

# 国土幹線道路部会 中京圏小委員会 基本方針のポイント

## 1. 中京圏の将来像と高速道路を取り巻く環境

### (1) 中京圏の役割・機能と現状

- ・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
- ・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、活かし切れていない

### (2) 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

### (3) 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

## 2. 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系

### (1) 現行の料金体系の課題

- ・整備の経緯の違い等から路線毎に料金水準等が異なる(均一料金区間と対距離料金区間の混在)
- ・東海環状よりも内側の東名高速等の料金水準が低いと、通過交通が環状道路を利用しにくい
- ・名古屋中心部を発着する交通が多く、一宮JCT付近等の特定箇所において渋滞が発生
- ・必要なネットワーク整備にあたり、現在料金水準では追加的な整備財源が捻出困難

### (2) 今後の料金体系のあり方

#### <基本的な考え方>

料金の賢い3原則(高速道路を賢く使う上で共通の理念)

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

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

－管理主体間の継ぎ目を感じない料金

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」を図ることが重要

#### <実現に向けた取組>

#### ① 料金体系の整理・統一

- ・料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一
- ・具体的な料金水準については、大都市近郊区間における現行の水準を参考に、中京圏固有の課題として、ネットワークの充実に必要な財源確保の観点で踏まえ検討
- ・伊勢湾岸については、多額の建設費や特別な便益等を考慮すれば、料金水準を高く設定することは妥当。なお、定時性の確保に留意した上で、物流車両に配慮した料金割引について検討
- ・追加的な料金負担軽減の観点から、合理的な様々な工夫(現行の償還制度の見直し等)が必要
- ・中部国際空港アクセスについては、加速化を図るための様々な方策について、地域の意見も踏まえつつ検討

#### ② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- ・外側の環状道路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とする
- ・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

#### ③ 戦略的な料金体系

- ・経路別もしくは時間帯別の混雑状況に応じた料金施策  
(料金差を設けるにあたっては、混雑している経路や時間帯における料金の割り増しについて検討)
- ・災害・事故発生時や渋滞発生時等における柔軟な料金施策(代替路の走行、路外での休憩等)

### (3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

- ・道路ネットワーク整備の進展に合わせた導入(ロードマップの明確化)

## 3. 今後の高速道路の検討課題

- 世界に誇れる高速道路への進化
- 今後の高速道路の利用者負担のあり方
- 維持管理・更新に係る負担のあり方
- 交通流を最適化する料金・課金施策の導入
- デジタルトランスフォーメーションに向けた取組
- 高速道路を賢く使う取組とそれを支えるために進める施策

社会資本整備審議会 道路分科会  
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

令和元年 12 月 11 日

# 目次

はじめに.....	P1
1. 中京圏の将来像と高速道路を取り巻く環境.....	P2
(1)中京圏の役割・機能と現状.....	P2
(2)中京圏の将来像とその戦略 .....	P2
(3)中京圏において高速道路に求められるもの .....	P3
2. 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 .....	P4
(1)現行の料金体系の課題.....	P4
(2)今後の料金体系のあり方.....	P5
1)基本的な考え方 .....	P5
①利用度合いに応じた公平な料金体系.....	P5
②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系 .....	P5
③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系 .....	P5
2)実現に向けた取組 .....	P6
①料金体系の整理・統一.....	P6
②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現.....	P7
③戦略的な料金体系.....	P8
(3)料金体系の確立にあたっての留意事項.....	P9
3. 今後の高速道路の検討課題 .....	P10
(1)世界に誇れる高速道路への進化 .....	P10
(2)今後の高速道路の利用者負担のあり方 .....	P10
(3)維持管理・更新に係る負担のあり方.....	P10
(4)交通流を最適化する料金・課金施策の導入 .....	P10
(5)デジタルトランスフォーメーションに向けた取組.....	P11
(6)高速道路を賢く使う取組とそれを支えるために進める施策.....	P11
あとがき .....	P11

## はじめに

- ・国土幹線道路部会では、我が国が道路を賢く使う、世界のトップランナーとなるべく、平成 27 年 7 月の中間答申及び 28 年 12 月の「近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針」において、道路をより賢く使うための具体的な取組や、首都圏、近畿圏の料金体系の整理・統一など利用重視の料金への転換に向けた方向性をとりまとめてきた。
- ・これを受け、平成 28 年 4 月に首都圏、29 年 6 月に近畿圏において、新たな高速道路料金が導入され、その結果、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化など、一定の効果が発現している。
- ・中京圏においても、首都圏及び近畿圏の議論を踏まえ、ネットワーク整備の進展に合わせて、高速道路を賢く使う観点から、地域固有の課題等を踏まえながら料金体系についてきめ細やかな議論を進める必要がある。このため、地元精通の有識者を加えた上で、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の下に「中京圏小委員会」を設置し、関係団体へのヒアリング等を通じて、様々なご意見を頂いた上で、本小委員会として、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の基本方針としてとりまとめたものである。

## 1. 中京圏の将来像と高速道路を取り巻く環境

### (1) 中京圏の役割・機能と現状

- ・中京圏は、日本のまんなかで交通の要衝に位置するとともに、“世界のものづくり対流拠点”として次世代を見据えた自動車、航空機、ロボット等の製造業の著しい集積が見られるなど、我が国で有数の大都市圏を形成している。
- ・また、交通ネットワークについては、圏域内外を接続する高速道路網に加えて、東海道新幹線、中部国際空港、国際コンテナ戦略港湾である名古屋港といった交通の大動脈と拠点が集中している。
- ・さらに、リニア中央新幹線の2027年東京・名古屋間の開業で東京と名古屋が40分で結ばれ、さらに大阪までの全線開業で三大都市圏が約1時間で結ばれることになる。
- ・このように、製造業の集積、交通インフラの集中等により、都市圏として潜在的に高いポテンシャルを有するが、一宮JCT付近や名古屋中心部等、特定箇所でも慢性的に渋滞が発生するなど、物流、観光、交流等の阻害要因があることから、これらの高いポテンシャルを十分に活かし切れずにはいないといいたい。

### (2) 中京圏の将来像とその戦略

- ・中京圏は、アジア諸国との交易を中心に近年、急速に経済発展を遂げる中、港湾機能の拡大など、世界のヒト・モノを集める政策を展開し、着実に競争力を高めている。こうした中、国際競争に打ち勝つためには、ヒト、モノ、カネ、情報を集約・集積・対流させる都市力を高めるとともに、東アジアやロシア等のダイナミズム（アジア・ユーラシアダイナミズム）を的確に取り込んでいくことが求められている。特に、アジア経済の急速な成長が、人流・物流の変化を引き起こすという問題意識を、強く認識する必要がある。
- ・このため、「世界最強・最先端のものづくり産業・技術のグローバル・ハブ」として、ものづくり基盤とデジタル技術革新の融合により、世界をリードする新世代の成長産業を創出する中京圏においては、ネットワーク整備により定時性・速達性を高め、産業を支援し、国際競争力の強化を図る必要がある。
- ・一方、単に工業生産力モデルやデジタル技術革新のみでビジョンを描くのではなく、生活に視点を置いて、中京圏に住む人たちがどうすれば幸福に生活できるのかという観点からの議論も必要である。
- ・また、リニア中央新幹線の整備により、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導していくスーパー・メガリージョンの形成が期待されている。さらに、整備効果を最大化し、都市と地方の対流を促進することにより、名古屋駅や中部国際空港、名古屋港等を拠点とした国内外との交流・連携を中部・北陸全体に広げ、深化させる必要がある。

- ・さらに、南海トラフ地震などの災害に対して強くしなやかな国土を形成するため、災害に強い交通ネットワークの構築を図る必要がある。特に太平洋側が被災した場合における日本海側との連携が重要である。

### (3) 中京圏において高速道路に求められるもの

- ・こうした中京圏の将来像を踏まえ、そのポテンシャルを十分引き出しつつ、首都圏及び近畿圏とともに、我が国の経済の牽引力としてその役割を担っていくためには、産業、物流、観光などの観点で、ヒト・モノの交流が円滑に行われ、交流・連携の強化を図れるよう、必要なネットワークの充実を進めつつ、これまでに整備され、既に利用されている道路の機能を十分に発揮して、高速道路を効果的・効率的に活用していくこと、すなわち高速道路を賢く使うことが必要である。
- ・この際、アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込みつつ、我が国の経済成長に繋げていくためには、東海北陸道や東海環状自動車道の西回りルート等により日本海側と太平洋側との間の移動による交流と対流を支え、両地域の連携強化を図ることや、交通インフラの集積という中京圏の優位性を十分に活かすために、新幹線やリニアが発着する名古屋駅、中部国際空港、名古屋港等の相互の連絡を強化する高速道路ネットワークの構築が重要である。
- ・また、高速道路を賢く使う上でも、中京圏を支える高速道路ネットワークについて、現在の整備状況や渋滞などの発生状況を踏まえ、物流、観光、交流等の大きな阻害要因を除去し、円滑で快適な交通を確保するために、一宮 JCT 付近や名古屋中心部等、特定箇所での渋滞解消などに向けて、必要なネットワークの充実や高速道路料金による交通の分散などの取組を早急に進めるべきである。このような取組を通して高速道路ネットワークにおける定時性を確保することにより、物流等のトータルコストの縮減、ひいては地域全体の生産性の向上、及び観光・交流等の活性化を図ることが可能となる。また、定時性の確保は、トラックドライバーの不足という課題を抱える物流において取り組まれている働き方改革にも繋がる。
- ・さらに、日本の技術の中核を担う中京圏として、自動運転やAIなどのデジタル技術革新を最大限活用しうる高速道路の実現に向けて、ビジョンを描いていくことが必要である。

## 2. 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系

- ・首都圏及び近畿圏の高速道路については、平成 27 年 7 月の中間答申及び 28 年 12 月の「近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針」を受け、平成 28 年 4 月に首都圏、平成 29 年 6 月に近畿圏において、新たな高速道路料金が導入され、その結果、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化など、一定の効果が発現しているところである。
- ・一方、新たな高速道路料金を導入する前の首都圏及び近畿圏と同様に、中京圏の料金体系についても、整備の経緯などにより、結果として路線毎に決定された料金体系を寄せ集めてつなぎ合わせたものとなり、道路ネットワークを賢く使うような料金体系になっていない。
- ・加えて、特定の箇所に過度な交通集中が発生しており、高速道路を賢く使うための前提となるネットワーク構築が不十分という課題がある。
- ・このため、中京圏の交通流動の特性を十分に踏まえつつ、今後のネットワーク充実のための財源の確保も念頭に、円滑な交通処理や確実な債務償還も考慮しながら、抜本的な見直しにより賢く使うための料金体系へと変革すべきである。
- ・このような考え方により、中京圏の料金体系について、以下の通りとりまとめた。

### (1) 現行の料金体系の課題

- ・中京圏の現行の料金体系においては、首都圏や近畿圏と同様に、利用者が既存の道路ネットワークを賢く使うことが困難であるという課題が顕在化している。
  - ・具体的には、整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるとともに、均一料金区間と対距離料金区間が混在しているなど、利用者にとって分かりにくく、使いにくい。
  - ・東海環状自動車道の整備が進められているが、その料金水準と内側の放射道路である東名高速・名神高速等の料金水準を比較した場合、内側の放射道路の料金水準の方が低くなっているため、通過交通が東海環状の内側を経由しやすい状況となっており、見直しが必要である。
  - ・名古屋の中心部を発着する交通が多く、一宮 JCT 付近や名古屋中心部等の特定箇所において渋滞が発生しているため、各方面において、既存のネットワーク及び整備が進められている環状道路を有効活用した交通の分散処理が必要である。ただし、東名高速・名神高速を東西方向に通過する交通に対して、迂回路としての東海環状自動車道は遠回りの経路となるため、車線拡幅などの渋滞対策が不可欠である。
- ・限られた財源の中で、ネットワークの早期整備を図る観点から、様々な整備手法を組み合わせてきたため、高速道路として一体的なネットワー

クを形成している路線において、管理主体として高速道路会社と名古屋高速道路公社が混在している。この結果、料金水準等の相違による料金の分かりにくさ、ターミナルチャージ等による割高感などの課題が発生している。

- ・高速道路を賢く使うための前提となるネットワーク整備に向けては、その財源の確保が課題である。とりわけ、中部国際空港へのアクセス強化や一宮 JCT 付近や名古屋中心部等、特定箇所での渋滞解消のためのネットワーク拡充などの要望があるが、現在の料金水準では受益者負担による追加的な整備財源を捻出できない状況にある。

- ・料金水準の違いの例：名神高速 32.2 円/km ⇔ 東海環状 37.4 円/km  
⇔ 伊勢湾岸自動車道 40.1 円/km

- ・均一料金区間の例：名古屋高速 名古屋線内 780 円  
尾北線内 370 円  
名古屋第二環状 30km 未満 510 円  
30km 以上～45km 未満 620 円  
45km 以上 730 円

- ・車種区分の違いの例：東名・名神高速 5 車種（軽自動車等、普通車、中型車、大型車、特大車）  
⇔ 名古屋高速 2 車種（普通車、大型車）

- ・過度な交通集中の例：名神高速 一宮 JCT 付近  
東名高速 東名三好付近  
名古屋高速 都心環状線、大高線ほか

## (2) 今後の料金体系のあり方

### 1) 基本的な考え方

- ・国土幹線道路部会の中間答申(平成27年7月)において、高速道路を賢く使うための合理的な料金体系の理念として、料金の賢い3原則を整理した。

#### ①利用度合いに応じた公平な料金体系

- ・受益者負担の考え方に立ち、対距離制を基本とした公平な料金体系

#### ②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

- ・管理主体間の継ぎ目を感じることなく利用することが可能となる、シンプルでシームレスな料金体系

#### ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

- ・高速道路及び一般道路により構成されるネットワーク全体を交通状況に応じて効率的かつ柔軟に利用するための戦略的な料金体系

- ・この3原則は、平成28年4月の首都圏や平成29年6月の近畿圏の新たな高速道路料金の見直しにおいて適用され、利用者等に幅広く理解されたところであり、首都圏や近畿圏以外の他の地域においても高速道路を賢く使う上で共通の理念と考えられる。中京圏においても、この理念を



基本として新しい料金体系を確立することが必要である。

- ・この理念の適用にあたっては、地域によって実情が異なる高速道路の整備の必要性や緊急性を反映していくことは重要である。
- ・特に、中京圏においては、現在の交通状況等を踏まえると、高速道路を賢く使う上で必要なネットワークの充実と、賢く使うための合理的な料金体系の整理との両立を図ることが重要である。

## 2) 実現に向けた取組

- ・料金の賢い3原則に従って、公平な料金体系、シンプルでシームレスな料金体系、戦略的な料金体系を実現するためには、以下の3つの取組を進める必要がある。

### ① 料金体系の整理・統一（公平な料金体系）

- ・公平な料金体系を実現するため、料金水準や車種区分について、対距離制を基本としつつ、中京圏における統一を図るべきである。これに伴い、対距離ではなく均一料金となっている名古屋高速道路及び名古屋第二環状自動車道について見直す必要がある。
- ・具体の料金水準については、中京圏においては東名高速・名神高速が開通した頃より首都圏・近畿圏より低い料金水準が適用されてきたところ、現在は製造業の著しい集積が見られるなど、我が国で有数の大都市圏を形成していること等を踏まえ、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に検討を進めるべきである。この際、高速道路ネットワーク全体における公平性や、中京圏における交通の状況、特に物流や観光等における交通の定時性の確保が重要であること等を考慮し、また、高速道路会社の経営努力も促しつつ、債務の確実な償還の観点に加え、中京圏固有の課題として、ネットワークの充実に必要な財源確保の観点を踏まえ検討を進める必要がある。
- ・ただし、伊勢湾岸道路については、国土幹線道路部会の中間答申（平成25年6月）で整理されたように、長大橋梁により、多額の建設費を要したこと、海に隔てられた港の間を短時間で横断できるという特別な便益を提供していることに加えて、債務の確実な償還の観点、今後のメンテナンス費用の増大が見込まれること、伊勢湾岸道路の延長が短く、伊勢湾岸自動車道も含めた豊田東JCTから四日市JCTまでの料金の水準は、大都市近郊区間における料金水準と大きな差が無いことなどから、伊勢湾岸道路の料金水準を他に比べて高く設定することは妥当である。ただし、伊勢湾岸道路は、新東名高速道路・新名神高速道路と一体となって物流の重要なネットワークを構成していることから、高い料金水準によりその利用が忌避されてはならない。このため、定時性の確保に留意した上で、物流車両に配慮した料金割引について検討する必要がある。

- ・ネットワーク整備の加速化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など、一層の受益者負担の考え方を反映することが有効である。新規整備にかかる追加的な料金負担をできるだけ軽減する観点から、地域の合意形成を担う地元自治体の提案を尊重しつつ、受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の軽減の観点から、債務の確実な償還を前提としつつ、現行の建設分とは別の新規建設の債務償還のために、現在の償還制度の見直し等について検討する。
- ・名古屋市から中部国際空港までのアクセスについては、西知多道路の整備によるネットワークの強化が重要であり、その加速化を図るための様々な方策について、地域の意見も踏まえつつ、利用者負担も含めて、検討を進める必要がある。

## ② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現 (シンプルでシームレスな料金体系)

- ・中京圏においては、道路ネットワークを一体として捉え、道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮し、外側の環状道路の利用が料金の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べきである。
- ・具体的には、例えば東海環状自動車道や名古屋第二環状自動車道の内側において、発地と着地が同一ならば、都心部を経由した場合や、環状道路を経由した場合など、いかなる経路を選択しても料金を等しくし、これを基本とした上で、混雑状況等に応じた政策的な料金を導入するべきである。
- ・また、管理主体が異なる高速道路を跨いで利用する際などに課されるターミナルチャージについて、現在徴収している分を走行距離に応じた料金に振り替えるなど、債務の確実な償還の観点も考慮しつつ、1回の利用に対して1回分のみ課すべきである。
- ・加えて、異なる管理主体や料金体系間の継ぎ目において高速道路本線に料金所が多数設置されているが、シームレスな利用を実現し、安全性・快適性を向上させるため、まずは、名古屋高速道路の料金圏の継ぎ目に位置する本線料金所の撤去について検討すべきである。
- ・中京圏においては、ネットワーク整備の課題と相俟って、例えば、名古屋中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へ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等に関して、料金面で不利とならないよう、交通分散の観点から、いかなる経路を選択しても料金を等しくするような対応をすべきである。

### ③ 戦略的な料金体系

- ・料金体系の整理・統一や継ぎ目のない料金を導入した上で、更に今後整備するネットワーク完成後の影響を検証した上で、将来的には、対象となる路線や時間帯などを区切り、以下のような戦略的な料金施策を実施することが必要である。

#### <経路別の混雑状況に応じた料金施策>

- ・建設中の名古屋第二環状自動車道や東海環状自動車道が完成すると、名古屋中心部を環状で取り囲むネットワークが形成される。これらの環状道路等のネットワークを活用し、名古屋中心部への流入や通過について、交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部の環境改善を図るため、最適な交通流動を目指して、経路別・時間帯別の混雑状況に応じた料金を導入すべきである。
- ・具体的には、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以降順次、その交通に与える影響を検証する。特に、名古屋高速道路においては、対距離料金の導入により、短距離の利用が促進され、都心環状線の混雑が増大する可能性があることから、新たな料金体系の導入後、速やかに検証すべきである。また、東海環状自動車道の完成後、環状道路への迂回が十分に機能しているかなどの交通状況について検証すべきである。
- ・その後、検証結果等を踏まえ、新たな料金体系の導入から5年後程度を目途として、曜日や時間帯などを区切って、混雑状況に応じて、名古屋中心部への流入・通過について、経路別の料金に一定の料金差を設ける、もしくは首都圏で検討が進められているオリンピック・パラリンピック開催時のロードプライシングも参考にしつつ、混雑時間帯とそれ以外の時間帯に一定の料金差を設けるなどの料金の導入を開始すべきである。特に、中京圏においては、自動車産業をベースとした製造業の著しい集積により、道路交通の先進的な取組を進める雰囲気が醸成されていることも踏まえ、本格的な交通量抑制のための料金割増しを含む戦略的な料金施策を展開すべきである。なお、料金差を設けるにあたっては、一般道路に与える影響にも留意しつつ、混雑している経路や時間帯における料金の割り増しについて検討することが必要である。
- ・将来的には、諸外国の事例も参考に、ICTの普及状況を踏まえながら、混雑状況に応じて一定時間毎に変動する機動的な料金を積極的に目指すべきである。
- ・なお、利用者が容易に経路を判断できるよう、料金体系はシンプルなものとし、併せて、各経路における所要時間や渋滞状況など、必要な情報を適切に提供することが重要である。

### ＜災害・事故発生時等における柔軟な料金施策＞

- ・災害や交通事故等が発生した際に、利用者が発生箇所を迂回するため、代替路を走行した場合や、渋滞回避等を目的とした路外での休憩・インターチェンジ近傍の高速バス停乗降など、高速道路の外にある休憩施設等を利用するために、一定時間内に一時退出した場合は、利用者の負担が増えないような料金体系を構築すべきである。

### (3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

- ・中京圏の新たな料金体系の確立にあたっては、以下に留意して、取組を進めることが必要である。

#### ＜道路ネットワーク整備の進展に合わせた導入＞

- ・中京圏の新たな料金体系については、当面、名古屋第二環状自動車道の開通に合わせた導入を目指す。建設中の東海環状自動車道及び今後整備を行う路線の進展にあわせて、地域の意見も聴取しつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明らかにした上で、導入を進めるべきである。
- ・新たな料金体系の導入にあたっては、これまでの料金体系の見直し時と同様に、料金の変更点について、広く利用者への周知が図られるよう努力することが重要である。
- ・なお、料金体系の整理・統一にあたっては、名古屋高速道路や名古屋第二環状自動車道などの混雑している路線について、定時性を確保する観点等から、現在導入されている割引は政策目的を見極めつつ、見直すことが必要である。また、現在、平日朝夕割引や休日割引が適用されている地方部区間において、大都市近郊区間における現行の料金水準を導入するとした場合、当該割引の見直しについては、利用者の交通行動に与える影響を十分に考慮した上で、検討する必要がある。
- ・一方、今後更なる増加が見込まれる訪日外国人における利便性向上に向けて、利用料金を把握しやすい乗り放題パスの充実等の取組について、引き続き積極的に展開することが重要である。
- ・今後進められていく大規模更新・修繕の事業実施に伴う交通への影響についても十分に踏まえつつ、その影響を軽減するため、ネットワーク整備や料金体系について検討を進めるべきである。

#### ＜定期的な評価等による適切な実施＞

- ・新たな料金体系の効果や周辺道路等への影響を判断するため、評価指標を設定した上で、高速道路を含む道路ネットワーク全体の最新データによる定量的な分析により、定期的に評価を行うことが必要であり、特に割引については、評価結果を踏まえ、継続、見直し、廃止のいずれとするかを検討すべきである。
- ・なお、戦略的な料金体系の導入にあたっては、効果の程度や評価方法等について、事前の十分な検討が必要である。

### 3. 今後の高速道路の検討課題

中間答申（平成 27 年 7 月）や「近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針（平成 28 年 12 月）、「高速道路の安全・安心基本計画（令和元年 9 月）」を踏まえ、引き続き、全国の高速道路において、以下の課題等に取り組む。

#### （1）世界に誇れる高速道路への進化

- ・高精度 GPS や ETC2.0、自動運転技術をはじめとした近年の技術革新がもたらす社会的インパクトは、高速道路の安全・安心のサービス水準を大幅に引き上げる可能性を有している。今後、これらの技術革新、料金制度、速度規制等の高速道路に関するツールを全て活用することにより、世界に誇れる高速道路への進化について戦略的に取り組む必要がある。

#### （2）今後の高速道路の利用者負担のあり方

- ・整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在している路線や、現在は無料となっているものの、渋滞緩和などの課題を解決するため、利用者負担のあり方について検討が必要な路線については、諸外国の事例も参考にしつつ、財政状況や地域からの意見等も踏まえ、整備手法や管理、料金体系や負担のあり方等について、既存の制度にとらわれず検討を進めるべきである。

#### （3）維持管理・更新に係る負担のあり方

- ・今後の維持修繕・更新に係る財源の確保については、更新事業の進捗や技術の進展等も踏まえつつ、諸外国における事例も参考に、税金による負担との関係も含め、償還満了後の料金徴収や大型車対距離課金の導入などについて、引き続き精力的に検討すべきである。
- ・既に整備されている幹線道路のメンテナンスにあたっては、現状維持のメンテナンスではなく、イノベーションも組み込みながら、今以上に使い勝手がいいものにグレードアップすることが必要である。この機能向上のための財源の確保について、償還制度の見直しも含め検討を進めるべきである。

#### （4）交通流を最適化する料金・課金施策の導入

- ・東京オリンピック・パラリンピック大会期間中の円滑な大会輸送の実現のため、首都高速道路のロードプライシングを含めた交通流動確保策の具体化に向けて関係機関と連携して取り組むべきである。
- ・首都圏・近畿圏の新たな料金体系導入による交通への影響を検証した上で、混雑状況に柔軟に対応することができる戦略的な料金体系の構築に取り組むべきである。
- ・合わせて、円滑な通行を確保する観点から、道路上における車両の時間

調整などに伴う滞留を抑制し、道路が待機所にならないような、道路空間の占有に関する料金制度について、検討を進めるべきである。

#### (5) デジタルトランスフォーメーションに向けた取組

- ・ 高速道路料金の支払いを ETC 限定とすることについて、戦略的な料金体系の導入が容易になることも踏まえ、首都高速道路における ETC 専用入口の導入など利便性の更なる向上等について、必要な実験・検証を進めながら、法制上や運用上の課題について検討を進めるべきである。
- ・ 車両から収集されるビッグデータを駆使して、高速道路のみならず、一般道路も含めた交通の最適化を図る段階を視野に入れて、デジタル技術の活用について取組を加速化させる必要がある。

#### (6) 高速道路を賢く使う取組とそれを支えるために進める施策

- ・ 高速道路と港湾・空港や物流施設等の直結や高速バスと鉄道等をつなぐターミナルの整備など、複数の交通モードをつなぐための取組を進めるべきである。

#### あとがき

- ・ 本小委員会では、中京圏の料金体系について、関係団体へのヒアリング等を通じて、様々なご意見を頂いた上で、本基本方針をとりまとめるに至った。引き続き、地域等の意見を聞きつつ、検討を進めるべきである。さらに、重要な課題に対して、更なる事実の探求と議論を行い、積極的に検討を進めていくものである。

# 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系

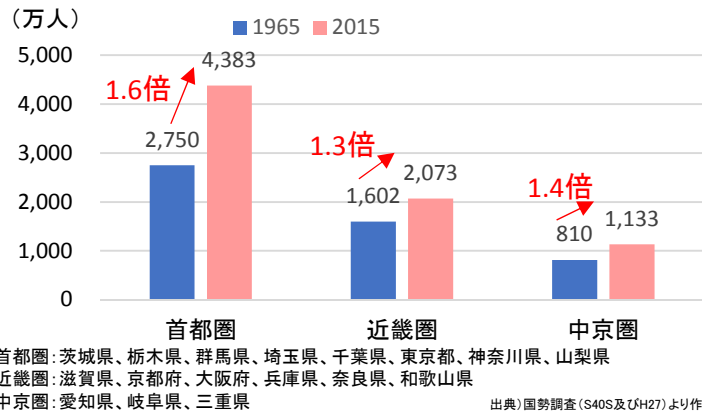
基本方針 参考資料

# 中京圏の現状

- 人口、産業ともに我が国有数の大都市圏
- 日本のまんなかで交通の要衝に位置するとともに、“世界のものづくり対流拠点”を形成

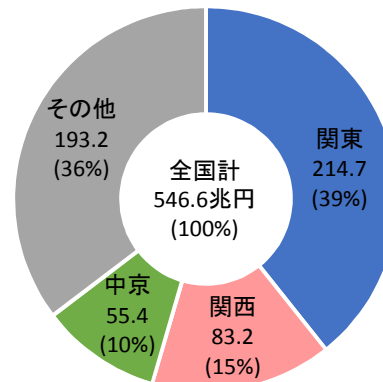
## <人口>

### 3大都市圏の人口の変化



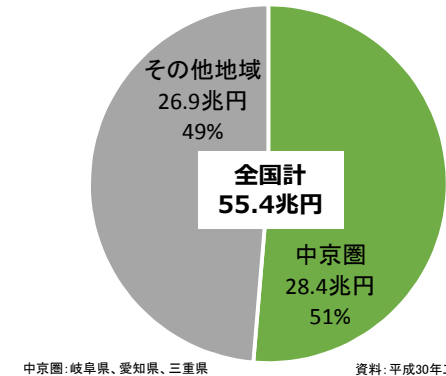
## <産業>

### 地域別のGRP (2015年)



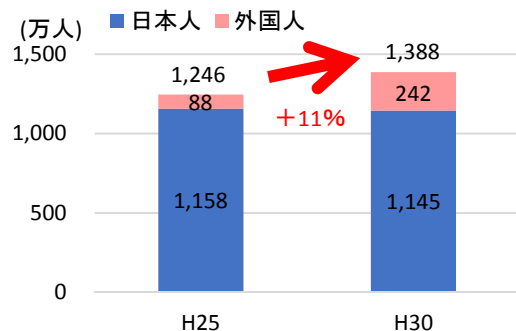
### 自動車製造出荷額 (2017年)

(自動車製造業(二輪自動車を含む)、自動車車体・附随車製造業、自動車部品・附属品製造業)

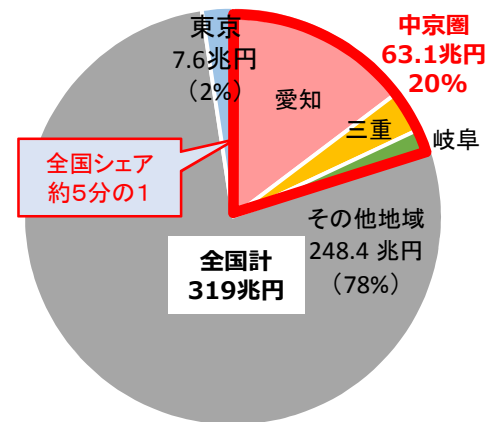


## <観光>

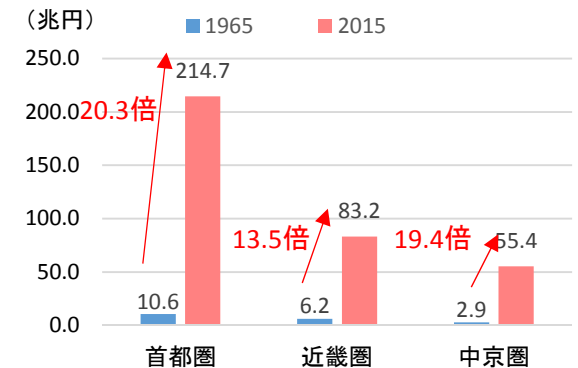
### 中京圏の宿泊者数の変化



### 中京圏の製造出荷額等 (2017年)



### 県内総生産の変化





# 中京圏の将来像とその戦略

- リニア中央新幹線の整備により、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導していくスーパー・メガリージョンを形成
- ネットワーク整備により速達性を高め、産業支援、国際競争力の強化を図る必要
- 国内外との交通・連携を中部・北陸全体に広げ、深化させる必要

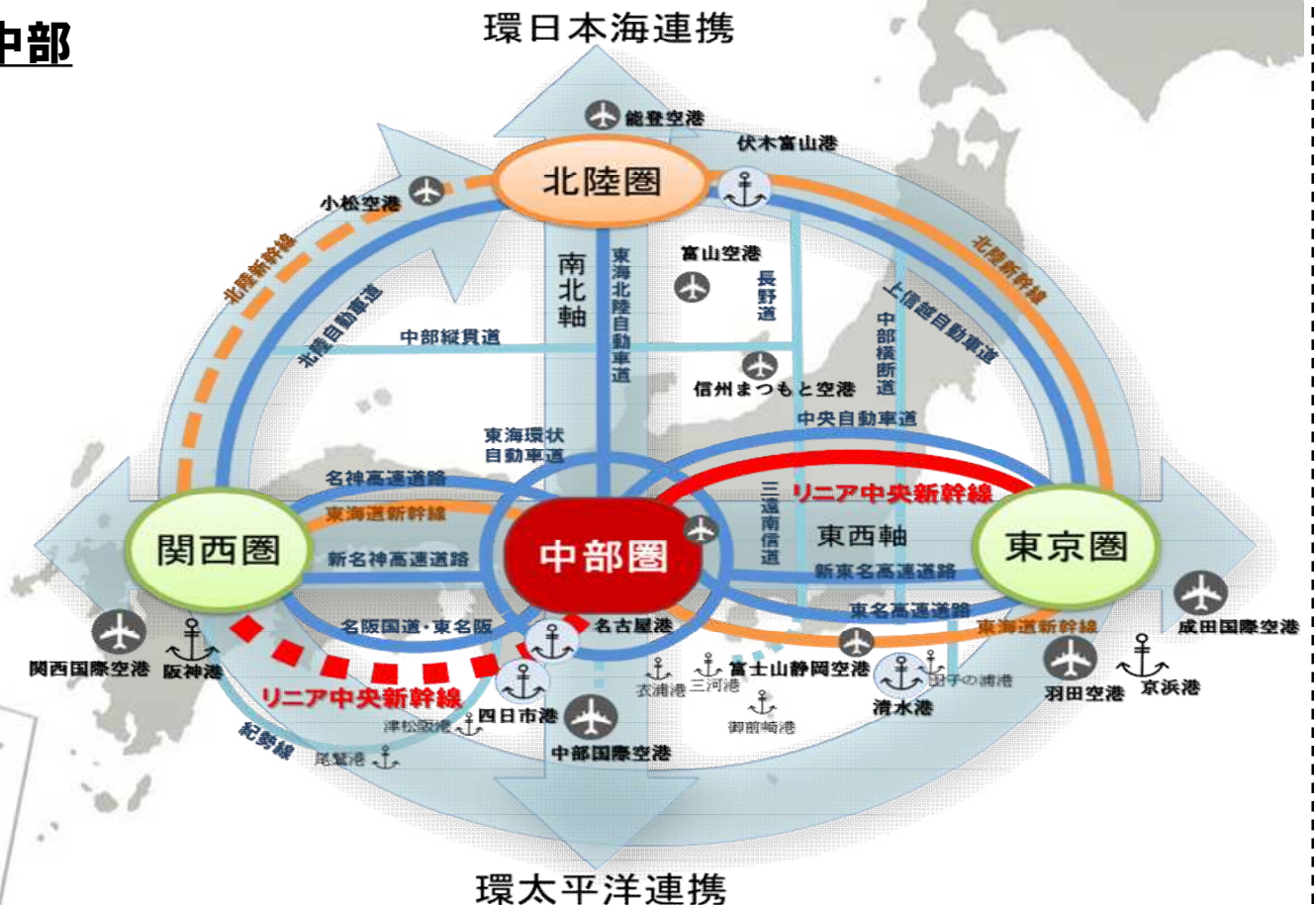
## 世界ものづくり対流拠点—中部

### ■目指す方向

〈世界の中の中部〉  
世界最強・最先端のものづくり  
産業・技術のグローバル・ハブ

〈日本の中の中部・中部の中の人々〉  
リニア効果を最大化し都市と地方の  
対流促進、ひとり一人が輝く中部

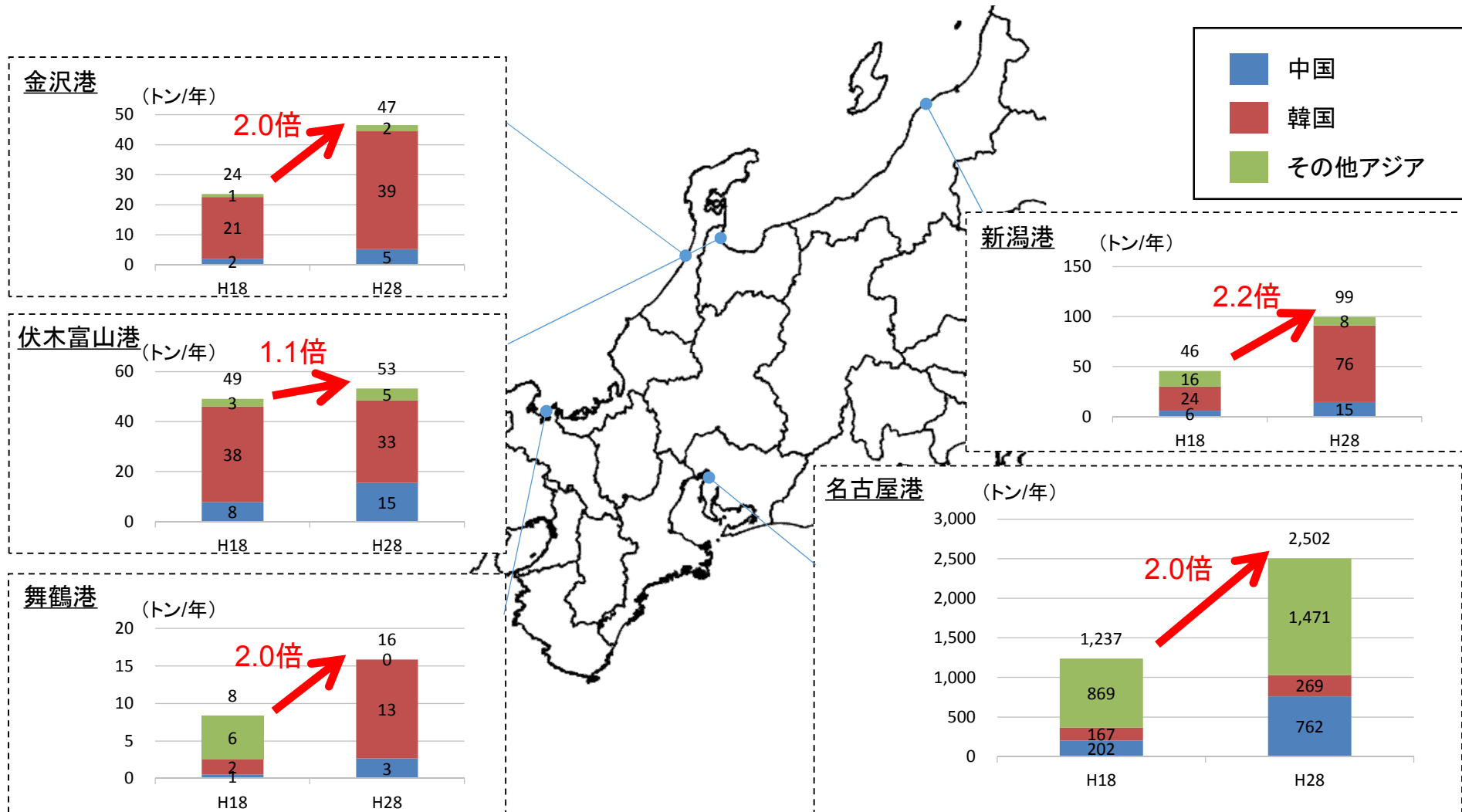
〈前提となる安全・安心、環境〉  
南海トラフ地震などの災害に強く  
しなやか、環境と共生した国土



出典:「H28.3.29 新たな中部圏広域地方計画」より抜粋

# 主要な港湾における対アジア輸出量の変化

○ アジア圏の経済成長に伴い、名古屋港及び日本海側港湾では輸出相手国が変化しており、アジア圏に対する輸出が大きく増加している。

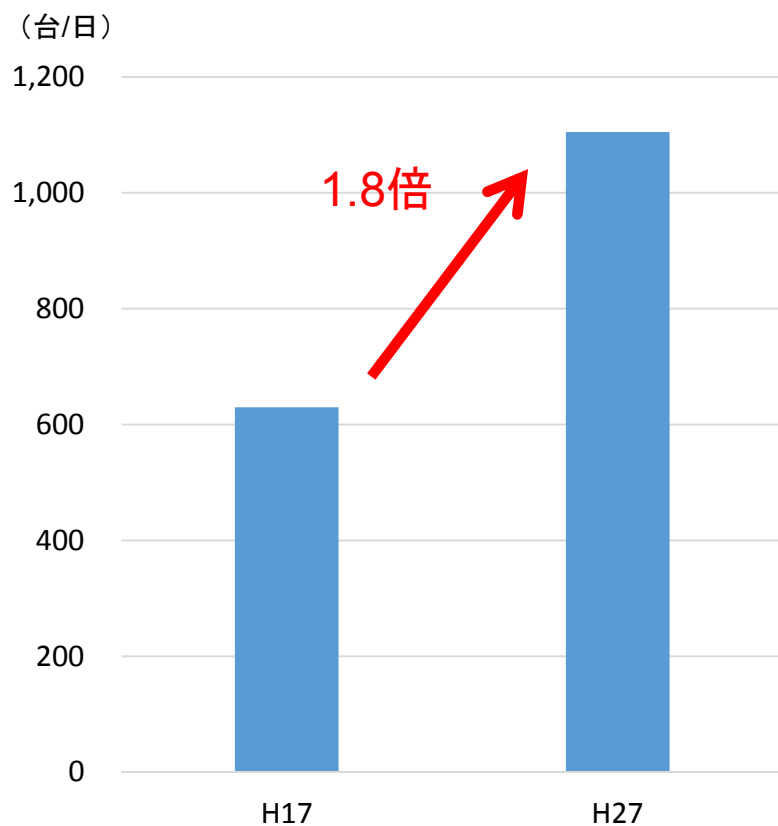


出典: 国土交通省(平成18年および平成28年港湾統計年報)より作成

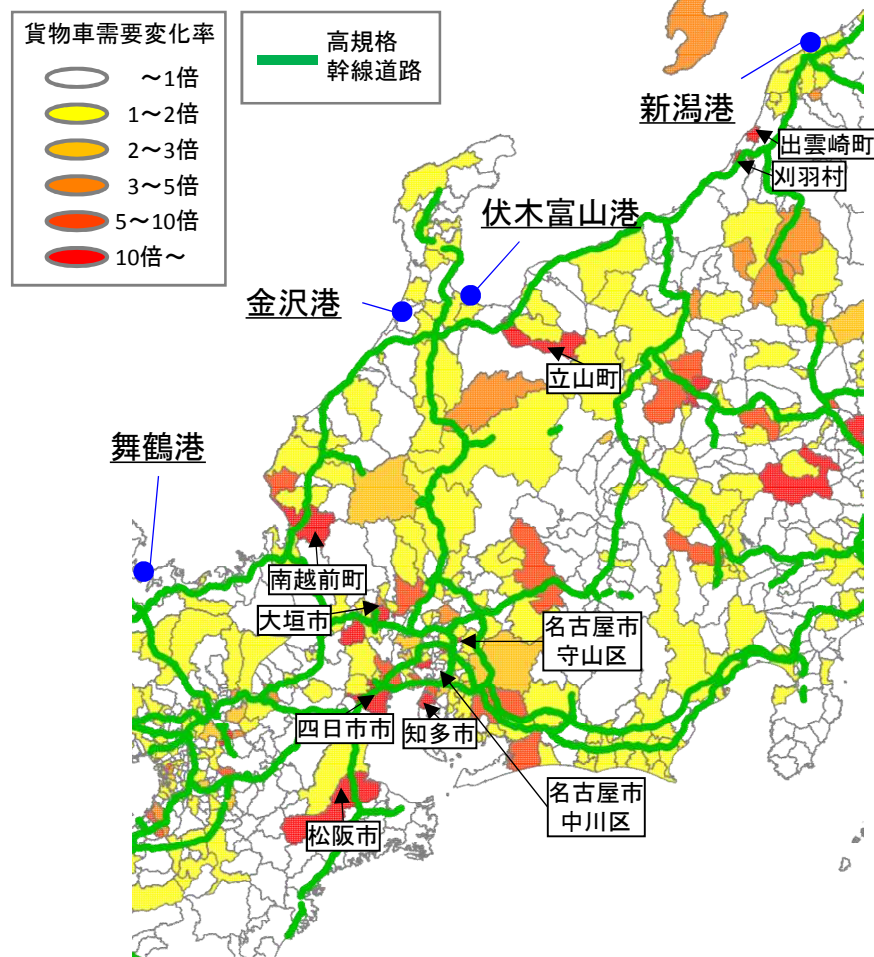
# 日本海側港湾の貨物車需要・背後圏の変化

○ 日本海側港湾と東海三県を行き来する貨物車トリップは平成17年から平成27年で増加しており、その背後圏は高速道路沿線に広く分布している。

## 日本海側港湾と東海三県を行き来する貨物車需要の変化



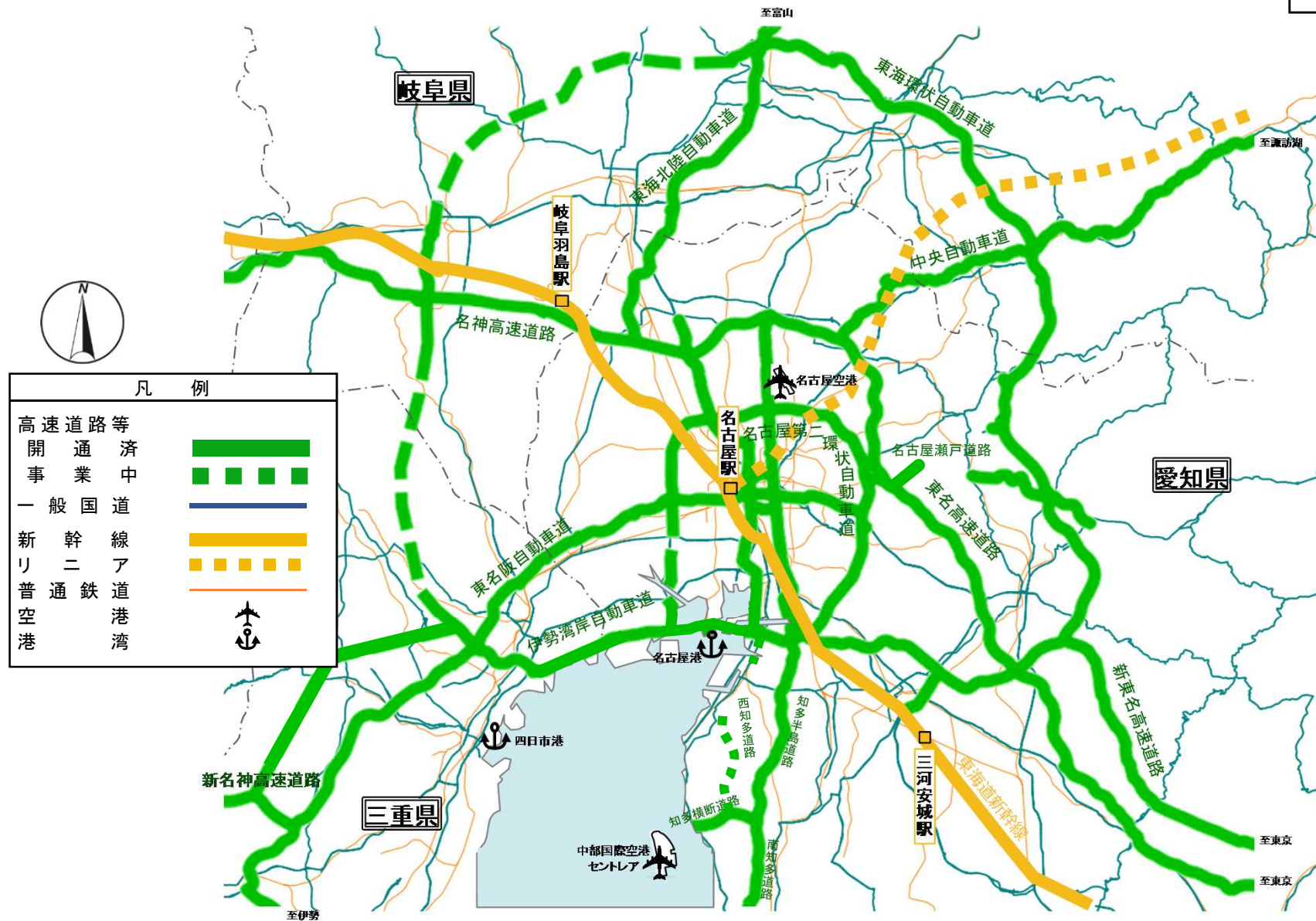
## 日本海側港湾の背後圏の変化



出典:国土交通省(全国道路・街路交通情勢調査平成17年及び平成27年)より作成  
 ※貨物需要の変化は、日本海側港湾と東海三県(岐阜県、愛知県、三重県)を行き来する普通貨物車の発着交通量の変化を示したものの  
 ※背後圏の変化は、普通貨物車の発着交通量の合計値から年次間の比率を示したものの  
 ※ここでは、新潟港、伏木富山港、金沢港、舞鶴港を日本海側港湾と設定

# 中京圏における交通ネットワークの概況

令和元年11月時点



※その他鉄道には、全ての鉄道路線を含む

# 中京圏高速道路ネットワーク整備の経緯

昭和27年 有料道路制度を導入(単独採算制) ※事業主体は国・都道府県・市町村

昭和31年 公団による建設方式を採用

※昭和32年 名神高速(小牧～関ヶ原)着手(中京圏初の高速道路事業着手)



〔 高速国道等 : 名神高速(小牧～関ヶ原)、東名高速(岡崎～小牧) 〕

昭和40年 名神高速 全線開通(S40.7.1)

昭和44年 東名高速 全線開通(S44.5.26)

(昭和47年 高速自動車国道にブルー制導入)



○名古屋高速道路公社設立  
(S45.9.24)

〔 高速国道等 : 中央道(小牧J～中津川)、東名阪(名古屋西J～亀山) 等  
名 高 速 : 高辻～大高  
公 社 有 料 : 知多半島道路(大高～半田)、南知多道路 〕

昭和57年 中央道 全線開通(S57.11.10)



〔 高速国道等 : 東海北陸(岐阜各務原～美濃)、東名阪(名古屋西J～清洲東) 等  
名 高 速 : 東新町～高辻、東別院～鶴舞南J、名古屋西J～吹上 等 〕

昭和63年 名高速 万場線・東名阪 接続(S63.4.26)



〔 高速国道等 : 東名阪(清洲東～名古屋) 等 〕

平成 5年 東名阪・東名 接続



○名高速(都心環状、楠線)  
開通

〔 高速国道等 : 東海北陸(一宮J～岐阜各務原)、伊勢湾岸道(飛島～名古屋南J) 等  
名 高 速 : 丸の内～東片端J、荻野～東新町 等 〕

平成12年 名神・東海北陸 接続



○名高速(小牧線、東山線等)  
開通  
○伊勢湾岸道 開通

〔 高速国道等 : 伊勢湾岸道(四日市J～飛島) 東海環状道(豊田東J～美濃関J) 等  
名 高 速 : 楠J～小牧南、四谷～高針J 等  
公 社 有 料 : 名古屋瀬戸道路(日進J～長久手)、知多横断道路、中部国際空港連絡道路 〕

平成17年 中部国際空港 開港(H17.2.17)

愛・地球博 開催(H17.3.25～9.25)



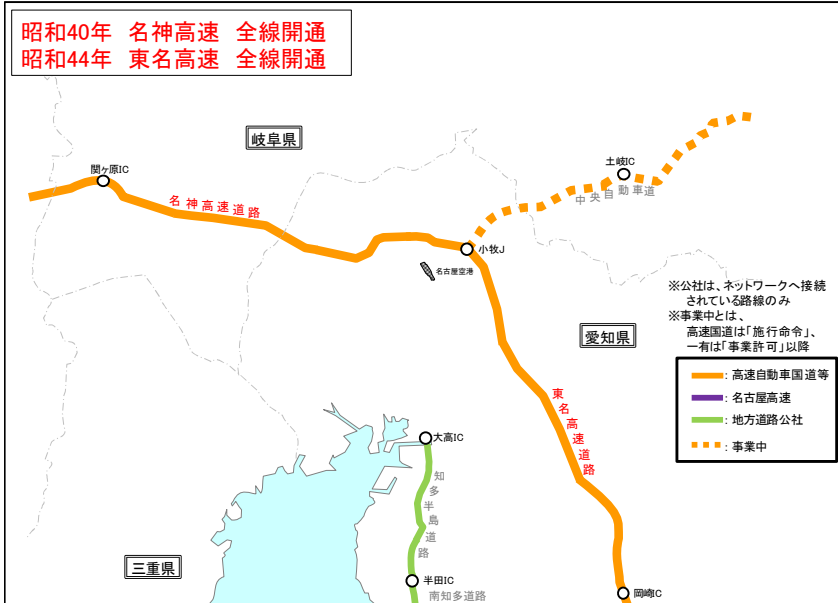
○名高速(東海線)  
開通

〔 高速国道等 : 新東名(御殿場J～三ヶ日J)、新名神(四日市J～新四日市J)  
東名阪(高針J～名古屋南)、東海環状道(大垣西～養老、新四日市J～東員) 等  
名 高 速 : 明道町J～清洲J、山王J～東海J 〕

<現 在>

青字:均一料金区間

# 中京圏ネットワーク整備の経緯



# 中京圏の交通流動と利用経路の特性①（全体像・外外交通）

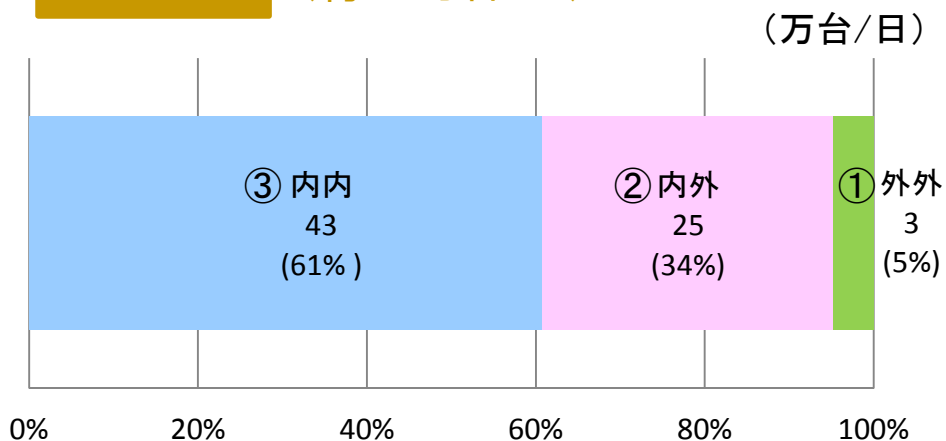
## 【全体像】

- 東海環状内を利用している交通は、約71万台/日
- うち、外外交通は約3万台/日、内外交通は約25万台/日、内内交通は約43万台/日

## 【外外交通】

- 外外交通は、約3万台/日
- 東海環状の外外交通は、東名・知多方面⇔東名阪方面（関東⇔近畿）、名神⇔中央道の利用が大半を占める

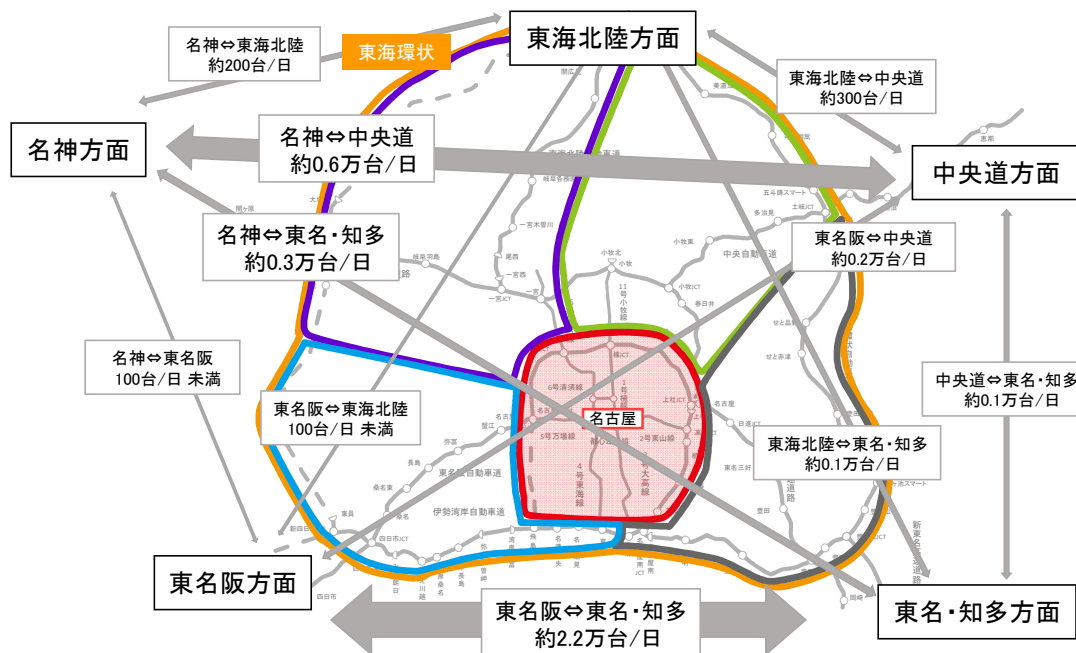
### 東海環状内（約71万台/日）



- (内内) 東海環状内で乗降する交通
- (内外) 東海環状内で乗り外側で降りる交通、または外側で乗り東海環状内で降りる交通
- (外外) 東海環状外で乗降し、東海環状内を通過する交通

※ 東海環状内: 東海環状を含む

※ETCデータ(H28.10)

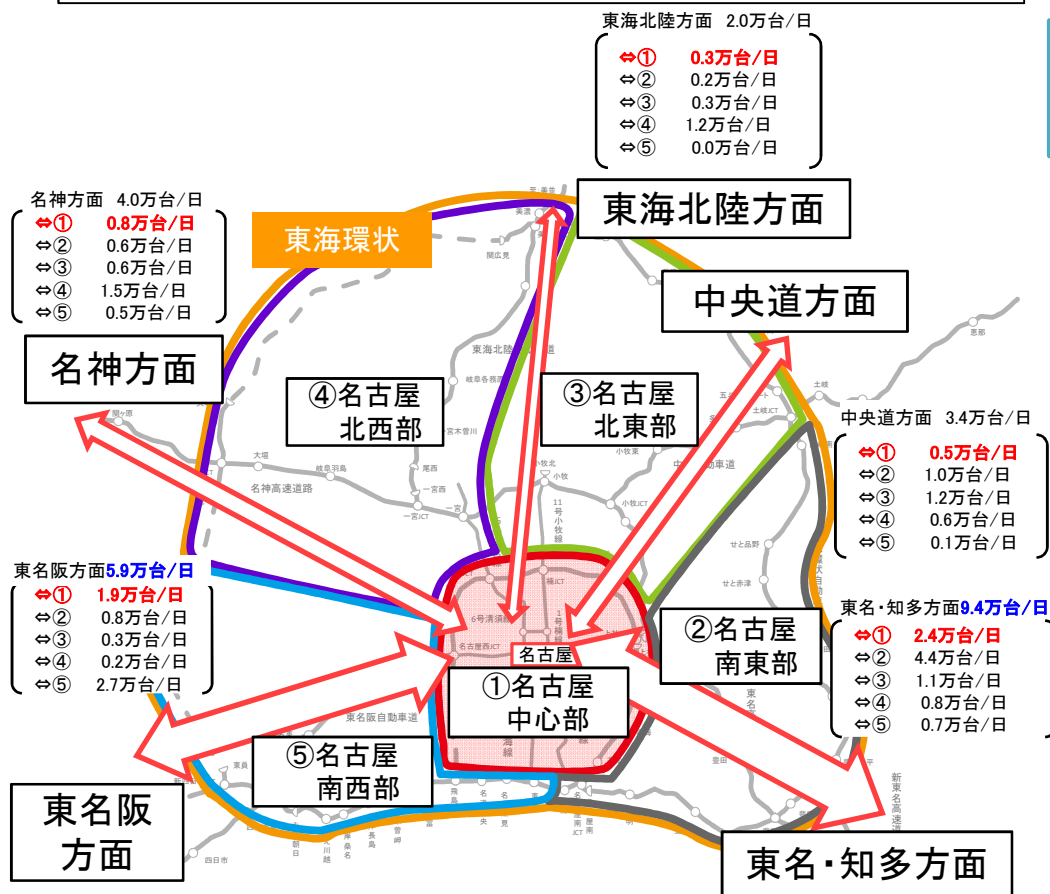


※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計  
 ※ ETCデータ(H28.10)

# 中京圏の交通流動と利用経路の特性（内外・内内交通）

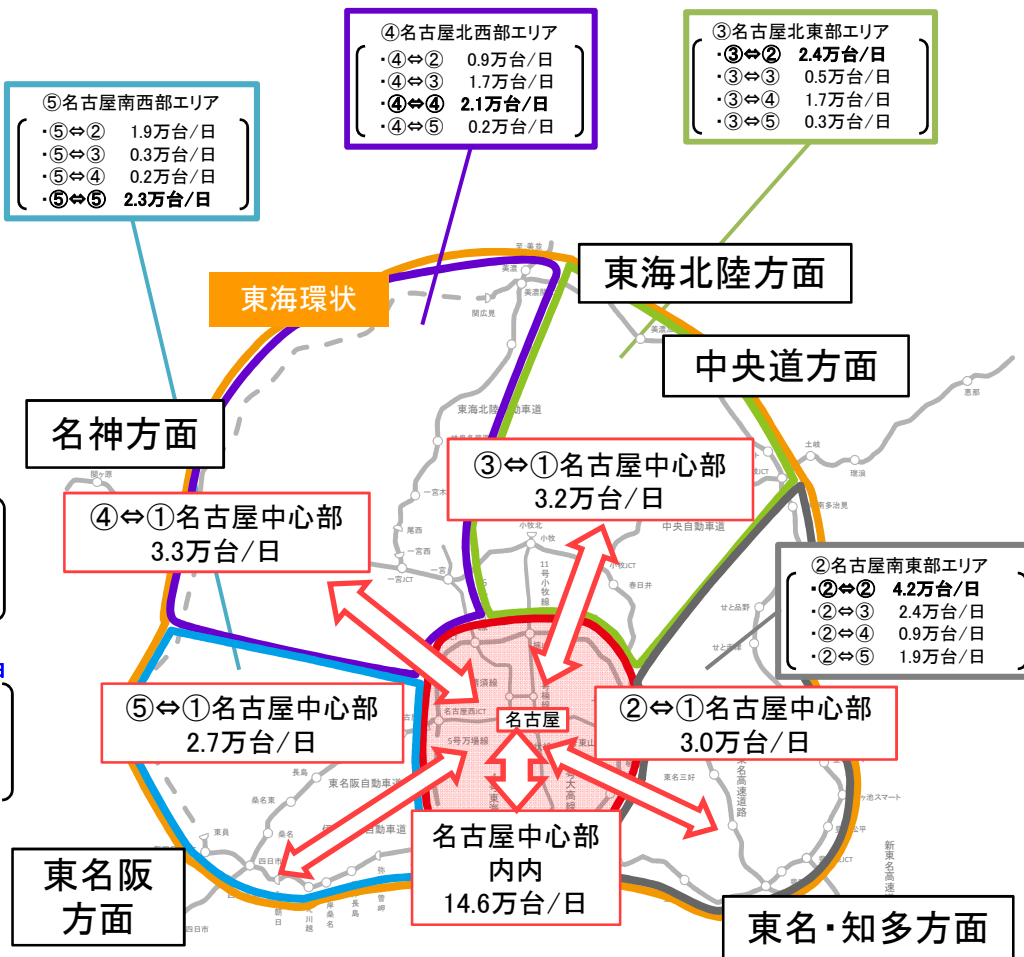
## 【内外交通】

- 内外交通は、約25万台/日
- うち名古屋中心部発着の交通は約6万台/日
- 東名・知多方面⇔東海環状内、東名阪方面⇔東海環状内が多い



## 【内内交通】

- 内内交通は約43万台/日
- うち名古屋中心部発着の交通は約27万台/日



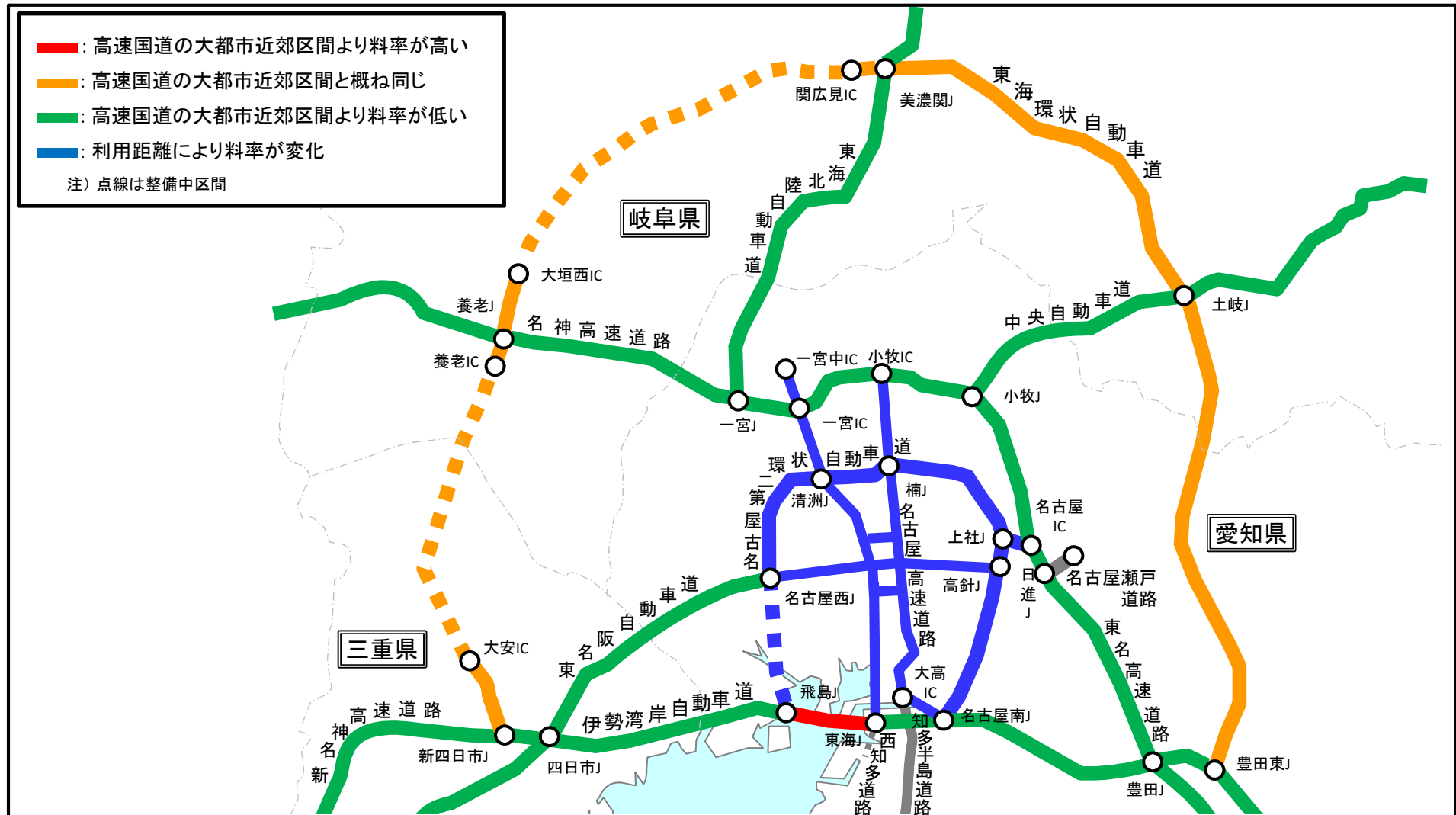
※ ①名古屋中心部:名古屋高速・名二環の内側  
 ②名古屋南東部:東名(名古屋IC以東)・東海環状(土岐J以南)・伊勢湾岸(東海J以東)  
 ③名古屋北東部:名古屋高速(11号小牧線)・東名(名古屋IC~小牧J)・東海環状(土岐以北)・中央道  
 ④名古屋北西部:名古屋高速(16号一宮線)・名神(養老J以東)・東海北陸(美濃関J以南)  
 ⑤名古屋南西部:東名阪(四日市J以東)・伊勢湾岸(東海J以西)

※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計  
 ※ ETCデータ(H28.10)



# 中京圏内の料金水準の現状

○ 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違うことにより、路線や区間によって異なる



# 中京圏内の料金水準の現状

## 【会社】

	<完成年度>※12	<路線名>	<料率>
対距離制を基本とする区間	S39.9	東名高速、名神高速、東海北陸道 等	32.2円/km※11 (24.6円/km※1 (税抜))
	H17.3	東海環状自動車道	37.4円/km※13
	H10.3	伊勢湾岸道	40.1円/km※14 (東海JCT～飛鳥JCT : 108.1円/km (税抜) 豊田東JCT～東海JCT, 飛鳥JCT～四日市JCT : 24.6円/km※1 (税抜))
利用距離により料率が変化する区間 (均一料金制区間等)			最短利用時 ~ 平均利用時 ~ 最長利用時
	S63.3	名古屋第二環状自動車道	<30km未満510円均一> <30km以上～45km未満620円均一> <45km以上730円均一> 850.0円/km※2～42.9円/km※3～14.7円/km※4

## 【公社】

	<完成年度>※12	<路線名>	<料率>
利用距離により料率が変化する区間 (均一料金制区間等)			最短利用時 ~ 平均利用時 ~ 最長利用時
	S54.7	名古屋高速道路(名古屋線)	<名古屋線780円均一> 1950.0円/km※5～65.0円/km※6～29.5円/km※7
	H13.3	名古屋高速道路(尾北線)	<尾北線370円均一> 617.0円/km※8～56.1円/km※9～41.6円/km※10

- ※1: ターミナルチャージを除いた場合の料金水準
- ※2: 清洲東第一～平田0.6km利用した場合
- ※3: 平均トリップ長11.9km(H22道路交通センサスを基に算出)利用した場合
- ※4: 名古屋南JCT～名古屋西JCT42.3km利用した場合
- ※5: 4号東海線港明～六番南0.4km利用した場合
- ※6: 平均トリップ長12.0km(H26.6に実施したOD調査より)利用した場合
- ※7: 清洲JCT～東海JCT26.4km利用した場合(利用距離は図面等から算出)

- ※8: 一宮西春～一宮南0.6km利用した場合
- ※9: 平均トリップ長の6.6kmの場合
- ※10: 一宮中～清洲JCT8.9km利用した場合
- ※11: 小牧～養老JCT31.7km利用した場合
- ※12: 完成年度は、当該区間内で最初に開通した区間の年度
- ※13: 平均トリップ長の40kmの場合
- ※14: 豊田東JCT～四日市JCT56.3km連続利用した場合  
(高速国道との連続利用割引含む)

## 中京圏内の車種区分の現状

	2車種 (名古屋高速)	5車種 (NEXCO中日本)
軽自動車	1.0	0.8
普通車		1.0
中型車		1.2
大型車	2.0	1.65
特大車		2.75

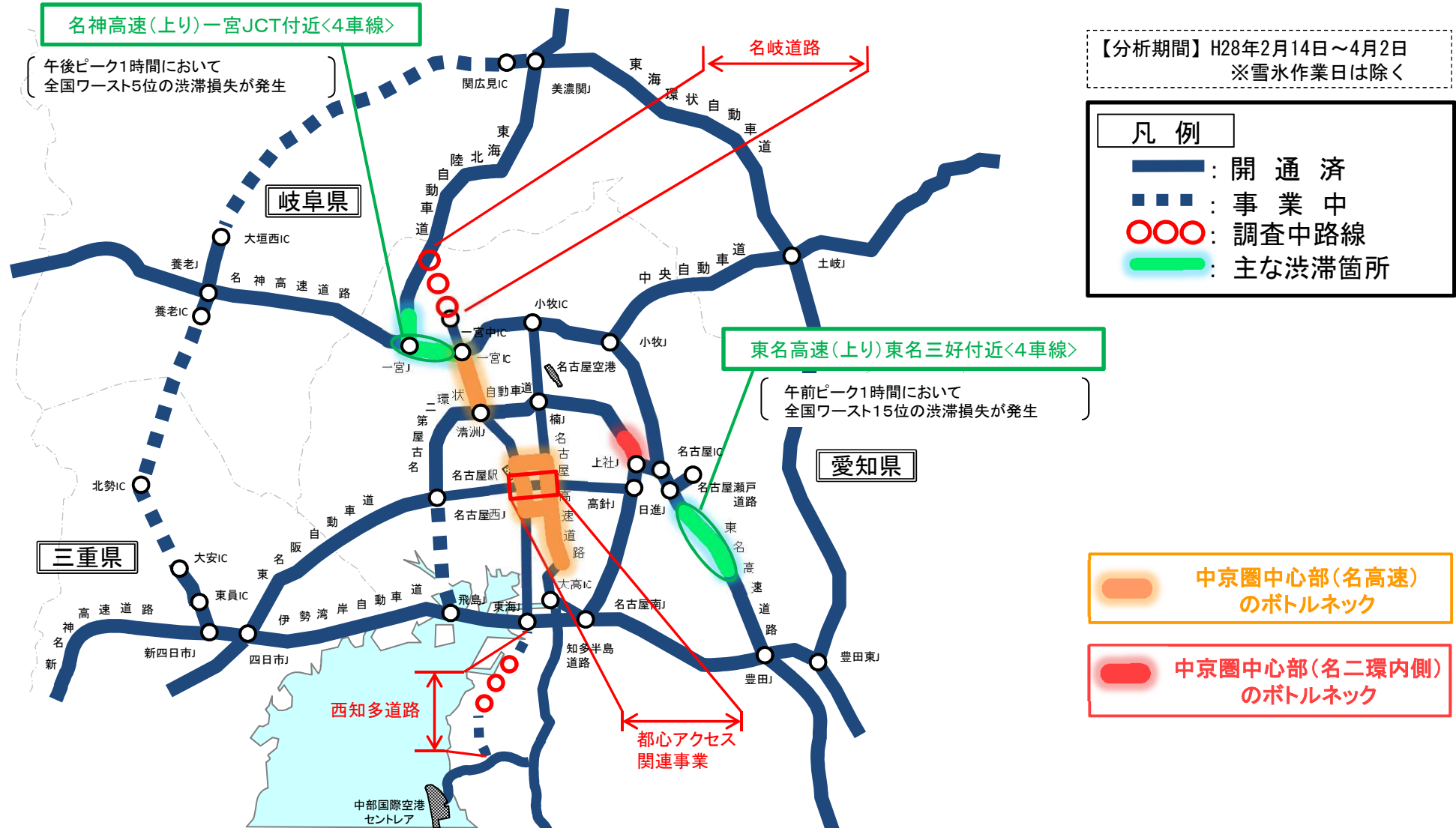
# 中京圏内の管理主体の現状

○ ネットワーク内に管理主体が異なる道路が存在 (NEXCO、名古屋高速等)



# 中京圏内の高速道路ネットワークの現状

- 名古屋の中心部を発着する交通が多く、一宮付近や名古屋中心部等の特定箇所において渋滞が発生
- 東名高速・名神高速を東西方向に通過する交通に対して、迂回路としての東海環状自動車道は遠回りの経路となるため、車線拡幅などの渋滞対策が不可欠



# 中京圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

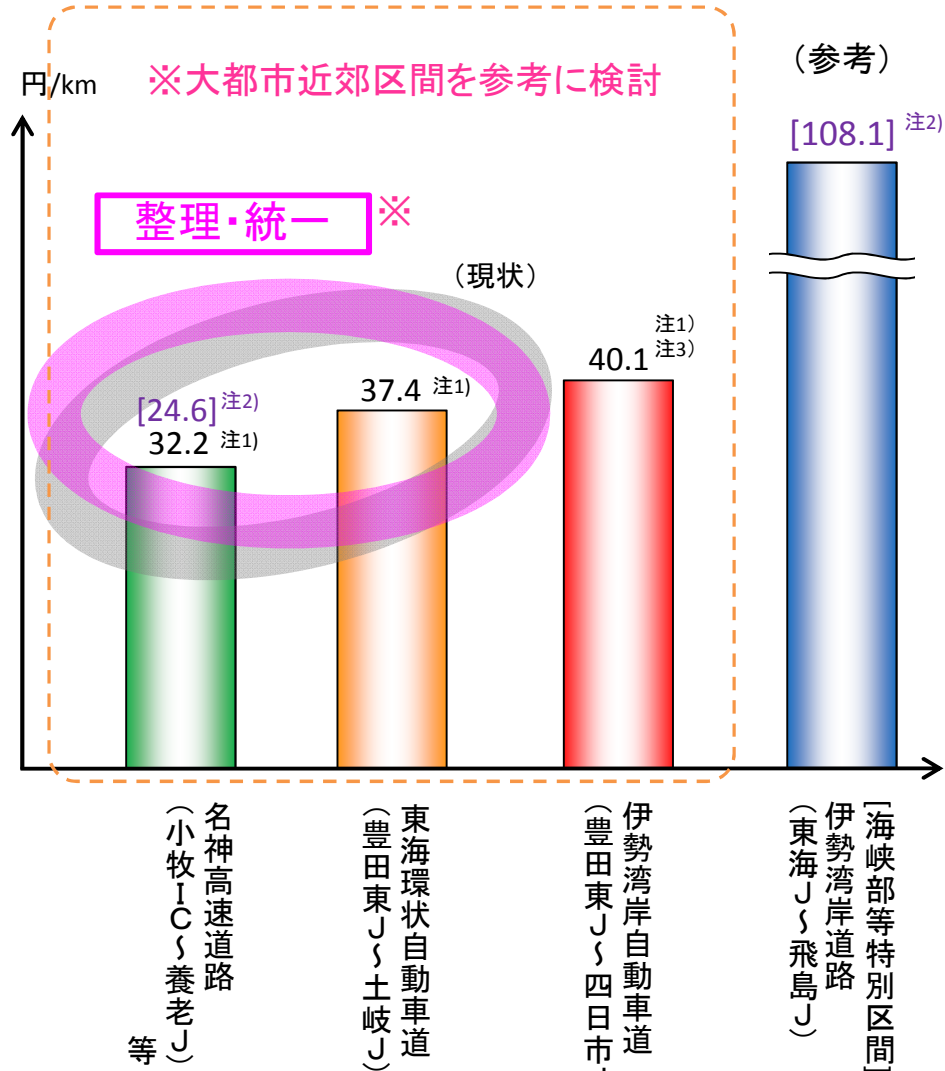
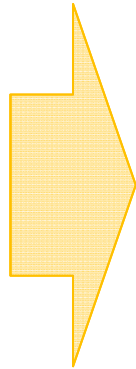
対距離料金区間

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

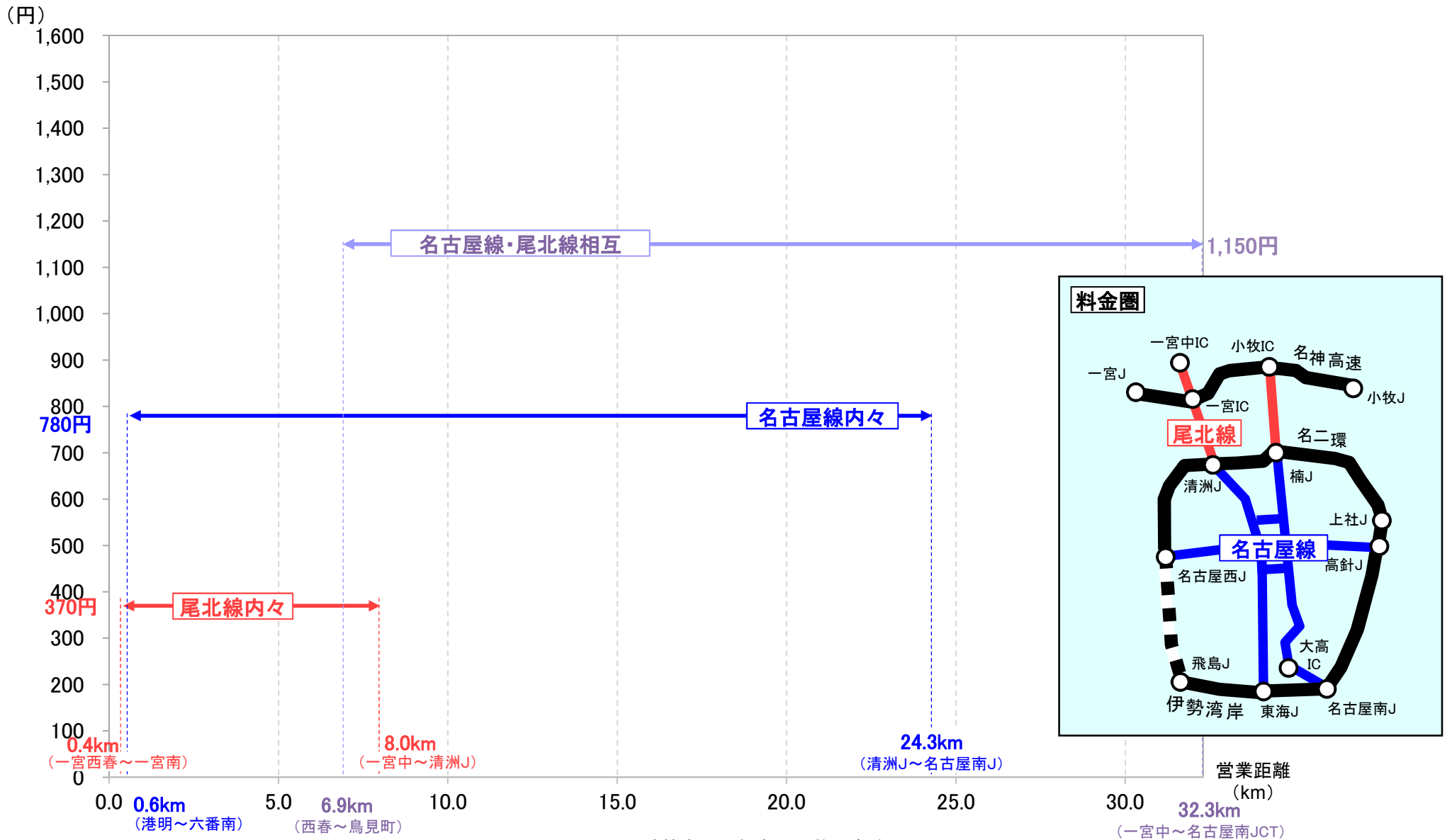
など

対距離化



注1) 普通車全線利用時の場合 (税込)  
 注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準  
 注3) 高速国道との連続利用割引適用後の料金水準

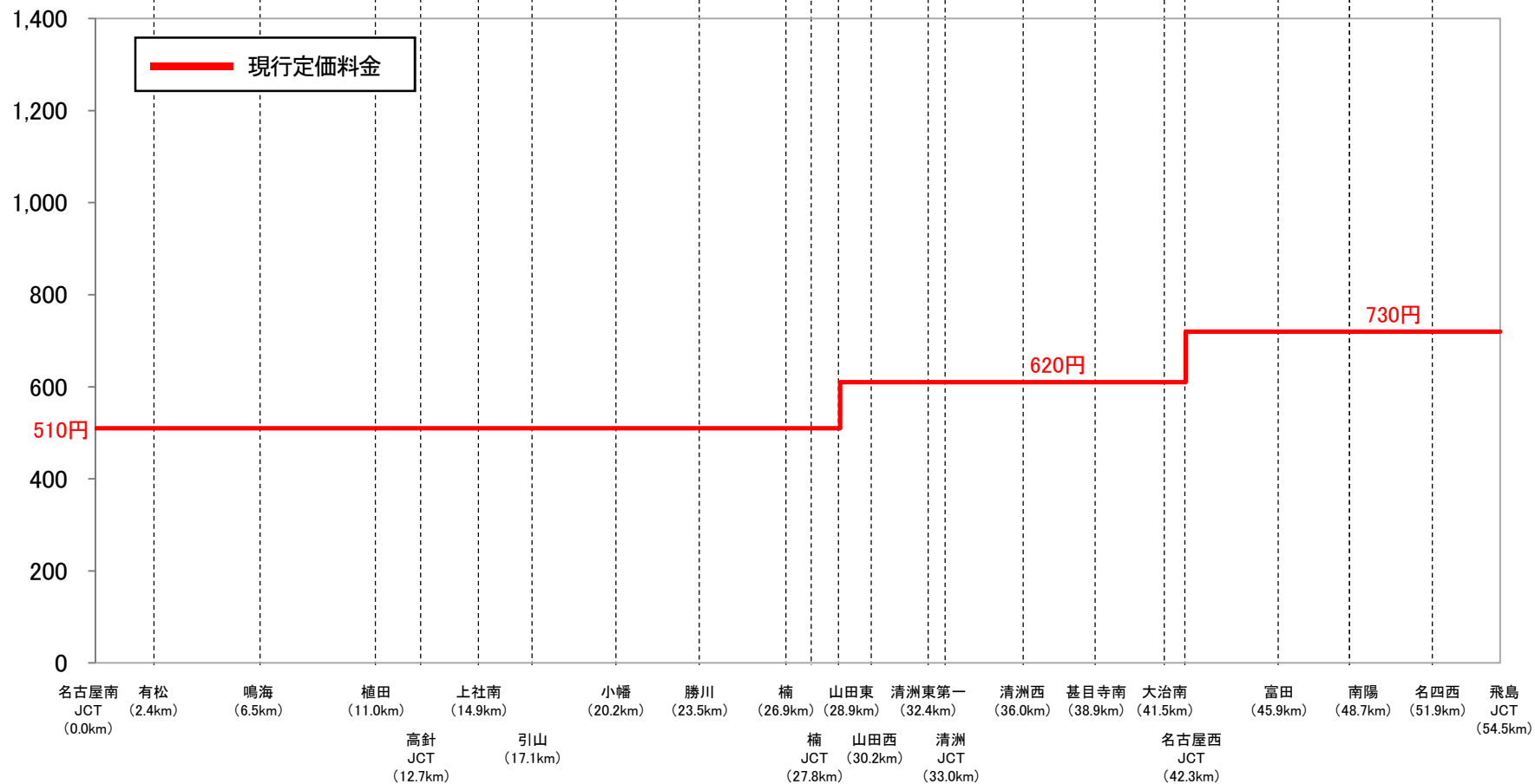
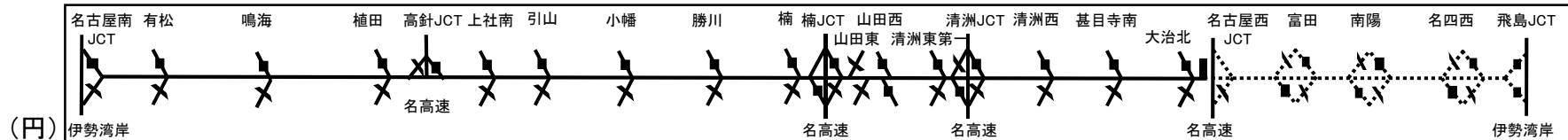
# (参考)名古屋高速道路の現行の料金水準



※現行の尾北線特定区間料金の記載は省略

# (参考)名古屋第二環状(名古屋南JCT~飛島JCT)の現行の料金水準

○ 距離別料金制(54.5km、0~30km:510円、30~45km:620円、45km以上:730円)

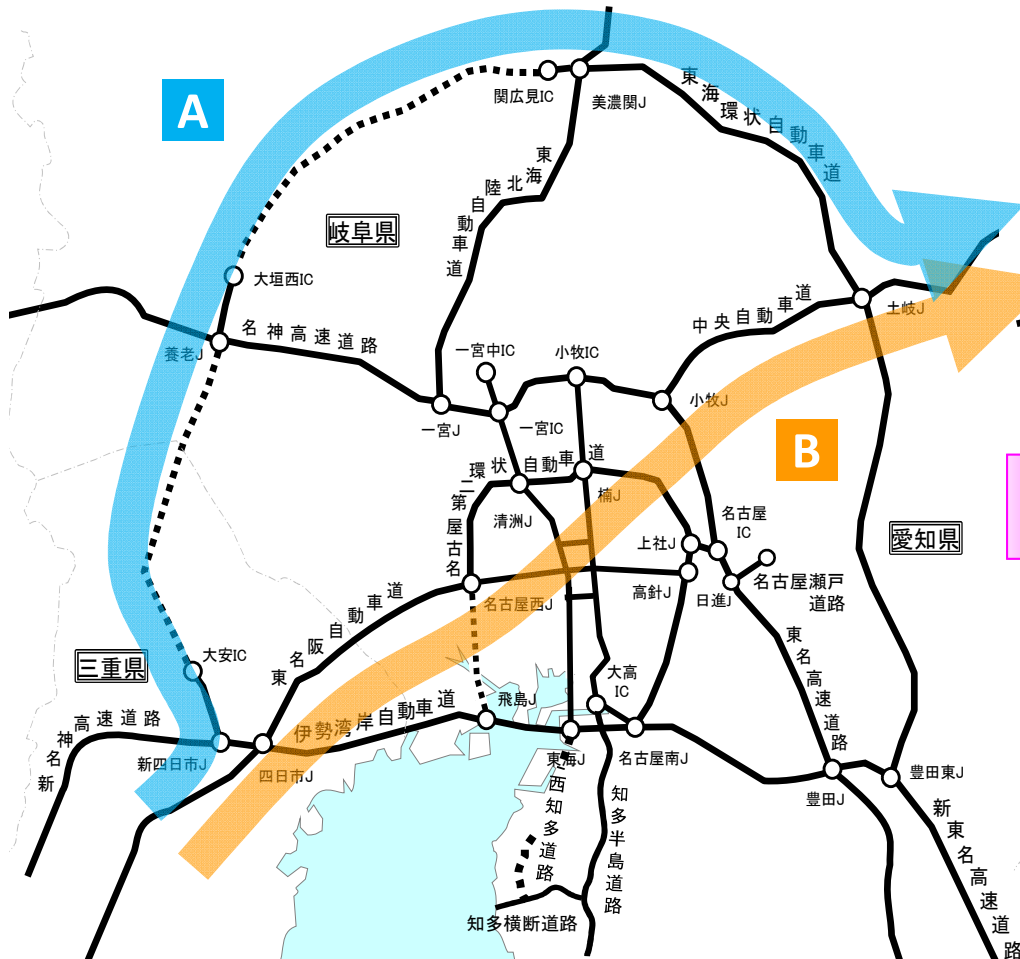




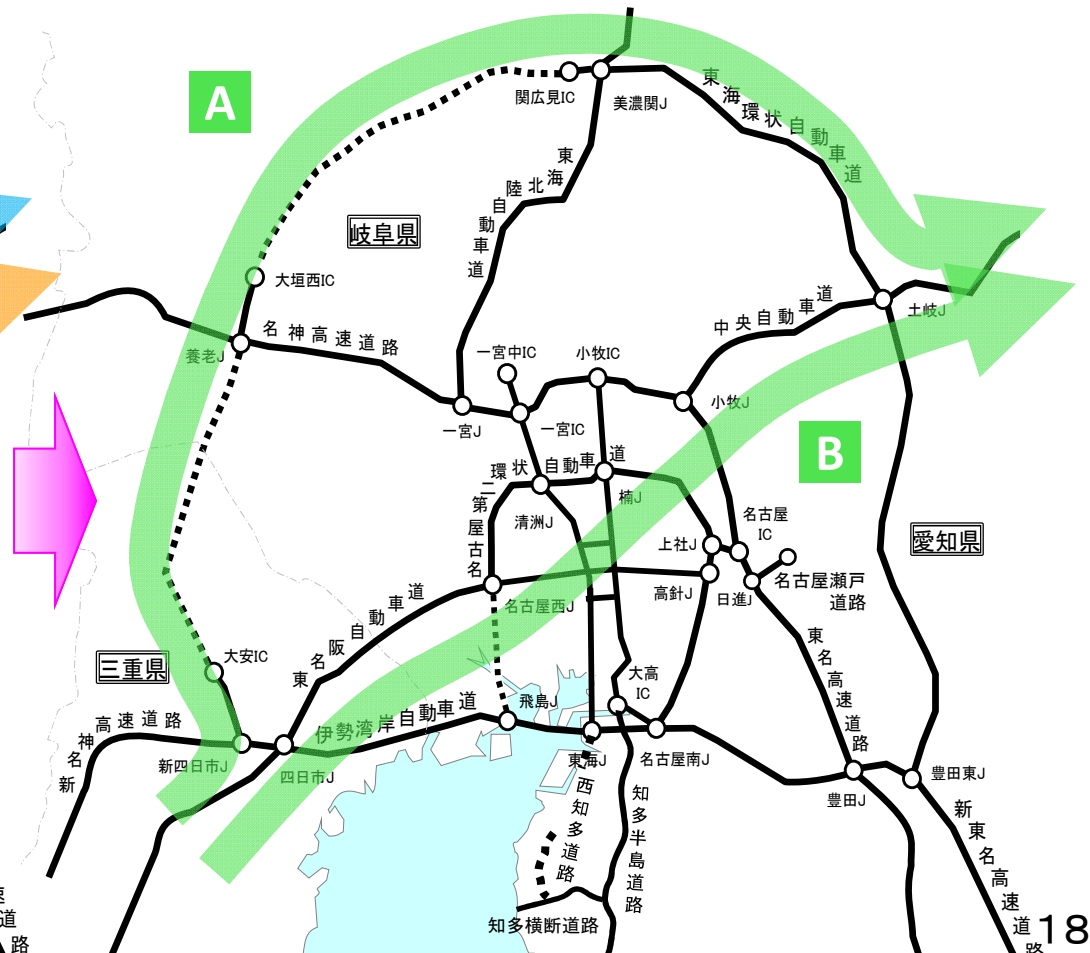
# 起終点を基本とした継ぎ目のない料金①<同一発着同一料金(イメージ)>

- 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、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定。(東海環状自動車道経由の料金 > 都心部経由の料金 ⇒ 東海環状自動車道経由の料金を引下げ)
- (※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない。

[Aルート料金 > Bルート料金]



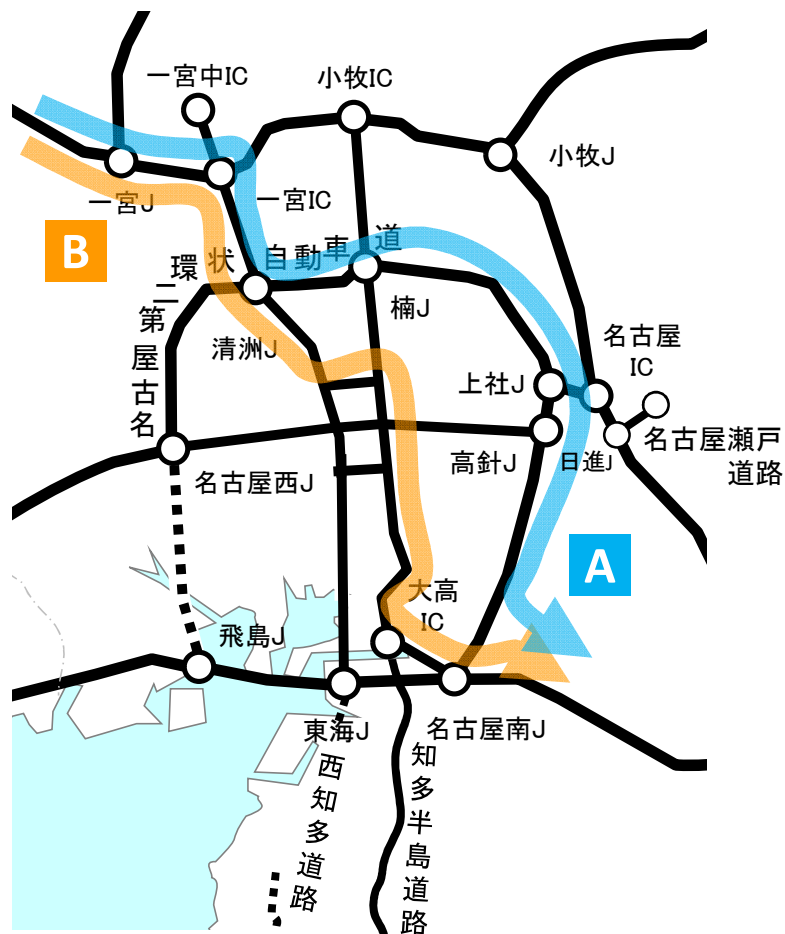
[Aルート料金 = Bルート料金]



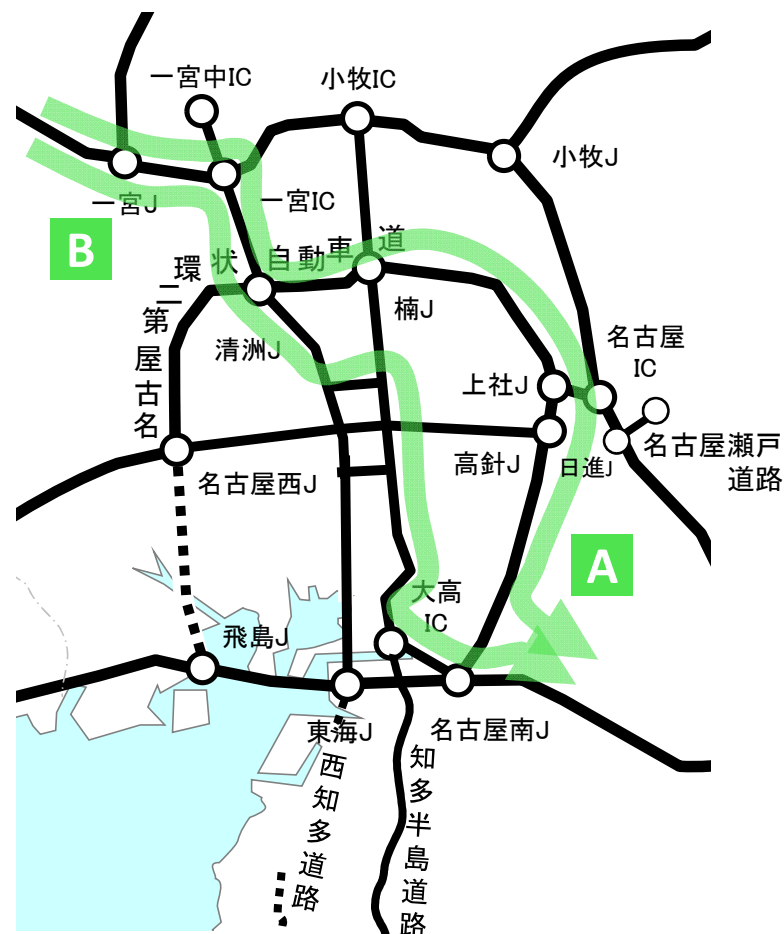
## 起終点を基本とした継ぎ目のない料金①<同一発着同一料金(イメージ)>

- 名古屋第二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、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定。(名古屋第二環状自動車道経由の料金 > 都心部経由の料金 ⇒ 名古屋第二環状自動車道経由の料金を引下げ)  
(※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない。

[Aルート料金 > Bルート料金]



[Aルート料金 = Bルート料金]



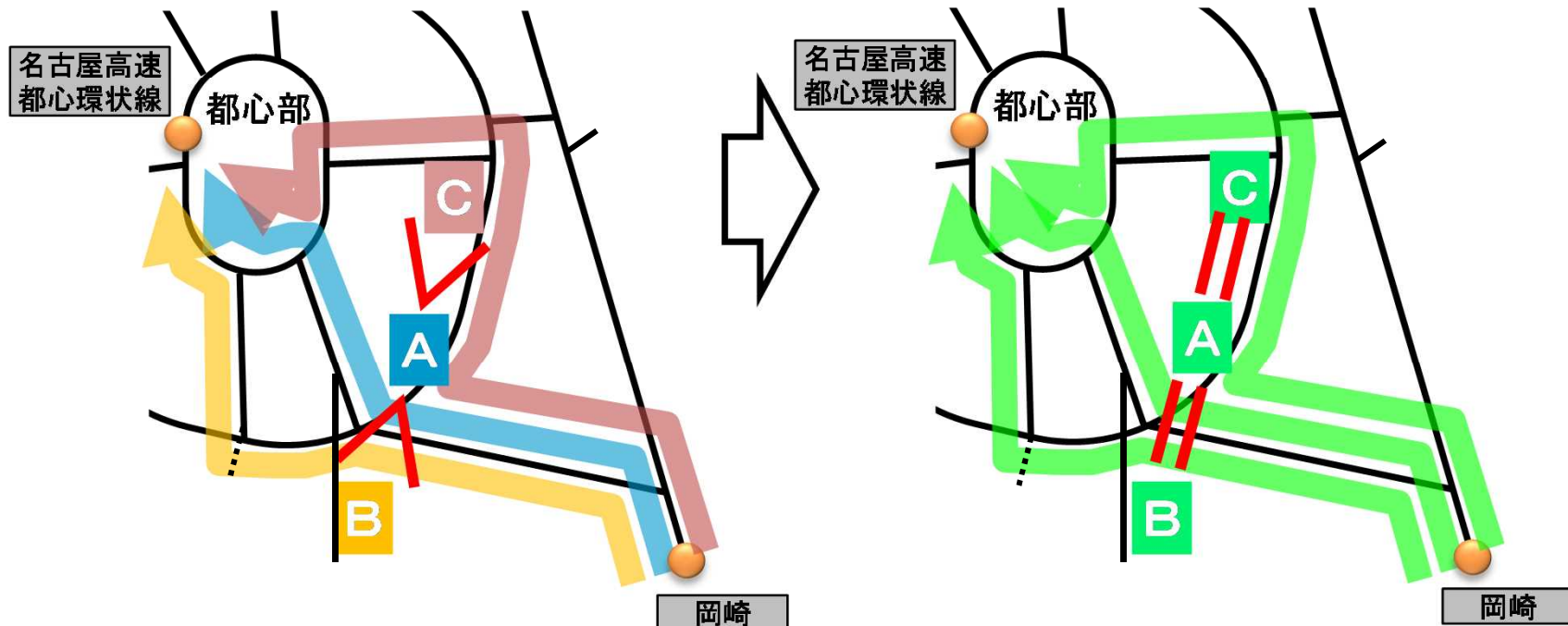
## 起終点を基本とした継ぎ目のない料金②

### <都心への分散流入(イメージ)>

- 都心部の流入交通の経路選択等に偏りが発生し、特定箇所において交通集中が発生
- 名古屋都心部への流入に関して、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

$$\left[ \begin{array}{l} \text{Aルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} < \begin{array}{l} \text{Bルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} < \begin{array}{l} \text{Cルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} \right]$$

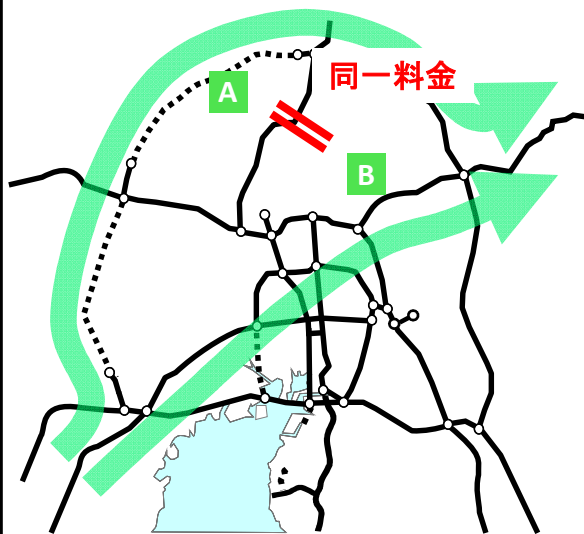
$$\left[ \begin{array}{l} \text{Aルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Bルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Cルート} \\ \text{の} \\ \text{料金} \end{array} \right]$$



# 戦略的な料金体系<経路別の混雑状況に応じた料金施策(イメージ)>

## 【名二環の開通に合わせ】

- 発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても料金を等しくする



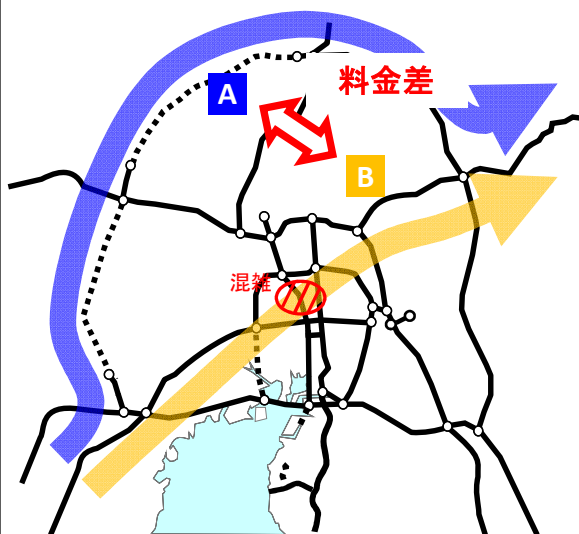
[Aルート of 料金 = Bルート of 料金]

(※) 都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない

影響を検証した上で

## 【その後】

- 混雑している経路からの転換を促進するため、経路側の料金に一定の差を設ける



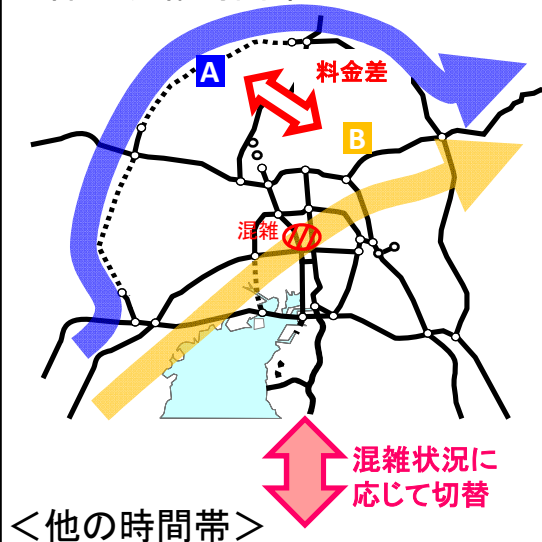
[Aルート of 料金 < Bルート of 料金]

## 【将来】

- 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>



<他の時間帯>

