

第

1

部

第2章

# 名古屋高速道路を より利用しやすく する取組み【事業運営】

- 第1節 これまでの名古屋高速道路の料金
- 第2節 料金制度の変更に向けた取組み
- 第3節 利用しやすい名古屋高速道路へ  
～高速道路ネットワークの有効活用～



名古屋西JCT  
(写真提供：NEXCO中日本)



高針JCT



高速2号東山線 栄付近



高速5号万場線 新洲崎付近からささしま方面を望む

## 第1節 これまでの名古屋高速道路の料金

### 1. 料金制度の概要

#### (1) 有料道路制度

道路の整備は、租税によって行われ、建設された道路は無料で一般交通の用に供することが原則であるが、限られた租税による道路整備だけでは社会経済の発展に伴って増大する交通需要に対処することができなくなったため、昭和27年に特措法が制定され、道路法上の道路に対する有料道路制度が設けられた。

さらに、事業の効率的運営を図るとともに広く民間の資金を活用することを目的として、昭和31年に日本道路公団が設立され、その後、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が順次設立され、これらの公団による有料道路の整備が急速に進められた。

昭和45年には公社法が制定され、都道府県又は政令で指定する人口50万人以上の市において一般有料道路の建設・管理を行うことができるようになり、同年9月に、名古屋高速道路公社が同法に基づく第1号の地方道路公社として設立された。

有料道路制度は、借入金を主な財源として道路を建設し、利用者から徴収する料金をもってその返済に充てるものであり、料金の決定は極めて重要な意味を持っている。

そのため、有料道路の料金の決定基準及び手続が特措法に定められており、料金の決定に当たっては、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

#### (2) 料金決定の原則・制度

##### ① 料金決定の2原則

高速道路の通行料金の額は、償還主義及び公正妥当主義の2原則に則して決定される。

##### 償還主義

一定の料金徴収期間内の料金収入をもって、その

建設に要した費用、維持修繕等の管理費用、借入利息等必要な費用のすべてを償還期間内に賄うことをいう（特措法23条1項第3号、同法施行令7条2項及び8条1項2号）。

##### 公正妥当主義

料金が他の交通機関の料金や物価の水準に比較して妥当な水準にあることをいう（特措法23条1項4号）。

##### ② 料金決定の制度

##### 料金プール制

都市高速道路は、各路線が連絡し合い、全体として一つのネットワークを形成して初めてその機能が発揮される。そのため、国土交通大臣が定める自動車交通上密接な関連がある道路については、その道路ごとに一定の料金徴収期間内の料金収入総額と償還対象費用の合計額が見合うように料金を定める料金プール制を採用している。

名古屋高速道路においても、国土交通大臣により、現在開通している路線全体が自動車交通上密接な関連を有する道路として定められ、料金プール制を採用している。

##### 均一料金制・対距離料金制

有料道路の料金制度には、利用する距離に応じて定める「対距離料金制」と、距離にかかわらず均一とする「均一料金制」の2種類がある。名古屋高速道路では第1期開通以降「均一料金制」を採用してきたが、令和3年5月1日から「対距離料金制」を採用している。均一料金制のメリットとしては、

- ・料金体系が簡素なため料金収受の時間が短時間で済み、都市内の大量の交通を効率的かつ円滑に処理できるなどがあげられる。

一方、対距離料金制のメリットとしては、

- ・利用距離に応じた料金となることで利用者間の公平性が確保される

などがあげられる。

##### (3) 料金決定の手続

料金は、国土交通大臣の認可を受けて決定する。

公社では料金案の作成手続をより一層慎重にするため、平成6年10月に学識経験者等で構成する「名古屋高速道路公社料金問題調査会」（調査会）を設置した。

以降、料金改定に当たっては、公社の理事長が調査会に諮問し、調査会における審議、検討を経た上で答申を受け、その答申を踏まえて公社が料金案を作成することとしている。

## 2. 従来の名古屋高速道路の料金制度

### (1) 料金圏と車種区分

名二環の内側に位置する都心環状線並びに都心環状線に直結する1号楠線、2号東山線、3号大高線、4号東海線、5号万場線及び6号清須線を名古屋線、名二環の外側に位置する11号小牧線及び16号一宮線を尾北線と区分し、2つの料金圏として設定していた。

これは、尾北線に名古屋都心方向への流出入交通だけでなく、名神・東名高速道路と名二環をつなぎ、高速交通ネットワークを補完する独立した役割があることに加え、別料金圏とすることで、都心通過交通を名二環へ迂回分散させる効果を発揮させるためである。

車種区分は、大量交通の迅速かつ円滑な処理によるお客様サービスの向上を図るため、料金収受を効率的に行うべく、普通車と大型車の2区分であった。

### (2) 料金の変遷

これまでの名古屋高速道路の料金は、表2-1-1のとおり推移してきた。

### (3) 各種割引制度

名古屋高速道路の従来の割引制度は以下のとおりであった。

- ①ETC端末特定区間割引：[平成18年2月1日～令和3年4月30日]  
短区間利用者への不公平感の是正、施設の有効利用、一般道路の混雑緩和を目的として、端末特定区間※の

みの利用の場合、普通車200円、大型車400円割引を行う。

※1号楠線：黒川⇄楠、2号東山線：春岡⇄高針、3号大高線：呼統⇄大高、4号東海線：木場⇄東海、5号万場線：烏森⇄千音寺、6号清須線：鳥見町⇄清須

- ②ETC夜間割引：[平成18年11月1日～継続中※令和3年5月1日以降は中型車以上に限定]

一般道路通行車両の交通転換を図り、夜間時間帯における沿道環境の改善を図ることを目的として、22：00～24：00 10%割引、0：00～6：00 20%割引を行う。

- ③ETC日曜・祝日割引：[平成18年2月1日～令和3年4月30日]

低頻度利用者への割引サービス、施設の有効利用を目的として、日曜日・祝日全時間帯で10%割引を行う。

- ④ETCマイレージサービス：[平成18年2月1日～令和3年4月30日※ポイント付与終了]

回数通行券廃止に伴う代替割引及び多頻度利用者への割引サービスとして導入。100円につき1pt基本ポイントが付与され、月間利用額区分に応じ0～19pt加算される。

- ⑤名高速ETCコーポレートカード割引：[平成18年2月1日～継続中]

回数通行券廃止に伴う代替割引及び多頻度利用者への割引サービスとして導入。月間利用額区分に応じ0～18%割引を行う。

- ⑥路線バス割引：[昭和54年7月25日～継続中]

路線バス利用者の運賃負担を軽減させ、その利用を促進することにより、高速道路の渋滞緩和を図ることを目的として、最大39%割引を行う。

- ⑦障害者割引：[昭和54年7月25日～継続中]

有料道路料金が障害者の社会経済的自立を阻むことのないように設けられたものであり、50%割引を行う。

- ⑧Nagoya Expressway Pass (NEP)：[平成28年2月1日～継続中]

利用期間に応じて定額乗り放題となる訪日外国人向けの企画割引。NEXCO中日本が平成26年1月から実施している「速旅 Central Nippon Expressway Pass (CEP)」のオプションとして実施している。

なお、これらの割引制度は、障害者割引を除きETC利用車限定で実施している。

■表2-1-1 料金認可等の経過

回	認可年月日	開通年月日等	路線名	開通区間	料金(普通車)等 (新料金適用年月日)	開通延長(累計)
1	昭54.7.13	昭54.7.25	高速2号	大高～高辻	400円	10.9km
2	60.4.30	60.5.7	高速2号 高速分岐3号	東新町～高辻 鶴舞南JCT～東別院	500円 (60.5.8)	4.1km (15.0km)
3	61.10.17	61.10.27	高速1号	名古屋西～白川	500円	7.3km (22.3km)
		62.8.31	高速名古屋新宝線	新洲崎JCT～名駅		0.8km (23.1km)
		63.4.26	高速1号 高速名古屋新宝線 高速分岐3号	白川～吹上 山王～新洲崎JCT 山王～東別院	600円	4.9km (28.0km)
4	63.12.2	63.12.21	高速2号北部	楠～荻野	600円 150円(楠～荻野間63.12.21)	2.2km (30.2km)
		平3.3.19		楠JCT	*特定区間料金の導入	0.1km (30.3km)
5	平4.3.23	消費税転嫁に伴う料金改定日 4.5.1	-	-	600円*回数通行券のみ消費税転嫁	(30.3km)
6	6.8.12	6.9.12	高速名古屋新宝線・朝日線 高速分岐2号	名駅～明道町 明道町～丸の内	600円	1.7km (32.0km)
		6.9.20	障害者割引措置の拡充実施日 6.10.1	-	-	(32.0km)
7	7.9.1	7.9.19	高速2号 高速分岐2号	荻野～東新町 丸の内～東片端 JCT	650円 (7.9.20) *特定区間料金の廃止	5.9km (37.9km)
8	9.5.12	消費税転嫁に伴う料金改定日 9.6.3	-	-	650円*回数通行券のみ消費税転嫁	(37.9km)
9	10.8.25	障害者割引措置の拡充実施日 10.9.1	-	-	650円	(37.9km)
10	12.2.1	50回券の販売日 12.5.1	-	-	650円*回数通行券に50回券追加	(37.9km)
11	12.11.8	12.12.11	高速1号	吹上～四谷(西行き)	名古屋線650円 尾北線350円 (13.3.10)	3.5km (41.4km)
		13.3.10	高速名古屋小牧線	楠JCT～小牧南	*尾北線料金圏の設定	5.4km (46.8km)
		13.6.1	高速1号	吹上～四谷(東行き)		(46.8km)
		13.10.19	高速名古屋小牧線	小牧南～小牧IC		2.8km (49.6km)
		14.4.24	高速名古屋小牧線	小牧北入口		(49.6km)
12	15.2.3	15.3.23	高速2号	大高～名古屋南JCT	名古屋線650円 (16.3.29～750円)	0.1km (49.7km)
		15.3.29	高速1号四谷高針線	四谷～高針JCT	尾北線350円 特定料金200円 (15.3.29)	3.6km (53.3km)
13	15.10.30	障害者割引の手続の簡素化実施日 15.12.1 ただし、ETCは16.3.1	-	-	-	(53.3km)
14	17.2.1	17.2.11	高速清洲一宮線	清洲JCT～一宮	名古屋線750円 尾北線350円(小牧線一宮線) 特定料金200円(小牧線)	8.9km (62.2km)
15	17.3.25	セット回数券の廃止日17.4.1	-	-	-	(62.2km)
16	17.12.26	理事長が別に定める日(マイレージ割引等は18.2.1)	-	-	導入:マイレージ割引、コーポレートカード割引、端末特定区間割引、ETC特別割引(期間限定)廃止:回数券、ハイウェイカード	(62.2km)
17	18.10.6	18.11.1	-	-	夜間割引0～6時 20%割引 22～24時 10%割引	(62.2km)
18	19.11.2	19.12.9	高速名古屋朝日線	明道町JCT～清洲JCT	名古屋線750円 尾北線350円 特定料金200円(小牧線)	7.0km (69.2km)
19	22.8.30	22.9.4	高速名古屋新宝線	山王JCT～六番北	名古屋線750円 尾北線350円 特定料金200円(小牧線)	2.8km (72.0km)
20	23.11.11	23.11.19	高速名古屋新宝線	木場～東海JCT	名古屋線750円 尾北線350円 特定料金200円(小牧線)	5.3km (77.3km)
21	25.11.20	25.11.23	高速名古屋新宝線	六番北～木場	名古屋線750円 尾北線350円 特定料金200円(小牧線)	3.9km (81.2km)
22	26.3.5	消費税及び地方消費税引き上げに伴う料金改定日 26.4.1	-	-	名古屋線770円 尾北線360円 特定料金210円(小牧線)	(81.2km)
23	27.9.2	大規模修繕工事の実施に伴う料金徴収期間の変更	-	-	名古屋線770円 尾北線360円 特定料金210円(小牧線)	(81.2km)
24	28.7.13	通行止め時の乗り継ぎ措置の開始	-	-	名古屋線770円 尾北線360円 特定料金210円(小牧線)	(81.2km)
届出	令元.8.21	消費税及び地方消費税引き上げに伴う料金改定日 令元.10.1	-	-	名古屋線780円 尾北線370円 特定料金210円(小牧線)	(81.2km)
25	2.3.31	中京圏の高速道路料金見直し 3.5.1	高速1号	名古屋西JCT(名二環西南部との連絡路)	対距離料金制 250+(29.52×営業距離)×(1+消費税率)円	(81.2km)

注) 路線名及び開通区間は、整備計画上のものである。

## 第2節 料金制度の変更に向けた取組み

### 1. 国における全国的高速道路料金に関する動向

平成27年1月、国の審議機関である社会資本整備審議会国土幹線道路部会（国土幹線道路部会）において『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』が公表された。その中では、首都圏料金の賢い3原則として「利用度合いに応じた公平な料金体系」「管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」「交通流動の最適化のための戦略的な料金体系」が挙げられた。

この3原則を基にして、首都圏では平成28年4月、近畿圏では平成29年6月に新たな料金体系が導入された。

中京圏においては、平成30年7月の第31回国土幹線道路部会で議論が開始され、中京圏小委員会が発足した。同年11月、第1回中京圏小委員会が開催され、中京圏の高速道路料金の見直しに関する議論が本格化した。

### 2. 中京圏の高速道路料金に関する動向

#### (1) 具体方針（案）の経緯

令和元年7～8月にかけて第2～4回中京圏小委員会が開催された。ここでは、地方自治体として、愛知県、岐阜県、三重県及び名古屋市、経済団体として中部経済連合会及び名古屋商工会議所、利用者団体として日本バス協会及び全日本トラック協会、道路管理者としてNEXCO中日本及び公社へヒアリングが実施された。

これらのヒアリング等を踏まえ、同年11月11日、第5回中京圏小委員会で「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）」（基本方針（案））が示され、同年12月11日には「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）が中京圏小委員会より公表された。

ここでは、主に中京圏の将来像と高速道路を取り巻く環境、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系、今後の高速道路の検討課題についてとりまとめられた。

その後、令和2年2月5日、国土交通省より「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（具体方針（案））が公表された。

#### (2) 具体方針（案）の概要

具体方針（案）については基本方針で掲げられた中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系を基にして、次のとおりまとめられた。また、新たな料金を名二環の開通に合わせて導入することも記載された。

##### ① 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

名古屋高速道路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、必要な財源確保に当たり、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。

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。

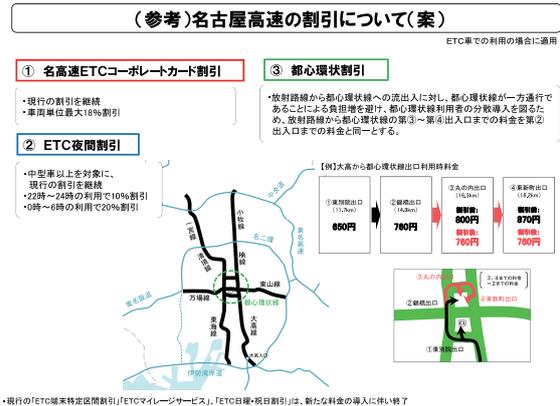
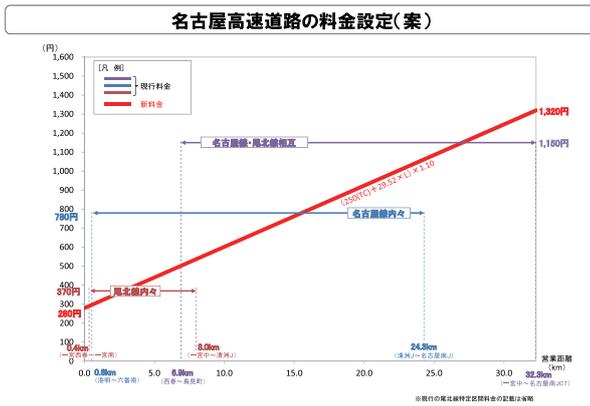


図2-2-1 名古屋高速道路の料金設定(案)及び割引について(案)  
(出典:中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案) R2.2.5 国土交通省)

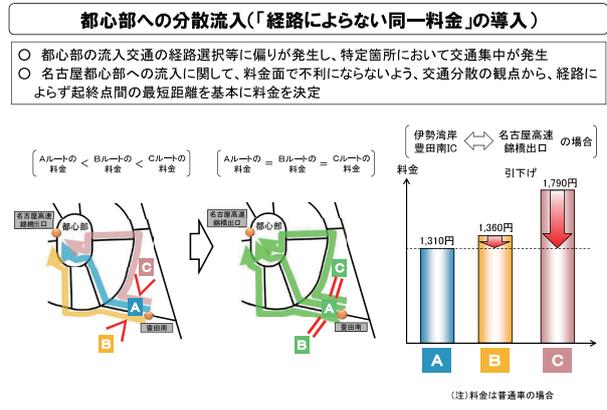
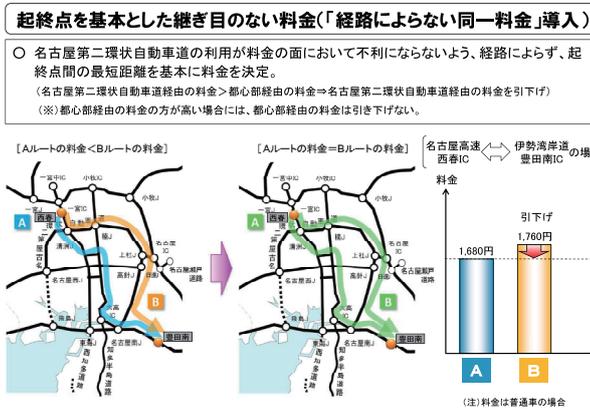


図2-2-2 経路によらない同一料金例  
(出典:中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案) R2.2.5 国土交通省)

② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

道路ネットワークを一体として捉え、名古屋都心部周辺の通過について、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、東海環状自動車道の利用が料金の面において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することとする。なお、政策目的に照らして、都心部周辺の通過が促進されないよう、都心部周辺経由の料金のほうが東海環状自動車道経由の料金よりも高い場合、その料金は引き下げないこととする。さらに、東海環状自動車道をより賢く使うため、ETC2.0搭載車を対象とした料金割引(料金の引下げ)を追加する。

また、名二環についても、名古屋都心部の環境改

善を図るため、その利用が料金の面において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することとする。ただし、東海環状自動車道と同様、政策目的に照らして、名古屋都心部通過が促進されないよう、都心部経由の料金の方が名二環経由の料金よりも高い場合、その料金は引き下げないこととする。

また、名古屋都心部への流入交通の経路選択等に偏りが発生し、これにより特定の箇所にて過度な交通集中を招いていること等を踏まえ、都心部への分散流入に関して、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することとする。

## ③ その他

名古屋第二環状自動車道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を導入することとする。

ETC2.0の早期普及のため、本具体方針（案）に基づく施策をはじめ、ETC2.0の普及促進を進める料金施策の導入を検討するとともに、関係機関とも調整の上、車載器の購入助成の実施も検討する。

### 3. 公社における料金見直しに向けた動き

#### (1) ETC特定区間割引

ETC利用率が90%を超えたことにより、出口での迅速な料金収受が可能となったことや、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）が平成24年1月より均一料金制から対距離料金制（距離別料金）に移行したことを踏まえ、全線開通を契機として公社においても「より利用し易い料金」の実現に向け検討を始めた。

より利用し易い料金の検討に当たり、料金変化に伴うお客様の行動変化（利用交通量）を把握するため、新たに特定区間を設け、入口・出口ともその特定区間を利用されたお客様に対して料金の割引を行う「ETC特定区間割引」を社会実験として実施した（図2-2-3参照）。

これにより、当時実施していた端末特定区間割引と合わせて、3段階の料金を設定することで、行動変化を把握した。

期間は平成26年7月1日（火）～平成27年6月30日（火）の1年間で対象区間は1号楠線では楠（楠JCT）～東新町・東片端、2号東山線では高針（高針JCT）～吹上西、3号大高線では大高（名古屋南JCT）～高辻、4号東海線では東海（東海JCT）～山王・尾頭橋、5号万場線では千音寺（名古屋西JCT）～白川、6号清須線では清須（清洲JCT）～明道町を対象とした。割引額は普通車770円を670円に100円割引、大型車1,540円を1,340円に200円割引

とし、対象車両はETC無線通行車のみとした。

なお、当時行っていたETC夜間割引、日曜・祝日割引と重複適用が可能なものとし、名二環、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、知多半島道路とJCTを経由し対象区間を利用した場合も割引が適用された。



図2-2-3 特定区間割引リーフレット

#### (2) 中京圏小委員会におけるヒアリング及び料金問題調査会の開催

##### ① 中京圏小委員会におけるヒアリング

令和元年8月20日に開催された第4回中京圏小委員会において、公社へのヒアリングが実施された。理事長より、名古屋高速道路の概要、今後の方向性、公社の今後の取組み及び料金見直しに向けた留意点について説明が行われた。

特に名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点として、より利用しやすい料金の実現、名二環との迂回・分散機能の維持・促進、既存ネットワークの有効活用及び都心環状線の料金設定を挙げるとともに、債務の確実な償還を前提としつつ、高速道路ネットワークのさらなる充実のための財源確保が必要なため、現在の償還制度の見直し等の工夫が必要と意見した。

## ② 第37回料金問題調査会

基本方針（案）の公表を受け、令和元年12月4日、第37回料金問題調査会を開催した。ここでは、基本方針（案）に係る名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性について議論が行われるとともに、理事長から料金問題調査会会長へ名古屋高速道路の料金について諮問を行った（写真2-2-1参照）。

## ・名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性

中京圏の高速道路料金の見直しに関して、基本方針（案）を踏まえた公社の方向性を示した。

まず、「利用度合いに応じた公平な料金体系」である。名古屋高速道路では昭和54年7月の第1期開通から、均一料金、後に別料金圏が設定されていた。

均一料金制は、大量の交通を効率的かつ円滑に処理でき、出路の料金所設置が困難な場合も対応できるということで採用された。しかし、近年の高速道路利用の背景として、全線開通による高速道路ネットワークの拡大に伴い、利用距離のバラツキが拡大していること、平成16年3月のETC運用開始以後、平成30年度にはETC利用率が92%になりETCが急速に普及していること、さらに首都圏においては首都高速道路が平成28年4月、近畿圏においては阪神高速道路が平成29年6月に対距離制に移行したことが挙げられる。これらの背景もあり、より利用しやすい料金の実現に向けて、利用度合いに応じた公平な料金（対距離制を基本とする）に向けて検討することとなった。

もう一点は、「管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」である。引き続き、都心部通過交通を抑制し、名二環との迂回分散機能の確保が必要であることに加えて、都心環状線や3号大高線では渋滞が増加傾向にある一方、2号東山線や4号東海線は比較的余裕があるため、渋滞緩和や定時性確保を図る上での既存ネットワークの有効活用、事故や災害時におけるリダンダンシー確保が重要である。こうした点を踏まえて、周辺高速道路と一体となって、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現に

向けて検討することとした。

なお、「都心環状線の料金設定」についても方向性を示した。都心環状線が時計回り一方通行構造であるため、都心環状線の利用が料金面で不利にならないようにして、都心環状線出入口の分散を図る必要があるとともに、同一起終点間の往復利用で料金が異なることとなることが想定された。そこで、都心発着や都心通過の利用に配慮し、利用しやすい料金の実現に向けて検討することとした。

名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性をまとめると、次のとおりである。

- ①利用度合いに応じた公平な料金体系については、料金水準や車種区分について、対距離制を基本として検討（大都市近郊区間における現行水準を参考）を行う。
- ②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系については、周辺高速道路と一体となって、既存ネットワークを有効活用するための料金設定（引き続き、名二環との迂回分散機能の確保も考慮）と、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（発着が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とするなど経路によらない同一料金について検討）を行う。
- ③都心環状線の料金設定については、発着利用では都心環状線の利用が料金面で不利にならないような料金設定上の配慮、通過利用では同一起終点間の往復利用では同じ料金とするなど、料金設定上の配慮を必要とした。そのほか、「利用しやすさ」を念頭においた割引の見直し・再編、戦略的な料金（混雑時の渋滞緩和等）についても今後検討していくとした。

このような方向性のもと、債務の確実な償還を前提とした上で基本方針（案）を踏まえ、料金案を検討することになった。

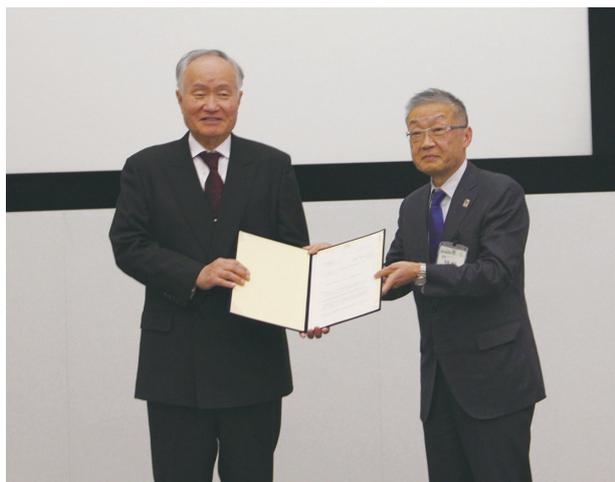


写真2-2-1 諮問受け渡し

### ③ 第38回料金問題調査会

令和2年2月10日、第38回の料金問題調査会が開催された（図2-2-4参照）。

ここでは、料金見直しに係る前提条件等の整理、具体方針（案）及び第37回料金問題調査会で議論された「料金見直しに向けた方向性」との整合性の確認などが議論された。

#### ・「料金見直しに向けた方向性」との整合性の確認等

「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・料金圏を跨ぐ利用に対する不公平感や割高感の提言が図られるとともに、中京圏全体的高速道路ネット

ワークの公平性が確保できると確認された。

また、「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の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ことも確認された。

さらに、建設債務に対し、確実な償還が可能なことも確認された。

これらのことから、具体方針（案）と「料金見直しに向けた方向性」は整合することが確認され、具体方針（案）の内容を、名古屋高速道路の新たな料金にかかる具体案とすることとされた。

そのほか、非ETC車については、利用される入口～出口間の特定ができず、対距離料金の適用が不可能である。そこで、各入口から利用可能な最大距離に相当する料金を適用し、収受することとした。一方でETC車載器の購入助成などETCの普及促進に努めることとの意見をいただいた。また、新料金体系の周知・広報の重要性、出発前から高速道路利用時にいたる各段階での道路情報板、ETC2.0、インターネット、SNSなど各種媒体による情報提供の充実などについても今後の検討が必要であるとの意見をいただいた。

資料3

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）

図2-2-4 第38回料金問題調査会の要旨

### (3) 具体案公表、意見募集及び意見書受領

#### ① 「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」の公表

第38回料金問題調査会の議論等を経て、令和2年2月13日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」(具体案)を公表した。併せて、同年2月13日から26日まで意見募集を実施した。

#### ・「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」の概要

具体方針(案)で示されてきた「料金体系の整理・統一とネットワーク整備」、「起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現」について示すとともに、「各路線の料金等」として、名古屋高速道路の料金について記載した。具体的には、均一料金制から対距離制へと移行し、利用1回当たりの固定額(ターミナルチャージ)は250円(税抜)と設定すること、名古屋線・尾北線の料金圏は廃止すること、車種区分は2車種区分から5車種区分へ変更することを示した。また、非ETC車は、名古屋高速道路の入口から利用できる最大距離の料金を適用することや各種割引の継続、導入、終了についても記載した。

その他として、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を導入すること、ETC2.0の普及促進を進める料金施策の導入を検討するとともに、車載器の購入助成を実施すること及び現金でご利用のお客様に対し、現状を把握した上で、ETC普及促進の取組みなど必要な対策を実施することも併せて記載した。

#### ② 意見募集

令和2年3月5日、具体案の公表に合わせて実施していた意見募集の結果公表を行った。意見募集期間中、専用ホームページへのアクセス件数は5,396件あり、そのうち、39名のお客様から計132件のご意見をいただいた。

#### ③ 料金問題調査会答申受領

上記を経て、令和2年3月5日、料金問題調査会会長より理事長へ諮問に対する答申として意見書が

提出された(写真2-2-2参照)。意見書においては、具体方針(案)が料金問題調査会における「料金見直しの方向性」と整合するものであることから、債務の着実な償還を前提とした上で、具体方針(案)を基本とした内容を名古屋高速道路の新たな料金案とすることが妥当であるとまとめられた。

なお、併せて公社においてはお客様への十分な周知に努めること、情報提供の充実に図ること及び非ETC車についてきめ細やかな対策を講じることが重要であり、新たな料金体系については、その導入後における社会情勢の変化やネットワーク整備の進展、交通状況の変化、公社の経営状況等を踏まえて、必要に応じて見直しを検討していくことが必要とも記載がなされた。

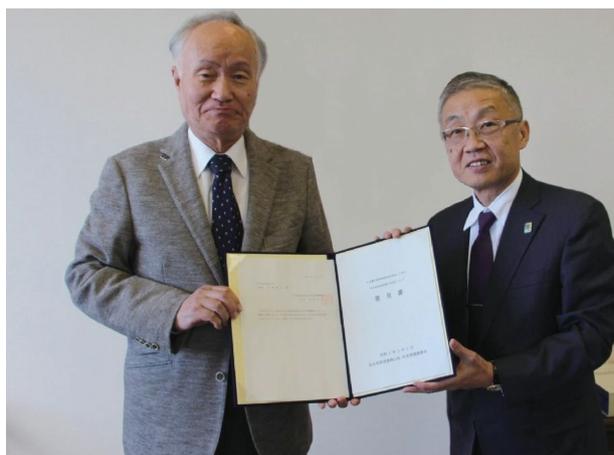


写真2-2-2 答申受領

### (4) 料金認可

上記の国の議論や料金問題調査会からの答申受領などを経て、令和2年3月31日に国土交通大臣の料金認可(第25回)を受けた。この認可に伴う料金改定は名二環(名古屋西JCT～飛島JCT)の開通に合わせて施行されることとなった。この結果、第1期開通以来、均一制であった料金は、対距離制へと変更されることとなり、名古屋高速道路の料金制度は大きな転換期を迎えた。なお、償還期間の換算起算日は平成12年10月、償還満了日は令和26年10月であり、全体の償還期間は43年12箇月となった。

## 第3節 利用しやすい名古屋高速道路へ

～高速道路ネットワークの有効活用～

### 1. 新たな料金体系の概要

名古屋高速道路は、令和3年5月1日、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の開通に合わせて、対距離制を基本とする新たな料金体系へ移行した。

#### (1) 対距離制を基本とした料金体系に整理・統一

会社では、お客様がより利用しやすい料金体系の実現に向けた取組みとして、名古屋高速道路の料金体系を対距離制へと変更した。これにより、中京圏全体で対距離制の料金体系に整理・統一されることになった。対距離制の料金体系の基本的な考え方は「東海環状道を含むその内側の高速道路の料金水準を、『高速自動車国道の大都市近郊区間』の水準に統一する」というものである。

ETC割引についても見直しを実施した。都心環状線利用車の分散流入を図ることを目的としたETC都心環状割引を新たに導入した。名高速コーポレートカード割引、ETC夜間割引（中型車以上を対象に見直し）は継続することとし、ETC端末特定区間割引、ETC日曜・祝日割引、ETCマイレージサービスは終了することとした。

また、従来の「普通車」「大型車」の2車種区分から「軽・二輪」「普通車」「中型車」「大型車」「特大型車」の5車種区分へと変更した（図2-3-1参照）。

対距離制へと変更したことに併せて、従来の「名古屋線」「尾北線」という料金圏は廃止した。

現金車等の非ETC車の料金は、各入口から利用できる最大距離の料金とした。

ETC車					
車種	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大型車
基本料金	290円～ 1,110円	290円～ 1,320円	290円～ 1,530円	300円～ 2,010円	310円～ 3,160円

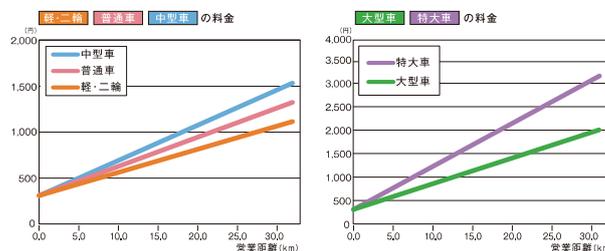


図2-3-1 基本料金について

#### (2) 経路によらない同一料金

経路によらない同一料金として大きく2つの料金調整、割引が導入された。

まず1つ目は名二環迂回料金（起終点を基本とした継ぎ目のない料金）である。これは、名二環を含むそれより外側同士の発着地の利用において、名二環を迂回した場合と比べて都心部（名二環より内側）を通過する経路の料金が安い場合には、名二環を迂回した場合の料金を引き下げるものである。具体例を挙げると、図2-3-2のように16号一宮線一宮IC入口から名二環鳴海ICを利用する際に、清洲JCTから6号清須線、都心環状線、2号東山線を経由するAルート、清洲JCTから名二環内回り、伊勢湾岸自動車道、再度名二環内回りを経由するBルート及び清洲JCTから名二環外回りを経由するCルートがある。このとき、都心部を経由するAルートの料金に比べて、Bルートの料金のほうが高いため、これをAルートの料金まで引き下げるものである。また、都心部を経由するAルートに比べてCルートの料金は安いため、Cルートの料金は調整されず、Aルートの料金も引き下げられない。

2つ目は名古屋都心流入割引（都心部への分散流入）である。これは、名二環を含むそれより外側と都心環状線の出入口とを発着地とする利用において、名二環及び伊勢湾岸自動車道を1以上のJCTを迂回して利用した場合に、最も安い料金へ引き下げるものである。具体的には、図2-3-3のように、東名高速道路岡崎ICから都心環状線錦橋出口を利用

する際に名古屋南JCTから3号大高線を経由するAルート、東海JCTから4号東海線を経由するBルート、名古屋南JCTから名二環を経由し、高針JCTから2号東山線を経由するCルートがある。これらを最も料金が安くなるAルートの料金に引き下げるものである。

<一宮線(一宮IC)から名二環(鳴海)までのルートの料金比較の例>

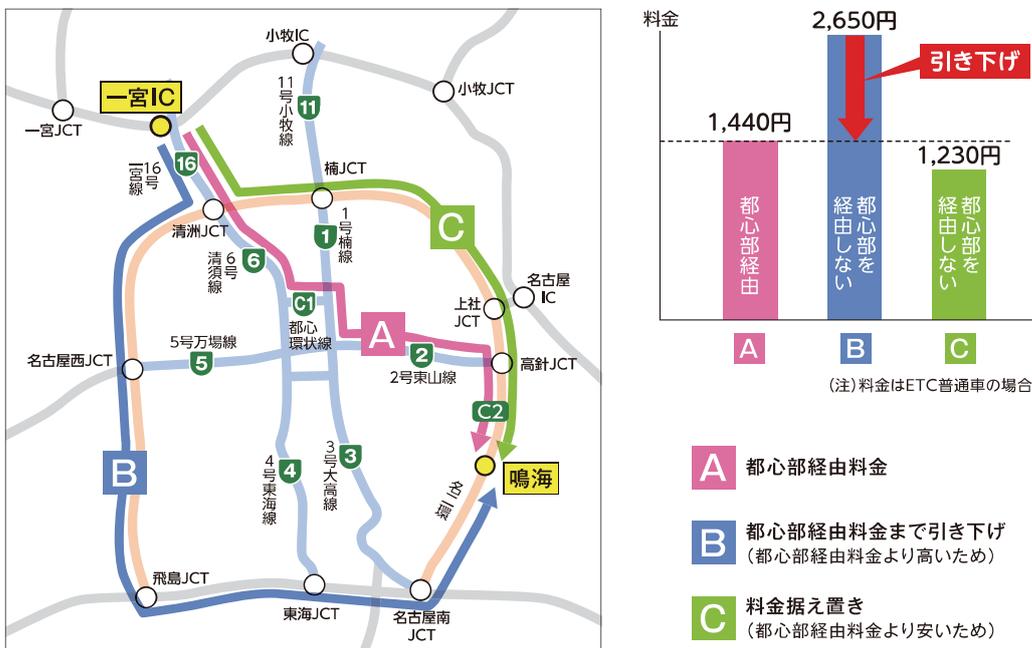


図2-3-2 名二環迂回料金例



東名(岡崎IC)から伊勢湾岸道経由で都心環状線(錦橋出口)で降りる場合、下記の東海線、大高線、東山線経由のいずれのルートを経由しても同一料金となる。

●東海線経由(49.7km)

	新料金	割引後料金(割引額)
	1,860円	1,810円(-50)
内訳		
NEXCO中日本	36.3km	1,150円
名古屋高速	13.4km	710円

●大高線経由(47.4km)

	新料金
	1,810円
内訳	
NEXCO中日本	31.2km
名古屋高速	16.2km

●東山線経由(57.0km)

	新料金	割引後料金(割引額)
	2,290円	1,810円(-480)
内訳		
NEXCO中日本	43.9km(31.2+12.7)	1,590円(1,010+580)
名古屋高速	13.1km	700円

いずれの経路でも  
**1,810円**  
(ETC普通車の場合)

図2-3-3 名古屋都心流入割引例

## 2. お客様に向けた情報発信等

この料金改定については、公社ホームページの特設サイト、横断幕や立看板はもちろんのこと、ポスターやリーフレットなどの広報媒体による広報を行うなど積極的な広報に努めた。

(主な広報媒体・PR)

- ・公社ホームページ特設サイト

- ・新聞広告、ラジオCM

- ・インターネット広告

- ・リーフレット、ポスター、ガイドブック (図2-3-4、2-3-5参照)

- ・名古屋高速道路上への横断幕、懸垂幕、立看板

- ・広報なごや (特集号含む)

- ・コンビニへのポスター掲出

- ・名古屋高速歴史パネル展 (金山総合駅) における料金改定に係る特設ブースの設置



図2-3-4 新料金ガイドブック



図2-3-5 新料金リーフレット



図2-3-6 チラシ



図2-3-7 チラシ (対象拡大、期間延長)

また、令和3年4月1日よりNEXCO中日本と共同で「中京圏ETC2.0車載器購入助成キャンペーン」を実施した(図2-3-6参照)。キャンペーンの内容は、新セキュリティに対応したETC2.0車載器購入費用を最大10,000円助成するキャンペーン①と、さらに助成を受けた方の中でETC2.0またはETC車載器未設置の車両へETC2.0車載器(新セキュリティ対応)を取り付け、WEBアンケートにお答えいただいた方にQUOカード10,000円分をプレゼントするキャンペーン②である。

なお、同年8月1日よりキャンペーン①の対象をETC車載器にも拡大するとともに、期間を同年12月26日まで延長することとした(図2-3-7参照)。



## ポストリニア時代における先進モビリティ 都市名古屋での名高速の一展望

名古屋大学 未来社会創造機構  
モビリティ社会研究所

教授 森川 高行

2020年初頭から世界を席卷した新型コロナウイルス感染症は、人との接触のあり方を根源から覆した。移動においてもそれが顕著で、密な接触が避けられない中大量輸送機関は忌避される傾向が強まり、都市交通では自転車やマイカーでの移動が見直された。一方で、ここ数年モビリティにおけるキーワードは「百年に一度の変革期」である。ガソリン自動車の普及期から約百年後の現在、車の常時無線接続(Connected)、自動運転(Autonomous)、シェア化・サービス化(Share & Service)、電動化(Electric)の頭文字をとったCASE革命が起こりつつあるということだ。

これらの社会変革と技術革新の中で、都市高速道路は今後どのような役割を果たすことができるのであろうか。

CASE革命の中でも、自動運転のインパクトが大きい。とはいっても、どのような状況でも完全に無人で走行できるレベル5完全自動運転の実現の目途はたっていない。しばらくは走行環境(ODD, Operational Design Domain, 運行設計領域)が限られた中での自動運転車の活用が中心になろう。ODDの中でも実現性と実用性が高いのが、アクセスコントロールされた自動車専用道路上である。2021年初頭に世界初のレベル3自動運転車として登場した市販車「ホンダ レジェンド」のODDも、高速道路上での低速走行時である。

このような中、10年後程度に想像できる都市高速の姿のひとつは、他人との乗合の無い小型シェアカーが車間距離を詰めて走行するPRT(Personal Rapid Transit)の走行空間である。車両としては、2～4人乗りの電気自動車有力であろう。PRTを頻繁に使う人は、レンタル車両を自宅で保管する。たまに使う人は近くのPRTステーションまで行って借り出す。高速道路以外の端末部は、当初は手動運転であろうが、やがては自動運転化され、究極にはドアツードアのSAV(Shared Autonomous Vehicle)サービスが得られる。

都市高速全体がPRTの専用道路になる必要はなく、一般車との混在も可能であるが、PRT車両同士はなるべく隊列を組んで走行する方が、道路の交通容量を増すことができよう。この頃には物流車両の高速道路上での自動運転化も進んでいる可能性が高いので、それらとも混在して走行することになろう。

このような姿を名高速で想像してみたい。10年後程度にはリニア中央新幹線が品川－名古屋間で開業しているであろう。リニア開業に伴う名古屋駅周辺の改築の一環として、名高速の出入り口が駅の東西両側にロングランプ方式で設置される計画だ。当初目論んでいた「駅直結」とまではいかないが、駅の東西の車寄せからランプまでは、平面街路走行が極めて短いスムーズな高速道アクセスが期待できる。駅西側は当面暫定改築であるが、やがて地下及び駅ビル建設の立体開発が実現するときには、ほぼ直結のアクセスになる計画もある。駅の東西の駐車場または乗降場の一部をPRTシェア車両の待機場にし、リニア中央新幹線を降りた乗客は、あたかもタクシーのようにそれに乗車し、名高速に直ちに入って快適な無人隊列走行で目的地に向かう。高速道路を降りた後のラストマイルは、当面はそのまま手動運転走行ということになろうが、速度を落とした特定経路上の走行なら街路上自動運転も近い将来可能になろう。そうなると、リニアを降りた乗客は一般街路の渋滞に巻き込まれることなく、自動運転の乗用車で目的地まで向かえることになる。

名高速を自動運転車を中心とした道路にするのであれば、現在の60km/hの規制速度を厳密に守り、車同士の速度差の少ないスムーズな理想的な走行を実現できる。名高速は、長辺20km、短辺15kmの名二環に囲まれた都市内アクセス道路と位置付けられる。名古屋都市圏内には、環状高速道路や都市間高速道路が十分に整備されている。来るべきモビリティ革命時代とポストリニア時代には、先進モビリティ都市名古屋の都市自動車専用道路として、自動運転道路への転換を検討しても良いのではなかろうか。

