

中京圏の高速道路料金見直しに伴う

名古屋高速道路の料金について

意見書

令和 2 年 3 月 5 日

名古屋高速道路公社 料金問題調査会

はじめに

国の審議機関である社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中京圏小委員会において、名古屋高速道路を含む中京圏の高速道路料金の見直しについて議論され、令和元年11月11日の第5回中京圏小委員会において、「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)」が示された。

これを背景とし、名古屋高速道路公社理事長から調査会に対し、「中京圏の高速道路料金見直しに伴う名古屋高速道路の料金」について、諮問が行われた。

本調査会ではこれを受けて、名古屋高速道路の「料金見直しにおける方向性」について審議を行うとともに、その後、令和2年2月5日に国土交通省より公表された「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」との整合性について審議を行い、名古屋高速道路の新たな料金案及び今後取り組むべき事項について、意見募集結果をふまえた上で、意見書としてとりまとめた。

令和2年3月5日

名古屋高速道路公社 料金問題調査会

会長 奥野 信宏

名古屋高速道路公社料金問題調査会 委員一覧（敬称略、五十音順）

| | | |
|---------|--------|--|
| | 内田 吉彦 | 名古屋商工会議所 専務理事 |
| | 大場 和子 | 愛知県消費者協会 常任理事 |
| | 小川 正樹 | 一般社団法人中部経済連合会 専務理事 |
| (会 長) | 奥野 信宏 | 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 上席顧問・名古屋都市センター長、元名古屋大学副学長 |
| | 河野 ともえ | 愛知県地域婦人団体連絡協議会 会長 |
| | 佐藤 久美 | 金城学院大学 国際情報学部 教授 |
| | 藤田 素弘 | 名古屋工業大学 大学院工学研究科 教授 |
| | 松浦 以津子 | 弁護士（名嶋・綿貫法律事務所） |
| | 森川 高行 | 名古屋大学 未来社会創造機構 教授 |
| | 山田 基成 | 名古屋大学 大学院経済学研究科 教授 |
| (会長代理) | 山本 幸司 | 名古屋工業大学 名誉教授 |

これまでの経緯

令和元年 11 月 11 日 第 5 回中京圏小委員会にて「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)」が示される

12 月 4 日 第 37 回 料金問題調査会
「基本方針(案)」を背景とし、公社理事長から本調査会へ諮問
名古屋高速道路の「料金見直しに向けた方向性」について審議

12 月 11 日 中京圏小委員会が「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針」を公表

令和 2 年 2 月 5 日 国土交通省が「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」を公表

2 月 10 日 第 38 回 料金問題調査会
「具体方針(案)」と「料金見直しに向けた方向性」との整合について審議

2 月 13 日 公社及び中日本高速道路株式会社が「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」を公表し、意見募集を実施

(2/13~2/26)

3 月 5 日 公社及び中日本高速道路株式会社が意見募集結果を公表

3 月 5 日 本調査会より公社理事長あて、意見書を提出

目 次

| | |
|----------------------------------|---|
| 1. 名古屋高速道路の現行の料金（これまでの料金設定の考え方） | 1 |
| 2. 中京圏小委員会「基本方針」 | 1 |
| 3. 名古屋高速道路の「料金見直しに向けた方向性」 | 3 |
| 4. 国土交通省「具体方針(案)」 | 4 |
| 5. 「具体方針(案)」と「料金見直しに向けた方向性」との整合性 | 5 |
| 6. 意見募集 | 7 |
| 7. 今後取り組むべき事項 | 7 |

1. 名古屋高速道路の現行の料金（これまでの料金設定の考え方）

名古屋高速道路は、周辺の東名・名神高速道路、名古屋第二環状自動車道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化を図るとともに、一般道路の混雑緩和、地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上等に寄与している。

名古屋高速道路の現行の料金は、普通車・大型車の2車種区分とする均一料金制が採用されている。また、都心部への通過交通を抑制し、名古屋第二環状自動車道へ迂回分散を促進する観点などから、名古屋線と尾北線が別料金圏として設定されている。有料道路における公平性の観点からは対距離制が望ましいところであるが、都市内の大量交通を円滑に処理するために料金体系を簡素化する必要があったこと、出口料金所の設置が困難であったことなどから、昭和54年の第1期開通よりこれまで2車種区分での均一料金制が採用されている。

均一料金制、2車種区分、別料金圏および債務の着実な償還を前提として、現行の料金が設定されている。

また、現在の均一料金制を前提とし、主にETC車^{*}を対象とした各種割引が実施されている。

※ ETC車：ETC（自動料金支払いシステム）を使用して無線通信により料金決済を行う車両

2. 中京圏小委員会「基本方針」

高速道路の料金見直しについては、国の審議機関である社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において、先行して首都圏・近畿圏の高速道路料金見直しについて議論され、首都圏では平成28年4月より、近畿圏では平成29年6月より対距離制を基本とする料金体系の見直しがなされた。

名古屋高速道路を含む中京圏については、国土幹線道路部会の下に、地元に通じた有識者を加えた中京圏小委員会が新たに設置され、平成30年11月より議論が開始された。その後、自治体や関係団体へのヒアリングを経て、令和元年11月11日の第5回中京圏小委員会において、「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)」が示された。

その後、令和元年12月11日に中京圏小委員会より「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針」として公表されている。

（基本方針のポイント）

（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共通の理念）

「利用度合いに応じた公平な料金体系」

「管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」

「交通流動の最適化のための戦略的な料金体系」

特に中京圏は「必要なネットワーク整備と合理的な料金体系の整理との両立」に特段の対応が必要

＜実現に向けた取組＞

① 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で踏まえ検討
- ・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

② 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

③ 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時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. 名古屋高速道路の「料金見直しに向けた方向性」

(1) 名古屋高速道路の現状の課題

(料金関連)

- ・均一料金制、別料金圏が採用されていることから、道路ネットワークの拡大に伴い、短距離利用時や料金圏をまたぐ連続利用時の料金に不公平感や割高感が生じている。
- ・管理主体の異なる名古屋高速道路（名古屋線）と名古屋第二環状自動車道との双方を乗り継ぐ連続利用時に、ともに均一料金であることによる割高感のため、一般道路から高速道路への交通転換が図られにくく、一般道路の混雑を助長している。
- ・均一料金制を前提とした多くの割引を実施していることにより、利用者にとってわかりにくい料金設定となっている。

(ネットワーク関連)

- ・近年の交通量増加に伴い、都心環状線や大高線、一宮線で渋滞が増加傾向にある。
- ・都心環状線や大高線では、経路選択に偏りが生じ交通集中が発生している一方で、東山線や東海線では比較的余裕があり、ネットワークが有効活用されていない。
- ・一宮線では、道路ネットワークが接続していない区間があることなどから、名神高速道路の渋滞による影響を受けて渋滞が発生している。
- ・また、2027年に予定されるリニア中央新幹線開業に伴い、都心へのアクセス向上に向けた道路ネットワーク整備が必要となっている。

(2) 料金を取巻く環境

名古屋高速道路では平成16年のETC導入以降、その普及は順調に拡大してきており、平成30年度平均の利用率は約92%に達している。また、首都圏・近畿圏では、国土幹線道路部会の議論を経て対距離制へすでに移行しており、名古屋高速道路を含む中京圏においても、中京圏小委員会より、対距離制を基本とする旨をはじめとする「基本方針」が示された。

(3) 料金見直しに向けた方向性

上記で整理した名古屋高速道路の現状の課題、料金を取巻く環境をふまえ、名古屋高速道路の「料金見直しに向けた方向性」を下記の通りとした。

(利用度合いに応じた公平な料金体系)

- ・周辺的高速道路と料金水準・車種区分を統一する対距離制の導入

- ・全体としてより公平な料金の実現と政策目的に応じた割引の導入

(利用しやすい料金)

- ・経路によらない同一料金の導入による、道路ネットワークの有効活用、名古屋第二環状自動車道の迂回分散機能の確保

4. 国土交通省「具体方針(案)」

中京圏小委員会「基本方針」に基づき、今後のネットワーク充実のための財源確保も念頭に円滑な交通処理や確実な債務償還も考慮しながら、中京圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、国土交通省が「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」としてとりまとめ、令和2年2月5日に公表された。

「具体方針(案)」概要

(新たな高速道路料金の実施時期)

- ・名古屋第二環状自動車道の開通に合わせて導入する。

(料金体系の整理・統一とネットワーク整備)

- ・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も考慮し、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。
- ・名古屋高速については、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備に必要な財源確保にあたり、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現行の償還期間を延長する。

(起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現)

- ・交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部周辺的环境改善を図るため、東海環状自動車道および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する。
- ・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。

(名古屋高速道路の料金に関すること)

- ・名古屋高速の料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準(29.52円/km)を基本とする対距離制を導入することとし、高速道路ネットワーク全体における公平性や、名古屋都心部における交通の定時性の確保等を考慮し、必要な料金を設定する(利用1回当たりの固定額;ターミナルチャージ250円)。

- ・この際、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備について、名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした上で、必要な財源確保にあたり、現行の料金水準を考慮すれば、当該整備に係る利用者の追加的な料金負担をできるだけ軽減する必要があることから、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現在の償還期間を延長する。
- ・併せて、物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、現行の名高速 ETC コーポレートカード割引については継続するとともに、ETC 夜間割引については一般道路の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進するという割引の目的を踏まえ、中型車以上に限定した上で、継続する。
- ・また、車種区分については、5車種区分へ統一する。

(名古屋第二環状自動車道の料金に関すること)

- ・現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入する。
- ・その際、現在、均一料金となっている名古屋第二環状自動車道については、物流への影響や非 ETC 車[※]の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定する。
- ・料金水準の統一による負担増などを考慮して、名古屋第二環状自動車道における平日朝夕割引について、当面、継続する。

※ 非 ETC 車：現金で料金決済または ETC カードの手渡しで料金決済を行う車両

5. 「具体方針(案)」と「料金見直しに向けた方向性」との整合性

国土交通省の「具体方針(案)」に対し、本調査会における「料金見直しに向けた方向性」との整合性について審議、確認を行った。

(利用度合いに応じた公平な料金体系)

- ・大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制を導入し、車種区分を現行の2車種区分から5車種区分へ変更することで、周辺的高速道路の料金体系との統一がなされ、名古屋高速道路を含む中京圏の高速道路ネットワーク全体の公平性の確保が図られる。よって、本調査会における「方向性」と整合するものと考えている。
- ・対距離制の導入に際し、債務の着実な償還を前提とした上で、全体としてより公平で利用しやすい料金を目指すことが必要である。

- ・これまで均一料金制の前提のもとで実施してきた多くの割引については、対距離制の導入に伴い、政策目的に応じた見直しが必要となり、物流事業者の負担軽減の観点、夜間の沿道環境改善の観点、都心環状線利用者の分散導入の観点などをふまえた割引の実施が必要である。
- ・対距離制の導入により、これまで同一利用料金でありながら、短距離利用と中・長距離利用との間に生じていた不公平感の低減が図られる。また、均一料金制を前提として設定していた別料金圏を対距離制の導入とあわせて廃止することにより、同一利用距離でありながら、料金圏をまたがない利用と料金圏をまたぐ連続利用との間に生じていた不公平感の低減も図られる。よって、本調査会における「方向性」と整合するものとする。

(利用しやすい料金)

- ・対距離制の導入により、これまで短距離利用や料金圏をまたぐ連続利用及び管理主体の異なる名古屋高速道路と名古屋第二環状自動車道との連続利用に生じていた割高感が低減され、より利用しやすい料金となることで、一般道路から高速道路への交通転換を促進し、高速道路ネットワークの有効活用が図られる。よって、本調査会における「方向性」と整合するものとする。
- ・都心部への分散流入を目的とする「経路によらない同一料金」の導入により、経路選択に偏りが生じ交通集中が発生している大高線から、比較的余裕がある東海線や東山線への迂回を促進し、高速道路ネットワークの有効活用が図られる。また、事故や災害等による通行止めが生じた場合における代替路としての機能も確保できる。よって、本調査会における「方向性」と整合するものとする。
- ・環状道路の利用が料金面で不利にならない「経路によらない同一料金」を導入し、あわせて、名古屋第二環状自動車道においては「平日朝夕割引」が当面継続されることから、朝夕の混雑時において名古屋第二環状自動車道が利用しやすい料金となり、名古屋第二環状自動車道の迂回分散機能が確保できる。よって、本調査会における「方向性」と整合するものとする。
- ・「経路によらない同一料金」の導入に際し、環状道路経由料金と都心部経由料金を比較し、都心部経由の料金が高くなる場合に都心部経由の料金を引き下げないことにより、都心部への通過交通を抑制し、環状道路を含めた高速道路ネットワークの有効活用が図られる。よって、本調査会における「方向性」と整合するものとする。

以上のとおり、国土交通省の「具体方針(案)」は、本調査会における「料金見直しの方向性」と整合するものであることから、債務の着実な償還を前提とした

上で、国土交通省の「具体方針(案)」を基本とした内容を、名古屋高速道路の新たな料金案とすることが妥当である。

6. 意見募集

公社は、前述の新たな料金案について、中日本高速道路株式会社の新たな料金案とあわせて、「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」として公表するとともに、広く一般からの意見募集を行った。

<意見募集概要>

意見募集対象 「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」
意見募集期間 令和2年2月13日(木)～2月26日(水)
意見受付方法 専用ホームページまたは郵送

<意見募集結果概要>

意見提出人数 39名 ※専用ホームページへのアクセス件数 5,396件

意見総数 132件

| | |
|------------------|-----|
| ・新たな料金体系全般に関する意見 | 54件 |
| ・個別路線の料金に関する意見 | 47件 |
| ・その他の意見 | 31件 |

※中日本高速道路株式会社の新たな料金案に関する意見を含む

7. 今後取り組むべき事項

公社においては、本調査会での各委員の意見や意見募集結果等をふまえ、今後とも以下の事項を中心に検討を行うとともに、関係機関との連携を十分に図りながら実施に向けて取り組んでいくことが必要である。

- ・対距離制への移行や経路によらない同一料金の導入など、名古屋高速道路の料金体系に大きな変化が生じることから、利用者への十分な周知に努めることが重要である。

また、新たな料金体系の導入によって利用者が高速道路を賢く使えるようにするために、出発前から高速道路利用時に至る各段階において、ウェブやカーナビゲーション、道路情報板等の各種媒体を活用し、混雑情報や所要時間情報等、経路選択支援となる情報提供の充実を図ることが重要である。

- ・非 ETC 車において対距離制を適用する場合、適用の前提となる入口～出口間の特定のためには主に出口への料金所増設が必須となるものの、物理的には非常に困難である。したがって、入口から利用可能な最大料金を適用することはやむをえない対応と言える。ただし、非 ETC 車を含めた利用者全体におけるさらなる公平性を確保するためには、非 ETC 車に対する ETC 普及促進を図ることが重要である。したがって、非 ETC 車の現状をよく分析し、新たな料金体系の周知に努めるとともに、ETC 車載器の購入助成や ETC パーソナルカード*の周知など、ETC 普及促進に向けてきめ細やかな対策を講じることが重要である。

※ ETC パーソナルカード：クレジットカード契約をしない利用者が ETC を利用できるよう、高速道路株式会社 6 会社が共同発行する有料道路の料金決済に限定された ETC カード。保証金（デポジット）を預託することで、ETC クレジットカードと同様に ETC を利用することが可能。

- ・新たな料金体系の導入後における、都心環状線や一般道路の混雑状況の変化など、交通に与える影響について十分な検証を行うことが必要である。また、交通への影響を検証した上で、戦略的な料金の実施にあたっては、他機関と連携しつつ十分な検討が必要である。
- ・都心アクセス関連事業など、道路ネットワークのさらなる充実による利便性向上に資するべく、事業化に向けた着実な取り組みを実施されることが重要である。
- ・名古屋都市圏の重要な交通基盤である名古屋高速道路において、安全・安心・快適な道路サービスが提供されるよう、今後も大規模修繕事業の着実な推進など適切な維持管理に努めることが重要である。
- ・新たな料金体系については、その導入後における社会情勢の変化やネットワーク整備の進展、交通状況の変化、公社の経営状況等をふまえて、意見募集により得られた意見も参考としながら、必要に応じて見直しを検討していくことが必要である。