

国土交通省 国土幹線道路部会 中京圏小委員会  
「中京圏高速道路料金見直し」に関するヒアリング

## 名古屋商工会議所 ご説明内容

1. はじめに
2. 「高速道路等整備の意義と課題・要望」
3. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

2019.7.1

# 1. はじめに

- 愛知県の製造品出荷額は全国一の約45兆円。  
製造業で日本経済をけん引
- 名古屋港の貿易黒字は約7兆円。貿易収支の稼ぎ頭

## 名古屋港の実力(2018年度貿易統計)

- 総取扱貨物量の約7割を占める外国貿易の貿易額は、17兆8,213億円。
- 輸出額は12兆4,845億円、輸入額は5兆3,368億円で、輸出額は、20年連続日本一。
- 貿易黒字額は7兆1,476億円と、日本経済をけん引。21年連続日本一。
- 日本経済を支える自動車輸出台数は137万台。40年連続日本一。



出典:名古屋港管理組合



出典:名古屋港管理組合

## 2. 「高速道路等整備の意義と課題・要望」

○2027年リニア中央新幹線の開業により、関東・中京圏がスーパーメガリージョンとして一体的に発展することが期待されている。

○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非常に大きい。政府が掲げる2030年の訪日外国人旅行者（インバウンド）客6,000万人の実現にも寄与。

リニア開業後の名古屋駅前ターミナルスクエアイメージ図



出典: 名古屋市役所HP

中部国際空港セントレア ターミナルビルパース図  
ターミナル1とターミナル2 (LCC専用9/20開業予定)



出典: 中部国際空港株式会社HP

## 2. 「高速道路等整備の意義と課題・要望」

### ○名古屋環状二号線のミッシングリンクの早期解消を要望

伊勢湾岸道と接続する飛島の慢性的な渋滞

- 「定時性確保」の妨げ
- ドライバーの労働時間への影響

#### 【事業者の声】

ミッシングリンクの解消は、輸送時間の短縮や輸送効率の向上に効果大





## 2. 「高速道路等整備の意義と課題・要望」 《インフラ整備の課題と要望》

○環状道路開通やリニア開業の効果を高めるためのインフラ整備促進

西知多道路の整備促進と名岐道路の早期整備  
(物流の円滑化、インバウンドを含めた観光の活性化)



出典: 愛知県建設局道路建設課HP



出典: 一宮市役所HP



### 3. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

- 物流を支える運送事業者の大多数は中小企業であり、さらに約半数は小規模事業者
- 中小トラック運送業者は料金の負担増に敏感

#### 貨物自動車運送事業者数の構成比

(2017年3月末時点、貨物軽自動車運送事業者を除く)

##### ●保有車両台数

車両台数(両)	構成比(%)
<b>10以下</b>	<b>55.2</b>
11~20	20.9
21~30	9.6
31~50	7.5
51~100	4.7
101~200	1.4
201~500	0.4
501以上	0.2

##### ●従業員数

従業員数(人)	構成比(%)
<b>10以下</b>	<b>49.3</b>
11~20	23.2
21~30	10.6
31~50	8.1
51~100	5.7
101~200	2.1
201~300	0.5
301~1000	0.3
1001以上	0.1

#### 中小トラック運送業者を取り巻く課題

- 慢性的な人手不足
- 日時指定貨物の増加と貨物の小口化に伴う輸送効率の悪化。



- ドライバー確保のため、通勤時の高速道路手当を支給
- 輸送効率改善(定時性確保)のため的高速道路利用



高速道路料金の値上げは経営に直結



## 2. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

○管理主体(名高速、NEXCO中日本)の違いによる料金所の複数通過、均一価格と距離制区間が混在する料金制度

➡料金体系がわかりにくく、企業にとって割高感を生む料金制度



出典: 中京圏の新たな高速道路料金の在り方に関する要望 地域の課題(岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市)

### 3. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

○管理主体(名高速、NEXCO中日本)の違いによる料金所の複数通過、均一価格と距離制区間が混在する料金制度

→安価な路線に偏重し、交通容量に余裕ある道路が賢く利用されない



●名古屋高速大高線(73,800台/日)

●名古屋高速東海線(28,600台/日)

↓  
料金の安い大高線に偏重

### 3. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

#### ○高速道路および関連する一般道での交通渋滞

#### →慢性的な道路渋滞による物流の生産性低下

●管理主体(名高速、NEXCO中日本)の違いによる異なる料金体系と均一料金体系の混在により、名二環と名古屋高速の短距離利用は割高感があり。

●高速道路利用が図られず、名高速に平行する一般道路(広小路通、国道1号、国道19号)で渋滞が発生。



### 3. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

#### 「料金制度」に対する要望

中小の物流事業者は「慢性的な人手不足」の中でも、定時制の確保に努めるなど、懸命に当地域のモノづくり産業を支える。

→メリットを伴い納得感のある料金制度が必要

- ①大口・多頻度割引制度の拡充により、過度な負担増を回避
- ②人材確保のための通勤割引制度の拡充

### 3. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

#### 「料金制度」に対する要望

交通量の平準化により渋滞を緩和。定時性を確保し物流・人流の円滑化を図る。

→交通量の平準化を促進する料金制度が必要

- ①起終点同一料金を前提とした料金制度の検討
- ②迂回を誘導する戦略的な料金制度の検討

# 3. 「高速道路料金の見直しに係る要望」

## 【ご参考】地元の物流事業者へのヒアリング

### 1. 高速道路を利用する理由

- ・輸送時間の短縮
- ・輸送効率の向上

### 2. 現在の高速道路の課題

#### (1) 料金制度

- ・一部に割高感がある。

#### (2) 高速道路の整備

- ・「名二環」や「東海環状」の全線開通に期待。輸送時間の短縮や輸送効率の向上に効果大
- ・「西知多道路」や「名岐道路」の整備促進に期待。東海北陸道を介したセントレアへの陸送に効果大

#### (3) 渋滞

- ・知多半島道路と伊勢湾岸道路が結ばれておらず、僅かな距離の下道に渋滞が発生
- ・一宮周辺の渋滞が激しい。「名岐道路」の開通に期待

### 3. 望ましい料金制度

#### (1) 過度な負担増とならない料金制度

- ・大口割引は活用しているが通行料金の負担が大きいため、負担増は経営に影響大

#### (2) 通勤割引の拡大

- ・ドライバーの確保に苦慮しており、インセンティブとして社員の通勤に高速道路の利用を認めたい。採用エリアも広がる。  
「通勤割引の拡大」は経営への負担が緩和され、高速道路の利用促進にもつながるのではないか。

#### (3) 渋滞対策

- ・とにかく時間短縮を優先したいため、交通の適切な分散化が図られる制度が望ましい