

第 39 回名古屋高速道路公社料金問題調査会

議 事 概 要

【日 時】 令和 4 年 12 月 23 日（金） 15:00～16:30

【出席委員】 内田委員、大串委員、奥野委員、佐藤委員、藤田委員、増田委員、松浦委員、山本委員

【議 題】

- ・ 会長の選出、会長代理の指名
- ・ 名古屋高速道路の料金改定後の状況について

【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
- 事務局より、説明資料にもとづいて説明を行った
- 各委員よりご意見・ご質問を伺い、まとめて公社事務局から回答を行った

【主な意見】

（委員）

- ・ コロナ禍での料金改定であったため、先行して料金改定を行った首都・阪神高速も参考にしながら、コロナの影響と料金改定の効果を区別して分析してほしい。
- ・ ETC 利用率が上がってきているものの、首都・阪神高速に比べて低い要因は何か。
- ・ 償還準備金が計画を上回っているが、完済時期を前倒しするのか。もしくは、完済時期は変更せず、維持修繕や他の分野に使うのか。
- ・ アンケート結果によると、料金改定を知らなかったという割合がまだ高いが、物流関係など利用頻度が高い方と、たまにしか利用しない方では異なると思う。利用者特性に応じて結果は変わってくるものと感じる。
- ・ 料金制度の今後の取り組みについて、名高速としての方向性を知りたいので、まずは国における検討結果を報告してほしい。

（委員）

- ・ 物流関係の方々には料金に非常に敏感で、対距離制によって料金が高くなったら一般道、安くなったら高速道路など、計算をした上で利用していると思うので、その辺りの分析も必要かと思う。

- ・今後 DX 始め、デジタル技術を最大限に活用しながら、安全・安心をどのように追求していくのか。「賢く使う」の「賢く」とはどのようなところを指しているのか教えてほしい。
- ・50 年先とは言わないが、未来の高速道路がどのようなになっていくのか、未来像を示してもらえると、人々の理解も醸成されると思う。
- ・アンケート結果によると料金改定を知らなかった人がまだ多いが、人々がどのような媒体で知ったのかを把握した上で、何がより効果的な広報なのか、分析が必要だと思う。
- ・非 ETC の割合が 4%でも 10%でもその対応が必要になる。全て ETC になるとどの程度費用が減るのか教えてほしい。
- ・先日、美濃加茂方面へ行くために小牧北出口で降りようとした際、右車線が渋滞していたが、ナビが右車線へ案内しなかったため、途中で割り込む形となってしまった。わかりやすい情報提供があるとよいと感じた。また、高速道路が美濃加茂方面へ延びていくのがよいと思う。
- ・広報誌「naco」を見て、高速道路を使って早く行くばかりでなく、車で楽しいところへ行ける、こういう観光もできるといった PR も、良い広報だと感じた。一方で、学生に高速道路を使用しているか聞くと、ほとんどの学生が使ったことがないと答えた。将来のために、高速道路がどのように役に立っているのか伝えられると、より理解が深まると思う。

(委員)

- ・「経路によらない同一料金」を知っている割合が低く、まだ十分な分散効果が得られていないと思うので、広報の努力をお願いしたい。一方で、知られていない割に感度良く、迂回されている印象である。所要時間の影響なのか、認知度が上がると更に分散効果が高まるのか、引き続き検討してほしい。
- ・名高速を横断（東西方向）する場合の経路分散の状況が示されているが、縦断（南北方向）する場合など、経路が変わると分散効果が異なると思うので、現状の同一料金で対応できるのか検討していただき、渋滞のない高速道路運営を目指してほしい。
- ・旧尾北線、都心環状線の渋滞対策について引き続き努力してほしい。
- ・料金圏が撤廃されたものの、本線料金所が残っているため減速する必要があり、安全性が気になる。公社として今後どのように考えているのか。

(委員)

- ・「料金の賢い 3 原則」は管理者側の観点で示されているように感じる。利用者の観点でも十分なのか疑問がある。

- ・非 ETC が各入口から利用できる最大距離の料金を支払わなくてはならないことや、ルートによっては違う料金になることを知らない方などが、納得した上で支払いができるような情報提供のシステムを生み出せないだろうか。

(委員)

- ・走行距離が 15.8km 以下の短距離利用の料金が値下がり、また、旧料金圏の撤廃により連続利用が促進されて一般道の渋滞が解消し、名二環内側や都心環状線内側の渋滞損失時間が減少するなど、料金改定によってメリットを感じている方が多く、料金改定はよかったと思う。
- ・リニア開業に向けた都心アクセス事業の確実な実施により、更なる利便性の向上に努め、利用しやすい高速道路の整備を進めてほしい。
- ・物流コストが大幅に増加しており、長距離利用の方は車種区分の変更も影響し、値上げの負担を感じている。利用料金に応じた割引、例えばコーポレートカード割引の拡充など検討してほしい。
- ・非 ETC への対応として、車載器助成キャンペーンを検討してほしい。

(委員)

- ・料金改定の効果について、その傾向や方向性は理解できたが、コロナ禍であるため、引き続き調査・分析してほしい。
- ・名二環開通と料金改定が相まって効果が出ている印象である。今後 5～10 年の長期間で課題を整理し、必要であれば制度改正を検討してほしい。
- ・リフレッシュ工事時の料金調整については、どの経路で実施しているのかわからないと意味が無いと思うので、経路まで認知できるような広報に努めてほしい。
- ・長期的には、道路インフラのスマート化を考えていく必要がある。料金制度のインセンティブが大きいのであれば、ダイナミックプライシングの導入を検討すべきである。まずは、決められた時間帯での料金設定になると思うが、その先には、リアルタイムで渋滞情報を伝えながら料金を変更し、カーナビでコースを示していくというようなスマート化を進めて、効率性を高めていくことがカーボンニュートラルの観点からも大切だと思う。長い目で見てどのように進めていくのか、名高速くらいの規模のところ、一つのモデルケースとなっていくことも、興味深いことだと思う。

(委員)

- ・国土幹線道路部会において、高速道路の進化にどれくらい投資できるのか議論されている。名高速は東京、大阪の中間に位置し交通量も多いので、大型車をいかに外側の環状ルートに誘導するか、例えばダブル連結トラックや無人トラックを

いかに通したい道路に誘導するかなど、投資の使い道について検討が必要だと思
う。

- ・ NEXCO 中日本と一体で料金割引を実施したり、リフレッシュ工事で料金調整を
実施したりしているが、ダイナミックプライシングも見据えて、柔軟に料金体系を
変更できるようなシステムを既に利用しているのか教えてほしい。
- ・ 非 ETC の 1 台あたりの管理費を周知するなどして、ETC 専用化の効果が大きいこ
とを公表してはどうか。

(委員)

- ・ 料金体系の変更によって交通変化が見られることは興味深い。ただし、コロナの
影響があると思うので、引き続き精査してほしい。
- ・ リニア効果を中部圏全域に行き渡させるために名高速の役割は非常に大きい。名
駅周辺の整備が重要だと思うので、更に注力してほしい。
- ・ 料金改定の周知については、私の経験からも難しいものと感じているが、引き続
き、わかりやすい広報に努めてほしい。

【公社の回答】

- ・ コロナ禍における料金改定のため、今後も交通変化の分析が必要とのご意見につ
きましては、当公社としても必要性を認識しており、引き続き、分析を行ってい
きたいと考えています。
- ・ ETC 利用率が首都・阪神高速に比べて、なぜ低いのかとのご質問につきましては、
首都・阪神高速は名高速に先行して、料金体系の変更が実施されてきたことが大
きな理由ではないかと考えています。
- ・ 償還期間の前倒しに関するご質問につきましては、各事業の完了ごとに償還計画
を見直し、管理費等を考慮した上で適切な償還期間の設定を行っていきたくと考
えています。
- ・ アンケート調査によると、まだ料金改定を知らない割合が高いというご意見につ
きましては、アンケートのデータをクロス集計しながら、ターゲットとなる方へ
の効果的な広報を検討していきたいと考えています。
- ・ デジタル技術の活用に関するご質問につきましては、業務効率化や生産性向上と
いう効果が期待され、非常に重要であると考えており、安全・安心にどう繋げて
いくのかも含めて、検討を進めていきたいと考えています。
- ・ 未来像を示してほしいとのご意見につきましては、今後、日本全体でカーボンニ
ュートラルや自動運転などに関する取り組みが進んでいきますので、当公社とし

てもその動きを注視しながら、方針を示していきたいと考えています。

- ETC と非 ETC の 1 台あたりの管理費の違いに関するご質問につきましては、国土幹線道路部会において、ETC は非 ETC の約 6 分の 1 と公表されていますが、名高速において試算したところこれと同様の値でした。
- 「経路によらない同一料金」に関するご意見につきましては、既存のネットワークによっては、分散効果の出やすい経路も出にくい経路もあるものと想定されますので、今後のネットワーク整備も見ながら分散効果を確認していきたいと考えています。また、認知度が上がれば交通分散が促されると思いますので、さらに広報に努めてまいりたいと考えています。
- 渋滞対策に関するご意見につきましては、交通量の回復とともに渋滞量も戻りつつありますので、引き続き、交通円滑化という観点から渋滞対策を検討し、できる対策から順次、実施していきたいと考えています。
- 集約料金所に関するご質問につきましては、国土幹線道路部会 中京圏小委員会「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針」におきましても、撤去に向けて検討すべきと示されており、当公社としても撤去に向けた検討を進めています。撤去するためには他の高速道路からの渡り線や、料金所がない入口に料金所を設置することが必要となり、実現のためには、安全性の確保など課題も多くあるため、関係機関のご協力を得ながら、引き続き検討を進めていきたいと考えています。
- 「料金の賢い 3 原則」に関する利用者の観点につきましては、利用度合いに応じた公平な料金体系とするため対距離料金制を導入したように、利用者の皆様にご理解いただけるよう配慮しているところです。
- お客様に納得していただける情報提供をすべきとのご意見につきましては、しっかり検討し、できるだけわかりやすい情報提供を行っていきたいと考えています。
- 非 ETC への対応について、車載器助成キャンペーンに関するご意見につきましては、名高速単独、或いは他の高速道路と一緒に進むなど、今後も検討していきたいと考えています。
- コーポレートカード割引に関するご意見につきましては、多頻度でご利用いただいている方は名高速にとって大変重要なお客様ですので、名古屋商工会議所や中部経済連合会の経済団体の広報媒体も活用させていただきながら、さらに周知を行っていきたいと考えていますので、ご協力をお願いします。
- リニア開業に向けた名高速の事業に関するご意見につきましては、都心アクセス事業にしっかり取り組み、利便性の向上を図っていきたいと考えています。
- 戦略的料金に関するご意見につきましては、国土幹線道路部会の中間答申におきましても示されており、オリンピックの際に首都高速で実施されたところです。

まずは、時間帯、曜日別などの実施になると思われませんが、NEXCO、首都・阪神高速などの動向をしっかりと注視しながら、検討していきたいと考えています。

- ・高速道路の進化への投資について、ダブル連結トラック等に関するご意見につきましては、11月に、ダブル連結トラックが通行できる高速道路の経路が拡充されましたが、名高速始め、都市高速は指定されていない状況であり、引き続き、国の動向を注視しながら対応していきたいと考えています。
- ・料金システムに関するご質問につきましては、現在、NEXCO 中日本のデータと名高速のデータを連携させて料金の割引を行っており、今後、大きな料金システムの変更が行われる際には、どのような仕組みにすべきか検討していきたいと考えています。

※公社の回答については、会議当日の発言を基本に、理解しやすく整理して記載しています

以 上