

第38回名古屋高速道路公社料金問題調査会

説明資料

令和2年2月10日

名古屋高速道路公社



本日の説明内容

- 1 前回調査会でのご意見の整理
- 2 料金見直しに係る前提条件等の整理
 - (1) 料金見直しに向けた方向性
 - (2) 交通の現状
 - (3) 料金決定のしくみと料金検討の前提条件
- 3 国の「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」
- 4 「料金見直しに向けた方向性」との整合性の確認 (案)
- 5 今後の検討事項
- 6 今後のスケジュール (案)

1 前回調査会でのご意見の整理

前回調査会でのご意見の整理（1/2）

項目	ご意見
前提条件	・現在の交通状況分析、将来の需要想定（渋滞予測をふまえた検討）が必要。
	・これまでの料金設定の考え方（償還、都市内通過通行交通の抑制、別料金圏）への対応の整理が必要。
	・料金設定に係る償還対象事業の範囲を明確にすべき。
	・事故等異常時に対する料金設定の考え方を整理すべき。
料金水準	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者立場では料金は少しでも安い方が良い。 ・リーズナブルで使いやすい料金体系が求められる。
対距離制	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏等と同様な距離制料金は、利用者に理解・納得が得られやすい。
賢く使うための料金	・シームレスでわかりやすく賢く使うための料金が重要。
	・通過交通に対して、環状道路を階層的に使われるような配慮が必要。
	・同一発着同一料金などにおける起終点の考え方を検証すべき。
	・同一発着同一料金などにおける名高速とNEXCOとの収入負担区分を考えた方がよい。
	・乗って降りるまで、料金徴収は1回が望ましい。

前回調査会でのご意見の整理（2/2）

項目	ご意見
戦略的な料金	<ul style="list-style-type: none"> ・戦略的な料金もあわせて検討していった方がよいのではないか。（交通分散させるためには、インセンティブが必要。） （同一料金であっても距離が長いと迂回されないのではないか。）
非ETC車	<ul style="list-style-type: none"> ・非ETC車の取扱いについて、慎重に議論すべき。
ETC割引	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度の高い利用者へのお得感を出していくことも重要。 ・大口・多頻度利用者の負担軽減策の一つとして、たとえば、NEXCOで導入されている通勤割引制度が考えられる。物流事業の人手確保の観点からも配慮してほしい。 ・夜間における高速道路の有効活用について配慮が必要。
情報提供等	<ul style="list-style-type: none"> ・対距離制だと、都心環状直近出口の混雑が懸念されるため、情報提供や料金設定の工夫など、何らかの配慮が必要。 ・既存ネットワークを有効活用し、特定箇所への過度な渋滞が起こらないよう、ハード（出入口追加等）・ソフト（料金・情報提供等）の両面から対応が必要。 ・定時性・高速性は非常に重要であり、利用者が賢く選択するための情報提供が必要。 ・ダイナミックな情報収集・分析・提供の各手段・プロセス等について検証しておいた方がよい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・カーブがきつい。出口が複雑。 ・維持管理が非常に重要であり、安全・安心のために経費が必要というPRも重要。

2 料金見直しに係る前提条件等の整理

(1) 料金見直しに向けた方向性

料金見直しに向けた方向性

(前回調査会確認事項)

～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～

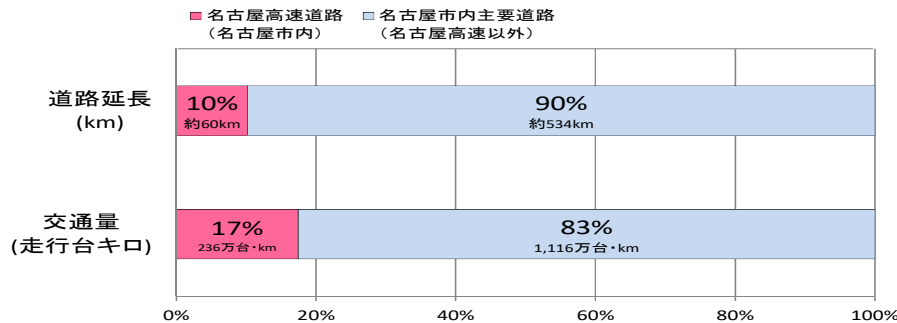
- 債務の確実な償還を前提に、国の方針を踏まえ、料金を見直し(料金水準の整理・統一)
- 対距離制を基本とした、公平でより利用しやすい料金の実現(都心環状線の発着利用・通過利用への配慮や、現行割引の見直し・再編を含む)
- 道路ネットワークの有効活用を図るための、起終点を基本とした継ぎ目のない料金(経路によらない同一料金)の実現
- 名二環の迂回分散機能の確保

(2) 交通の現状

交通利用特性

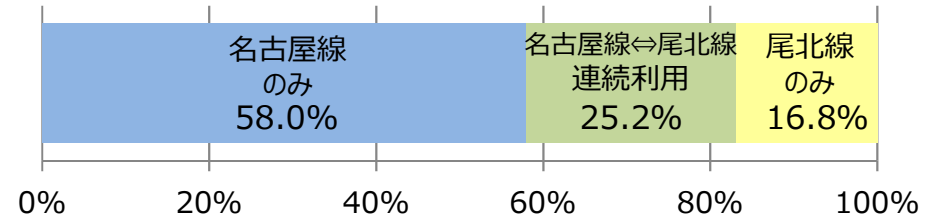
- 名古屋市内の主要道路に占める道路延長比率が約10%であるのに対し、同市内の約17%と多くの交通分担を担っている。
- 交通量は年々増加傾向（過去4年間で約12%増）。
- 料金圏別では、名古屋線のみの利用が約58%、名古屋線と尾北線との連続利用が約25%。

名古屋市内主要道路における交通分担

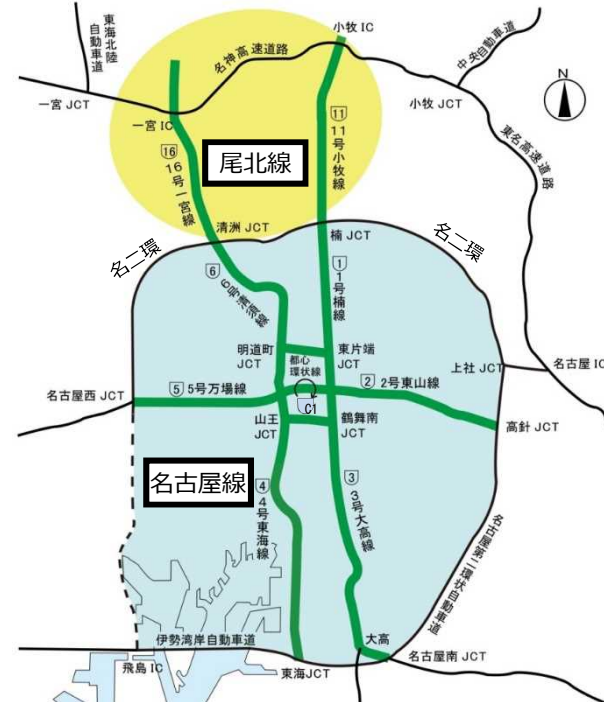
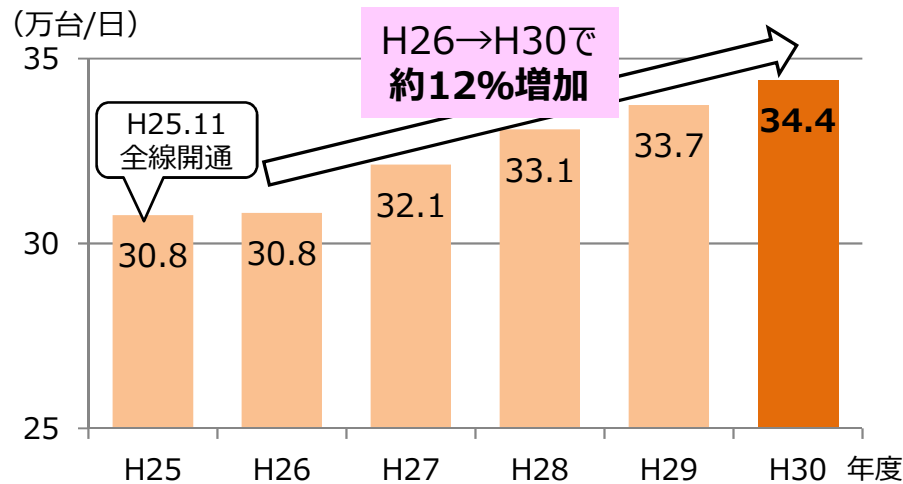


- 名古屋市内主要道路：高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象
- 道路延長：名古屋市道路統計(平成30年)を基に算出
- 走行台キロ：平成27年道路交通センサスを基に算出

料金圏別利用比率※2



交通量※1の推移 (全日平均)



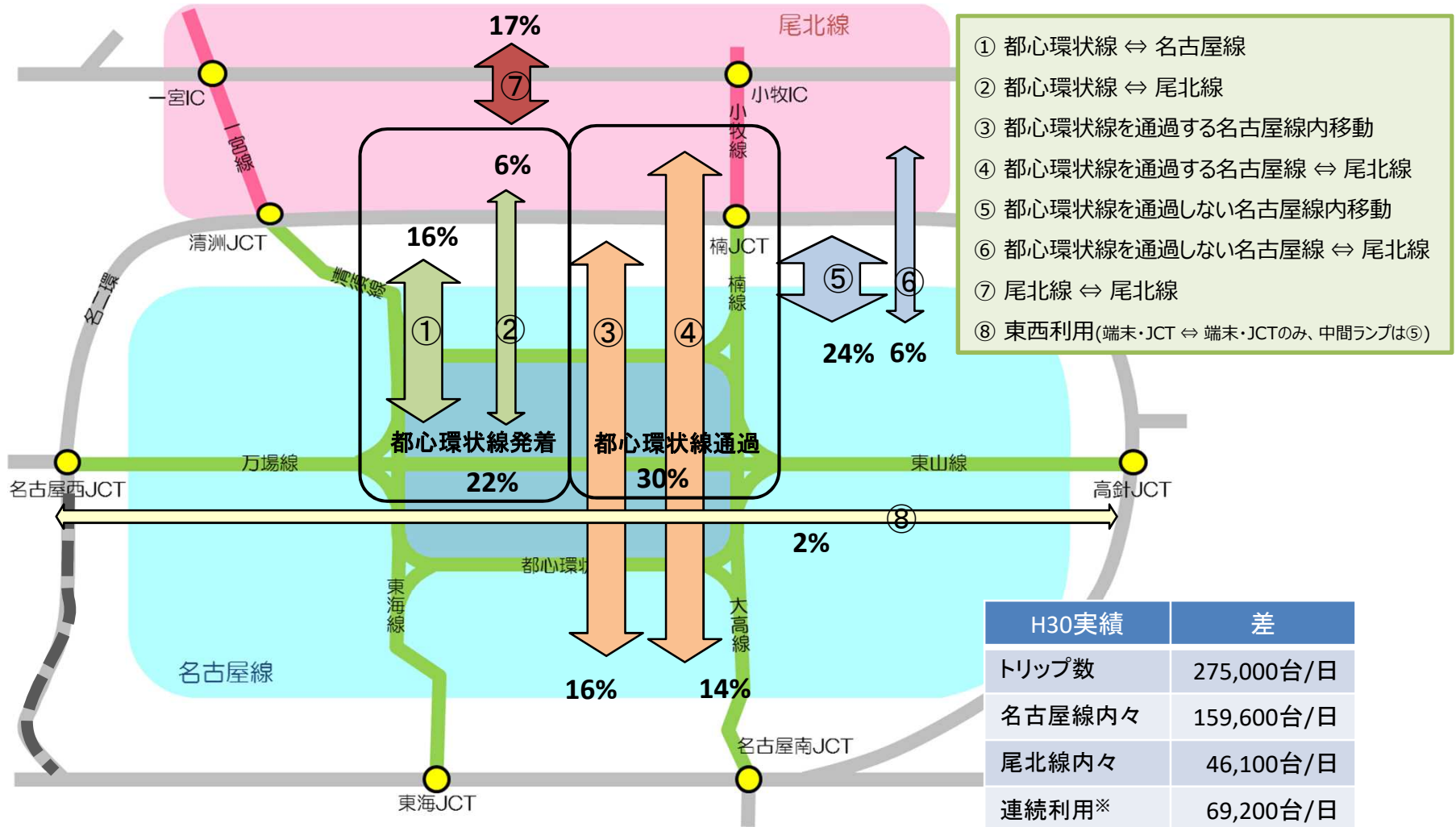
※1 料金所通行台数
 ※2 平成30年度全日平均 (275,000台/日)

現状の交通利用特性

- 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

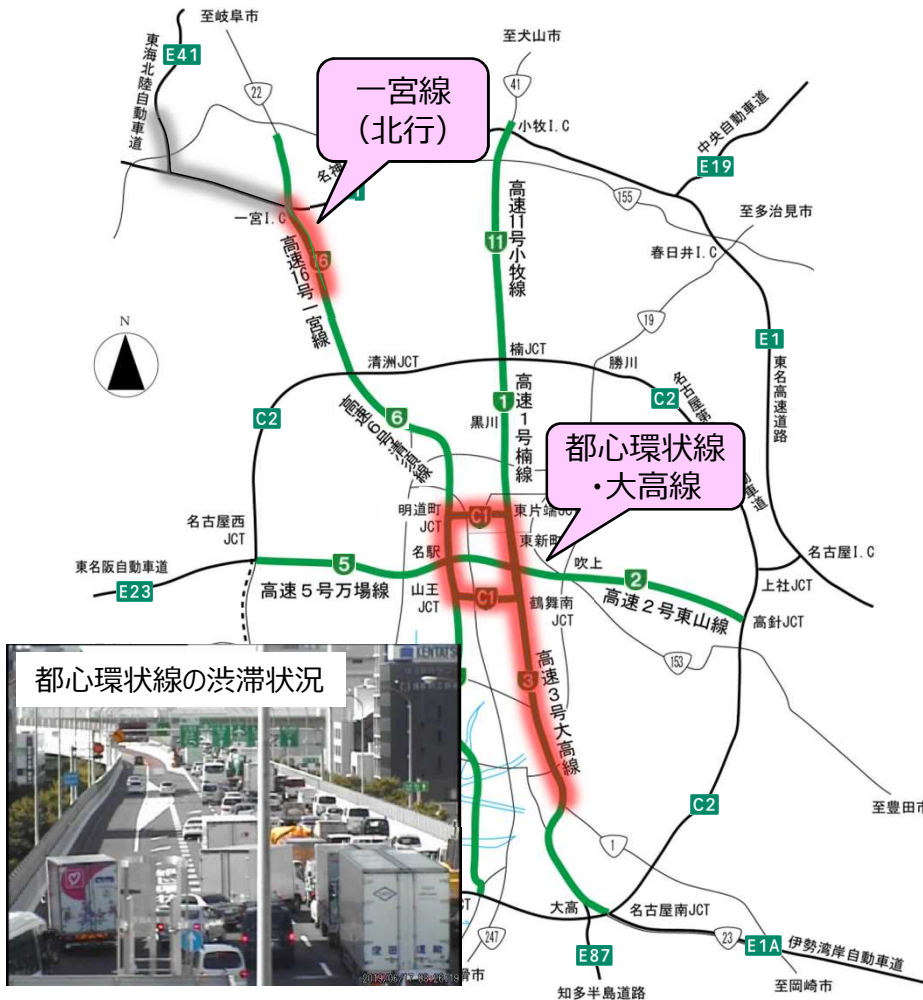


○ H30年度平日平均値

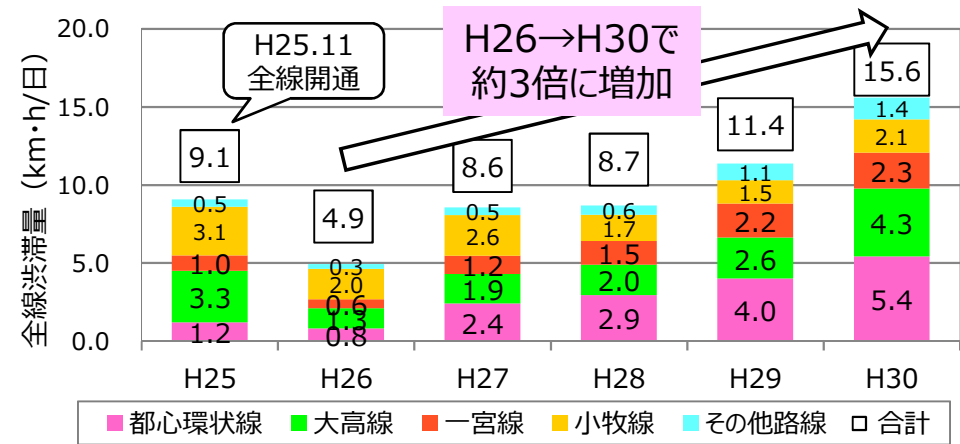
※連続利用：名古屋線と尾北線を連続して利用した交通

交通の現状（渋滞状況）

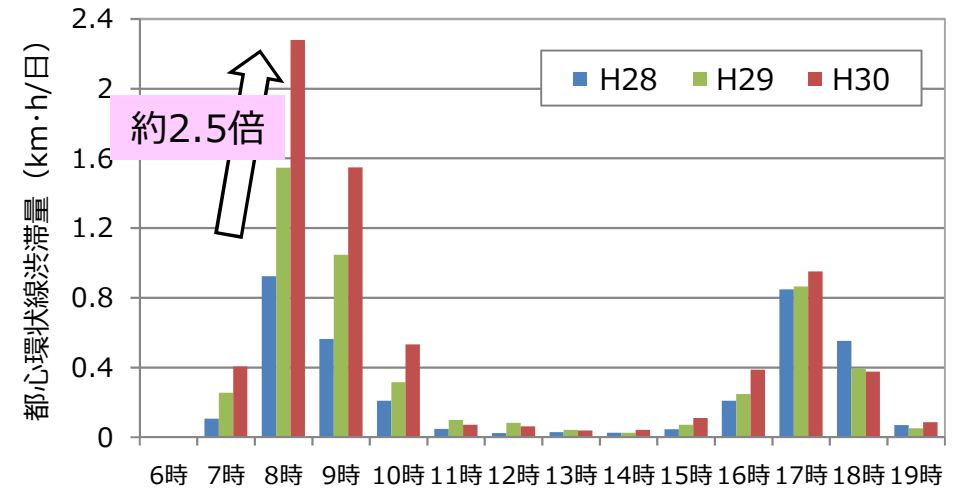
- 近年の交通量増加等に伴い、**都心環状線、大高線、一宮線**で渋滞が増加傾向。
- 時間帯別では、**朝・夕にピーク**があり、特に朝の渋滞が著しい。



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）

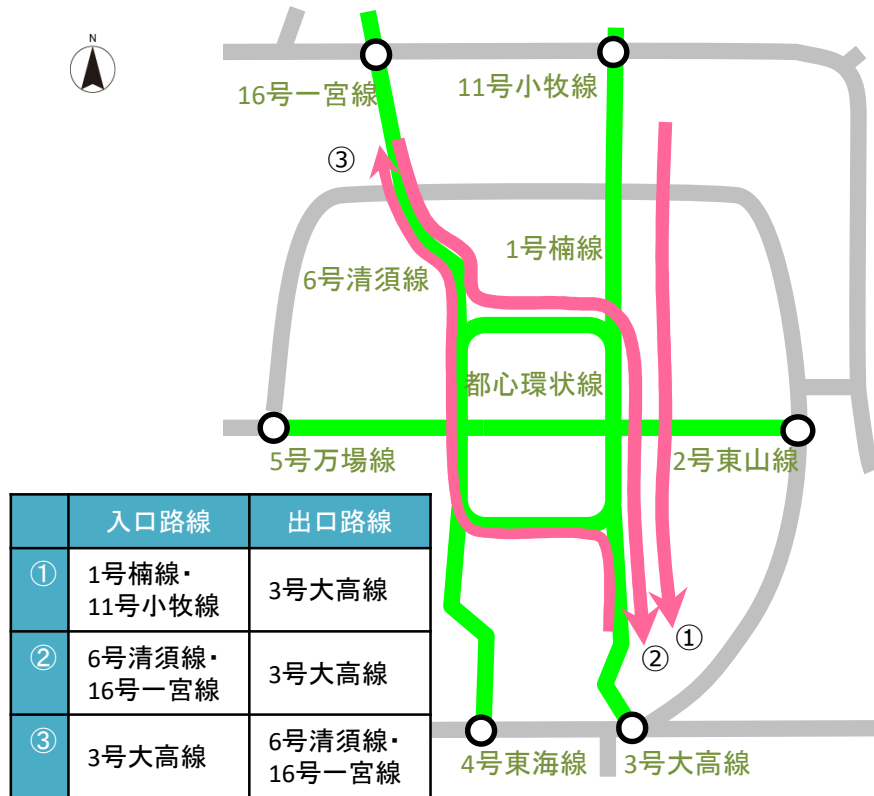
※1 渋滞量: 渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積(事故渋滞、工事渋滞を除く)

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〉

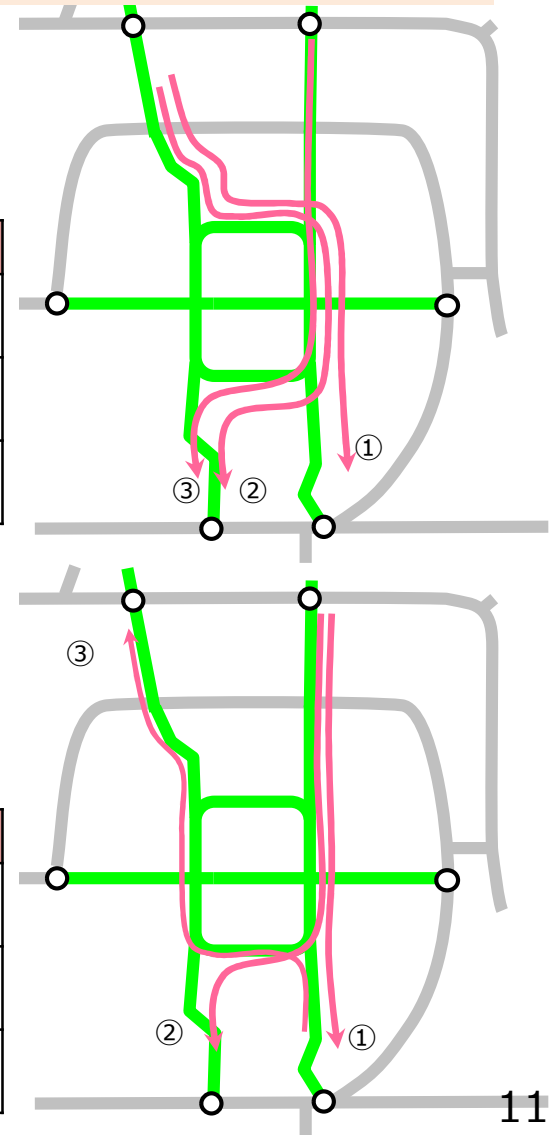
〈H29年度〉

	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〉

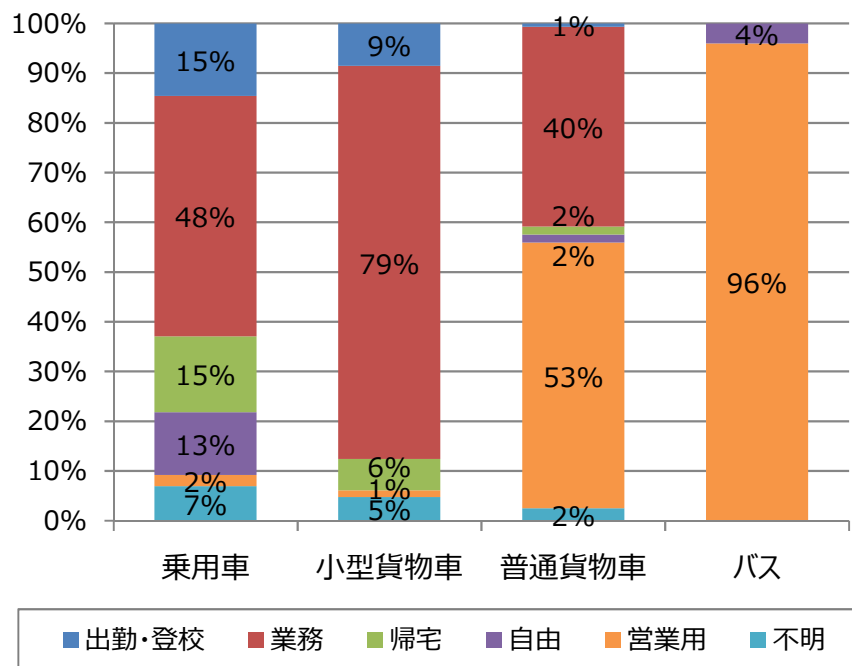
	入口路線	出口路線
①	1号楠線・11号小牧線	3号大高線
②	1号楠線・11号小牧線	4号東海線
③	3号大高線	6号清須線・16号一宮線



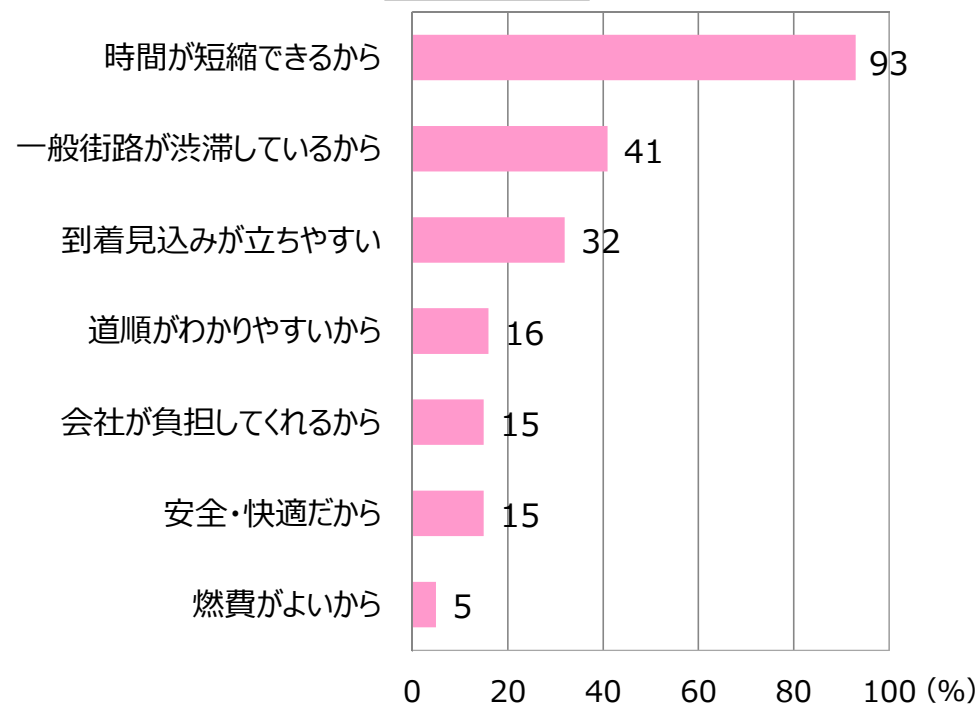
利用目的・利用の理由

- 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



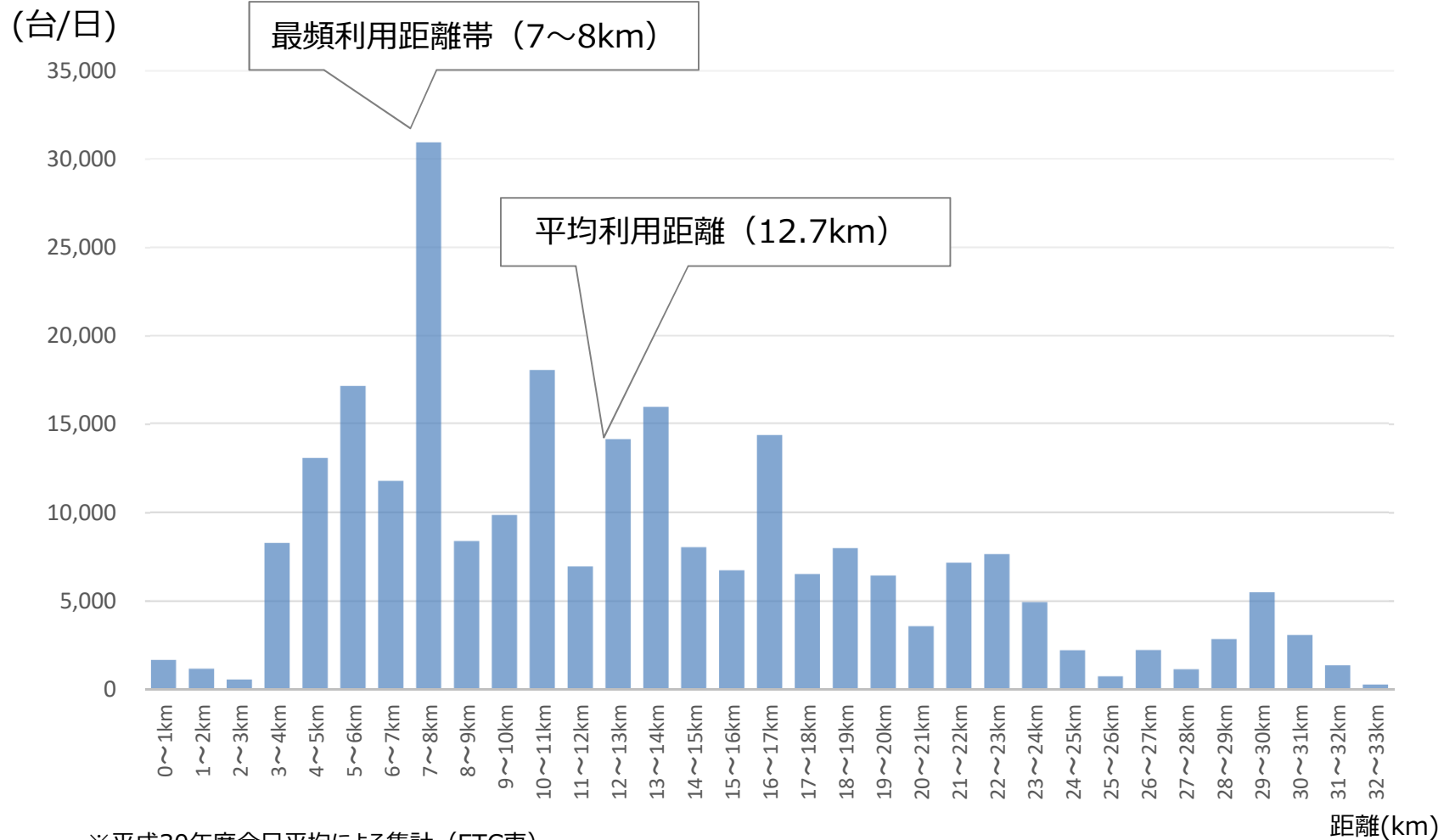
※1 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査
(名古屋高速道路公社にて、名古屋高速の利用ODを抽出・集計)

※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

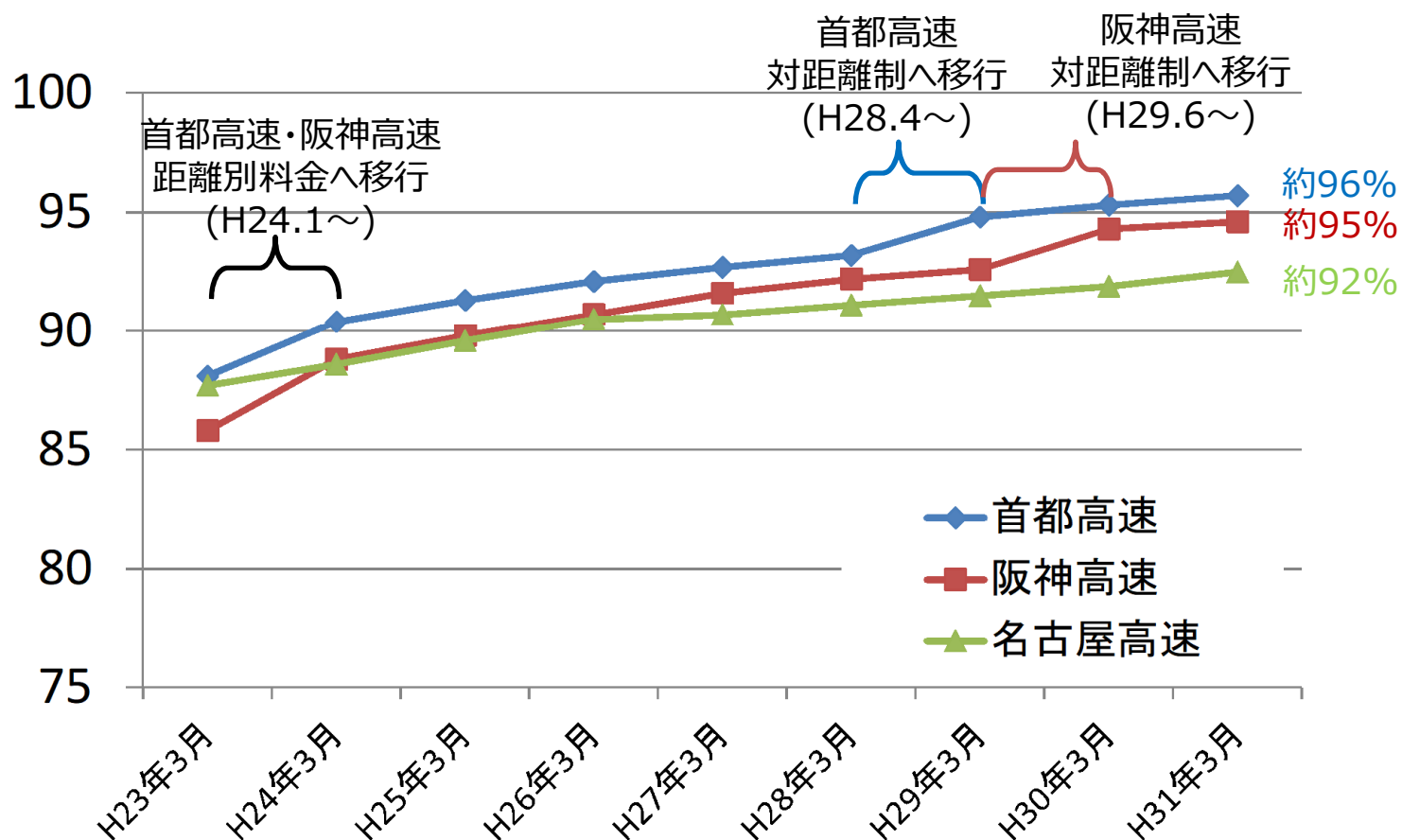


※平成30年度全日平均による集計 (ETC車)

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高い。

ETC利用率の推移



(3) 料金決定のしくみと 料金検討の前提条件

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。

→ 今回の料金見直しにおいても同様。

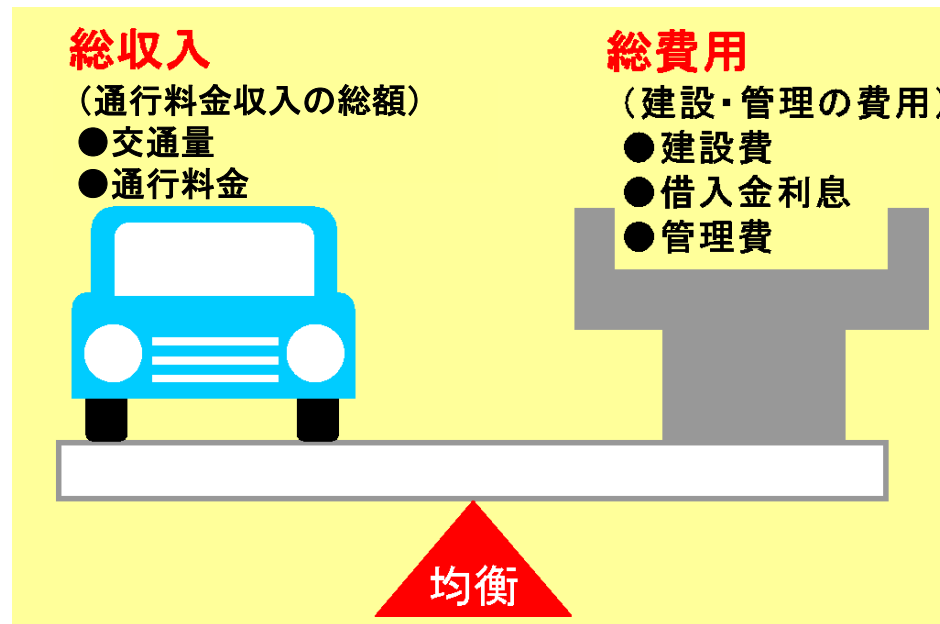
※道路整備特別措置法

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

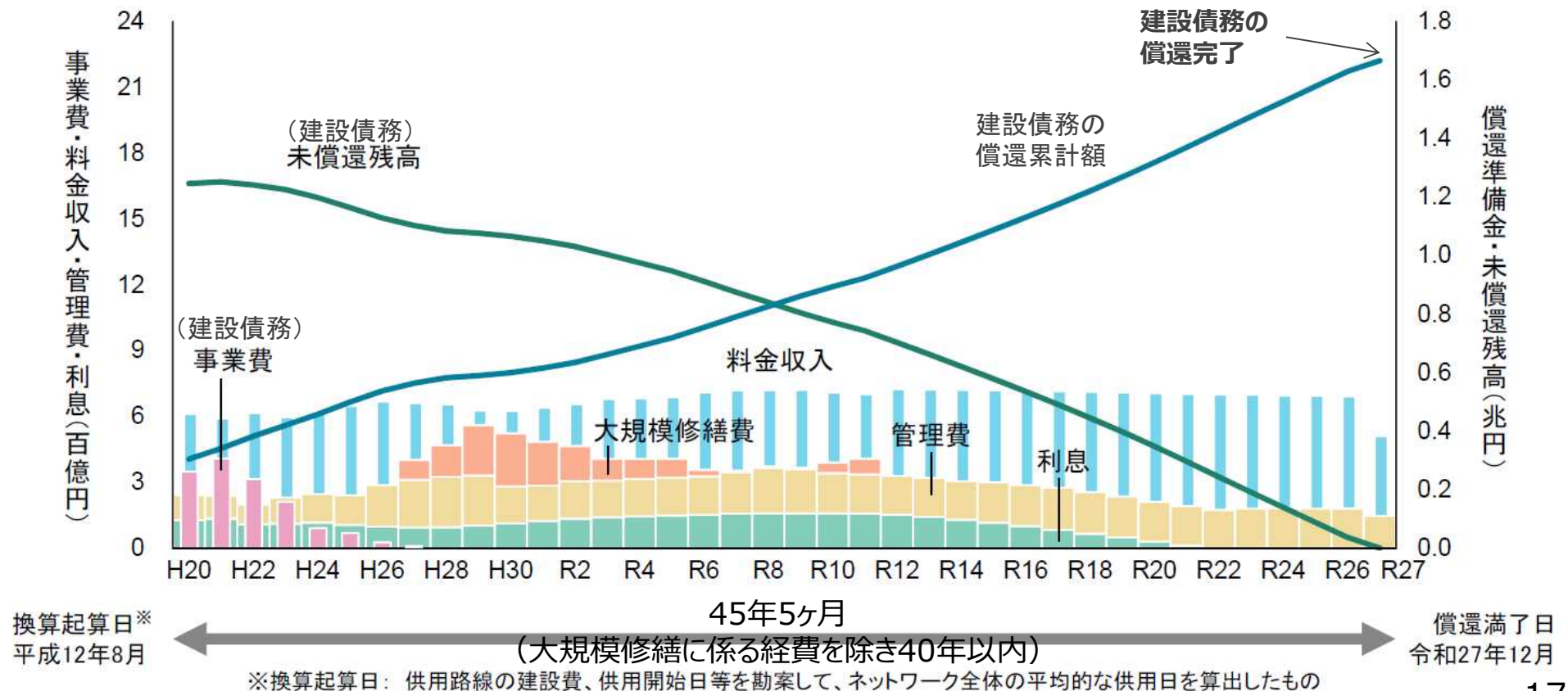
(特措法第23条第1項第4号)

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

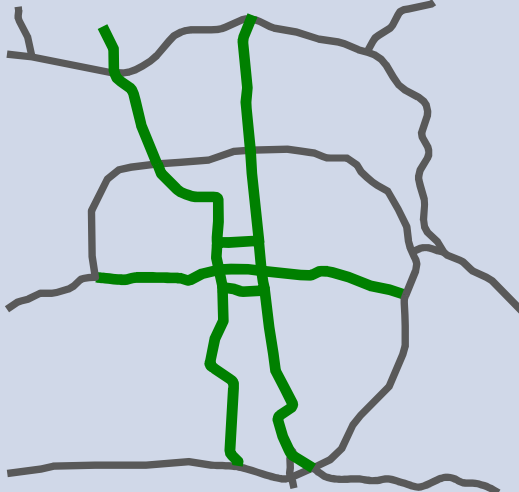
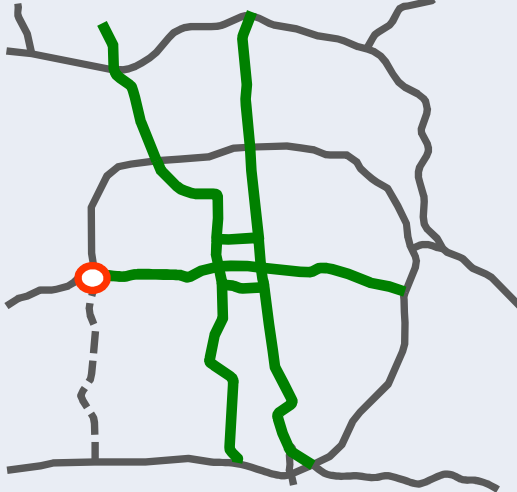
- 現行の償還計画※は、換算起算日から45年5ヶ月間後の令和27年12月までに償還満了。
- 期間中の料金収入で、営業中道路の大規模修繕を含む管理費・借入金利息を賄いつつ、建設債務を着実に償還。（大規模修繕に係る経費を除き、40年以内の償還が必要）
- 償還対象である建設債務は、平成25年の東海線全線開通までに要した約16,740億円。（事業中路線、計画路線を含まない）

※現行の償還計画：平成27年9月料金認可時



料金検討に係る償還計画上の前提条件

- 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。
- 現行制度の範囲内（**建設債務40年以内**）で償還が可能となるよう検討。

	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

3 国の「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(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

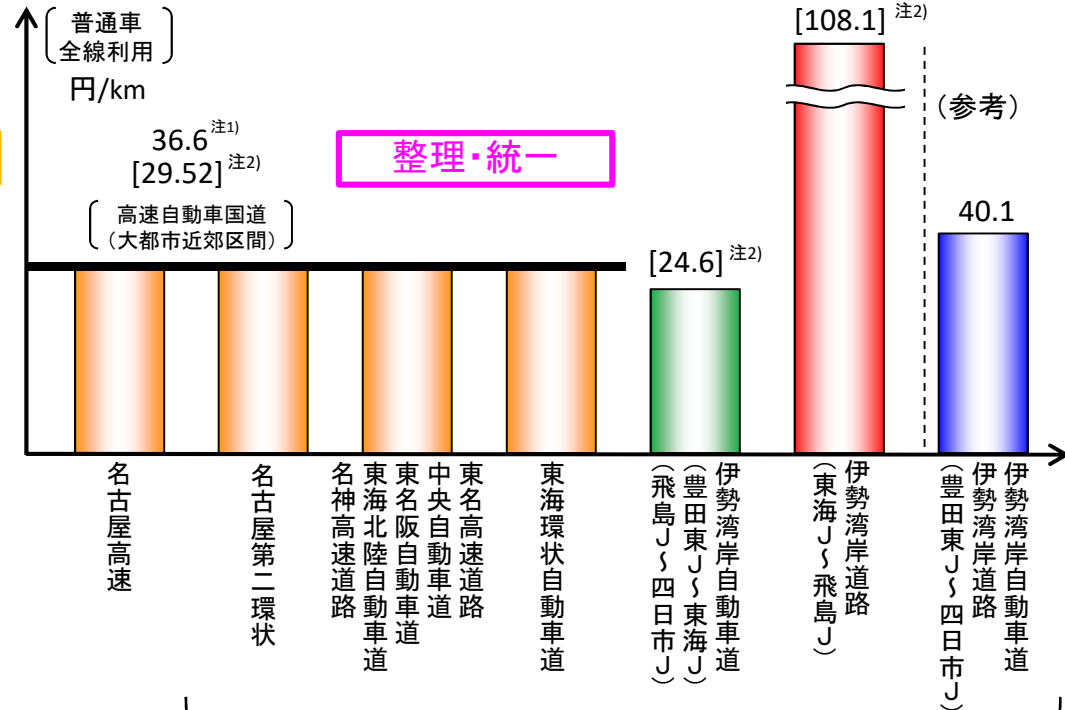
名古屋高速
(32.3km)

<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

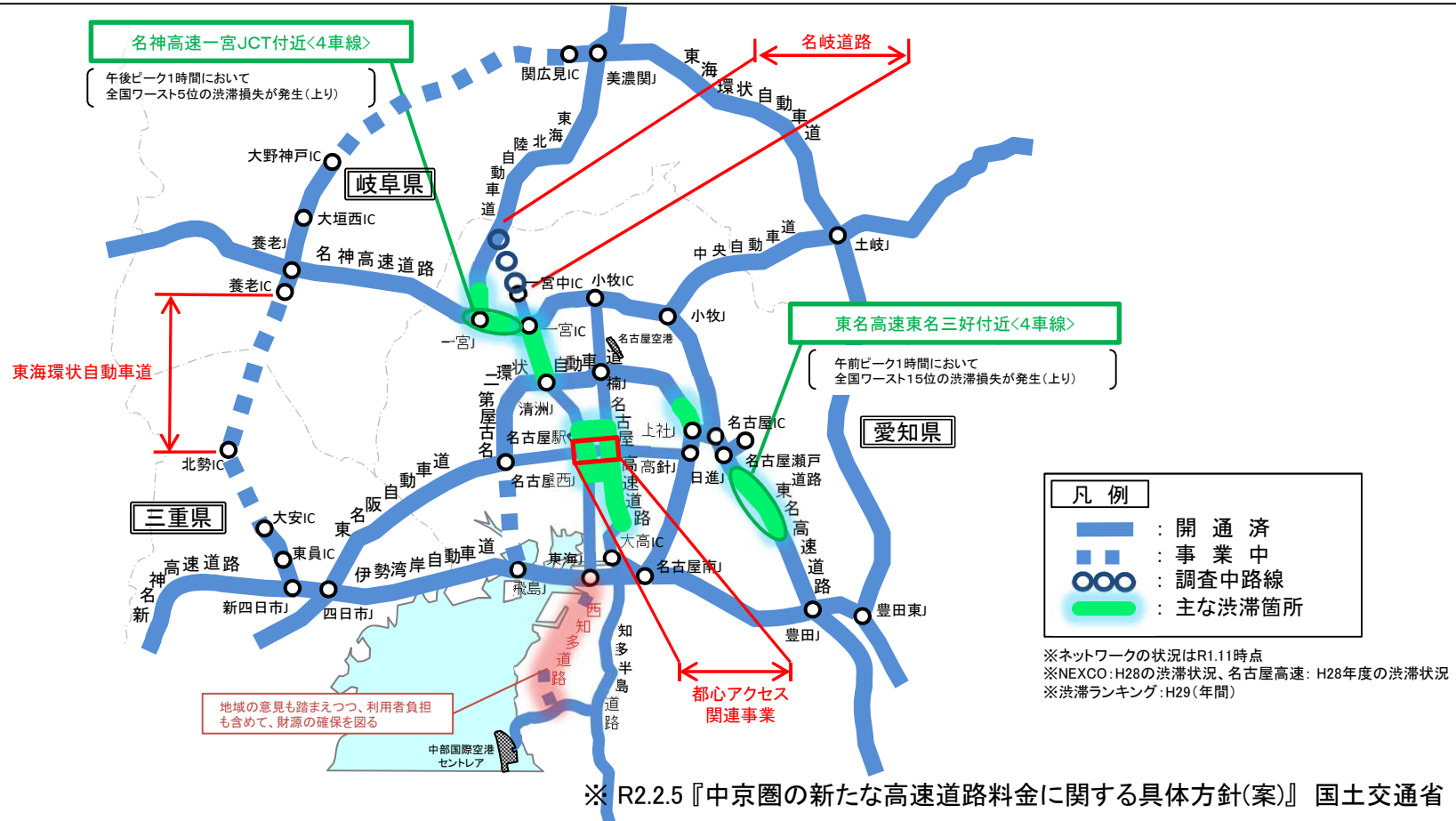
5車種区分に
整理・統一

	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

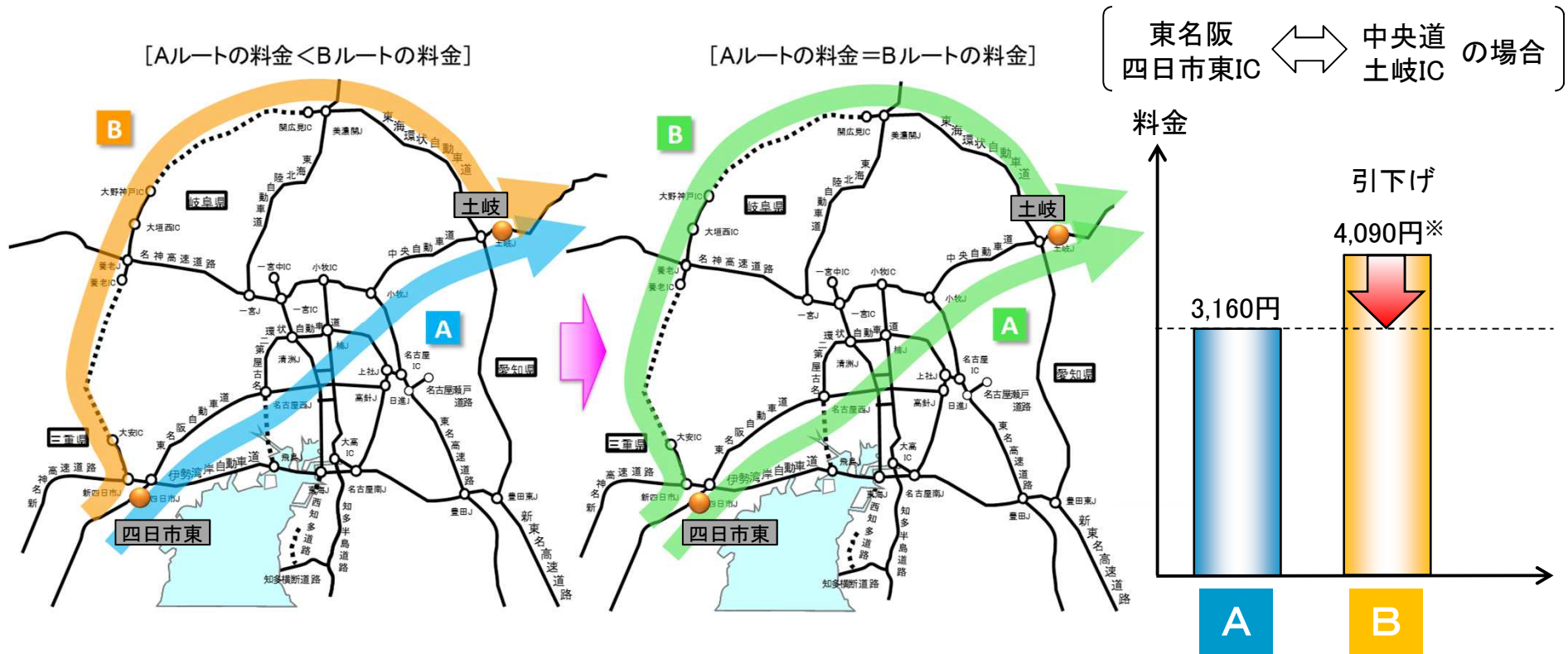


起終点を基本とした継ぎ目のない料金(「経路によらない同一料金」導入)

○ 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

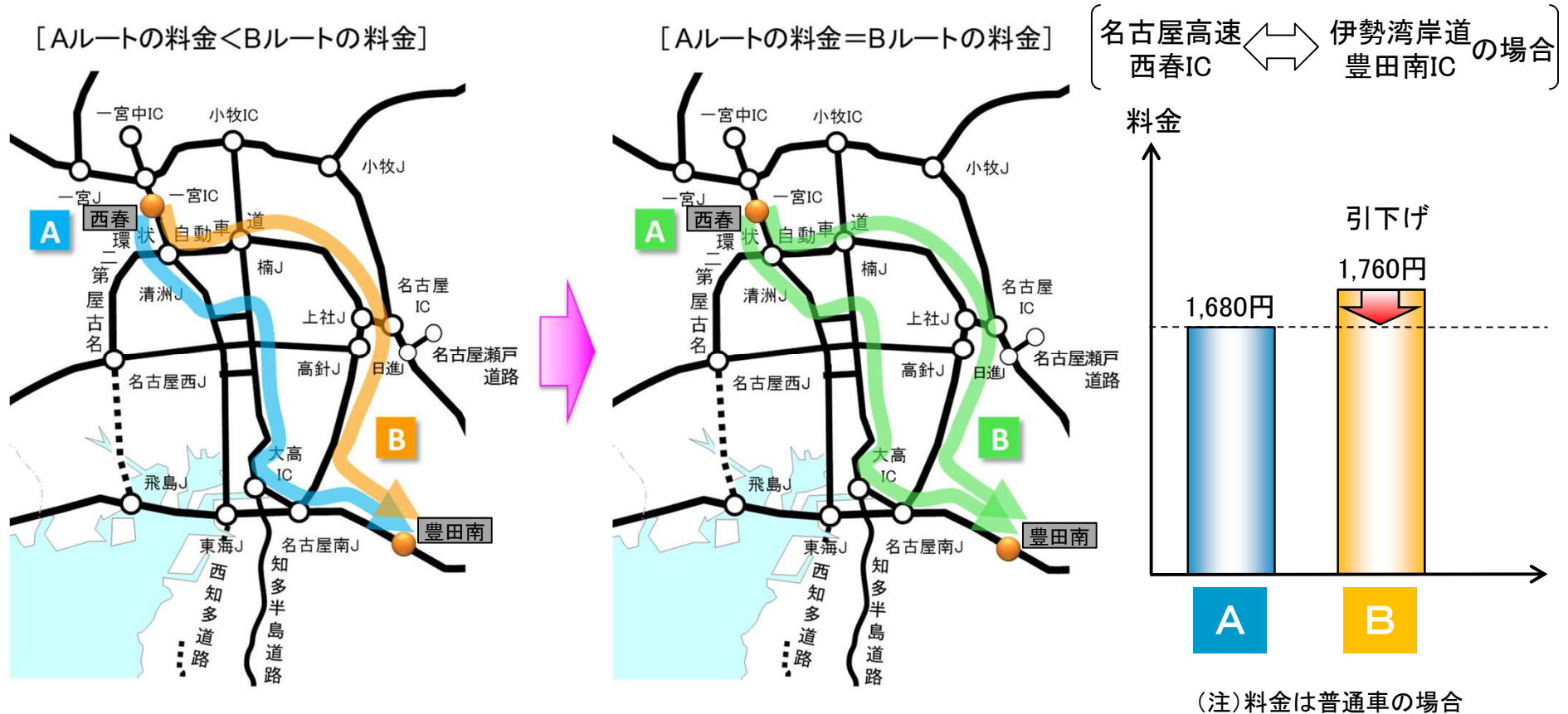
※ 東海環状完成後の相当料金

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。

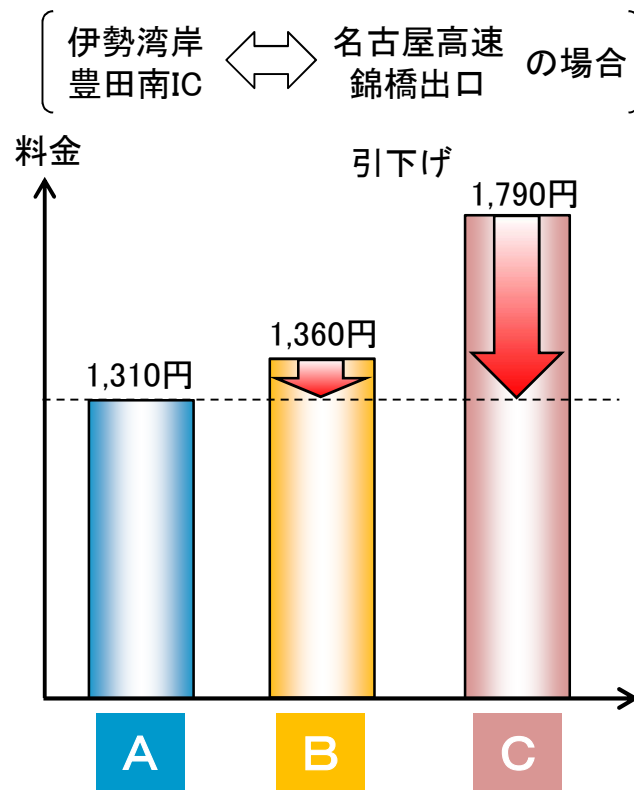
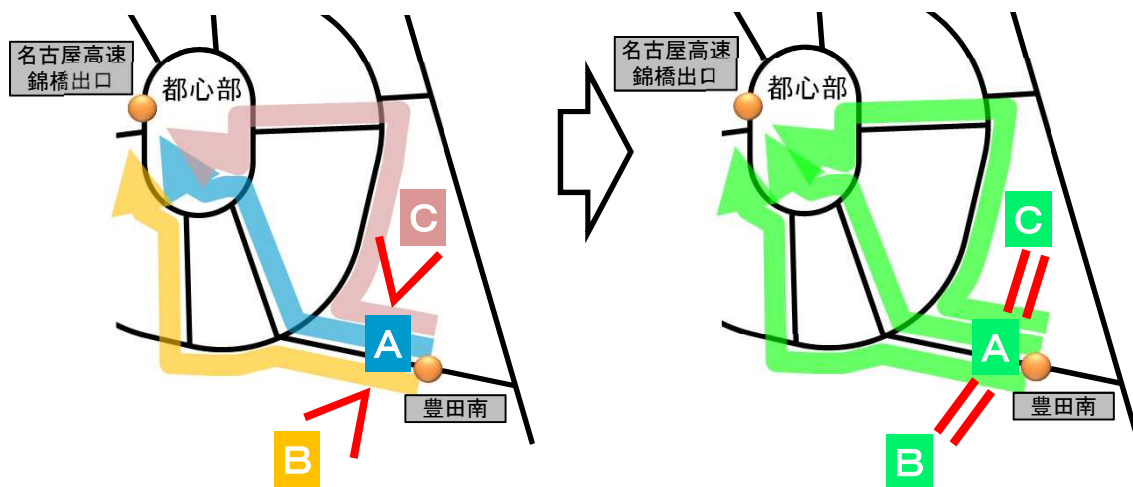


都心部への分散流入(「経路によらない同一料金」の導入)

- 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

〔 Aルートの料金 < Bルート料金 < Cルート料金 〕

〔 Aルート料金 = Bルート料金 = Cルート料金 〕



(注) 料金は普通車の場合

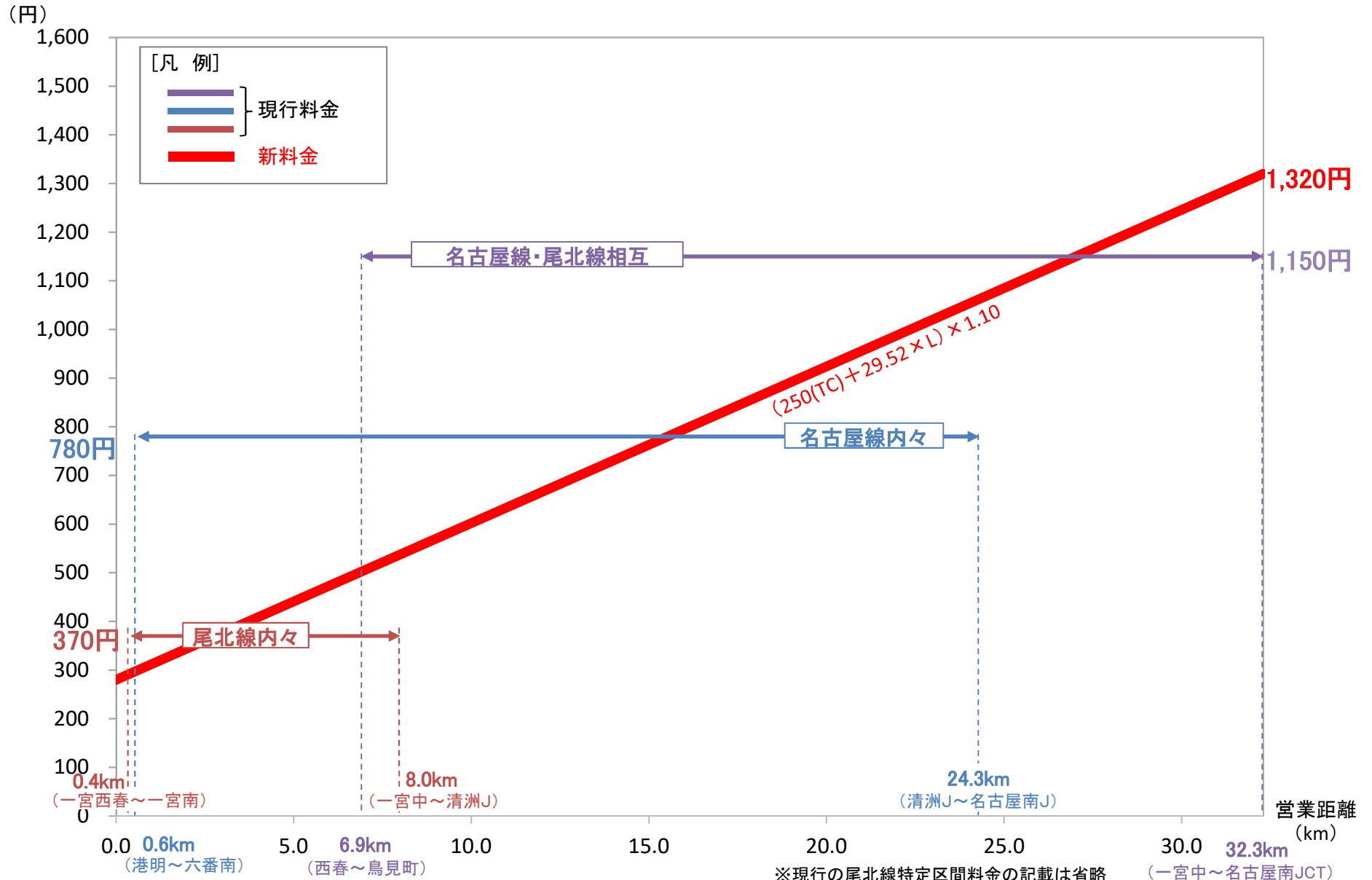
名古屋高速道路の料金について(抜粋)

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)



※現行の尾北線特定区間料金の記載は省略 (一宮中～名古屋南JCT)

(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

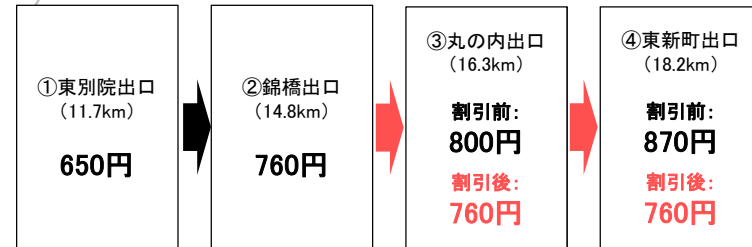
- ・中型車以上を対象に、現行の割引を継続
- ・22時～24時の利用で10%割引
- ・0時～6時の利用で20%割引

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。



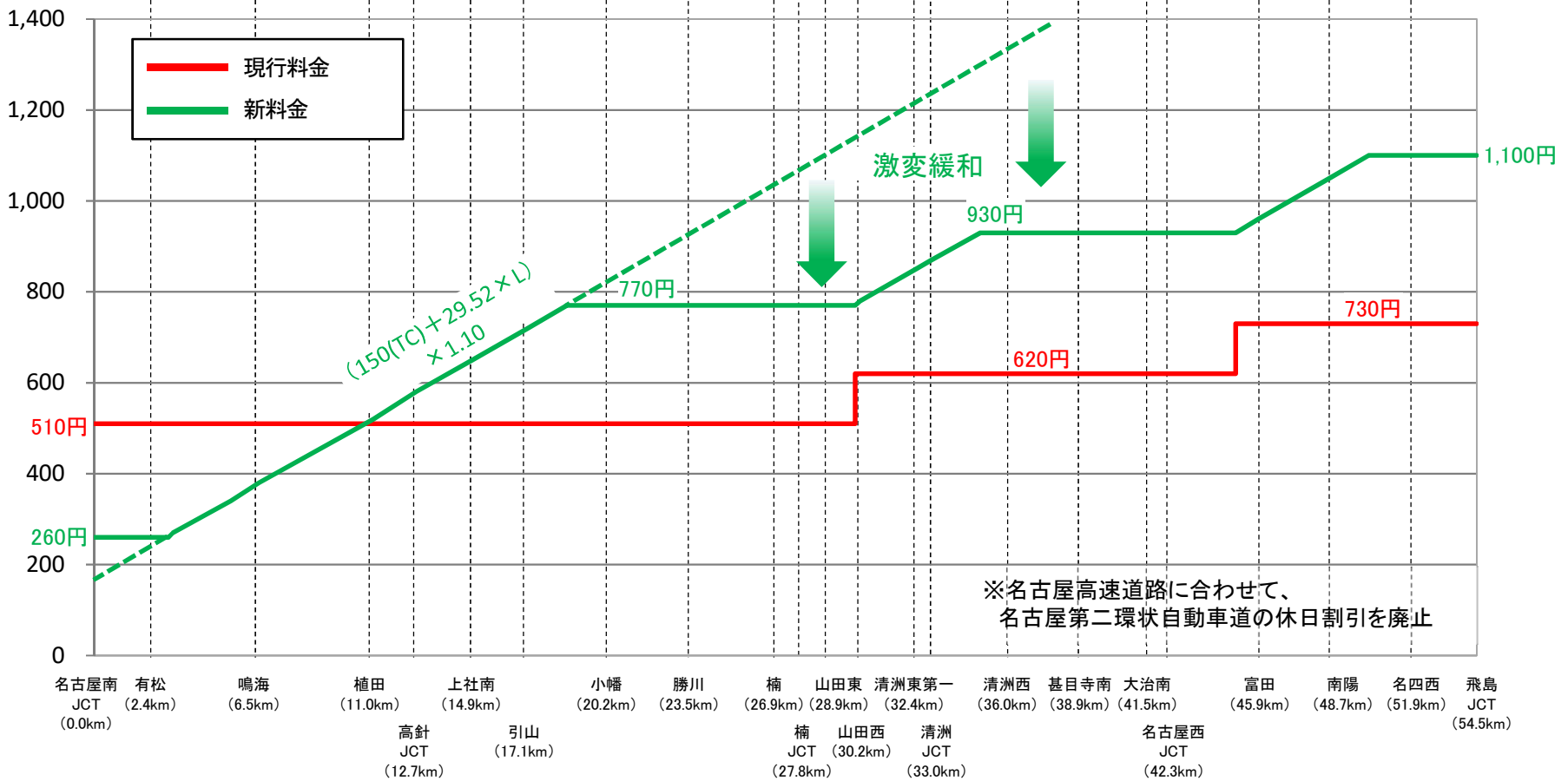
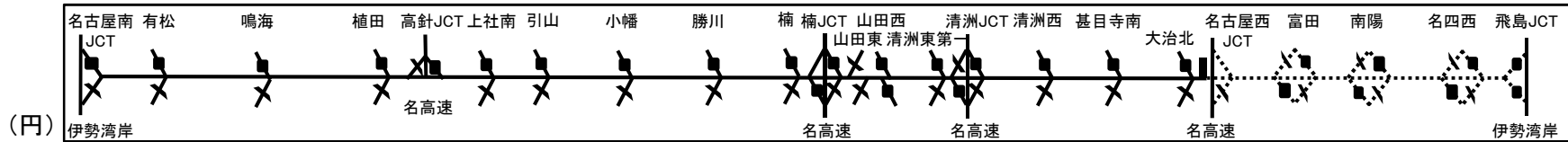
【例】大高から都心環状線出口利用時料金



・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)



4 「料金見直しに向けた方向性」との 整合性の確認（案）

名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性

- 債務の確実な償還を前提に、国の方針を踏まえ、料金を見直し（料金水準の整理・統一）
- 対距離制を基本とした、公平でより利用しやすい料金の実現
（都心環状線の発着利用・通過利用への配慮や、現行割引の見直し・再編を含む）
- 道路ネットワークの有効活用を図るための、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）の実現
- 名二環の迂回分散機能の確保

前回調査会確認
(再掲)

【再整理】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

- ・周辺の高速度道路と料金水準・車種区分を統一する対距離制の導入
- ・政策目的を見極めつつETC割引の見直し・再編

より公平な料金へ

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〕

- ・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

債務の確実な償還

上記方向性と、国の「具体方針(案)」との整合性について確認

「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、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

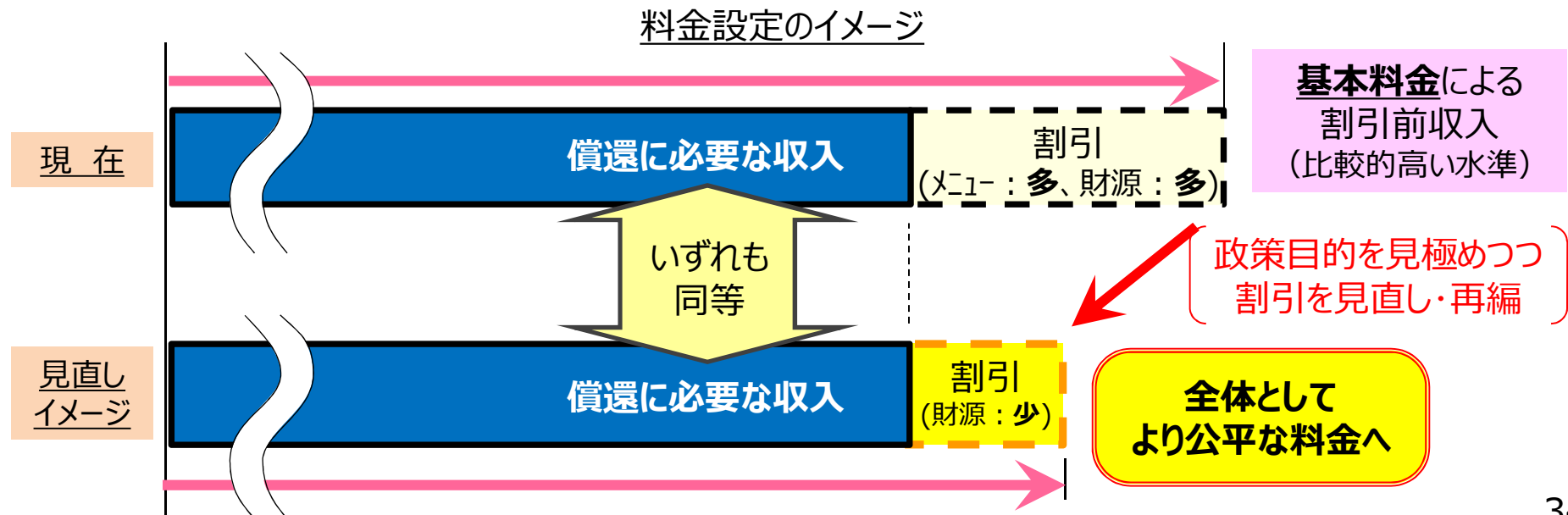
<現在の料金等の状況>

- ・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。
- ・多くの割引財源が必要なため、確実な債務償還のために比較的高い水準の基本料金となっている。

<より公平な料金の実現に向けて>

現在のETC割引に対し、政策目的を見極めつつ、見直し・再編

債務の確実な償還（現行制度の建設債務40年以内）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。



「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、引き続き継続する。

「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・再編）

<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・再編）

<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

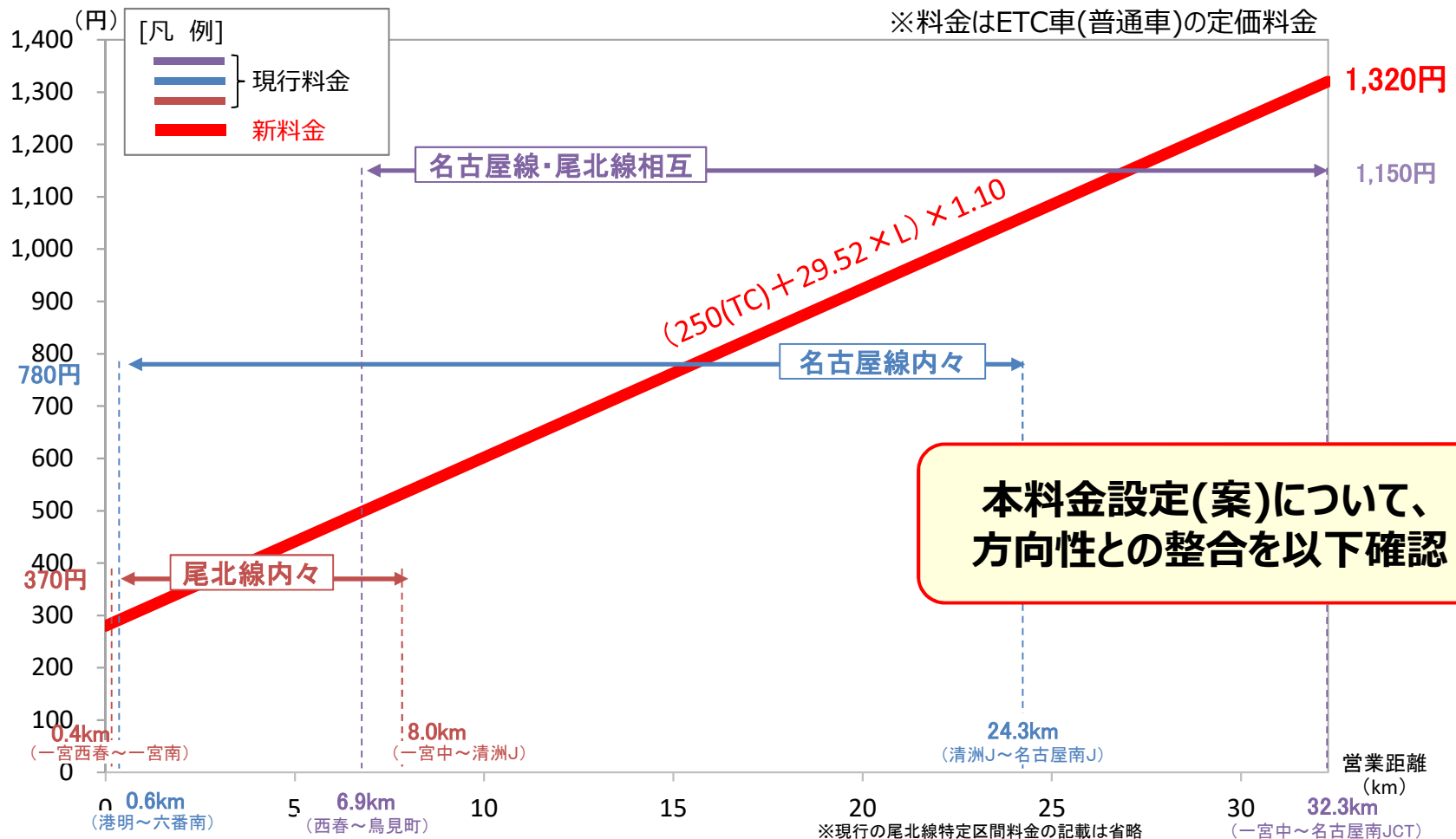
ETCマイレージサービス

→ 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、政策目的を見極めつつ、見直し・再編

→ 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。)

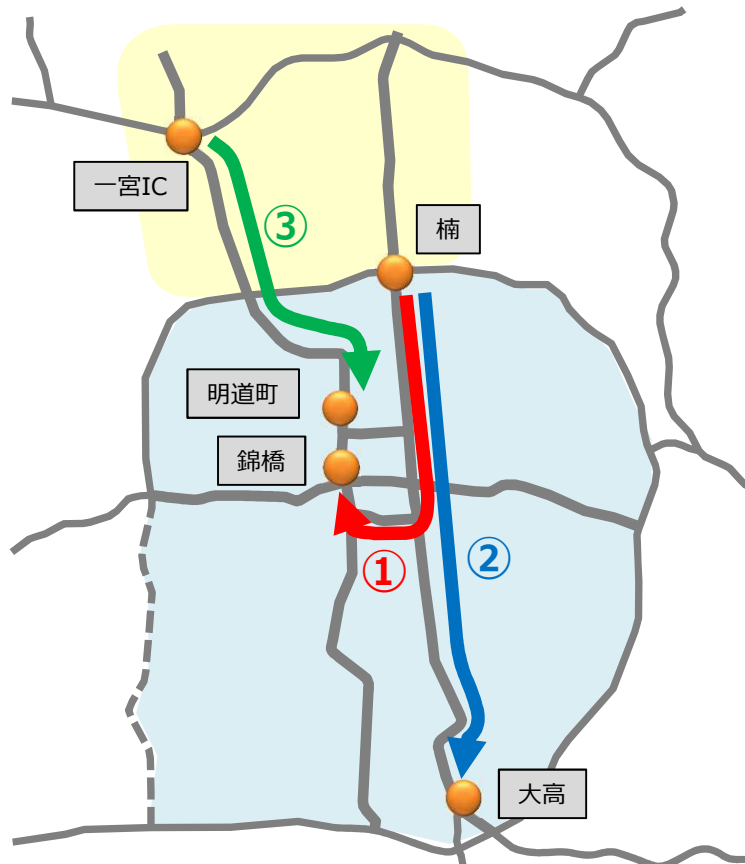


「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

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
新料金	680円*	<	960円

※都心環状割引適用時=580円

短距離利用に
不公平感や割高感

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
新料金	680円*	=	680円

※都心環状割引適用時=580円

料金圏をまたぐ利用に
不公平感や割高感

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。

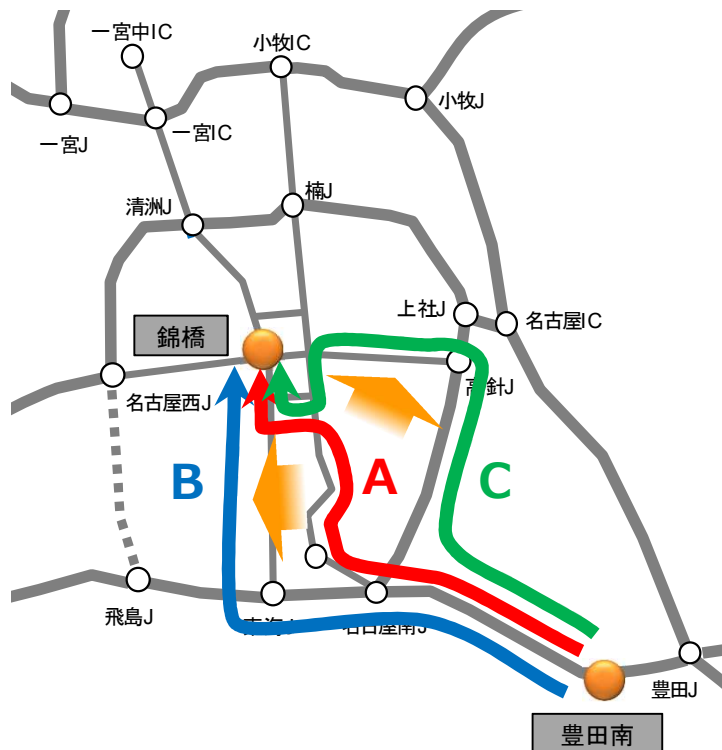
方向性に整合

（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	経路によらない同一料金
A 都心経由 (40.4km)	1,660円	⇒ 1,680円 (最安)	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
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	

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

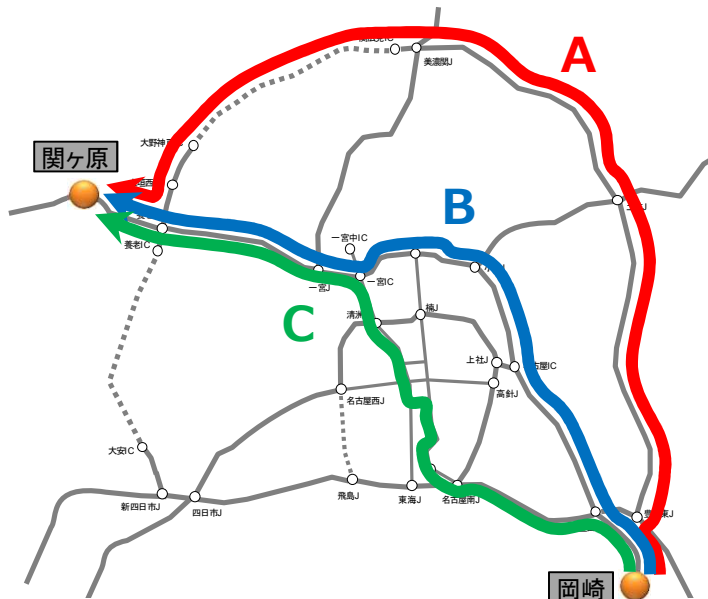
「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）

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。

方向性に整合



(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	

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)

非ETC車※の料金（案）

○ 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：現金車及び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	入口から利用可能な 最大距離相当の料金
(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**

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)

「料金見直しにおける方向性」との整合性（案）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」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、中京圏全体の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)

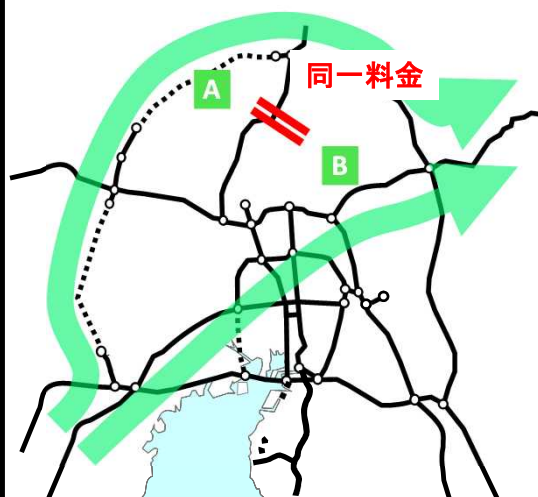
5 今後の検討事項

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

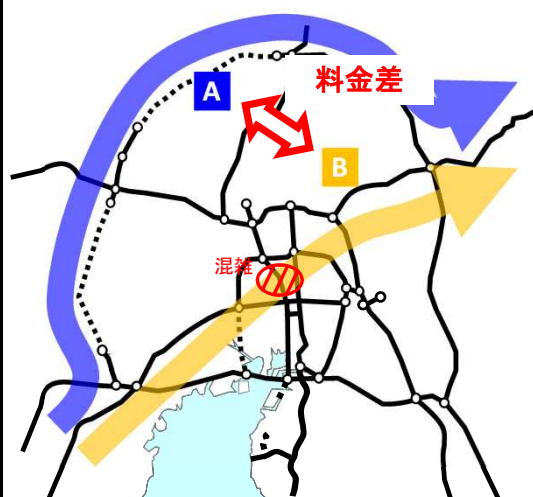


[Aルート料金=Bルート料金]
(※) 都心部周辺経路の料金の方が高い場合には、都心部周辺経路の料金は引き下げない

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>



現金車対策

- 現金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)



- クレジットカード契約をしないお客さまへの対応

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。

- 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

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

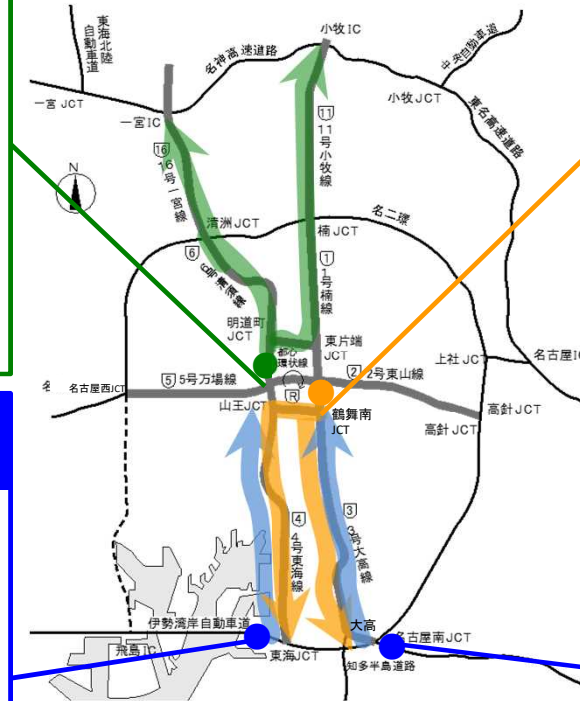


名古屋高速道路情報
東海→環状線 15分
事故 大高→環状線 45分

伊勢湾岸自動車道(西行)
名古屋南JCT手前



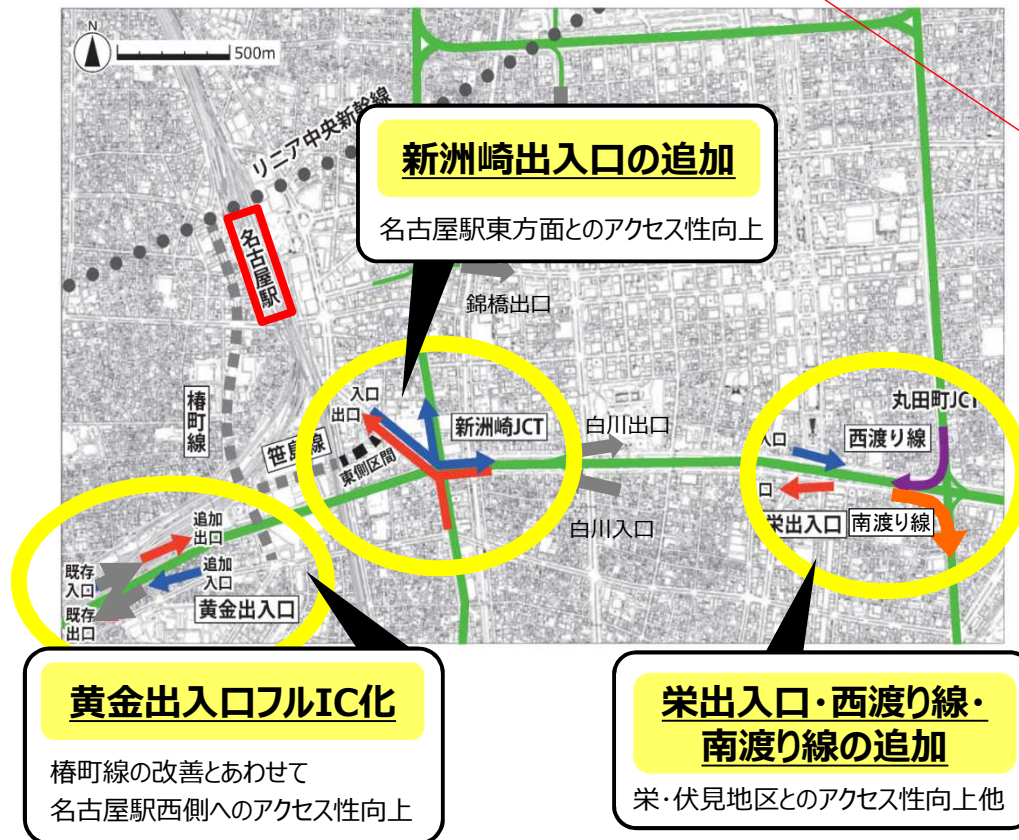
名古屋高速道路情報
事故 大高→環状線 45分
東海→環状線 15分



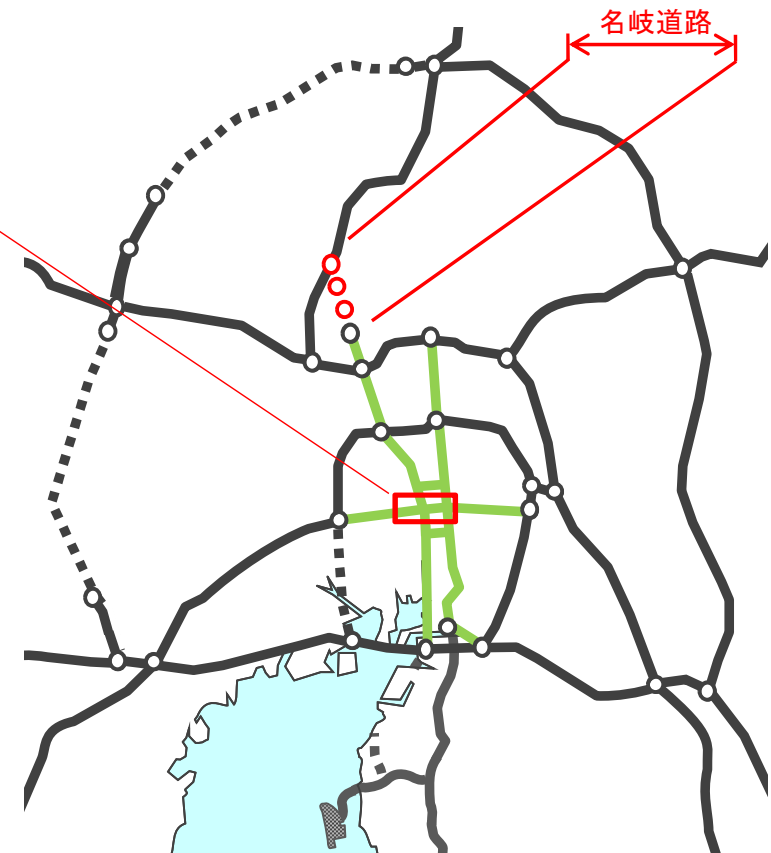
道路ネットワークのさらなる充実

- 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き続き検討を進める。

【都心アクセス関連事業】



【名岐道路】



※「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」（平成30年3月;名古屋市）に名古屋高速道路公社で一部加筆

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)



料金收受業務



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)

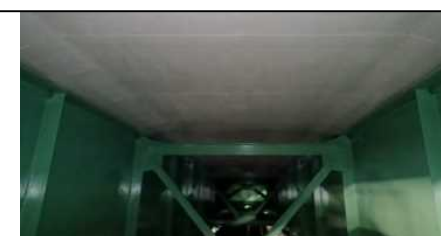
※別途、諸経費が必要

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

6 今後のスケジュール (案)

今後のスケジュール（案）

中京圏の新たな高速道路料金

R元.11.11 (第5回中京圏小委員会)
基本方針（案）

R元.12.11 **基本方針の公表**

R2.2.5 (国土交通省)
新たな料金の具体方針（案）の公表

近日中 (公社) ※NEXCO中日本と連名予定
新たな料金の具体案の公表
(パブリックコメント)

(公社)
料金認可手続き

(広 報)

名古屋第二環状自動車道の開通に合わせて
新たな料金のスタート

料金問題調査会（名古屋高速）

R元.12.4 **第37回 料金問題調査会**

- ◇ 諮問
- ◇ 料金見直しの方向性について

本日 **第38回 料金問題調査会**

- ◇ 前提条件整理
- ◇ 国の「具体方針(案)」と「料金見直しの方向性」との整合性の確認
- ◇ 今後の検討事項

次回 **第39回 料金問題調査会**

- ◇ パブリックコメント結果報告
- ◇ 意見書（案）の審議