



社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会
第4回 中京圏小委員会

説明資料

令和元年8月20日
名古屋高速道路公社

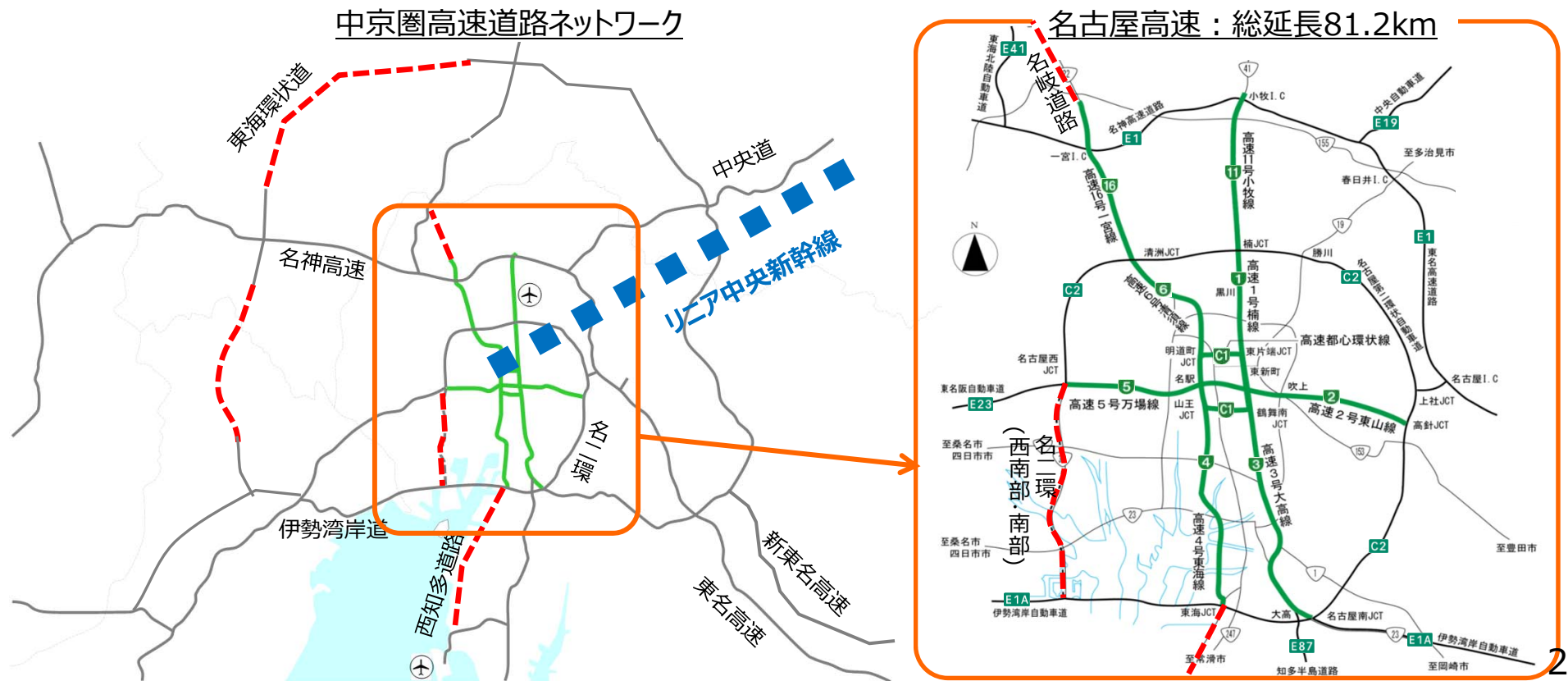
本日の説明内容

- 1 名古屋高速道路の概要
- 2 名古屋高速道路の今後の方向性
- 3 名古屋高速道路公社の今後の取り組み
- 4 名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点

1. 名古屋高速道路の概要

(1) 名古屋高速道路の概要

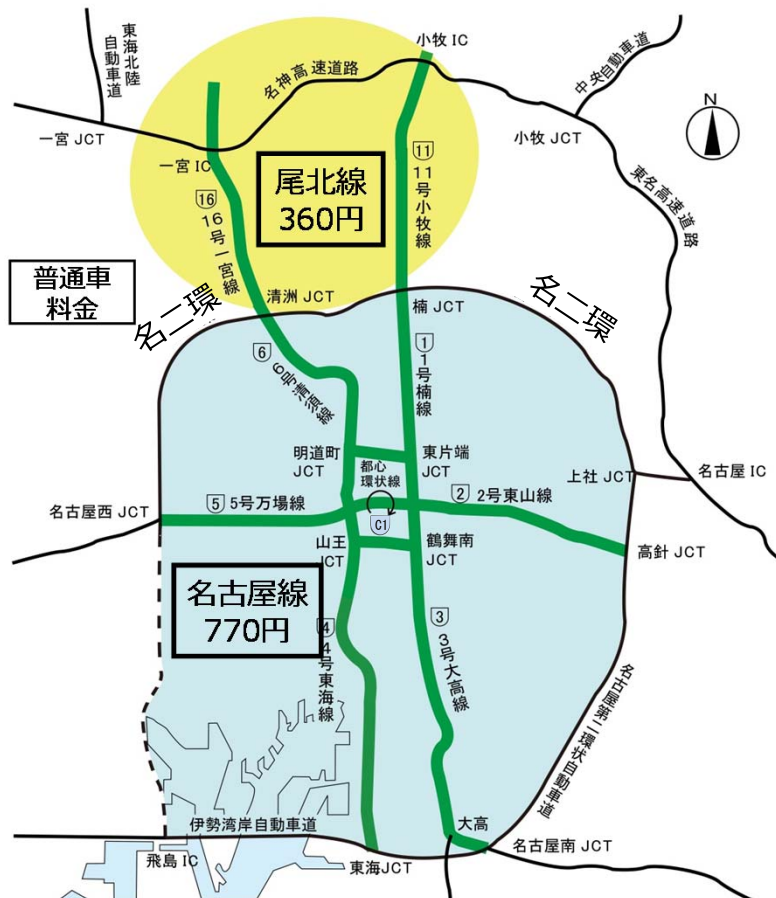
- 名古屋高速道路は、東名・名神高速道路、名二環等と一体となって高速道路ネットワークを形成し、名古屋都心への流出入交通の円滑な迂回分散を図るとともに、平面道路の混雑緩和、地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上等に寄与。
- 今後、令和2年度完成予定の名二環（西南部・南部区間）をはじめとする高速道路ネットワークの充実が図られることで、中京圏の中心に位置する名古屋高速道路の役割はますます重要となる。



1. 名古屋高速道路の概要

(2) 現行料金の概要

- 「名古屋線」と「尾北線」を別料金圏とする均一料金。
- 車種区分は、普通車と大型車の2車種区分。
- 名古屋線と名二環を比較すると、都心部通過交通に対する名二環への迂回・分散を図るため、**名二環の方が割安な料金設定となっている。**



<名古屋高速道路の通行料金>

料金圏		普通車	大型車
名古屋線		770円	1540円
尾北線	通常区間	360円	720円
	特定区間※	210円	410円

※楠JCT←→豊山南出入口、堀の内入口→小牧IC

<参考；名二環の通行料金>

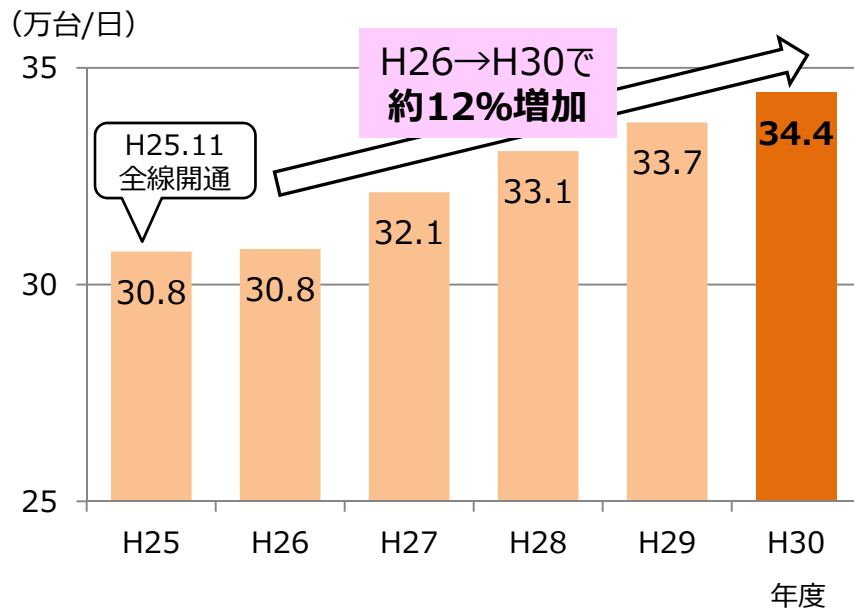
	軽・二輪	普通	中型	大型	特大
30km未満	410円	510円	620円	820円	1230円
30km以上	510円	610円	720円	980円	1490円

1. 名古屋高速道路の概要

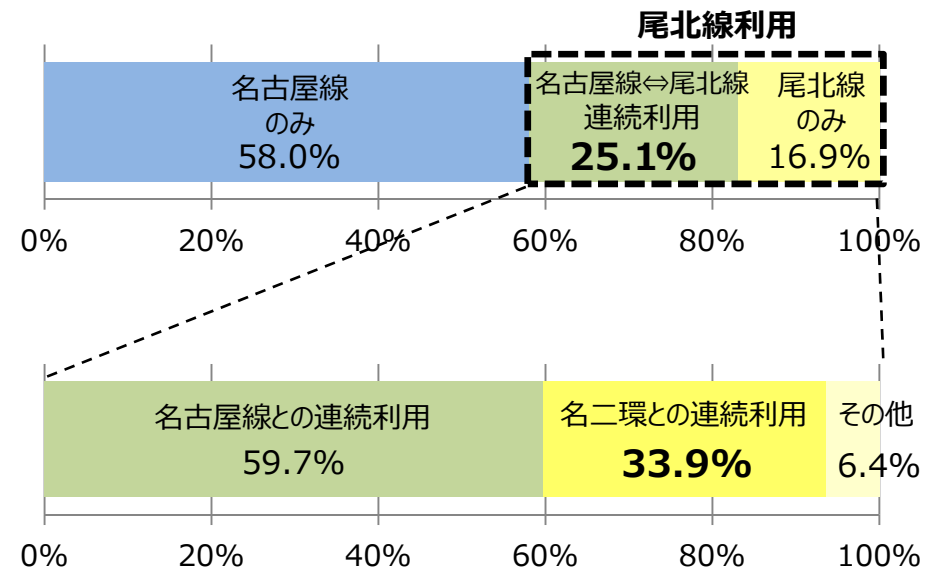
(3) 交通特性

- 平成30年度平均交通量は約**34.4万台/日**。**年々増加傾向**（過去4年で約**12%増**）。
- 料金圏別では、名古屋線のみ利用が約58%、**名古屋線と尾北線とを連続する利用は約25%**。
- 尾北線利用の内、名古屋線との連続利用は約60%、**名二環との連続利用は約34%**。

交通量※1の推移（全日平均）



料金圏別利用比率※2



※1 料金所通行台数

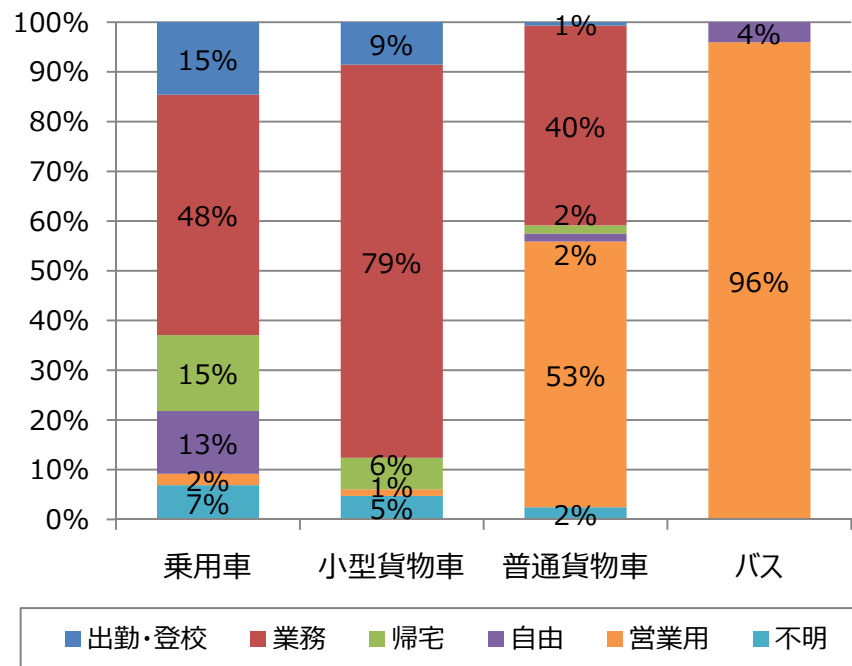
※2 トリップ数；平成30年度平均（ETC利用車 全日251,000台/日）

1. 名古屋高速道路の概要

(4) 利用特性

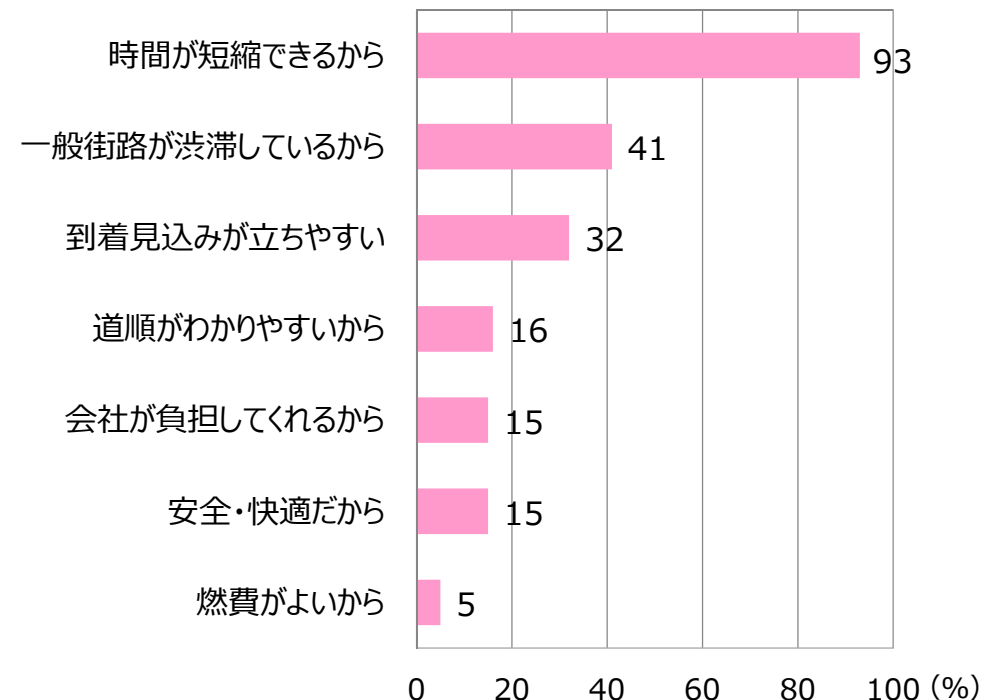
- 車種別利用目的は、すべての車種で**業務目的・営業目的が大きな割合**を占めている。
- 利用の理由は、「**時間短縮**」・「**到着見込みの立ちやすさ**」が上位を占めており、**定時性・速達性**に関し**一定の評価**を頂いている。

車種別利用目的※1



※1 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査
(名古屋高速道路公社にて、名古屋高速の利用ODを抽出・集計)

利用の理由※2

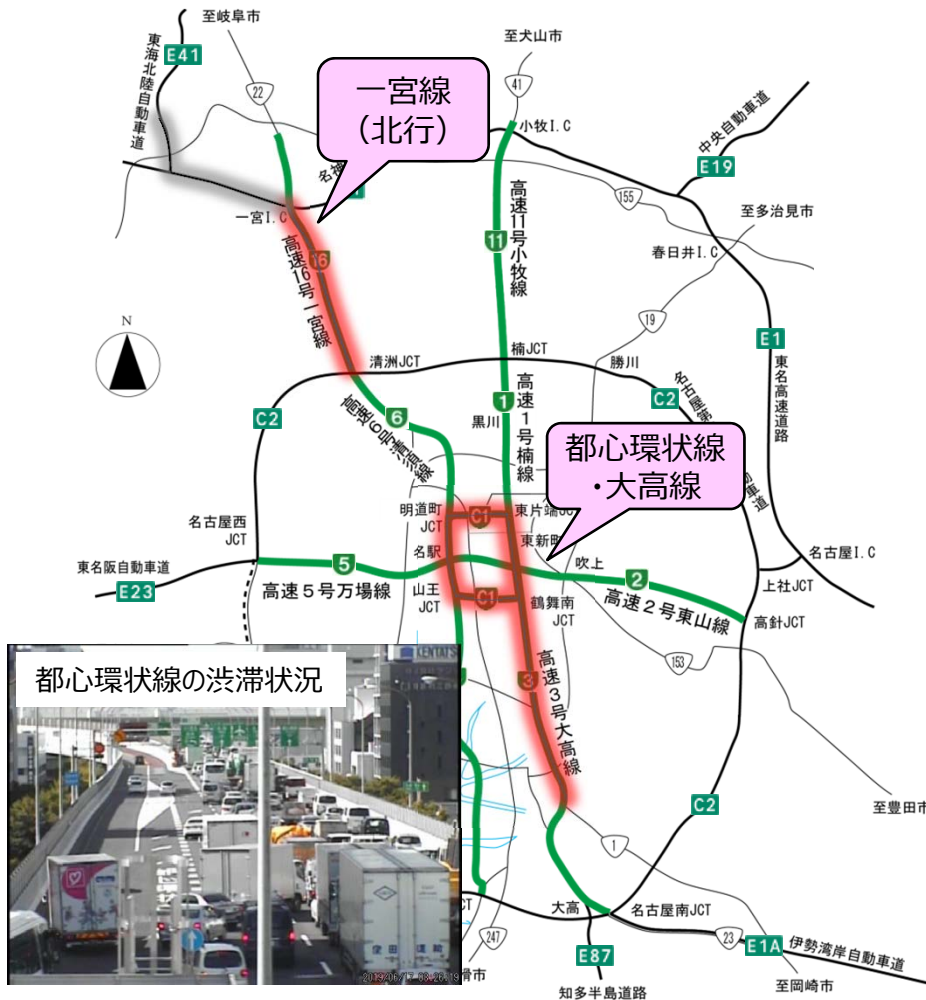


※2 名古屋高速道路公社 平成30年度お客様満足度調査
調査方法：〈調査票〉料金所、沿線市町村、NEXCOのPA等
〈インターネット〉公社ホームページ
回答数：4,634件 (調査票3,665件、インターネット969件)
実施期間：平成30年9月5日～10月5日

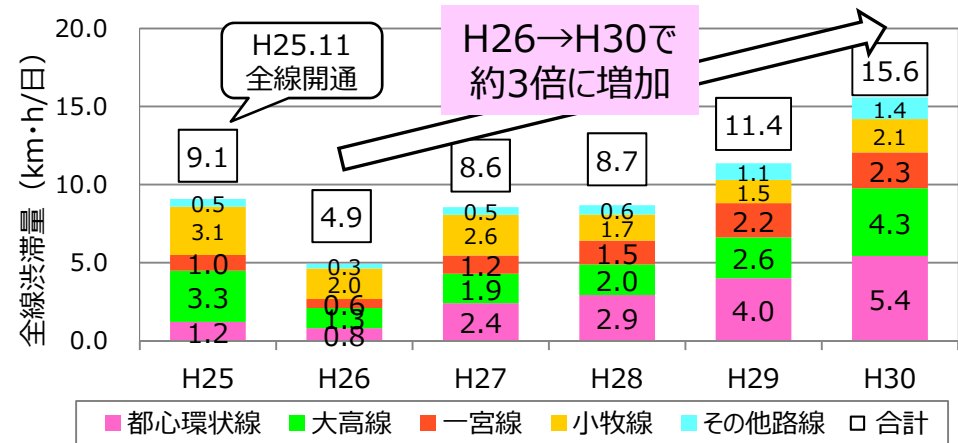
1. 名古屋高速道路の概要

(5) 渋滞状況

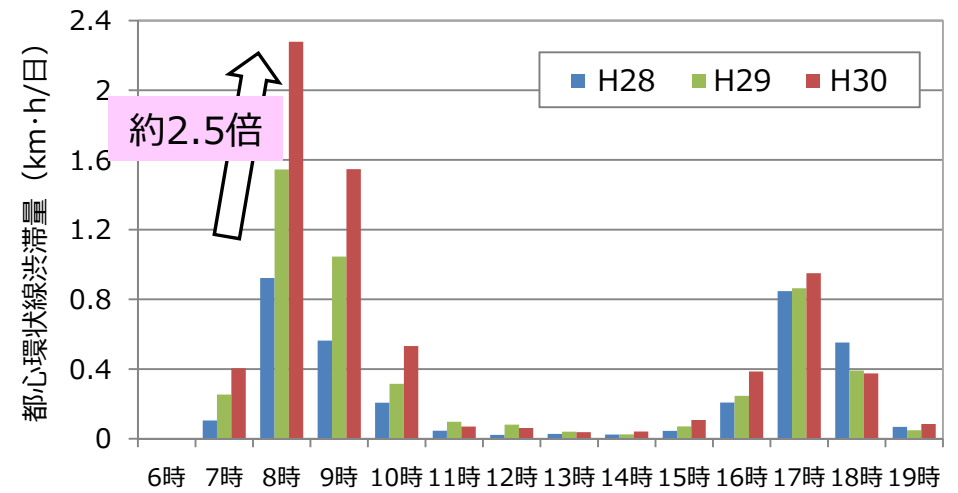
- 近年の交通量増加等に伴い、**都心環状線、大高線、一宮線**で渋滞が増加傾向。
- 時間帯別では、**朝・夕にピーク**があり、特に朝の渋滞が著しい。



名古屋高速の主要渋滞箇所



名古屋高速全線の平均渋滞量※1 (平日)



都心環状線の時間帯別平均渋滞量※1 (平日平均)

※1 渋滞量: 渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積(事故渋滞、工事渋滞を除く)

1. 名古屋高速道路の概要

(6) 名古屋高速道路を取り巻く現状の課題

[料金関連]

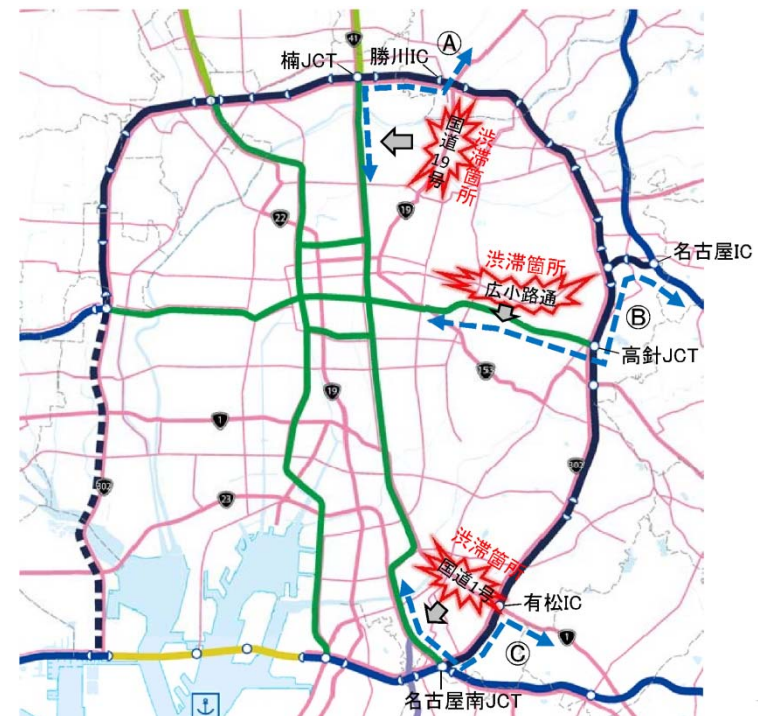
- 均一料金、別料金圏が設定されていることから、短距離利用時や料金圏を跨ぐ利用時の料金に不公平感や割高感がある。
- 均一料金である名古屋高速（名古屋線）と名二環の双方を乗り継ぐ場合、料金抵抗が大きいことから一般道路から高速道路への交通転換が図られず、一般道路の渋滞を助長。



例1	一宮→名古屋南	名古屋南→東別院
	13km	
	1130円	770円
例2	一宮→高針	名古屋南→清洲
	24km	
	1130円	770円

同一料金で短距離利用に割高感

同一距離で料金圏を跨ぐ利用に割高感



①
国道19号線
↓
名二環 勝川IC～楠JCT (約3km, 510円)
↓
名高速 (770円)

②
東名
↓
名二環 名古屋IC～高針JCT (約4km, 510円)
↓
名高速 (770円)

③
国道1号線
↓
名二環 有松IC～名古屋南JCT (約3km, 510円)
↓
名高速 (770円)

1. 名古屋高速道路の概要

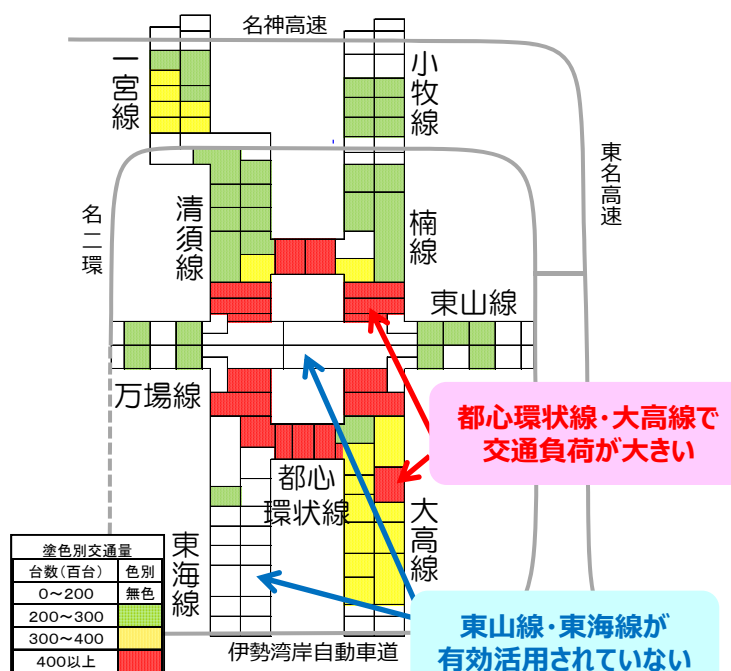
(6) 名古屋高速道路を取り巻く現状の課題

[ネットワーク関連]

- 近年の交通量増加等に伴い、**都心環状線、大高線、一宮線**で渋滞が増加傾向。
 - ・**ネットワークが有効活用されていない**ことにより、**都心環状線・大高線への交通負荷が大きい**。
 - ・**ネットワークが接続していない**ことにより、**一宮線の渋滞が発生**。
- リニア開業に伴う、**ネットワーク整備（都心へのアクセス向上）が必要**。

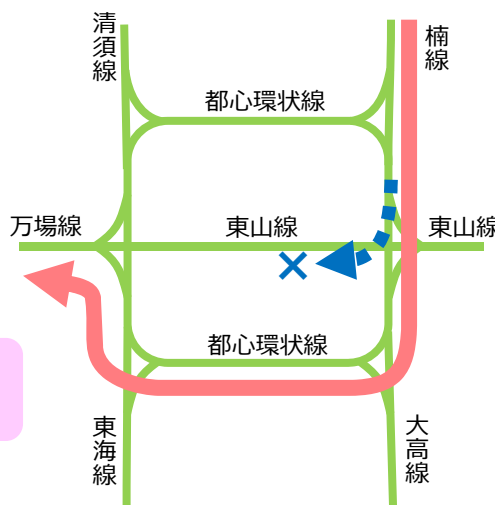
ネットワークの利用状況

名古屋高速道路の交通利用状況

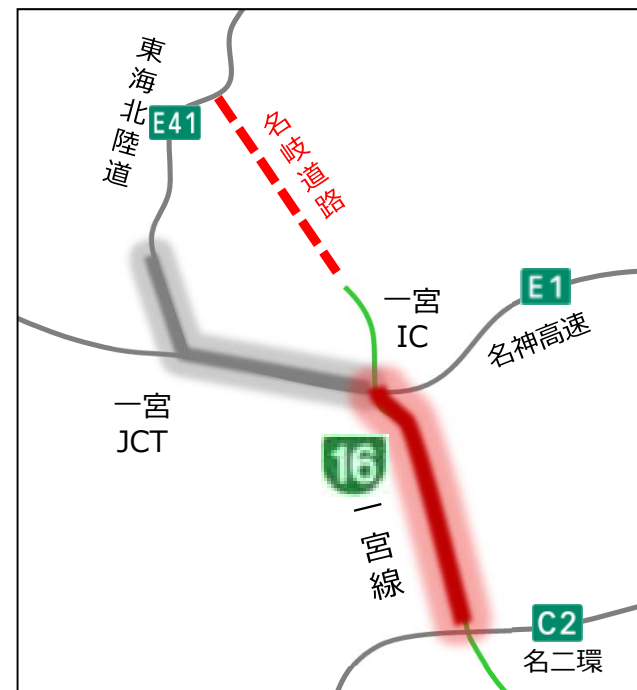


※H30年度平日平均交通量

都心環状線の構造と利用経路
(例：北方面 → 西方面)



渋滞状況（一宮線北行）



2. 名古屋高速道路の今後の方向性

- 令和9年のリニア中央新幹線開業等、名古屋高速道路を取り巻く環境に大きな変化が見込まれる。

名古屋高速道路は、既存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。**

名古屋高速道路の今後の取り組み

名古屋高速道路を取り巻く現状の課題、今後の方向性をふまえ、主に以下の取り組みを推進する。

① 高速道路ネットワークのさらなる充実

リニア中央新幹線開業等を見据え、都心へのアクセス向上の取り組みを推進する。
また、中長期的なネットワーク全体の更なる利便性向上に向けても引き続き取り組む。

② 「安全」「安心」「快適」な道路サービスの提供

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。

③ より利用しやすい料金に向けた取り組み

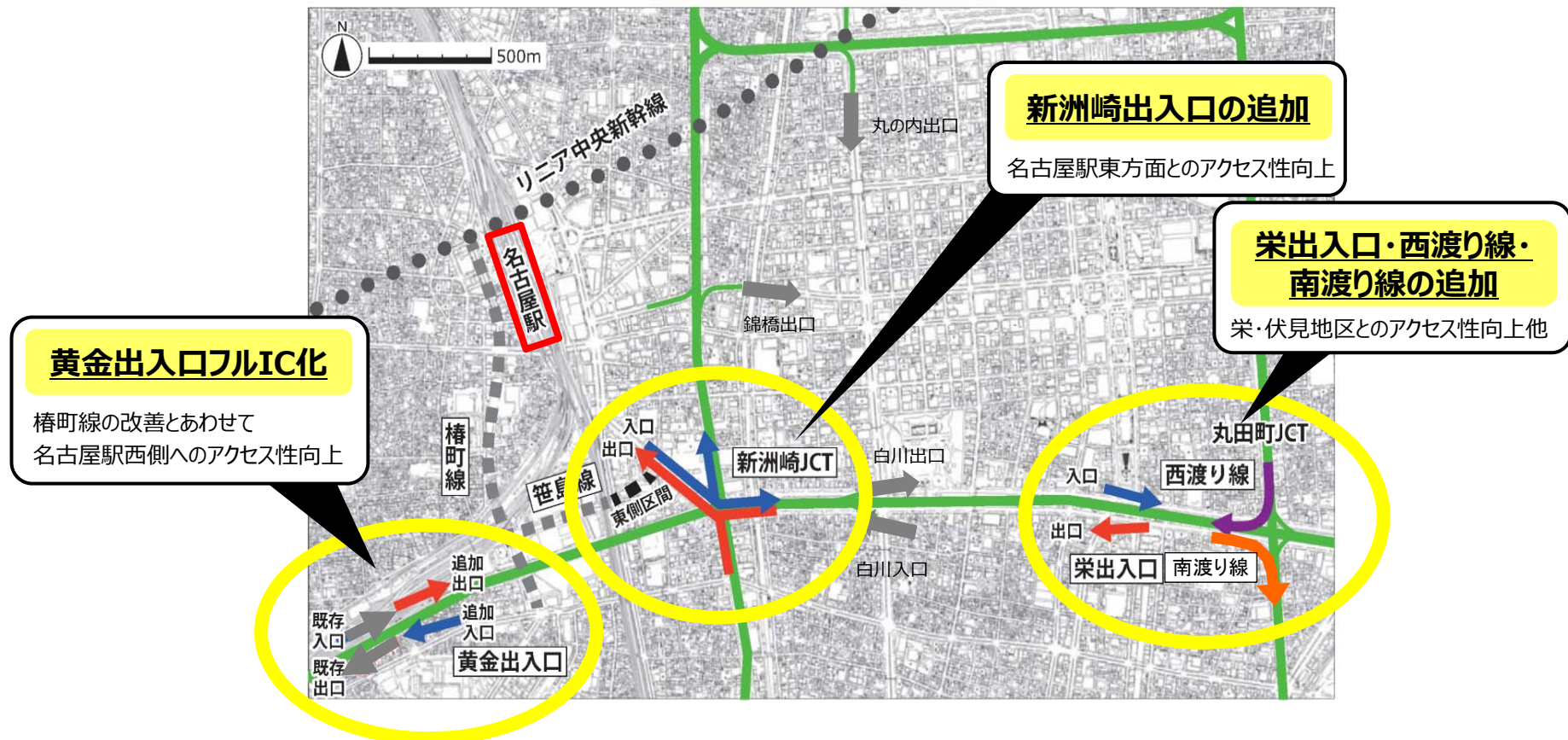
名古屋高速道路を取り巻く現状の課題や「料金の賢い3原則」を始めとする国土幹線道路部会の議論をふまえ、より利用しやすい料金の実現に向けて取り組む。

3. 名古屋高速道路公社の今後の取り組み

① 高速道路ネットワークのさらなる充実

- 令和9年のリニア中央新幹線開業を見据え、**出入口の追加・改良及び渡り線の整備**による**都心へのアクセス向上**の取り組みを推進する。
- 中長期的なネットワーク全体の更なる利便性向上に向けても引き続き取り組む。

アクセス向上の考え方



※「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」（平成30年3月;名古屋）に名古屋高速道路公社で一部加筆

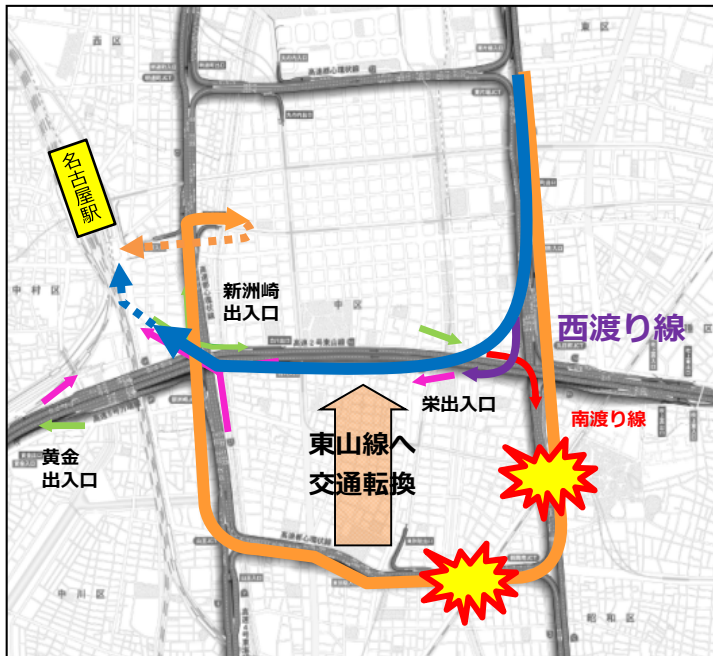
3. 名古屋高速道路公社の今後の取り組み

① 高速道路ネットワークのさらなる充実

- 都心へのアクセス向上の一体的な実現により、以下の効果が期待できる。
 - **都心環状線の渋滞緩和**（都心環状線北回り・南回りの交通を**東山線へ転換**）
 - 名古屋駅から中部国際空港を始めとする**南方面へのアクセス性向上**
 - 都心環状線の**リダンダンシー確保**（修繕工事や事故等による交通規制時の代替路確保）

都心環状線の渋滞緩和

（例：都心環状線南回り→東山線への転換）



南方面へのアクセス性向上



リダンダンシーの確保

西渡り線による代替路イメージ



南渡り線による代替路イメージ



3. 名古屋高速道路公社の今後の取り組み

②「安全」「安心」「快適」な道路サービスの提供

交通安全対策の継続的な実施

- 交通事故を削減するため、事故の原因・形態などを分析し、引き続き、ハード、ソフトの両面から交通安全対策を総合的に実施していく。
 - 交通安全対策の継続的な実施（カーブ区間などの事故多発区間への対策）
 - 逆走者や歩行者等の立入対策の実施
 - 交通安全啓発活動の実施



事故多発区間への対策例（カラー舗装）



逆走防止対策例（黄色カラー舗装）



愛知県警と連携した交通安全運動出発式



ホームページでの交通安全情報提供

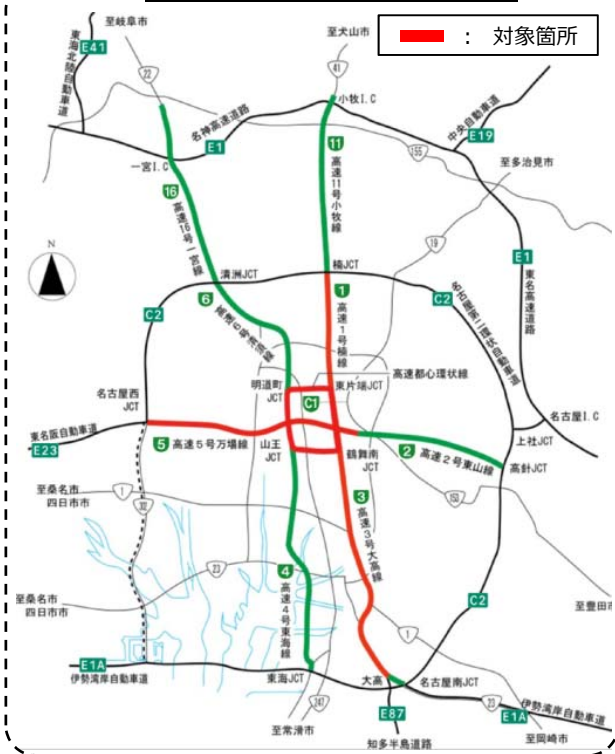
3. 名古屋高速道路公社の今後の取り組み

②「安全」「安心」「快適」な道路サービスの提供

大規模修繕の着実な推進

- 構造物の高齢化が進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、**大規模修繕の着実な進捗**を図る。
- 一方、一部の区間では、コンクリート床版上面において点在する損傷が将来的には広範囲に渡ることが想定されるため、長期通行止めによる対策が必要となってくる場合も考えられる。
→ **出入口の追加・改良や渡り線の整備により対策の実施に必要な代替路の確保が可能。**

大規模修繕対象箇所図

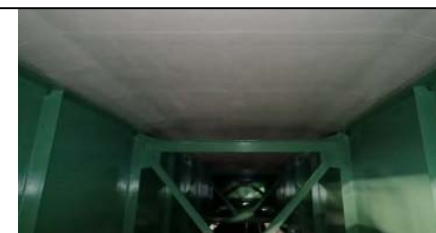


大規模修繕（実施例）

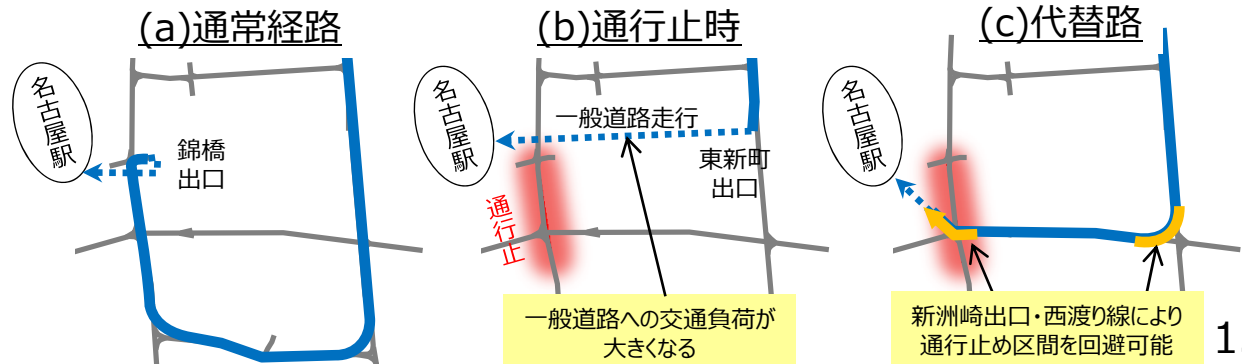
上面の施工
(短期通行止による高機能防水工)



下面の施工
(床版下面の繊維シート補強)



代替路の確保（例：楠方面→名古屋駅）



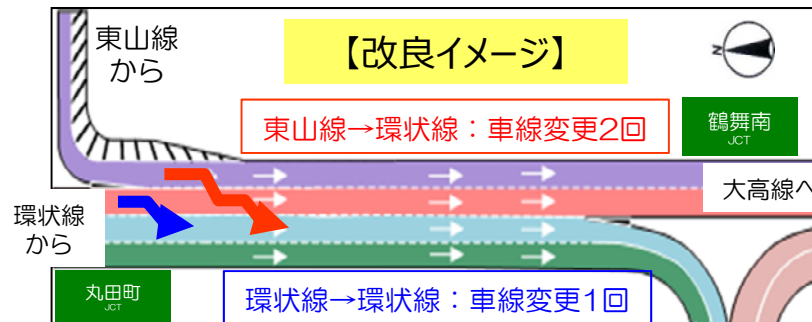
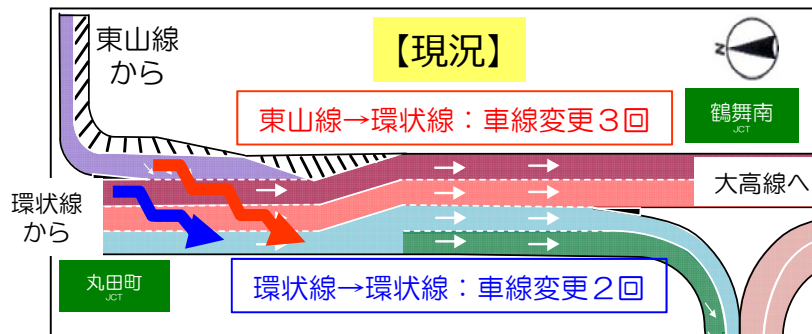
3. 名古屋高速道路公社の今後の取り組み

②「安全」「安心」「快適」な道路サービスの提供

継続的な渋滞対策の推進

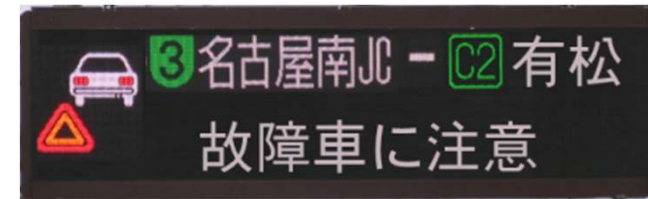
- よりスムーズに走行いただけるように、渋滞が恒常的に発生している箇所について、引き続き、定時性・速達性の確保に向けた渋滞対策に取り組んでいく。

(例) 都心環状線 丸田町JCTにおける渋滞対策



道路交通情報提供の充実

- 多様化・高度化するお客様のニーズに対応するため、さらにわかりやすく、きめ細かな道路交通情報を様々な手段により提供していく。



道路情報板の視認性向上
(大型マルチカラー化の例)



事故により、大高方面まで30分ほどかかっています。

< 簡易図形 >



丸田町JCT付近の現在の状況です。

< 画像 >

ETC2.0による情報提供イメージ

3. 名古屋高速道路公社の今後の取り組み

③ より利用しやすい料金に向けた取り組み

- **名古屋高速道路を取り巻く現状の課題**や「**料金の賢い3原則**」を始めとする国土幹線道路部会の議論をふまえ、**より利用しやすい料金**の実現に向けて取り組む。

< 名古屋高速道路を取り巻く現状の課題（再掲） >

[料金関連]

- 均一料金や別料金圏が設定されていることから、短距離利用時や料金圏を跨ぐ利用の料金に不公平感や割高感がある。
- 均一料金である名古屋高速（名古屋線）と名二環の双方を乗り継ぐ場合、料金抵抗が大きいことから一般道路から高速道路への交通転換が図られず、一般道路の渋滞を助長。

[ネットワーク関連]

- 近年の交通量増加に伴い、都心環状線、大高線、一宮線で渋滞が増加傾向。
 - ・ネットワークが有効活用されていないことにより、都心環状線・大高線への交通負荷が大きい。
 - ・ネットワークが接続していないことにより、一宮線の渋滞が発生。
- リニア開業に伴う、ネットワーク整備（都心へのアクセス向上）が必要。

< 料金の賢い3原則 >

利用度合いに応じた公平な
料金体系

管理主体を超えたシンプルで
シームレスな料金体系

交通流動の最適化のための
戦略的な料金体系

4. 名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点

① より利用しやすい料金の実現

- 均一料金、別料金圏が設定されていることから、短距離利用時や料金圏を跨ぐ利用時の料金に不公平感や割高感がある。
- 均一料金である名古屋高速（名古屋線）と名二環の双方を乗り継ぐ場合、料金抵抗が大きいことから一般道路から高速道路への交通転換が図られず、一般道路の渋滞を助長。

→ **利用度合いに応じた公平な料金（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。

（短距離利用、乗り継ぎ利用を促進 → 一般道路を含めた交通の円滑化）



例 1	一宮 → 明道町	名古屋南 → 東別院
	13km	
例 2	一宮 → 高針	名古屋南 → 清洲
	24km	
	1130円	770円

同一料金で短距離利用に割高感

同一距離で料金圏を跨ぐ利用に割高感



- ① 国道19号線
↓ 名二環 (勝川IC～楠JCT (約3km, 510円))
↓ 名高速 (770円)
- ② 東名
↓ 名二環 (名古屋IC～高針JCT (約4km, 510円))
↓ 名高速 (770円)
- ③ 国道1号線
↓ 名二環 (有松IC～名古屋南JCT (約3km, 510円))
↓ 名高速 (770円)

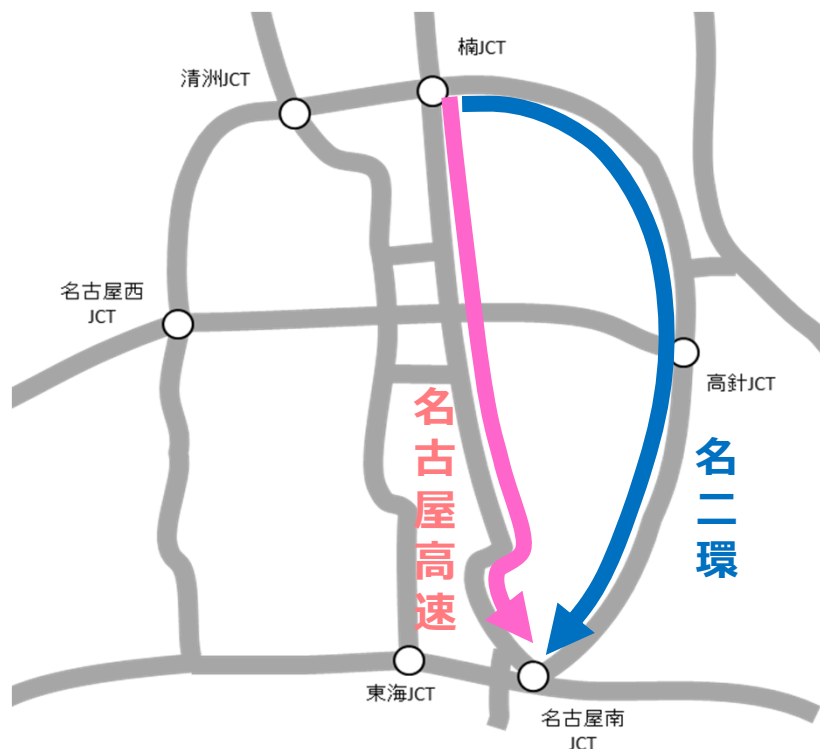
4. 名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点

② 名二環との迂回・分散機能の維持・促進

○現在、名二環の料金は名古屋高速道路（名古屋線）よりも割安な料金設定とされており、都心部通過交通を抑制し、名二環へ迂回・分散を促す料金設定となっている。

→ 引き続き、名二環との迂回・分散機能の維持・促進が必要。

名古屋高速・名二環の現行料金
(例；楠JCT→名古屋南JCT)



	距離	現行料金
名古屋高速	20.8km	770円
名二環	27.8km	510円
差	+7.0km	-260円

現在、名二環の料金は、名古屋高速料金よりも割安な料金設定



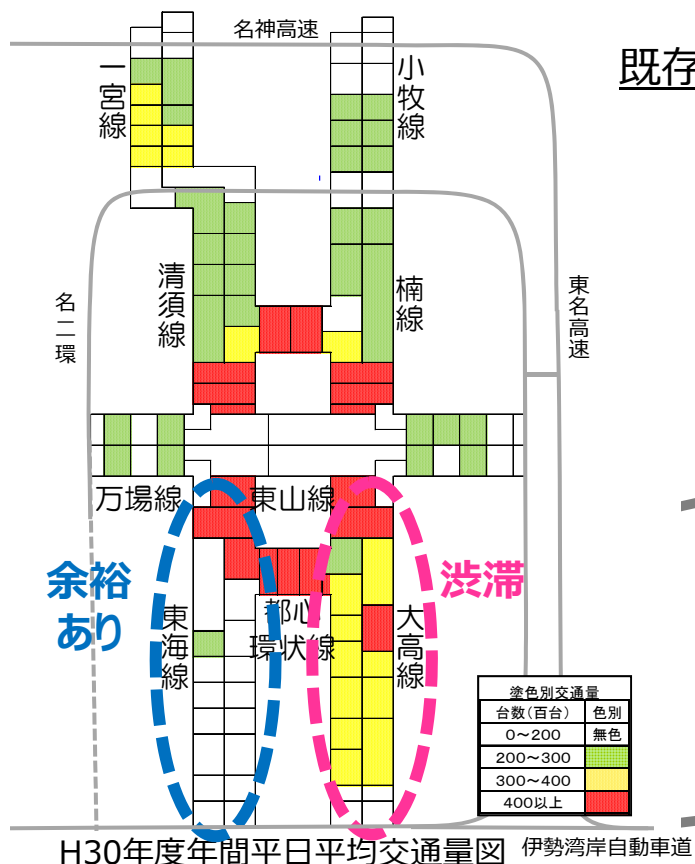
名二環への迂回・分散を促し都心部への通過交通を抑制

4. 名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点

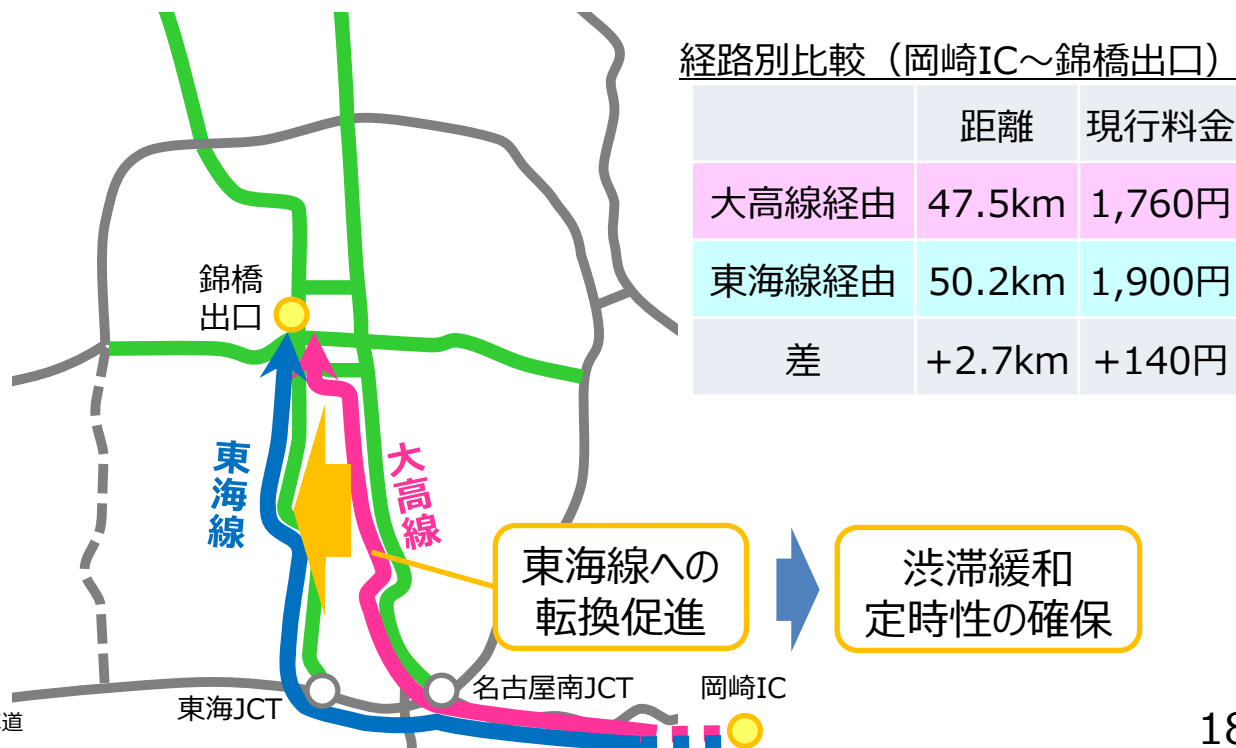
③ 既存ネットワークの有効活用

- 都心環状線や大高線で渋滞が増加傾向にある一方、東山線や東海線は比較的余裕があり、渋滞緩和や定時性確保を図る上で、既存ネットワークの有効活用が重要。
- 事故や災害時におけるリダンダンシー確保が重要。

→ 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。



既存ネットワークの有効活用 (例 ; 大高線⇔東海線)

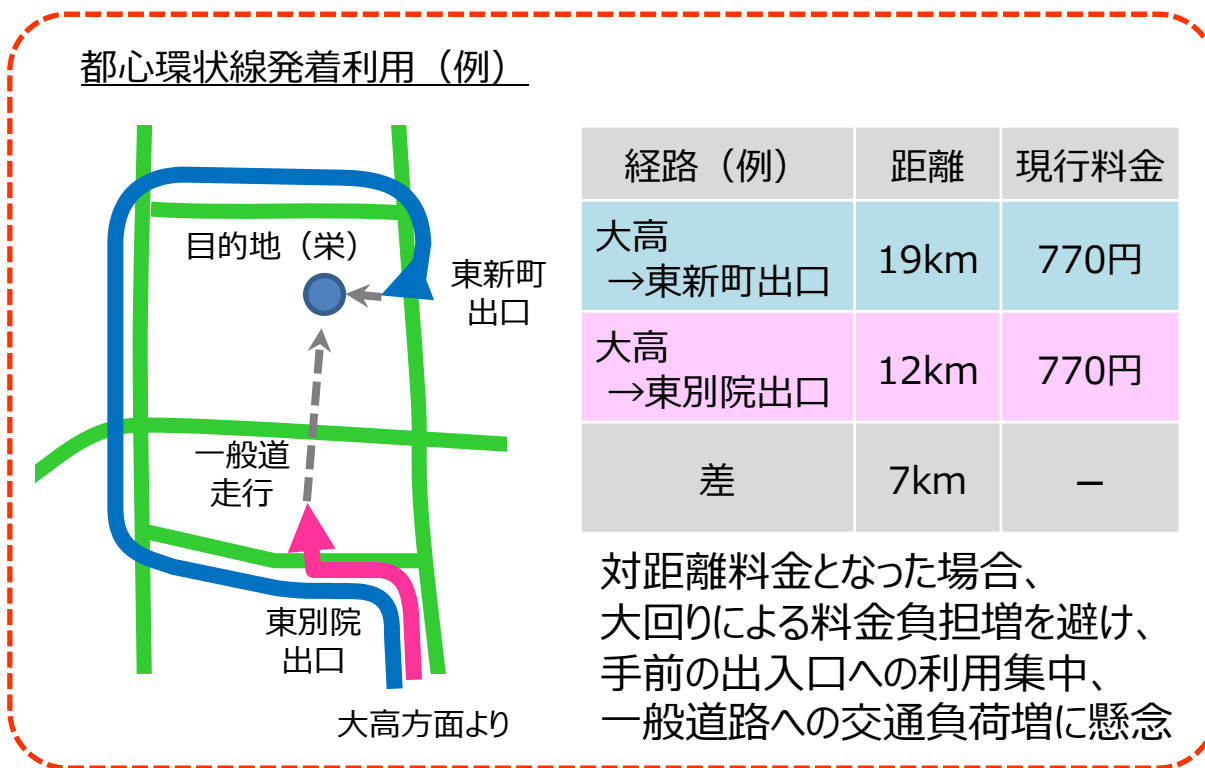
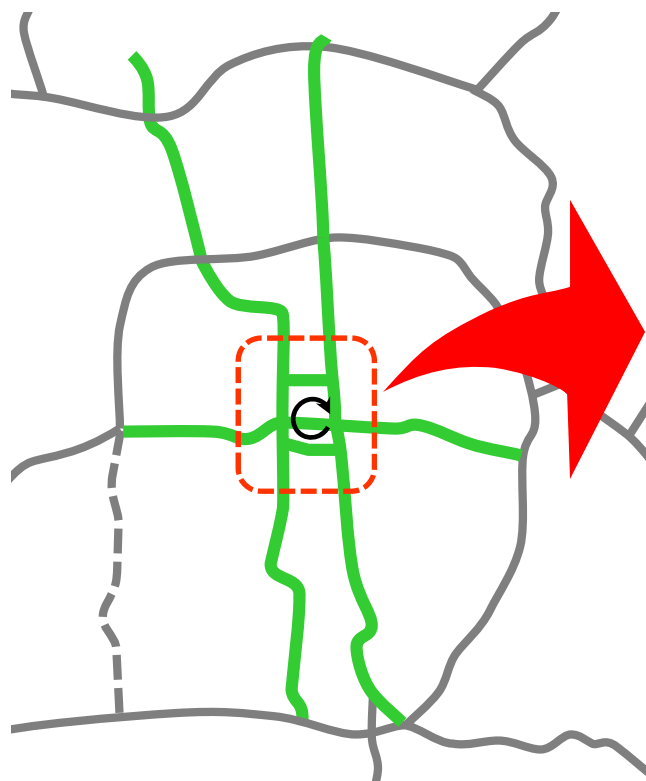


4. 名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点

④ 都心環状線の料金設定（都心環状線発着利用の場合）

- 都心環状線が時計回り一方通行構造であるため、対距離料金となった場合、大回りによる料金負担増を避け、手前の出入口への利用集中、一般道路への交通負荷増に懸念。

→ 都心環状線及び一般道路の円滑な交通を図る料金設定が必要。



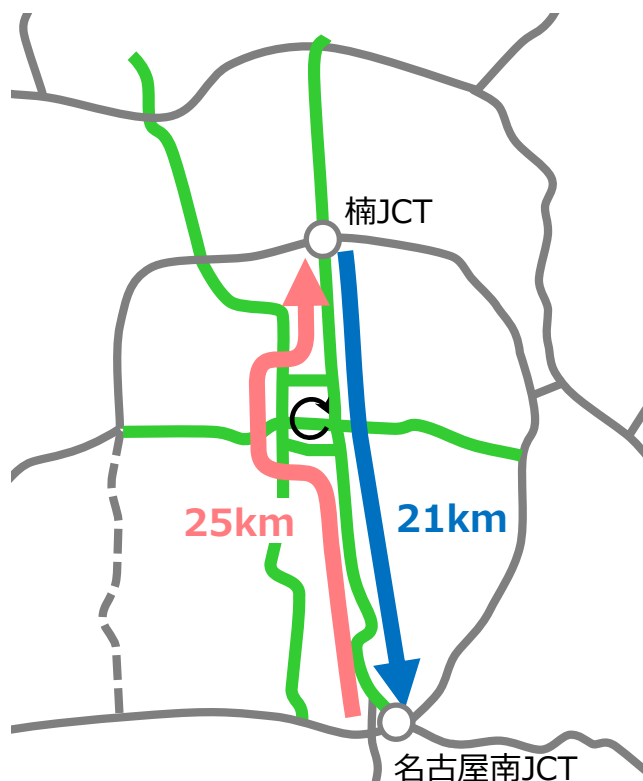
4. 名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点

④ 都心環状線の料金設定（都心環状線通過利用の場合）

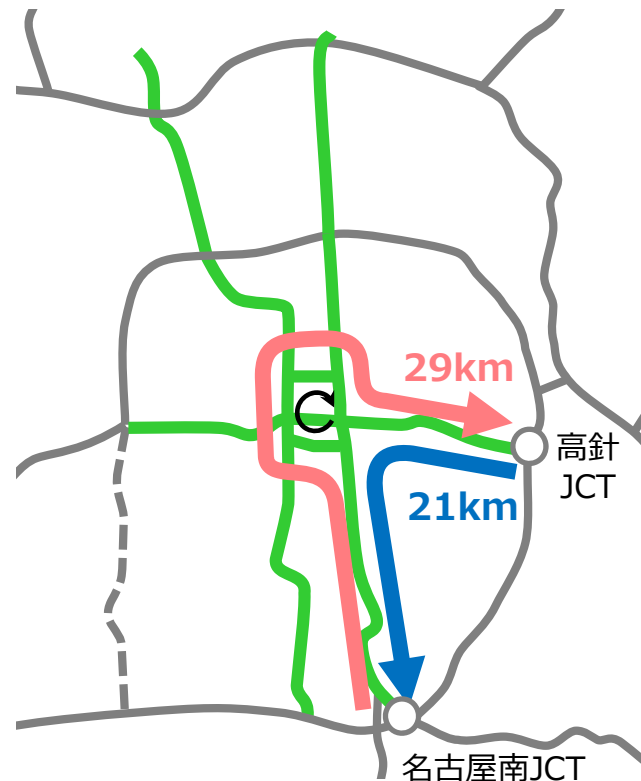
○ 都心環状線が時計回り一方通行であるため、対距離料金となった場合、同一起終点間の往復利用で料金が異なることとなる。

→ 同一起終点間の往復利用では同じ料金とするなど、料金設定上の配慮が必要。

(例1) 楠JCT⇔名古屋南JCT



(例2) 高針JCT⇔名古屋南JCT



4. 名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点

～ 留意点のまとめ ～

① より利用しやすい料金の実現

- 利用度合いに応じた公平な料金（対距離料金）を基本
短距離利用、乗り継ぎ利用を促進 …… 一般道路を含めた交通の円滑化
- ※ 周辺の高速道路や他の都市高速道路とのバランス

② 名二環との迂回・分散機能の維持・促進

- 引き続き、名二環との迂回分散機能の維持・促進が必要

③ 既存ネットワークの有効活用

- 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

④ 都心環状線の料金設定

- 発着利用 → 都心環状線及び一般道路の円滑な交通を図る料金設定が必要
- 通過利用 → 同一起終点間の往復利用では同じ料金とするなど、料金設定上の配慮が必要

その他

- ・ 「利用しやすさ」を念頭においた割引の見直し・再編が必要
- ・ 戦略的な料金（混雑時の渋滞緩和等）についても今後検討

上記留意点のほか、料金見直しにあたっては、**債務の確実な償還**を前提としつつ、**高速道路ネットワークのさらなる充実のための財源確保が必要**。

- **現在の償還制度の見直し等の工夫が必要**。

※平成16年2月の経営改善計画以降取り組んでいるコスト縮減にも引き続き精力的に取り組む