

第 2 部

第 3 章

通行料金制度と 料金認可

- 第 1 節 通行料金制度
- 第 2 節 料金認可の経過
- 第 3 節 新料金体系への移行

第1節 通行料金制度

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年には地方道路公社法が制定され、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。

1. 料金決定の2原則

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

(1) 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（特措法第23条第1項第3号、同法施行令第7条第2項及び第8条第1項第2号）。概念図で示すと、図3-1-1のとおりとなる。

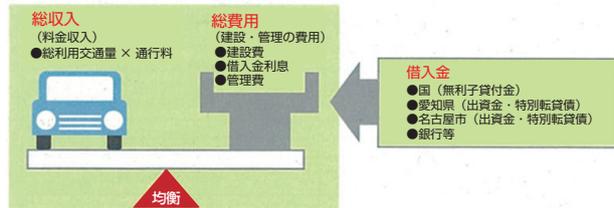


図3-1-1 償還主義の概念図

(2) 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（特措法第23条第1項第4号）。

2. 料金決定に係る制度等

(1) 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収受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。

(2) 均一料金制・対距離料金制

有料道路には、料金を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」の二つの料金制度がある。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

などが挙げられる。

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

などが挙げられる。

(3) 料金圏の設定

都市高速道路が利用形態の異なる圏域に跨る場合には、均一料金制においては別の料金圏として設定することが合理的である。名古屋高速道路では、尾北線（11号小牧線、16号一宮線）開通以降、名古屋線と尾北線を別料金圏として料金を設定していた（図3-1-2参照）。

これは、名古屋線と尾北線とで利用特性が異なることに加え、名古屋線の料金を名二環の料金より高くすることにより、名古屋都心部に流入する通過交通を名二環に迂回・分散させることを意図したものであった。

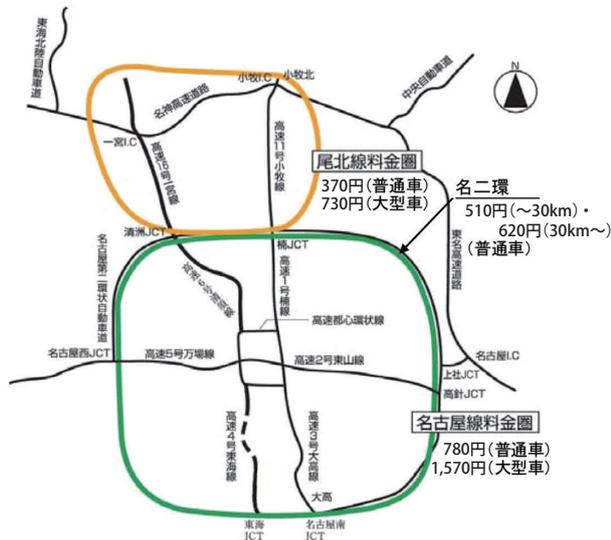


図3-1-2 料金圏（令和3年4月時点）

だが、先行して料金圏を廃止している首都高速道路、阪神高速道路と同様に令和3年5月1日から、名古屋高速道路においても対距離料金制の導入に伴い、料金圏の設定は廃止された。

(4) 料金徴収期間（償還期間）

名古屋高速道路の料金徴収期間は、換算起算日か

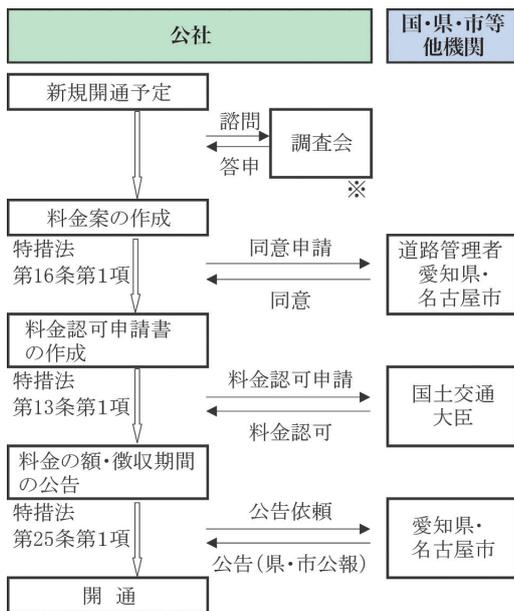
ら60年以内とされている。この期間については、当初30年以内であったものが、平成9年4月の有料道路整備資金貸付要領（建設省道路局長通知）の改正により40年以内に改正された後、平成27年4月に老朽化及び震災への対応として大規模修繕を実施するため、50年以内に延長することが国の新規制度として認められた。その後、令和2年3月の要領改正により、令和2年4月より60年以内とされたものである。

なお、換算起算日について、当初は「最初の開通の日」とされていたが、これでは後から建設された路線の建設費を短期間で償還しなければならず、料金水準が急激に上昇することになってしまう。そのため、「各路線の建設費と建設期間（開通日まで）を加重平均して算出した日」が料金徴収期間の換算起算日とされた。

3. 料金決定の手続き

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（図3-1-3参照）。



※調査会は、名古屋高速道路の料金問題の基本的な事項について調査、審議する際に、必要に応じてお客様のご意見を聴くことができる。

図3-1-3 料金決定手続き

第2節 料金認可の経過

名古屋高速道路の通行料金については、昭和54年7月の第1回認可に始まり、令和2年3月までに計25回の認可を受けているが、ここでは、その主なものについて述べる。

1. 第1回(昭和54年7月)～第11回(平成12年11月)

第1期開通の3号大高線高辻～大高10.9kmの料金を、普通車400円、大型車800円で、昭和54年7月13日に運輸・建設両大臣から初めて認可を得た(第1回)。

平成13年3月の11号小牧線楠JCT～小牧南の開通に際しては、新たに別の料金圏を設定することとし、あらかじめ平成11年12月に尾北線料金圏(普通車350円)を設定する認可を得た(第11回)。

2. 第12回(平成15年2月)

2号東山線四谷～高針JCTはトンネル式構造となったため、従来の高架式構造に比べて多額の事業費(km当たりで約3倍)を要し、料金改定の必要が生じた。

都市高速道路のネットワークの整備に要する投資額が年々増大する一方、我が国の高速道路の料金が諸外国に比べて高いことやデフレによる割高感の増大などにより、高速道路の料金については当時厳しい批判にさらされていた。

このような厳しい社会情勢の中、公社では平成13年8月に第13回料金問題調査会を開催し、以降6回にわたって、事業内容、料金制度、償還計画策定のための諸条件等の基礎的事項について審議検討がなされた。その後、平成14年11月の第19回調査会において、公社理事長から「高速2号東山線四谷～高針及び高速3号大高線大高～名古屋南JCTの新規供用

並びに震災対策の改築事業の実施に伴う料金のあり方」について諮問がなされた。

この諮問を受け、調査会は愛知県トラック協会など道路利用者からの意見聴取も行いながら審議を行い、同年12月に調査会から意見書が理事長に提出された。この意見書において、「名古屋線の料金の普通車750円への改定が妥当」との意見と併せ「経営効率化と利用者サービスの向上」が公社に求められた。

また、「改定が妥当」との調査会の意見に対して、同月に、愛知県知事と名古屋市からは「料金改定の実施時期については、可能な限り据え置くこと」と「利用者へのサービス向上を図る施策を実施すること」の二つの要請があった。

同時期に、改定により均一料金としては国内最高額になることから、各党の愛知県議員団や名古屋市会議員団から「料金改定を取りやめること」や「拙速な改定を避けること」などの要望書が提出された。

公社はこれらの意見を踏まえ、

- ・料金改定は2号東山線開通日から1年経過後に実施する
- ・尾北線料金圏の楠～豊山南、堀の内～小牧に特定料金（普通車200円）を導入する
- ・名古屋線と東名阪自動車道を乗継ぐ場合の回数券による割引制度及び1万円・2万円の定額回数券を導入する

の3点を表明することで、同月末に道路管理者の同意を得た。

なお、道路管理者の同意に当たって、愛知県議会建設委員会及び名古屋市会土木交通委員会において、公社の経営合理化及び償還期間の延伸など国の制度に関わる諸施策の検討などについて意見があった。これを受けて愛知県建設部長及び名古屋市緑政土木局長から公社理事長に対し、これらの課題について努力するよう要請がなされた。

このような経過を経た上で、平成15年2月に、名古屋線料金圏の料金を普通車750円に改定することの国土交通大臣認可を受け、2号東山線四谷～高針

JCTの開通から1年後の平成16年3月29日に料金を改定した。

3. 第13回（平成15年10月）～第17回（平成18年10月）

16号一宮線清洲JCT～一宮 8.9kmの開通に当たり、平成16年7月に調査会に諮問し、同年11月に「一宮線の料金についても小牧線の料金と同じ普通車350円とすること」と「今後の名古屋高速道路全線の整備に当たって、名古屋線料金圏における750円（普通車）を上げることのないように、より一層の経営改善の取組みが重要である」との意見書が調査会から提出され、平成17年2月に料金認可を受けた（第14回）。

平成17年12月の第16回料金認可の際にはETCを活用した料金施策を導入したが、この導入に至る経緯は次のとおりである。

平成11年に日本道路公団等が発行するハイウェイカードの偽造問題が発生し、平成15年2月には5万円及び3万円の高額ハイウェイカードが販売停止に、その後平成17年9月にはすべてのハイウェイカードが販売停止になった。

また、回数通行券についても首都・阪神高速道路公団において、多数の偽造券が発見される事態が発生した。そのため、平成17年1月に両公団ですべての回数通行券の販売を停止、同年3月には日本道路公団においても停止した。

公社においても、平成16年10月に偽造通行券が発見された。上記3公団と同様に回数通行券の廃止を行うために、回数通行券を利用されているお客様への代替措置や料金所の渋滞緩和施策も同時に行うことが必要とされた。ETCを活用した多様な料金施策を実施し、料金所のETC専用レーンの設置を進め、平成17年9月にハイウェイカードを、平成18年2月には回数通行券を廃止した。

4. 第18回（平成19年11月）以降

第18回以降の主な料金認可については、平成25年11月23日の4号東海線六番北から木場までの開通、すなわち名古屋高速81.2kmの全線開通に伴う第21回料金認可や大規模修繕事業を組み入れた第23回料

金認可などがある。

昭和54年7月13日の第1期開通から令和3年5月1日の新料金体系への移行までの料金認可の経過については表3-2-1のとおりである。

また、開通延長と通行料金の推移は表3-2-2のとおりである。

■表3-2-1 料金認可の経過

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IC～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） 特定区間料金の導入	2.2km （30.2km）
		平3.3.19		楠JCT		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	平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	平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	平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） 尾北線料金圏の設定	3.5km （41.4km）
		13.3.10	高速名古屋小牧線	楠JCT～小牧南		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） 尾北線 350円	0.1km （49.7km）
		15.3.29	高速1号四谷高針線	四谷～高針JCT	特定料金 200円（15.3.29）	3.6km （53.3km）
13	15.10.30	障害者割引の手續の 簡素化実施日 15.12.1 ただし、ETCは16.3.1	—	—	—	（53.3km）
14	17.2.1	平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	平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 特別料金 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 特別料金 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 尾北線 特別料金	750円 350円 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 尾北線 特別料金	750円 350円 200円 (小牧線)	3.9km (81.2km)
22	26.3.5	消費税率及び地方消費税率引き上げに伴う料金改定日26.4.1	-	-	名古屋線 尾北線 特別料金	770円 360円 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 尾北線 特別料金	770円 360円 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 尾北線 特別料金	770円 360円 210円 (小牧線)	(81.2km)
25	令2.3.31	中京圏の高速道路料金見直し 令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。

■表3-2-2 開通延長と通行料金の推移

(1)

年度		昭54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平元	2	3	4	5
開通延長 (km)		10.9	→	→	→	→	→	15.0	22.3	23.1	30.2	→	30.3	→	→	→
普通車 料金 (円)	名古屋線	400	→	→	→	→	→	500	→	→	600	→	→	→	→	→
	尾北線															

(2)

年度		平6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
開通延長 (km)		32.0	37.9	→	→	→	→	46.8	49.6	53.3	→	62.2	→	→	69.2	→
普通車 料金 (円)	名古屋線	→	650	→	→	→	→	→	→	→	750	→	→	→	→	→
	尾北線							350	→	→	→	→	→	→	→	→

(3)

年度		平21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	令元	2	3
開通延長 (km)		→	72.0	77.3	→	81.2	→	→	→	→	→	→	→	→
普通車 料金 (円)	名古屋線	→	→	→	→	→	770	→	→	→	→	780	→	対距離制
	尾北線	→	→	→	→	→	360	→	→	→	→	370	→	対距離制

第3節 新料金体系への移行

名古屋高速道路は令和3年5月1日から新料金体系に移行した。詳細は第1部第2章で述べたが、ここで改めて特記しておきたい。

令和元年11月11日、国土幹線道路部会中京圏小委員会から「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）」が公表された。その中で、東海環状自動車道を含むそれより内側の中京圏の高速道路では、これまで整備の経緯の違い等から料金水準や車種区分等が道路管理者ごとに異なっていることが課題とされ、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系を実現するための取組みとして、「料金体系の整理・統一」、「起終点を基本とした継ぎ目のない料金」、「戦略的な料金体系」が上げられた。

その後、令和2年2月5日に国土交通省より「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」が公表され、その中で以下のとおりまとめられた。

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し、車種区分については5車種区分へ統一する。

2) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金

名二環の利用が料金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ものである。また、都心部への分散流入に関しては、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。

また、これらを名二環の全線開通に合わせて導入すると示された。

上記方針等を踏まえ公社にて検討を行い、国土交通大臣の認可を経て、名古屋高速道路の料金が決定された。

新料金の例を図3-3-1①、②に挙げる。なお、本料金改定に係る料金認可については、令和2年3月31日に受けた第25回料金認可が該当する。

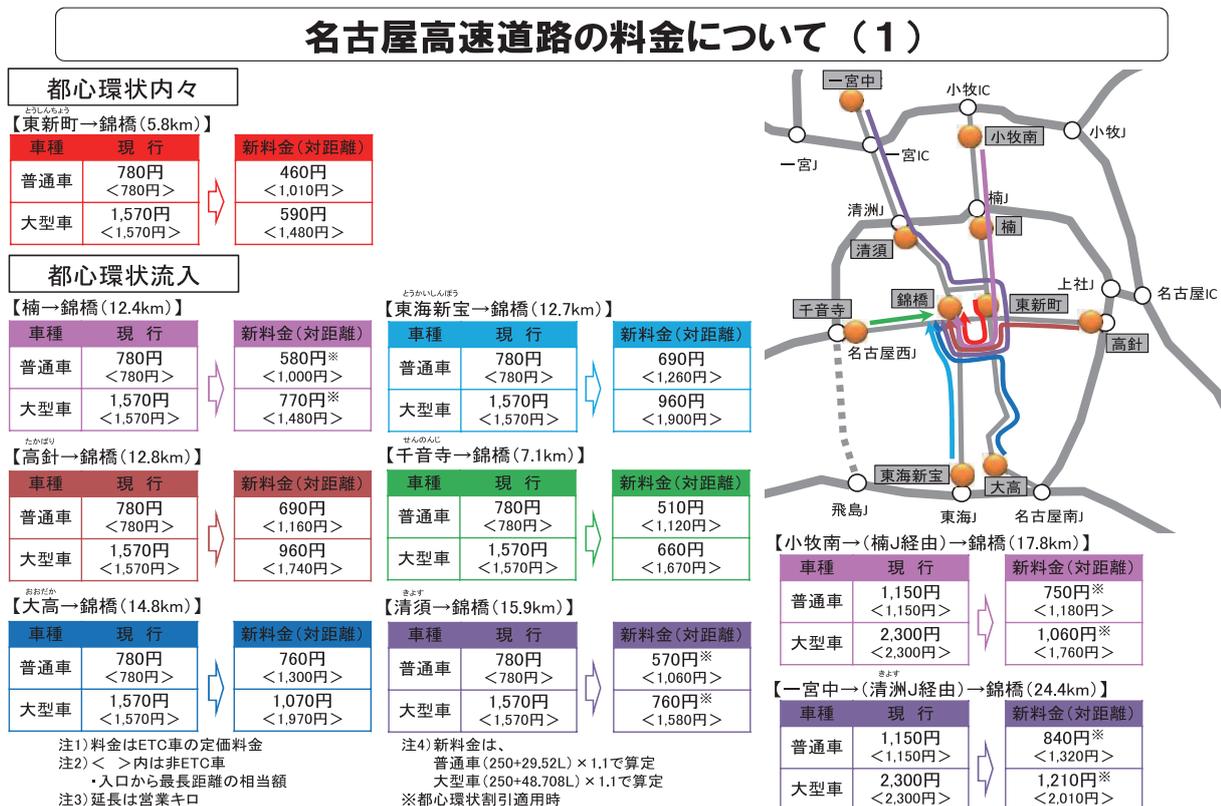


図3-3-1① 通行状況に応じた新料金体系の一例

名古屋高速道路の料金について (2)

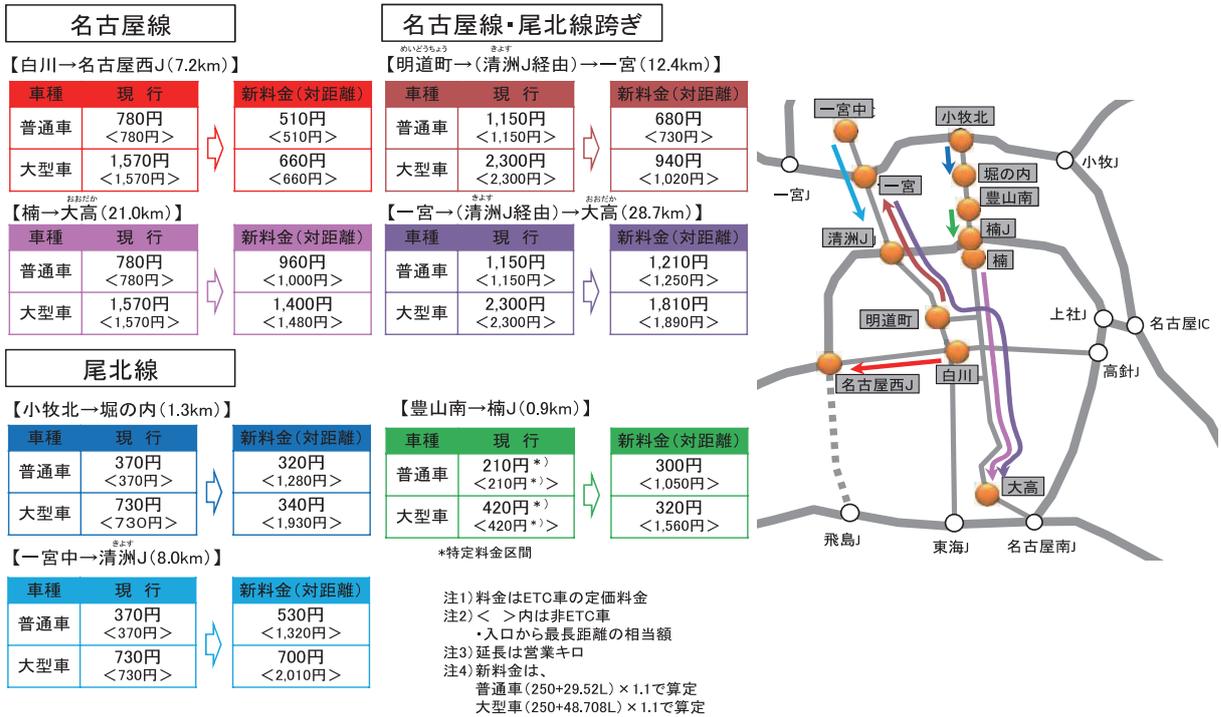


図3-3-1② 通行状況に応じた新料金体系の一例



公社設立50周年を祝して

～建設から管理へ～

前理事長 永田 清

(平成27年4月1日～31年3月31日在任)

令和2年9月に公社設立50周年を迎えられ、さらには令和3年5月には名二環西南部が完成し、公社設立当初にマルサと呼ばれた名古屋大都市圏の高速道路網が完成しました。構想から半世紀を要しましたが、誠に感慨深く、心からお祝い申し上げます。

私が在任した4年を振り返りますと、平成25年11月に計画路線81.2キロが完成し、経営方針が「建設」から「維持管理・利用」へと大きく舵が切られた時期でした。平成27年には大規模修繕計画が策定され、早速工事に着手しました。平成31年には東山トンネルの天井板を撤去することができました。

就任した早々、国土交通省道路局長さんに挨拶に伺うと、開口一番「名高速は料金も日本一だが、雪氷対策で時間がかかるのも日本一だな」と厳しいお言葉をいただきました。これは、前年の12月に大雪があり、全面開通するまでに60時間以上も要したことを示しておりました。これに対しては、東山線の仮置き場や新たな雪捨て場の確保などのハード面の対策とともに、警察当局との連携を密にするなどソフト面での対応を強化しました。幸いなことに平成26年12月の大雪以来、これに匹敵するような大雪は襲来しておらず安堵しているところですが、毎年雪氷対策シーズンの到来に合わせて訓練を実施し、その知識と経験が継承されていることに心強く感じているところです。

就任期間の後半は、リニア開業を見据えた都心アクセスの向上と均一料金制から利用距離に応じた対距離料金制への料金改定について、様々な角度から調査・研究を積み重ねる毎日でした。行政に携わっているものは、昔から「種をまく人、育てる人、そして、それを刈り取る人」と言われるように、おのおのが、時の流れの中で、それぞれの立場でその役目を果たすことが大切です。今ここでしっかり検討することが後々のためになるとの思いで議論しました。平成30年3月には、都心アクセス向上の方向性が公表され、その後、令和2年7月には新洲崎及び新黄金の出入口について、令和3年8月には栄出入口等について、それぞれ整備計画の変更がなされました。対距離制の新料金体系への移行についても、令和3年5月から実施されました。経緯を知るもの一人として、ここに至るまでの公社役職員の皆様のご尽力に心から敬意を表したいと思います。

私が在任していた時期は、日平均交通量が30万8,000台から34万4,000台と伸び、まさに右肩上がりの時であり、恵まれておりました。昨今のコロナ下の状況を踏まえると、一刻も早く、かつての日常が戻り、本来の名高速の機能が発揮され、県民・市民の皆様にご快適な道路サービスが提供できるようになることを祈るばかりです。

そんな中での公社設立50周年ですが、まさに節目の年と言えらると思います。改めて設立当初から今日までの先人の50年に思いを致し、それを礎として更なる発展にむけ、公社が一丸となって取り組む絶好の機会であります。都心アクセスの向上や名岐道路の延伸など名古屋大都市圏の高速道路網にとって極めて重要なプロジェクトが進行しております。公社に対する期待や役割は、以前にも増して大きくなっており、職員一人一人にとっても、やりがいのある仕事が待っております。公社のますますの発展と職員の皆様のご活躍・ご健勝を心からお祈り申し上げます。