 過去1年以内に自ら運転し、名古屋高速を利用した方

回答者数 : 8,711サンプル



【参考】利用区間の変化の内容

N=2117 (※複数回答)



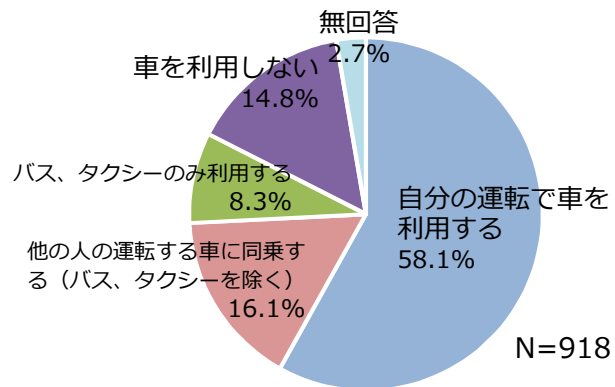
4-6. アンケート調査(認知度)

令和4年度第3回市政アンケート(名古屋市)

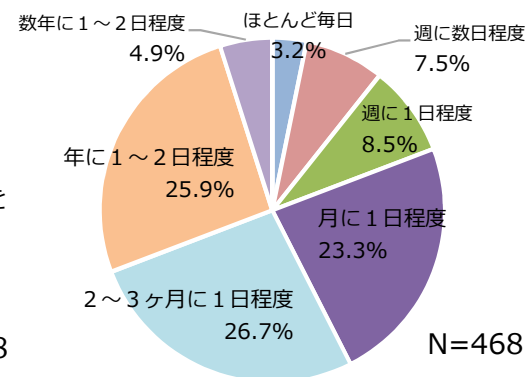
- 名古屋市民の料金改定の認知度は約42%
- 料金改定を知っていた方の、対距離制導入の認知度は約85%
- 車種区分や料金圏の廃止など具体的な内容の認知度は10~35%程度

市政アンケート
 調査期間 : 令和4年11月1日(火)~11月15日(火) 調査方法 : 郵送
 調査対象 : 18歳以上の市民(2,000人を無作為抽出) 回答者数 : 918サンプル

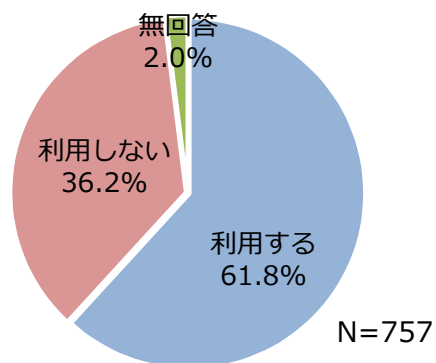
車の利用



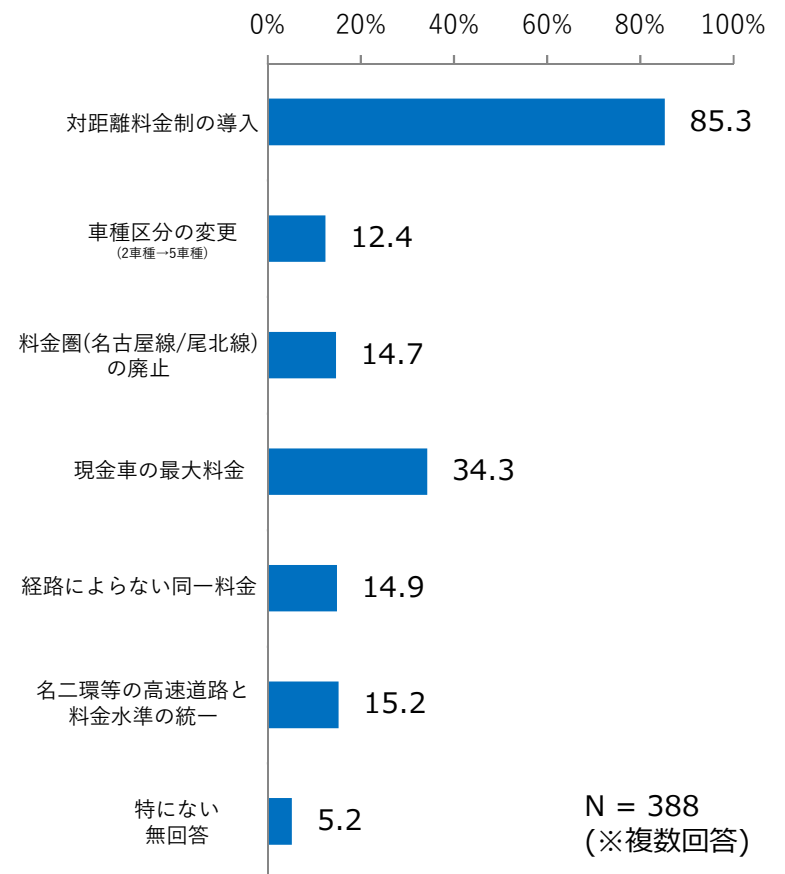
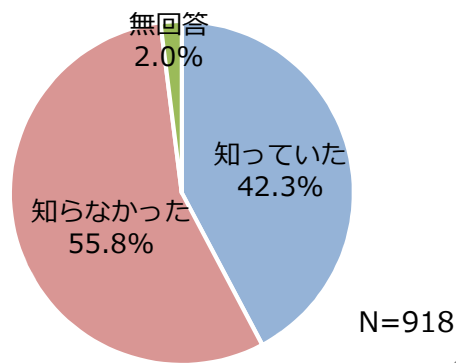
名古屋高速の利用頻度



名古屋高速の利用



料金改定の認知度



5 今後の取り組み

5-1. 国土幹線道路部会 中間答申(一部抜粋)

令和3年8月4日公表

社会資本審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申 (一部抜粋)

高速道路を持続的に利用する枠組み

費用負担についての3つの理念

維持管理・修繕、更新、進化・改良の負担
(Maintenance) (Renewal) (Grade up)

利用者による負担

地域の状況に応じた負担

・MRGを確実に実施する必要

・最大の受益者である利用者が負担

・地域政策的な観点からも検討

※料金が利用交通に与える影響を考慮

<更新・進化への取組>

- ・利用者負担を基本として、料金徴収期間の延長について具体的に検討
- ・見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定し、計画的に事業を推進
- ・債務の確実な返済見通しの確認のために、債務返済計画を策定し、その期間の料金徴収の継続検討

<将来の維持管理等の負担のあり方>

- ・更新・進化の債務完済後、引き続き料金徴収を継続するか、税負担に切り替えるかどうかは引き続き議論

<現在無料となっている高速道路における維持管理等の負担の方向性>

- ・利用者負担を基本とし、周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、有料高速道路の隣接区間を中心に慎重に検討

5-2. 国土幹線道路部会 中間答申(一部抜粋)／名高速の今後の考え方

速やかに実現すべき料金制度のあり方

大都市圏料金

・高速道路の機能を最大限に発揮するため、料金の賢い3原則に沿った料金を更に進化

＜今後の取組の方向性＞

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	・物流等へ配慮しつつ、激変緩和としての上限料金を、順次見直し ・首都高速に続いて、阪神高速等の料金体系についても見直しを検討
	②管理主体を超えた シンプルでシームレスな 料金体系	・都市部の政策的課題を解消するため、外側の環状道路の利用を促進 ・ETC専用化等の取組を推進しつつ、本線料金所を順次撤去 ・ターミナルチャージの重複徴収の撤廃について検討
	③交通流動の 最適化のための 戦略的な料金体系	・交通需要の偏在等に起因する混雑緩和のための料金を本格導入 ・料金施策の効果を高めるため、料金に対する認知度向上に必要な広報 ・柔軟に料金変更できるシステムへの改良

○R3.8.4社会資本整備審議会 道路分科会

国土幹線道路部会 中間答申を名古屋高速道路公社にて一部加工

名古屋高速道路公社の今後の考え方

- 引き続き、料金改定の効果について分析・評価を行う
- 『料金の賢い3原則』等を踏まえ、国における議論や他の高速道路の動向も注視しつつ、お客様に満足していただける、より高いサービス水準を目指して料金施策の検討を行う