

現況の整理と今後の課題について

これまでの検討と今後の進め方

中間答申 (H25.6)

1. 高速道路政策の展望
高速道路ネットワークのあり方

2. 維持管理・更新への取り組み
道路法等の改正 (H26.5)
新たな料金徴収年限の設定 等

3. 料金制度のあり方
料金水準・割引の見直し (H26.4 ~)
大都市圏を除く

4. 機動的な交通利用を促す
大都市圏の料金体系のあり方

今後の進め方

道路を賢く使う観点から、更に議論を深める

前回部会 (6/25) において「賢く使う」取組の方向性を説明

< 賢く使う取組の具体的事例 >

- ・ボトルネック対策の実施
- ・情報提供の充実 (“ETC2.0” の活用など)
- ・悪天候時での高速道路の通行確保
- ・無料の高速道路における休憩サービスの充実
- ・高速道路への直結化 等

賢く使うための
取組の一環として

シームレスな料金体系の導入に向けて、
まずは首都圏から検討

< 首都圏の交通・料金体系などの現状 >

- ・交通の現状
- ・料金体系の現状
- ・環状道路の活用状況
- ・大型車の利用状況

1. 中間答申の概要

< 高速道路政策の展望 >

中間答申(H25.6)の概要 < 高速道路政策の展望 >

< 目指すべき方向性 > 重層的な連携による活力ある国土づくり
国土全体が効率よく機能するようなマネジメントの実施

賢く使う取組と
関連性が高い部分

1) ネットワーク強化のあり方

大都市・地方ブロック都市のネットワーク緊急強化

- ・都市圏に新たな環状道路が整備されることにより、都市圏の可能性を拡げる効果も期待
- ・大都市・地方ブロック都市間の連携強化にあたっては、ネットワークの多重化を図ることが重要
- ・環状道路の整備、ボトルネック箇所への集中的対策、路肩の運用改善、簡易ICの増設等により、渋滞を低減すべき

脆弱な地域の耐災性を高め、

国土を保全するネットワーク機能の早期確保

- ・完成2車線の採用、簡易IC設置などの考え方を導入し、国土を保全するネットワーク機能の早期確保を図るべき

主な空港・港湾等の交通拠点への連結性強化

- ・国際海上コンテナ車の通行許可手続の迅速化、空港・港湾へのアクセス向上、必要な道路機能の確保が重要
- ・アジアの成長を取り込む観点から、太平洋側と日本海側をつなぐ横断軸の強化も重要

2) ネットワーク利用のあり方

シームレスな利用の実現

- i) 幹線道路ネットワークのシームレス化
 - ・ICTの活用も視野に、管理主体等の枠を超えたシームレス化を加速し、交通流動の最適化を目指すことが必要
- ii) 交通機関相互のシームレス化
 - ・交通結節機能の強化等により、シームレスでバランスある交通体系を目指すことが重要

持続的な利用に向けた安全・安心の確保

- ・災害時にも機能するネットワークの確保が必要
- ・安全運転支援等による運転者の負荷軽減方策についての検討を進めるべき
- ・戦略的な維持管理・更新が重要であり、メンテナンスサイクルの構築、技術基準類の改善、予算の確保等が重要

沿道地域の連携による新たな価値の創出

- ・地域に新たな価値を生み出すなどの観点も踏まえ、道の駅、サービスエリア、追加ICなどの活用を図ることが重要

利用にかかる公正・公平な負担

- ・利用度合いやインフラの損傷度、社会への影響度に応じた公平な負担を実現することが重要

(参考) 目指すべき方向・克服すべき課題と「賢く使う」取組

目指すべき方向	克服すべき課題	課題に対応する主な取組
<p>円滑 エネルギー効率</p>	<p>(1) 時間損失</p>	<p><サプライ・サイド></p> <p>賢く容量確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ビッグデータを活用して、交通工学の新体系を確立 実容量の不揃いをなくす(科学的なボトルネック対策) 本線料金所を極力なくす “ETC 2.0”で賢く使うユーザーの優遇と料金所革新 <p><ディマンド・サイド></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通需要マネジメントでネットワークを最適利用
<p>環境・快適</p>	<p>(2) 時間信頼度</p>	<ul style="list-style-type: none"> 通行止め・車線規制時間を最短化 無料の高速道路でも、休憩サービスを提供 予定通りの時間に到達させる
<p>安全・安心</p>	<p>(3) 交通事故</p>	<p>賢く事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 機能分化で車は高速道路へ ビッグデータを活用して、潜在的な危険箇所を改善 生活道路の通過交通排除と速度抑制
<p>地域活力 国際競争力</p>	<p>(4) 活力低下</p>	<ul style="list-style-type: none"> 主要施設と高速道路を極力直結 拠点間を結ぶネットワークの構築

賢く使う

2 . 賢く使う取組の具体的事例

解決すべき具体的な課題と賢く使う取組事例(高速道路関連)

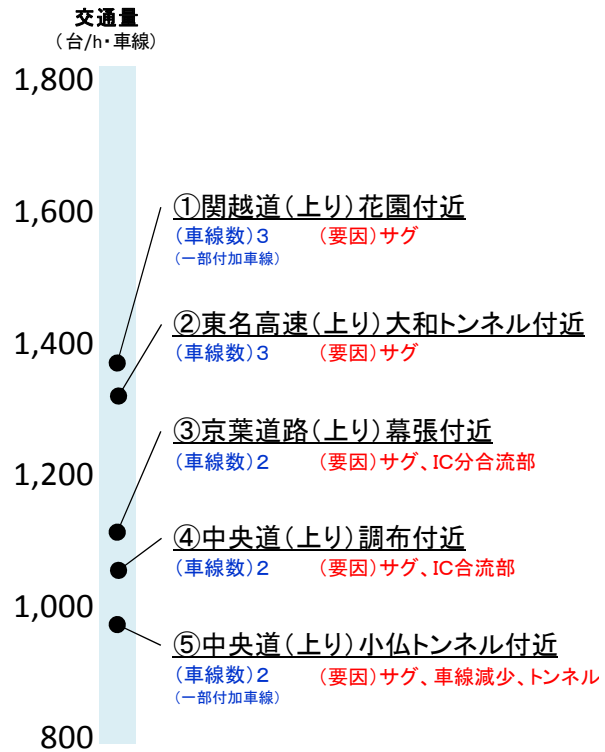
目指すべき方向	克服すべき課題	解決すべき具体的な課題と賢く使う取組事例
<p>円滑 エネルギー効率</p>	<p>時間損失の 低減</p>	<p>潜在的・局所的な交通容量不足の解消 (取組事例) ボトルネック対策の実施</p> <p>利用率の時間的・空間的偏在の解消 (取組事例) シームレスな料金体系の導入 別途議論 情報提供の充実(“ETC2.0”の活用など)</p>
<p>環境・快適</p>	<p>時間信頼度の 向上</p>	<p>自然災害・事故による規制の最短化 (取組事例) 悪天候時での高速道路の通行確保 首都直下地震対策(道路啓開) 事故処理の迅速化</p>
<p>安全・安心</p>	<p>交通事故の 低減</p>	<p>道路間の機能分担の適正化</p> <p>低速運転・操作ミスの解消 (取組事例) 本線料金所の廃止 無料の高速道路における休憩サービスの充実</p>
<p>地域活力 国際競争力</p>	<p>活力の向上</p>	<p>地域拠点とのアクセスの向上 (取組事例) 高速道路への直結化(スマートICを活用)</p> <p>拠点間の連絡強化</p>

注:取組事例は最も関係するものを整理

首都圏の高速道路における主なボトルネック箇所

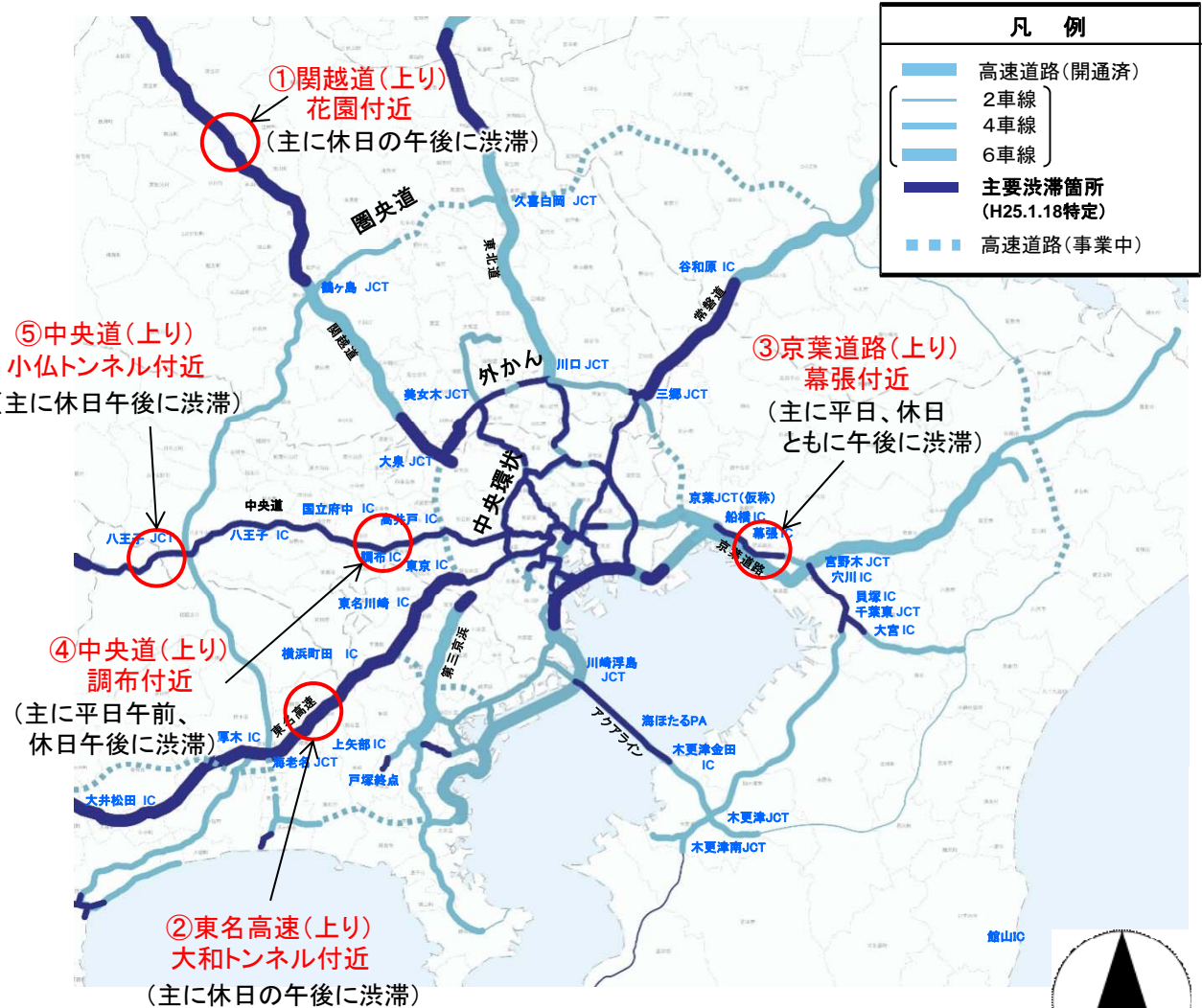
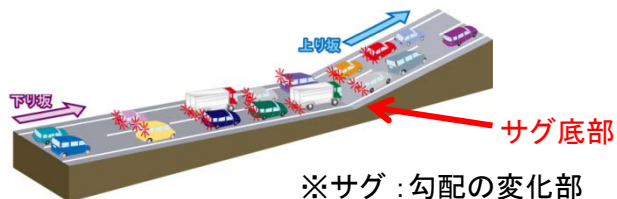
- 首都圏の高速道路では、都心への流入部など、ピーク時に顕著な渋滞が発生する箇所が存在
- 見た目の車線数は同じでも、構造により実際に流せる交通量は違うため、特別な対策が必要

【構造による実際に流せる交通量の相違】



【サグのイメージ】

■ 勾配が下りから上りに変化するサグでは速度低下が発生し、渋滞が発生



(参考) 中央道のボトルネック箇所における集中的対策の検討

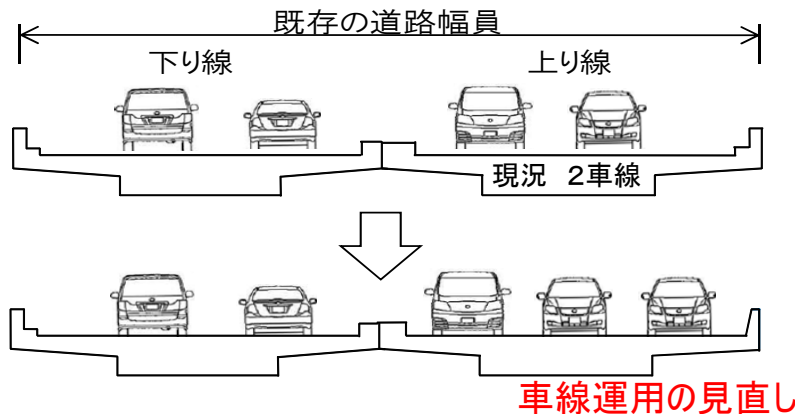
- 中央道においては、渋滞状況や渋滞要因について、関係機関とともにワーキンググループで検討し、小仏トンネル付近及び調布付近について対策(案)を提示



【渋滞対策イメージ】

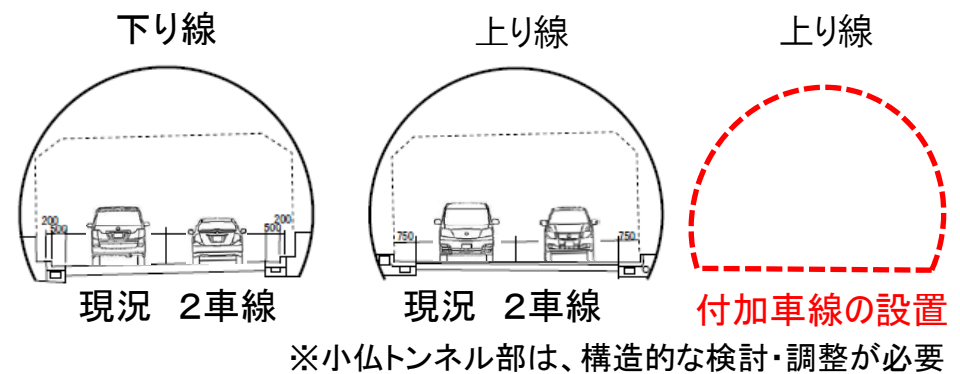
(1) 調布付近

上り線について、既存幅員の中で車線運用を見直し



(2) 小仏トンネル付近

上り線について、付加車線を設置



簡易ICの増設によるボトルネック対策

首都圏における一般道での主要渋滞箇所は1,499箇所

圏央道の圏央厚木IC周辺においては、一般道の渋滞緩和のため、スマートICの設置により、高速道路へのアクセスを改善し、交通を分散

<スマートICの設置によるボトルネック対策事例（圏央道 厚木PAスマートIC）>



情報提供の充実(“ETC2.0”の活用など)

○“ETC2.0”では、ETC(料金収受)や渋滞回避、安全運転支援等の情報提供サービスに加え、ITSスポットを通して収集される経路情報を活用した新たなサービスを導入

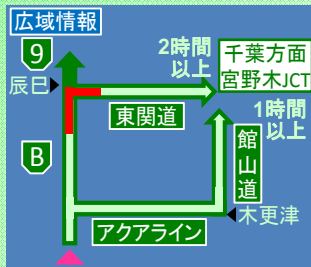
“ETC2.0”

情報提供サービス ※1

渋滞回避支援

広域な交通情報がリアルタイムに配信
前方の渋滞状況も静止画でお知らせ

<簡易図形>



<静止画>



安全運転支援

落下物や渋滞末尾情報、前方の静止画など危険事象に関する情報を提供

<簡易図形>



<静止画>



経路情報を活用したサービス(導入予定)

経路情報を活用することにより、

- ・渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置
 - ・特車の経路確認と許可の弾力化
 - ・商用車の運行管理支援
- などのサービスを今後展開する予定

災害時の支援

災害発生と同時に災害発生状況とあわせて、支援情報を提供

<簡易図形>



地震発生、通行止です。後方を確認しハザードランプをつけゆっくり左側に停車して下さい。

料金収受システムから
運転支援システムへ

ETC



広がる民間サービス

今後も順次新たなサービス追加を検討

- ・車両の出入管理※2
- ・民間駐車場決済※2
- ・ドライブスルー決済
- ・観光等の情報提供など



<駐車場決済イメージ>

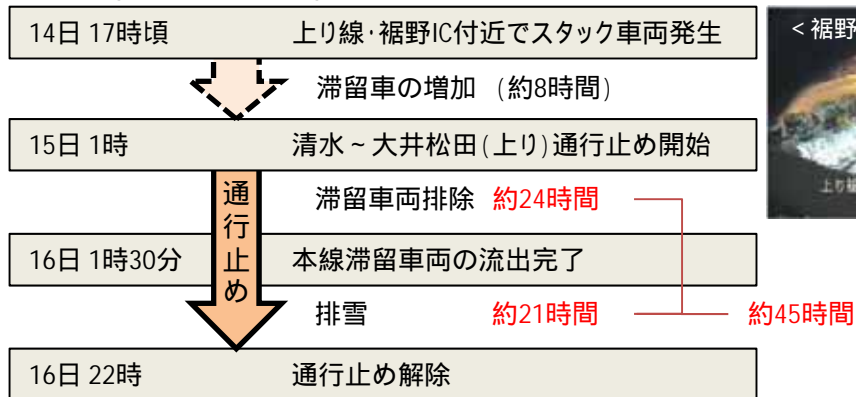
※2 サービス実施中

※1 これまでITSスポットサービスと呼ばれていたサービス

悪天候時でも高速道路の通行を極力確保

大量の交通を分担できる高速道路を、悪天候時でも極力通行可能とすることが重要
 例えば大雪の際は、通行止めを最小限とし、また通行止めとなった場合も早期解除させる
 ことで、高速道路の通行を極力確保

【東名(御殿場地区)H26.2.14雪通行止めの状況】



【東名(御殿場地区)での対策方針】

〈通行止めを最小限とするための取組〉

除雪体制の強化(除雪車両の増車、応援配備)
 強雪に先立ち、急勾配区間を通行止めして、縦断勾配の緩やかな新東名に交通を誘導し、除雪能力を集中

〈通行止め早期解除に向けた取組〉

片側3車線区間で、2車線を先行除雪し早期開放できるよう、関係機関と事前協議
 除雪作業に影響するスタック車両、滞留車両を早期に発見し直ちに排除する機器・機材を配置

【東名(御殿場地区)・今冬の大雪対策】



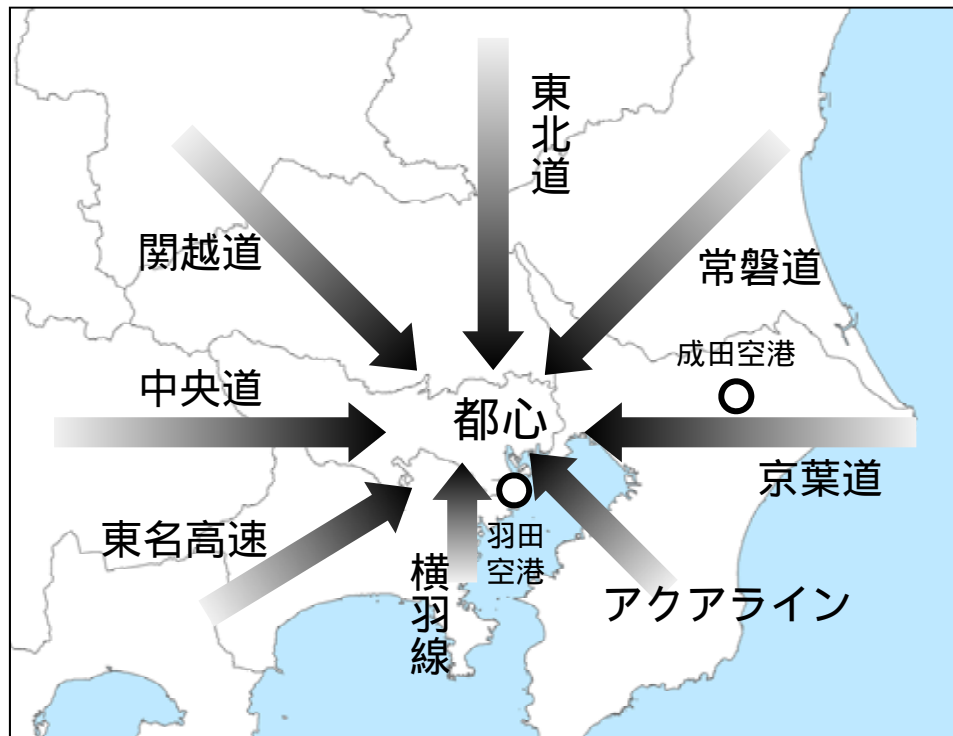
首都直下地震対策

首都直下地震が発生した場合、都心部では、道路施設の損傷、放置車両等による幹線道路の深刻な渋滞等が発生し、緊急車両の移動が阻害されるおそれ

関係機関が連携し、発災後の速やかな道路啓開を実施すべく、災害対策基本法の改正の動きを踏まえ、一体的かつ状況にあわせた的確な道路啓開のあり方を検討

道路啓開路線イメージ “八方向作戦”

都心を中心とする“8方位”毎に、高速道路(NEXCO、首都高)、国道を組み合わせながら、道路啓開ルートを設定。都心へ向かう1車線及び都心からの1車線(合計2車線)を緊急に確保。



道路随時啓開イメージ

(被災直後)



(道路啓開後)



首都直下地震発生における道路啓開(大宮方面～都心) イメージ

- 沿道建物の倒壊等の被害想定等を踏まえ、あらかじめ啓開候補路線を選定
- 大宮国道事務所長を司令官として、あらかじめ定めた啓開候補路線の中から、被災状況に応じて、優先啓開路線を決定し、道路啓開を実施

【“八方向作戦”の展開(例)】

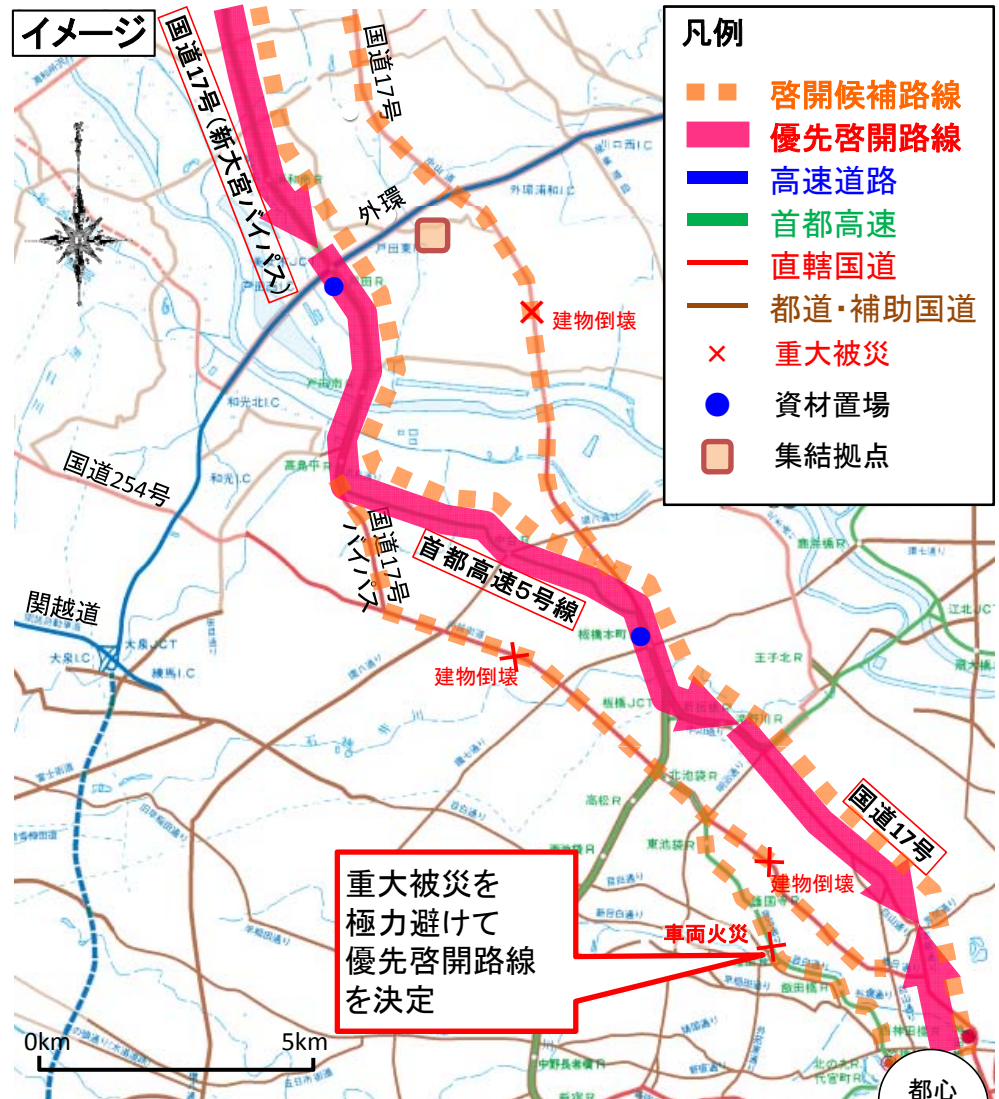
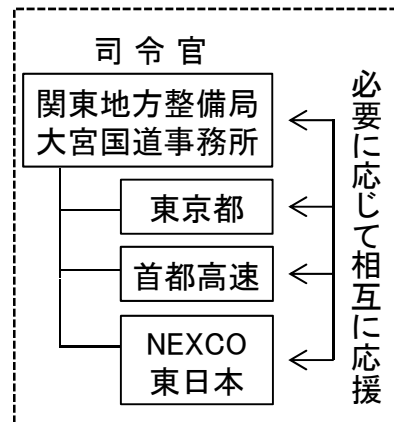
①事前の備え

- 被害の想定
 - ・沿道建物(倒壊、木造密集地の延焼)
 - ・道路構造物(橋梁の段差)
 - ・放置車両(車両火災、乗り捨て)
- 啓開候補路線の選定(八方向)
- 資機材の確保
 - ・土のう等資材・建設機械の確保
 - ・集結拠点の確保
- 災害協定の締結
 - ・民間企業との連携(建設会社、レッカー会社等)

②被災状況把握・集約

③啓開候補路線を組み合わせて優先啓開路線を決定(各方向1ルート)

④各道路管理者が都心または郊外に向けて啓開を実施



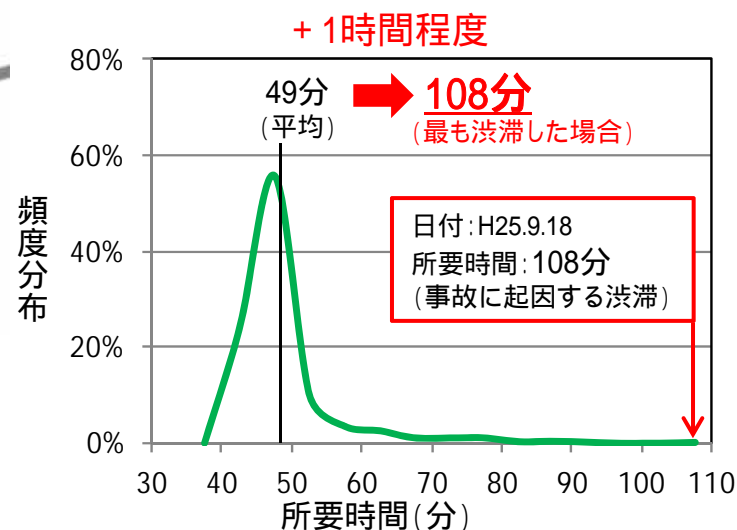
都心から成田国際空港へのアクセスの現状

都心から成田国際空港へのアクセスにおいては、通常時より1時間多くかかる場合がある
 例えば、東関道ルートでは月に約5回の事故が発生し、このうち2回で渋滞が発生

成田国際空港へのアクセスルート(東関道ルート)



東関道ルート(約65km)の所要時間



平成25年の東関道ルートでの事故発生状況

年間事故発生状況

事故回数	65回 (約5回/月)
事故起因の渋滞回数	23回 (約2回/月)
1回あたり平均車線規制時間	1.5時間

車線規制時間ワースト5

車線規制時間	事故発生区間	日付
1 3:32	高谷J~湾岸市川	H25.9.18(水)
2 2:49	有明入口~東関東道	H25.12.2(月)
3 2:00	四街道~佐倉	H25.3.11(月)
4 1:59	佐倉~酒々井	H25.12.5(木)
5 1:55	佐倉~酒々井	H25.4.21(日)

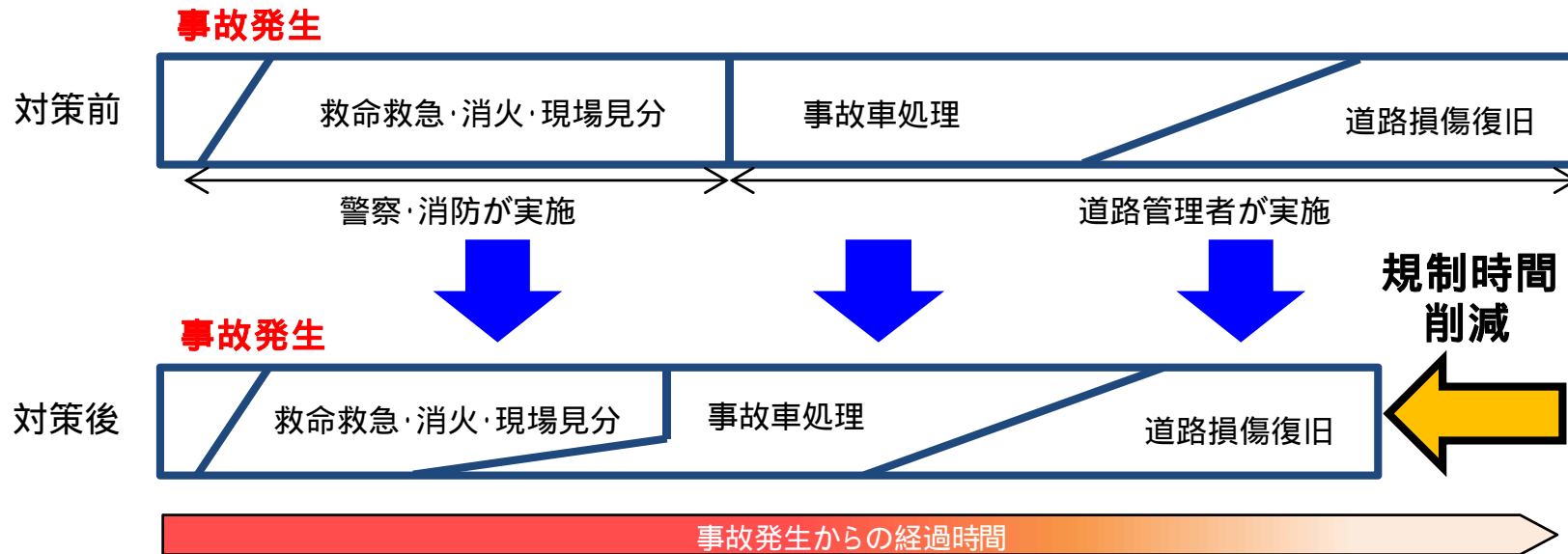
NEXCO東日本及び首都高資料(H25年度)より

事故による規制時間を極力短縮

所要時間の信頼性が求められる空港へのアクセス道路では、規制時間の短縮は必須
道路管理者と警察との協働も含め、事故処理の各段階での改善で交通への影響を最小化

事故規制時間の削減に向けた今後の対策

(一般的な事故処理の流れ)



(今後取り組む対策)

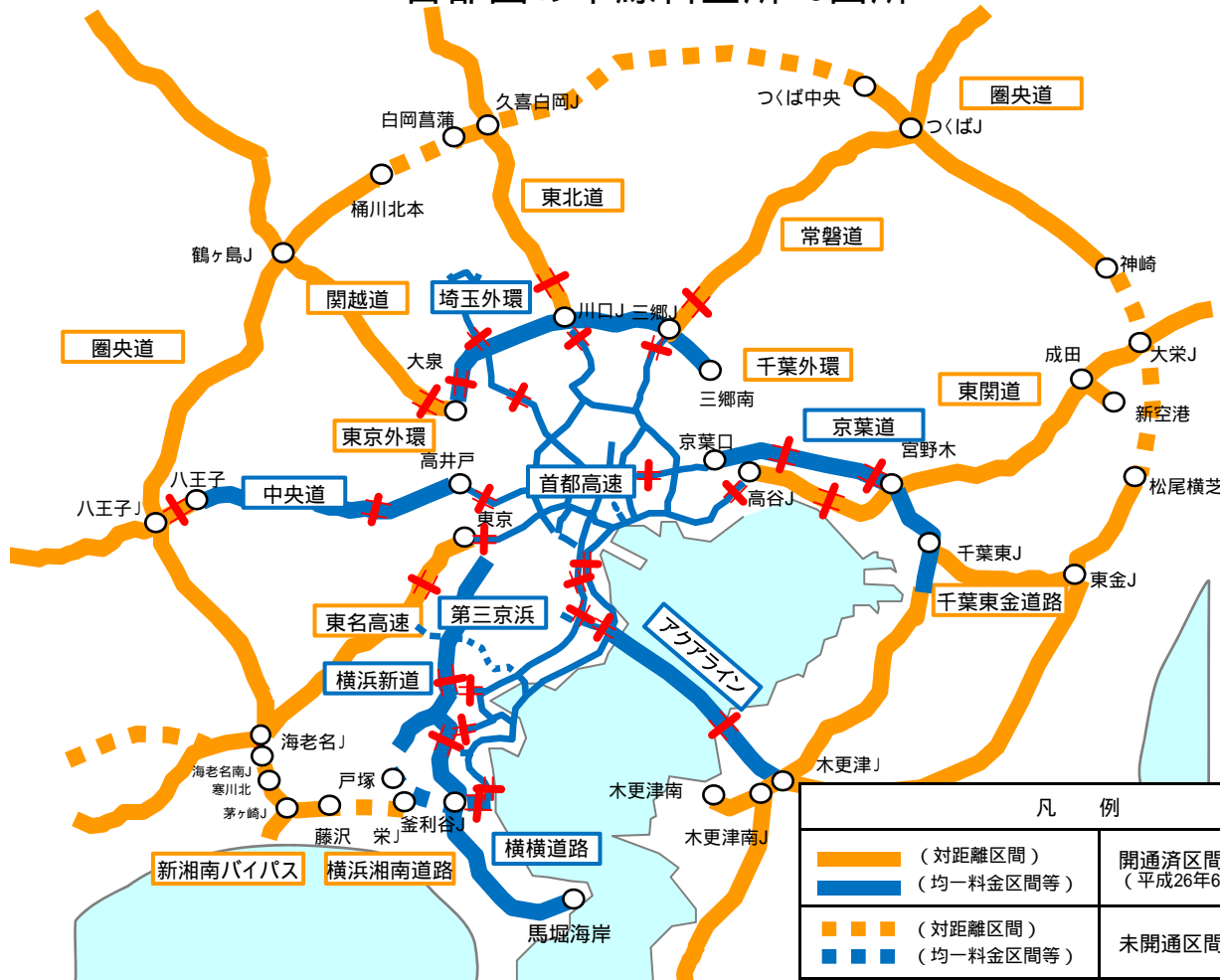
- 【対策】 見分時間の短縮**に向けた警察庁との協議
(空港アクセスなど重要ルートでの増隊、ICTを活用した見分技術の開発)
- 【対策】 事故車処理時間の短縮**
(近隣ICまでの事故車一次排除[首都高は実施中、東日本も7月から強化]、見分中のレッカー要請)
- 【対策】 道路損傷復旧時間の短縮**
(通行止めの早期解除、最小限の車線規制による交通への影響低減)

本線料金所を極力なくす

料金体系の境目を中心に、本線料金所が多数存在しており、ETCの導入により渋滞は解消したものの、事故の発生が課題

このため、シームレスな料金体系を導入することで、本線料金所を極力なくす

< 首都圏の本線料金所29箇所 >



新座本線料金所(関越自動車道)

< 事故が多発する本線料金所(H24年度) >

本線料金所	事故件数
東京	70件
新座	76件
浦和	105件
三郷	87件
船橋	60件
大井(東行き)	51件
大師(下り)	59件
用賀(上り)	127件
永福(上り)	46件
志村(上り)	49件
八潮(上り)	46件

無料の高速道路でも、有料の高速道路並みの休憩サービスを提供

今後整備が急速に進展する無料の高速道路において、計画的に休憩施設を設置

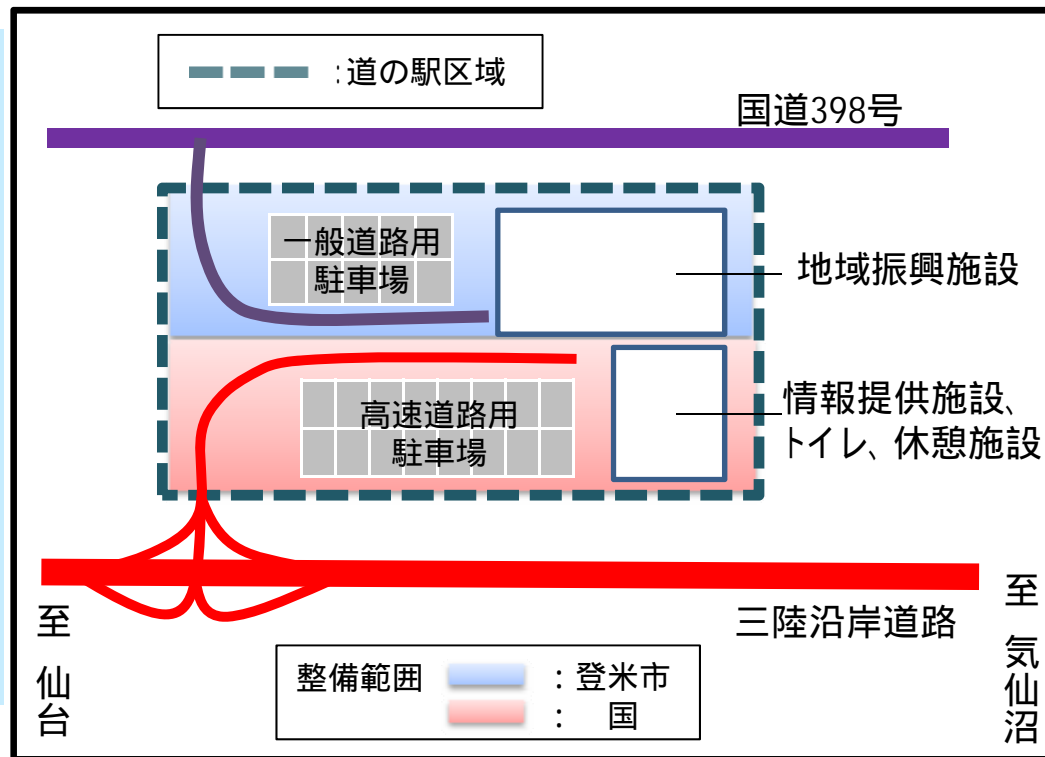
現在：1,654km 今後：3,220km 事業中区間整備後

駐車場、トイレを最低限の設備とし、地域が主体となって計画する道の駅の整備も可能
本線への直結を基本とするが、無料で乗降りできる特性を活かし、IC近傍型も活用

無料高速道路(整備中)の休憩施設の事例【(仮)登米PA】

現状の休憩施設間隔は約60kmのため、(仮)登米PAを計画中。
今後、登米市と連携し、「道の駅」として一体整備を検討。

【(仮)登米PAの整備イメージ】



(参考) 「道の駅」による地域創生拠点の形成

地域外から活力を呼び、雇用を創出し、地域の好循環を生む「道の駅」について、地方創生の拠点として選定し、関係機関が連携して総合的に支援

地域外から活力を呼び ゲートウェイ型

インバウンド観光「道の駅」

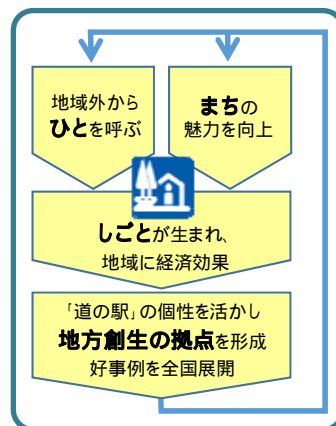
外国人案内所、免税店、無料公衆無線LAN
EV充電設備、海外対応ATM 等

観光総合窓口「道の駅」

地域全体の観光案内、宿泊予約窓口 等

地方移住等促進「道の駅」

地方移住のワンストップ窓口
ふるさと納税の情報提供 等



<「道の駅」を核とした好循環>

地域の元気を創る 地域センター型

産業振興「道の駅」

地方特産品のブランド化、6次産業化 等

地域福祉「道の駅」

診療所、役場機能、高齢者住宅 等

防災「道の駅」

広域支援の後方支援拠点、防災教育 等

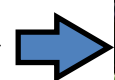
道の駅「とみうら」の事例

地域資源のパッケージ化による 観光ニーズ呼び込み

地域の様々な観光資源を
パッケージ化し、都市部
の旅行代理店へ販売

- ・ 枇杷狩りの受付
- ・ 房州うちわ作り体験
- ・ いちご狩り体験

パッケージ化



地方特産品のブランド化、 オリジナル商品開発・販売

地方特産品「びわ」のブランド化、
商品開発・販売による需要安定
化へ寄与

枇杷関連
商品50種



「道の駅」により

- ・ 約60名の雇用(地域住民の1%)
- ・ 南房総エリアへ約4億円の経済波及効果を創出

道の駅「からむし織の里しょうわ」の事例

伝統工芸の職業体験を通じた移住促進



伝統工芸の職業体験をする「織姫
体験生制度」を実施

体験生は住民票を移すとともに、
住宅を村が用意

国選定保存技術
「からむし織」

- ・ 「織姫体験生制度」を習得した102名のうち、約4割が会津地方に移住
- ・ そのうち11名が地元住民と結婚

高速道路への直結化によるアクセス強化

高速道路に隣接している主要施設の多くが、一般道を介して高速道路と接続
こうした施設へのアクセス性を高めるため、民間施設への直結を含め、新たなルールを整理
整備にあたってはスマートICを活用

[高速道路に直結している主要施設の例]

- ・第二仙台北部工業団地(東北自動車道)



[対象施設]

- | | |
|---------|----------|
| ・高次医療施設 | ・大規模商業施設 |
| ・工業団地 | ・空港 |
| ・物流施設 | ・港湾 |
| | 等 |

(参考) スマートICの活用による拠点の形成

- ・白河中央スマートIC(東北自動車道)

白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約700台の車両が救急搬送で利用
(平成25年度実績)



3 . 中間答申の概要

〈 賢く使う取組の一環としての
大都市圏の料金体系のあり方 〉

中間答申(H25.6)の概要 <大都市圏の料金体系>

現状の課題

利用者にとって分かりにくい料金体系

- ・複数の種類の道路、事業主体が混在するため、料金体系が複雑で、利用者にとって分かりにくい
- ・一部路線において、均一料金制を採用していることもあり、分かりにくさに拍車をかけている

通過交通を含む大量の交通による都心部の渋滞

- ・都心部への経済機能等の集中による大量の交通に加え、通過交通の走行により、渋滞が慢性化
- ・通過交通の分散は喫緊の課題

目指すべき方向性

管理主体を超えたシームレスな料金体系

- ・大都市圏の料金体系は、管理主体を超えたシームレスで公正かつ利便性を高めるものに整理する必要
- ・対距離制を基本とし、交通流動の最適化、公正妥当な料金の実現等の観点から、幅広く検討を進める必要

都心通過交通の抑制

- ・発着地によっては、環状道路利用ルートの方が、長距離かつ料金が割高になり、通過交通が分散されないおそれ
- ・移動距離の長い交通において、環状道路の利用が進むような料金体系を構築する必要

非常時におけるネットワークの有効活用

- ・複数経路の選択が可能であることから、災害等により通行止めになった場合、他の路線を代替路として活用する必要
- ・非常時において代替路に交通を誘導することを想定した場合の料金運用について、平常時から検討すべき

取り組むべき施策

- ・各ルート料金に差を設け、環状道路へ交通を転換するなど、都心通過交通を抑制する料金体系の構築
- ・高速道路会社などが連携して、非常時を含め交通をマネジメントするために必要な枠組みの構築
- ・交通流動を最適化するためのICT開発の積極的な推進

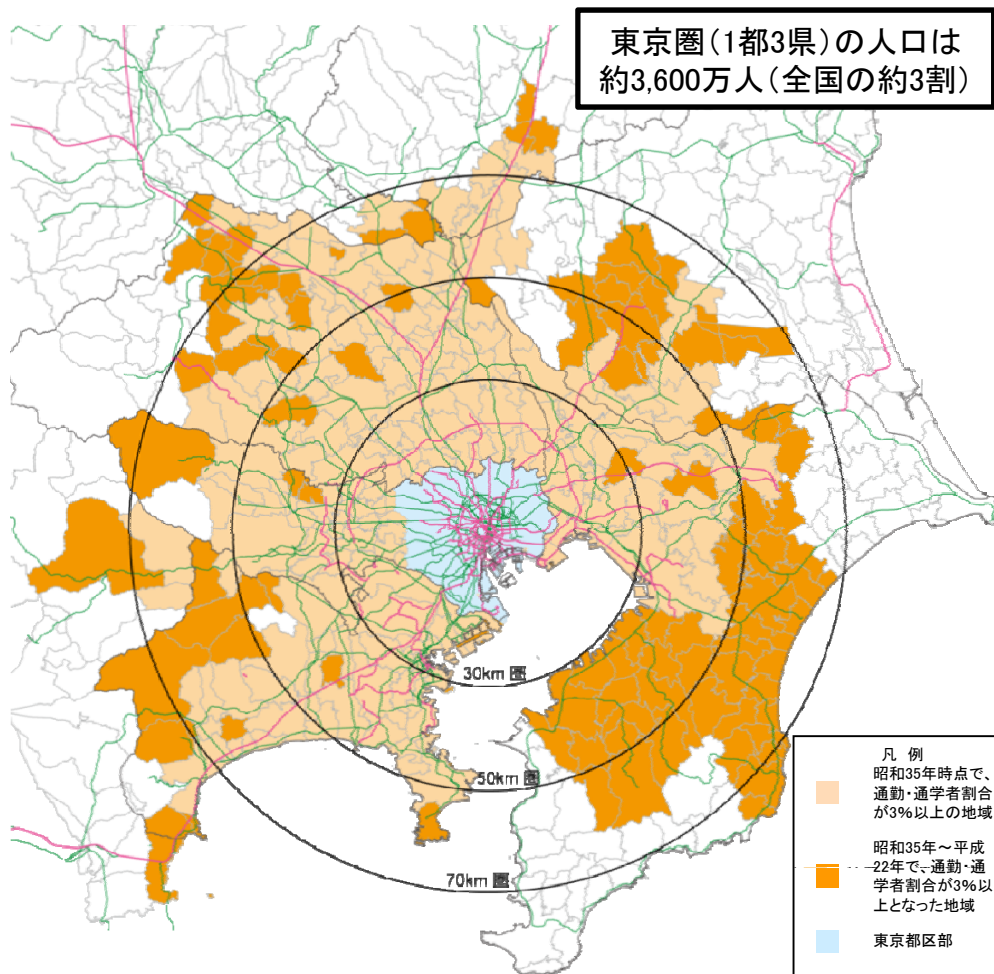
4 . 首都圏の交通・料金体系などの現状

- 交通の現状
- 料金体系の現状
- 環状道路の活用状況
- 大型車の利用状況

首都圏の交通の特色(人流)

○ 諸外国の主要都市に比べ、居住地域は外周部に拡大しており、これが都心部への大量の人流を発生させ、結果として都心部の昼間時の人口集中が突出

■東京への通勤・通学圏域

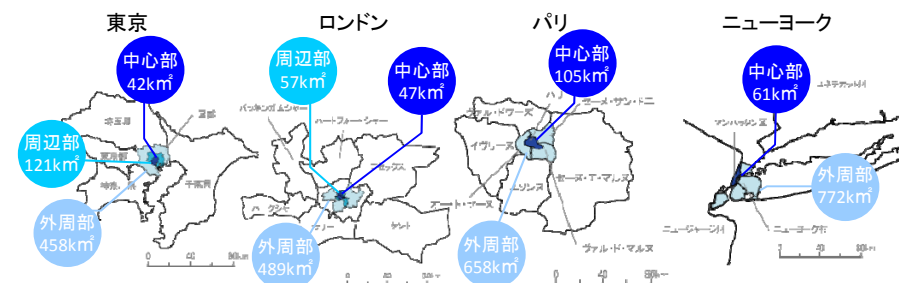


出典:国勢調査(S35・H22)

■主要都市の昼夜人口密度

(人/ha)

		東京	ロンドン	パリ	ニューヨーク
昼間	中心部	596	285	151	327
	周辺部	185	97		
	外周部	54	29	45	17
夜間	中心部	89	106	215	267
	周辺部	158	114		
	外周部	146	64	67	85
中心部の昼夜率 (昼間/夜間)		6.7倍	2.7倍	0.7倍	1.2倍



出典(東京): 平成22年国勢調査(夜間人口)
 東京都統計年鑑 平成18年事業所・企業調査結果(昼間就業人口)

出典(ロンドン): 2010 Mid-Year Population Estimates(夜間人口)
 NOMIS Official Labor Market Statistics(昼間就業人口)

出典(パリ): Institut National de la Statistique et des Etudes Économiques, Chiffres clés sur un territoire

出典(ニューヨーク): US Census Bureau, State & County QuickFacts

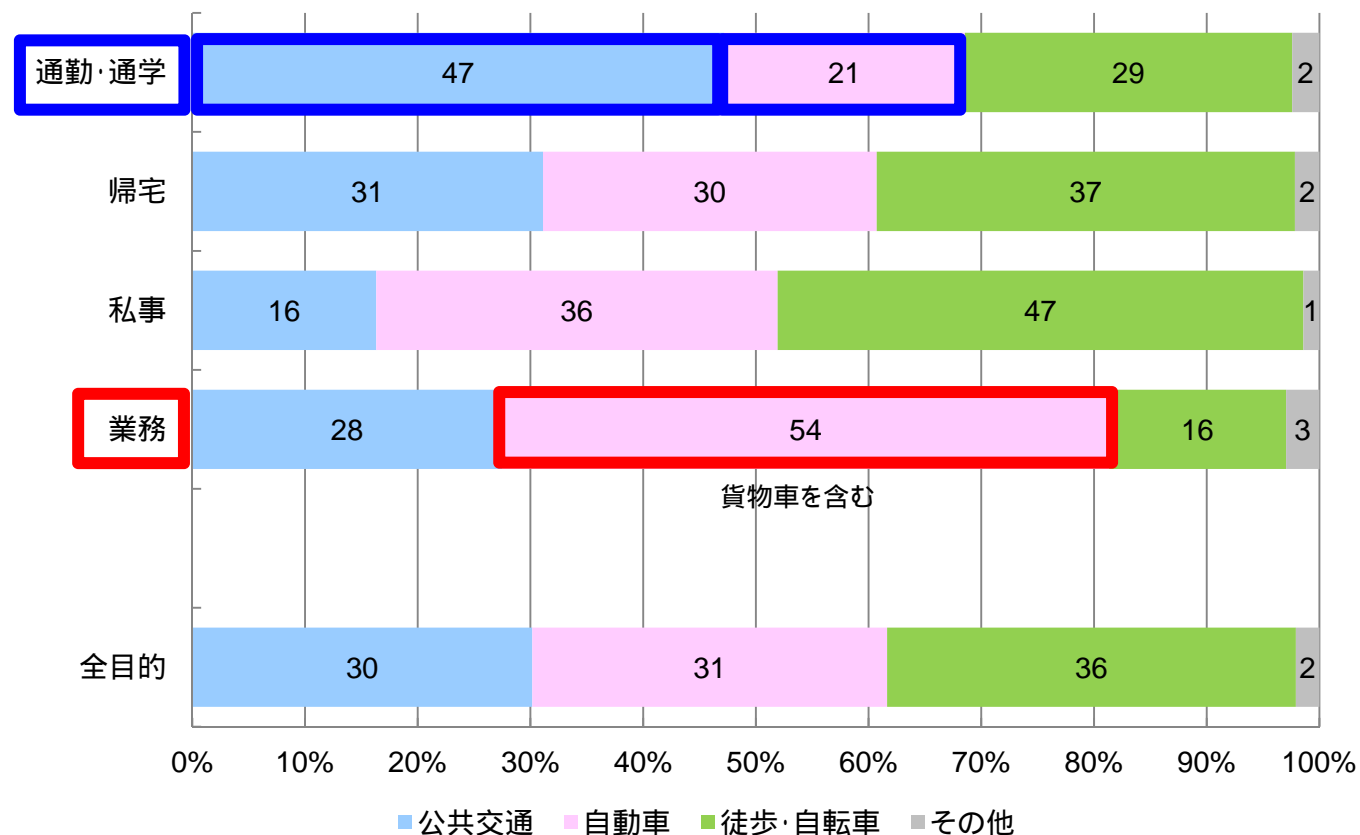
(参考) 首都圏の交通の特色(人流)

通勤・通学目的では、公共交通利用が約5割、自動車利用は約2割を占めている
 業務目的では、自動車利用が多く、5割を超えている

東京都市圏全体の
移動目的分担率



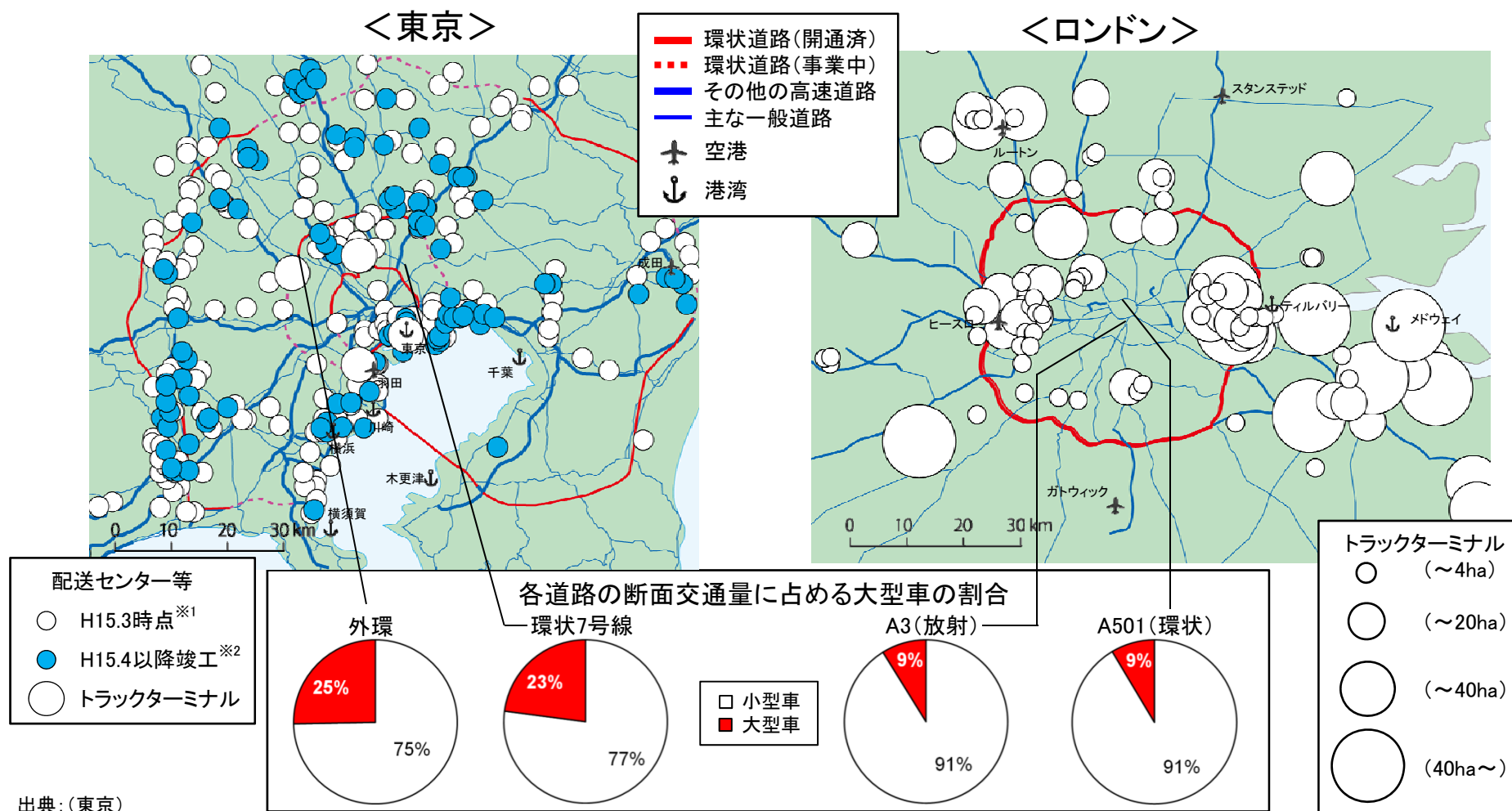
東京都市圏全体の目的別交通手段分担率



出典:平成20年東京都市圏パーソントリップ調査
 対象地域:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、茨城県南部

首都圏の交通の特色(物流)

- 首都圏では、環状道路周辺への物流施設の立地は進んできているものの、依然として、外環道の内側に集中しているため、都市間物流、都市内物流が共に都心部に集中
- このため、都心部の幹線道路における大型車の割合が大きい



出典:(東京)

【物流施設】※1) 第4回 東京都市圏物資流動調査(平成15年度)

※2) 新聞記事、物流不動産HP等(H25.12末時点)

【交通割合】H22年度 道路交通センサス一般交通量調査

(ロンドン)

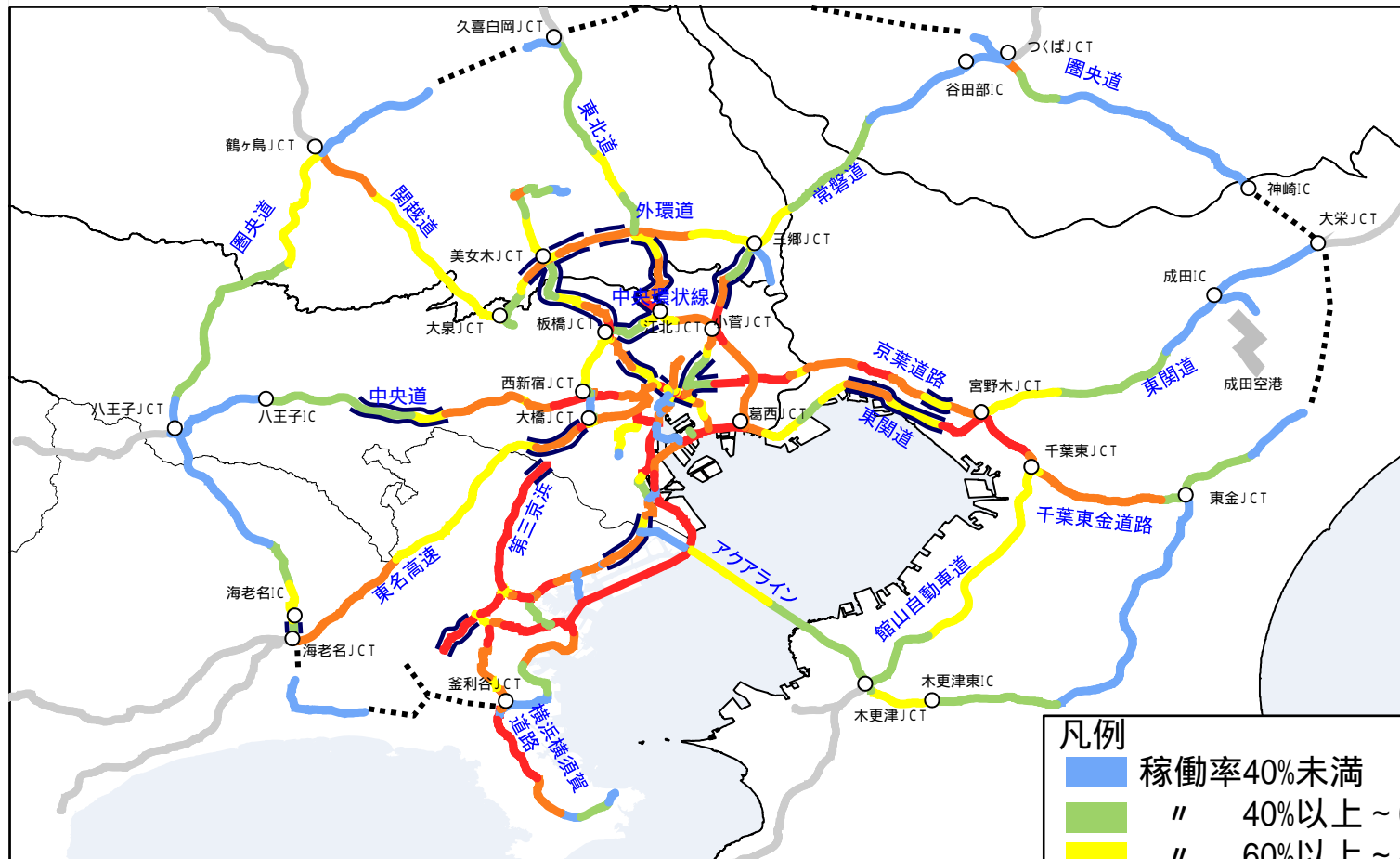
【物流施設】「Guide to UK Distribution Parks and industrial sites 2005」

【交通割合】英国交通省 Annual average daily flow(2013年)

首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況

平日7時台は、外環内側で稼働が高まり、外環やその周縁の放射道路で速度低下が発生

平成26年7月22日(火)7時台(上り)における首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況



凡例	
■	稼働率40%未満
■	" 40%以上～60%未満
■	" 60%以上～80%未満
■	" 80%以上～100%未満
■	" 100%以上
■	速度40km/h未満

環状線(都心環状線・中央環状線・外環道・圏央道)は反時計回りを上り、湾岸線は東行を上りとして算出

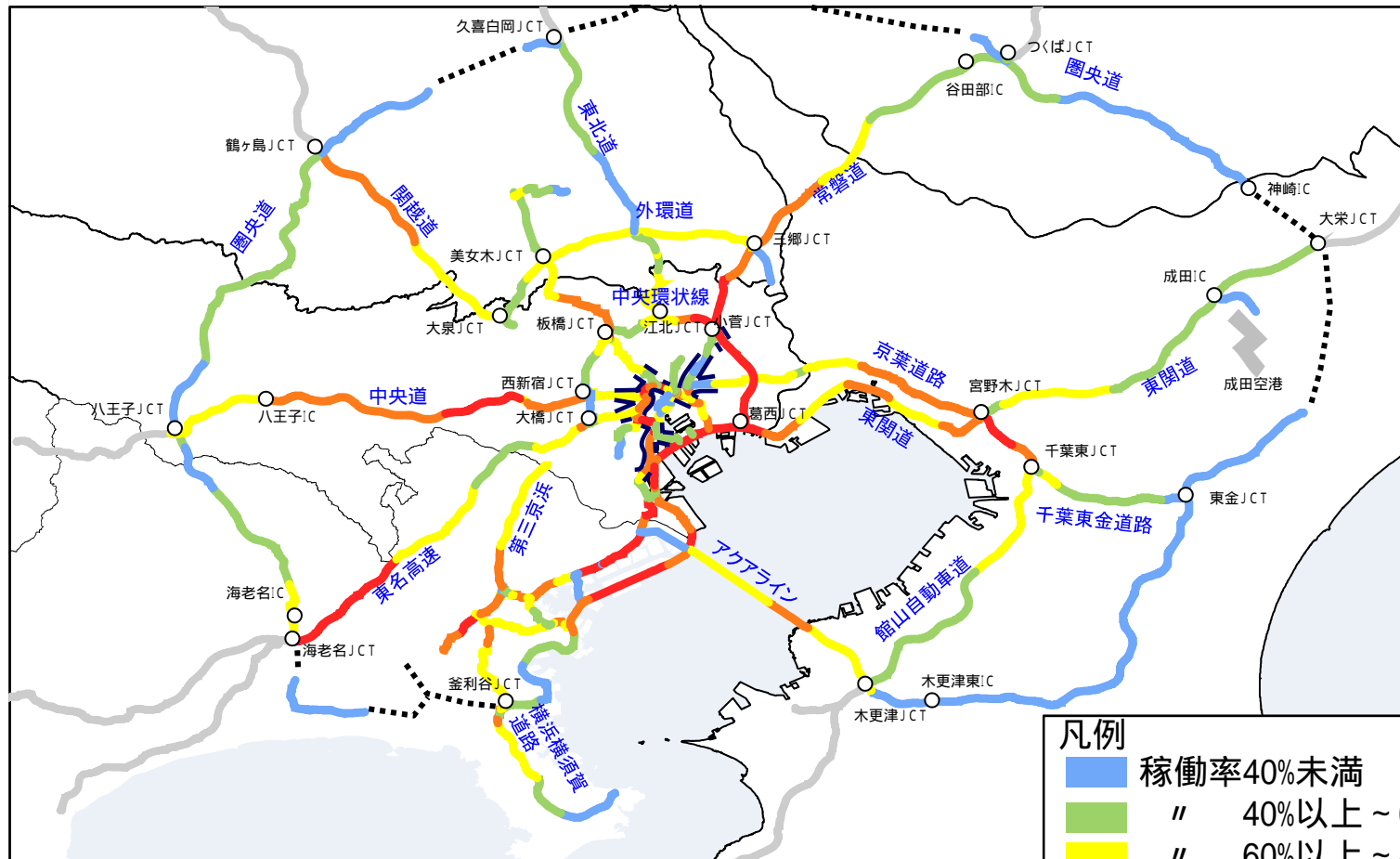
$$\text{道路の稼働率} = \frac{\text{実際の交通量}}{\text{交通容量}}$$

- 1 交通量観測機器データによるH26年7月22日(火)7時台(上り)の時間帯別交通量
- 2 H22道路交通センサスによる1時間あたりの交通容量
車線数、道路幅員、側方余裕、縦断勾配等の道路状況を係数として算出される
- 3 H22センサス時未開通区間及び端末区間については、近傍区間の交通容量を適用
・八王子JCT-海老名JCT間は、鶴ヶ島JCT-八王子JCT間の値を適用
・つくばJCT-神崎IC、東金JCT-木更津JCT間は、木更津JCT-木更津東IC間の値を適用

首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況

平日14時台は、外環の外側の放射道路で稼働が高まる一方、都環周辺で速度低下が発生

平成26年7月22日(火)14時台(上り)における首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況



凡例

- 稼働率40%未満
- " 40%以上～60%未満
- " 60%以上～80%未満
- " 80%以上～100%未満
- " 100%以上
- 速度40km/h未満

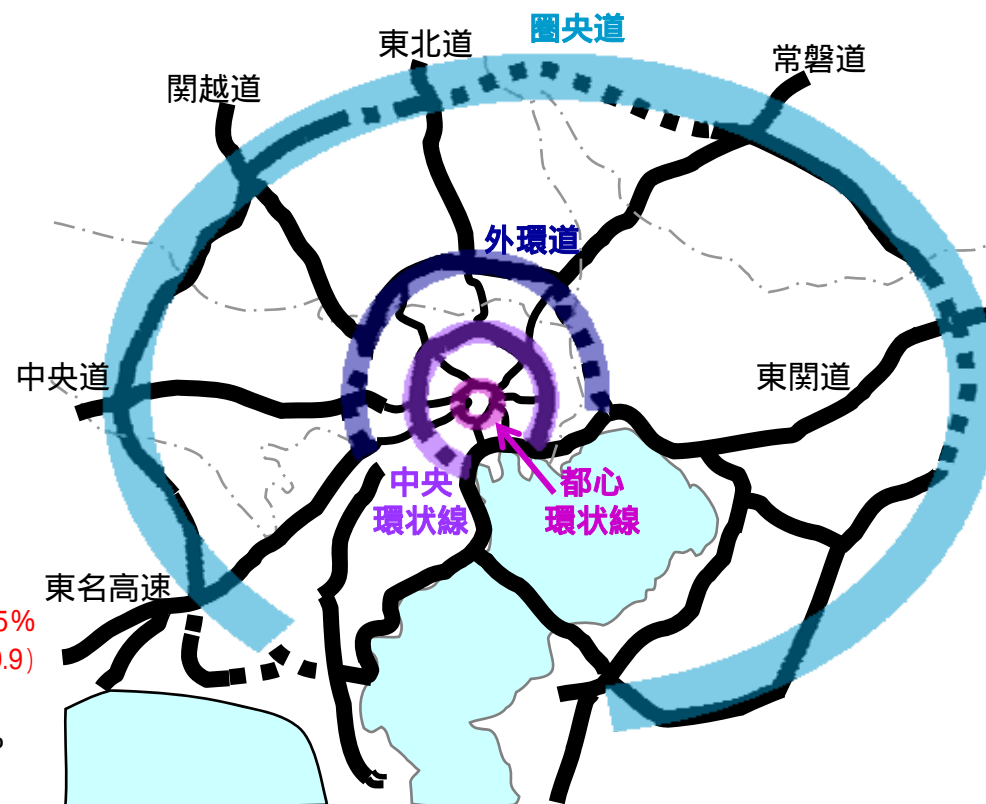
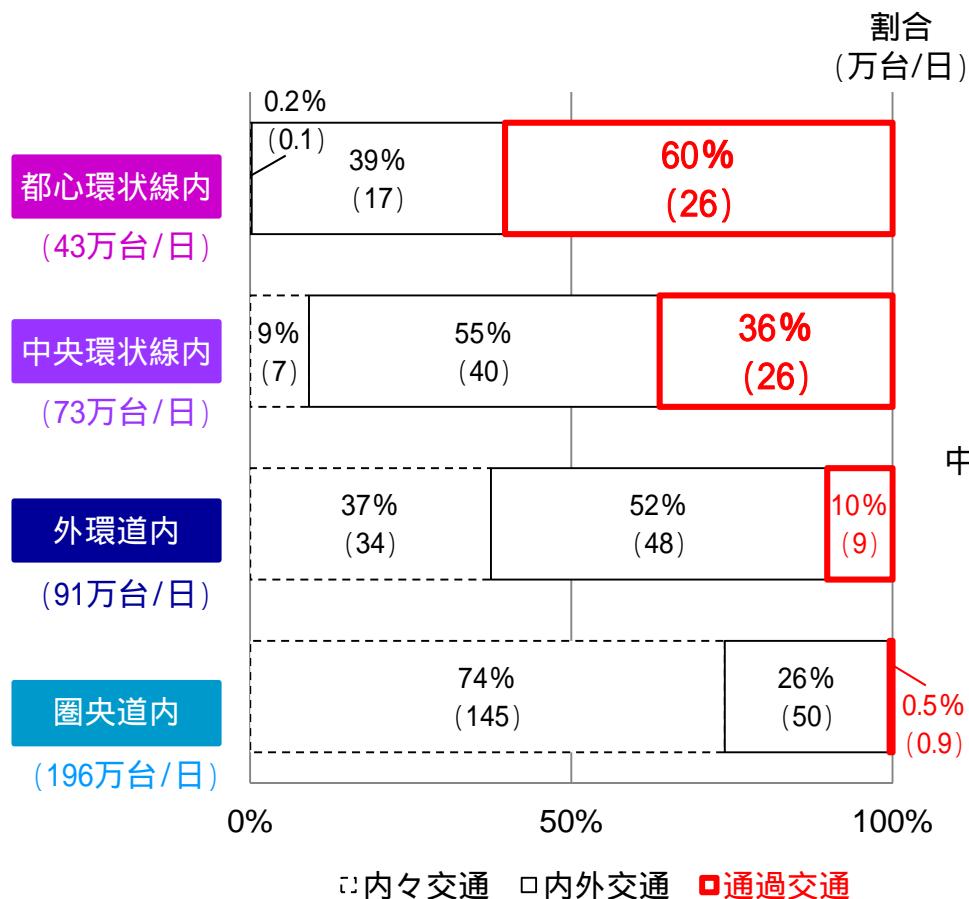
環状線(都心環状線・中央環状線・外環道・圏央道)は反時計回りを上り、湾岸線は東行を上りとして算出

$$\text{道路の稼働率} = \frac{\text{実際の交通量}}{\text{交通容量}}$$

- 1 交通量観測機器データによるH26年7月22日(火)14時台(上り)の時間帯別交通量
- 2 H22道路交通センサスによる1時間あたりの交通容量
車線数、道路幅員、側方余裕、縦断勾配等の道路状況を係数として算出される
- 3 H22センサス時未開通区間及び端末区間については、近傍区間の交通容量を適用
・八王子JCT-海老名JCT間は、鶴ヶ島JCT-八王子JCT間の値を適用
・つくばJCT-神崎IC、東金JCT-木更津JCT間は、木更津JCT-木更津東IC間の値を適用

首都圏の環状道路における通過交通の状況

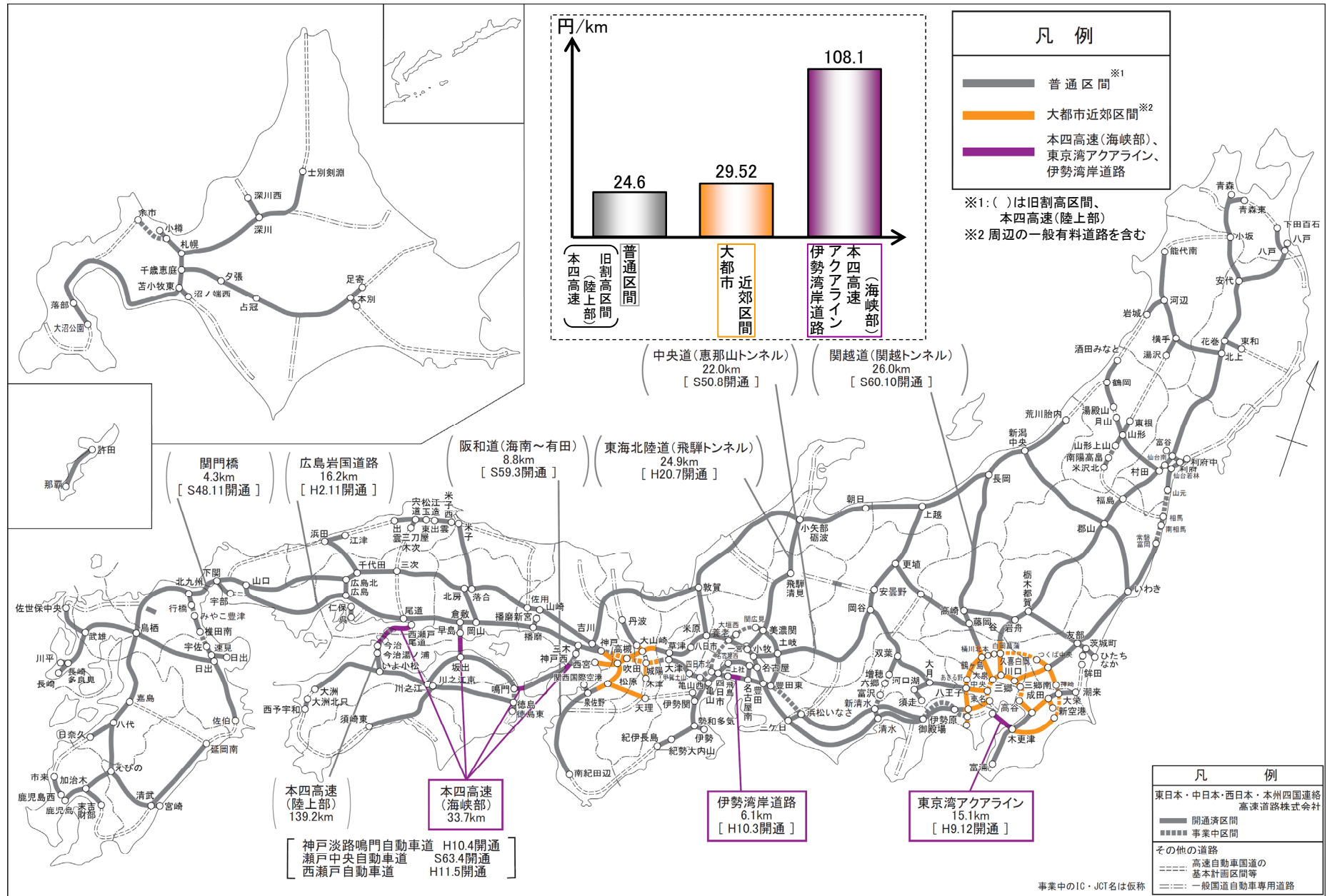
都心環状線を利用する交通の約6割が、都心環状線に足を持たない通過交通
 また、中央環状線の内側を利用する交通の約4割が通過交通



- (内内交通) 環状道路内で乗降する交通
- (内外交通) 環状道路内で乗り外側で降りる交通、
または外側で乗り環状道路内で降りる交通
- (通過交通) 環状道路外で乗降し、環状道路を通過する交通

・都心環状線については、第25回首都高速道路交通起終点調査に基づき算出
 ・その他の環状道路については、ETCデータ(H25.11)に基づき算出

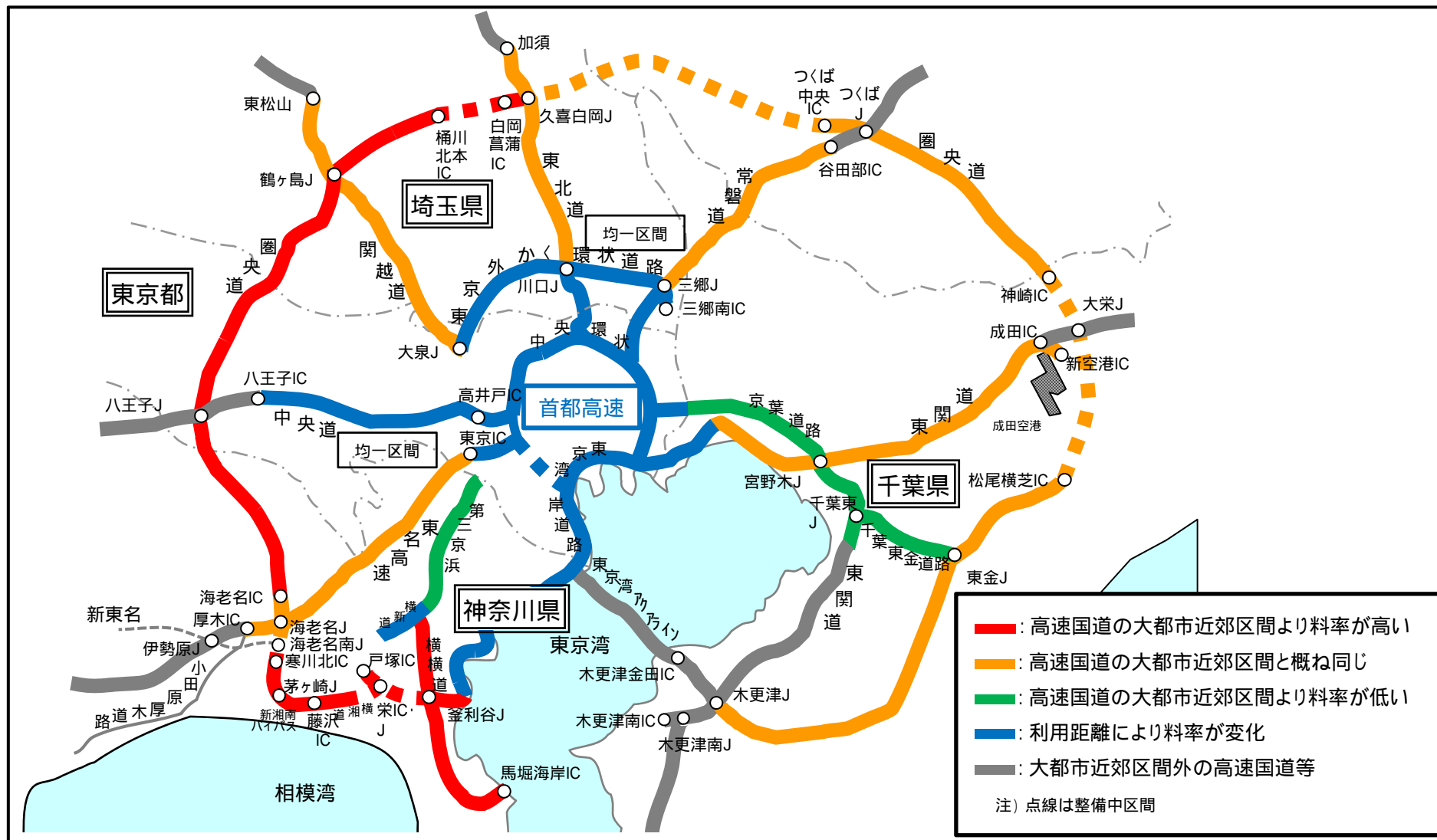
平成26年4月から整理・導入した全国の料金水準の現状



平成26年 7月20日現在

首都圏内の料金水準の現状

全国の料金水準は整理された一方で、首都圏内の料金水準は、整備における経緯等が異なることにより、路線や区間によって異なる



首都圏内の料金水準の現状

	< 開通年度 ² >	< 路線名 >	< 料率 >
対距離制を 基本とする区間 ¹	S35.4	京葉道路	20.4円/km
	S39.10	第三京浜	15.7円/km
	S43.4	高速自動車国道 ³ (大都市近郊区間)	36.6円/km
	S54.3	千葉東金道路	24.8円/km
	S54.12	横浜横須賀道路	44.0円/km
	H8.3	圏央道 (海老名～久喜白岡J)	43.2円/km
	H15.3	圏央道 (久喜白岡J～松尾横芝)	36.7円/km
利用距離により 料率が変化する区間 (均一料金制区間等)			最短利用時 ⁴ ～平均利用時 ⁵ ～最長利用時
	S34.10	横浜新道	131円/km ～ 33.9円/km ～ 21.0円/km
	S37.12	首都高速	168円/km ～ 36.3円/km ～ 10.7円/km
	S42.12	中央道 (高井戸～八王子)	84円/km ～ 36.7円/km ～ 24.0円/km
	H4.11	埼玉外環 (大泉～三郷南)	166円/km ～ 32.5円/km ～ 15.1円/km

1: 普通車全線利用時の場合(ただし、圏央道は40km以内利用の場合)

2: 開通年度は、当該区間内で最初に開通した区間の年度

3: 東名高速の例

4: 最短利用距離の平均値を使用して算出

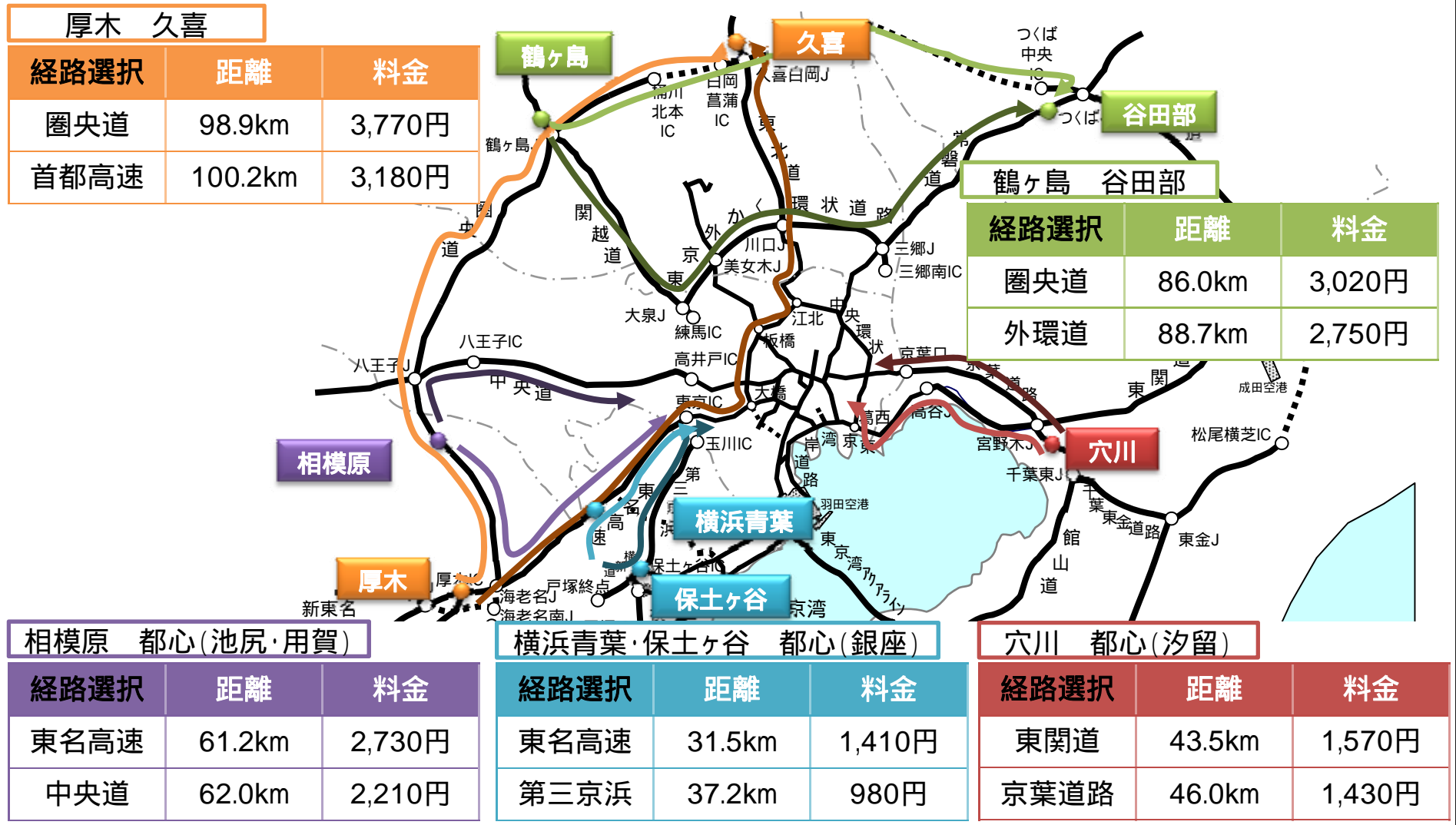
5: 首都高速は、平成25年11月のETCデータ、埼玉外環・横浜新道・中央道については、H22道路交通センサスを基に算出

首都圏における同一発着地点に対する経路別料金

発着地点が同じでも、経路により料金が異なっているため、自由な経路選択が妨げられるおそれがある

経路別料金の例（料金割引は考慮していない）

普通車料金

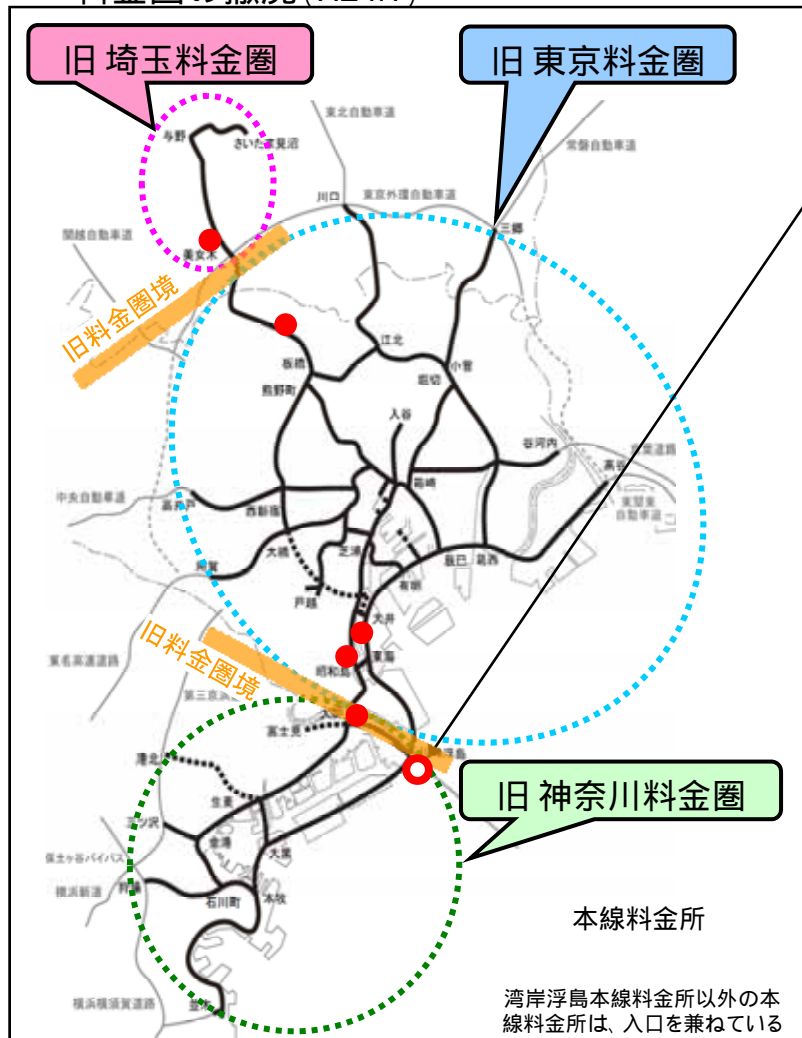


首都高速における本線料金所撤去の取組

均一料金制から距離別料金制への移行に伴い、不要になった旧料金圏境の湾岸浮島本線料金所を撤去

撤去により、事故件数が減少(撤去前(H23):40件 撤去後(H25):14件)

料金圏の撤廃(H24.1)



首都高速 湾岸線西行き 湾岸浮島本線料金所
(旧東京料金圏 旧神奈川料金圏)

< 撤去前 >



< 撤去後 >



首都圏における環状道路の利用を促進するための割引

圏央道経由と首都高速経由が同程度の距離となる区間において、圏央道経由の料金が首都高速経由を上回らないよう割引を実施

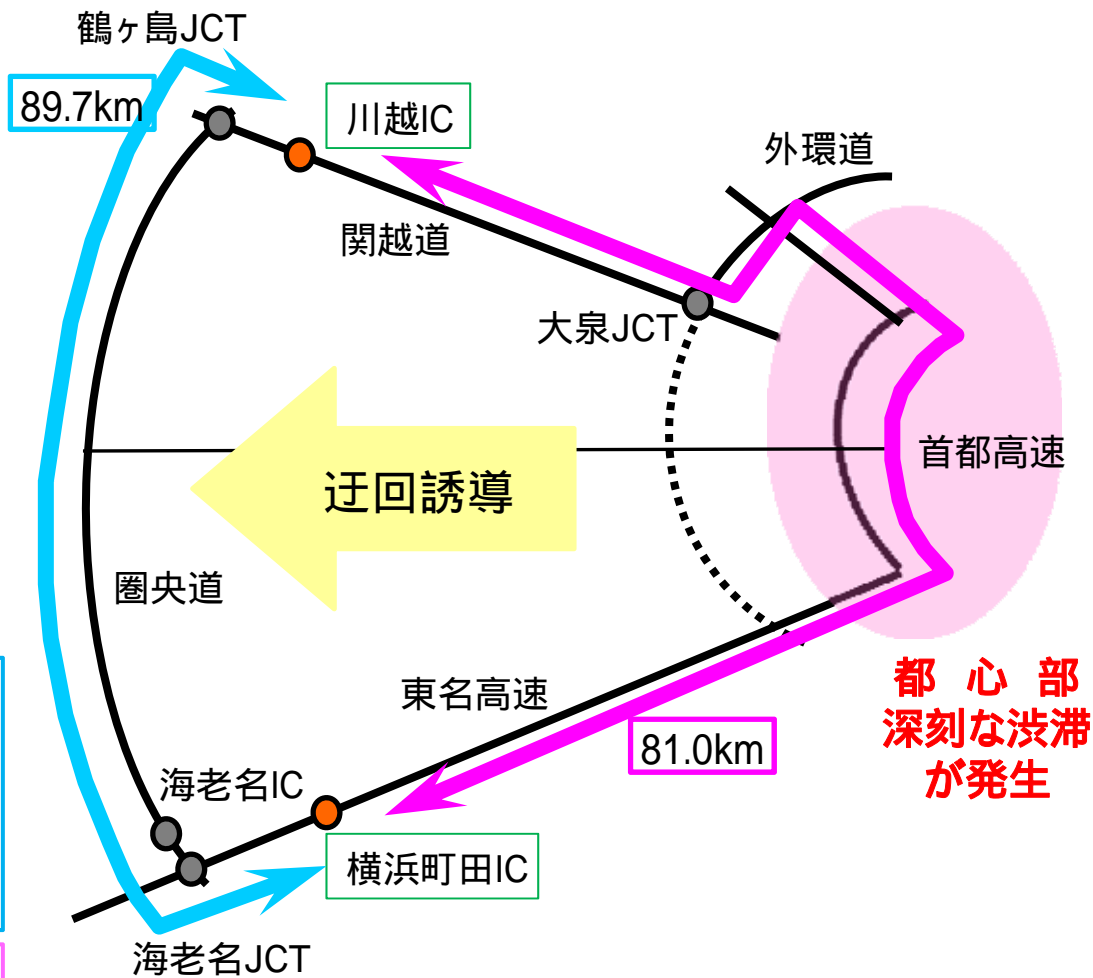
対象車種	全車種(ETC限定)
日時	終日
適用条件	圏央道の高速国道間 (海老名IC～八王子JCT、 八王子JCT～鶴ヶ島JCT)を 利用した場合
割引額	510円

走行区間によって割引額は異なる

例)川越IC～横浜町田IC

圏央道経由(89.7km)	3,480円	<u>2,970円</u>	(510円)
うち、圏央道(海老名IC～鶴ヶ島JCT)	2,590円	2,080円	定額割引(510円)

首都高経由(81.0km)	<u>3,070円</u>
---------------	---------------

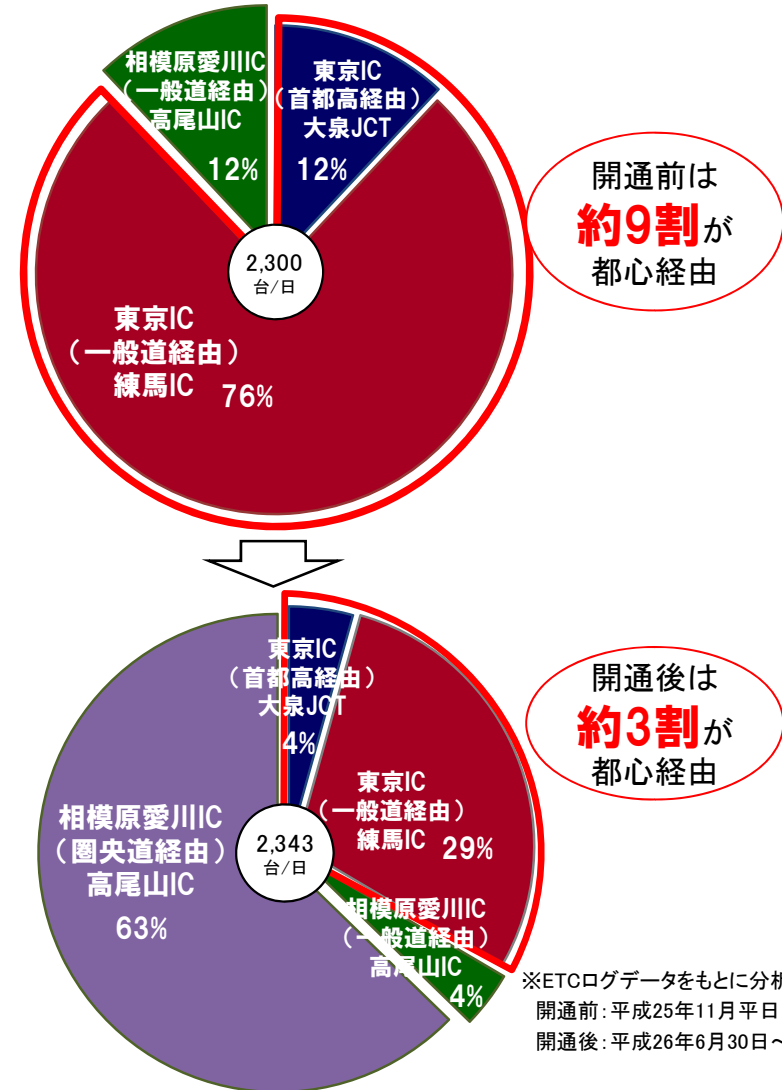
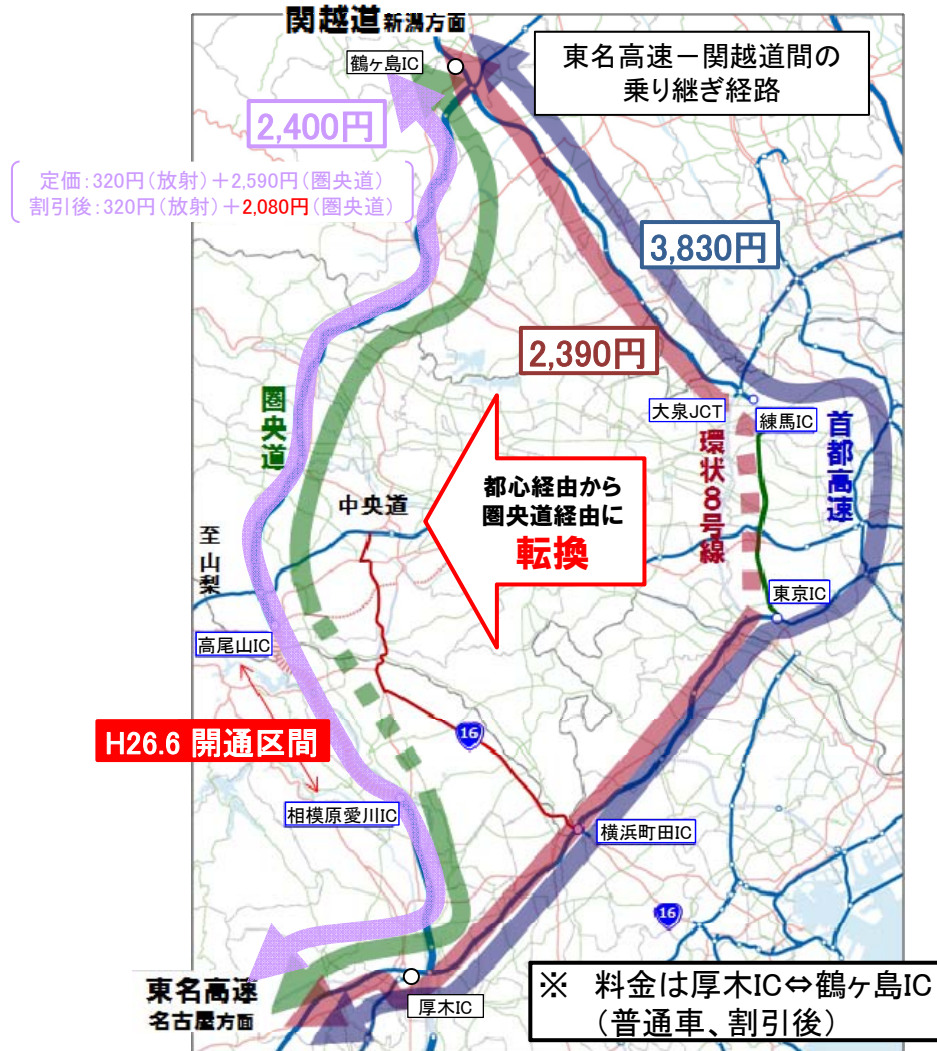


普通車(ETC)
消費税8%として表示

(参考) 圏央道(関越～東名)の開通に伴う交通転換の状況

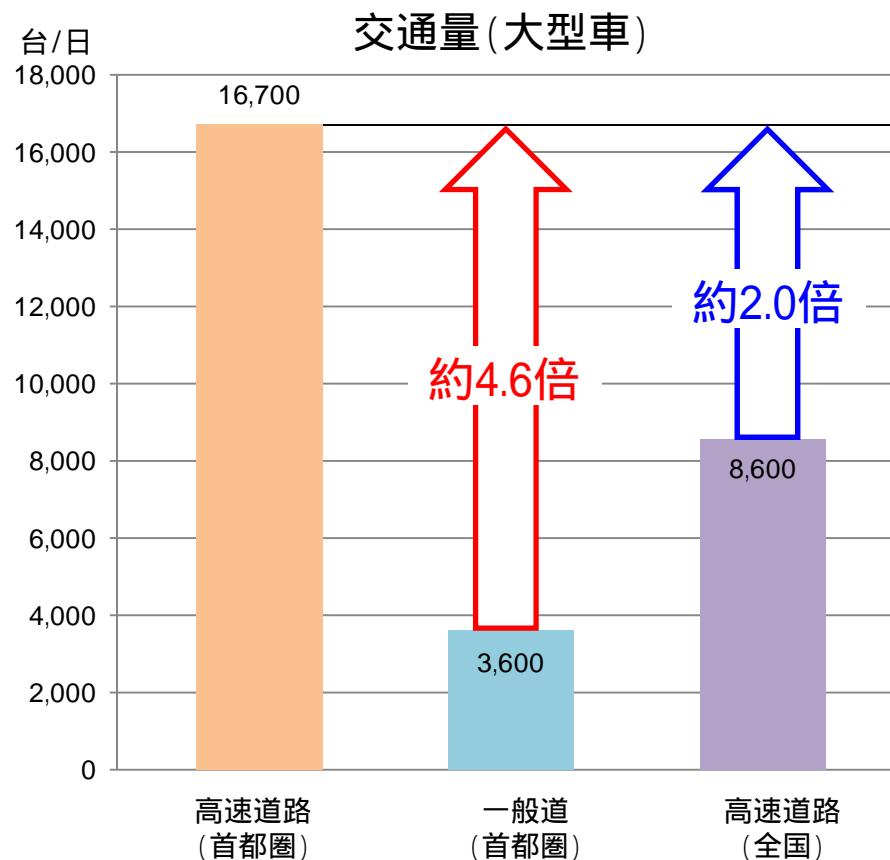
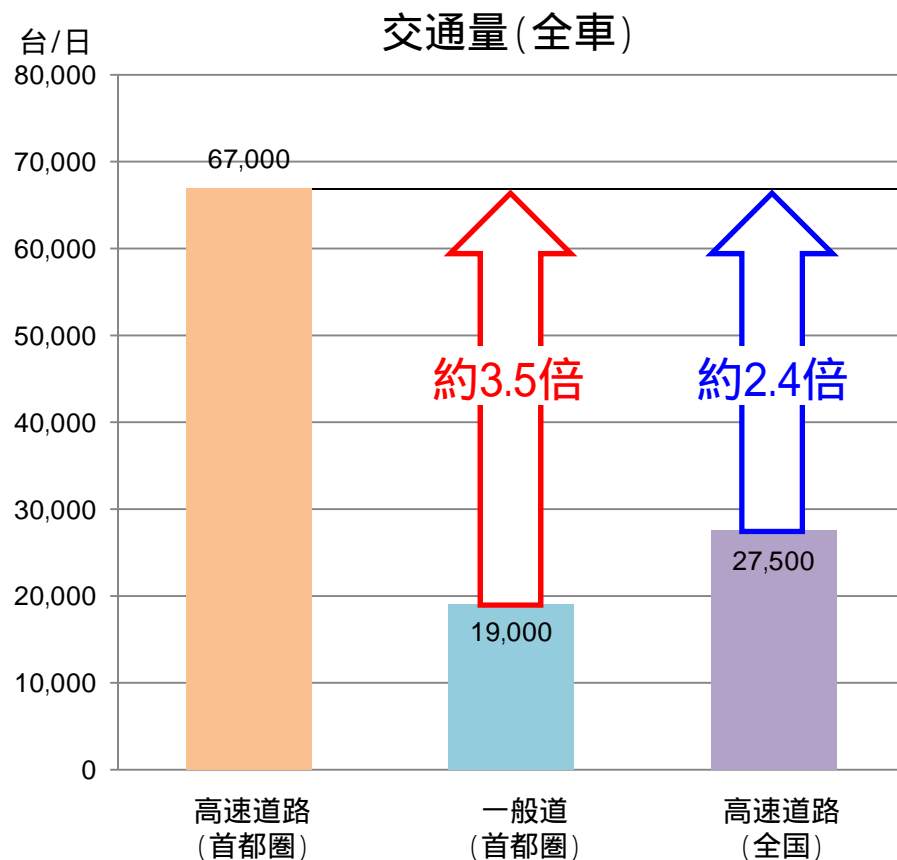
- 圏央道(相模原愛川IC～高尾山IC)の開通前は、首都高速や環状8号線など、都心経由が約9割
- 圏央道がつながったことにより、圏央道が利用され、都心経由が約3割に大幅に減少

◇東名高速－関越道間の経路選択<全車>



首都圏における高速道路の利用状況

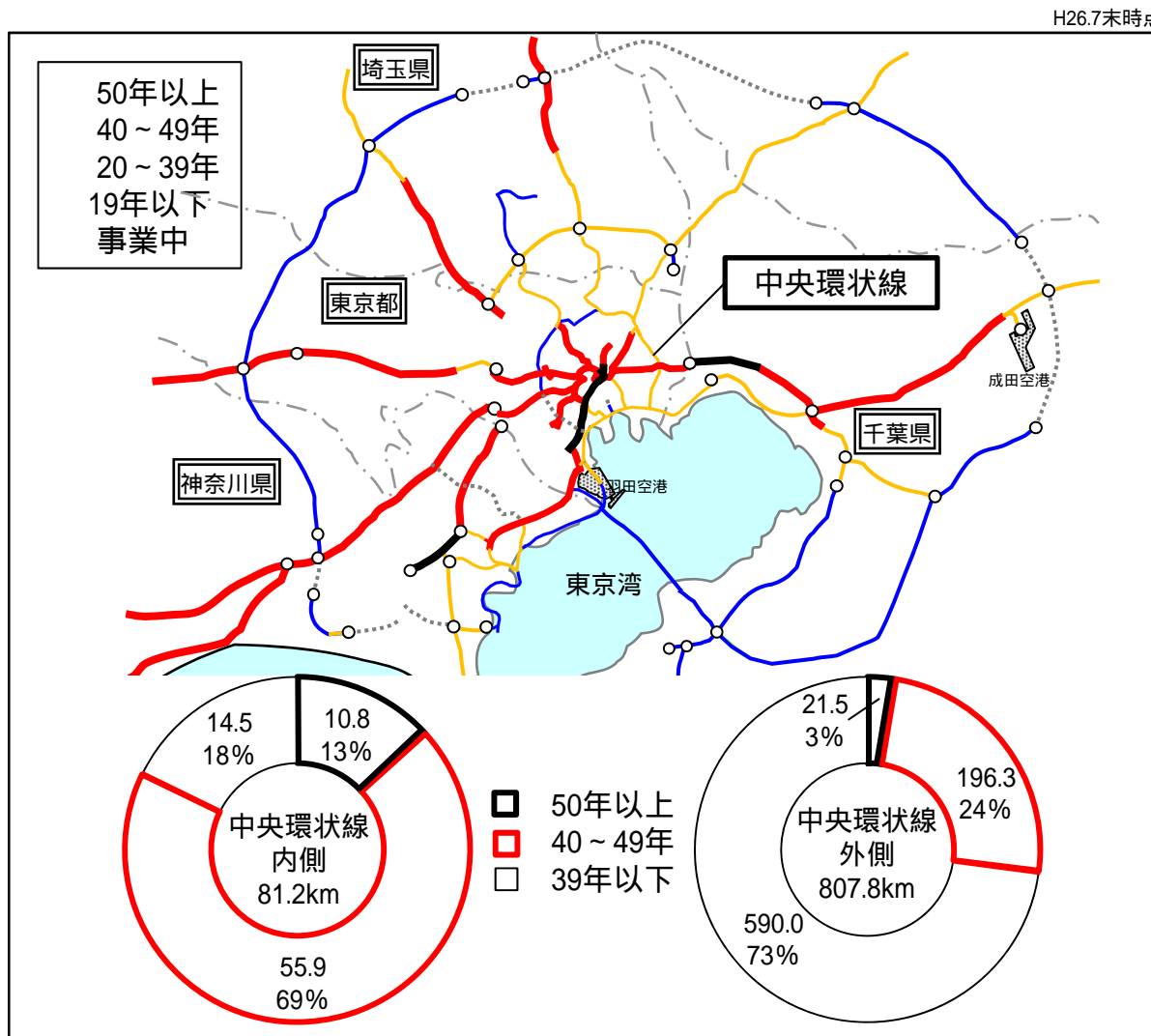
首都圏の高速道路は、一般道の約3.5倍、全国の高速道路の約2.4倍の交通量
大型車においては、一般道の約4.6倍、全国の高速道路の約2.0倍となるなど、
過酷な利用状況



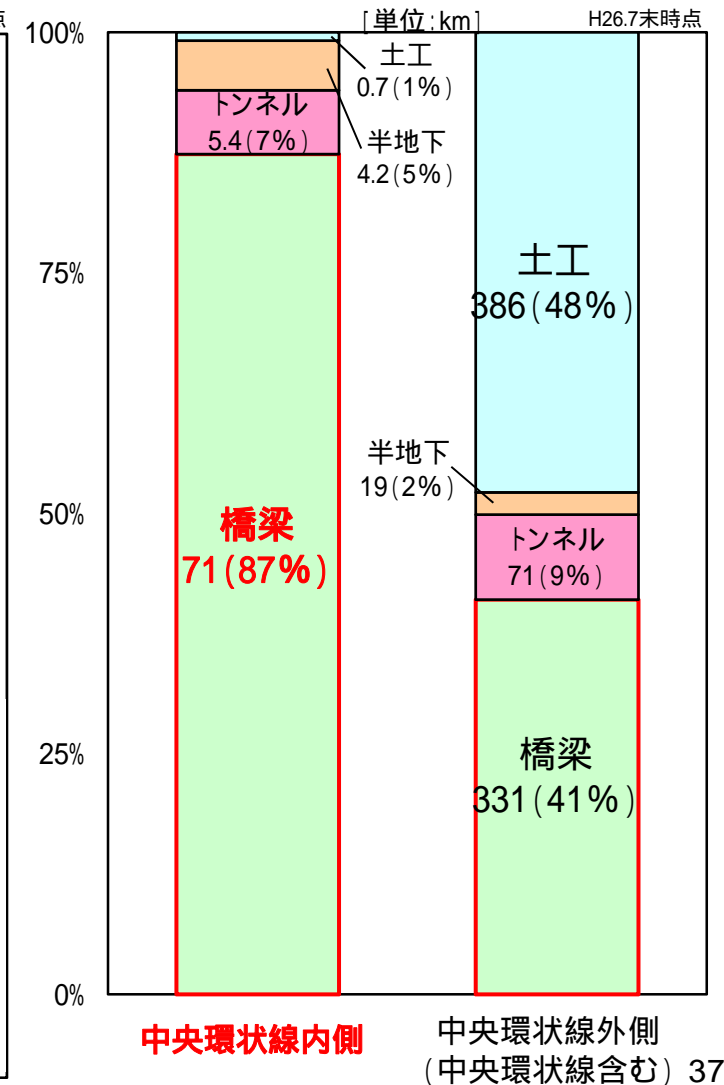
首都圏における高速道路の経過年数と構造物比率

中央環状線の内側は、約40～50年前に建設された古い路線が大部分であり、また、橋梁の割合が約9割となっているため、大型車交通による影響が大きい

【開通からの経過年数】



【構造物比率】



都心部における大型車利用状況の国際比較(東京とパリ)

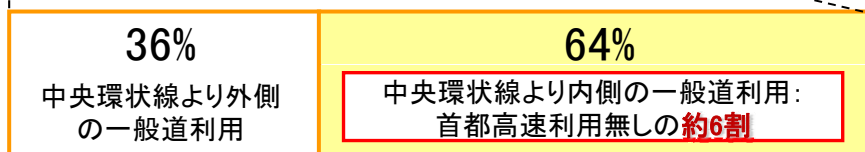
- 東京港から東京以北へ向かう国際海上コンテナ積載車両の約6割が首都高を利用せず、その6割が中央環状線内側の一般道を走行
- パリでは、物流ターミナルの配置や時間規制により、大型貨物車の中心部への進入を抑制

【日比谷公園付近を走行する国際海上コンテナ積載車両】



【東京港から内陸部への輸送における高速道路利用状況(申請ベース)】

対象となる申請経路(※)数: 約26万件

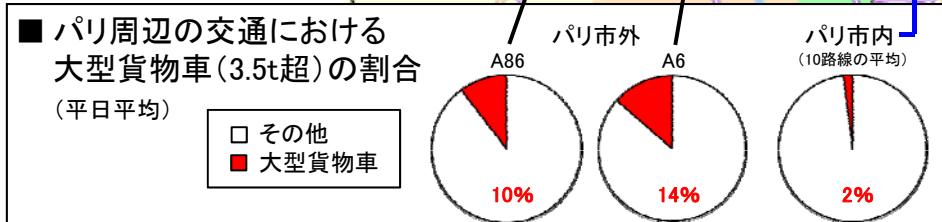
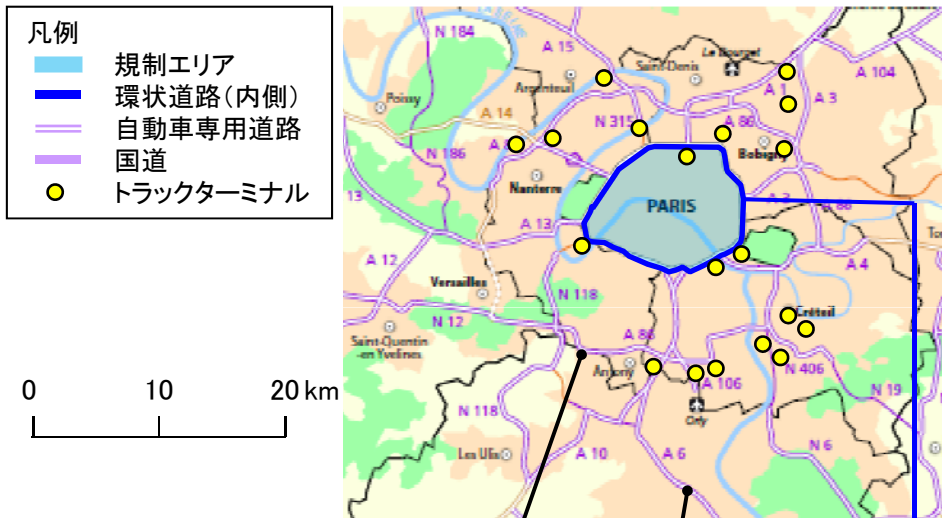


※ 到着地を東京都心を通過する可能性のある東京以北(北海道、東北、新潟、北関東、埼玉、千葉、東京(23区以外))に限定

パリ市内における貨物車規制の取組

- 市内中心部への大型貨物車の進入抑制のため、環状道路周辺部における物流ターミナルの配置や、貨物車に対する時間規制を実施

■ パリ周辺の物流拠点地域



出典: (パリ市外)イル・ド・フランス地方国道管理局(DIR)資料(2011)
(パリ市内)パリ市交通要覧(Bilan des déplacements de Paris)(2011)

5 . 今後の検討課題(案)

今後の検討課題(案)

賢く使う取組について

環状道路等のネットワーク整備が進む中、今ある道路の機能を最大限発揮し、課題を効率的に克服する賢く使う取組のあり方を追求すべきではないか。

事故発生や災害等による通行止め時などの非常時においても、ネットワーク機能を最大限発揮させるマネジメントのあり方を追求すべきではないか。



このうち、大都市圏の料金体系については、

過去の整備時期の違い等により料金差が生じている状況を改善し、効率的な利用を実現する合理的な料金体系のあり方を追求すべきではないか。

都心部の通過交通の分散や大型車の一層の効果的・効率的な利用など、より賢く使うための料金体系の導入を図るべきではないか。

料金体系の境目に設置されている本線料金所を極力撤去し、安全性・快適性の向上を図るべきではないか。