

都市部の深刻な渋滞の解消に向けた社会実験

■ ネットワークの拡充に伴い、料金の負担格差が増大しています。

- ・ 首都高速・阪神高速は均一料金制です。その結果、例えば東京料金圏では、利用距離が48km(最長)でも、1km(最短)でも、同じ700円となっています。

■ 単純な対距離制では、長距離利用の方に大きな割高感がでます。

- ・ 平成20年度を目標に距離に応じた料金へ移行します。これにより、短距離の方は利用しやすくなりますが、長距離の方は割高感から一般道に転換する可能性があります。

■ 渋滞する都心部から、交通を迂回路に誘導する必要があります。

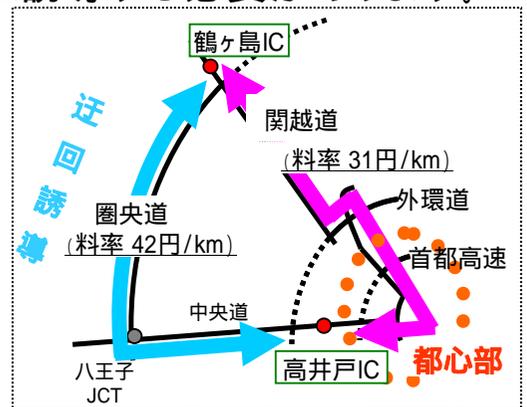
- ・ 都心部の深刻な渋滞を解消するため、都心の通過交通を環状道路に迂回する必要がありますが、現行では迂回は距離が長く(または料率が高く)なります。

例) 都内(高井戸IC)～埼玉(鶴ヶ島IC)

圏央道経由料金
2,750円(約77.9km)

>

都心経由料金
2,250円(約70.7km)



● 大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引の導入に向けた社会実験を行います。

平成20年度を目標とする対距離料金制度の導入に向け、利用距離に応じて料金を変える社会実験を首都高速、阪神高速で行います。(一部、阪神高速東線等で実施中。)

大都市圏の都心部の渋滞を解消するため、環状道路の料金割引社会実験を首都圏の環状道路(圏央道、アクアライン)等で行います。



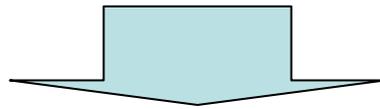
地域の活性化支援(地域が抱える慢性的な渋滞の解消等)に向けた社会実験

■ 料金負担により、高速道路に並行する現道では渋滞等が発生しています。

- ・ 高速道路(約8千km)に並行する現道が混雑する一方、高速道路は混雑していない区間は全体の約65%存在します。

■ 曜日、時間帯によって高速道路の利用状況に大きな差があります。

- ・ 休日の夕方は、特定の箇所毎週大渋滞が発生し、国民の余暇活動に多大な影響を与えています。例えば、東名高速大和トンネル付近では、ほぼ毎週、平均18kmの渋滞が発生しています。



● 地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引の導入に向けた社会実験を行います。

並行する現道が渋滞等の課題を抱える箇所における地域の高速道路の更なる利活用を図るため、時間帯料金割引の社会実験を行います。



特定の休日渋滞ポイントにおける休日の高速道路の利活用のため、時間帯料金割引の社会実験を大和トンネル(東名道)、小仏トンネル(中央道)等で行います。

物流の効率化(物流コストの引き下げ)に向けた社会実験

■ 深夜割引等の導入後も、現道に一旦降りる車両や時間待ち車両が存在し、沿道環境や安全性の面で課題が発生しています。

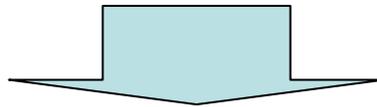
- ・ 国内長距離輸送の約5割が、高速道路を22時～4時に利用していることから、物流の効率化を図るため、上記時間帯の一部で深夜割引(0～4時)を導入しました。
- ・ しかしながら、割引適用を受けるため、現道に一旦降りる車両や深夜の料金所付近では待ち車両が大量に存在し、現道の沿道環境や料金所周辺の安全面で課題が発生するおそれがあります。



【国道1号 静岡市八坂付近】



【東名東京料金所の待ち車両】



● 物流の効率化を促進するための料金割引の導入に向けた社会実験を行います。

並行する国道等の渋滞解消や沿道環境の改善とともに、高速道路の更なる活用を図るため、夜間に割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験を、東名高速道路、名神高速道路等で行います。



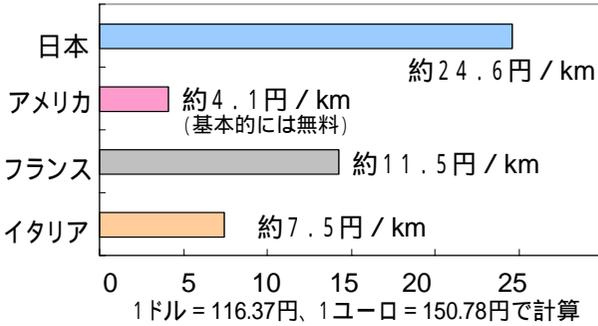
物流の効率化の促進

本四道路は、物流の効率化及び観光振興の観点から社会実験を検討

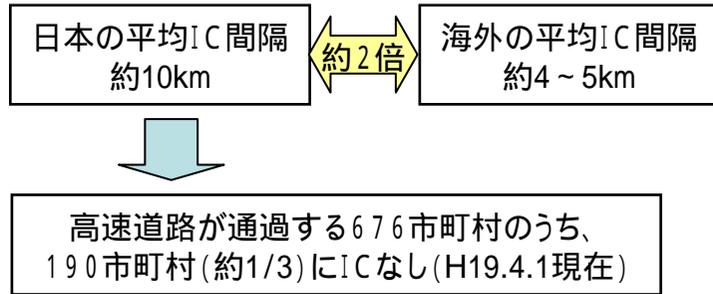
参考資料

高い料金、長いインターチェンジ間隔が、高速道路の利用を制限

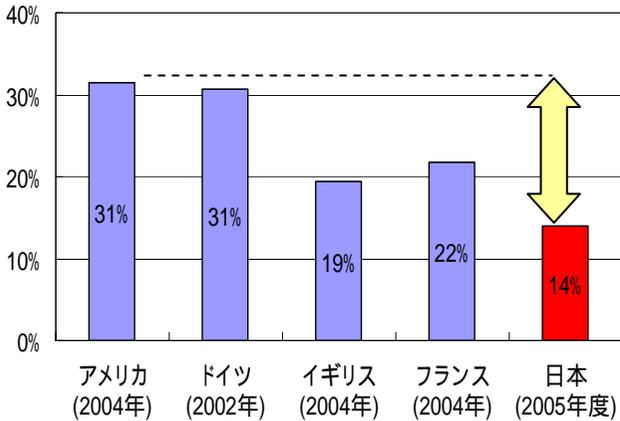
● 諸外国と比較して割高な料金



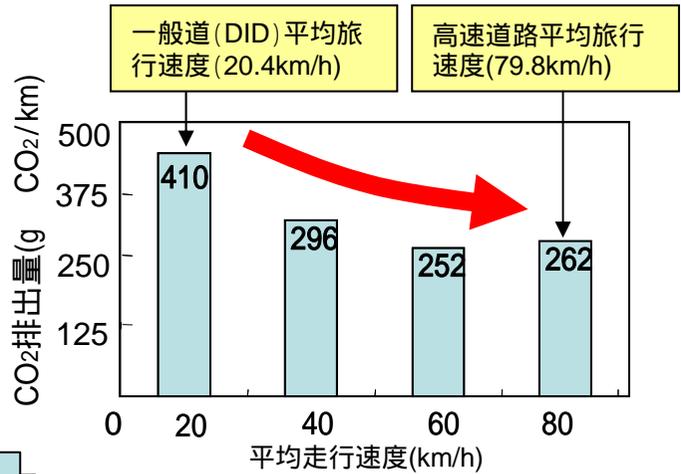
● 諸外国と比較してアクセス困難なIC



● 諸外国と比較して高速道路(規格の高い道路)を使う割合が低い



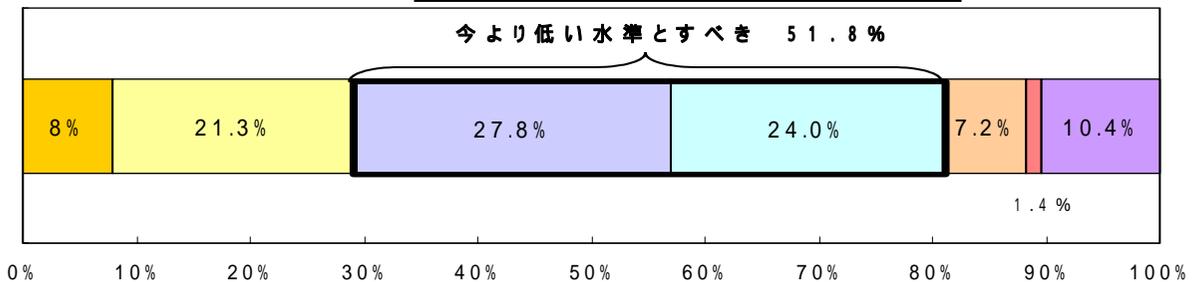
● 結果的に多くのCO₂が排出されている



渋滞解消、CO₂ 排出削減に寄与する観点から、高速道路利用を増やし、走行速度を向上させるため、料金施策と併せて、アクセスを容易とする措置が必要。

更なる料金引き下げを求める声 ~ 高速道路の通行料金水準についてアンケート

今より低い水準とすべき 51.8%



- 適切な料金水準である
- 新たな整備、適正な管理を行うためには、やむを得ない料金水準である
- 高い料金水準なので、管理・サービス水準を下げて、今より低い水準とすべき
- 高い料金水準なので、通行料金の他に新たな財源措置を検討して、今より低い水準とすべき
- 一概に言えない
- その他
- わからない

出典：内閣府「道路に関する世論調査」(平成18年7月)

国民からの要望の強い高速道路料金の引下げが必要