

中京圏 構成骨子(案)に基づくヒアリング意見整理

参考資料1

項目	意見概要			
	三重県意見	岐阜県意見	愛知県意見	名古屋市意見
中京圏の将来と 高速道路を取り巻く環境	<ul style="list-style-type: none"> ○2027年のリニア名古屋までの開業によるスーパー・マガリジョンの形成 ○国土強靱化の観点からも高速道路ネットワークの早期整備 ○2025年大阪・関西万博までの高速道路ネットワークの概成 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光・まちづくり、産業振興、基盤整備を戦略的に推進、リニアインパ外を最大限に活用 ○災害時のリダンダンシー確保の面から高速道路ネットワークの早期整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○東名高速、名神高速など、国土軸を形成する高速道路ネットワークの一大結節点 ○日本一の産業集積、豊富な観光資源や交流拠点など高いポテンシャル ○広域幹線道路網の整備、中部国際空港・名古屋港等の機能強化も進展 	<ul style="list-style-type: none"> ○国内外からヒト・モノ・カネ・情報を引きつけ対流する「世界のものづくり対流拠点」を形成 ○スーパー・マガリジョンの中心として日本の成長を牽引するリニア時代のリーダー都市 ○これらの将来像実現のため、広域交通ネットワークの早期形成、機能強化が必要
現行の料金体系の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○路線によって料金体系が異なりネットワーク活用の選択肢を狭めている ○都市圏の渋滞を迂回する東海環状などのネットワークが未完成 	<ul style="list-style-type: none"> ○複数の有料道路事業者、様々料金体系、同一発着でも料金が異なり、安いルートに交通が集中 ○高速道路ネットワークのミッシングリンクが存在 ○名神高速の一宮JCT付近、東名高速の三好IC付近における渋滞 	<ul style="list-style-type: none"> ○均一料金の名古屋高速や名二環が短距離利用者には割高 ○ネットワークが未完成の区間が存在 ○一宮市や日進市の高速道路、名古屋高速都心環状線や大高線等の慢性的な渋滞 	<ul style="list-style-type: none"> ○2つの管理主体と計6種類の料金体系が混在し、複雑 ○名古屋高速と名二環の均一料金により、乗り継ぎ時の料金抵抗が大きい ○名古屋高速は均一料金と2つの料金圏により、不公平感や割高感がある ○同一発着地でもルート選択により、料金が安いルートに交通が集中
今後の料金体系のあり方 ・基本的な考え方 (中京圏の原則の整理) ・実現に向けた取組 料金体系の確立に あたっての留意事項	<全般> ○料金体系の見直しによる財源確保(東海環状などの必要なネットワーク整備のスピードアップ)が必要	<全般> ○管理主体を超えた、利用度合いに応じた公平な料金体系の導入 ○生産性向上や災害対策に必要な高速道路ネットワークの整備(東海環状(西回り区間)の全線開通、東海環状(東回り区間)の4車線化、名岐道路の整備)	<全般> ○「料金の賢い3原則」の実現 ○料金見直しによるメリット・デメリットをトータルで見た場合に地域全体の生産性向上や定時性確保につながる事が重要 ○有料道路事業も有効に活用しつつ、整備を一層加速(名二環、東海環状、西知多道路、名岐道路など) ○一宮市や日進市の高速道路において、車線増による交通容量の拡大 ○名高速の出入路の増設、都心環状線の渋滞対策の実施	<全般> ○利用者にとって使いやすい料金体系へ ○交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系へ ○必要なネットワーク整備の財源確保
	<料金水準> ○環状道路の迂回機能の促進、利用者が使いやすい合理的な料金の導入	<料金水準> ○利用度合いに応じた公平な料金体系の導入 ○東海環状へ迂回促進(割引制度の導入など)	<料金水準> ○利用距離に応じたわかりやすい料金の導入 ○渋滞路線に並行する道路を有効に活用するため、同一発着、同一料金の導入 ○完成後の東海環状道を賢く使う料金設定	<料金水準> ○複雑な料金体系を整理し、わかりやすい料金体系へ ○利用度合いに応じた料金体系に統一し、乗り継ぎの料金抵抗を緩和 ○名古屋高速・名二環における都心部通過交通の適切な迂回を図る料金 ○同一発着であればどの経路でも同一料金
	<料金徴収期限の延長による財源の確保> なし	<料金徴収期限の延長による財源の確保> なし	<料金徴収期限の延長による財源の確保> ○建設費用等を健全に償還しながら、財源を確保するためには、利用者の受益に応じて負担していただくことが重要であるとともに、その際には、名古屋高速道路の償還期間など、様々な工夫が必要	<料金徴収期限の延長による財源の確保> ○利用しやすい料金とした上で、新規投資の財源を確保するため、名古屋高速の償還制度の工夫が必要
	<その他> ○伊勢湾岸や東海環状の料金設定への配慮や、大口ユーザー向けの支援制度などの創設(中京圏のものづくりの競争力強化のため) ○三重県内の幹線道路(鈴鹿四日市道路、北勢バイパス、鈴鹿亀山道路等)の早期整備	<その他> ○東海環状を利用する大型貨物への配慮(大口・多頻度割引の適用など)	<その他> ○長距離を多頻度利用する交通等への配慮	<その他> ○名古屋駅へのアクセス向上を図るとともに、更なる出入口の追加等、ネットワーク全体の利便性向上が必要 ○朝・夕ピーク時の渋滞緩和等を図る戦略的な料金 ○名古屋高速の都心環状線において最適な出入口が選択できる料金

中京圏 構成骨子(案)に基づくヒアリング意見整理

参考資料1

項目	意見概要			
	中部経済連合会意見	名古屋商工会議所意見	日本バス協会意見	全日本トラック協会意見
中京圏の将来と 高速道路を取り巻く環境	<ul style="list-style-type: none"> ○2050年頃の将来を見据え、飛躍的な生産性向上と付加価値の高い産業への進化・シフトが必要 ○ものづくり基盤とデジタル技術革新の融合で世界をリードする新世代の成長産業を創造する地域 ○リニアの活用を大前提に、中部圏内のみならず、海外を含めた圏域内外との連携・つながりを強化 ○南海トラフ地震による被害の低減、早期機能回復等、事前の備えが重要 	<ul style="list-style-type: none"> ○2027年リニア開業により、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 		
現行の料金体系の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○管理主体や均一料金区間と対距離制区間が混在しており、例えば均一料金区間に並行する一般道路が渋滞するなど、高速道路が有効活用されていない 	<ul style="list-style-type: none"> ○管理主体の違いや、均一料金と対距離制区間が混在することにより、料金体系がわかりにくく、割高感がある ○高速道路ネットワークのミッシングリンクが存在(東海環状、名二環) ○名古屋とセントレア間、名古屋・岐阜間の交通アクセスの円滑化 ○名神高速一宮JCT付近における渋滞解消 ○名古屋駅へのアクセス改良 	<ul style="list-style-type: none"> ○管理主体の混在 ○名神高速一宮JCT付近、東名高速日進JCT付近、名古屋高速名古屋中心部における渋滞 ○名古屋駅へのアクセス性 	<ul style="list-style-type: none"> ○名古屋高速の料金水準は割高 ○名古屋高速のETCコーポレートカード割引はNEXCOの大口・多頻度割引と比較して割引率が低く、契約者単位割引がない ○名港トリトンについて料金水準が海峡部等特別区間として据え置きのまま ○高速道路ネットワークのミッシングリンクが存在(東海環状)
今後の料金体系のあり方 ・基本的な考え方 (中京圏の原則の整理) ・実現に向けた取組 料金体系の確立に あたっての留意事項	<全般> <ul style="list-style-type: none"> ○管理主体を超えた、利用度合いに応じた料金体系の導入 ○生産性向上等としてのネットワーク整備(西知多道路、名岐道路、名二環、東海環状、名駅アクセス、一宮西港道路、三遠南信道など) ○災害対策としてのネットワーク整備(東海環状、一宮西港道路、浜松三ヶ日・豊橋道路、東海北陸4車線化など) 	<全般> <ul style="list-style-type: none"> ○管理主体を超えた、利用度合いに応じた公平な料金体系の導入 ○生産性向上や災害対策に必要な高速道路ネットワークの整備(東海環状(西回り区間)の全線開通、東海環状(東回り区間)の4車線化、名岐道路の整備) 	<全般> <ul style="list-style-type: none"> ○料金のシームレス化、対距離制を基本 	<全般> <ul style="list-style-type: none"> ○名古屋高速について対距離制へ移行するのであれば、トラック事業者の負担が増えないよう、一定の上限料金の設定や大口・多頻度割引に準ずる制度の創設を検討すべき ○ミッシングリンクの早期解消
	<料金水準> <ul style="list-style-type: none"> ○高速道路料金は国際的にみると依然として割高であること等を前提とすべき 	<料金水準> <ul style="list-style-type: none"> ○同一起終点同一料金 	<料金水準> <ul style="list-style-type: none"> ○料金のシームレス化、対距離制を基本 	<料金水準> なし
	<料金徴収期限の延長による財源の確保> なし	<料金徴収期限の延長による財源の確保> なし	<料金徴収期限の延長による財源の確保> なし	<料金徴収期限の延長による財源の確保> なし
	<その他> <ul style="list-style-type: none"> ○制度設計にあたっては、産業界や物流、観光、個人利用など、幅広い用途のユーザーの意見を聞いたうえで、関係者が納得できるものとするとともに、高速道路の管理・運営主体における現状の経営状況を十分に考慮頂きたい 	<その他> <ul style="list-style-type: none"> ○大口・多頻度割引や通勤割引制度の拡充など、事業者向けの負担軽減 ○迂回を誘発する戦略的な料金制度 	<その他> <ul style="list-style-type: none"> ○大口・多頻度割引拡充措置の継続 ○渋滞緩和・定時性向上につながる戦略的な料金施策の導入 ○新東名(御殿場以東)の開通、名神一宮JCT付近の改良、名古屋高速の改良、名岐道路の高架整備、伊勢湾岸道と知多半島道路節点(大府IC)改良、名二環の開通、東海環状の開通に期待 	<その他> <ul style="list-style-type: none"> ○名港トリトンの利用促進を図るため、大口・多頻度割引の適用や連続利用割引の拡充等による負担軽減