

○ 全国の料金水準は整理された一方で、中京圏内の料金水準は、整備における経緯等が異なることにより、路線や区間によって異なる

- : 高速国道の大都市近郊区間より料率が高い
- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
- : 高速国道の大都市近郊区間より料率が低い
- : 利用距離により料率が変化

注) 点線は整備中区間

名神高速(上り)一宮JCT付近<4車線>

午後ピーク1時間において  
全国ワースト5位の渋滞損失が発生

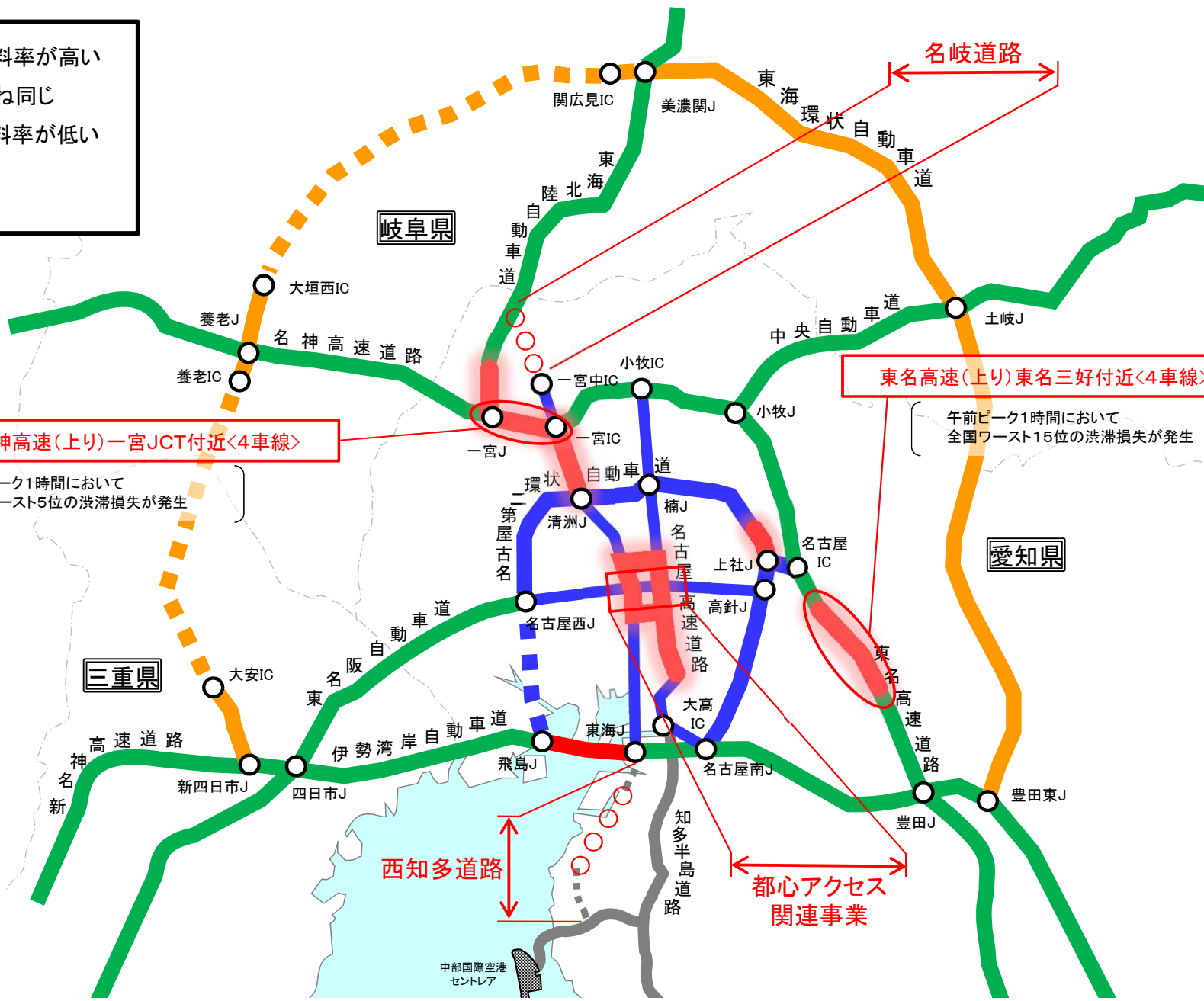
東名高速(上り)東名三好付近<4車線>

午前ピーク1時間において  
全国ワースト15位の渋滞損失が発生

【分析期間】 H28年2月14日~4月2日  
※雪氷作業日は除く

### 凡例

- : 開通済
- - - : 事業中
- ○ ○ : 調査中路線
- : 主な渋滞箇所



## 中京圏の将来像と高速道路を取り巻く環境

### ■ 中京圏の役割・機能

都市圏として潜在的に高いポテンシャルを有するが、慢性的な渋滞等により、生かし切れていない

- ・日本のまんなかで交通の要衝に位置
- ・自動車、航空機、ロボット等の製造業が著しく集積
- ・交通の大動脈と拠点が集中(高速道路、新幹線、空港等)
- ・リニア中央新幹線により東京～名古屋間40分

### ■ 中京圏の将来像とその戦略

- ・東アジアやロシア等のダイナミズムの取込
- ・ものづくりとデジタル技術革新の融合
- ・スーパー・メガリージョンの形成

### ■ 中京圏において高速道路に求められるもの

- ・必要なネットワークの充実と賢く使う
- ・日本海側やリニア・空港等との連携強化
- ・物流等のトータルコスト縮減

## ■ 中京圏の料金体系

**料金の賢い3原則** (高速道路を賢く使う上で共通の理念)

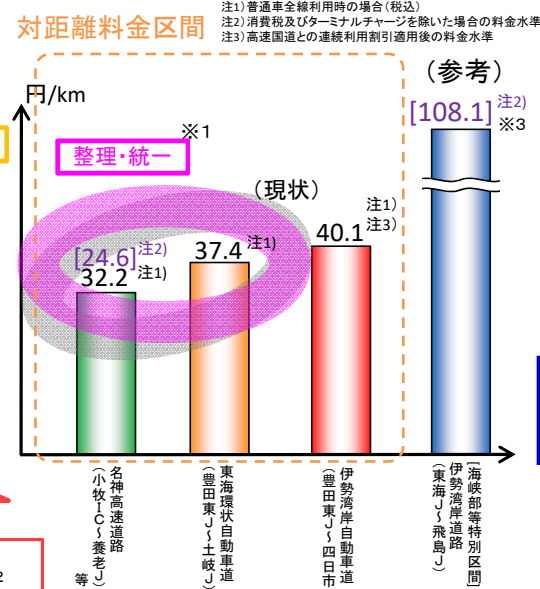
- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系 → 対距離制を基本とした料金
  - ② シームレスでシンプルな料金体系 → 管理主体間の継ぎ目のない料金
  - ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系 → 効率的・柔軟な利用を実現する戦略料金
- ・特に、中京圏は「**必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立**」を図ることが必要

### ① 料金体系の整理・統一

#### 均一料金区間等

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～飛鳥J) (54.5km)	
<30km未満 : 510円>	
<30km以上～45km未満 : 620円>	
<45km以上 : 730円>	

### 名古屋第二環状自動車道の開通に合わせて



ネットワーク充実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※2

- ※1 料金体系の整理・統一にあたっては、高速自動車国道の大都市近郊区間における現行の料金水準を参考
- ※2 受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の観点から、現行の償還制度の見直しについて検討
- ※3 物流車両に配慮した料金割引について検討

### ② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金

○東海環状の利用が料金の面において不利にならないよう、発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一



○名古屋中心部への分散流入を図るため、経路によらない同一料金の導入



### 将来

### ③ 戦略的な料金の導入

○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>



影響を検討した上で