

中京圏の新たな高速道路料金について

国土交通省 道路局 高速道路課

1 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『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」』の中間答申及び平成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ました。

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ます。

中京圏の高速道路の料金についても、社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会 中京圏小委員会における議論等を経て、令和3年5月1日より新たな高速道路料金がスタートしました。本稿では中京圏における新たな高速道路料金についてご紹介します。

2 これまでの中京圏の高速道路料金の課題

中京圏の見直し前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ました。

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、使いにくい状態となっていました。

また、東海環状自動車道の整備が進められていますが、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、見直しが必要でした。

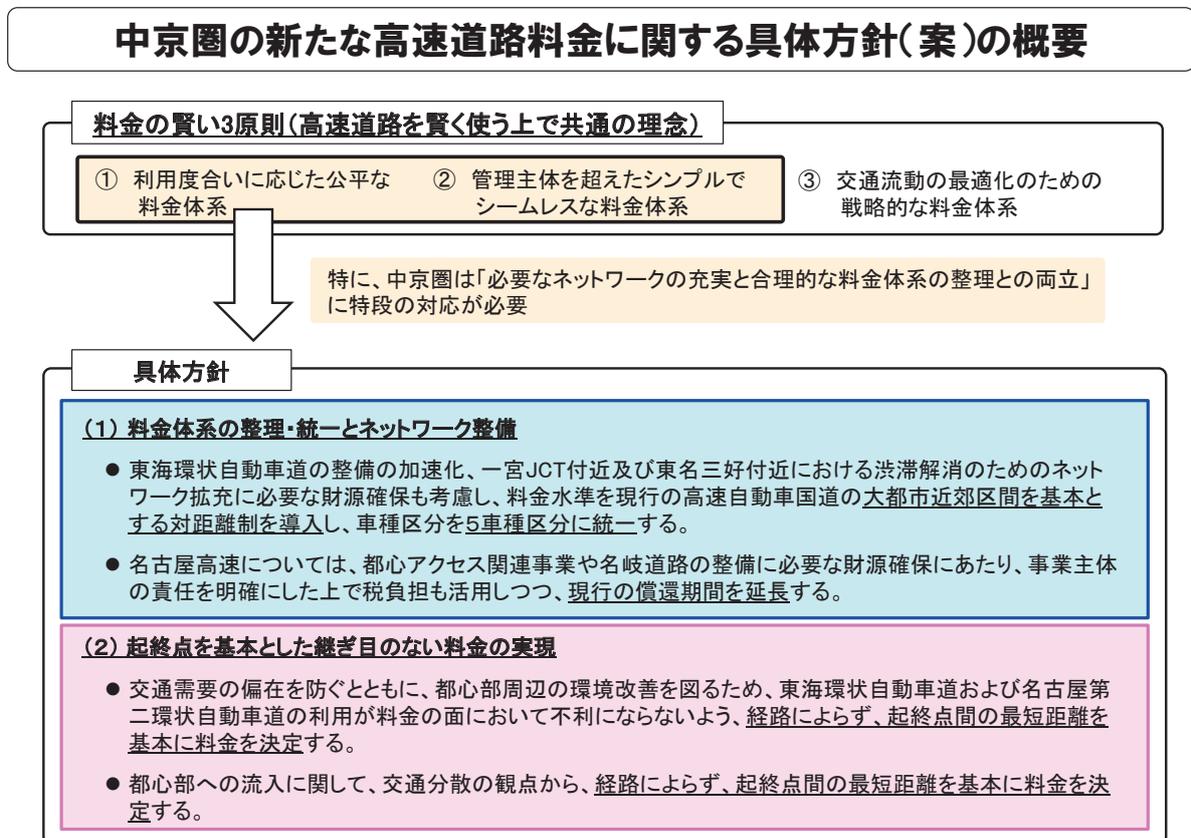
さらに、名古屋の中心部を発着する交通が多く、一宮JCT付近や名古屋中心部等の特定箇所において渋滞が発生しているため、各方面において、既存のネットワーク及び整備が進められている環状道路を有効活用した交通の分散処理が必要でした。ただし、東名高速・名神高速を東西方向に通過する交通に対して、迂回路としての東海環状自動車道は遠回りの経路となるため、車線拡幅などの渋滞対策が不可欠となっていました。

3 中京圏の新たな高速道路料金の概要

社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会 中京圏小委員会の「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）」において、「料金の賢い3原則」に従って、(1) 料金体系の整理・統一、(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現、(3) 戦略的な料金体系の実現に

向けた取組が示されました。

この方針に基づき、今後のネットワーク充実のための財源確保も念頭に、円滑な交通処理や確実な債務償還も考慮しながら、中京圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、令和2年2月5日に国から「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を発表しました。その後、高速道路会社等において料金案に対するパブリックコメントを実施し、令和2年3月31日に事業許可等の手続きを行い、令和3年5月1日より中京圏の新たな高速道路料金がスタートすることとなりました。

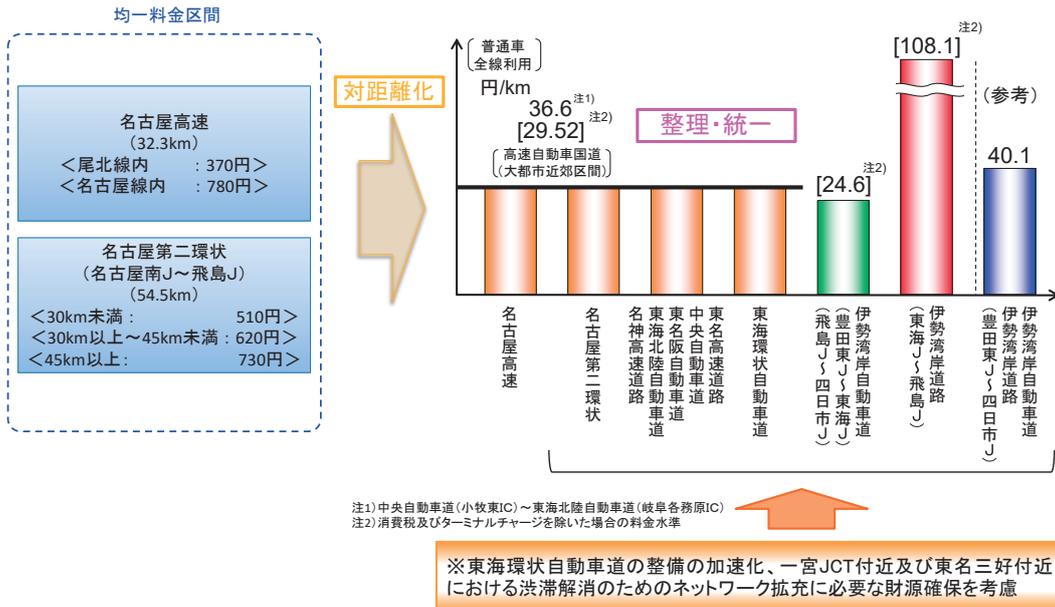


(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

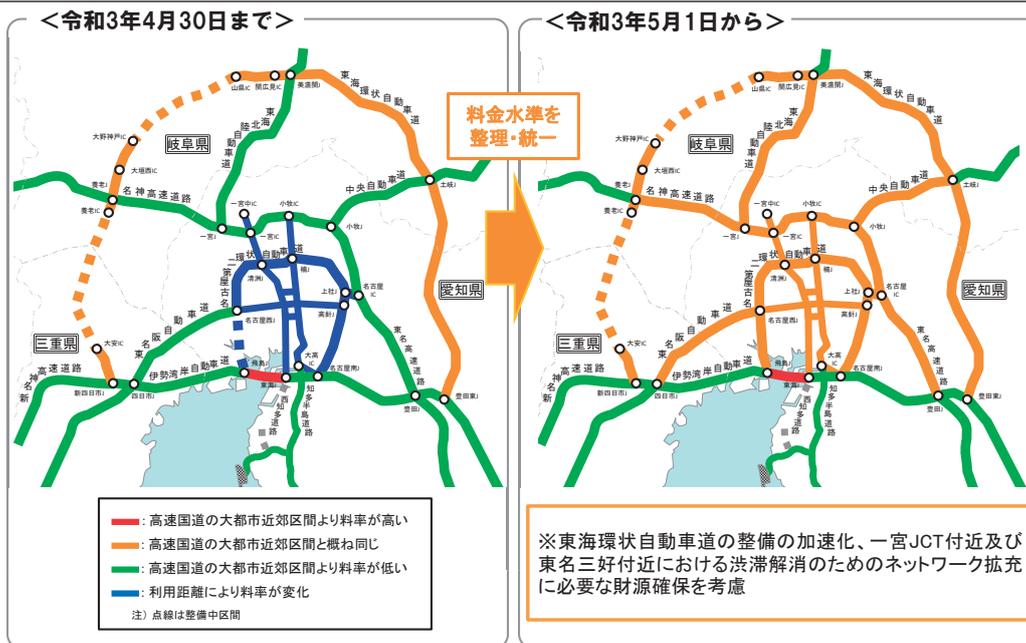
名古屋高速の料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入することとし、高速道路ネットワーク全体における公平性や、名古屋都心部における交通の定時性の確保等を考慮し、必要な料金を設定しました。なお、新たな料金の導入に伴い、名古屋線・尾北線の料金圏を廃止することとし、車種区分については、5車種区分へ統一しました。

ネクスコ中日本の路線の料金水準については、高速道路を賢く使うための前提となる東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近や東名三好付近における渋滞解消のためのネットワークの拡充に必要な財源確保の観点から、東海環状自動車道の内側について、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ました。その際、現在、均一料金となっている名古屋第二環状自動車道については、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定しました。

中京圏内の料金水準の整理・統一



中京圏内の料金水準の整理・統一



(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しました。これにより、発地と着地が同一であれば、東海環状自動車道経由の料金が都心部周辺経由の料金より高い場合、都心部周辺経由の料金へと引き下げられることとなりました。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方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しました。また、名古屋第二環状自動車道についても、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

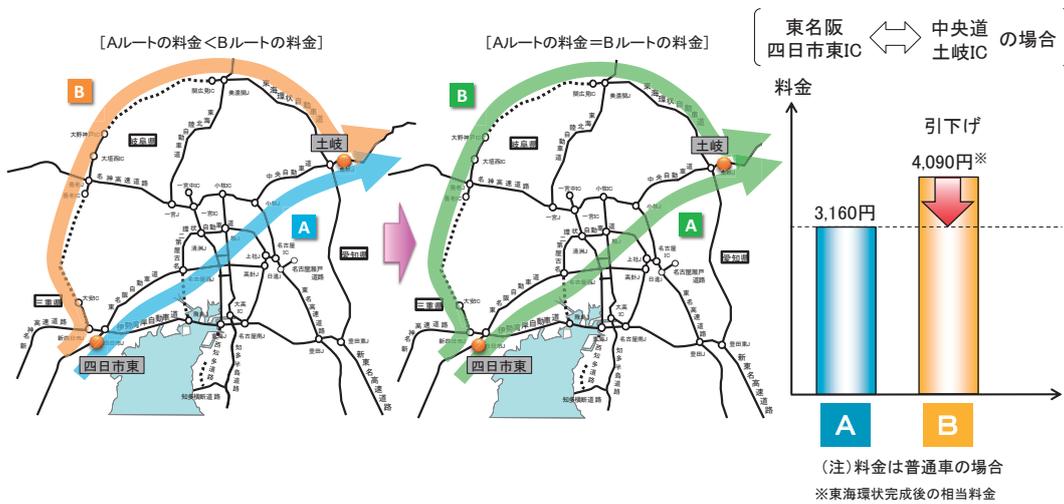
から、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定することとしました。

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古屋第二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しました。

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しました。

起終点を基本とした継ぎ目のない料金(「経路によらない同一料金」導入)

- 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 > 都心部周辺経由の料金 ⇒ 東海環状自動車道経由の料金を引下げ)
(※) 都心部周辺経由の料金の方が高い場合には、都心部周辺経由の料金は引き下げない。

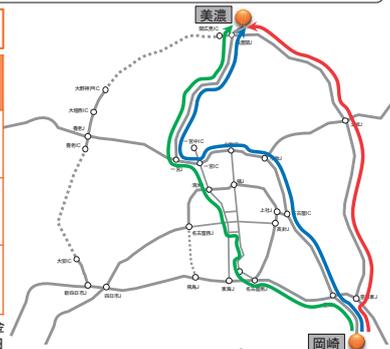


中京圏の新たな料金の具体事例

⑤ 東名高速(岡崎)→東海北陸道(美濃)

経路選択	現行 ⇒ 新料金	経路によらない同一料金
➤ 東海環状 (90.0km)	3,020円 ⇒ 3,000円 (同一発着2,830円) (▲20円)	東海環状内側に比べ割安 据え置き 3,000円
□ 東海環状内側 対距離 (98.6km)	2,830円 ⇒ 3,300円 (+470円)	3,300円※
▲ 東海環状内側 名高速 (98.3km)	3,330円 ⇒ 3,620円 (+290円)	3,620円

注) 料金はETC車(普通車)の定価料金
※ 経路別の課金が可能となる料金システムを導入するまでの間は3,000円



⑥ 東名高速(岡崎)→名神高速(関ヶ原)

経路選択	現行 ⇒ 新料金	経路によらない同一料金
➤ 東海環状 (143.9km)	4,480円 ⇒ 4,690円 (同一発着2,760円) (+210円)	3,160円
□ 東海環状内側 対距離 (96.0km)	2,760円 ⇒ 3,160円 (+400円)	3,160円
▲ 東海環状内側 名高速 (95.7km)	3,260円 ⇒ 3,480円 (+220円)	3,480円

注) 料金はETC車(普通車)の定価料金

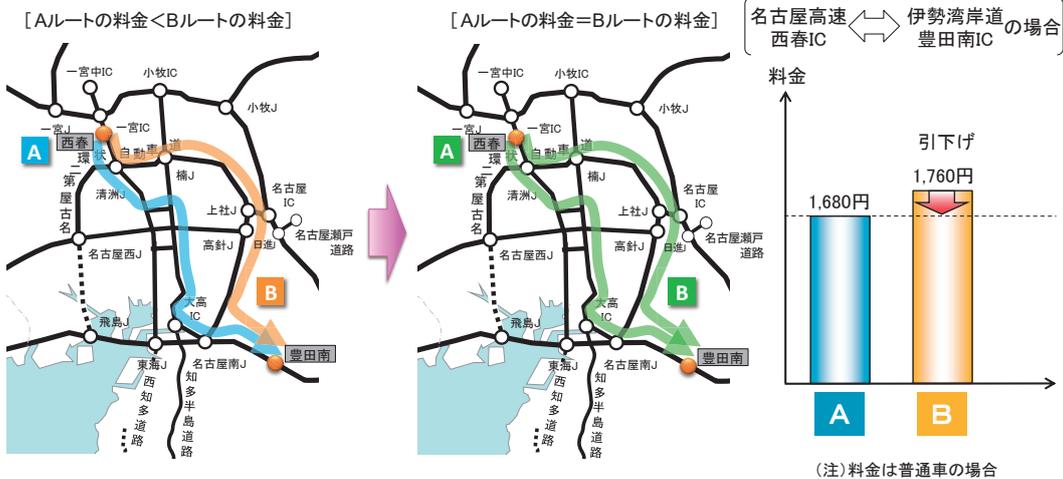


起終点を基本とした継ぎ目のない料金(「経路によらない同一料金」導入)

○ 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。

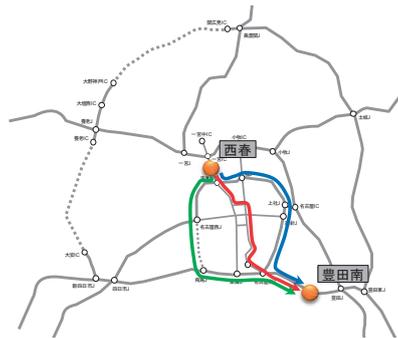


中京圏の新たな料金の具体事例

③ 名古屋高速(西春) → (清洲J経由) → 伊勢湾岸(豊田南)

経路選択	現行 ⇒ 新料金	経路によらない 同一料金 1,680円
都心経由 (40.4km)	1,660円 ⇒ 1,680円 (+20円)	
名二環迂回 (49.1km)	1,500円 ⇒ 1,760円 (+260円)	
伊勢湾 ・名二環迂回 (48.8km)	2,270円 ⇒ 2,540円 (+270円)	

(注) 料金はETC車(普通車)の定価料金



④ 名古屋高速(豊山南) → (楠J経由) → 伊勢湾岸(豊田南)

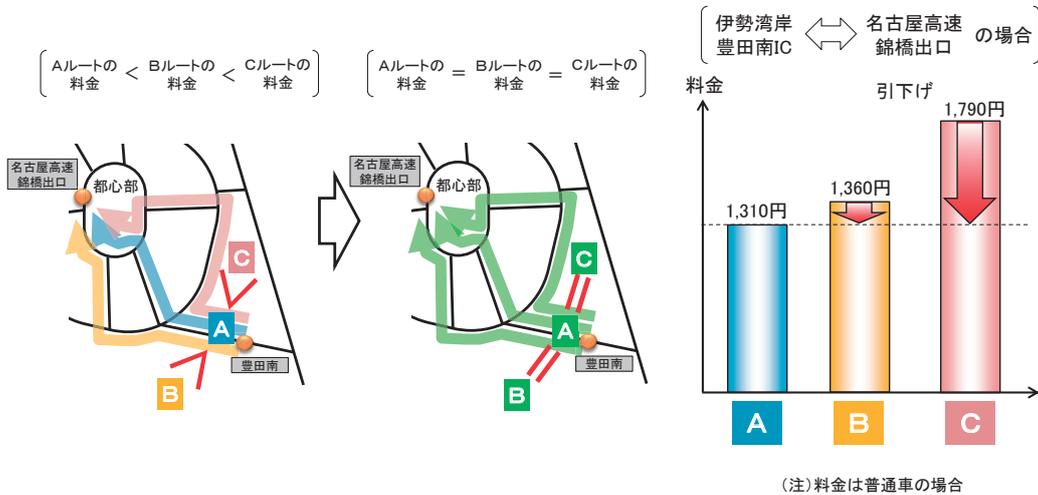
経路選択	現行 ⇒ 新料金	経路によらない 同一料金 1,560円
都心経由 (36.8km)	1,500円* ⇒ 1,560円 *特定料金区間 (+60円)	
名二環迂回 (41.6km)	1,230円* ⇒ 1,580円 *特定料金区間 (+350円)	
伊勢湾 ・名二環迂回 (51.7km)	2,110円* ⇒ 2,460円 *特定料金区間 (+350円)	

(注) 料金はETC車(普通車)の定価料金



都心部への分散流入(「経路によらない同一料金」の導入)

- 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



中京圏の新たな料金の具体事例

①伊勢湾岸(豊田南)→名古屋高速(錦橋)

経路選択	現行 ⇒ 新料金	経路によらない 同一料金 1,310円
イ 東海線 (31.4km) 伊勢湾岸道経由	1,430円 ⇒ 1,360円 (▲70円)	
ロ 大高線 (29.1km)	1,290円 ⇒ 1,310円 (+20円)	
ハ 東山線 (38.7km) 名二環経由	1,800円 ⇒ 1,790円 (▲10円)	

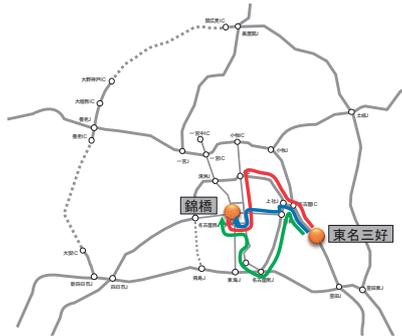
(注) 料金はETC車(普通車)の定価料金



②東名高速(東名三好)→名古屋高速(錦橋)

経路選択	現行 ⇒ 新料金	経路によらない 同一料金 1,480円
イ 楠線 (36.5km) 名二環経由	1,720円 ⇒ 1,690円* *都心環状割引 (▲30円)	
ロ 東山線 (26.9km)	1,720円 ⇒ 1,480円 (▲240円)	
ハ 大高線 (42.6km) 名二環経由	1,720円 ⇒ 1,990円 (+270円)	

(注) 料金はETC車(普通車)の定価料金



4 終わりに

中京圏の新たな高速道路料金の導入により、高速道路を賢く使う上で必要となる高速道路ネットワークの充実化を図りつつ、円滑で快適な交通の確保を目指すことで、中京圏の製造業等におけるポテンシャルを十分に引き出しつつ、我が国の経済の牽引力としての役割が高まることが期待されます。