

第 37 回名古屋高速道路公社料金問題調査会

議 事 録

【日 時】 令和元年 12 月 4 日（水）10:00～12:00

【出席委員】 内田委員、小川委員、奥野委員、河野委員、佐藤委員、藤田委員、
山田委員、山本委員

【議 題】

- ・ 会長の選出・会長代理の指名
- ・ 諮問：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
- ・ 「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
名古屋高速道路の料金見直しの方向性について

【議事概要】

- 会長に奥野委員が選出され、会長代理に山本委員が指名された。
- 理事長より会長へ諮問を行った。
- 事務局より、説明資料に従って説明し、ご意見を伺った。
- 下記事項を、今後の名古屋高速道路の料金見直しの方向性とすることで了承された。
 - ・ 中京圏小委員会の基本方針(案)をふまえ、債務の着実な償還を前提に検討
 - ・ 対距離制を基本に検討
 - ・ 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
 - ・ その他公社独自案件で、都心環状線利用に対し利用しやすい料金の実現に向けて検討
 - ・ 割引の見直し・再編も含めて検討
- 今回調査会での意見、今後の国からの具体方針(案)の動き等を踏まえて、今後数回調査会を開催し、最終的に調査会としての「意見書」をとりまとめることで了承された。

【質疑応答】

（委員）

政府がスーパーメガリージョン構想を進めているが、名古屋圏は名古屋駅からの 2 時間圏鉄道人口が新大阪の 2 倍近く、品川とほぼ同じレベルになり、スーパーハブとして、品川・新大阪と並んで非常に重要である。特に名古屋駅周辺の整備構想においては、その効果を名古屋圏と北陸を含む中部圏全域にどう発揮していくかが大きなポイントとなる。したがって名高速の出入口を更に 2 箇所追加整備していくことは、国土構造の面からみても重要である。

(委員)

環状線の渋滞がこの2年で急増している理由と、どこからの流入が増えているのか教えて欲しい。

(公社)

環状線の渋滞が非常に最近多くなっている。その原因となっているのは、朝方は丸田町 JCT であります。これは一宮、小牧方面の北から流入する車や東山線から一旦都心環状に入ってから南の方へ向かう車のように環状線への交通集中があることによって渋滞が引き起こされる。どこから流入が多いというよりも、全体の交通が常に都心環状を経由するため、一旦、交通が集中することが1つの原因になっています。

もう1つが、夕方の錦橋出口で降りる方の集中がございまして、出口のところで出られない交通が本線まで上ってきて、本線の1車線を占領する事で、容量が低下して、渋滞に繋がっているという状況でございます。

なお、どこからの流入が増えているかといったデータは揃っていませんが、全体的に増えているかと思えます。

(委員)

では、その辺りのデータはまた次回の会議までに整理をお願いしたい。

(委員)

首都圏、近畿圏と同様な料金体系にすることが中京圏でも望ましい。利用者としては、シームレスかつ分かりやすいことが重要であり、距離に応じた料金であれば納得がしやすい。また、利用頻度が非常に高い利用者へお得感を出していくことも重要である。なお、定時性、高速性は非常に重要であり、時間をお金で買っている中で情報提供は非常に重要で、渋滞について事前に分かるような仕組みがあるべきであるため、これらを含めて料金を考えていく必要がある。料金が安くなれば良いわけではなく、情報があつてこそその料金への納得度と思うので、ソフトの面も議論してほしい。

(委員)

産業界、利用者としては、料金は少しでも安い方が良いというのが基本としてある。環状線、大高線が混んでいる名古屋高速の今の状況を踏まえて、どういう料金にしていくかという検討が必要だと思う。例えば、戦略的な料金体系は首都圏と同様にこれから検討していくという説明だったが、今分かっているところは併せて検

討すべきではないかと思う。例えば岡崎から錦橋を同じ料金にすると、時間で仕事をする利用者は時間が短い方へ行く。分散させるなら料金は同じか、それなりのインセンティブが働くものがあるのかということもせつかくの機会なので一步組み込んで検討をしていく必要があるのではないか。

(委員)

利用者の立場としては安いに越したことはないというのは皆さん異論ないと思う。経済界としては、多頻度利用者、例えば物流業者は非常に慢性的な人手不足を抱えており、それを踏まえて定時性の確保に努めていただくことが重要である。物作りを中心としたこの地域で物流は非常に重要であるので、使いやすくて、リーズナブルな料金制度は強く求められていると思う。

それから大口・多頻度利用者に過度な負担増とならないように回避する方策として、例えば現在NEXCO中日本で導入されている通勤割引制度などを導入することも1つと考える。また、先ほど物流業者が慢性的な人手不足と申し上げたが、遠くから通っていただき、ドライバーの確保に努めている会社もあり、通勤手当に高速料金を負担してでも確保しなければならない現状もあるので、そういったことへも配慮してほしい。

それから、技術的に都心部の混雑緩和のためにどういう料金体系がいいのか、当然距離制になれば、出口が1番近い所が出たほうが安く、そこの混雑が当然出てくると思うので、そこへ何らか案内表示の充実や料金の工夫などの配慮をいただきたい。

(委員)

交通量の情報について定期的に知らせていただける方法があるといいと思う。また地区で現行料金が高いといった声を聞くので、今後、距離制が導入されると利用者に納得していただけると思う。

同一発着同一料金におけるA、B、Cルートは、同じ料金であるなら早く行ける方がいいかと思う。ただし距離の長いCルートなどが少し割安だと、時間的に縛られないなら少しでも安い方へ回ろうという感覚もある。

なお、地区からは名古屋高速は出口が複雑、カーブもきついという意見もあったので、報告させていただく。

(委員)

これまでの価格決定の仕方とは良い悪いという問題ではなく明らかに違う。これまでの名高速の価格決定の考え方である債務を一定の期間内に確実に償還すること、市内通過交通はなるべく外の名二環等へ誘導するために中を若干高くすること、名

二環の外側、一宮線・小牧線は別料金にすることを小委員会のポリシーの下でどうしていくのかが一番気になる場所であるが、出発点としてどう考えていくのか意見を頂戴したい。

(公社)

これまでの料金の設定の考え方は名二環と役割分担をしながら都市内交通を円滑に処理するといった方向性でやって参りました。対距離になったとすると、まず、短距離は今までよりも安くなり、長距離は今までよりも高くなるという面から都心を発着する短距離交通は今までよりも増え、そして通過するような交通については今までよりも少し高い料金をいただくため、通過交通をなるべく外回りの方に持って行くということで方向性としては良いのではないかと考えております。

もう一つ大事な事として、これまでは外回りを通ってもらうために、外回りを安くしていただいておりますが、今のところは最低でも外回りが料金面で不利にならないという方向性は示されております。なお、ヒアリングの時点でも名高速からは役割分担はしっかりやっていただくようにとご提案はさせていただいております。

先ほど来のご意見で、定時性の確保や戦略的な料金につきましては、基本方針に定められているどこのルートを通っても同じ料金というのを実施して、その上で不都合がどこに出るのかということを検証してから進めていきたいと思っております。

なかなか同じ料金では遠回りの方に行っただけないかもしれませんが、例えばそこに情報としてAルートを通るといつもより渋滞で20分余分に掛かりますという情報が与えられていれば、同じ料金であってもBルートの方が早いためそちらを選んでいただけるかもしれない。

例えば、名古屋南JCTから都心までの時間が、東海線だと何分、大高線だと何分という表示を今もしておりますが、こういう表示と料金をセットで知っていただくことで、料金の負荷が掛かってしまうと大高線に行ってしまうのですが、同じ料金であれば、今回は東海線の方が早いので東海線で行こうという方向性も出てくるのではないかと考えております。たくさん委員の方から表示のことを伺っておりますので、これらを踏まえて表示をしっかりと、経路を上手く選んでいただけるような検討をしていきたいと考えております。

(委員)

ETCが急速に普及して、実質的に料金はシームレスで捉えているが、料金内容については特にネクスコ中日本との関係でシームレスになっていない。企業が日曜日に乗るのは一般市民の場合と比べて負担は大きいので、そこを整理していくことが大事だと色々ところで議論しているが、この場でまた俎上に載ってきたということはそれなりのネットワークが充実してきた時代背景を踏まえて意義があるのでは

ないかなと感じている。

(委員)

先日新聞を読んでいたら、名古屋市の料金の目安が出ていた。この段階で調査会としてはどのように理解しておけばいいか確認させてもらいたい。

(公社)

名古屋市議会の議論では、どんな料金になるのか具体的に聞かれたときに名古屋高速で一番多い距離帯である7～8キロを阪神高速で走った場合にいくらになるというご説明をされました。新聞ではこれが名古屋高速の料金として伝わってしまっている部分がありますが、まだ基本方針では具体的な料金は出ておらず、今後国より出される具体方針ではっきり分かるものが出ます。基本方針で明らかになっているのは料率が首都圏、近畿圏で使われている大都市近郊区間料金である29.52円/kmを参考にしながら決めていくということです。

(委員)

通過交通は出来るだけ都心の方に入れさせないという観点でネットワークは形成してきていると思うので、料金体系もそうあるべきだと思う。資料を見ると名二環と名高速の関係がかなりクローズアップされているが、少し気になっているのは東名・名神も含めた通過交通の階層構造のようなものがあると思うが、都市間で移動している交通と名二環周辺で移動している交通、より都心に入ってくる交通、これらが上手に階層的に環状線を有効に活用できる料金体系であると良い。あともう一点、東山線等の現状有効活用されていない既存ネットワークの有効活用とあるがそのためにはハードの面とソフトの面とがある。ハードの面で環状線が一方通行で有効活用されていないことは、近々に解消して出来るだけ有効活用していただいて、渋滞が過度にどこかに集中するということ無くしていただきたい。もうひとつ、ソフト面である料金で有効活用されていないということも色々な面である。その料金面で有効活用されていないということが料金変更で起きないようにしていただきたい。また、今後実際料金設定されてからの混雑状態によってこの時間帯では料金が有効活用できてないという話が出てくると思うのでそういったところも含めて検討いただきたい。あと、夜間に一般道路を走ることによって高速道路が有効活用されていないという問題もある。本来、一般道路よりも高速道路の方が環境に優しいということもあり、交通量は少ないが夜間の交通量が高速道路に回ってこないという問題についても少し検討いただきたい。

(公社)

環状道路の有効利用という面で、基本方針では東海環状と比べて東名・名神が多少安い料率となっているという課題について、料率を同じにしても距離が遠いと使われにくいので、起終点が一緒なら同じ料金とすると今までより環状道路が使われやすくなる。もうひとつは名二環と名古屋高速の関係についても同様に同じ料金にするというような方向性で基本方針は示されておりますので、今までより良くなる方向かと考えております。最終的に名高速と名二環の具体的な料金が出たときに、それを踏まえてなるべく利用しやすい料金となるように進めていきたいと思っております。

それから夜間割引、通勤割引など色々な割引がございますが、夜間については一般道路を走られると環境が悪くなるというのがございます。通勤割引も企業の方々の要望もございますけれども、割引全体として基本方針の中では定時性確保の観点から政策目的をはっきりさせて全体的に見直すべきと書いてございます。それに基づいて色々な割引も見直して新たな料金全体の料金水準がどうあるべきかと、最終的に何が一番利用しやすいのかといったところを検討させていただきたいと考えております。

(委員)

中京圏はものづくりの地域であり、物流が今後のこの地域の経済性に非常に関わってくる。また観光客が大幅に増え、自動車を使う外国人観光客も増えている中で中京圏だけが違う料金体系というのは世界的に見ても非常に分かりづらい所があるので、オールジャパンで考えていくことが必要である。

賢く使えるということは非常に重要で、それは利用者が賢く選択できるよう、管理者側から提供しないことには利用者が賢くなれないので、情報提供の戦略が重要であり、それが中京圏の政策として打ち出していく重要性にも繋がっていく。

現在、情報システムが発達している中、それを中京圏から世界に誇れる高速道路に関しての利用度を高め、かつ賢く利用してもらえるためのものに使っていくということも世界に示すことができる技術である。また料金の支払いについては、運営者が違う度に止まって支払っていくが、高速道路の一回の利用に対して一回分の徴収が非常に望ましい。

なお、都心部に車が入ることを避けるのは非常に重要であり、上手にさばくために戦略として、東京の場合は車の流入が非常に増えるオリンピック期間中に時間や期間によって、戦略的な料金を取り入れることも重要であると思う。それは利用者が分からないとそうにならないので、情報提供も含めて政策的・戦略的な仕組みをいかに構築するかということでもあると思う。

あと、利用者は自分が乗っているときだけしか感じていないが道路のメンテナンスにもものすごく費用がかかっており、これから維持管理が非常に重要になってくる

と思う。こういうところにお金を使っているということを情報提供して、ある程度安全・安心のためには必要だということが伝わる情報提供も必要であると思う。

(委員)

阪神高速の場合も非 ETC 車が不利な状況であるが今回名高速で料金決定する際に最初からその前提で行くのではなくて非 ETC 車についてももう少し慎重に議論していただきたい。

それから平常時を前提として料金体系を議論していくが、例えば大規模な事故による事故渋滞や雪による区間閉鎖、地震等の異常時の料金をどのような前提でおくかというスタンスを議論しておいた方がいい。

情報提供する場合は情報をいかにダイナミックに収集するか、そしてそれを分析してすぐに提供できるかということになると思う。だから情報提供するための作業と情報提供の仕方、車を運転する際に不注意で情報提供板を見逃した場合も、どのように情報提供するかということ具体的を検証しておいた方がいい。

それから今日の議論は起終点が名高速あるいは環状の出入口が前提だが、中京圏で起終点を考える場合に例えば都心部だけではなくて交通量が発生する拠点と思われるところも考えておいて、その場合に今はここから入っていただいているが、こちらから入っていただいた方がということもあり得ると思うので起終点の設置を検討する上では現在の高速道路、有料道路の出入口以外も少し検証はしておいた方がいい。

それから最終的に料金の設定に向けて議論していく中で、料金の設定の基本的な考え方が違って、出来るだけ決められているとおりに償還を終えないといけないし、維持補修費を確保していかないといけない、そうすると名高速とネクスコ中日本でどういうルートでどう走った場合に料金の配分をどうするというのもこの場では必要ないが多少考えた上で料金を設定した方がいい。

(委員)

交通量が1日34万4千台まで右肩上がりでずっと上がってきており、今後交通量がどうなっていくのか、渋滞がどうなっていくという需要想定があると思う。名古屋高速だけでなく、環状2号線と併せて考えていき、渋滞をいかに減らしていくか、料金だけでなく、誘導のサインもあるが、将来予測のようなものがあってそれをどのようにしていくかという戦略が、料金作りに跳ね返ってくると思うが、そのような需要想定はされるのか。

(公社)

需要想定は行っておりまして、首都高、阪高同様に、短距離のご利用は今までよ

り安くなるので増える、長距離の利用は今までより高くなるので少し減る方向ですが、短距離が増えるほど長距離は減っていないので、全体の台数としては少し増える方向であります。

それが渋滞にどう関わってくるかはどこで増えるかという議論がもう一つ必要で、いくら増えても空いているところが充填されれば渋滞が起こらないということから、今の想定といたしましては、主に都心環状より外側の放射状の道路の短距離利用は今までより確実に増えます。それから、尾北線と名古屋線の料金抵抗がなくなることもあり、その連続利用は増えますが、都心環状を通過するような長距離利用はそれほど増えません。全体的には増えますが、渋滞に影響するところが大きく増えることは想定していない状態で、対距離制へ移行することによって直接渋滞がひどくなることはないのではないかと想定しております。

あとは都心部でも短距離というのもありますので、最初は混んでくるかもしれませんが、どの辺りで落ち着くことかということもございます。その辺りを見ながら、ソフト的にもハード的にも対処していかなければならない。

また、名高速の渋滞上の一番のウィークポイントは都心環状線で、そこは料金的なソフトではなく、ハード的な都心アクセス事業で東山線というあまり利用の多くないところに多く出入口を付ける、それから渡り線で東山線に導くという方向性をもって作っております。従って都心アクセス事業を展開することで、都心環状の渋滞の大きなところが大分良くなるのではないかと考えておりますので、ソフト、ハード両方で進めていきたいと思っております。

(公社)

今、名高速だけの話でしたけれども、日本全体で将来どうなるか、人口予測だとか、経済予測だとか、現在の交通量調査などを基にして、将来予測をして、それを例えばNEXCOさんと名高速とを含めて全体的におおまかにどうなるかというベースがあった上で、その上で料金が変わったらどうなるだろうか、現状そういうことの検証をさせて頂いております。

(委員)

なぜ混んでいるか、どこからどう来て混んでいるという分析がなかったら、何を操作しているのか科学的な答えが全くなく、感覚的な話でしかない。そもそもなぜ今名古屋高速は増えているのか、全国的なものに比べて多いのか少ないのか、なぜ増えているのかということから、名古屋の南の方、知多半島などとの物流がさらに増えてくるのではないかと十分考えられる、そういったときに、先ず事業がどうなるから渋滞がどうなる、その後、道路の作り方、あるいは料金でどうカバーしていくかというステップでないと説明できないので、まず現状の需要をしっかり分析

頂いてから需要想定をしっかりとやって頂きたい。

(委員)

リニアが出来てくると、混む場所などかなり人の動きも変わってくると思う。

名古屋駅のリニア効果を北陸を含む全域にどう波及させていくか、具体的にはリニアが走ってみないと分からないということはあるので、将来の柔軟な対応だと思うが、現在の需要の状況はしっかり分析して頂きたい。

(委員)

確実な償還を確保するための料金を決定する一方で、今後高速道路ネットワークを更に充実させる取組について、ご説明いただいたが、具体的に料金決定までのタイミングの中で、どこまで考慮することが可能なのか。これらに投資すれば、1,000億単位で償還額が増えていくことになるかと思うが、どこまで今回の料金決定の中に含めるかという判断も、価格決定に合わせて明確にするという理解でよろしいか。

(公社)

今公社で考えております都心アクセス事業もまだ事業化が決まっておりませんが、決まれば今後事業費を投入して、最終的には償還していかなければなりません。今回の料金認可でどうなるかは、基本方針(案)の中に1文ありまして、「実現に向けた取組」の①番に、「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」とあります。これから整備するものについては、償還期間の見直し等も含めて、考えていただけるかと思っておりますので、最終的に具体方針で何らかの記述があると思います。今後公社が行っていく料金認可においては、当面整備の部分は入りませんので、現在供用している分の償還が成り立つような料金体系を考えて、その後、償還も含めて整備のことも考えていくという段階になるのではと考えております。

(委員)

国の基本的な方針は踏まえないといけないが、一方で名古屋圏、あるいは中京圏の現在の状況、将来を見通せる状況、そういったことも踏まえた料金制度の議論にしていきたい。

以 上