

## 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いため、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
- 交通流を最適化する料金・課金施策の導入
- 今後の高速道路の利用者負担のあり方
- デジタルトランスフォーメーションに向けた取組
- 維持管理・更新に係る負担のあり方
- 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