

中京圏の新たな料金に関する ヒアリング団体意見概要

第 2 回 (7/1)

三重県	P1
岐阜県	P2
中部経済連合会	P3
名古屋商工会議所	P4

第 3 回 (7/23)

愛知県	P6
日本バス協会	P8
全日本トラック協会	P9

第 4 回 (8/20)

名古屋市	P10
中日本高速道路株式会社	P12
名古屋高速道路公社	P13

※ 本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会中京圏小委員会事務局において整理したものです。

(中京圏の目指すべき姿について)

- ・2027年のリニア名古屋、2037年の大阪までの開業によるスーパーメガリージョンの形成、三重県内の中間駅設置により、ヒト・モノ・カネ・情報の活発な対流を湧き起こし、その効果を最大化し、「選ばれる日本・三重」を目指す。
- ・今後10年間を見据えた策定した「みえ産業振興ビジョン」にキーワードとして掲げた「KUMINAOSHI」の推進のため、道路政策と一体となって、知的対流と地域の魅力を結び付け新たな価値を創出する。
- ・三重県では、観光消費額を重要な指標としているなか、三重県の海女、忍者、自然体験のような重要な資源を活用し、価値を高めて観光誘客の取組を進める。
- ・大規模災害時における国土強靱化の観点からも、高速道路ネットワークの早期整備が必要。
- ・近畿圏・中京圏の両圏域に位置する三重県として、近畿圏におけるIR誘致、大阪・関西万博、リニア大阪駅開業、中京圏における名二環・東海環状開通、リニア名駅開業などの効果を最大限波及するためには、遅くとも令和7年の大阪・関西万博までに中京圏の高速道路ネットワークを概成させるべき。
- ・東海環状自動車道は、物流効率化や四日市港の利用拡大に欠かせず、早期整備が必要
- ・新名神高速道路等の高速道路整備が進んだものの、一方で県内の幹線道路に渋滞があり、幹線道路整備の見通しが立っておらず、鈴鹿四日市道路、北勢バイパス、鈴鹿亀山道路等の早期整備が必要。

(中京圏の料金体系について)

- ・路線によって料金体系が異なりネットワーク活用の選択肢を狭めていること、都市圏の渋滞を迂回する東海環状などのネットワークが未完成。
- ・中京圏の高速道路を賢く使う取組を進めるとともに、料金体系を見直すことにより東海環状などの必要なネットワーク整備のスピードアップに向けた財源確保が必要。
- ・中京圏のものづくりの競争力強化のため、伊勢湾岸や東海環状の料金設定への配慮や、大口ユーザー向けの支援制度などの創設を期待。

(中京圏の目指すべき姿について)

- ・岐阜県においては、観光・まちづくり、産業振興、基盤整備を戦略的に推進するリニア中央新幹線活用戦略を策定しており、リニア岐阜駅からの経済波及効果、リニアインパクトを最大限に活用していく。
- ・東海環状の西回りを含めた、全線開通を見据えた企業立地が進行しつつあり、昨年の県内の立地件数は43件、立地面積が57ヘクタールとなっており、西回り区間のさらなる整備効果を大いに期待。
- ・東海環状の東回り区間の整備により、沿線に自動車関連企業の集積が進み、製造品出荷額は2000年から2016年で約7兆円増額した。こうした効果が西回り区間でも発揮されることに期待。
- ・高速道路ネットワークを活用することで、広域観光ルートが形成されつつある。
- ・南海トラフ地震による大きな災害も危惧されている地域あり、生産性の向上だけでなく、災害時のリダンダンシー確保の面からも早期の整備が必要。
- ・中京圏の生産性向上や災害対策に必要な高速道路ネットワークとして、東海環状自動車道西回り区間の全線開通、東海環状自動車道東回り区間の4車線化、名岐道路の整備が必要。
- ・インバウンドについては、セントレアだけでなく関空からの来訪が非常に多い。また、金沢、富山のクルーズ船からの誘客を進めており、東海北陸自動車道の4車線化の完了は大きな効果があると期待。
- ・濃飛横断自動車道について、リニア岐阜駅まで中央自動車道から直接乗り入れができるような形で整備し、リニア岐阜駅から北については、木曾川までの間を事業化し、整備したい。それよりも北の区間については現道利用を考えているが、郡上八幡の周辺は旅行速度が低下するので、整備を進めたい。

(中京圏の料金体系について)

- ・高速道路ネットワークを有効に活用するために、管理主体を超えた、利用度合いに応じた公平な料金体系の導入が必要不可欠。
- ・首都圏のように東海環状に割引制度を導入し、迂回させることによる中心部の渋滞緩和に大きく期待。
- ・東海環状に大口・多頻度割引の適用するなど、東海環状を利用する大型貨物への配慮が必要。
- ・中京圏の生産性を向上させるためには、名神高速の一宮ジャンクション付近、東名高速の三好インター付近における渋滞緩和は最重要課題だと考えており、通過交通を東海環状自動車道に誘導する料金体系が必要。

(中京圏の目指すべき姿について)

・2050年ぐらいの将来を見据え、中部圏の強みであるものづくり基盤の活用とデジタル技術革新への対応により、飛躍的な生産性の向上と付加価値の高い産業への進化・シフトが必要。

・中部圏が目指す方向性として、圧倒的なスピード化によって次世代の成長産業を創出し、高い生産性と付加価値を生み出すイノベーション・エコシステムを構築していく。イノベーション拠点と生産の現場との速達性を高める交通ネットワークの整備として、西知多道路、名岐道路、一宮西港道路、名古屋三河道路、名古屋豊田道路などの整備が必要。

・広域での連携・つながりの強化により持続的に発展する地域を形成するため、リニア中央新幹線が名古屋まで開通することを受けて、名古屋駅や中部国際空港と各地域の移動時間短縮が非常に重要であり、名二環、東海環状道、西知多道路、名岐道路、名駅アクセス、一宮西港道路などの整備が必要。

・各地域をつなぐ交通ネットワークの整備、加えて交通ネットワークとデジタル技術革新を活用した物流の機能強化、スピード化のために、東海環状道、三遠南信道、新東名・新名神6車線化などの整備が必要。

・南海トラフ地震による被害の低減、早期機能回復のために、企業のBCPとともに社会インフラの整備、事前の備えを行っていくことが重要であり、また、被災時、太平洋側と北陸との連携が重要になることから、災害時の命の道として、東海環状自動車道、一宮西港道路、浜松三ヶ日・豊橋道路、東海北陸自動車道の4車線化などの整備が必要。

(中京圏の料金体系について)

・料金制度については、利用の度合いに応じた公平な料金体系を目指す、あるいは管理主体を超えたシナプスでシームレスな料金体系を目指すということには全く異論がない。

・高速道路料金は、国際的にみると依然として割高であり、旧目的税を含めて自動車ユーザーは過重な負担をしているということも前提とすべき。

・制度設計にあたっては、産業界や物流、観光、個人利用など、幅広い用途のユーザーの意見を聞いたうえで、関係する皆さんが納得できるものとするとともに、高速道路の管理・運営主体における現状の経営状況を十分に考慮頂きたい。

・料金の引上げにより定時性・速達性が確保され、人出不足の解消を歓迎する声と、上がり過ぎて競争力を失ってしまうという声の間でどうすべきか悩ましい。

(中京圏の目指すべき姿について)

・リニア開通の効果を域内にあまねく浸透し、セントレアの拡充整備と相乗効果を高めるために、域内の高速道路や各幹線道路の整備、名古屋駅のアクセス整備等によるスーパーターミナル化推進の意義は大きい。これにより、製造業など当地域産業の一層の発展とともに、観光面でも、当地域が政府の掲げる2030年のインバウンド客6000万人を実現する重要な受け皿となることにつながる。

・未整備区間が残る東海環状の西側においては十分な経済効果が発現していないため、一日も早いミッシングリンクの解消に期待。

・名古屋港へのアクセスの大幅な改善が期待できる名古屋環状二号線の早期全線開通を待望。

・名古屋とセントレア間の物流・人流を円滑化する西知多道路の整備促進と、名古屋と岐阜の間の交通アクセス向上及び一宮付近の渋滞解消のための名岐道路の早期整備が課題。

・名古屋駅周辺の高速度道路の出入り口の追加改良の取り組みについて、名古屋高速道路から名古屋駅に向かう車両は、駅周辺の出口からスムーズにアクセスできず、日常的に渋滞が発生する原因になっており、駅への道路アクセスの大幅な改善が重要。

(中京圏の料金体系について)

・高速道路の管理主体が、名古屋高速道路公社とNEXCO中日本の2つ存在し、管理運営する路線が異なり、錯綜していることから、目的地まで複数の料金所を通過するケースが多く、均一料金と距離制の区間が混在し、料金体系がわかりにくく、利用ルートによっては割高感を生む料金制度になっている。

・同一発着地でも料金が異なるため、料金の安いルートへの偏りの発生、途中で一般道を利用することによる渋滞の発生など、道路ネットワークが賢く利用されていないケースがある。

・運送事業者は荷主のニーズに極力応えるために時間を最も重要視することから、高速道路を最大限利用せざるを得ず、中小事業者にとって利用料金が大きな負担となり、経営を圧迫する状況にある。そのため、利用料金の値上げを伴うようなことがある場合にも、事業者向けに現在の大口・多頻度割引制度を拡充するなど、負担を軽減する措置を希望。

・現在の深刻なドライバー不足の中で、通勤に高速道路の利用を認め、それを会社が負担することで、より広いエリアから社員を募集することが可能となるよう、通勤割引制度の拡充の検討を希望。

- ・短い区間で複数の料金所や料金体系が存在する区間における割高感を解消するための料金体系の見直しや、都心部への流入車両を抑制し、渋滞の発生を減らすため、同一発着同一料金の導入を希望。
- ・都心を通過することなく、割高感を感じない迂回利用を実現させ、都心部で発生する渋滞の緩和に有効である戦略的な料金制度を創出することを希望。
- ・名二環の完成など高速ネットワークが整備され輸送効率が向上すれば、経済効果が期待でき、多少の料金値上げがあってもやむを得ないことと考えている。

(中京圏の目指すべき姿について)

・中京圏は、東名高速道路や名神高速道路など、国土軸を形成する高速道路ネットワークの一大結節点であるとともに、将来的にはリニア中央新幹線の開業によって形成される世界トップクラスのスーパーメガリージョンの中心となるなど、現在だけでなく将来にわたっても持続的に成長していくことが見込まれる地域である。

・愛知県は、日本一の産業集積や豊富な観光資源や交流拠点などの高いポテンシャルを有している。また、県内では、2027年度の開業に向けてリニア中央新幹線の整備が進められるとともに、広域幹線道路網の整備や、中部国際空港・名古屋港等の機能強化も進展している。

・人・モノ・カネ・情報を呼び込み、世界の中で存在感を発揮できる大都市圏を実現していくため、道路を活用して、地域の生産性の向上、観光交流の促進、リニアインパクトの波及、交通事故の削減を目指す。

・地域の生産性を向上させるためには、物流全体を上手く機能させ、物流のトータルコストを縮減することが重要である。また、物流コストを縮減するためには、高速道路及び一般道の所要時間の短縮など、物流を改善することも重要な要素であり、物流の改善は、運転手の負担軽減にも寄与する。

・また、観光・交流の促進のためには、定時性の確保により効率的な移動を実現して人の流れを活性化することが、リニアインパクトを波及させていくためには、リニア開業効果を最大限に発揮させる環境を整備することが、交通事故の削減のためには、一般道から高速道路への転換を促進して交通事故リスクを低減することが、それぞれ重要である。

(中京圏の料金体系について)

・高速道路料金見直しに向けた具体的な提案の前段として、3点配慮をお願いしたい。

・1つ目は、高速道路を賢く効率的に活用できるよう、先行する首都圏・近畿圏で実現されている「料金の賢い3原則」を、この地域においても実現すること。

・2つ目は、料金見直しによるメリット・デメリットを個々に捉えるだけでなく、トータルで見た場合に、地域全体の生産性向上や定時性確保につながっていくということを是非示して頂きたいこと。

・3つ目は、財源を確保しつつ、健全に建設費用等を償還していくために、利用者の受益に応じて負担を担っていただくことが重要であること。また、その際には、例えば名古屋高速道路公社の償還期間など、制度面での様々な工夫も必要であること。

・以上の配慮のもと、中京圏の高速道路料金の見直しに向け、「道路を賢く使う前提となるネットワークの整備」、「対距離料金制の導入による一般道もあわせた最適利用」、「高速道路の渋滞への対応」、「料金施策による高速道路の有効活用」の4つを提案する。

・「道路を賢く使う前提となるネットワークの整備」は、ネットワークが未完成の区間が存在している現状を踏まえ、名二環や東海環状道、西知多道路、名岐道路などについて、有料道路事業も有効に活用しつつ、整備を一層加速していくことである。

・「対距離料金制の導入による一般道もあわせた最適利用」は、均一料金の名高速や名二環が短距離利用者には割高であり、道路を有効に活用できていない現状を踏まえ、利用距離に応じたわかりやすい料金へ見直すことで、短距離利用者を一般道から有料道路へ転換を促進することである。これにより、一般道の渋滞改善や交通事故の削減が期待できる。一方で、特に長距離を多頻度利用する交通等への配慮が必要である。

・「高速道路の渋滞への対応」は、一宮市や日進市の高速道路、名高速都心環状線や大高線等で慢性的な渋滞が発生している現状を踏まえ、車線増による交通容量を拡大するとともに、名高速の都心部の利便性向上や、名古屋駅へのアクセス向上のため、出入路の増設や都心環状線の渋滞対策を実施することである。

・「料金施策による高速道路の有効活用」は、名二環による迂回機能を引き続き確保して、名古屋都心部への通過交通の流入防止を図るとともに、名高速大高線で渋滞が発生している一方で、並行する東海線では比較的交通容量に余裕がある現状を踏まえ、同一発着・同一料金を導入することで、渋滞路線に並行する道路を有効に活用することである。また、東海環状道の内側を通過するだけの交通が一定量存在している現状を踏まえ、完成後の東海環状道を賢く使う料金を設定することも併せて必要である。

・これらの提案の実現により、地域の道路ネットワークの課題が解決され、その結果、地域がめざす将来像の実現に寄与することを期待する。

(中京圏の目指すべき姿について)

- ・中京圏の高速道路整備に対しては、渋滞発生箇所の整備、一部高速道路が結節していないこと、名古屋高速の改良、管理主体が混在していることに課題を感じている。
- ・中京圏のこれまでの高速道路整備に対しては、新東名(浜松いなさ JCT～豊田東 JCT)開通、新名神(新四日市 JCT～亀山西 JCT)開通、中部横断(新清水 JCT～富沢 IC)開通、東海北陸自動車道(白鳥 IC～飛騨清見 IC)4車線化に効果を感じている。
- ・中京圏の今後の高速道路整備に対しては、新東名高速道路(御殿場以東)の開通、名神高速道路一宮 JCT 付近の改良、名古屋高速道路の改良、名岐道路(一宮中～木曾川 IC)の高架整備、伊勢湾岸道と知多半島道路節点(大府 IC)改良、名古屋第二環状自動車道(名古屋西 JCT～飛鳥 JCT)の開通、東海環状道(養老 IC～大安 IC)の開通に期待している。

(中京圏の料金体系について)

- ・大口・多頻度割引の継続、料金のシームレス化(管理主体の統一)、対距離制を基本とし、渋滞緩和・定時性の向上につながるような料金施策を導入すべき。

(中京圏の目指すべき姿について)

・政府が策定した「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」においても、「運び方改革」と3A(安全・安心・安定)労働の実現に向けた88施策の一つとして「高速道路の有効活用」が掲げられている。国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たすため、トラック運送事業者は今後も積極的に高速道路の利用促進を図りたい。

・東海環状自動車道の開通区間は断続的となっており、環状道として有効なネットワークが整備されていない。また、渋滞解消による交通事故の減少や環境改善は、近い将来、発生が予測される南海トラフ地震等の大規模災害時の防災ネットワークの確立、物流効率化による経済活動の活性化につながるものであり、早期の道路整備の実現とミッシングリンクの解消を促進していただきたい。

・首都圏や近畿圏と同様、三大都市圏である中京圏における都市高速の利用促進は、域内の物流生産性向上及び長時間労働是正のかなめ。

(中京圏の料金体系について)

・名古屋高速道路は均一料金制、大型車両で名古屋線1,540円となっているところ、NEXCO管轄の高速道路と比較して、料金水準は割高。

・名古屋高速の月間利用額に応じて割引が受けられる「ETCコーポレートカード割引」については、NEXCOの大口・多頻度割引と比較して割引率が低く、契約者単位の割引が全くない状況。

・ETC利用を前提とした名古屋高速の対距離制への移行について、トラック運送事業者の負担が増えないよう、首都高速や阪神高速と同様に一定の上限料金の設定、事業用車両向けの大口・多頻度割引に準ずる制度の創設を検討いただきたい。

・名港トリトンについて、料金水準が普通車において108.1円/kmとなっており、平成26年度の料金見直し時も、海峡部等特別区間の基準料金という理由により、据え置きのまま。

・この利用促進を図るため、海峡部特別区間の料金水準の低減、大口・多頻度割引の適用や大型車250円、特大車350円となっている「連続利用割引」の拡充等により負担を軽減していただきたい。

(中京圏の目指すべき姿について)

- ・国際大交流時代を迎えつつある中、国内外からのヒト・モノ・カネ・情報を引きつけ対流する「世界ものづくり対流拠点」を形成し、スーパー・メガリージョンのセンターとして日本の成長を牽引していく。
- ・リニア時代の到来に向け、産業交流の活性化や都市機能強化などリニア効果を最大限に引き出す投資をソフト、ハード双方とも積極的に行うことにより、国際的な都市間競争力を一層高め、スーパー・メガリージョンの中心として日本の成長を牽引するリニア時代のリーダー都市を目指す。
- ・これらの将来像を実現するために、広域交通ネットワークの早期形成や機能強化が必要。
- ・名古屋駅へのアクセス性の向上や渋滞緩和を図るために、黄金出入口や新洲崎出入口、渡り線等を整備する必要がある。
- ・今後の社会経済情勢の変化や地域の交通課題等へ対応していくために、名古屋高速のネットワーク全体の更なる利便性向上についても取り組みが必要。
- ・名古屋港と内陸地域に立地した産業集積地をつなぐ南北方向の高速道路ネットワークが不十分。
- ・移動時間の短縮や定時性の向上を図り、物流の効率化・高度化を実現するために名二環の整備を促進し、ストック効果の発揮を図ることが不可欠。
- ・大規模災害から国民の生命・財産を守り、国民の生活及び経済に及ぼす影響を最小化するためにも、高架構造の緊急輸送道路となる名古屋環状2号線全線を完成させることは大変重要。
- ・未開通区間の高速道路ネットワークの整備等による、渋滞改善に向けた取り組みが必要。

(中京圏の料金体系について)

- ・名古屋高速道路公社とNEXCO中日本の2つの管理主体と計6種類の料金体系が混在し、複雑なものになっており、料金体系を整理し、わかりやすい料金体系にすべき。
- ・名古屋高速と名二環の均一料金により、乗り継ぎ時の料金抵抗が大きく連続利用がしづらい。これにより、平面街路から高速道路への交通転換が図られず、並行する街路の交通渋滞を助長している。

- ・利用度合いに応じた料金体系に統一し、短距離利用時の料金の低廉化を図り、乗り継ぎの料金抵抗を緩和すべき。
- ・名古屋高速は均一料金と2つの料金圏により、同じ料金でも利用距離に差が生じるなど料金の不公平感や割高感があるため、公平でシンプルな料金体系にすべき。
- ・名古屋高速と名二環が一体となり、都心部通過交通の適切な迂回を図る戦略的な料金体系にすべき。
- ・同一発着地でもルート選択により、料金が安いルートに交通が集中する状況がある。ものづくり活動の生産財である高速道路の有効活用を図り、生産性の向上を図る必要がある。同一発着であればどの経路でも同一料金とするなど、特定路線の交通集中の分散を図る戦略的な料金体系にすべき。
- ・ETC2.0等のICTを活用し、朝・夕ピーク時の渋滞緩和により定時性を確保し、物流・人流の円滑化を図る戦略的な料金を検討する必要がある。
- ・名古屋高速の都心環状線はどこで乗降しても同一料金とするなど、利用者にとって最適な出入口が選択できる戦略的な料金についても検討が必要。
- ・名古屋高速は借入れをしながら、40年償還で整備を進めてきたが、更なる投資が必要なため、それを含めて利用しやすい料金と投資を両立させるよう、償還期間の延伸などの工夫をすべき。

(中京圏の目指すべき姿について)

- ・日本の製造業などの産業の中心ということで、スーパー・メガリージョンのセンターとして日本の成長をこれからも牽引していくことが考えられる地域である。
- ・新しい物流システムについても持続的に発展していく上での基盤となる高速道路インフラを盤石かつ次世代に向けて高度なものに進化させることが必要。
- ・機能不全箇所に対して付加車線の設置等のハード対策、一方で、それができないようなところについては、料金施策等のソフト対策が必要。
- ・地域からの要望の強い東海環状、あるいは東海北陸道の4車化に伝えていく必要もある。
- ・大規模更新、東名・名神で橋梁などのリニューアルのために対面通行規制は、大規模な渋滞の発生が予想されることから、迂回路の確保が重要な課題。
- ・伊勢湾岸等が抱える課題を念頭に中部圏全体のネットワーク機能強化や交通流動の適正化を検討していく必要がある。
- ・隊列走行・自動運転等次世代の交通システムの実現、あるいはカメラなどにより全線監視による現場対応や情報提供の迅速化、AI等を活用した高精度でリアルタイムな情報提供等、道路を進化させていくいろいろな対策を取り入れようとしている。
- ・利用経路や混雑度合いに応じたよりきめ細やかな料金体系を推進すること、メンテナンスについてもロボットを導入するなど、いろいろなことが必要。

(中京圏の料金体系について)

- ・料金の賢い3原則の1つの利用に応じた公平な料金体系として、名二環の対距離制の導入が必要。
- ・都心流入・流出交通の経路による料金差の解消が必要。
- ・今後整備されるネットワークをより有効に活用するためにも中京圏の料金水準の見直しにより、東海環状への迂回を促進することで交通流動を最適化することが必要。
- ・上記の3つの料金施策の検討に当たって、償還に及ぼす影響についても十分考えていく必要がある。

(中京圏の目指すべき姿について)

- ・リニア開業等を踏まえて、既存の施設を有効に活用し、機能を向上させることで、「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、将来のスーパー・メガリージョンの形成に向けて進化する元気な名古屋都市圏を支えてゆく。
- ・「高速道路ネットワークのさらなる充実」として、令和9年のリニア中央新幹線の開業を見据え、高速出入口の追加・改良及び渡り線の整備による、名古屋駅をはじめとする都心へのアクセス向上に取り組む。
- ・都心へのアクセス向上の一体的な実現により、都心環状線の北回り・南回り交通を東山線へ転換することによる都心環状線の渋滞の緩和、名古屋駅をはじめとする西方向から中部国際空港をはじめとする南方向へのアクセス向上などの効果が期待できる。
- ・中長期的なネットワーク全体の利便性向上に向けても引き続き取り組む。
- ・名古屋高速道路を将来にわたって健全な状態に保つための大規模修繕の着実な進捗を図るなど、名古屋高速道路を「安全」「安心」「快適」に利用していただけるよう取り組みを推進する。

(中京圏の料金体系について)

- ・対距離料金を基本としたより利用しやすい料金の実現に向けて取り組む。
- ・都心部通過交通を抑制し都市内交通の円滑化を図るため、引き続き名二環との迂回・分散機能の維持・促進が必要。
- ・渋滞緩和などのため、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が必要。
- ・都心環状線の発着利用、通過利用に対する料金設定の工夫が必要。
特に、対距離料金を想定した場合、都心環状線が一方通行であるため、同じ起終点間の往復利用で料金が異なるため、同じ起終点間の往復利用では同じ料金とするなど設定上の配慮が必要。
- ・利用しやすいということを念頭に置き、割引の見直し・再編を行っていくことが必要。さらに混雑時間帯の渋滞緩和など、戦略的な料金についても今後検討していくことが必要。
- ・債務の着実な償還を前提としつつ、より利用しやすい料金の実現を目指した上で、高速道路ネットワークのさらなる充実のための財源を確保するためにも、現在の償還制度を見直す等の工夫も必要。