



いつも近くに名古屋高速

NAGOYA EXPRESSWAY

第35回

名古屋高速道路公社
料金問題調査会

平成25年 8月 6日

目 次

1. 名古屋高速道路の概要

- (1) 開通済区間
- (2) 交通量
 - 1) 推移
 - 2) 現状
- (3) 現行料金
 - 1) 料金体系
 - 2) 割引制度

2. 開通予定区間の概要

- (1) 位置図
- (2) 東海線
- (3) 整備効果

3. 東海線の開通に伴う料金について

- (1) 料金等の設定
- (2) 料金の検討
 - 1) 料金決定の基本的な考え方
 - 2) 償還主義の観点からの検討
 - 3) 公正妥当主義の観点からの検討
- (3) まとめ

1. 名古屋高速道路の概要

(1) 開通済区間

◆名古屋高速道路は……

- ・名古屋都心から主要な6方向へ放射状に伸びる自動車専用道路であり、環状道路である名古屋第二環状自動車道(名二環)と一体となって、名古屋都市圏の骨格を形成する道路。
- ・整備計画※延長81.2kmの95%にあたる、77.3kmが開通。 ※平成25年1月許可

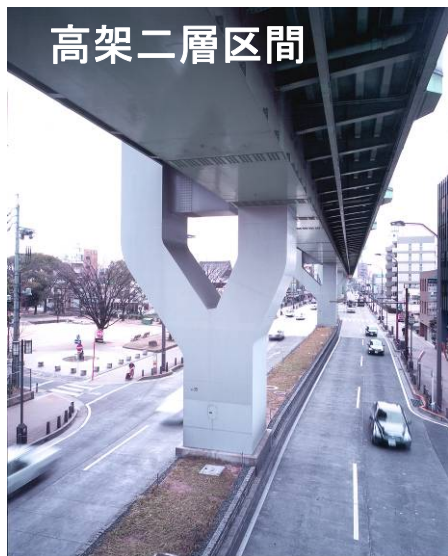
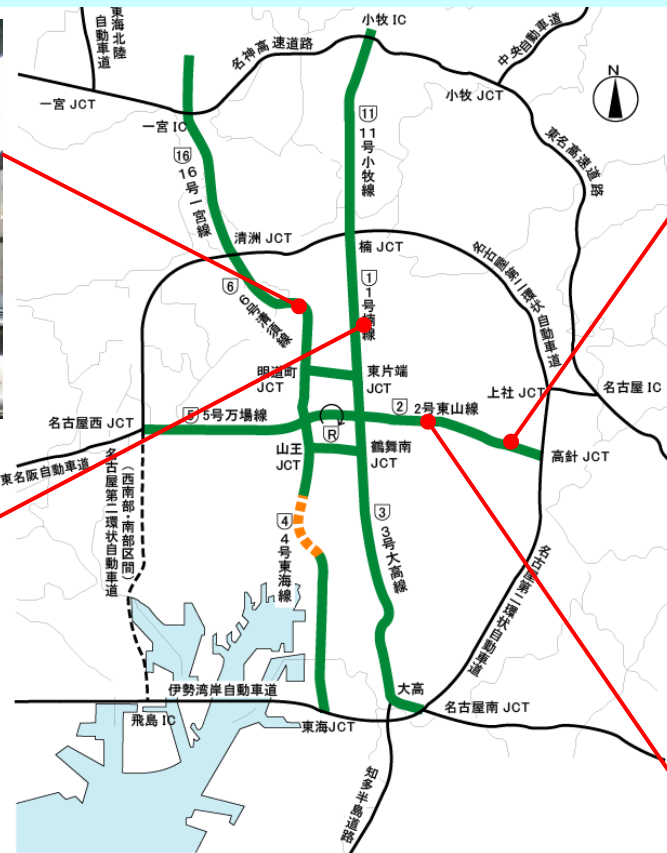


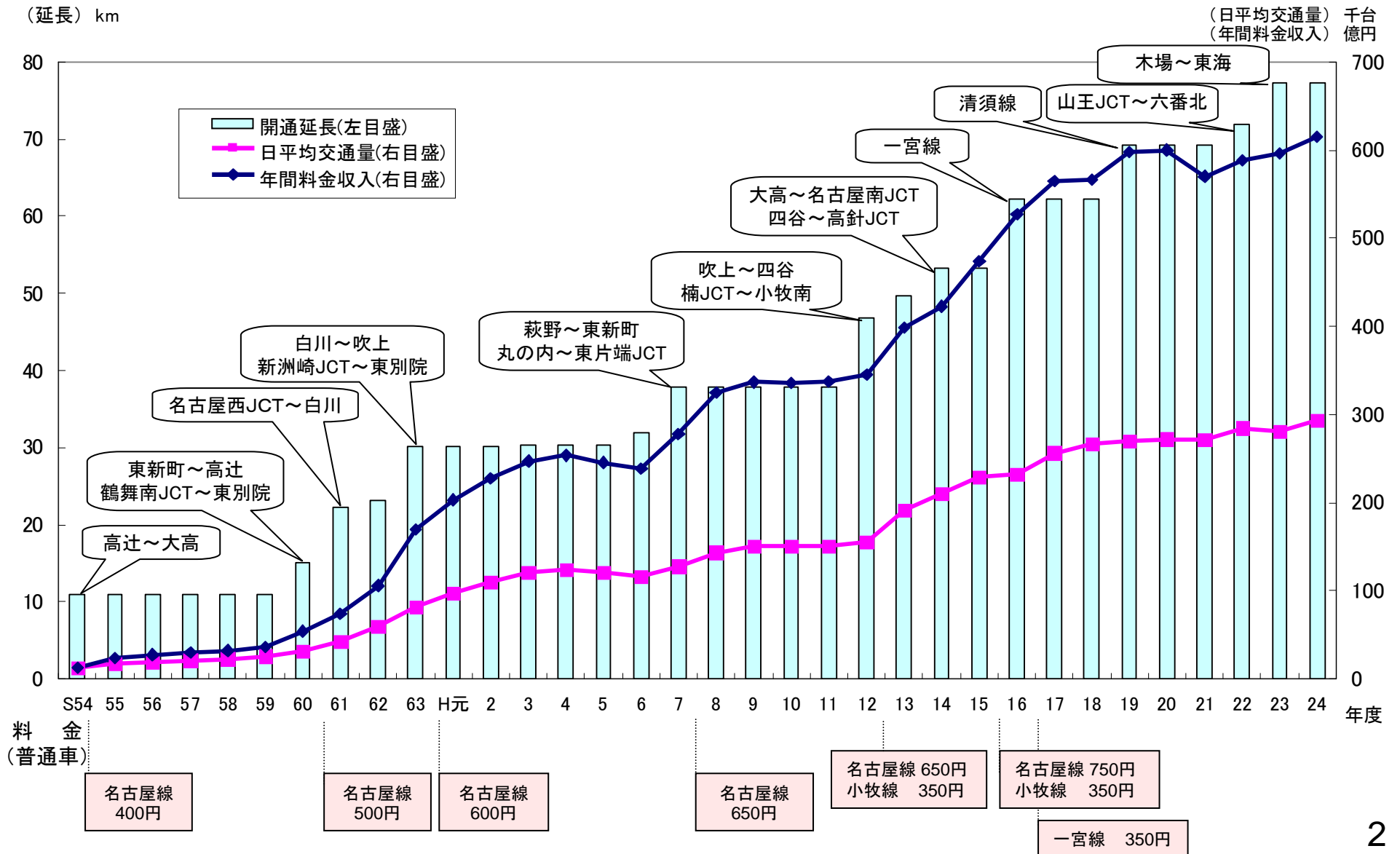
図 開通済区間の概要

	延長	凡例
開通済区間	77.3km	■
建設中区間	3.9km	■ ■ ■
整備計画	81.2km	—

(2) 交通量

1) 推移

・開通延長の増加に伴い、交通量及び料金収入も増加。



2)現状

- ・平成24年度の平均交通量は約29万3千台/日。対前年度比で5%増加した。
- ・月別交通量については、平成23年3月の東日本大震災および名二環東部・東南部(高針JCT～名古屋南JCT)の開通により、前年を下回る状況が続いたが、平成24年3月以降は、前年を上回る状況となっている。

表 路線別交通量の年度比較 (台/日)

		平成24年度①	平成23年度②	比率(①/②)
名古屋線		194,600	186,800	1.04
尾北線	小牧線	45,000	43,600	1.03
	一宮線	53,800	50,400	1.07
合計		293,400	280,700	1.05

**ETC(無線)利用率
89.6%**
(H25年3月時点)

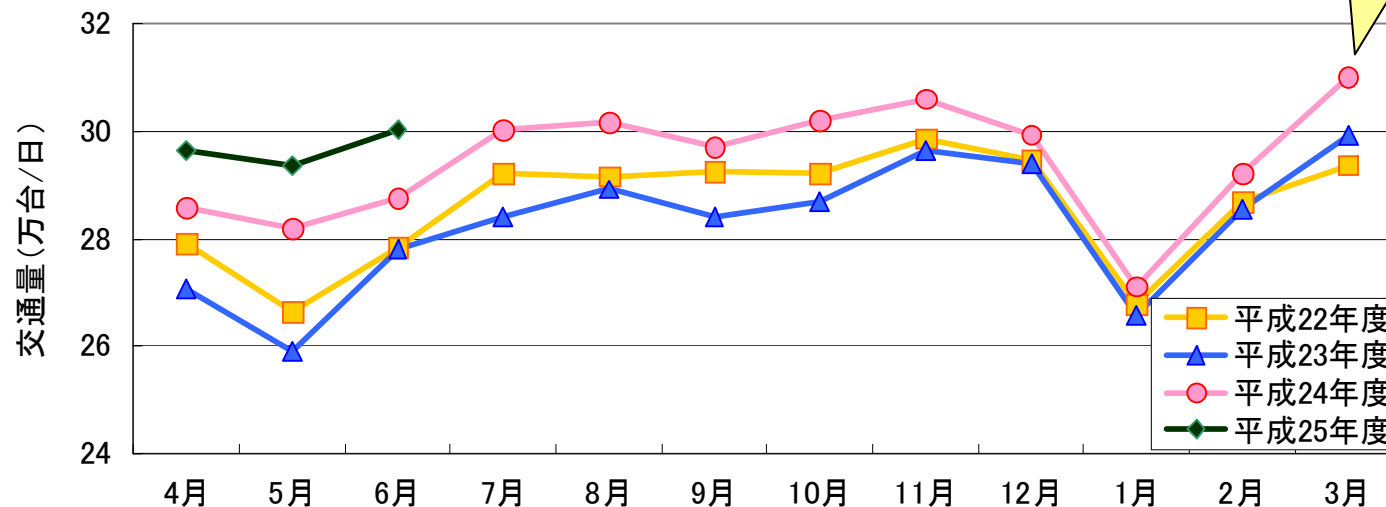


図 月別交通量*の年度比較

※降雪等による通行止めの日をのぞく

(3) 現行料金

1) 料金体系

表 料金の額等

料金圏名	普通車※2	大型車※3
名古屋線	750円	1,500円
尾北線 (小牧線、一宮線)	350円	700円

※1) 特定料金区間〔桶JCT⇄豊山南出・入口、堀の内入口⇒小牧IC〕は、普通車200円、大型車400円

※2) 普通車とは、普通・小型乗用車、小型バス(定員29人以下)、普通・小型トラック、自動二輪車(125CC以下を除く)、軽自動車、小型特殊自動車

※3) 大型車とは、大型バス(定員30人以上または総重量8トン以上)、大型トラック(積載量5トン以上または総重量8トン以上)、大型特殊自動車



図 名古屋高速道路の料金体系

2) 料金割引

- ETC(無線)利用のお客様を対象に「利用頻度」、「端末特定区間」、「時間帯・休日」に応じた割引を実施。

利用頻度に応じた割引

◆ETCマイレージサービス

基本ポイント	加算ポイント	
	月間利用額区分	100円につき
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

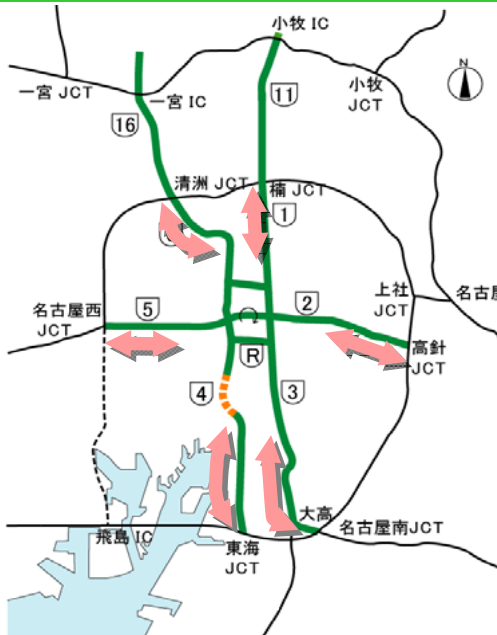
◆名高速ETCコーポレートカード割引

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%

端末特定区間での割引

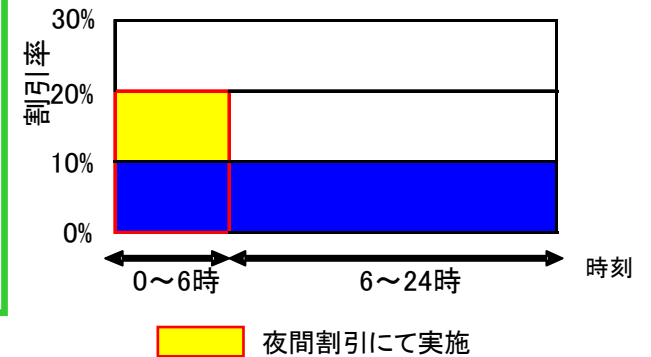
◆ETC端末特定区間割引

- 黒川⇄楠
 - 春岡⇄高針
 - 烏森⇄千音寺
 - 呼続⇄大高
 - 烏見町⇄清須
 - 木場⇄東海
- 普通車: 200円引
大型車: 400円引

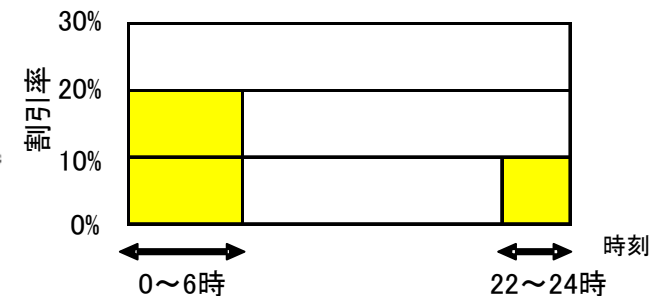


時間帯・休日に応じた割引

◆ETC日曜・祝日割引



◆ETC夜間割引



その他の割引

- ◆ETC路線バス割引
- ◆障害者割引

2. 開通予定区間の概要

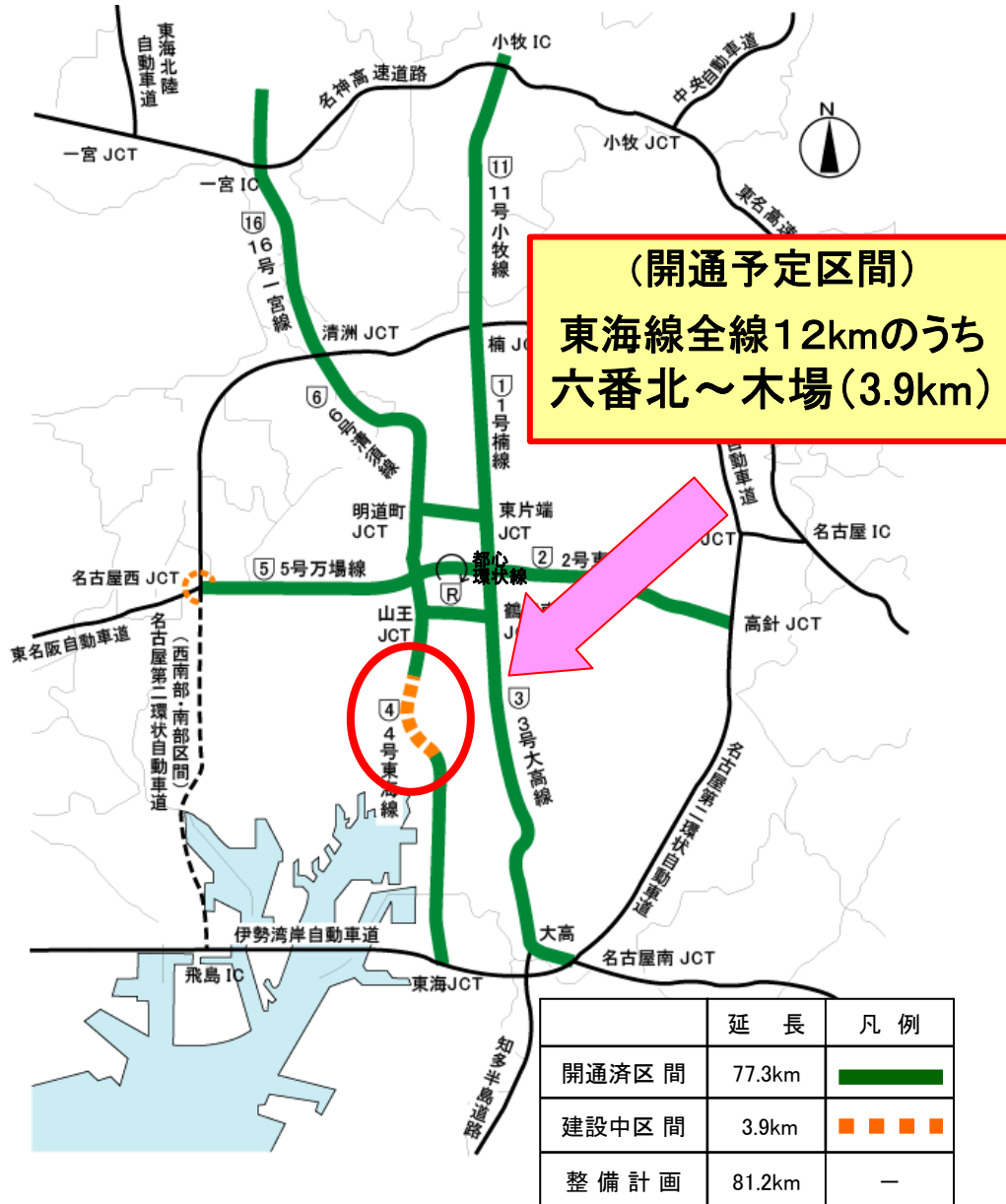


図 開通予定区間の概要

■開通予定区間

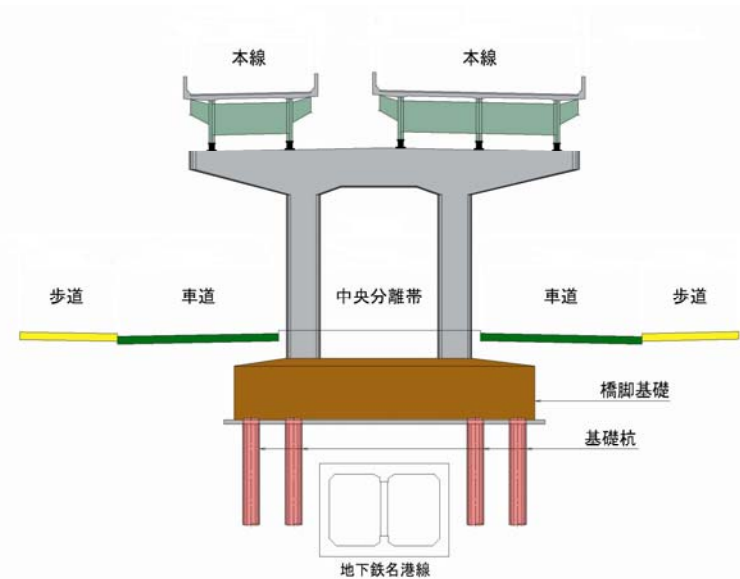
名古屋市熱田区西郊通り5丁目(六番北) から
名古屋市港区木場町(木場) まで

■延長

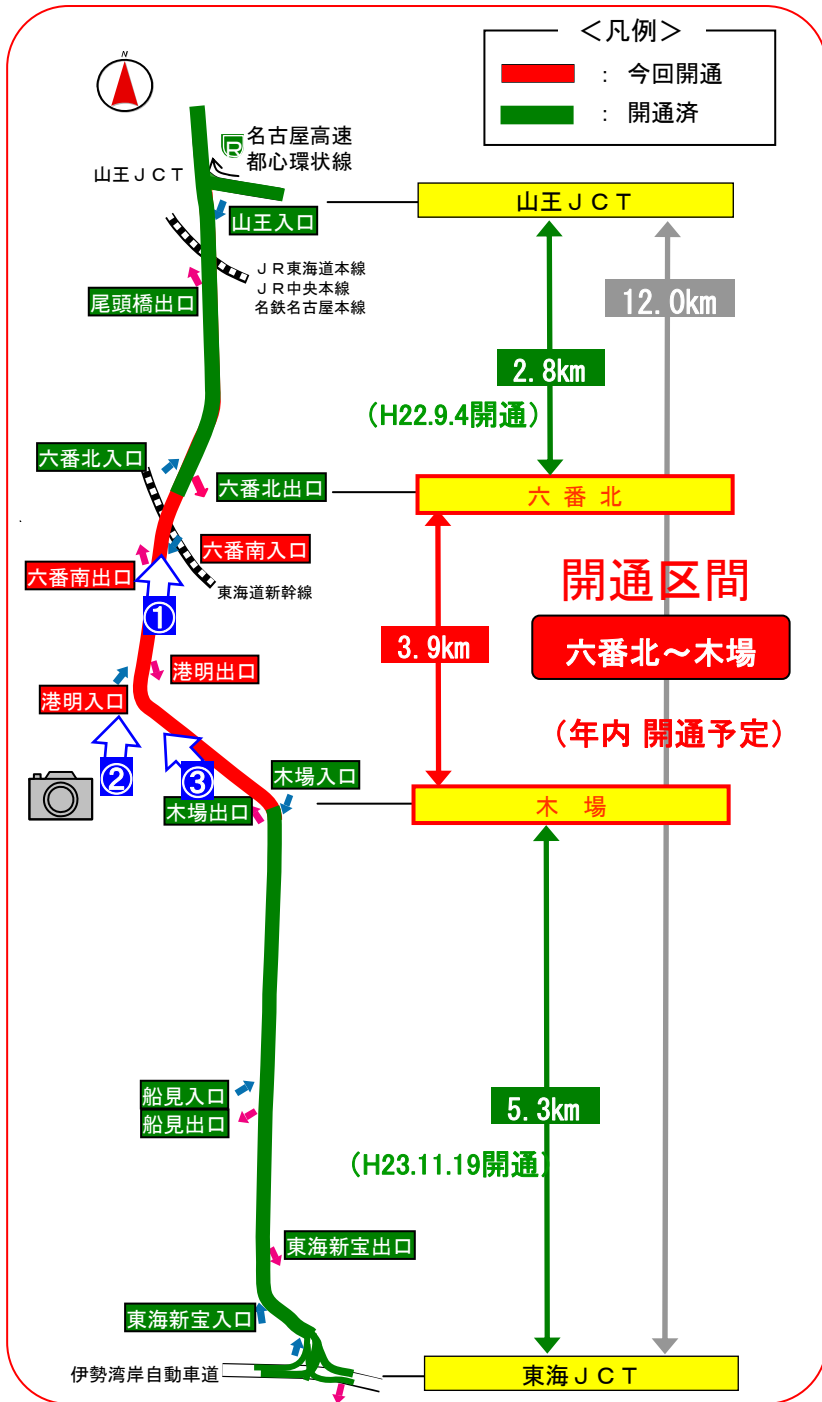
L=3.9km(東海線全線12.0km)

■完成予定年度

・全線開通は平成25年内
付帯する街路整備(公社施工分)は、
引き続き工事を進めていきます。



横断図(六番南出入口付近)



① 六番町
付近



② 港明出入口
付近



③ 港北公園
付近



橋桁連結記念



集合写真

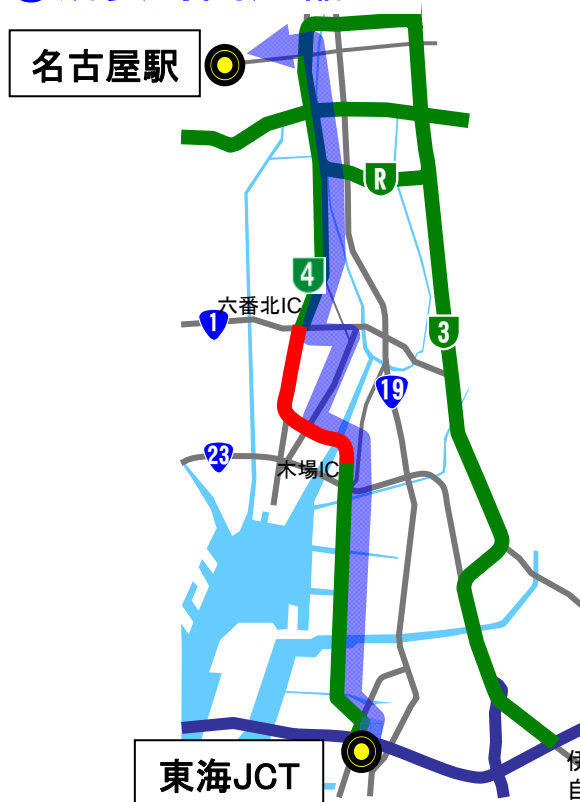


(3) 整備効果

・東海線の開通により、以下の効果が期待。

- ①名古屋市内の高速ネットワークが強化され、名古屋都心と名古屋市南部・東海市・知多方面(中部国際空港)とのアクセスが向上し、所要時間が短縮。
- ②大高線の利用交通が分散されるなど、既開通区間の負荷が軽減。
- ③事故、災害等非常時の大高線の代替性、補完性が向上。 など

①所要時間短縮



(例) 東海JCTから名古屋駅までの所要時間は、

開通前
約34分



開通後
約20分

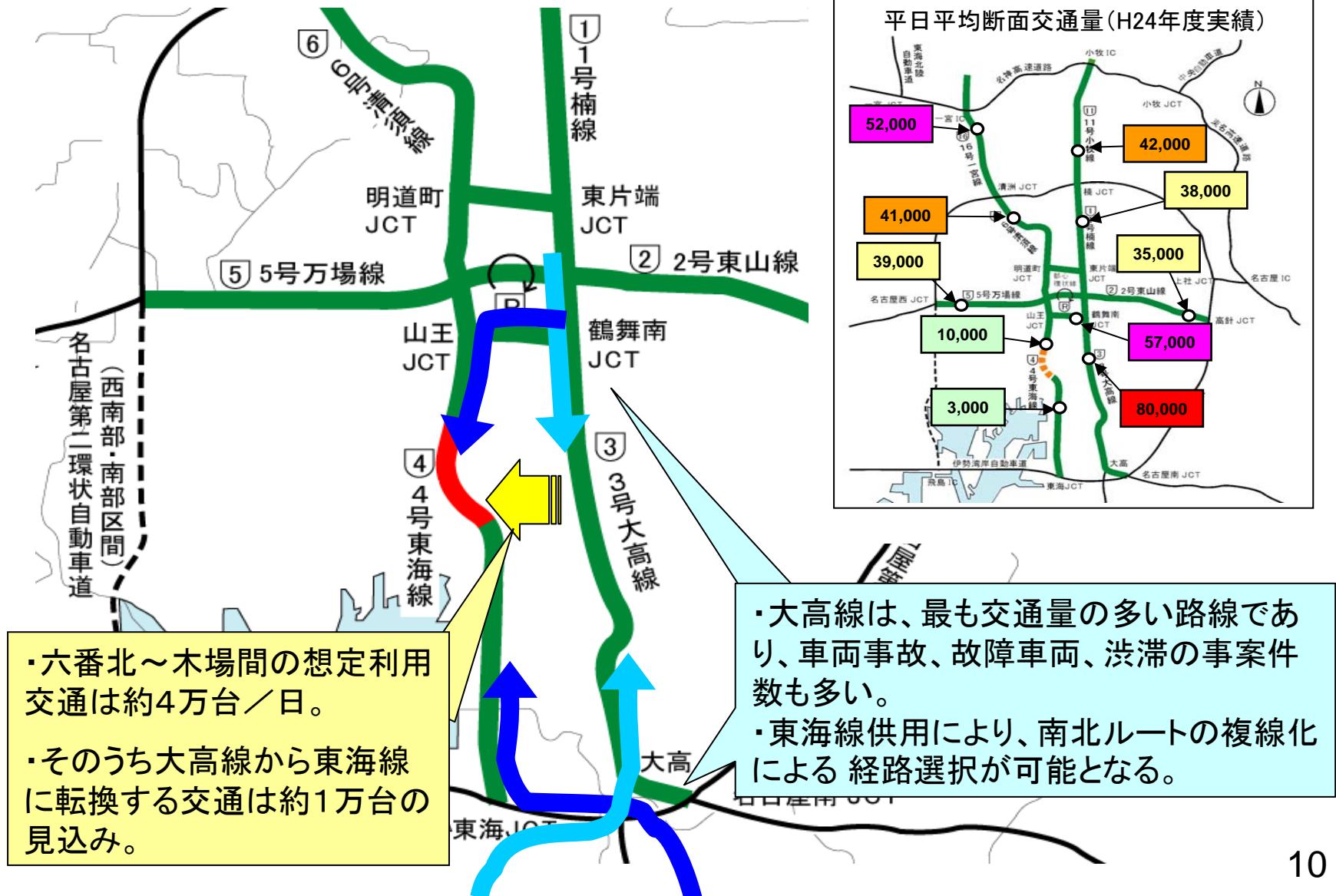
約14分短縮

	区間	延長	所要時間
開通前 →	名高速 一般道	10.0km 7.0km } 計17.0km	約34分
開通後 →	名高速 一般道	13.9km 1.2km } 計15.1km	約20分

※ H22道路交通センサス旅行速度を用いて算出

②③利用交通の分散と代替性・補完性の向上

- ・東海線開通により複数路線の選択が可能となり、大高線の利用交通の分散、代替性、補完性が向上。

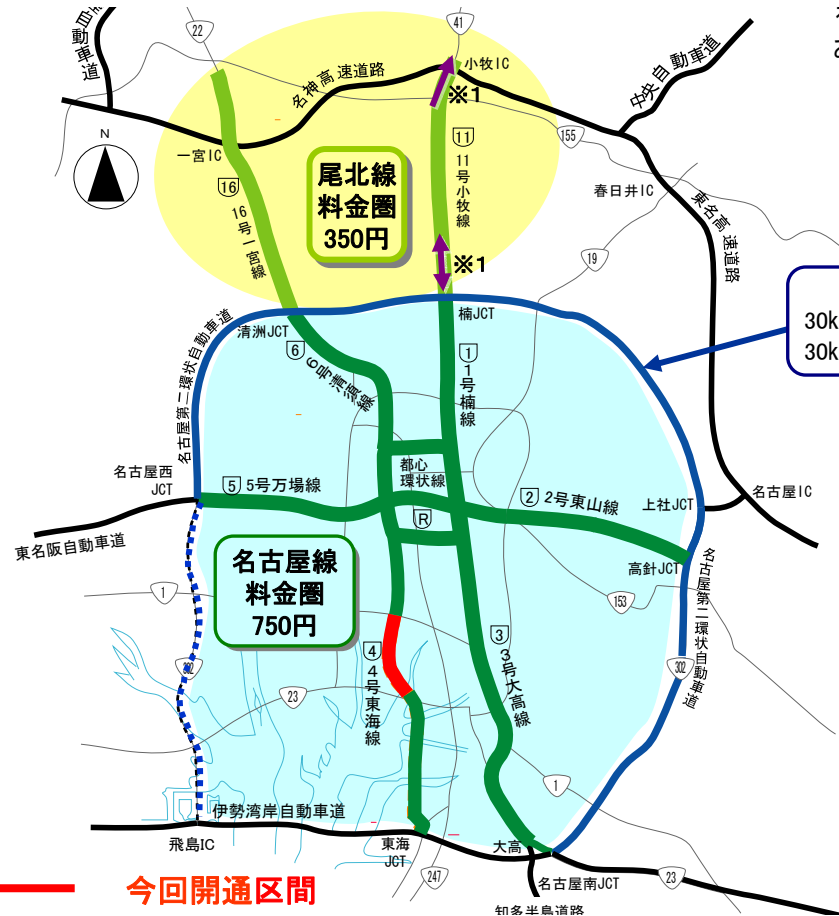


3. 東海線の開通に伴う料金について

(1) 料金等の設定

- ①東海線の既開通区間(山王～六番北、木場～東海JCT)は、名古屋線料金圏であり、両区間の中間に位置する今回開通区間(六番北～木場)についても、同じ料金圏に含める。
- ②今回の開通に伴う名古屋線の料金及び割引制度は、現行どおりで設定。
- ③東海線全線開通に伴い六番北出入口～木場出入口で実施中の乗継サービス※は廃止

【名古屋高速道路 料金圏図】



※平成23年11月(木場～東海JCT開通時)に導入し、東海線全線開通までのネットワーク補完及び利用促進等を目的として、六番北出入口～木場出入口間を連続して利用されるお客様の通行料金を1回分とする

表 料金の額等

料金圏名	普通車※2	大型車※3
名古屋線	750円	1,500円
尾北線 (小牧線、一宮線)	350円	700円

- ※1)特定料金区間[桶JCT⇔豊山南出・入口、堀の内入口⇔小牧IC]は、普通車200円、大型車400円
- ※2)普通車とは、普通・小型乗用車、小型バス(定員29人以下)、普通・小型トラック、自動二輪車(125CC以下を除く)、軽自動車、小型特殊自動車
- ※3)大型車とは、大型バス(定員30人以上または総重量8トン以上)、大型トラック(積載量5トン以上または総重量8トン以上)、大型特殊自動車

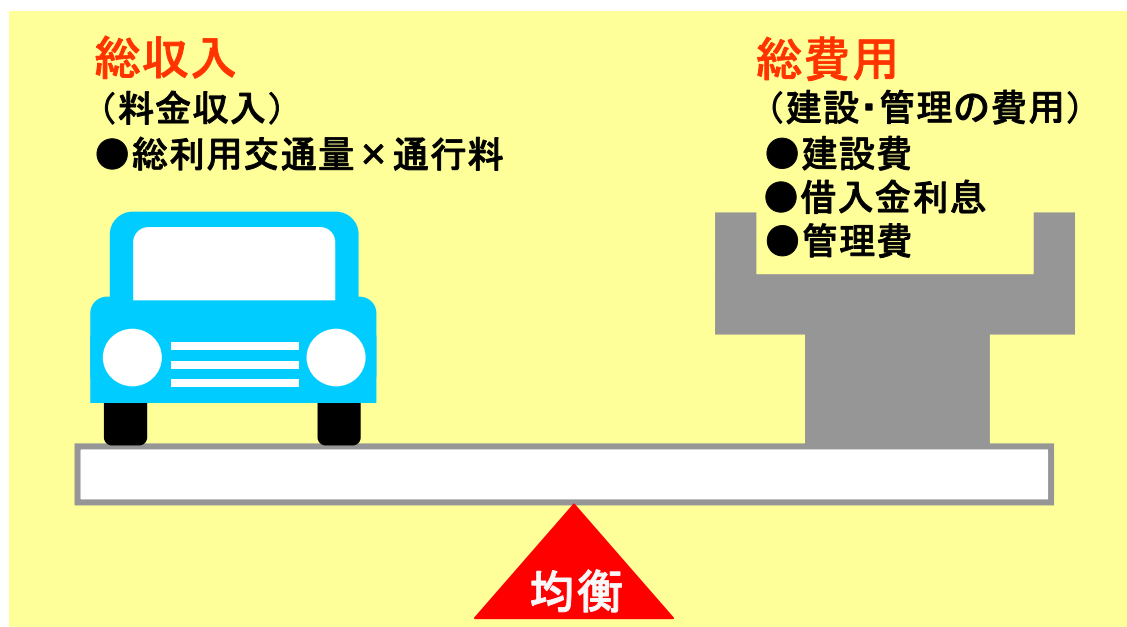
(2) 料金の検討

1) 料金決定の基本的な考え方

償還主義

(道路整備特別措置法第23条第1項第3号)

- ・料金收受期間内の通行料金収入で、建設費用、維持・修繕費用、道路パトロールなどの管理費用、借入金の利息など必要な費用をすべて賄うものであること。



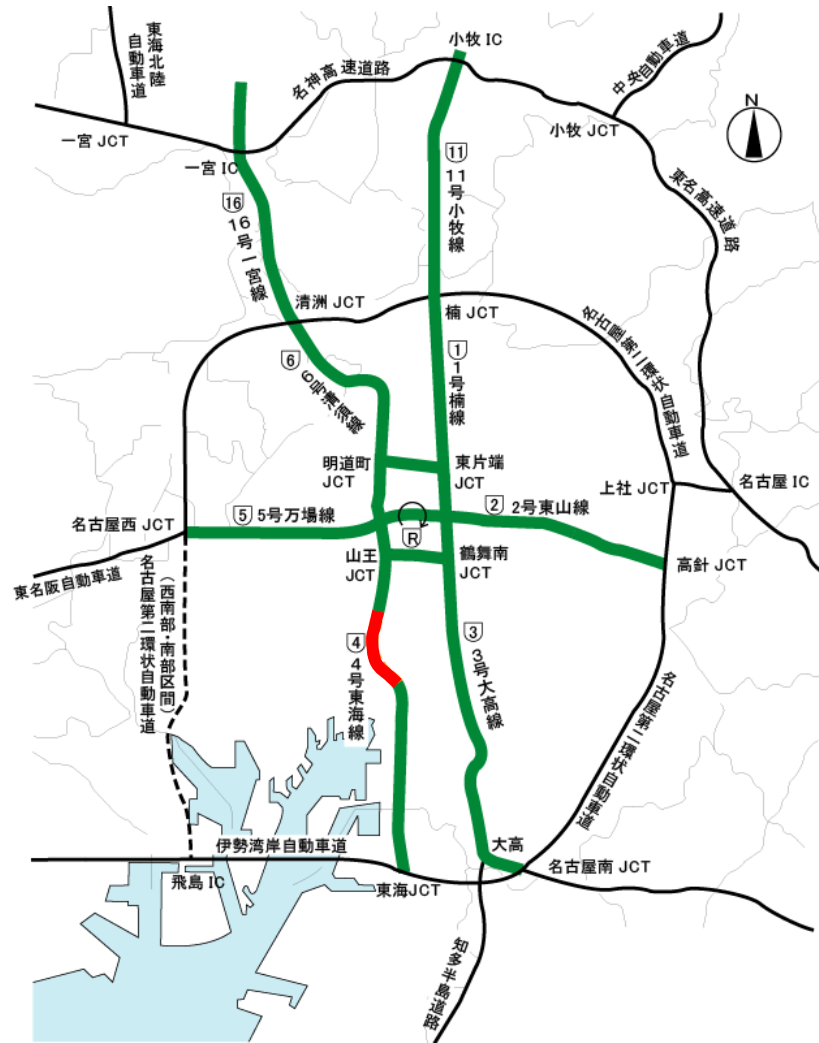
公正妥当主義

(道路整備特別措置法第23条第1項第4号)

- ・他の交通機関等の料金、物価水準等に比較し、社会的経済的に妥当と認められること。

2) 償還主義の観点からの検討

(a) 償還対象事業費



— 今回開通予定区間

・今回の償還対象事業費は、前回料金認可時※の償還対象事業費約16,050億円に、今回の新規開通予定区間(東海線 六番北～木場)の事業費及び改築費の約670億円を加えた **約16,720億円**。

※ 平成23年11月認可

- ・既開通区間(77.3km) 約 16,050億円
- ・新規開通区間(3.9km)及び改築費 約 670億円
- ・計 約 16,720億円

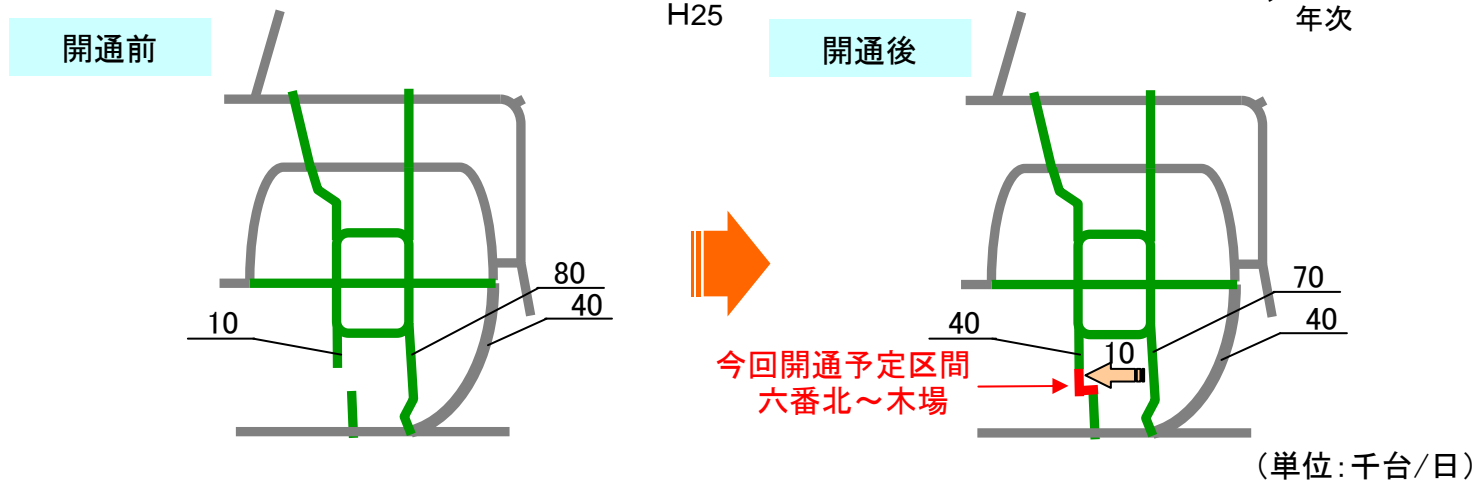
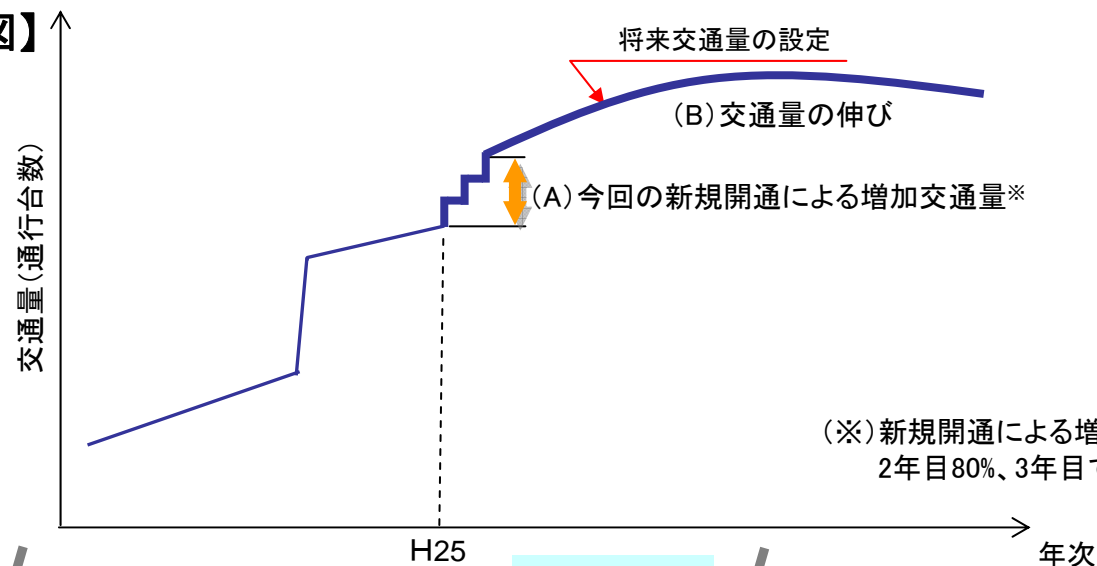
注)改築費は、既開通区間における環境対策等を実施

(b) 償還条件

① 交通量

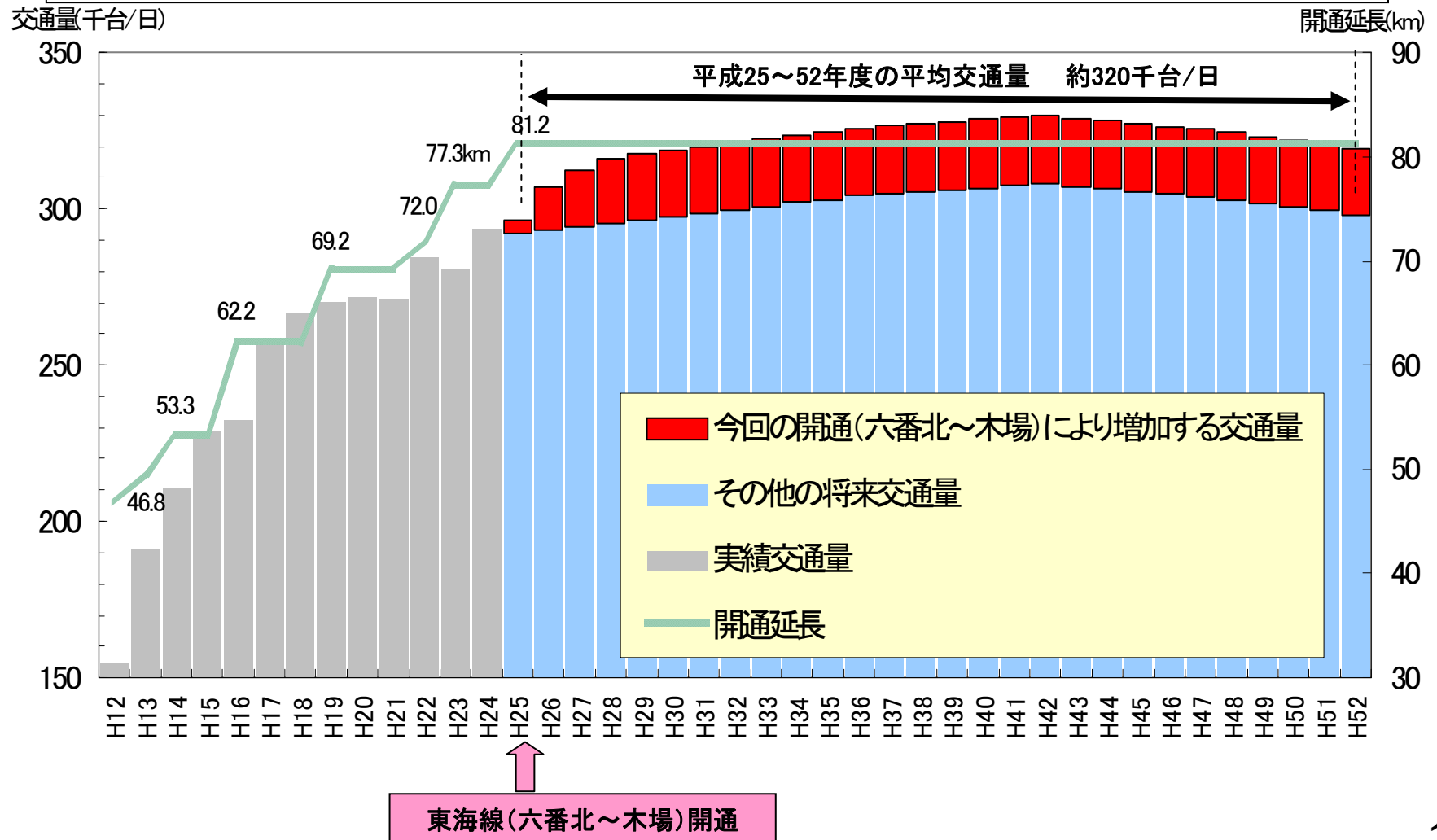
- ・既開通区間の交通量実績に、交通量配分計算より算出した今回の新規開通による交通量増分を加えて、開通後の交通量を推計。(図中A)
- ・交通量の伸びについては、国の将来交通量推計を反映させた伸びで設定。(図中B)

【交通量推計概念図】



■ 将来交通量の見通し

- ・今回の開通により、利用交通量は平均で約20千台/日（100%発現時）の増加が見込まれる。
- ・名古屋高速全体の平均交通量は、約320千台/日となる見通し。



② 金利

- ・整備計画策定の際に見込んだ将来金利と同じ金利と設定。

	民間債
将来金利	3.8%

- この数年間の低金利長期継続期間を除いた大きな金利変動周期期間（昭和62年度～平成15年度）の平均値。
- 現在の実績から最終的な将来金利へは、数年程度の期間を経て最終的な将来金利にすりつくものと想定する。

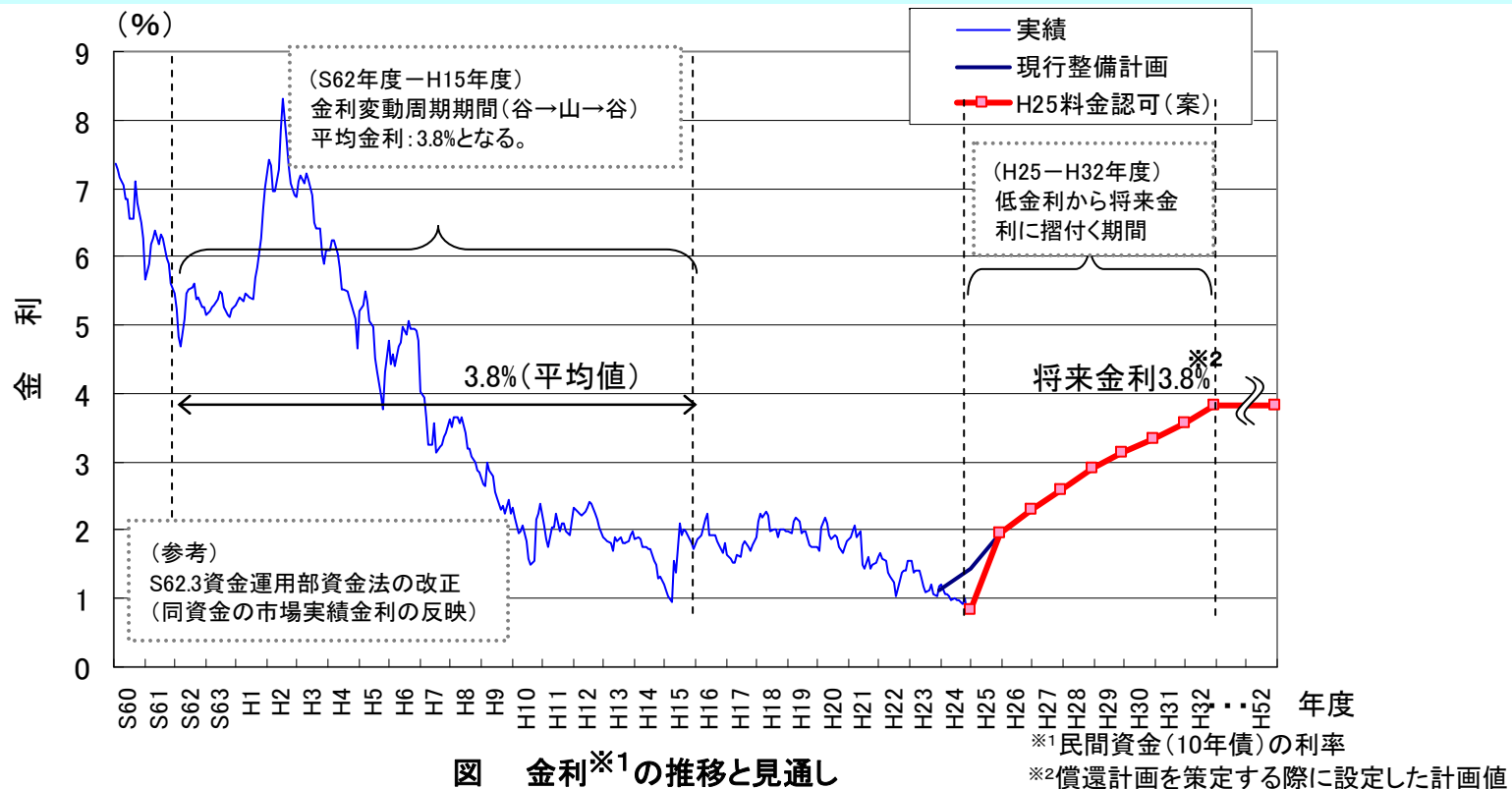
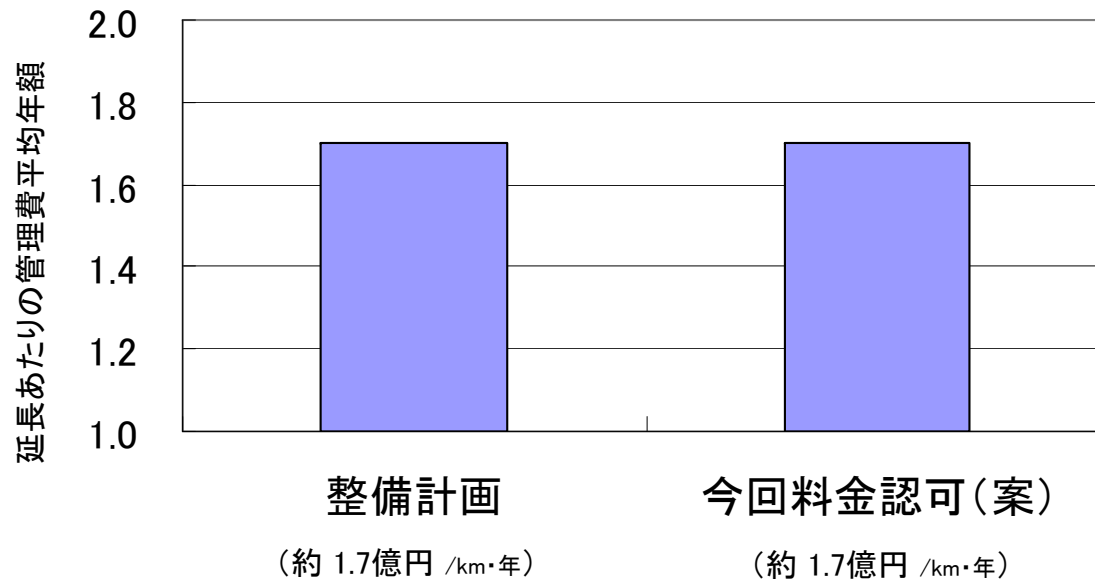


図 金利^{※1}の推移と見通し

③ 管理費

- ・整備計画策定の際に見込んだ管理費を基に、既開通区間に今回の新規開通区間を加えた延長を管理するため必要な費用を見込む。

(億円/km・年)



- * 管理費は、道路管理費、道路修繕費、一般管理費の合計。ただし、消費税、ETCマイルズ還元負担金は除く
- * 延長あたりの管理費平均年額とは、新規開通区間完成後の全管理期間(H25~H52)に必要な管理費について、年額の平均を算出し管理延長で除したもの

図 管理費の見通し

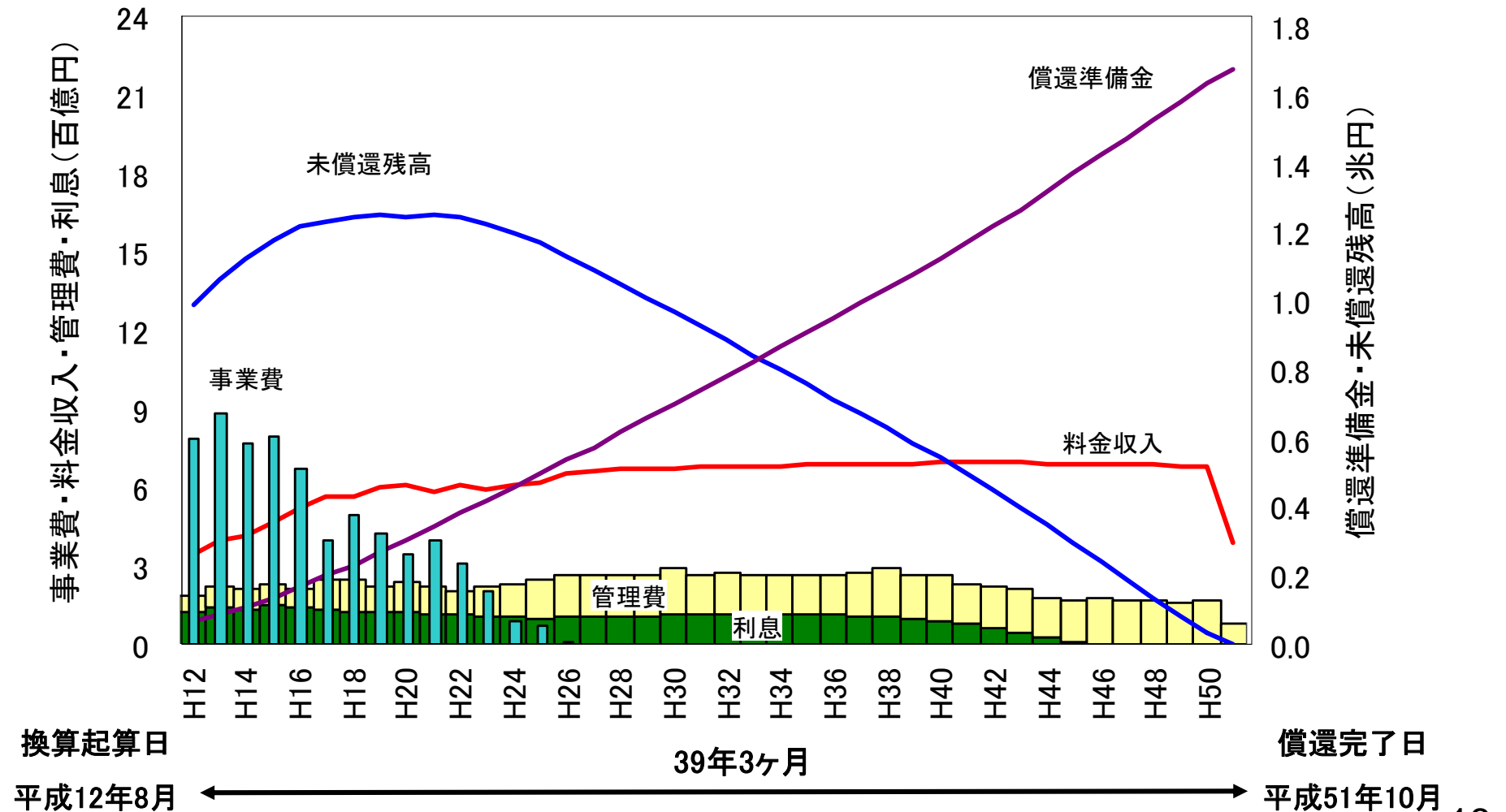
- ・管理費は、道路管理費(道路パトロール、料金收受等に要する費用)、道路修繕費(道路清掃、雪氷対策、構造物に関わる点検・維持補修、設備の取替等)、一般管理費の合計であり、償還期限満了まで現状の サービスレベルを維持することを前提とした最小限のコストのみ計上

(c) 償還の見通し

・償還期間は39年3ヶ月となり、40年以内の償還が可能。

※今後、名古屋西JCTの整備、環境対策等の実施にあわせ、この事業費を含めた償還計画
(償還対象事業費16,900億円)を策定予定

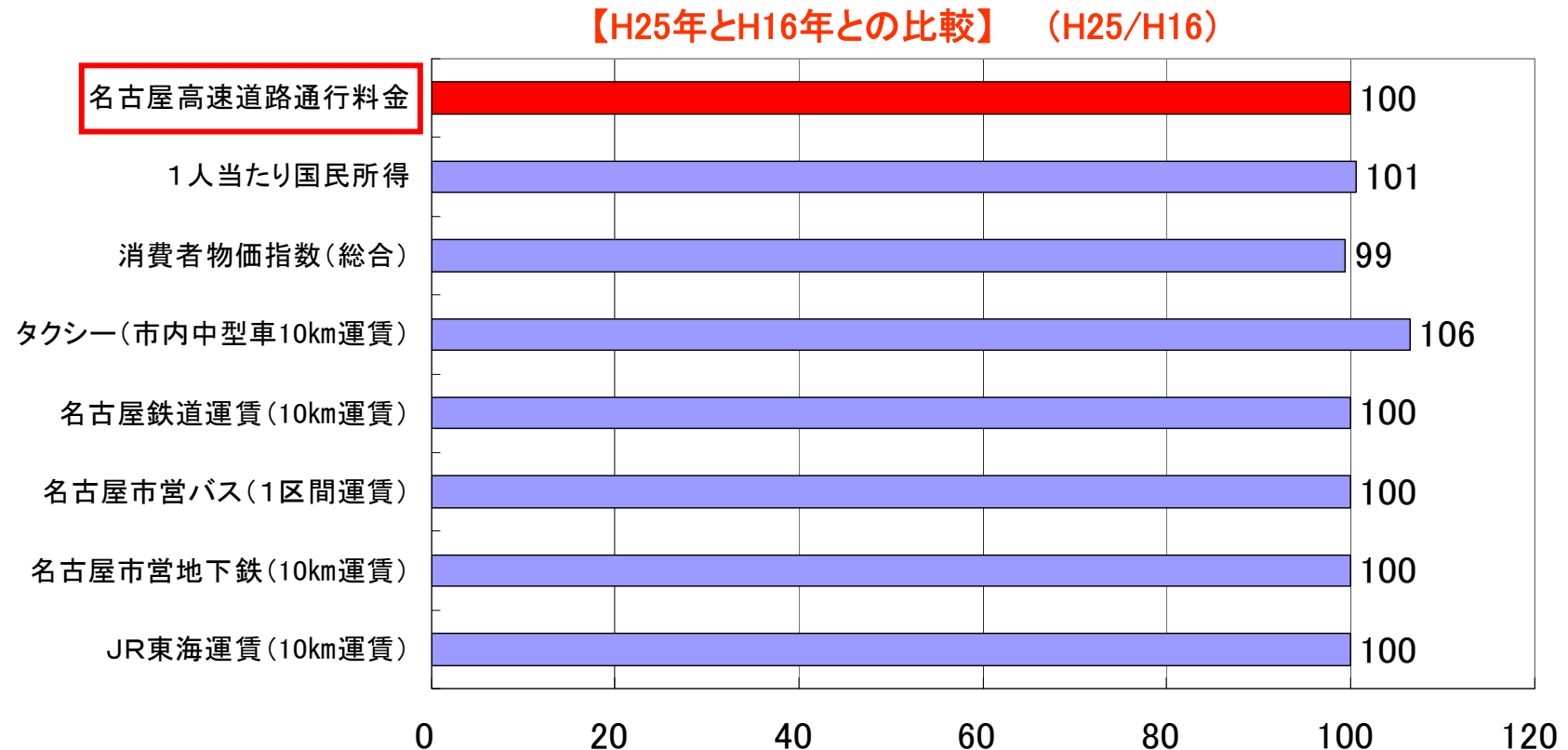
償還計画図(償還対象事業費:約16,720億円)



3) 公正妥当主義の観点からの検討

交通機関運賃、物価指数などの指数比較

・他の交通機関の運賃、物価指数などは、平成16年(名古屋線料金750円改定時)と比べ、大きく変動していない状況。



注: 1)平成16年は平成16年3月末現在。平成25年は平成25年5月末現在。

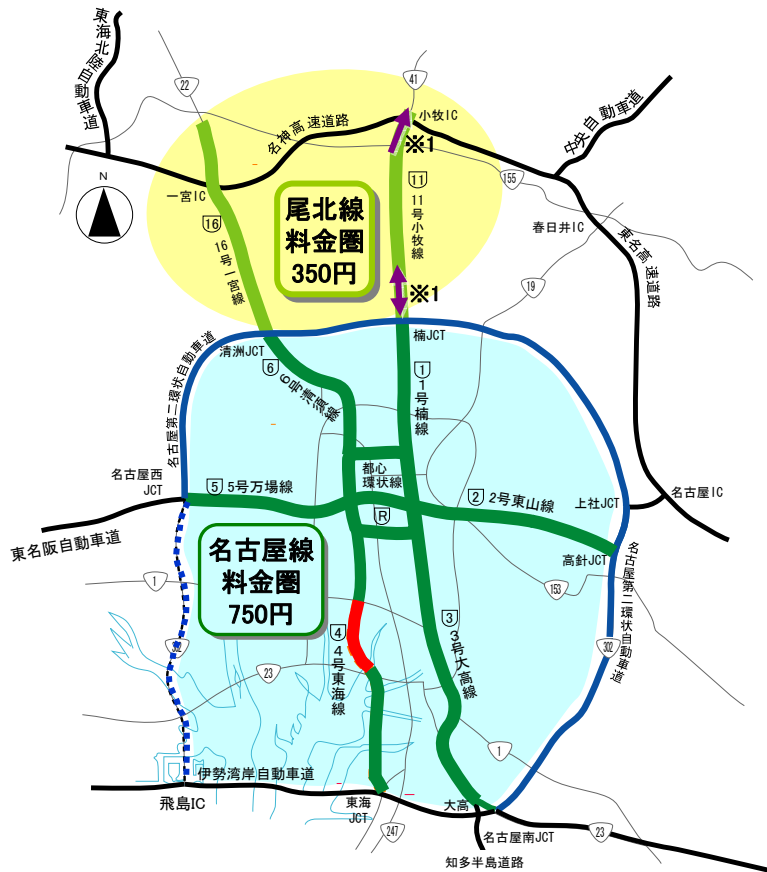
2)タクシー、名古屋鉄道、市営バス、市営地下鉄及びJRIは、運賃表及び聴き取りによる。

3)消費者物価指数は総務省統計局HPによる。

4)1人あたり国民所得は「国民経済計算(内閣府)」による国民所得を将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所HP)で除した数値。
なお、平成25年度の国民所得については、「平成25年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」(平成25年2月28日閣議決定)における平成25年度(見通し)を使用。

(3)まとめ

・償還主義及び公正妥当主義による検討から、東海線の当該区間開通に伴う名古屋線の料金は、現行どおり。(公社案)



— 今回開通予定区間

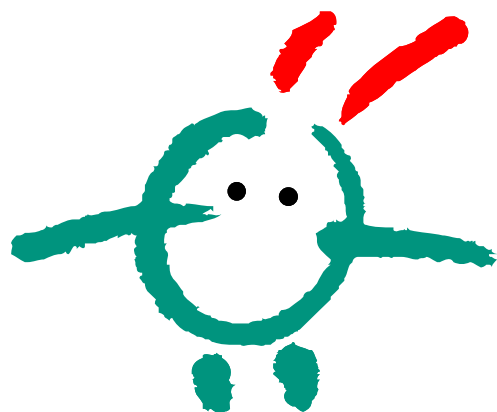
既 開 通 区 間		77.3km
年 内 開 通 予 定 区 間	東海線(六番北～木場)	3.9km
計		81.2km

料 金	名古屋線料金圏	普通車 ^{※2}	750円
		大型車 ^{※3}	1,500円
	尾北線料金圏	普通車 ^{※2}	350円
		大型車 ^{※3}	700円
換算起算日		平成12年8月	
償還期間		39年3ヶ月	

※1)特定料金区間[桶JCT⇄豊山南出・入口、堀の内入口⇄小牧IC]は、普通車200円、大型車400円

※2)普通車とは、普通・小型乗用車、小型バス(定員29人以下)、普通・小型トラック、自動二輪車(125CC以下を除く)、軽自動車、小型特殊自動車

※3)大型車とは、大型バス(定員30人以上または総重量8トン以上)、大型トラック(積載量5トン以上または総重量8トン以上)、大型特殊自動車



NAGOYA EXPRESSWAY

いつも近くに名古屋高速