

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

意見書参考資料

令和 2 年 3 月 5 日

名古屋高速道路公社 料金問題調査会

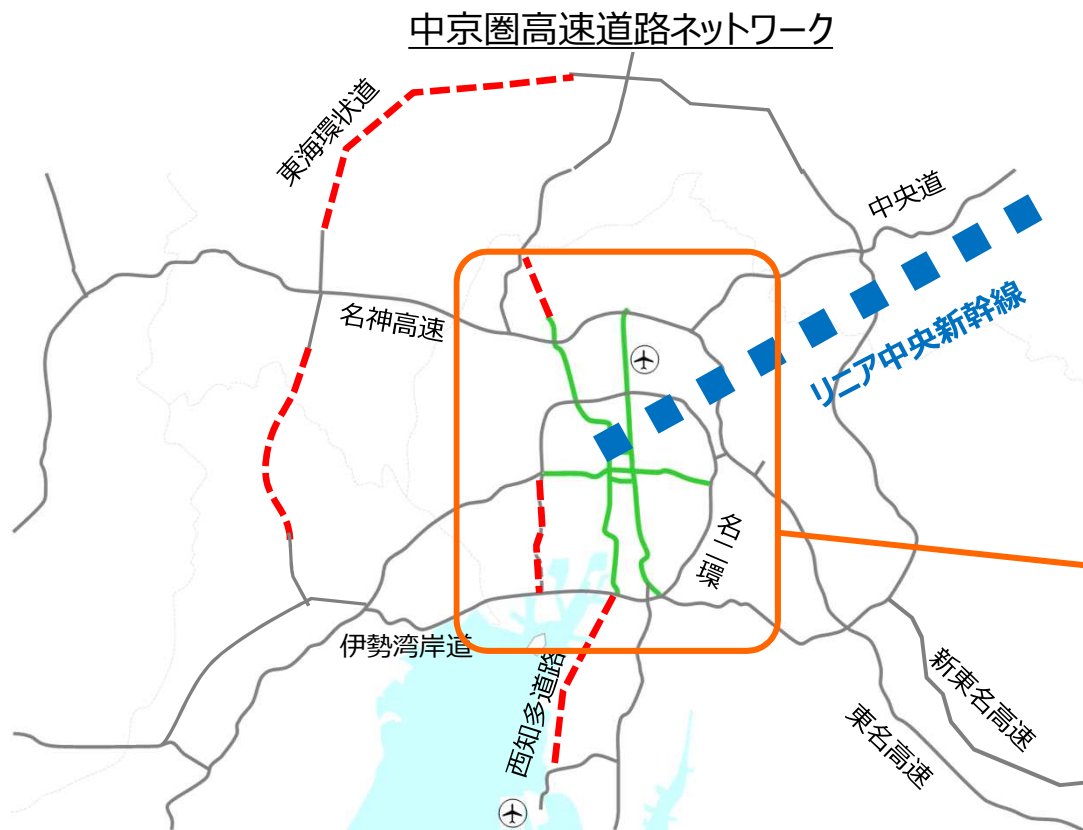
目 次

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

1 名古屋高速道路の現行料金 (これまでの料金設定の考え方)

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。



名古屋高速道路の現行料金の概要

- 「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

均一料金制

- S48道路審議会答申に基づき、他の都市高速道路と同様に、S54第一期供用より、均一料金制を採用し現在に至る。

S48 道路審議会答申（国）

公平負担の観点からは対距離料金制が望ましいが、都市高速道路では、以下の理由により、均一料金が妥当

① （料金収受の迅速化）

都市高速道路では、大量の交通を能率よく円滑に処理することが重要であり、対距離料金制を採用すれば、料金体系が複雑化し、料金徴収事務に負担がかかり、利用者には時間的損失を与えることとなる。

② （出路の料金所設置が困難）

対距離料金制を採用すると、構造上出路に付加的スペースが必要となるが、現実問題として入手することは困難。

③ （長期的トリップ長の類似分布で負担の公平と矛盾しない）

都市高速道路を利用する車両は、業務交通を主体としており、そのトリップは、非定型的かつ極めて流動的であること及び都市高速道路が網を形成していることから、一定の圏域においては、長期的に見れば、それぞれの車両のトリップ長はほぼ類似の分布を示すものと推測され、均一料金制を採用するとしても利用者の負担の公平という観点と著しく矛盾するものではない。

別料金圏

- 都心部への通過交通の抑制の観点等の理由から、均一料金制を前提としたうえで、名古屋線と尾北線を別料金圏として設定。

1 尾北線の利用の独立性

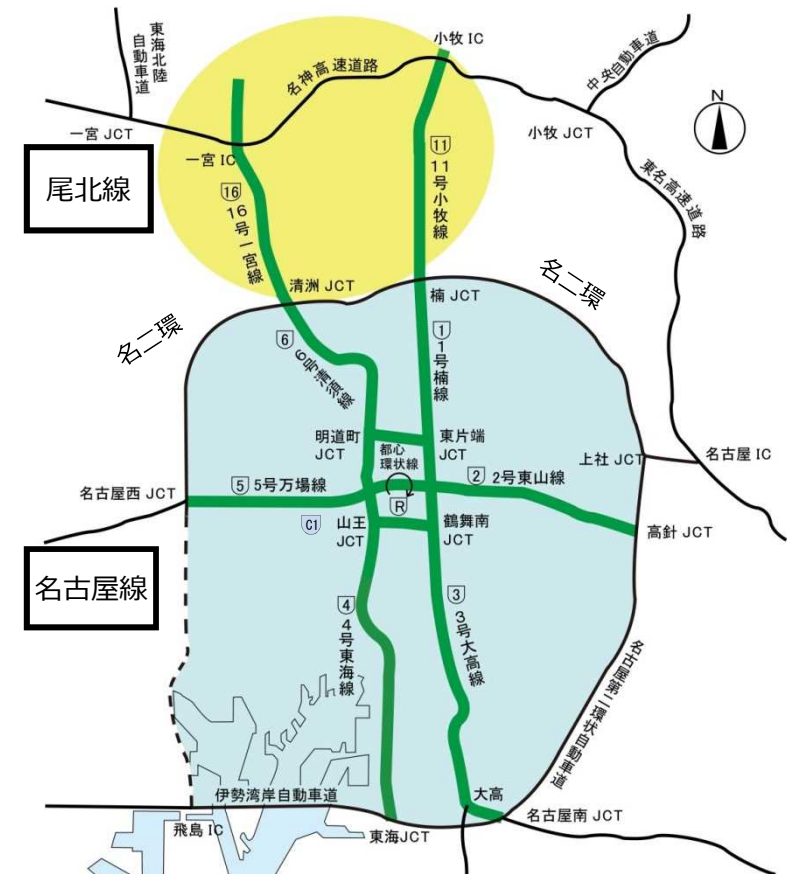
- ・ 一宮や小牧を中心とする圏域から名古屋都心方向への流出入交通の円滑化
- ・ 東名・名神高速道路と名二環を繋ぎ国土幹線道路ネットワークを補完

2 名二環の迂回・分散機能の促進

- ・ 名二環の内外で別料金とすることにより、通過交通の都心（名古屋線）流入を防ぎ、**割安な名二環へと迂回を促すことで環状道路の迂回・分散機能を有効に活用**

3 利用距離に応じた利用者負担の公平性

- ・ 均一料金制において、利用距離の大幅な違いに対する不公平感を避ける料金設定のあり方。
- ・ 尾北線のみを通行する利用者と尾北線と名古屋線の両線を通行する利用者の距離当たり料金の平準化。



名古屋高速道路の現行割引の概要

○主にETC利用者を対象として各種割引を実施中。

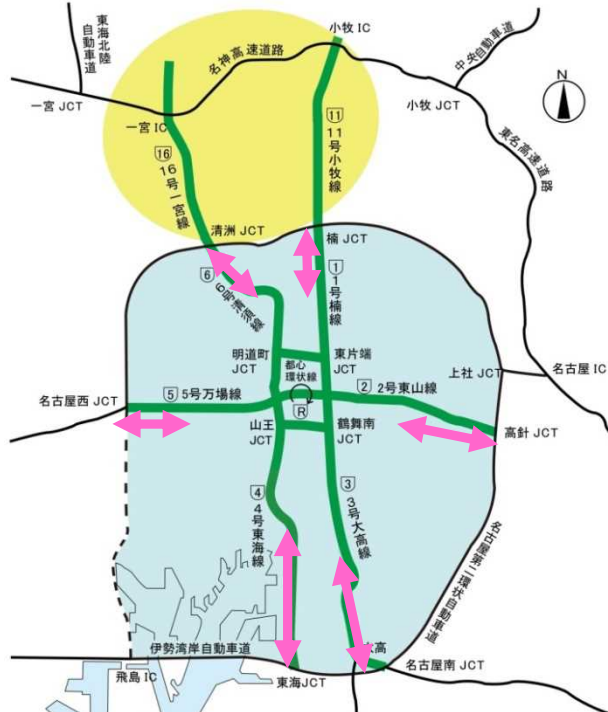
端末特定区間での割引

◆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マレージサービス

基本 ポイント	加算ポイント	100円に つき
	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)

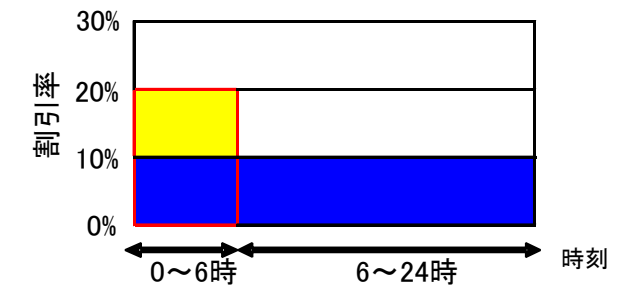
(H28.10.1～)

2～14日間定額乗り放題

※NEXCOのCEPのオプション

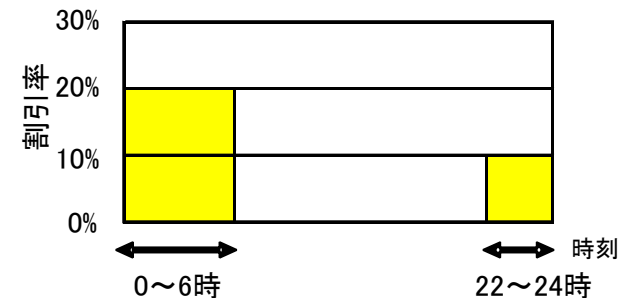
時間帯・曜日に応じた割引

◆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

料金決定の基本的な考え方

- 特措法※に規定される「**償還主義**」「**公正妥当主義**」に基づき、料金を決定。

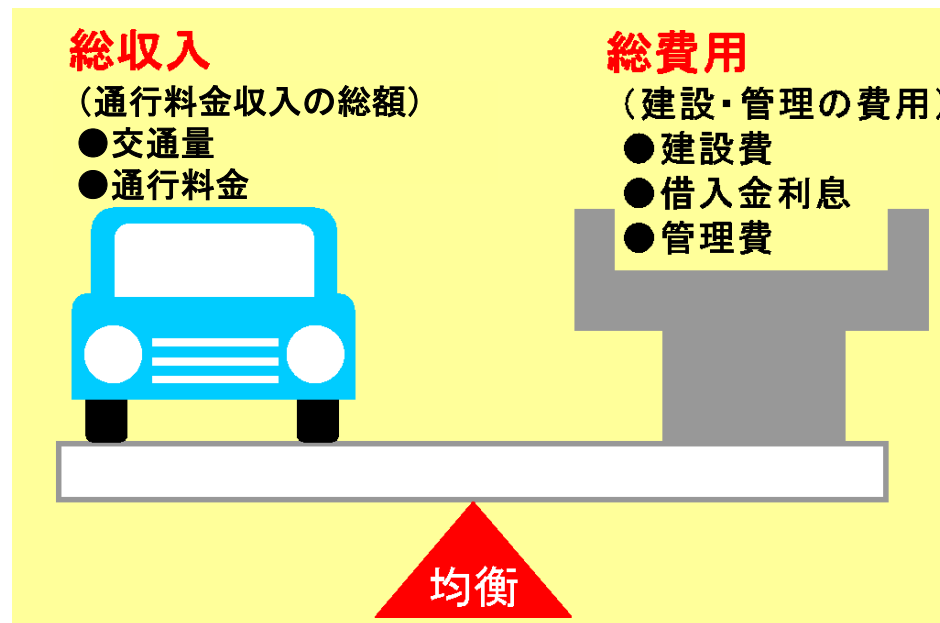
※道路整備特別措置法

償還主義

(特措法第23条第1項第3号)

一定の料金收受期間内の料金収入で建設・管理に要する費用※をすべて賄えること

※開通済（見込みを含む）路線に係るもの



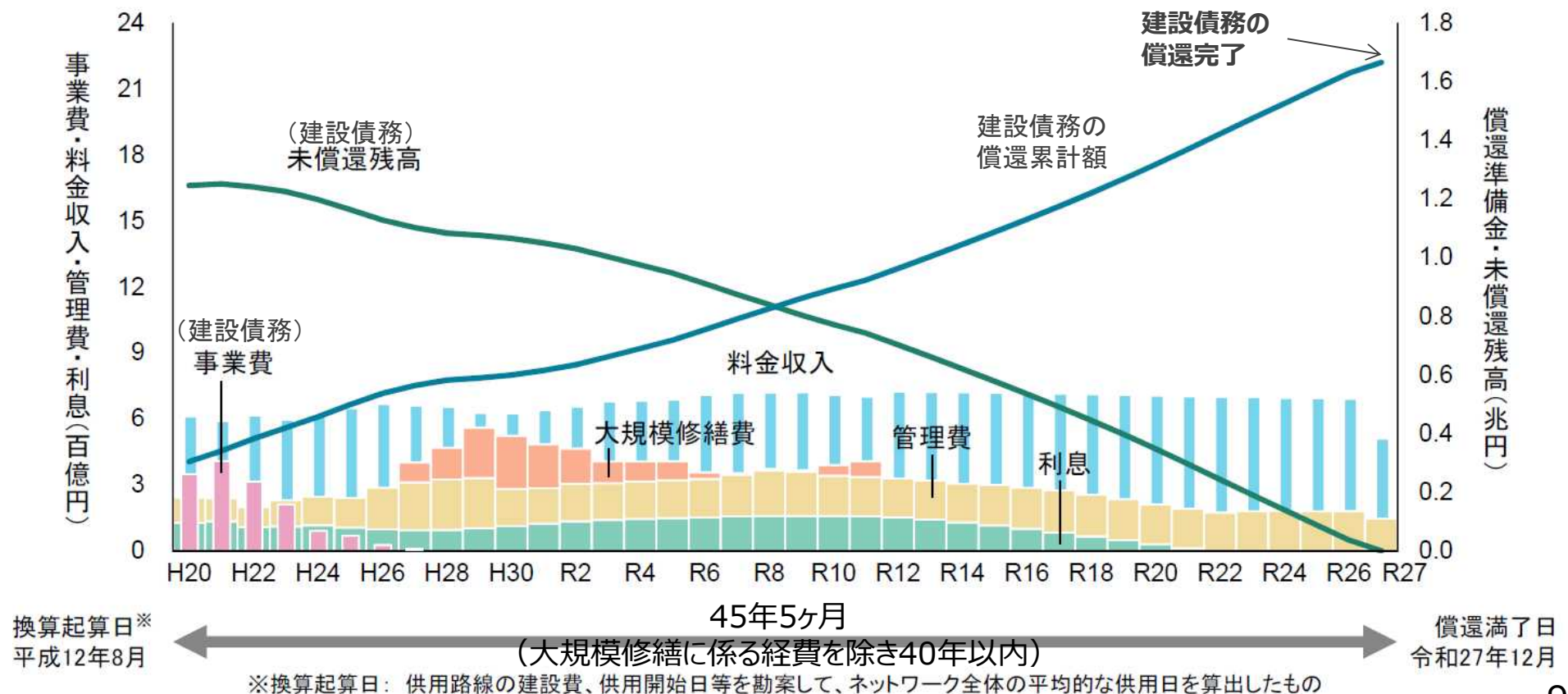
公正妥当主義

(特措法第23条第1項第4号)

他の交通機関や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

- 現行の償還計画※は、換算起算日から45年5ヶ月間後の令和27年12月までに償還満了。
- 期間中の料金収入で、営業中道路の大規模修繕を含む管理費・借入金利息を賄いつつ、建設債務を着実に償還。（大規模修繕に係る経費を除き、40年以内の償還が必要）
- 償還対象である建設債務は、平成25年の東海線全線開通までに要した約16,740億円。（事業中路線、計画路線を含まない）

※現行の償還計画：平成27年9月料金認可時



2 中京圏小委員会「基本方針」

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)

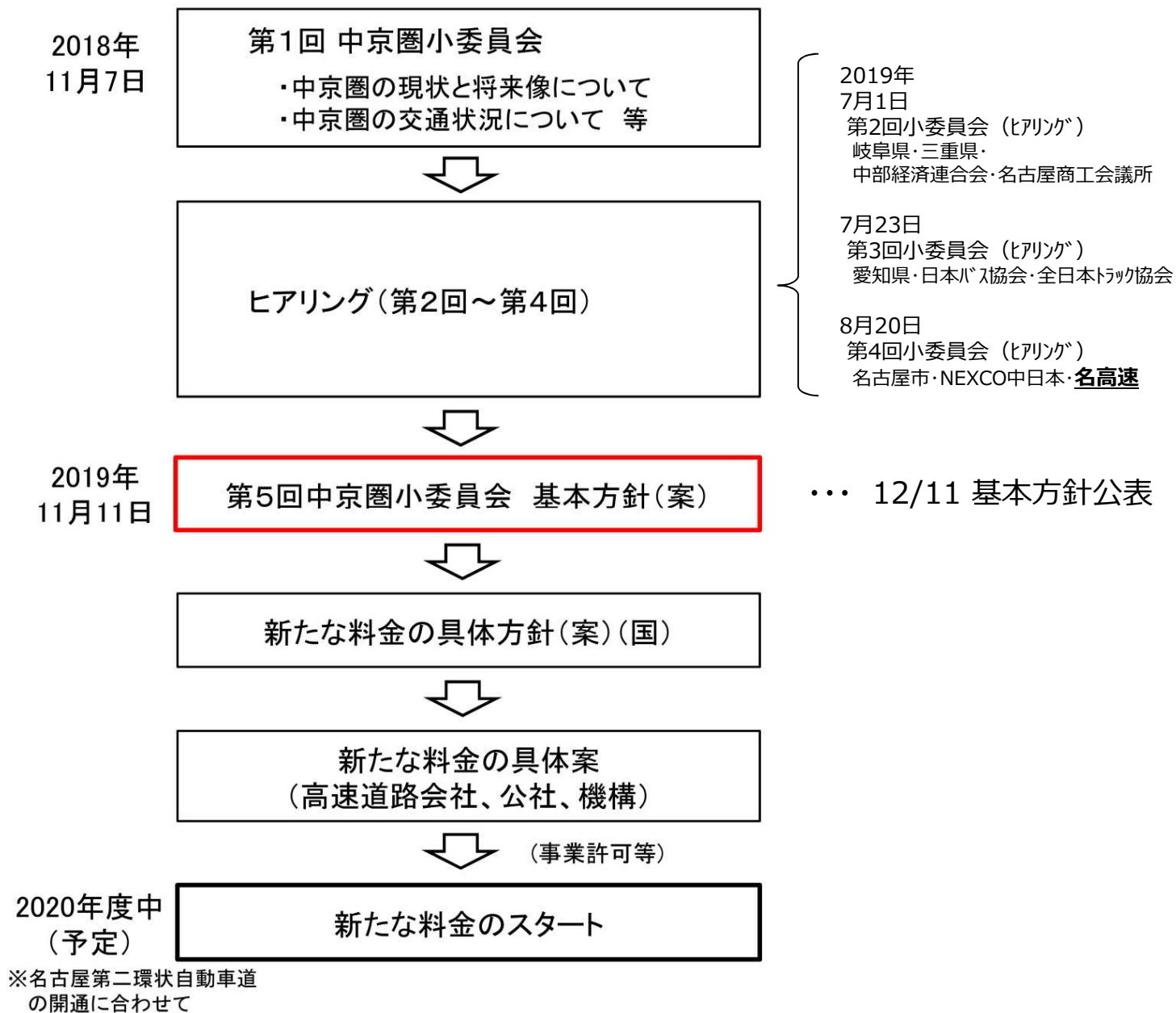
○基本方針 (H29.12.22)

- ・**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

中京圏の高速道路料金見直しに関する経緯



中京圏小委員会 基本方針

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>

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

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

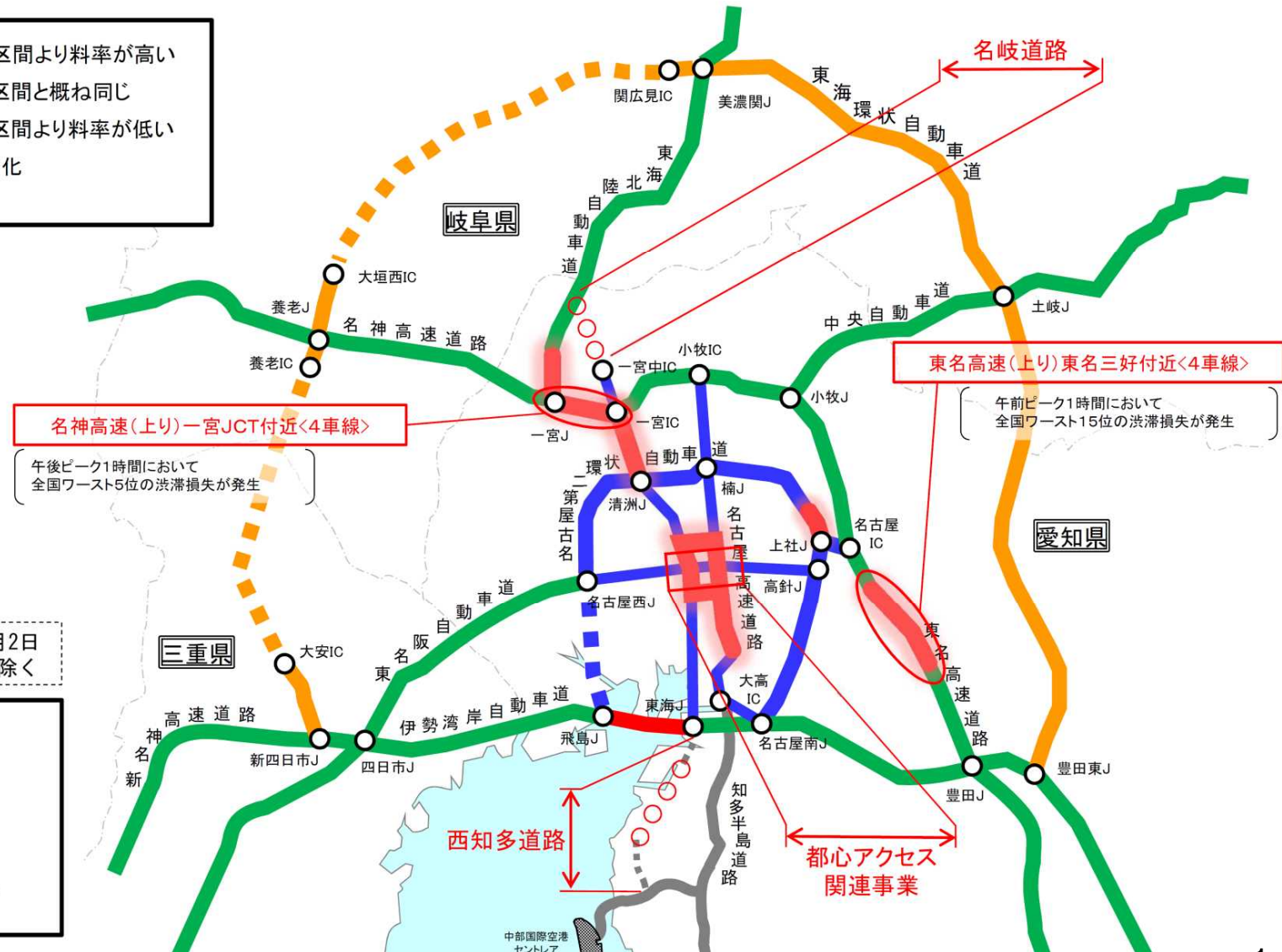
- ・経路別もしくは時間帯別の混雑状況に応じた料金施策
(料金差を設けるにあたっては、混雑している経路や時間帯における料金の割り増しについて検討)
- ・災害・事故発生時や渋滞発生等における柔軟な料金施策(代替路の走行、路外での休憩等)

基本方針(案)のポイント【現行料金体系の課題】

○ 全国の料金水準は整理された一方で、中京圏内の料金水準は、整備における経緯等が違うことにより、路線や区間によって異なる

- : 高速国道の大都市近郊区間より料率が高い
- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
- : 高速国道の大都市近郊区間より料率が低い
- : 利用距離により料率が変化

注) 点線は整備中区間



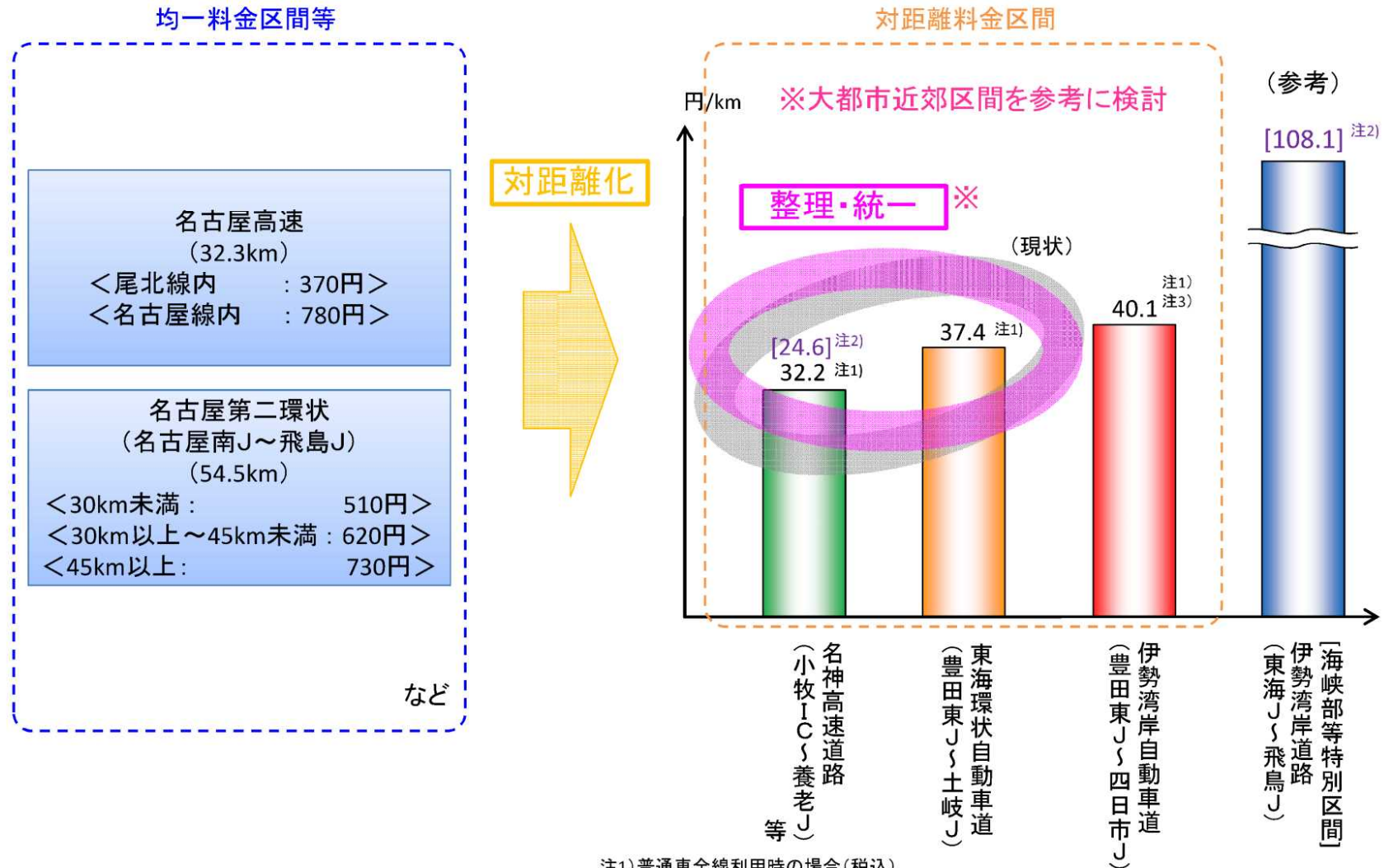
【分析期間】 H28年2月14日～4月2日
※雪氷作業日は除く

凡例

- : 開 通 済
- : 事 業 中
- ○ ○ : 調 査 中 路 線
- : 主 な 渋 滞 箇 所

基本方針(案)のポイント【①料金体系の整理・統一】

中京圏内の料金水準の整理・統一



注1) 普通車全線利用時の場合(税込)

注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

注3) 高速国道との連続利用割引適用後の料金水準

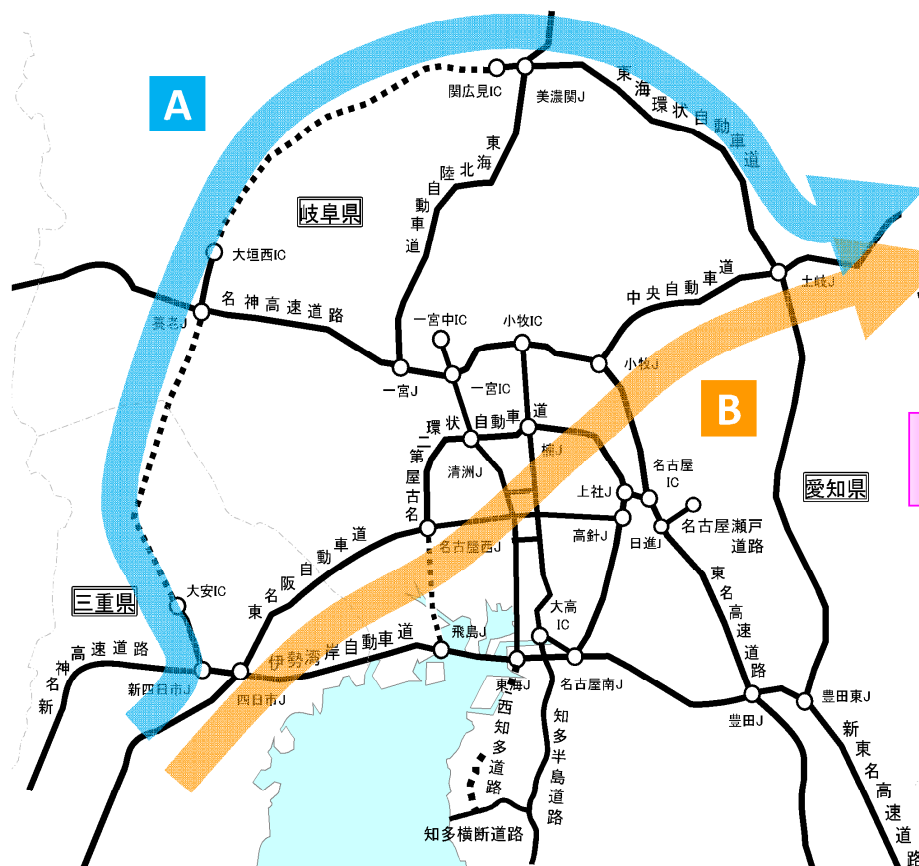
出典：R1.12.11 「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針」

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】

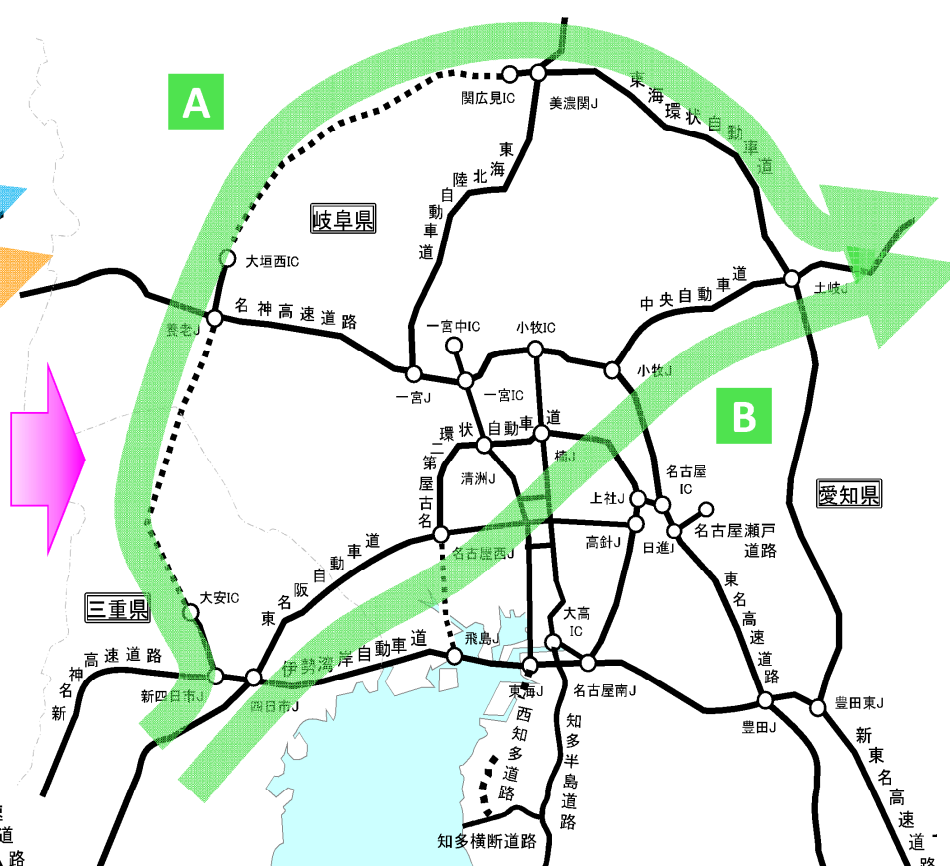
起終点を基本とした継ぎ目のない料金①<同一発着同一料金(イメージ)>

- 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ルート料金>Bルート料金]



[Aルート料金=Bルート料金]

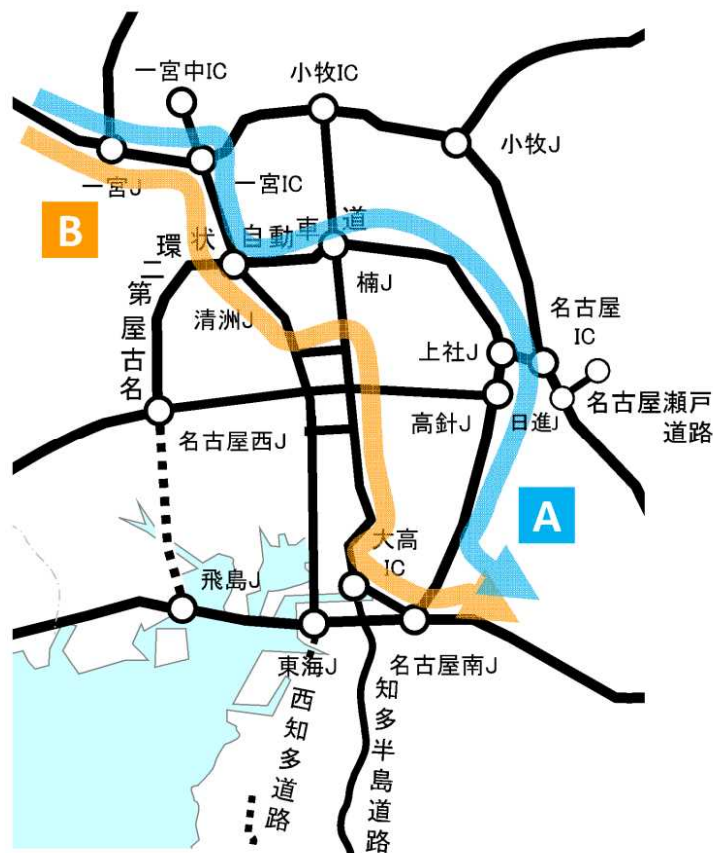


基本方針(案)のポイント【②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現】

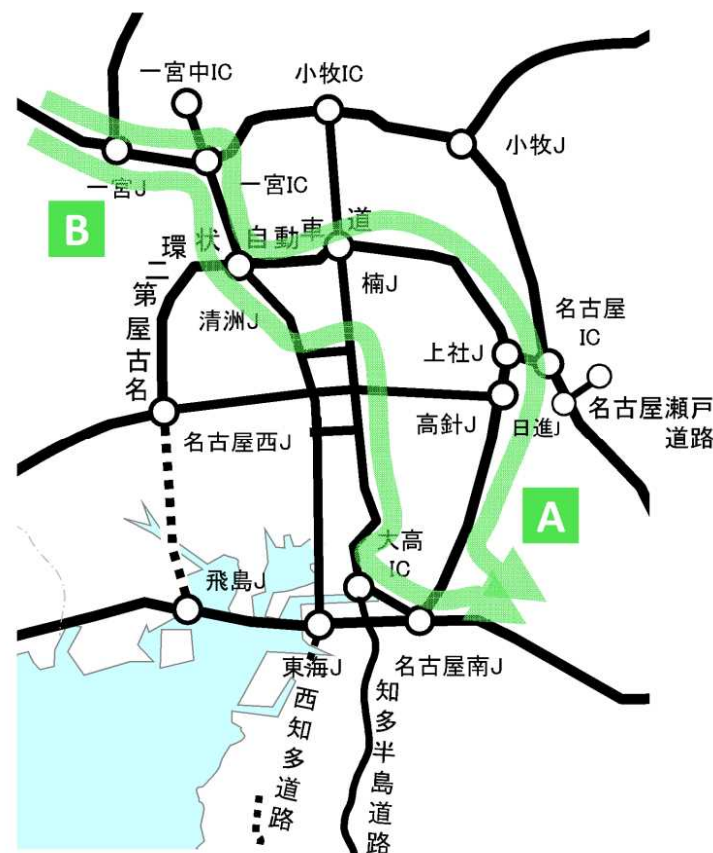
起終点を基本とした継ぎ目のない料金①<同一発着同一料金(イメージ)>

- 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]



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】

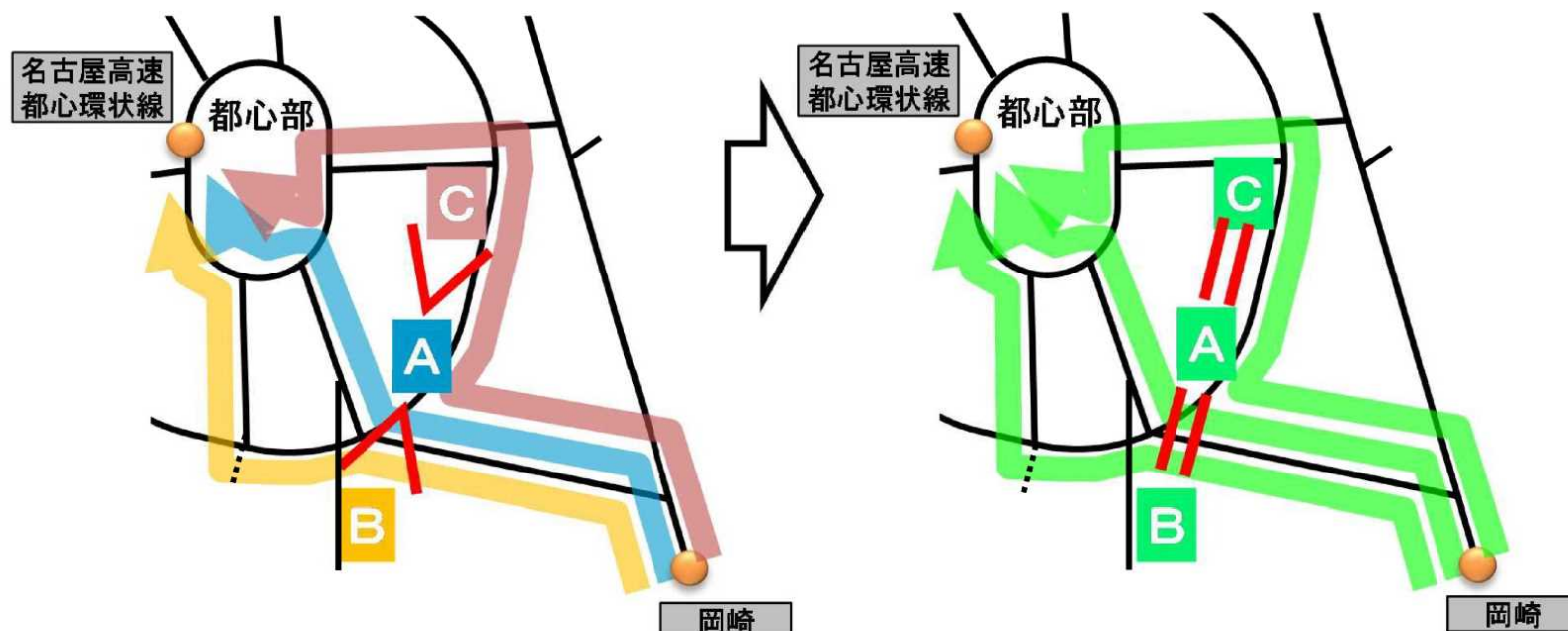
起終点を基本とした継ぎ目のない料金②

<都心への分散流入(イメージ)>

- 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

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

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

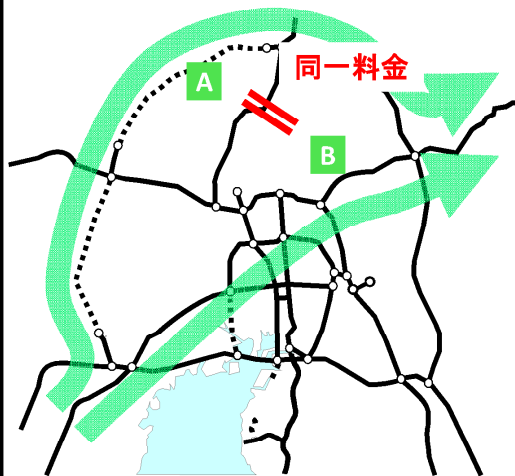


基本方針(案)のポイント【③戦略的な料金体系】

戦略的な料金体系＜経路別の混雑状況に応じた料金施策(イメージ)＞

【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

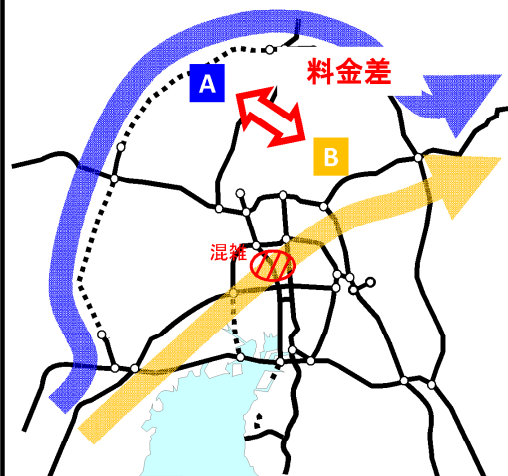


[Aルート料金=Bルート料金]
(※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない

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



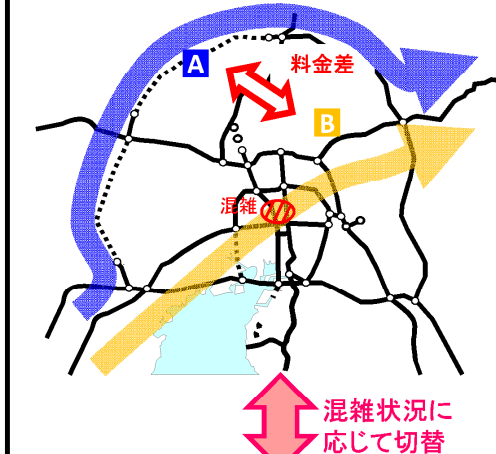
[Aルート料金<Bルート料金]

【将来】

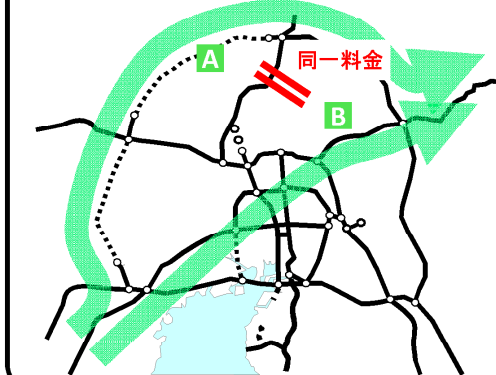
- 混雑状況に応じた機動的な料金の実現

【都心通過の料金措置の場合】

＜都心混雑時間帯＞



＜他の時間帯＞

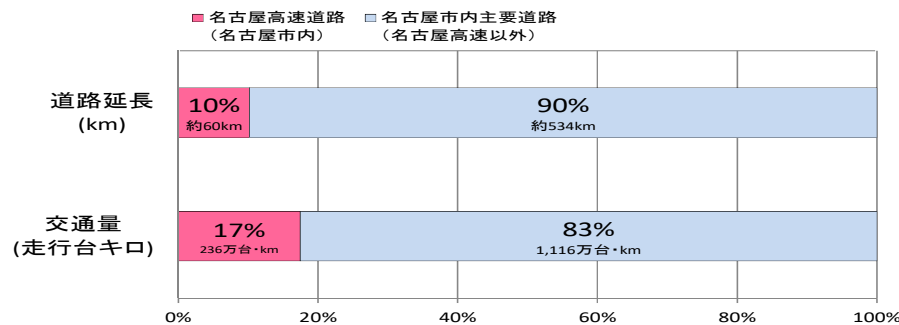


3 名古屋高速道路の 「料金見直しに向けた方向性」

交通利用特性

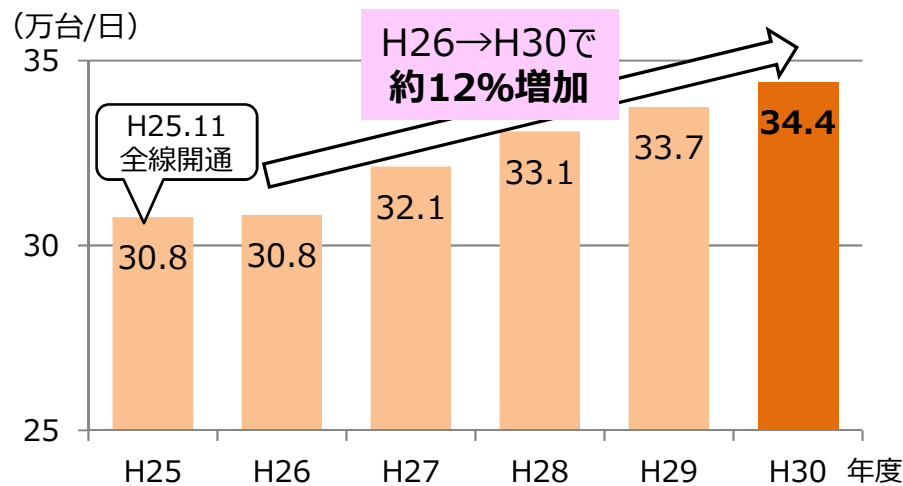
- 名古屋市内の主要道路に占める道路延長比率が約10%であるのに対し、同市内の約17%と多くの交通分担を担っている。
- 交通量は年々増加傾向（過去4年間で約12%増）。
- 料金圏別では、名古屋線のみの利用が約58%、名古屋線と尾北線との連続利用が約25%。

名古屋市内主要道路における交通分担

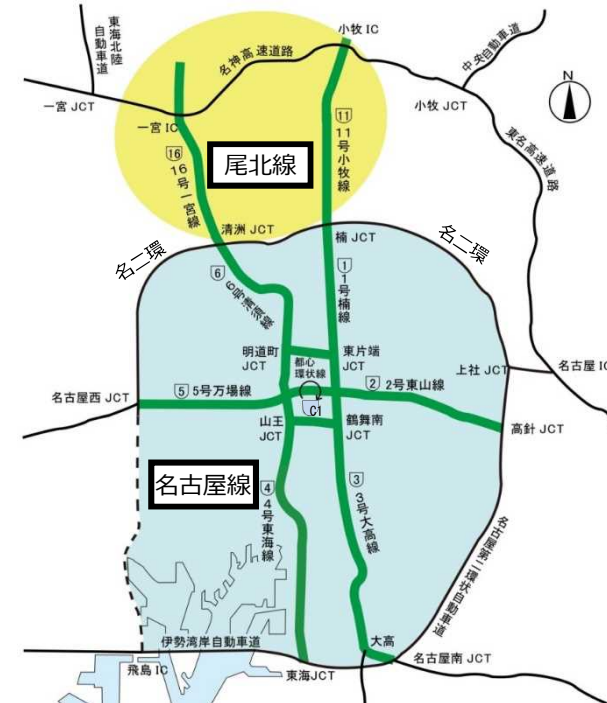
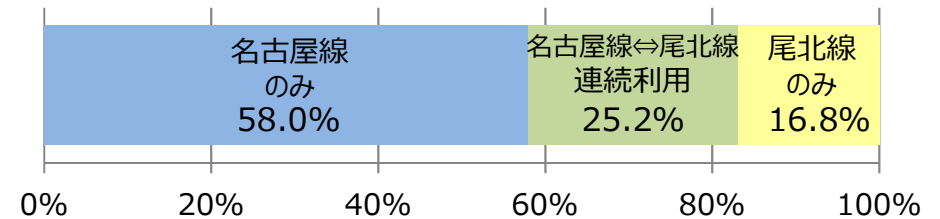


- 名古屋市内主要道路：高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象
- 道路延長：名古屋市道路統計(平成30年)を基に算出
- 走行台キロ：平成27年道路交通センサスを基に算出

交通量※1の推移（全日平均）



料金圏別利用比率※2



※1 料金所通行台数

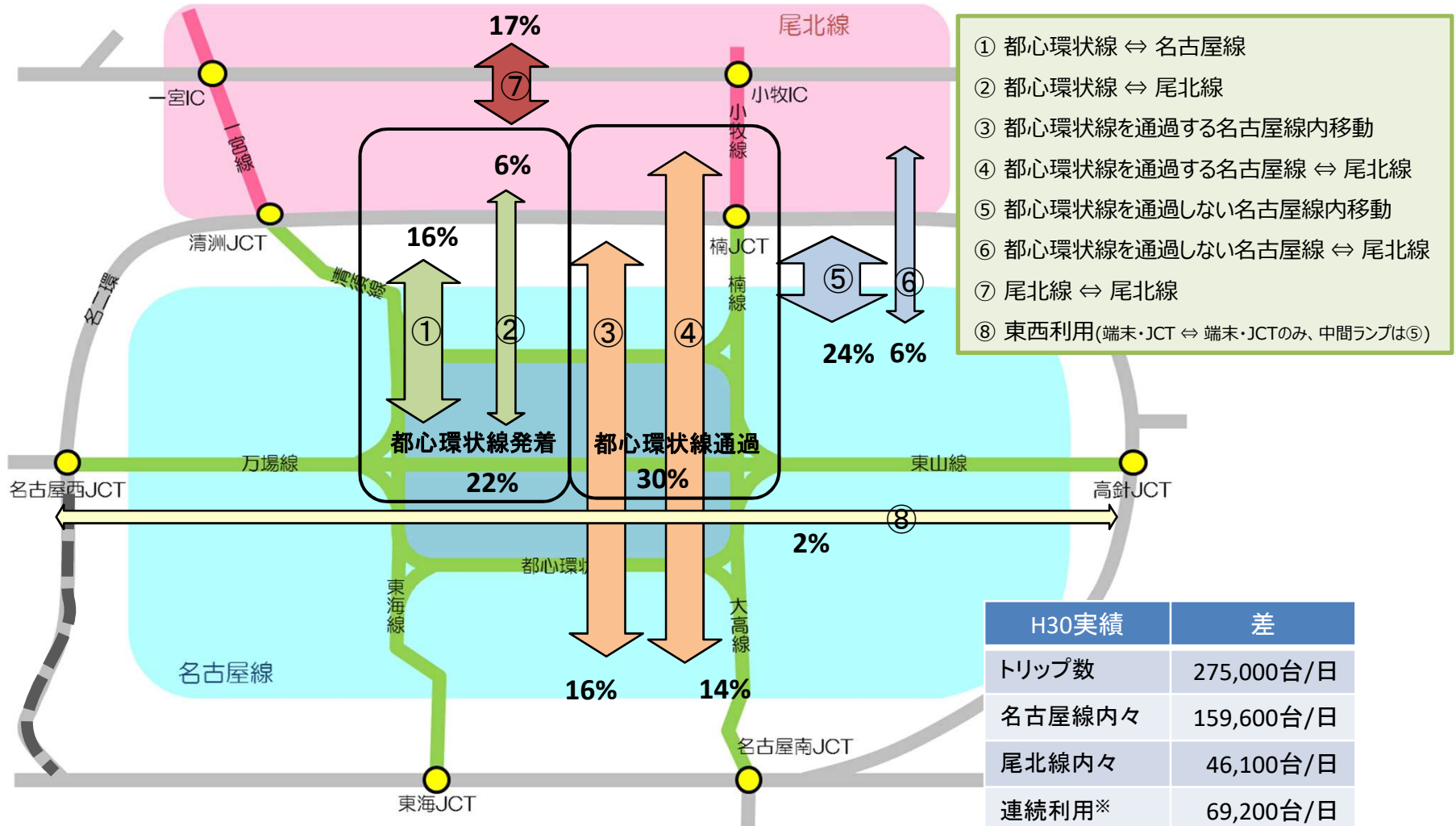
※2 平成30年度全日平均（275,000台/日）

交通利用特性

- 都心環状線を発着する交通が全体の22%、都心環状線を通過する交通が全体の30%
- 名古屋線内のうち都心環状線を利用しない短距離交通が全体の24%

現状（H30実績）

H30年度全日平均

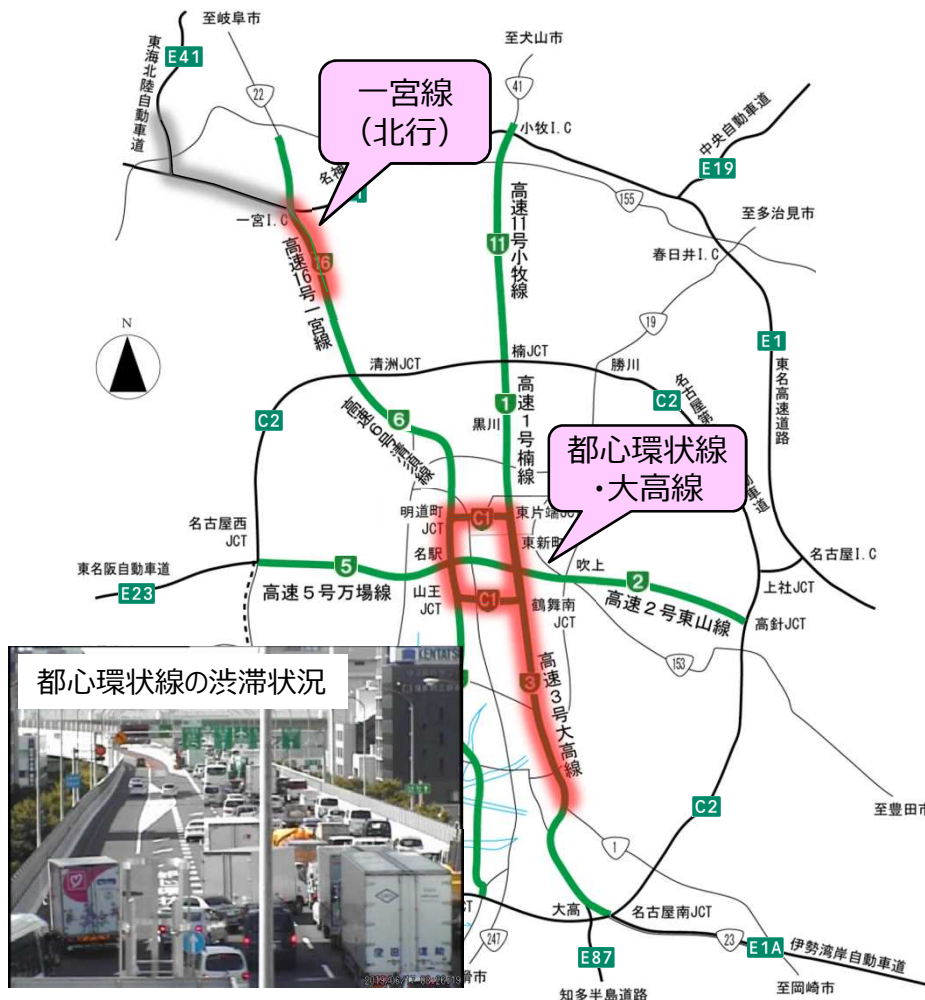


○H30年度平日平均値

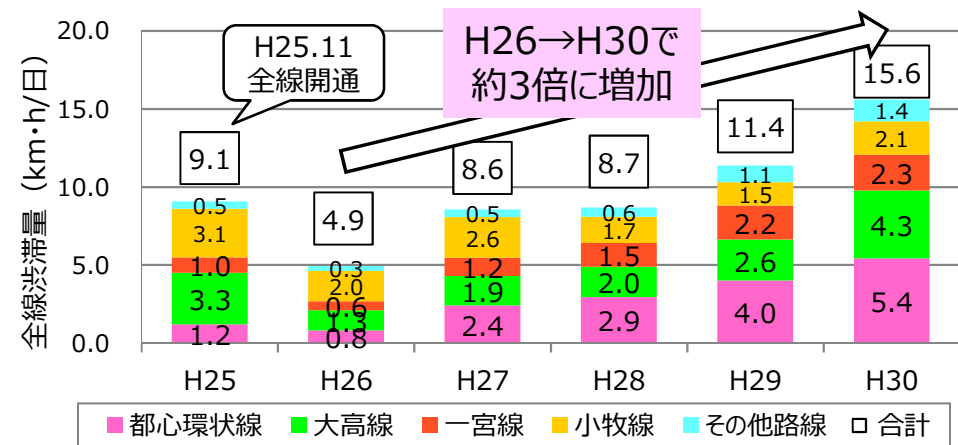
※連続利用：名古屋線と尾北線を連続して利用した交通

渋滞状況

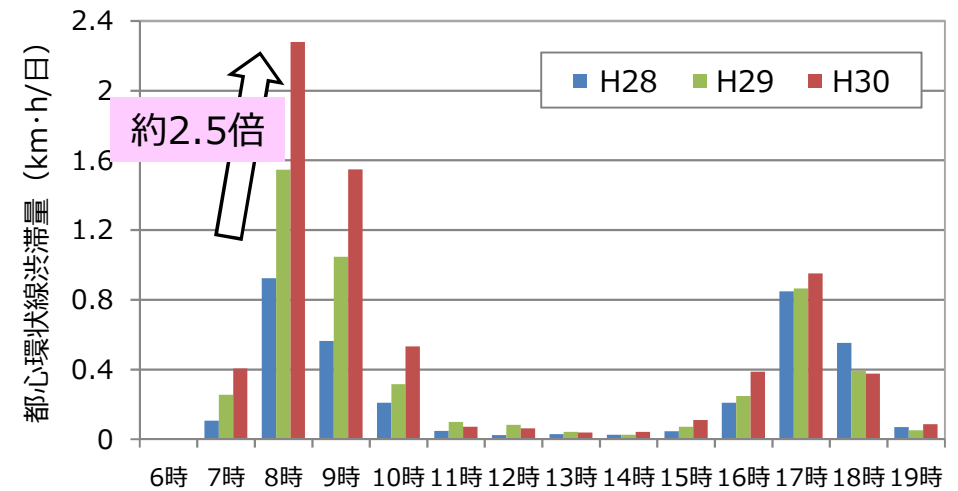
- 近年の交通量増加等に伴い、**都心環状線、大高線、一宮線**で渋滞が増加傾向。
- 時間帯別では、**朝・夕にピーク**があり、特に朝の渋滞が著しい。



名古屋高速の主要渋滞箇所



名古屋高速全線の平均渋滞量※1（平日）



都心環状線の時間帯別平均渋滞量※1（平日平均）

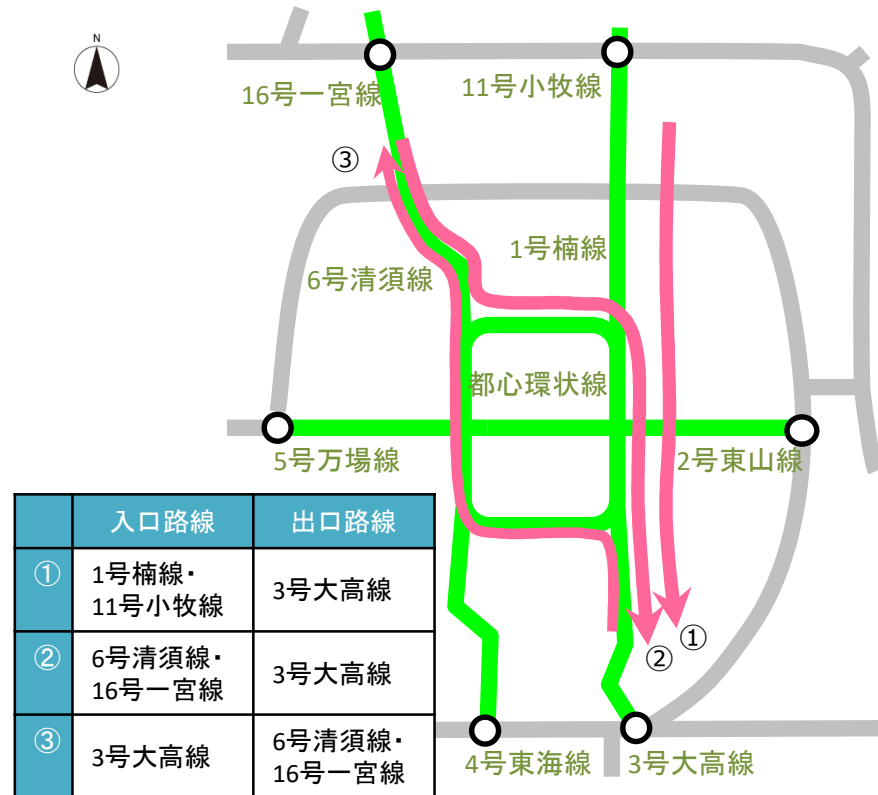
※1 渋滞量: 渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積(事故渋滞、工事渋滞を除く)

交通利用特性（朝時間帯）

- 朝時間帯の交通状況としては、主に一宮・小牧方面から大高方面への利用が多い。
- 近年、大高方面への利用に加え、東海線への利用も増加。

利用の多い主な経路 [朝時間帯]

〈H28年度〉



[朝時間帯]: 6時台～8時台

データ：平日のETCデータにより都心環状線を通過する路線間の交通状況を確認
なお、H30は東山トンネル通行止め期間（H31.2）を除く

増加量の多い主な経路 [朝時間帯]

〈H28年度〉

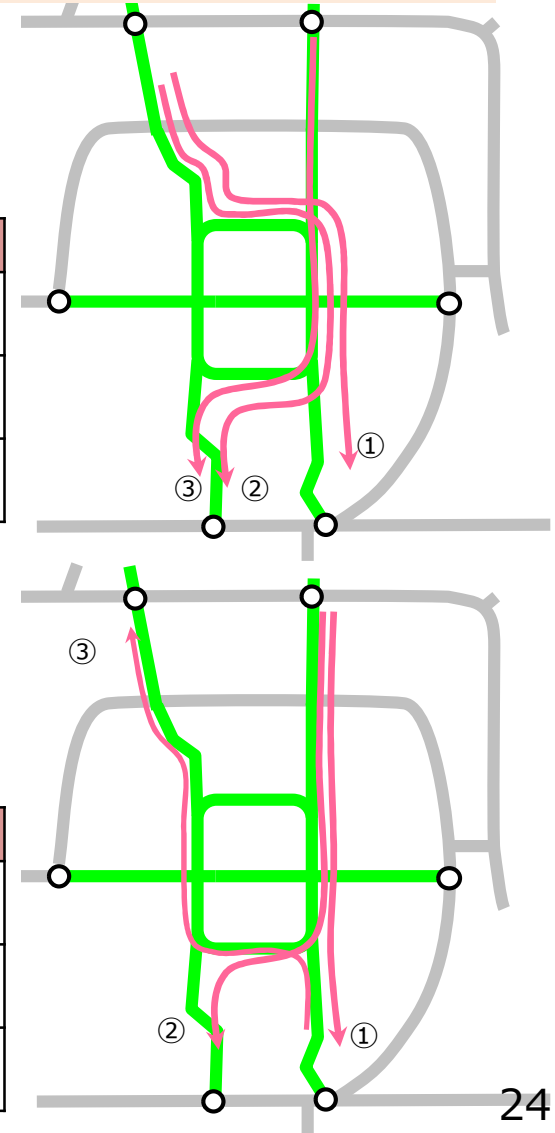
〈H29年度〉

	入口路線	出口路線
①	6号清須線・ 16号一宮線	3号大高線
②	6号清須線・ 16号一宮線	4号東海線
③	1号楠線・ 11号小牧線	4号東海線

〈H29年度〉

〈H30年度〉

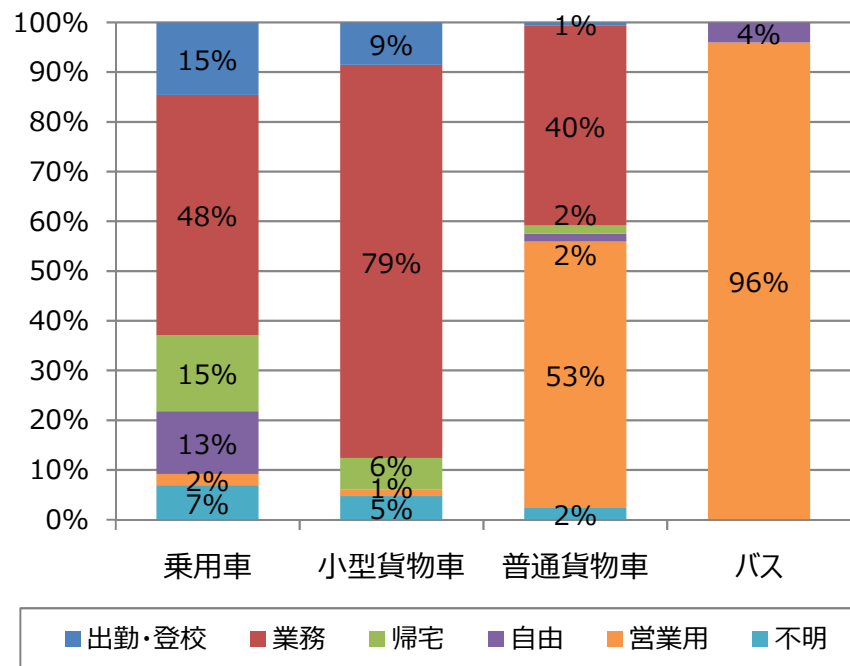
	入口路線	出口路線
①	1号楠線・ 11号小牧線	3号大高線
②	1号楠線・ 11号小牧線	4号東海線
③	3号大高線	6号清須線・ 16号一宮線



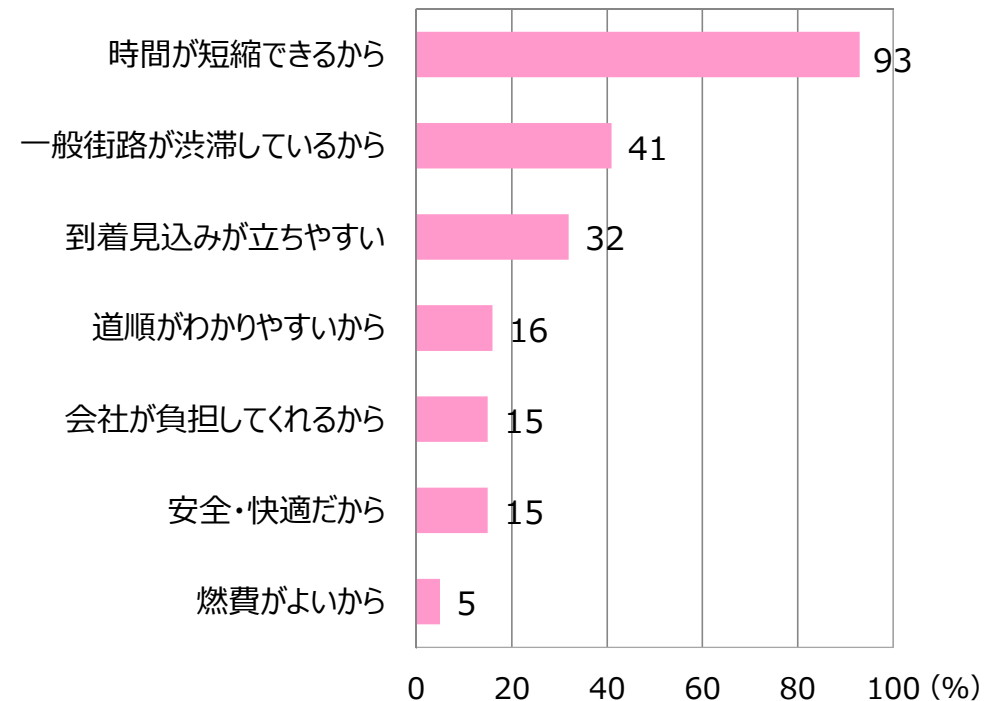
利用目的・利用の理由

- 車種別利用目的は、すべての車種で業務目的・営業目的が大きな割合を占めている。
- 利用の理由は、「時間短縮」・「到着見込みの立ちやすさ」が上位を占めており、定時性・速達性に関し一定の評価を頂いている。

車種別利用目的※1



利用の理由※2



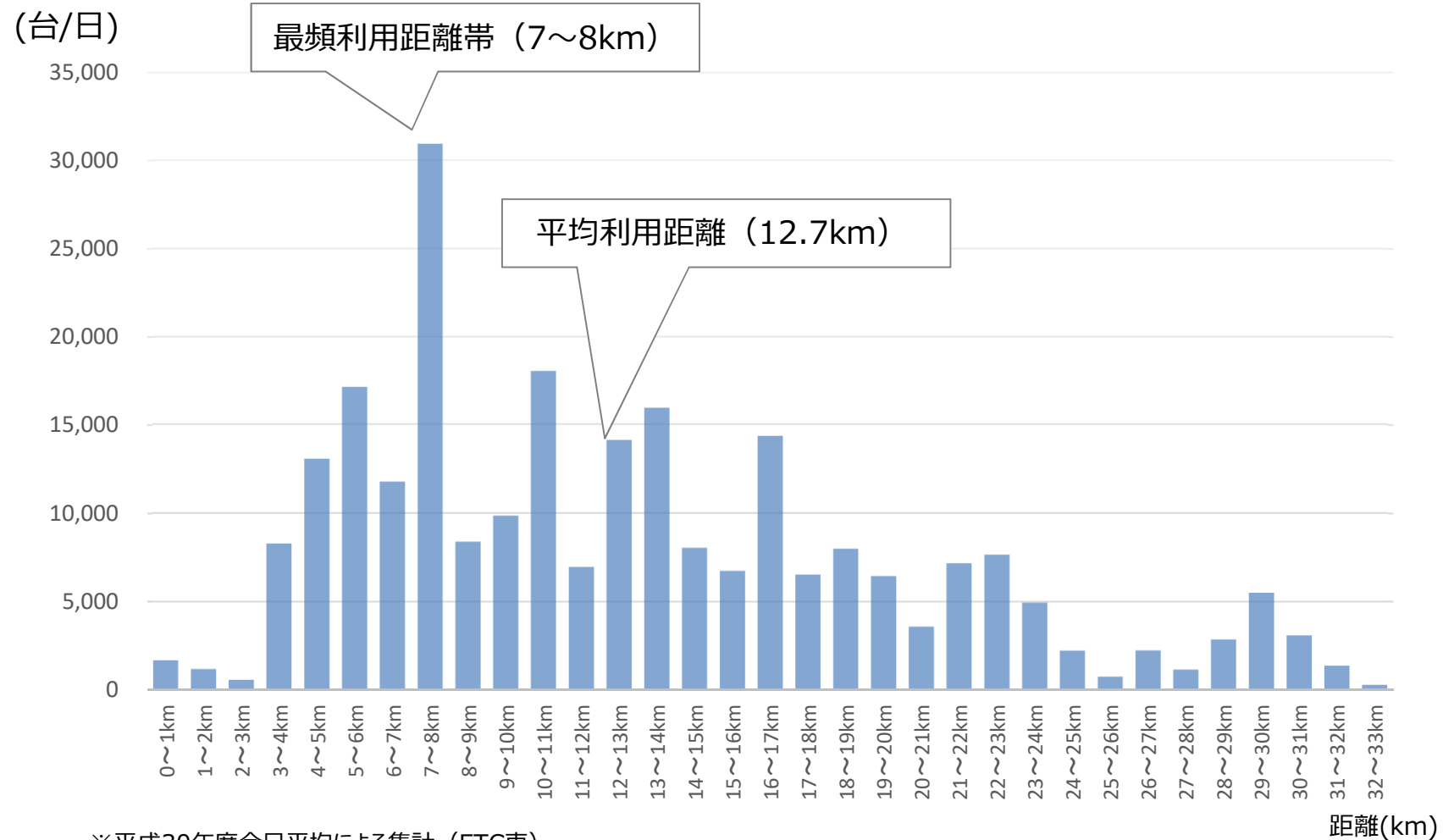
※1 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査
(名古屋高速道路公社にて、名古屋高速の利用ODを抽出・集計)

※2 名古屋高速道路公社 平成30年度お客様満足度調査
調査方法：〈調査票〉料金所、沿線市町村、NEXCOのPA等
〈インターネット〉公社ホームページ
回答数：4,634件 (調査票3,665件、インターネット969件)
実施期間：平成30年9月5日～10月5日

利用距離

- 名古屋高速の平均利用距離は、約13km。
- 最も多く利用される距離帯は、7～8km。

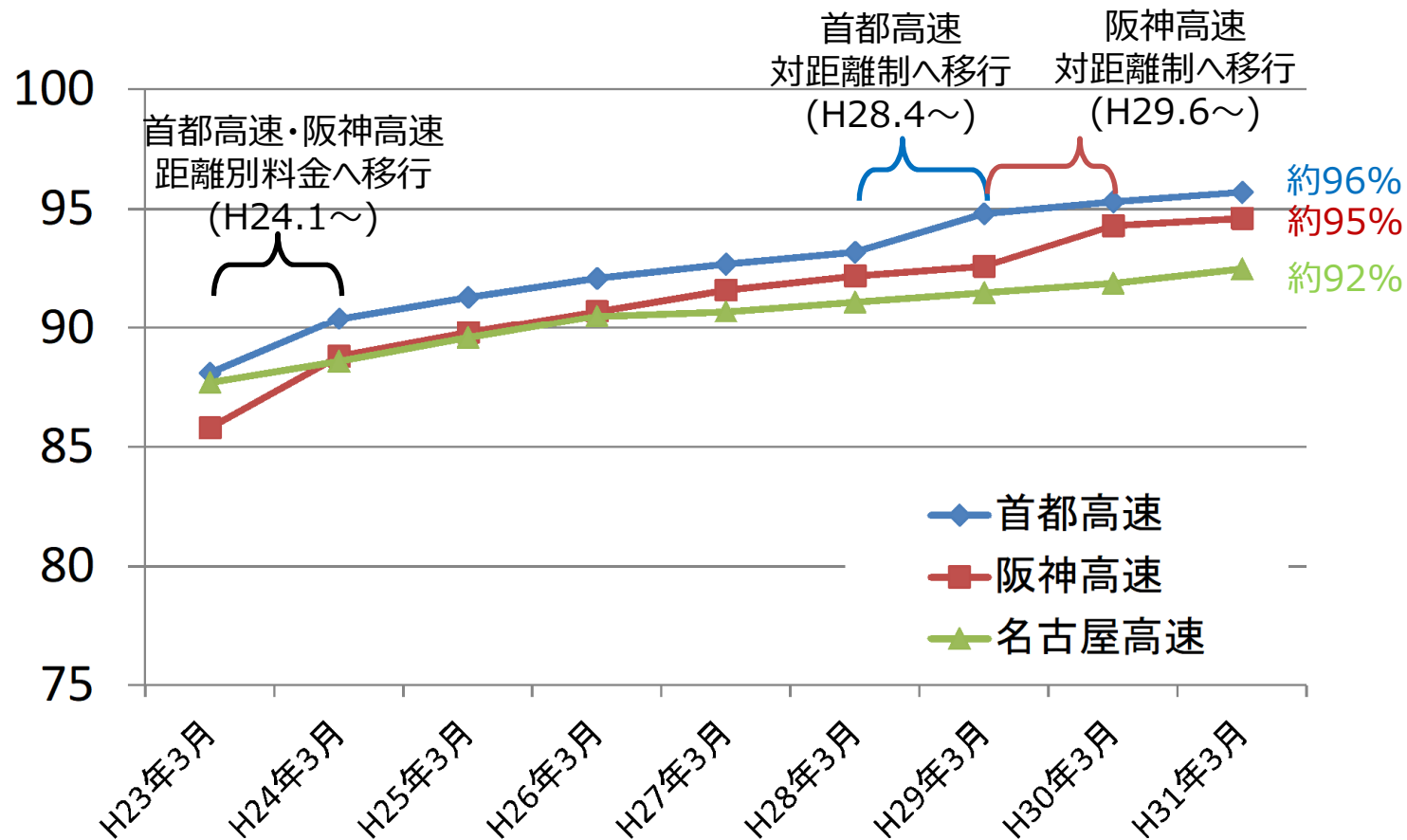
利用距離分布



ETC利用状況

- 名古屋高速のETC利用率は平成31年3月末で約92%。
- 首都高速・阪神高速のETC利用率は、料金体系の移行時に上昇率が大い。

ETC利用率の推移



名古屋高速道路の現状の課題

[料金関連]

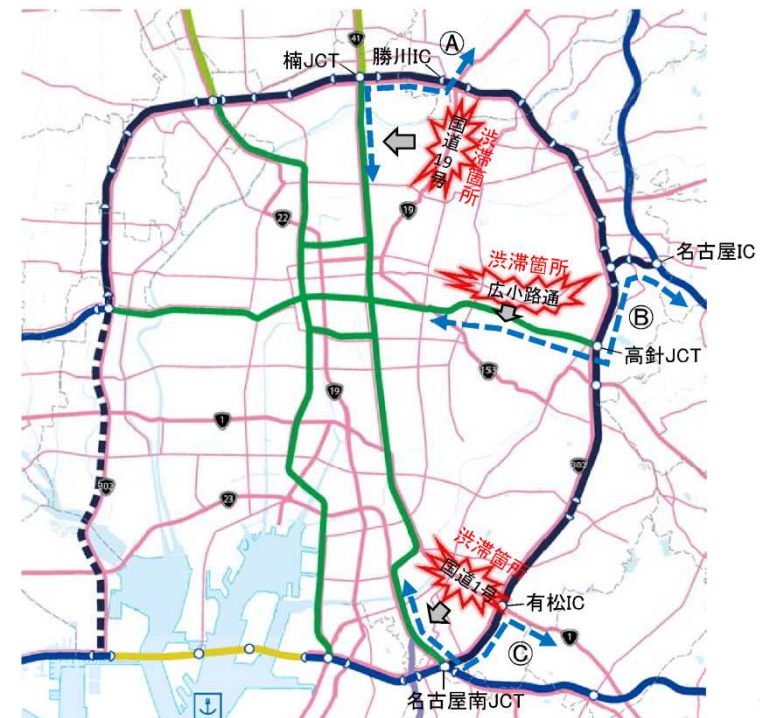
- 均一料金、別料金圏が設定されていることから、**短距離利用時や料金圏を跨ぐ利用時の料金に不公平感や割高感**がある。
- 均一料金である名古屋高速（名古屋線）と名二環の**双方を乗り継ぐ場合、料金抵抗が大きい**ことから一般道路から高速道路への交通転換が図られず、一般道路の渋滞を助長。



例1	一宮→明道町	名古屋南→東別院
	13km	
	1130円	770円
例2	一宮→高針	名古屋南→清洲
	24km	
	1130円	770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～楠JCT (約3km、510円)
↓	名高速	(770円)

② 東名

↓	名二環	名古屋IC～高針JCT (約4km、510円)
↓	名高速	(770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	(770円)

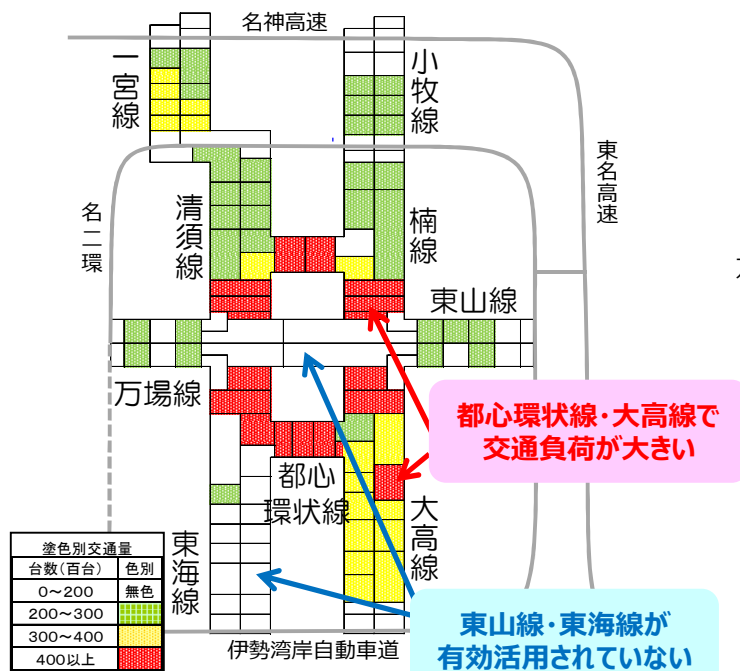
名古屋高速道路の現状の課題

[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**。

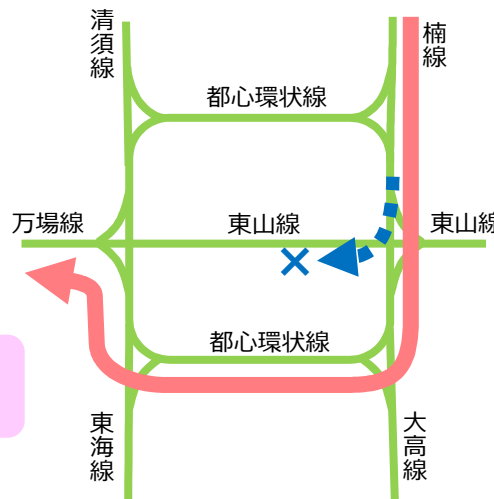
ネットワークの利用状況

名古屋高速道路の交通利用状況

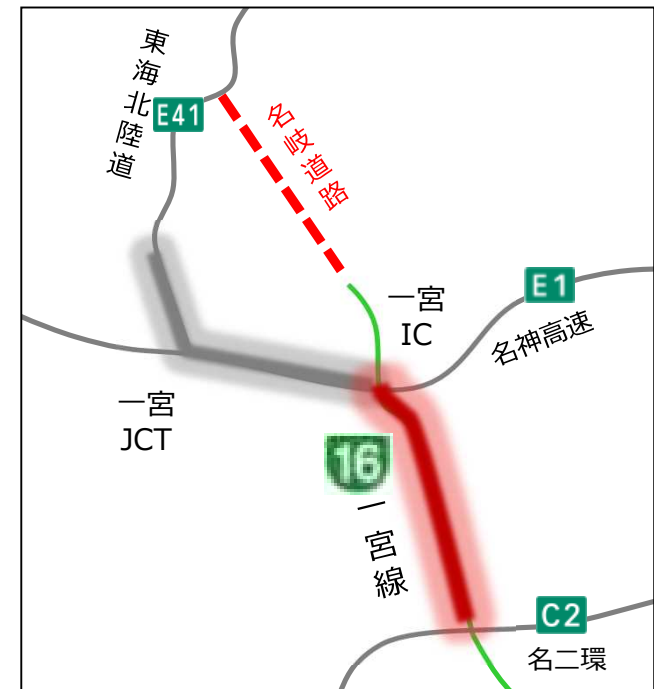


※H30年度平日平均交通量

都心環状線の構造と利用経路
(例：北方面 → 西方面)



渋滞状況（一宮線北行）



料金見直しに向けた方向性

～これまでの料金設定の考え方～

均一料金制の採用

- ・大量交通の円滑処理が必要
- ・出口料金所設置が困難

別料金圏の設定

- ・尾北線の独立性
- ・都心通過交通の抑制・名二環との迂回分散

債務の着実な償還

～名古屋高速道路の現状の課題～

料金関連

- ・全線開通によるネットワークの拡大に伴い、短距離利用・料金圏や管理主体の異なる道路(名二環)を乗り継ぐ利用に不公平感や割高感

道路ネットワーク関連

- ・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
- ・東山線や東海線に比較的余裕があり、道路ネットワークが有効に活用されていない
- ・一宮線の端末部でネットワークが未接続
- ・リニア開通に向け、都心アクセス向上のためのネットワーク整備が必要

～料金を取巻く環境～

ETCの普及

- ・ETC運用開始(H16.3)
- ・ETC利用率92%(H30年度)

首都圏・近畿圏で対距離制へ移行

首都高速 H28.4～、阪神高速 H29.6～

中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針

(R元.12.11 中京圏小委員会)

～名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性～

利用度合いに応じた公平な料金体系

- ・周辺の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

利用しやすい料金

- ・「経路によらない同一料金」の導入
〔 起終点を基本とした継ぎ目のない料金 / 都心部への分散流入 〕

債務の確実な償還

「全体としてより公平な料金の実現」
「政策目的に応じた割引の導入」

「高速道路ネットワークの有効活用」
「名二環の迂回分散機能を確保」

4 国土交通省「具体方針(案)」

中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)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、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」に特段の対応が必要

具体方針

(1) 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。

(2) 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、都心部周辺の環境改善を図るため、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。

中京圏内の料金水準・車種区分の整理・統一

＜料金水準＞

均一料金区間

名古屋高速

(32.3km)

＜尾北線内 : 370円＞

＜名古屋線内 : 780円＞

名古屋第二環状
(名古屋南J～飛島J)

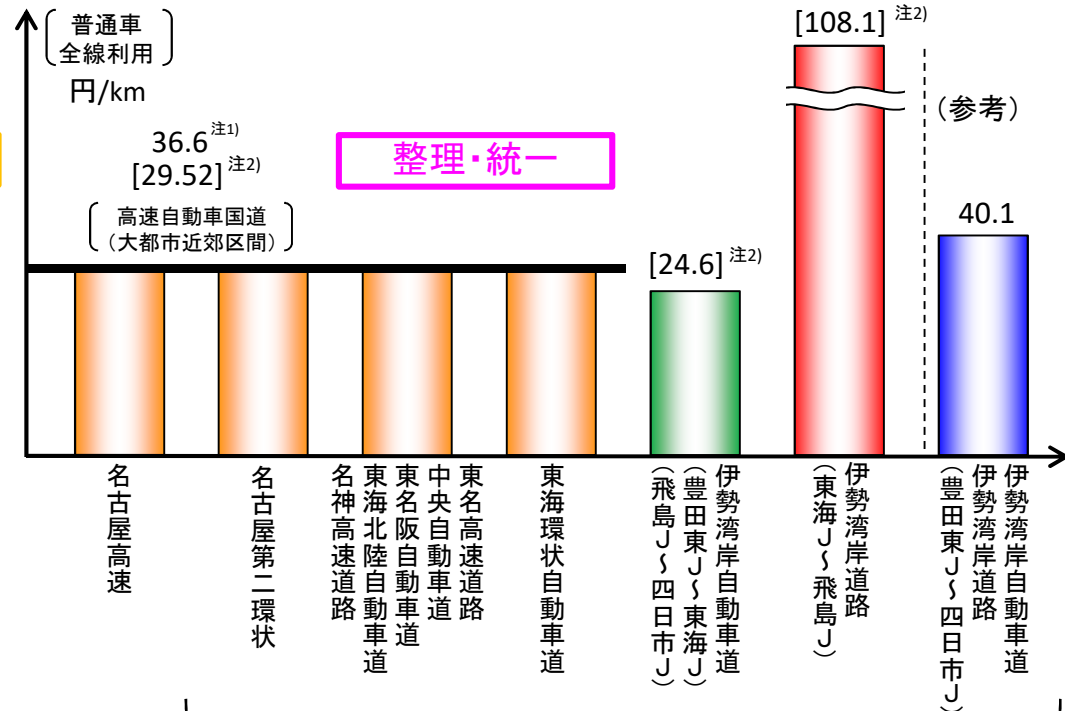
(54.5km)

＜30km未満 : 510円＞

＜30km以上～45km未満 : 620円＞

＜45km以上 : 730円＞

対距離化



注1) 中央自動車道(小牧東IC)～東海北陸自動車道(岐阜各務原IC)

注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

※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を考慮

＜車種区分＞

	2車種 (名古屋高速)	5車種 (ネクスコ中日本)
軽自動車等	1.0	0.8
普通車		1.0
中型車		1.2
大型車	2.0	1.65
特大車		2.75

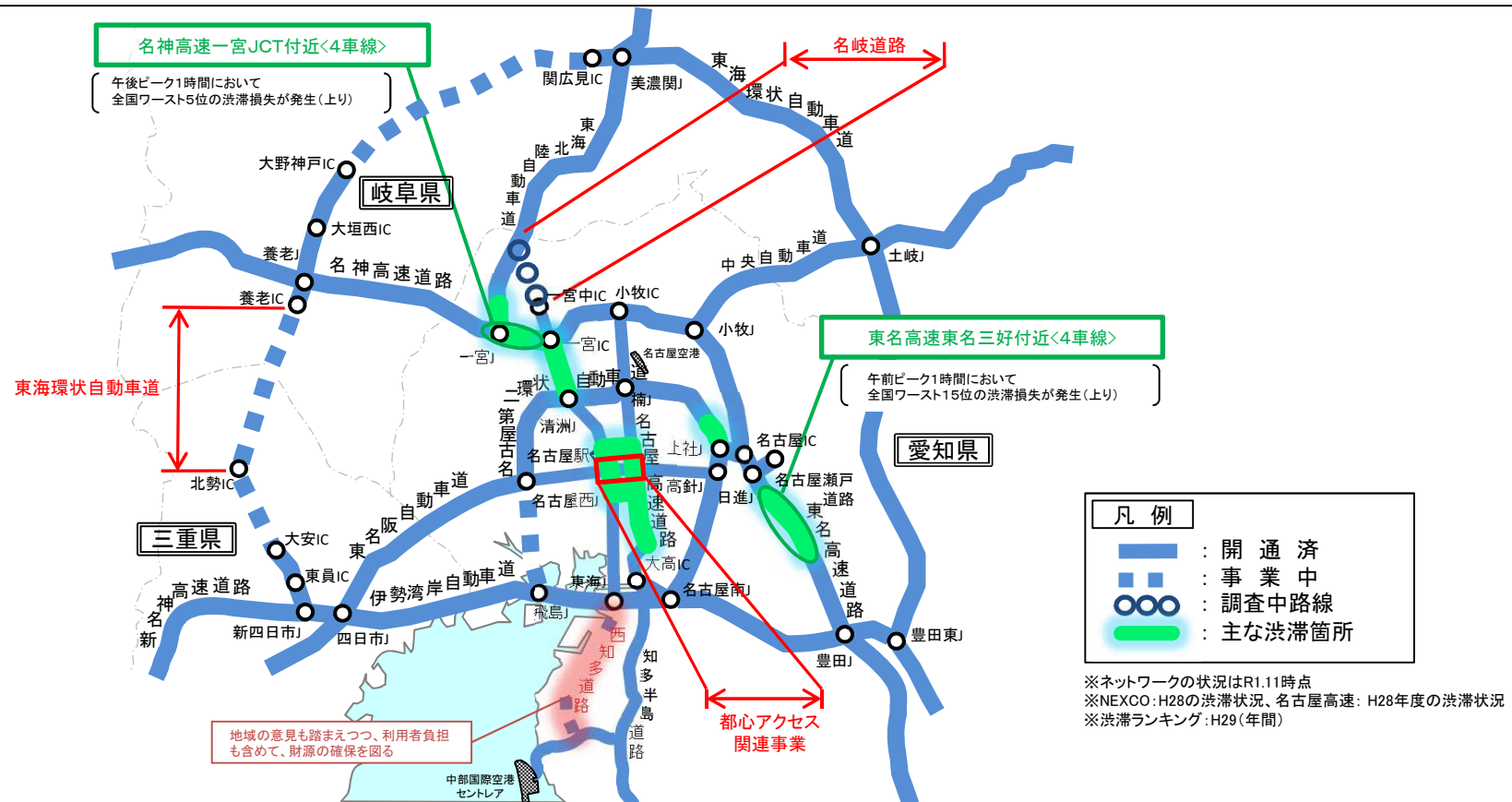
5車種区分に
整理・統一

	5車種
軽自動車等	0.8
普通車	1.0
中型車	1.2
大型車	1.65
特大車	2.75

※ R2.2.5『中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)』国土交通省 (公社で一部加工)

中京圏内の高速道路ネットワーク整備

- ネクスコ中日本の路線については、東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近や東名三好付近における渋滞解消のためのネットワークの拡充に必要な財源確保の観点から、東海環状の内側において大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入
- 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
- 名古屋市から中部国際空港までのアクセス強化に資する西知多道路の整備について、地域の意見も踏まえつつ、利用者負担も含めて、財源の確保を図る

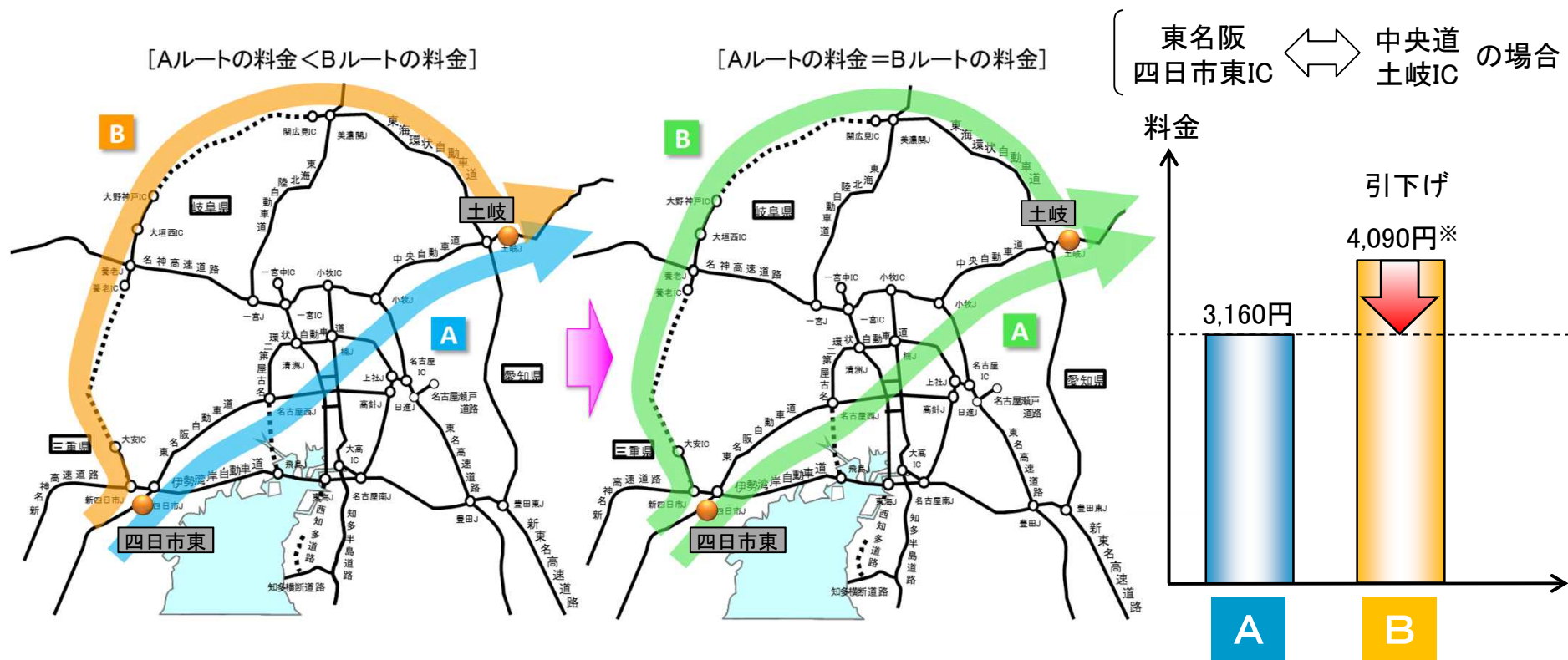


起終点を基本とした継ぎ目のない料金(「経路によらない同一料金」導入)

- 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 > 都心部周辺経由の料金 ⇒ 東海環状自動車道経由の料金を引下げ)

(※) 都心部周辺経由の料金の方が高い場合には、都心部周辺経由の料金は引き下げない。



(注) 料金は普通車の場合

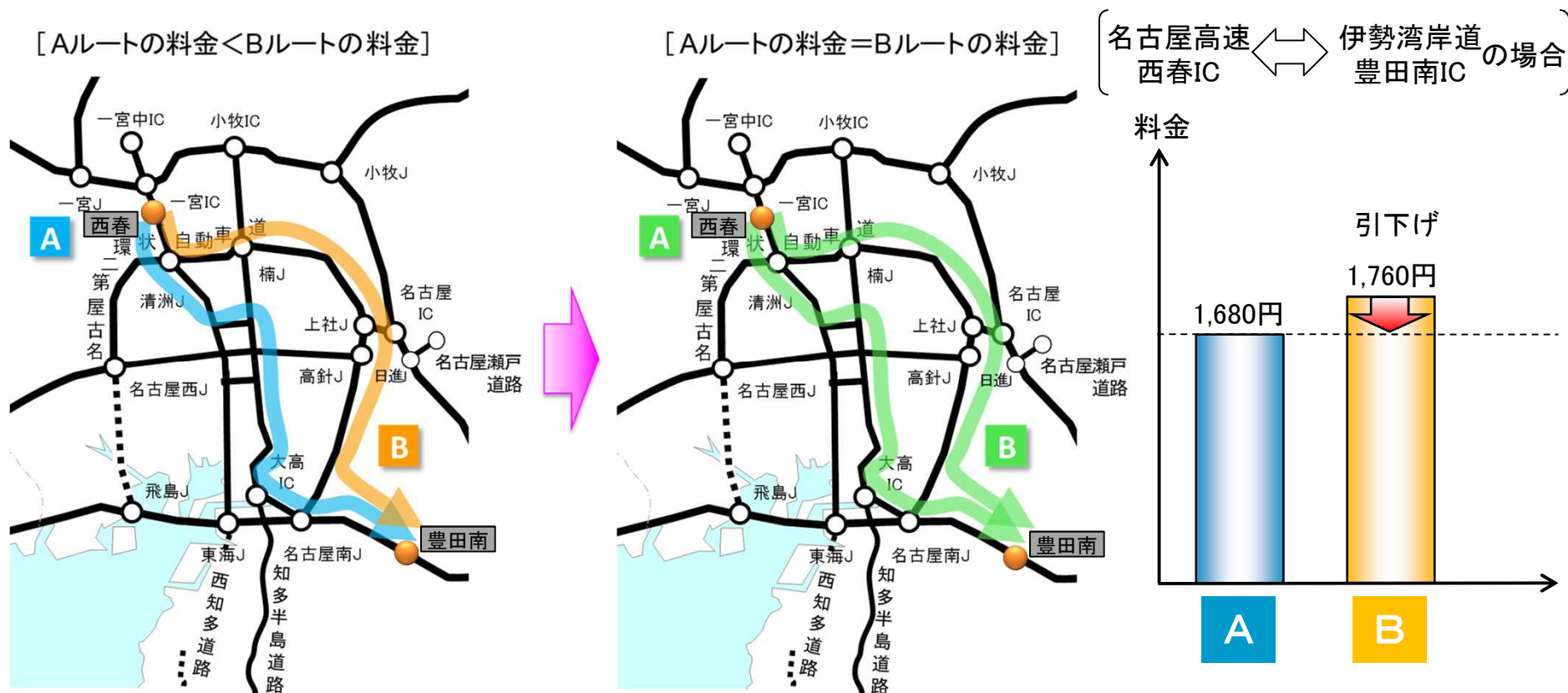
※東海環状完成後の相当料金

起終点を基本とした継ぎ目のない料金(「経路によらない同一料金」導入)

- 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。



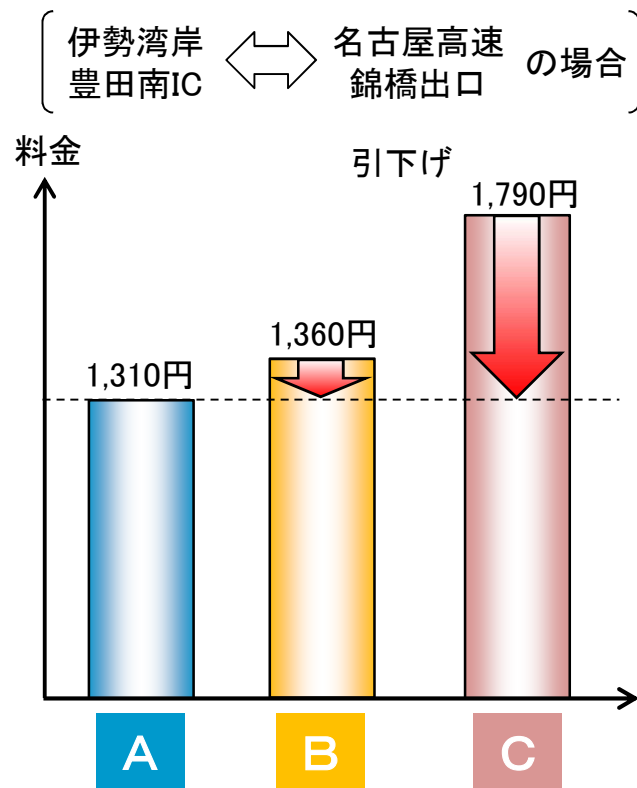
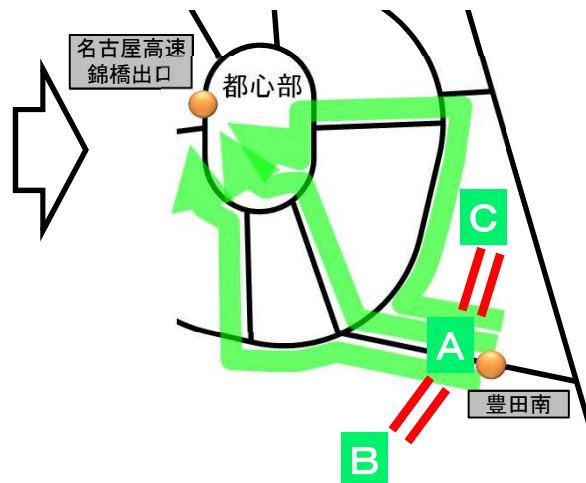
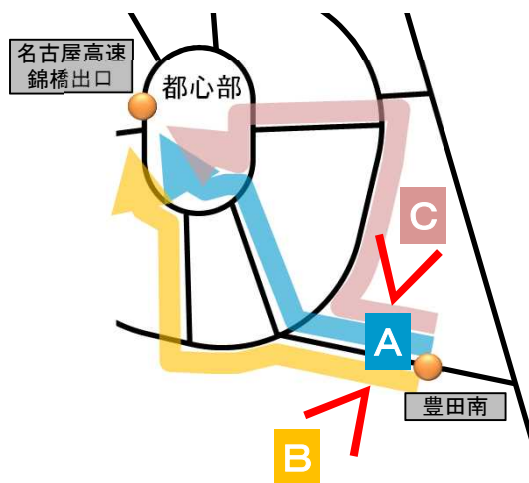
(注) 料金は普通車の場合

都心部への分散流入(「経路によらない同一料金」の導入)

- 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

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

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



(注) 料金は普通車の場合

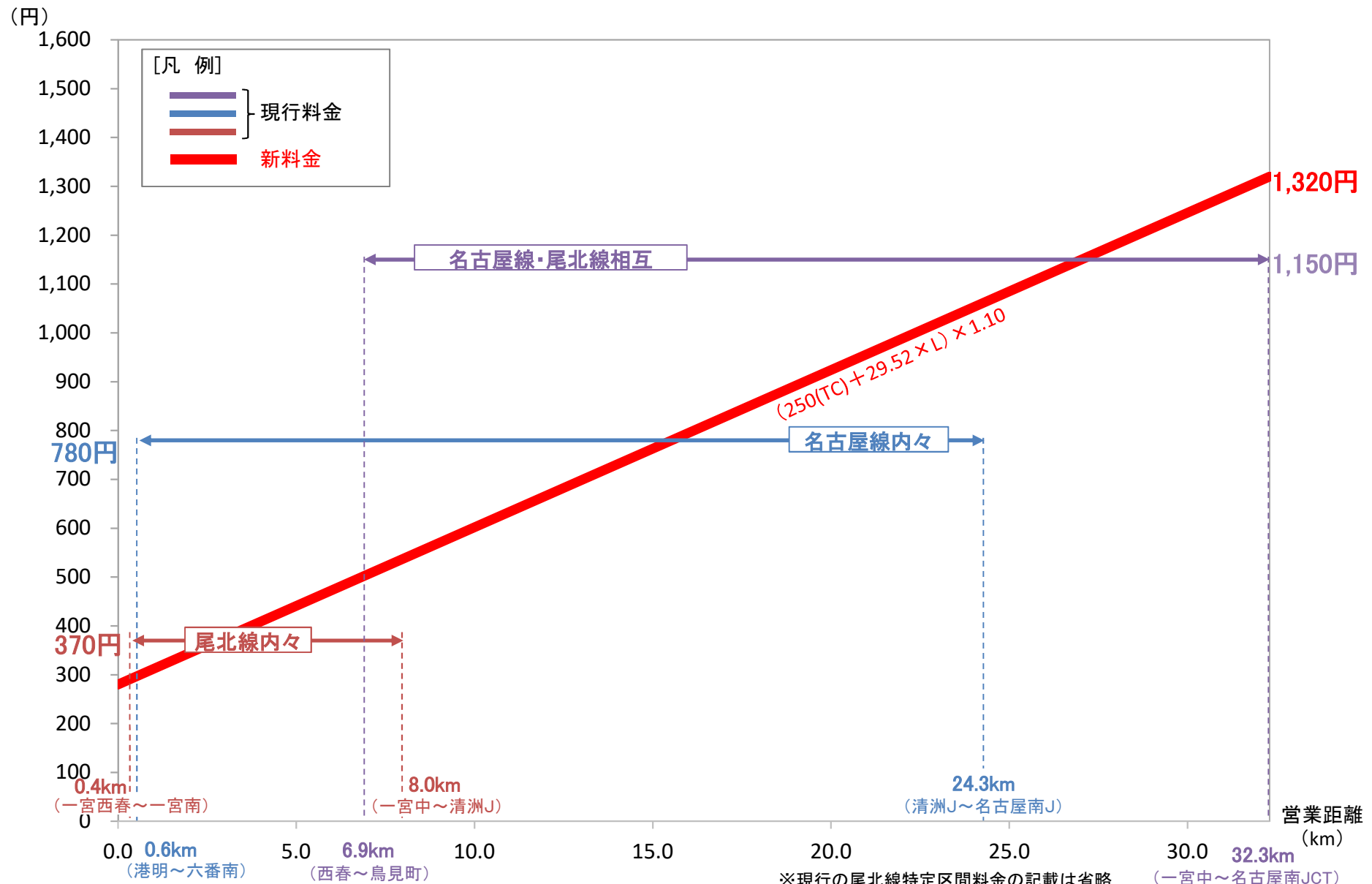
名古屋高速道路の料金について(抜粋)

2. 具体方針(案)

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

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。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。

(参考)名古屋高速道路の料金設定(案)



(参考)名古屋高速の割引について(案)

ETC車での利用の場合に適用

① 名高速ETCコーポレートカード割引

- ・現行の割引を継続
- ・車両単位最大18%割引

② ETC夜間割引

- ・中型車以上を対象に、現行の割引を継続
- ・22時～24時の利用で10%割引
- ・0時～6時の利用で20%割引

③ 都心環状割引

- ・放射路線から都心環状線への流出入に対し、都心環状線が一方通行であることによる負担増を避け、都心環状線利用者の分散導入を図るため、放射路線から都心環状線の第③～第④出入口までの料金を第②出入口までの料金と同一とする。



【例】大高から都心環状線出口利用時料金

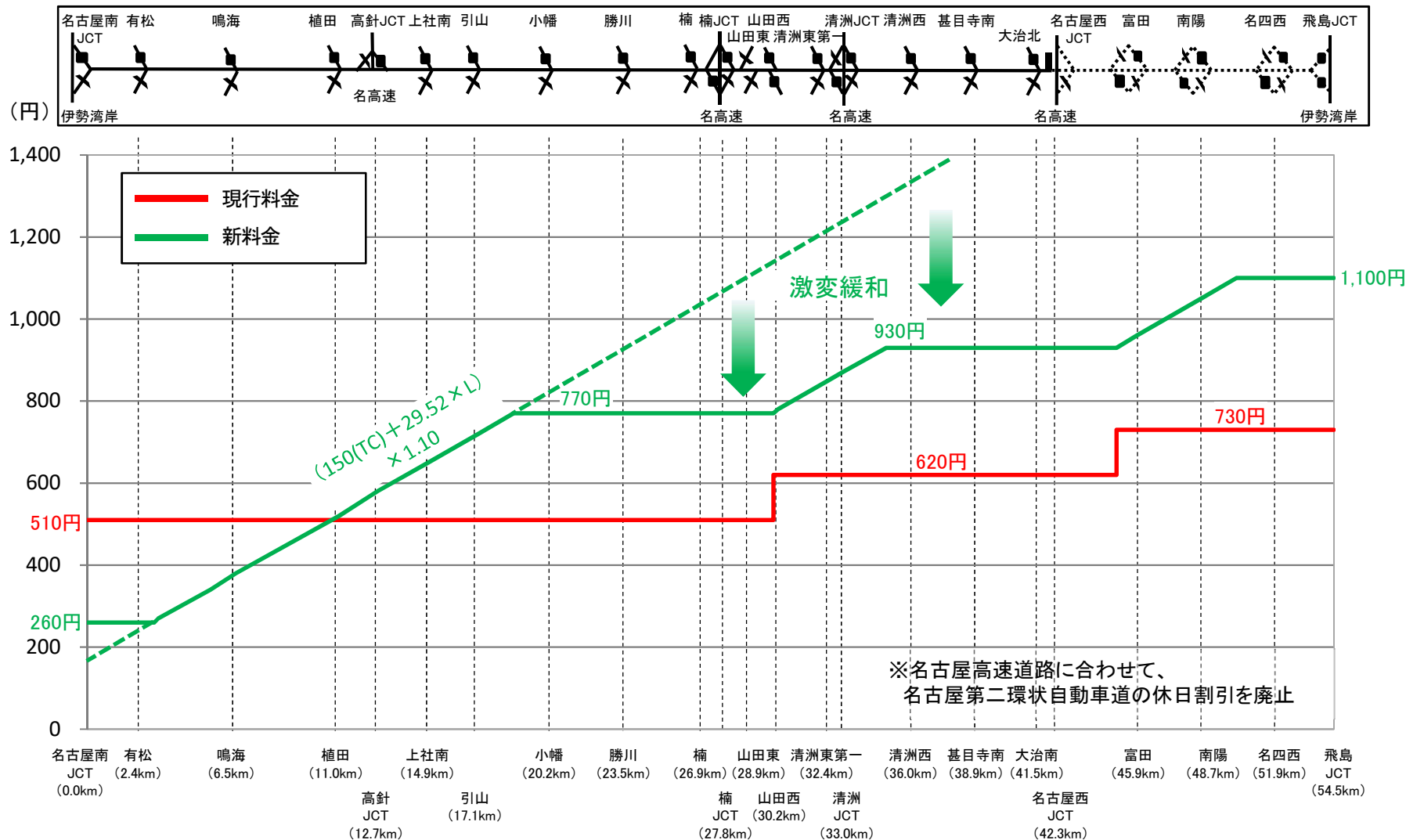
①東別院出口 (11.7km) 650円	➡	②錦橋出口 (14.8km) 760円	➡	③丸の内出口 (16.3km) 割引前: 800円 割引後: 760円	➡	④東新町出口 (18.2km) 割引前: 870円 割引後: 760円
-----------------------------------	---	----------------------------------	---	--	---	--



・現行の「ETC端末特定区間割引」「ETCマイレージサービス」、「ETC日曜・祝日割引」は、新たな料金の導入に伴い終了

名古屋第二環状自動車道(名古屋南JCT～飛島JCT)の料金設定(案)

○ [現行料金] 距離別料金制(0～30km:510円、30～45km:620円、45km以上:730円)



5 「具体方針(案)」と 「料金見直しに向けた方向性」との 整合性

「料金見直しにおける方向性」との整合性

利用度合いに応じた公平な料金体系（対距離制の導入、料金水準・車種区分の統一）

- 周辺的高速道路と料金水準や車種区分を統一する対距離制を導入することで、中京圏の高速道路ネットワーク全体の公平性を確保。

※NEXCO路線（東海環状自動車道の内側）

東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT等の渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保の観点から、現行の大都市近郊区間の料金水準を適用

方向性に整合

<現状>



<名古屋第二環状自動車道の開通に合わせ>

料金水準・車種区分を
整理・統一



より公平な料金へ

「料金見直しにおける方向性」との整合性

利用度合いに応じた公平な料金体系

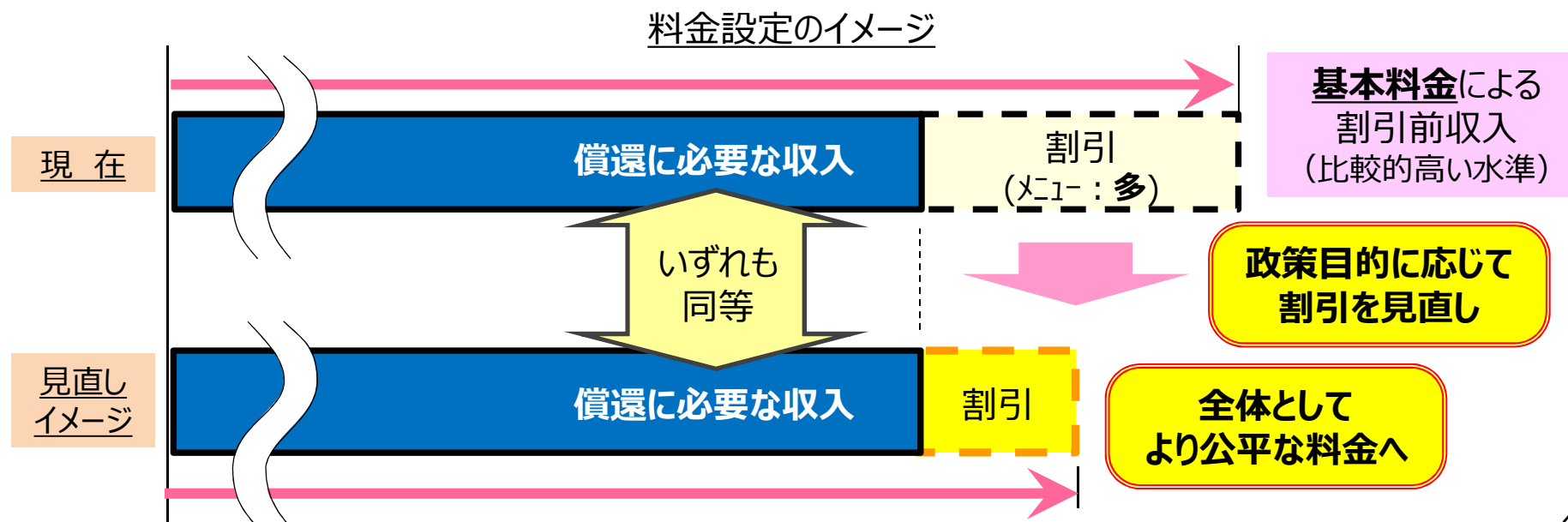
<現在の状況>

・均一料金制を前提とした多くの割引を実施しているため、お客様にとってわかりにくい料金設定となっている。

<方向性>

債務の確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設定を目指す。

現在のETC割引に対し、政策目的に応じて見直し



「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用度合いに応じた公平な料金体系（現行割引の見直し・再編）

<継続する割引（案）>

名高速ETCコーポレートカード割引

主に物流事業者を対象とした、多頻度利用に対する割引として実施中

→ 対距離制の導入により、利用に応じた公平な料金体系となるものの、長距離かつ多頻度利用に対しての負担増が見込まれるため、物流事業者の負担軽減の観点から、現在の割引を継続する。

名高速ETCコーポレートカード割引概要

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%

ETC夜間割引

夜間の沿道環境改善及び、一般道路からの交通転換による施設の有効活用に資する割引として実施中

→ 夜間の沿道環境改善の観点、交通容量に比較的余裕のある夜間帯の高速道路の有効活用を図る観点から、中型車以上を対象に、現在の割引を継続する。

ETC夜間割引概要

（※中型車以上を対象）



その他

→ 障がい者割引、ETC路線バス割引、訪日外国人向け企画割引は、社会政策上及び経済政策上の観点から、引続き継続する。

「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用度合いに応じた公平な料金体系（現行割引の見直し）

<新たに導入する割引（案）>

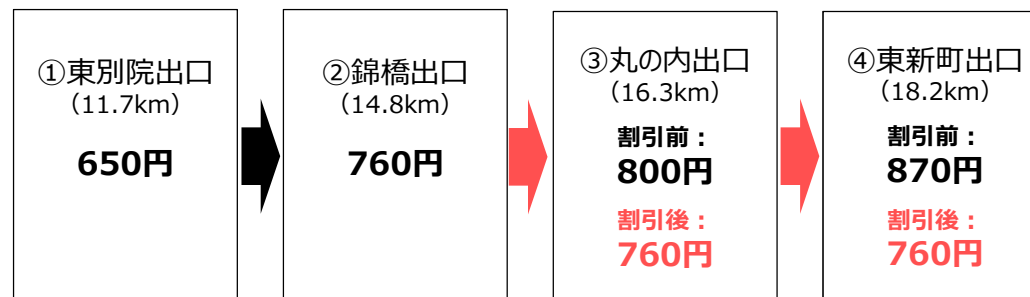
都心環状割引

都心環状線が時計回り一方通行構造であるため、対距離料金となった場合、大回りによる料金負担増を避け、手前の出入口への利用集中、一般道路への交通負荷増が懸念される。

→ 都心環状線発着利用者の分散導入を図るため、放射路線から都心環状線への流出入に対し、都心環状線の第③～第④出入口までの料金を第②出入口までの料金と同一とする割引を新たに導入する。

都心環状割引概要

【例】大高入口から都心環状線出口利用時



注) 料金はETC車(普通車)、 $(250+29.52 \times \text{距離}) \times 1.1$ で算出

※都心アクセス関連事業（出入口や渡り線の追加）により利用経路等に変化が生じるため、事業完成時には見直しを検討

「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用度合いに応じた公平な料金体系（現行割引の見直し）

<終了する割引（案）>

ETC端末特定区間割引

→ 対距離制の導入に伴い、短距離利用に対する不公平感が低減されることから、当該割引は終了する。

ETC日曜・祝日割引

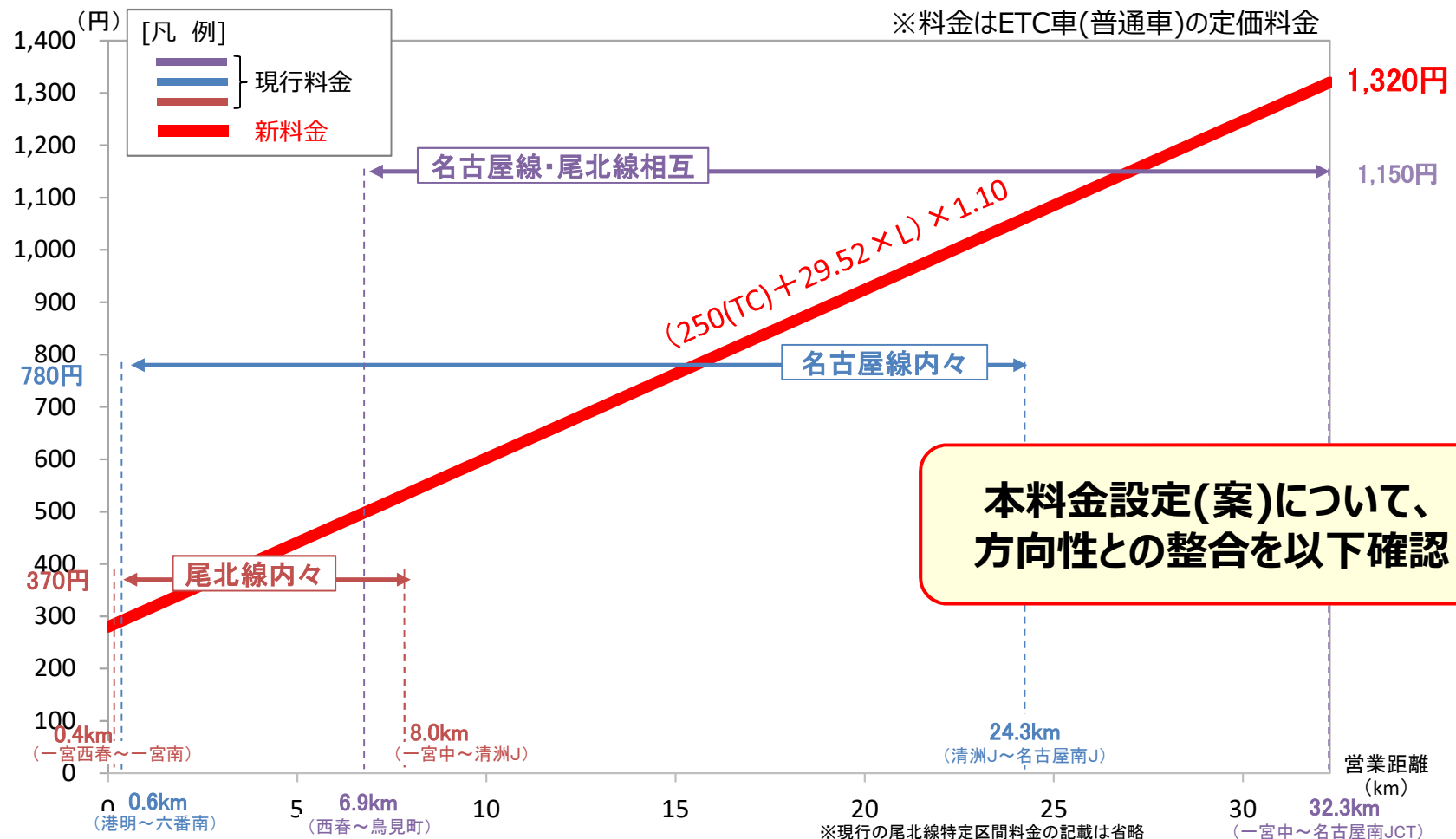
ETCマイレージサービス

→ 対距離制の導入に伴い、全体としてより公平で利用しやすい料金をめざす観点から、当該割引は終了する。

名古屋高速道路の料金設定（案）

- 中京圏の高速道路ネットワーク全体の公平性を確保するため、料金水準(大都市近郊区間；29.52円/km)や車種区分の統一を基本とした対距離制を導入
- 現在の割引について、政策目的に応じて見直し

→ 債務の着実な償還を前提としたうえで、**必要な料金(ターミナルチャージ250円)**を設定。
(対距離制の導入に伴い、名古屋高速道路の料金圏(名古屋線・尾北線)は廃止。)

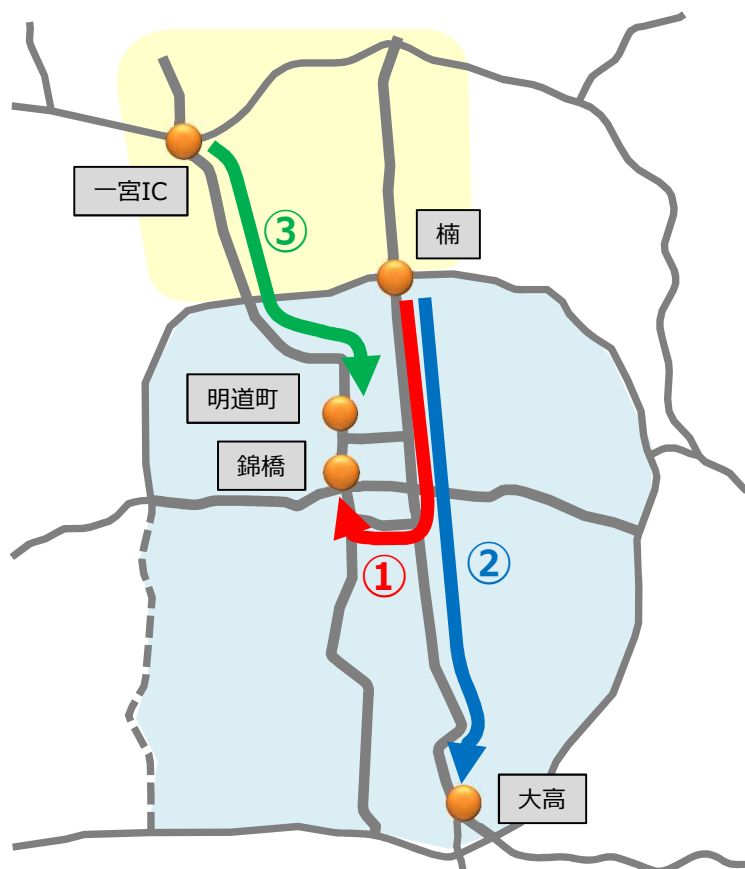


「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用度合いに応じた公平な料金体系

- 対距離制の導入により、名古屋高速道路のネットワーク拡大に伴い生じていた、短距離利用・料金圏をまたぐ利用への不公平感や割高感の低減が図られる。

方向性に整合



同じ料金で利用距離が異なる場合

	①		②
営業距離	12.4km	<	21.0km
現行料金	780円	=	780円

短距離利用に
不公平感や割高感

新料金	680円※	<	960円
-----	-------	---	------

※都心環状割引適用時 = 580円

より公平な料金へ

同じ利用距離で料金圏をまたぐか否かの場合

	①		③
営業距離	12.4km	=	12.4km
現行料金	780円	<	1,150円

料金圏をまたぐ利用に
不公平感や割高感

新料金	680円※	=	680円
-----	-------	---	------

※都心環状割引適用時 = 580円

より公平な料金へ

注) 料金はETC車(普通車)の定価料金

「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用度合いに応じた公平な料金体系

- 対距離制の導入により、名古屋高速道路のネットワーク拡大に伴い生じていた、短距離利用への不公平感や割高感の低減が図られる。

方向性に整合



都心環状線を経由しない利用の場合

	① 楠 ～東新町	② 白川 ～名古屋西J	③ 小牧北 ～堀の内
利用距離	5.5km	7.2km	1.3km
現行料金	780円	780円	370円
	▼	▼	▼
新料金	450円 (▲330円)	510円 (▲270円)	320円 (▲50円)

短距離利用に
不公平感や割高感

より公平な料金へ

注) 新料金はETC車(普通車)の定価料金

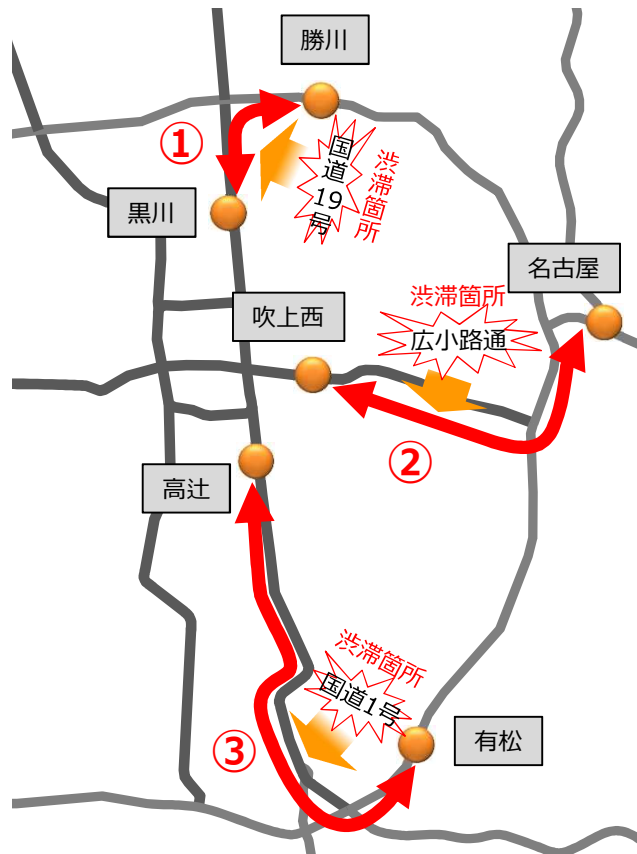
「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用度合いに応じた公平な料金体系

利用しやすい料金（高速道路の有効活用）

- 対距離制の導入により、管理主体をまたぐ連続利用（名古屋高速～名二環）への割高感が低減され、より利用しやすい料金となることで、高速道路ネットワークの有効活用が図られる。

方向性に整合



名古屋高速と名二環との連続利用

	① 勝川 ～黒川	② 名古屋 ～吹上西	③ 有松 ～高辻
利用距離	6.5km	10.9km	13.1km
現行料金	1,090円	1,290円	1,290円
新料金	660円 (▲430円)	800円 (▲490円)	880円 (▲410円)

注) 新料金はETC車(普通車)の定価料金
現行料金は、ETC端末特定区間割引含む

連続利用に割高感

より利用しやすい料金へ

高速道路ネットワークの有効活用
(一般道から高速道路への転換を促進)

「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用しやすい料金（「経路によらない同一料金；都心部への分散流入」の導入）

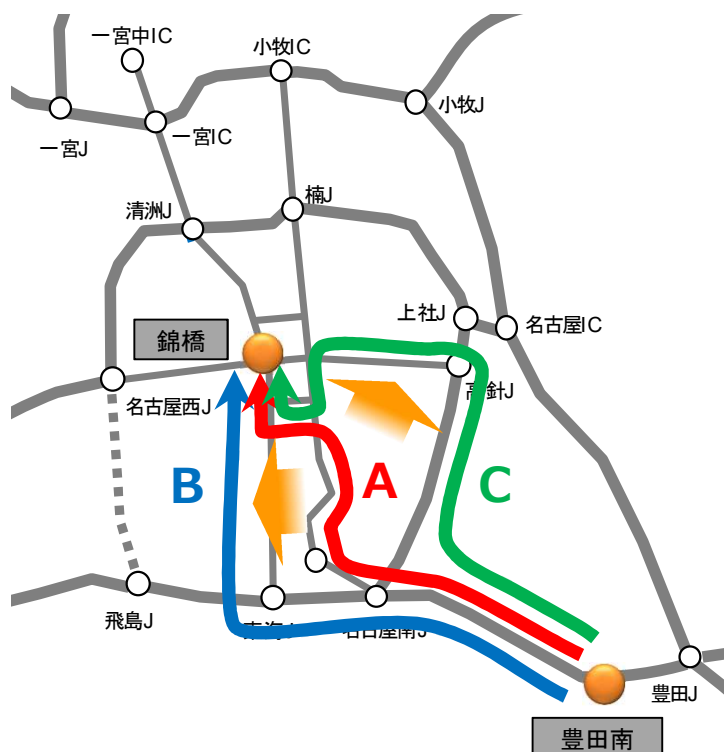
- 経路選択に偏りが生じ交通集中が発生している大高線から、比較的余裕がある東海線や東山線への迂回を促進し、**高速道路ネットワークの有効活用が図られる。**
- 事故や災害等による通行止めが生じた場合においても、代替路として機能。

方向性に整合

（例） 豊田南 → 錦橋

	現行	新料金	経路によらない 同一料金
A 大高線経由 (29.1km)	1,290円	⇒ 1,310円 (最安)	1,310円
B 東海線経由 (31.4km)	1,430円	⇒ 1,360円	
C 東山線経由 (38.7km)	1,800円	⇒ 1,790円	

注) 料金はETC車(普通車)の定価料金



高速道路ネットワークの有効活用
(混雑路線から比較的余裕のある路線への転換を促進)

「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用しやすい料金

（「経路によらない同一料金；起終点を基本とした継ぎ目のない料金」の導入）

- 名二環の利用が料金面で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。
- さらに、朝夕の混雑時においては、名二環において「平日朝夕割引」が当面継続されるため、名二環が利用しやすい料金となり、**名二環の迂回分散機能が確保できる。**

方向性に整合



（例）西春 → （清洲J経由） → 豊田南

経路選択	現行	新料金
A 都心経由 (40.4km)	1,660円	⇒ 1,680円 (最安)
B 名二環東回り迂回 (49.1km)	1,500円	⇒ 1,760円
C 名二環西回り迂回 (48.8km)	2,270円	⇒ 2,540円

経路によらない
同一料金

1,680円

B・Cは平日朝夕割引
の適用によりさらに利
用しやすい料金となる

注) 料金はETC車(普通車)の定価料金

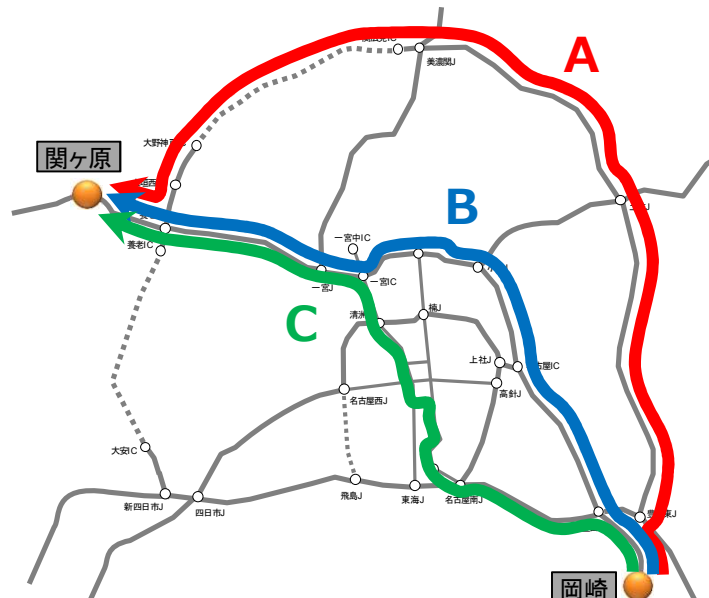
名二環の迂回分散機能の確保

「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

利用しやすい料金

（「経路によらない同一料金；起終点を基本とした継ぎ目のない料金」の導入）

- 東海環状自動車道の利用が料金面で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。
- 都心部を経由する料金を引き下げないことにより、都心部通過交通を抑制し、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。



（例）岡崎 → 関ヶ原

経路選択	現行	新料金	経路によらない同一料金
A 東海環状 (143.9km)	4,480円 (同一発着2,760円)	⇒ 4,690円	3,160円
B 東海環状内側東名経由 (96.0km)	2,760円	⇒ 3,160円 (最安)	
C 東海環状内側名高速経由 (95.7km)	3,260円	⇒ 3,480円	3,480円

注) 料金はETC車(普通車)の定価料金

高速道路ネットワークの有効活用
(都心部通過交通の抑制)

債務の確実な償還

債務の償還に係る設定条件

項 目	内 容
償還対象事業費 (建設債務)	約16,840億円 (名古屋西JCT連絡路、その他改築費を含む)
料金・割引	・対距離料金 $((250+29.52 \times L) \times 1.1)$ ・見直しによる割引 (名高速ETCコーポレートカード割引・ETC夜間割引・都心環状割引等)
交通量	国の最新予測※1を基に設定
金利	現行計画における将来金利及び最新の政府予測※2をふまえ設定
管理費	最新の実績及び今後の見通しをふまえ、道路の維持・修繕・その他管理に 必要経費を計上 (大規模修繕に係る経費を除く)



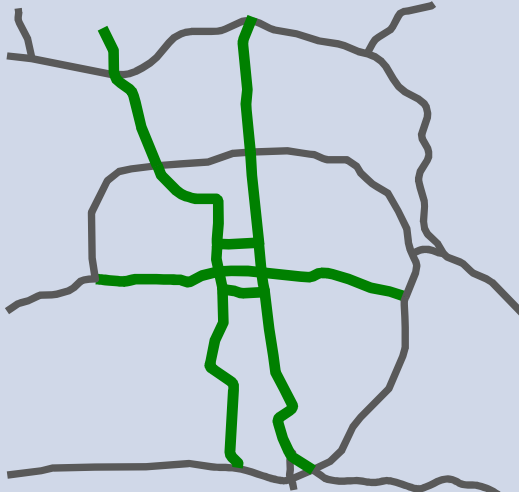
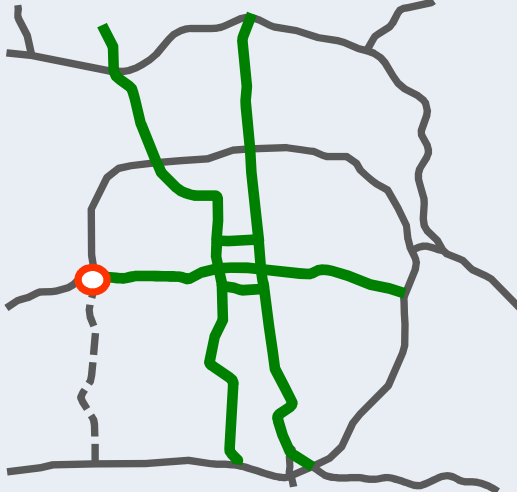
○ 償還対象事業費に対し、現行制度40年以内での償還が可能

※1 ※平成22年度全国道路街路交通情勢調査に基づく国土交通省による将来予測

※「中長期の経済財政に関する試算」(R2.1.17内閣府；令和2年度第1回経済財政諮問会議提出資料)

償還対象事業費

- 名二環の開通に合わせて新たな料金スタートとされていることから、今回の料金決定に係る償還対象事業費に、名二環に関連する「名古屋西JCT連絡路」に係る事業費を含める。

	現行料金認可	今 回
償還対象事業費	東海線全線開通までの建設債務 (約16,740億円) 	現行 + 名古屋西JCT連絡路 に係る建設債務 (約16,840億円※)  ※その他改築費を含む

< 新規整備の取扱い >

- 今後、都心アクセス関連事業等、新規整備に必要な経費を償還対象事業費に組込む際は、新規制度として設けられる償還期間の延長を活用。

償還期間の延長（参考）

- 「地方道路公社の償還期間の延長」が新規制度として設けられる予定。
- 今後、「都心アクセス関連事業」等、新規整備に必要な経費を償還対象事業費に組み込む際に、当該制度を活用。

【新規制度（抜粋）】

○地方道路公社の償還期間の延長

適正な料金水準のもとで債務を確実に償還しつつ、必要な高速道路ネットワークを整備するため、有料道路整備資金貸付要領における地方道路公社の償還期間の上限を現行の40年から60年に延長する。

※「令和2年度道路関係予算概要」（令和2年1月21日 国土交通省道路局・都市局）

（参考）中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針（抜粋）

2. 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系

（2）今後の料金体系のあり方

2）実現に向けた取組

①料金体系の整理・統一

（中略）

- ・ネットワーク整備の加速化に必要な財源確保のため、利用者に追加的な一定の料金負担を求めるなど、一層の受益者負担の考え方を反映することが有効である。新規整備にかかる追加的な料金負担をできるだけ軽減する観点から、地域の合意形成を担う地元自治体の提案を尊重しつつ、受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の軽減の観点から、債務の確実な償還を前提としつつ、現行の建設分とは別の新規建設の債務償還のために、現在の償還制度の見直し等について検討する。

※ 令和元年12月11日 社会資本整備審議会 国土幹線道路部会 中京圏小委員会）

「料金見直しにおける方向性」との整合性 まとめ

国の『具体方針(案)』の内容は、本調査会における「料金見直しに向けた方向性」と整合することを確認。

- 「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」により、「利用度合いに応じた公平な料金体系」が実現されることで、短距離利用・料金圏をまたぐ利用に対する不公平感や割高感の低減が図られるとともに、中京圏全体的高速道路ネットワークの公平性を確保できる。
- 「対距離制の導入」や「経路によらない同一料金の導入」が実現されることで、一般道から高速道路への交通転換、混雑路線から比較的余裕のある路線への交通転換が促進されるなど「利用しやすい料金」となり、高速道路ネットワークの有効活用、名二環の迂回分散機能の確保が図られる。
- 建設債務に対し、現行制度40年以内での確実な償還が可能。

- 
- 基本的に国の『具体方針(案)』の内容を、名古屋高速道路の新たな料金に係る具体案とする。
 - 本具体案について、パブリックコメントにより広く一般の方々からの意見を伺う。
(NEXCO中日本が別途作成する料金具体案とあわせて実施)

6 意見募集(パブリックコメント)

意見募集

- NEXCO中日本と連名で、「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」を公表し、広く一般の方々からの意見を募集

＜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 2020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人 ※専用ホームページへのアクセス 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

※ NEXCO中日本の新たな料金案に関する意見を含む

意見募集結果 1. 新たな料金体系全般に関する意見（1／3）

ご意見			ご意見についての見解
(1) 計画案に賛成	・ 計画案全般に概ね賛成。	5件	・ 新たな高速道路料金について、円滑に導入できるよう準備を進めてまいります。
	・ 対距離制への料金改定には概ね賛成。	1件	
	・ 経路によらない同一料金の導入に賛成。	2件	
	・ 交通渋滞緩和の施策に賛成。	1件	
(2) 計画案を見直すべき			
① 料金水準について	・ 値上げの根拠を示すべき。 ・ 値上げすべきではない。 ・ 大都市近郊区間の料金水準にすべきでない。 ・ 料金が全体的に高い。 ・ 中京圏のみの利用は現行を維持すべき。 ・ 「渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保」を理由とした新たな高速道路料金の導入は、不適當なのではないか。	6件 1件 2件 1件 1件 2件	・ 今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）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、東海環状自動車道とその内側の東名高速道路・名神高速道路等に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こととし、料金水準を整理・統一するものです。 ・ 料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いいたします。 ・ 皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・ 迂回経路が安くなるような料金設定とすべき。	1件	・ 今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づき、交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部周辺の環境改善を図るため、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こととしております。 ・ 料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いいたします。 ・ 皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。

意見募集結果 1. 新たな料金体系全般に関する意見（2／3）

ご意見			ご意見についての見解
(2)計画案を見直すべき			
②料金体系について	・実質的値上げである対距離制料金にすべきでない。	6件	・今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づき、名古屋高速道路及び名古屋第二環状自動車道は、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とし、均一料金制から対距離料金制へ移行するものです。
	・対距離制にすべきでない。	1件	・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・料金が高額とならず、簡単な料金体系としてほしい。	1件	・今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）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、東海環状自動車道とその内側の東名高速道路・名神高速道路等に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こととし、料金水準を整理・統一するものです。 ・料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いいたします。
	・ハーフIC同士や近傍のICは同一ICと扱い、同一発着同一料金の対象とすべき。	3件	・詳細な内容につきましては、今後検討を行った上で、皆様にお知らせしてまいります。
	・名古屋高速道路公社とNEXCO中日本及び愛知県道路公社で料金体系を統一すべき。	1件	・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

意見募集結果 1. 新たな料金体系全般に関する意見 (3 / 3)

ご意見			ご意見についての見解
(3) その他			
① 高速道路の料金制度のあり方	・迂回を誘導する別の仕掛けをすべき。 ・重量別・km制にすべき。 ・ターミナルチャージの二重課金はすべきではない。 ・ETC車は1円単位の距離制にしてはどうか。 ・非常時等はどのルートでも料金が同じとなる仕組みが必要。 ・通勤割引の割引率、適用する時間帯を見直すべき。 ・現金車はさらに値上げしても良いと思う。	1件 1件 3件 1件 1件 1件 1件	・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・大口多頻度割引の導入路線範囲の拡大を検討してほしい。 ・ETC2.0搭載車の割引路線範囲の拡大を検討してほしい。	1件 1件	・割引の拡充については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いいたします。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
② 車種区分について	・二輪車の車種区分を追加すべき。	2件	・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後検討する際の参考とさせていただきます。
③ 開始時期について	・東海環状自動車道開通後に導入すべき。	2件	・今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づき、高速道路を賢く使うための前提となる東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近や東名三好付近における渋滞解消のためのネットワークの拡充に必要な財源確保の観点から、高速道路を賢く使う上で必要なネットワークの1つである名古屋第二環状自動車道的全線開通に合わせた導入としているものです。
④ その他	・名古屋ならではのETCポイント還元策を期待する。 ・二輪車利用者にはETCポイントの増加で還元して欲しい。	1件 1件	・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・具体経路の料金に関するご質問。（千音寺～清洲東～富田） ・2倍を超える距離を走行した場合の同一区間同一料金の適用に関するご質問。	1件 1件	・詳細な内容につきましては、今後検討を行った上で、皆様にお知らせしてまいります。

意見募集結果 2. 個別路線の料金に関する意見（1／3）

ご意見			ご意見についての見解
(1) 計画案に賛成			
	・ 名高速の料金については概ね賛成。	2件	・ 新たな高速道路料金について、円滑に導入できるよう準備を進めてまいります。
	・ ETC2.0割引導入については評価できる。	1件	
(2) 計画案を見直すべき			
名古屋高速の料金について	・ 距離制の料金にすべき。	2件	・ 今回の新たな名古屋高速の料金は中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づき、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とし、均一料金制から対距離料金制へ移行することとしています。
	・ 軽自動車区分を導入すべき。	1件	・ 車種区分は、現行の2車種区分（普通車・大型車）から5車種区分（軽自動車等・普通車・中型車・大型車・特大車）へ変更することとしています。
	・ 都心環状割引を都心発の場合にも取り入れるべき。	1件	・ 都心環状割引は、都心環状線利用者の分散導入を図るため、放射路線から都心環状線への流入・都心環状線から放射路線への流出の双方に対し実施することとしています。
	・ 都心環状線を通過する往復の料金を同一にすべき。	1件	・ 料金の料金については、今後検討を行った上で、皆様にお知らせしてまいります。
	・ 都心環状線の通過利用は往復いずれかの最短距離の料金とすべき。	2件	
	・ 料金を上げるべき。	1件	・ 今回の新たな名古屋高速の料金は中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づき、現行の高速自動車国道の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、債務の着実な償還、高速道路ネットワーク全体の公平性等を考慮し、必要な料金を設定しています。
	・ 名二環の料金と同等にすべき。	1件	
	・ 現行の料金を超過するルートの場合は緩和措置を設けるとよい。	1件	・ 皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・ 普通車の夜間割引も継続するべき。	1件	
	・ NEXCOと同等のETC割引を導入すべき。	1件	・ なお、料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いいたします。
	・ 都心環状割引を改めるべき。	2件	
	・ 今後の整備に併せて、都心環状割引に白川出入口にも適用を検討すべき。	1件	
	・ 時差出勤を促すような時間帯限定の割引制度を設けるとよい。	1件	
	・ 大型車優先の料金体系（割引）はやめるべき。	6件	

意見募集結果 2. 個別路線の料金に関する意見（2／3）

ご意見			ご意見についての見解
(2) 計画案を見直すべき			
名古屋第二環状自動車道の料金について	・ 値上げすべきでない。 ・ 更なる見直しが必要であるとする。 ・ 上限料金はいつまでか明示すべき。 ・ 休日割引を廃止すべきでない。 ・ 平日朝夕割引の廃止だけは反対。	2件 1件 2件 4件 1件	・ 今回の新たな名古屋第二環状自動車道の料金は中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づき、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とし、均一料金制から対距離料金制へ移行するものです。 ・ 料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いいたします。 ・ 皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
東名高速道路 名神高速道路 中央自動車道 東海北陸自動車道 東名阪自動車道 （東海環状自動車道より内側の区間） の料金について	・ 大都市近郊区間の料金水準にすべきではない。 ・ 大都市近郊区間の料金水準にする理由の説明がほしい。 ・ 料金を下げるべき。	1件 2件 1件	・ 今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）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、東海環状自動車道とその内側の東名高速道路・名神高速道路等に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こととし、料金水準を整理・統一するものです。 ・ 料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いいたします。

意見募集結果 2. 個別路線の料金に関する意見 (3 / 3)

ご意見			ご意見についての見解
(2) 計画案を見直すべき			
伊勢湾岸道路 （東海ＪＣＴ～飛島ＪＣＴ） の料金について	・特別料金は廃止すべき。	1件	・今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づくものであり、海峡部等特別料金については、長大橋梁により多額の建設費を要したこと、海に隔たれた港の間を短時間で横断できる特別な便益を提供していることに加えて債務の確実な償還の観点、今後のメンテナンス費用の増大が見込まれることなどから現行料金水準を継続するものです。
	・大口・多頻度割引は他の高速と合算した計算とし、現行の割引率とすべき。	1件	・料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いします。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・伊勢湾岸道路だけ値上げなしとするのは不公平であり反対。	2件	・今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）に基づくものであり、伊勢湾岸道路は新東名高速道路・新名神高速道路と一体となって物流の重要なネットワークを構成していることから、高い料金水準によりその利用が忌避されてはならないため、現行からの値上げはしないとするものです。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
伊勢湾岸自動車道 （豊田東ＪＣＴ～東海ＪＣＴ、 飛島ＪＣＴ～四日市ＪＣＴ） の料金について	・名古屋南から大府区間に割引を導入すべき。	1件	・割引の拡充については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いします。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
東海環状自動車道の料金について	・大都市近郊区間の料金水準にすべきでない。	1件	・今回の新たな高速道路料金は、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（R2.2.5）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、東海環状自動車道とその内側の東名高速道路・名神高速道路等に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こととし、料金水準を整理・統一するものです。 ・料金水準の引き下げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、ご理解をお願いします。
(3) その他			
	・「経路によらない同一料金」に知多半島道路等にも適用すべき。	1件	・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後の、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・午前4時を過ぎて名古屋ICを通過した場合の深夜割引の適用に関する質問。	1件	・詳細な内容につきましては、今後検討を行った上で、皆様にお知らせしてまいります。

意見募集結果 3. その他の意見（1／2）

ご意見		ご意見についての見解
その他の意見	・東名三好IC付近、一宮JCT付近の渋滞対策を具体的に提示すべき。	3件 ・渋滞対策の具体については、今後検討を行った上で、皆様にお知らせしてまいります。
	・名二環の短い出口合流車線への対策が必要。 ・名二環の対キロ導入と休日割引廃止で土休日は国道302号の渋滞が激しくなると思われる。対応を考慮すべき。 ・名高速の渋滞が心配。	1件 1件 1件 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、新たな料金体系導入後、その交通に与える影響を検証し、交通状況に応じた料金施策を検討する際の参考とさせていただきます。
	・都心アクセス関連事業（新洲崎・黄金）の事業計画を詳細に明示すべき。	2件 ・都心アクセス関連事業は、名古屋駅へのアクセス性向上や都心環状線の渋滞緩和に寄与する重要な事業と考えております。 ・今後名古屋高速道路公社が事業を進める場合には、事業説明会などによりご理解を求めてまいりたいと考えております。
	・名岐道路の事業主体を誰が決めたのか。 ・名岐道路（一宮木曾川IC～一宮中）を早急に整備してほしい。	2件 1件 ・名岐道路（一宮木曾川IC～一宮中）の整備事業につきましては、名神高速や名古屋高速一宮線出口、さらに国道22号の渋滞緩和に寄与する重要な事業と考えております。 ・中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）においても、「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、現行の償還期間を延長する。」とされております。 ・事業主体については、現在国で行われている計画段階評価に引続く新規事業採択時評価等を経て決定していくものと認識しております。 ・今後の事業実施に向けては、国や愛知県、名古屋市等と整理検討してまいりたいと考えております。
	・名古屋高速をNEXCO中日本に併合すべき。 ・公社の償還期間を延長すべきでない。 ・意見募集期間が短い。 ・将来交通量や環境への評価等公表すべき。 ・公共交通機関の充実もセットで導入すべき。	1件 2件 2件 6件 1件 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

意見募集結果 3. その他の意見（2／2）

ご意見		ご意見についての見解
その他の意見	・「経路別の課金システム」導入時には早めの告示とパブリックコメントを広く実施してほしい。	1件 ・詳細な内容につきましては、今後検討を行った上で、皆様にお知らせしてまいります。
	・意見に対する見解を作り公表すべき。	2件 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、とりまとめた上で、ご意見に対する見解と併せ、NEXCO中日本、名古屋高速道路公社の会社ホームページを通じ公表しております。
	・意見提出方法は多様にすべき。	1件 ・今回は、専用ホームページおよび郵送での意見提出としております。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	・名高速と名二環の料金表を開通までに発行し、全戸配布するぐらいの告知が必要。	1件 ・新たな高速道路料金につきましては、ホームページ、リーフレット等の各種広報媒体を通じお知らせさせていただく予定です。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	・ETCからETC2.0への買い換えに対する助成を検討してほしい。	1件 ・詳細な内容につきましては、今後検討を行った上で、皆様にお知らせしてまいります。
	・高速道路近隣施設と協力した、一時退出の適用施設の拡大を検討してほしい。	1件 ・高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」については、現在全国23箇所の道の駅を対象に実施されています。また、一時退出の上限時間の引き上げや一時退出先を限定しない運用など、高速道路の利便性をより向上させるための取り組みについて検討してまいります。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	・駐車場利用のETC決済サービスの検討をしてほしい。	1件 ・現在、駐車場等、高速道路以外の施設においてETC技術を活用した決済システムの検討を進めており、一部駐車場等において試行運用を開始しております。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

7 今後取り組むべき事項

情報提供の充実

- 中京圏の高速道路を賢く使っていただくため、出発前から高速道路利用時にいたる各段階において、各種媒体により、所要時間情報等、経路選択支援の情報提供の充実を図る。
(道路情報板、ETC2.0、インターネット、SNS など)

【参考】道路情報板による所要時間情報の提供（現状）

都心環状線 明道町JCT手前



一宮ICまで 25分 小牧ICまで 45分

都心環状線 鶴舞南JCT手前



名古屋南JCTまで 45分 東海JCTまで 25分

伊勢湾岸自動車道(東行)
東海JCT手前

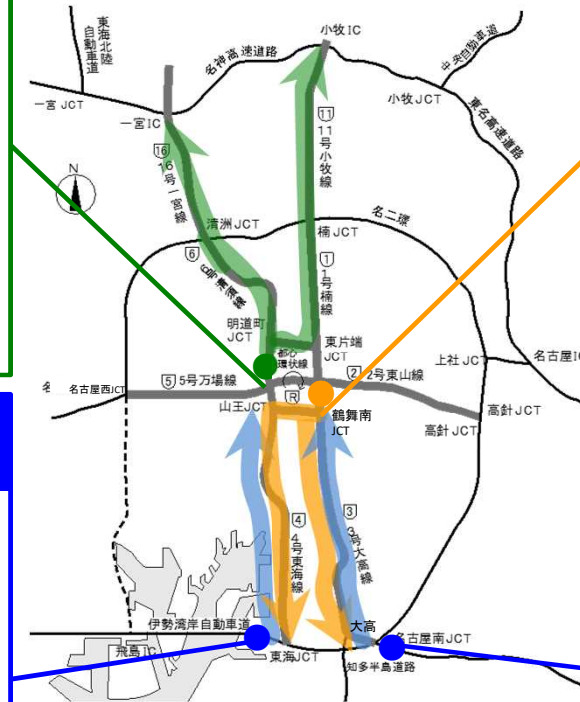


名古屋高速道路情報
東海→環状線 15分
事故 大高→環状線 45分

伊勢湾岸自動車道(西行)
名古屋南JCT手前



名古屋高速道路情報
事故 大高→環状線 45分
東海→環状線 15分



非ETC車※の料金

- ETC車は、入口・出口それぞれにおけるETC無線通信により、利用される入口～出口間の特定が可能であるのに対し、非ETC車は、利用される入口～出口間の特定ができないため、**対距離料金の適用が不可能**。

※ 非ETC車：現金車またはETCカードの手渡し車

- 首都高速、阪神高速等の事例を参考として、基本的に各入口から利用可能な最大距離に相当する料金を適用する。



非ETC車の料金（例）

	ETC車の料金	非ETC車の料金
料金徴収の考え方	実際の 利用距離の料金	<u>入口から利用可能な 最大距離相当の料金</u>
(例1) 都心方面へ向かう場合 (西春入口～東新町出口)	12.7km、690円 (→)	27.5km、1,170円 (●▶) (～名古屋南JCT)
(例2) 郊外方面へ向かう場合 (吹上西入口～四谷出口)	2.9km、370円 (→)	6.8km、500円 (●▶) (～高針JCT)

(普通車の場合)

対距離料金を適用するためにはETCのご利用が必要不可欠であるため、ETC車載器の購入助成の実施など、**ETCの普及促進に努めることが必要**

非ETC車対策

- 現金等でご利用のお客さまに対し、現状を把握した上で、ETC車載器購入助成など、ETC普及促進の取組みを検討。

【例】

- ETC車載器助成

【首都圏・近畿圏での例】

ETC2.0車載器の購入に当たり、助成を実施。

(10,000円／台 × 50,000台)



- ETCパーソナルカードの周知

高速道路株式会社6社が共同発行するETCパーソナルカードの周知。

<https://dc2.c-nexco.co.jp/etc/service/personalcard.html>

- 新たな料金体系に係る広報の充実

新たな料金体系について、SA・PAや料金所等において各種媒体等を活用した更なる広報を充実。

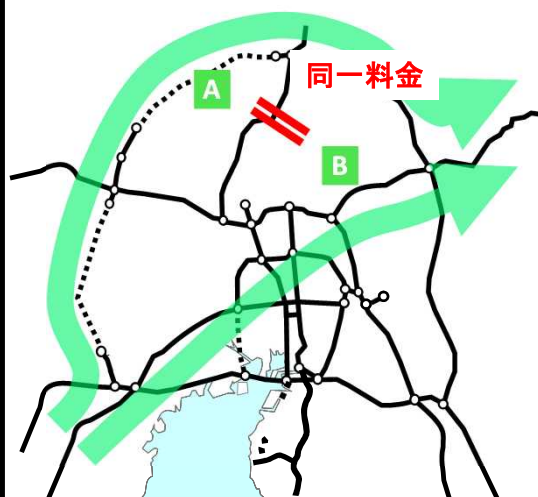
※ ETC車に対しても、新たな料金体系への移行に向けて十分な広報を図ることが必要

戦略的な料金体系

- 名二環の開通に合わせた新たな料金体系の導入後、その交通に与える影響を検証し、対象となる路線や時間帯などを区切り、交通状況に応じた料金施策の導入について今後検討。

【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

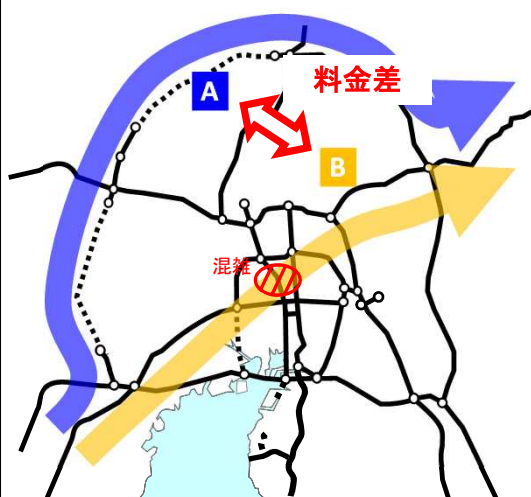


[Aルート料金=Bルート料金]
 (※) 都心部周辺経路の料金の方が高い場合には、都心部周辺経路の料金は引き下げない

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

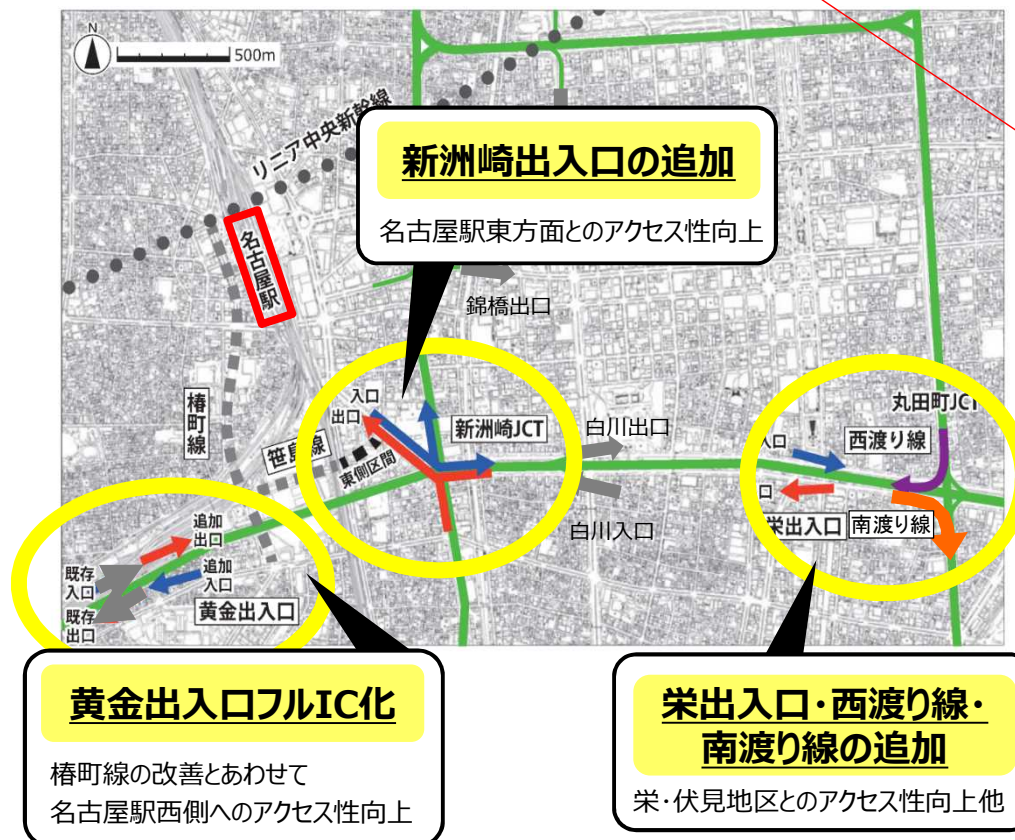
<他の時間帯>



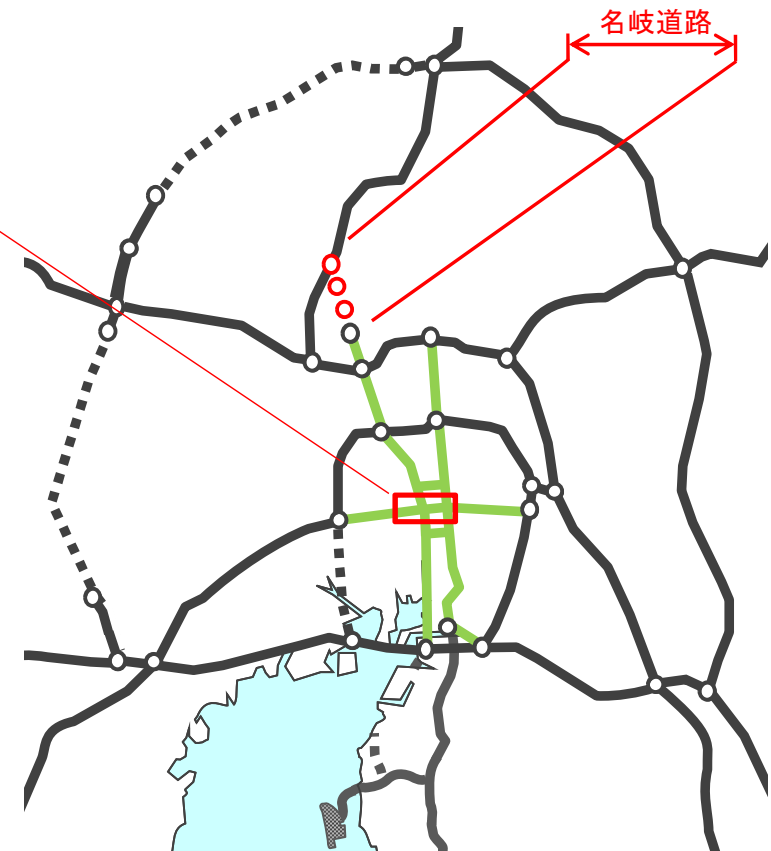
道路ネットワークのさらなる充実

- 事業主体となることが前提とされている「都心アクセス関連事業」や「名岐道路」について、事業化に向けた関係機関との取り組みを推進する。
- また、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続き検討を進める。

【都心アクセス関連事業】



【名岐道路】



安全・安心・快適な道路サービスの提供

- その他、安全・安心・快適に名古屋高速道路を使っていただくために、今後も引き続き、適切な維持管理に努めていく。

構造物の定期点検
(5年に1度の実施義務)



リフレッシュ工事・大規模修繕工事



補修工事



安全対策工事



雪氷対策(除雪作業等)



料金収受業務



道路パトロール



大規模修繕の概要

参考

- 古い基準で設計された箇所、今後、重大な損傷や第三者に被害を及ぼす損傷に進展し、通行止め等が発生する恐れのある箇所への対策として、主要構造物全体に対する大規模修繕を2015年度より計画的に大規模修繕を実施中。
- 大規模修繕の実施により、巨額な費用が掛かる大規模な更新を回避し、構造物の長寿命化を図る。

大規模修繕対象箇所及び進捗状況



大規模修繕工事概要

対象延長	約37.9km
概算工事費※	約1,250億円
実施予定期間	2015～2029年度 (15年間)

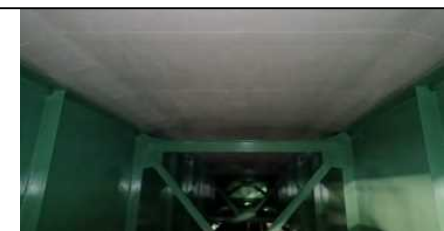
※別途、諸経費が必要

大規模修繕（実施例）

上面の施工
(短期通行止による高機能防水工)



下面の施工
(床版下面の繊維シート補強)



- ：2018年度までに完了
- ：2021年度までに完了予定
- ：2022年度以降完了予定