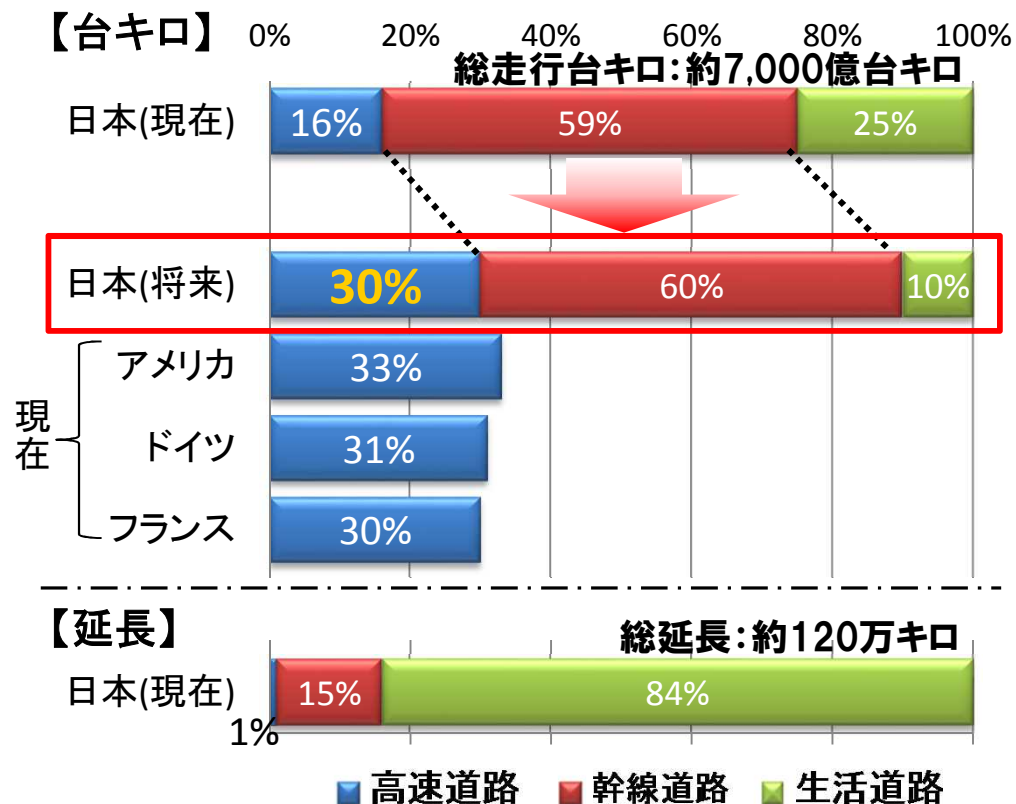


中間答申 参考資料

# 高速道路の分担率を上げることによる効果

- 欧米に比べて低い日本の高速道路の分担率
- 分担率を欧米並みの約30%に引き上げることで、死傷者、消費燃料や渋滞が減少



## 高速道路の分担率が30%の場合

死者	600人/年 減	※1)
H24 約4,400人		
負傷者	20万人/年 減	※2)
H24 約80万人		
消費燃料	400万kℓ/年 減	※3)
H24 約8,000万kℓ	(四国4県において1年間で使われる自動車燃料量を上回る) ※4)	
渋滞損失	7億時間/年 減	
H24 約50億時間	(経済効果にすると約1.5兆円/年 増の効果)	

## 高速道路の性能が高い例

高速道路の死傷事故率 一般道路の10分の1

出典)

日本: 道路交通センサス、自動車輸送統計年報(H22)  
 アメリカ: Highway Statistics 2011(プエルトリコを除く)  
 フランス: Faits et Chiffres  
 ドイツ: Verkehr in Zahlen

高速道路の定義)

日本: 高規格幹線道路  
 都市高速、地域高規格道路  
 アメリカ: Interstate, Other freeways and expressways  
 フランス: Autoroute, Route nationale interurbaine à caractéristiques autoroutières  
 ドイツ: Autobahn

算出方法)

- ※1 ※2 高速道路と一般道の台キロ当たり死者数、負傷者数の実績値から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した
- ※3 自動車の走行速度別のCO2排出係数より、道路種別毎の原単位を設定し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した
- ※4 高速道路と一般道の台キロ当たりの渋滞による損失時間から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減時間を算出した。経済効果は削減時間に日本の時間当たり労働生産性(一人当たりGDPを平均労働時間で割ったもの)と就業者比率を乗じて算出した

# 海外における交通渋滞の事例

【インドネシア・ジャカルタ】



【インド・デリー】



【バングラデシュ・ダッカ】



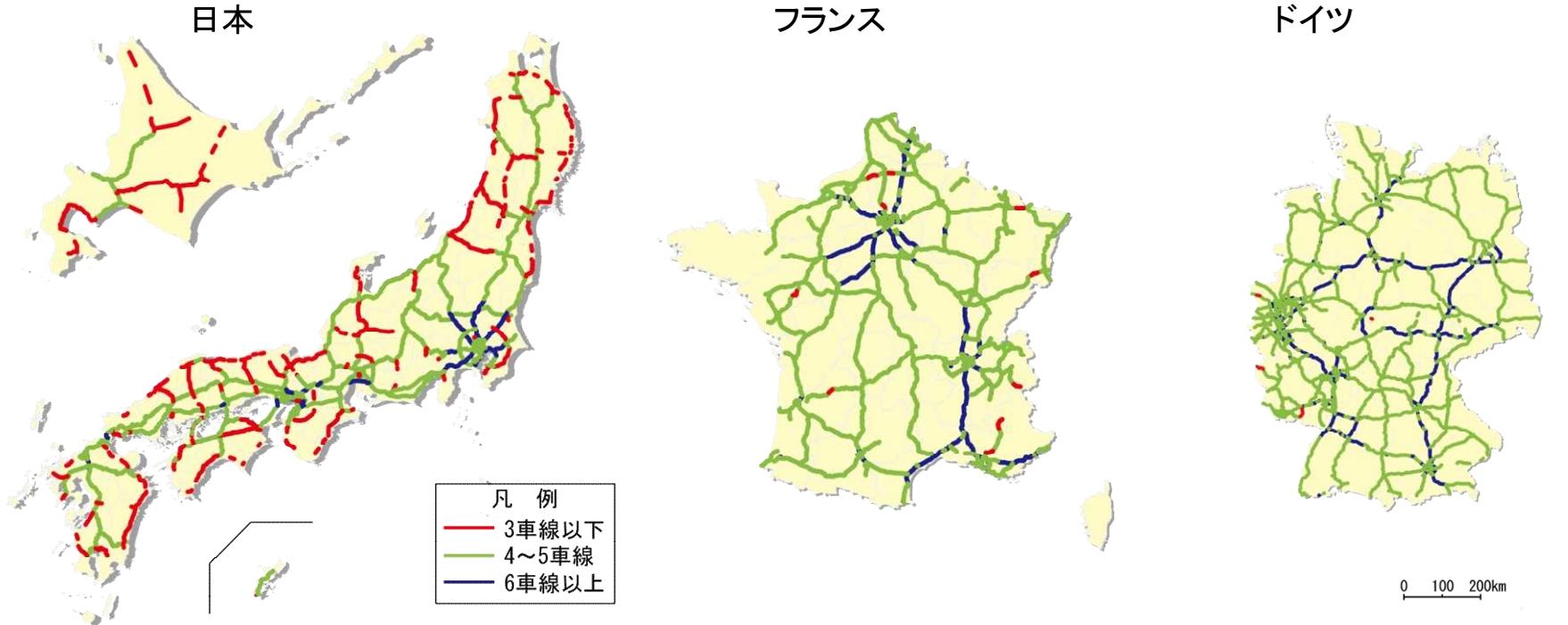
【モンゴル・ウランバートル】





# 高速道路の車線数に関する国際比較

○ 諸外国では4車線以上が基本であるが、日本では全体の約3割が2車線区間



全体延長: 11,528km

車線数	比率 (%)
3車線以下	31.9
4~5車線	61.0
6車線以上	7.1

※「3車線以下」は全て2車線

全体延長: 11,413km

車線数	比率 (%)
3車線以下	2.0
4~5車線	72.5
6車線以上	25.5

全体延長: 12,845km

車線数	比率 (%)
3車線以下	0.7
4~5車線	65.8
6車線以上	33.5

延長出典)

日本: 道路交通センサス(H22)  
 フランス: Memento de statistiques des transports (2011)  
 ドイツ: Verkehr in Zahlen(2011)

構成比出典)

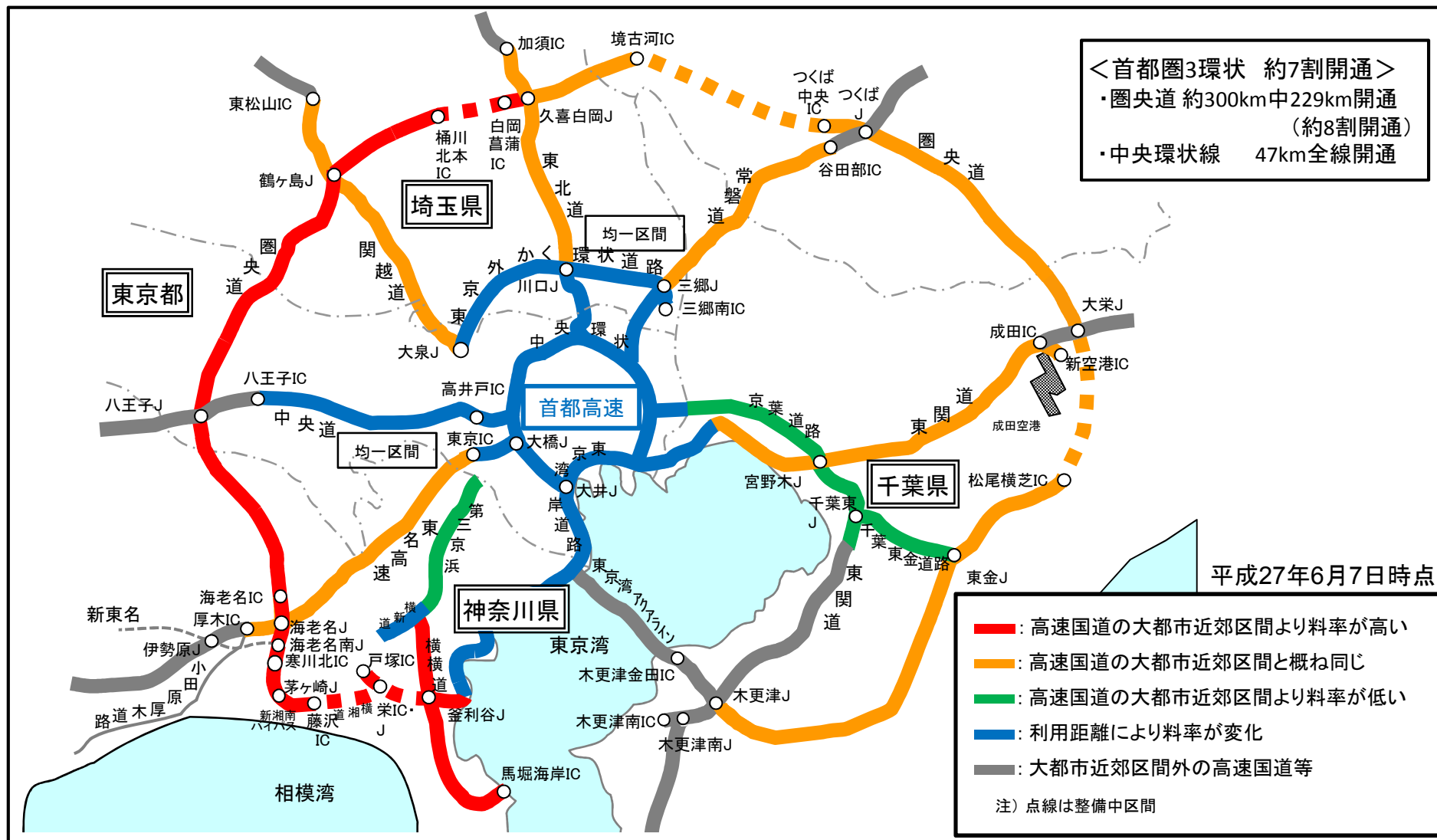
日本: 平成22年道路交通センサスより集計  
 フランス・ドイツ: TOMTOM MultiNetより集計

【高速道路】

日本: 自動車専用道路  
 フランス: オートルート(Autoroute) ドイツ: アウトバーン(Autobahn)

# 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違ふことにより、路線や区間によって異なる



# 首都圏における同一起終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



# 首都圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

首都高速(86.6km)  
<510円~930円>

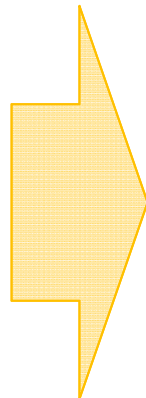
(6km毎に約100円増)

埼玉外環(大泉~三郷南)  
(33.7km)  
<510円均一>

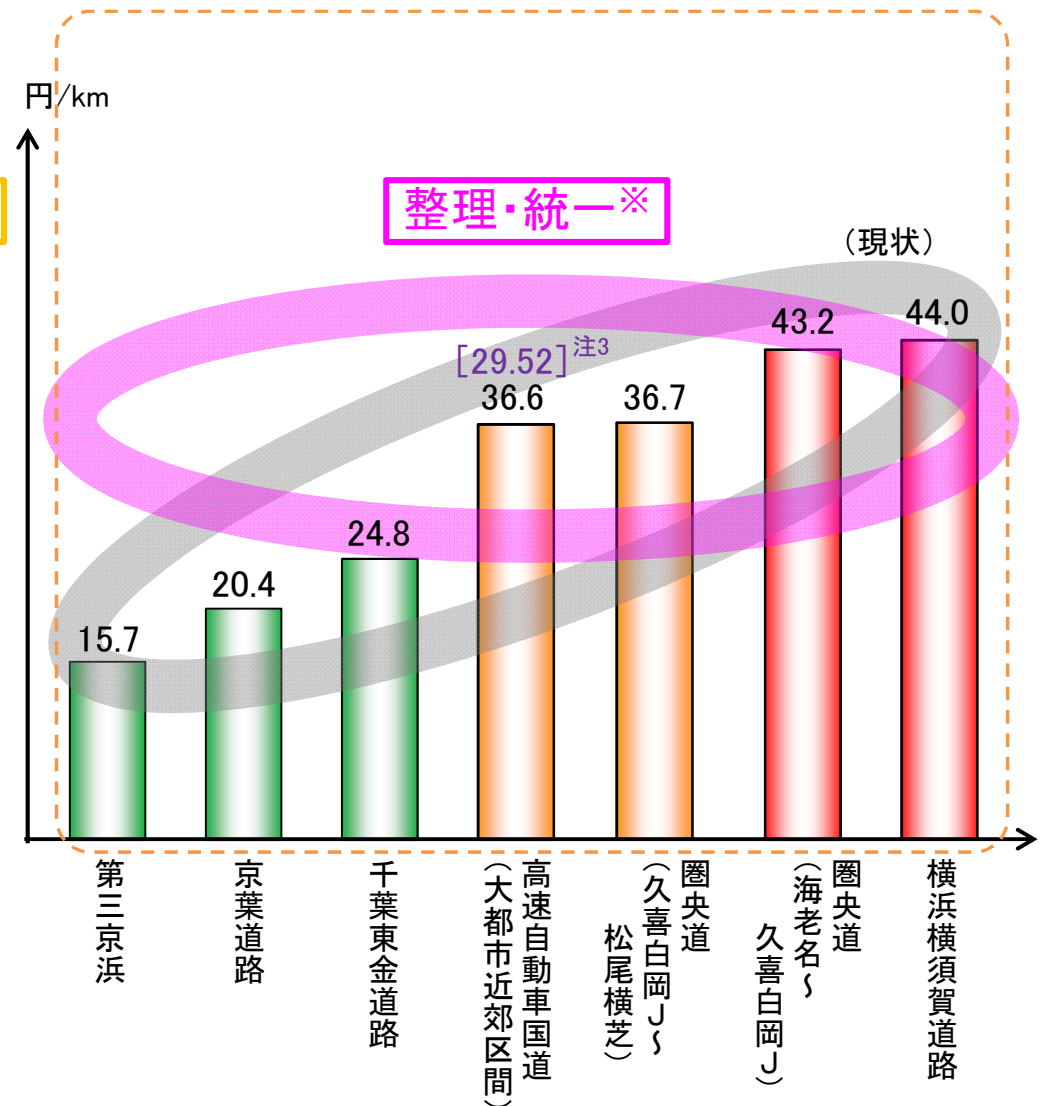
中央道(高井戸~八王子)  
(25.8km)  
<620円均一>

など

対距離化※



対距離料金区間



※激変緩和措置が必要

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例  
 注2) 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)  
 注3) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

# 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現（イメージ）

- 例えば圏央道の内側において、発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても、管理主体等によらず料金を等しくする

[Aルート料金 > Bルートの料金]



[Aルートの料金 = Bルートの料金]





# 首都圏の料金体系の段階的な見直し(イメージ)

【28年度より(圏央道概成後)】

料金体系の整理・統一  
起終点を基本とした料金

○発地と着地が同一ならば、  
いかなる経路を選択しても  
料金を等しくする

環状道路経由



[Aルート料金=Bルート料金]

※激変緩和措置が必要

影響を検証した上で



【今後】

複数経路の料金に一定の差  
(例えば都心経由と環状道路経由)

○混雑している経路からの転換を  
促進するため、経路間の料金に  
一定の差を設ける



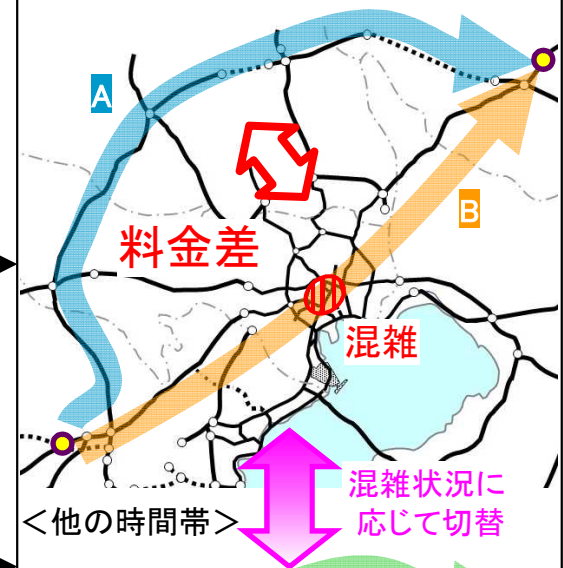
[Aルート料金 < Bルート料金]

※料金差を事前に設定、定期的に見直し

<将来>

混雑状況に応じて変動する  
機動的な料金の導入

<都心混雑時間帯>



<他の時間帯>

