



社会資本整備審議会道路分科会 第47回国土幹線道路部会

ヒアリング資料

令和3年1月20日
神奈川県

1. はじめに

- * 神奈川は国内外へのゲートウェイ
- * 県内の自動車専用道路網
- * 道路整備のストック効果

2. 首都圏の交通状況と課題

- * 料金改正による交通変化
- * 首都圏では都心・昼間を中心とした慢性的な渋滞
- * 料金の差異による渋滞助長
- * 割引拡充措置の終了等による一般道の渋滞助長

3. 神奈川県からの意見

- * より一層の高速道路料金の工夫
- * 道路ネットワークの充実

4. まとめ



KANAGAWA

1.はじめに ~ 神奈川は国内外へのゲートウェイ ~

- 首都圏は国内外からの人・モノが交流する結節点
- 神奈川は東名高速などが県土を貫き、羽田空港や横浜港を介した国内外へのゲートウェイ

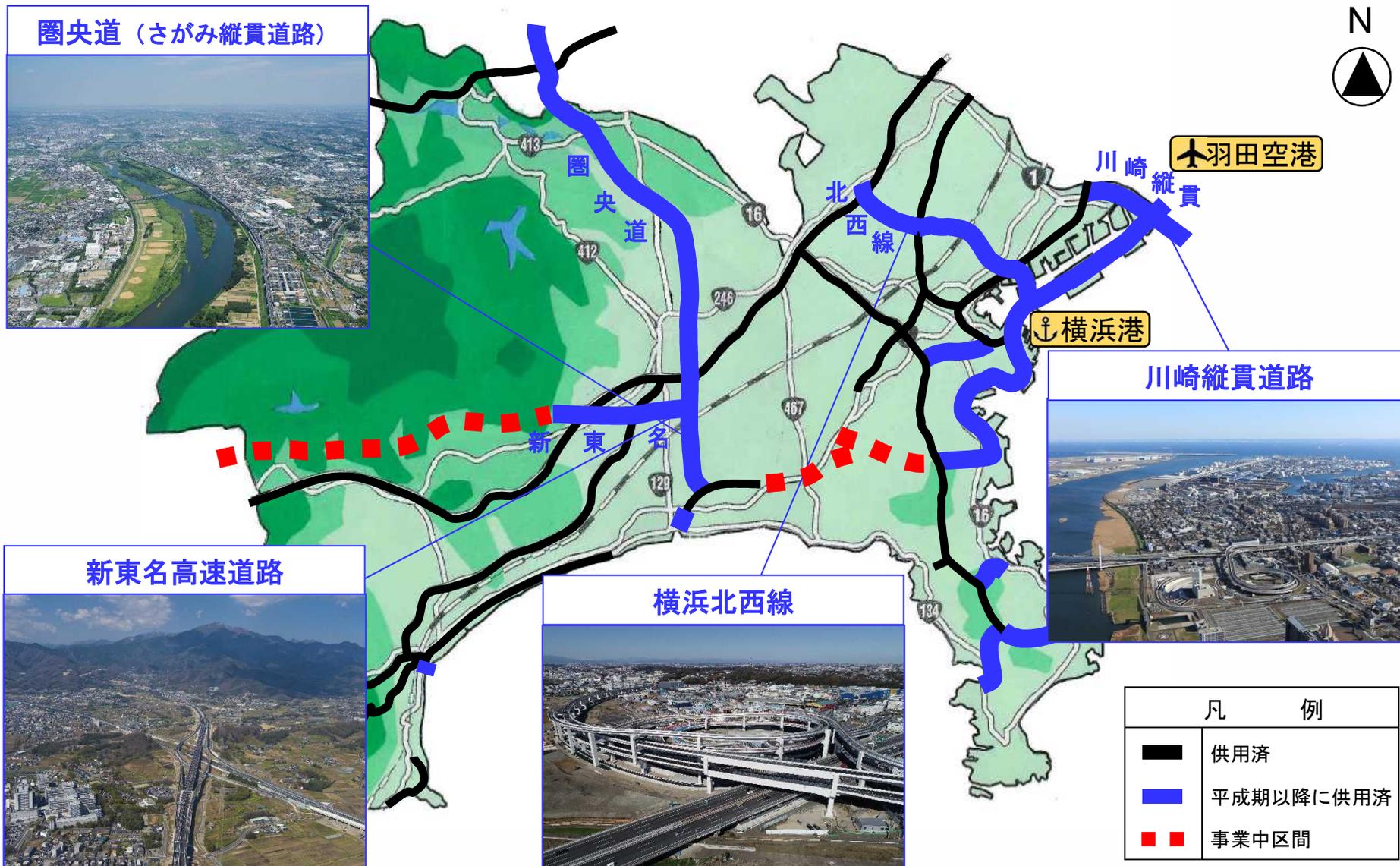




KANAGAWA

1.はじめに ~ 県内の自動車専用道路網 ~

■ 県内の自動車専用道路網は着実に進展

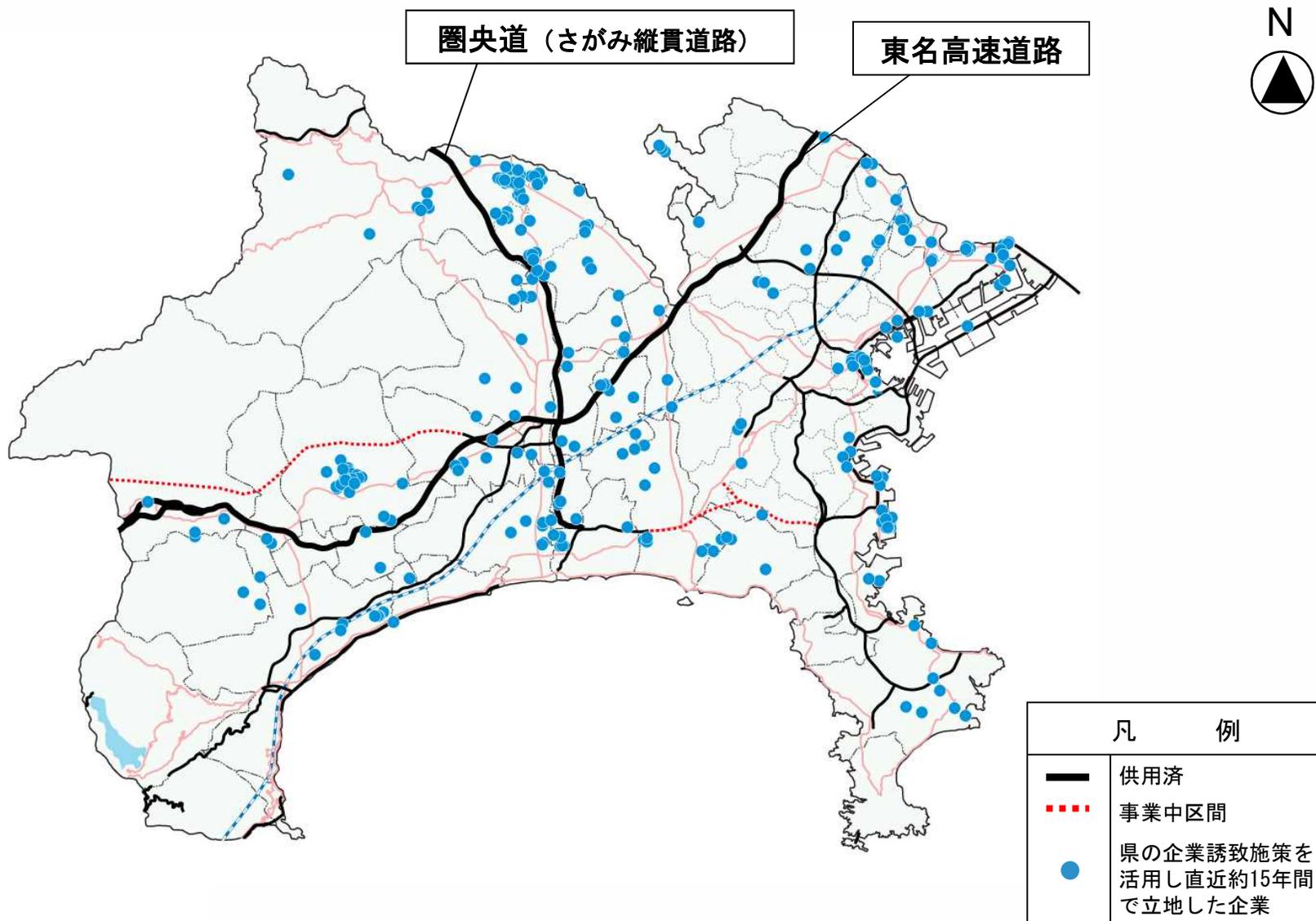




KANAGAWA

1.はじめに ～ 道路整備のストック効果 ～

■ 自動車専用道路の沿線を中心に約300社もの工場や研究施設が立地されるなど、県内の企業活動が活性化





KANAGAWA

1.はじめに ~ 道路整備のストック効果 ~

■ 県内の入込観光客数は、3年連続で2億人を突破





KANAGAWA

2. 首都圏の交通状況と課題 ~ 料金改正による交通変化 ~

- 平成28年4月の首都圏料金改正以降、都心を通過する交通が圏央道に転換し、圏央道は、環状道路として機能

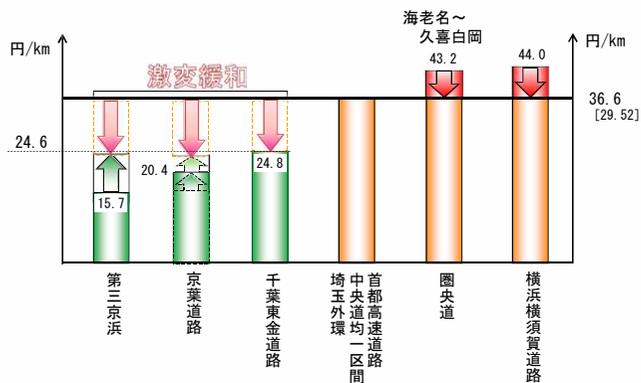
平成28年4月首都圏料金改正

【平成28年度以前】



シンプル・シームレスな料金へ

【平成28年度以降】



【出典】平成28年3月1日国土交通省記者発表



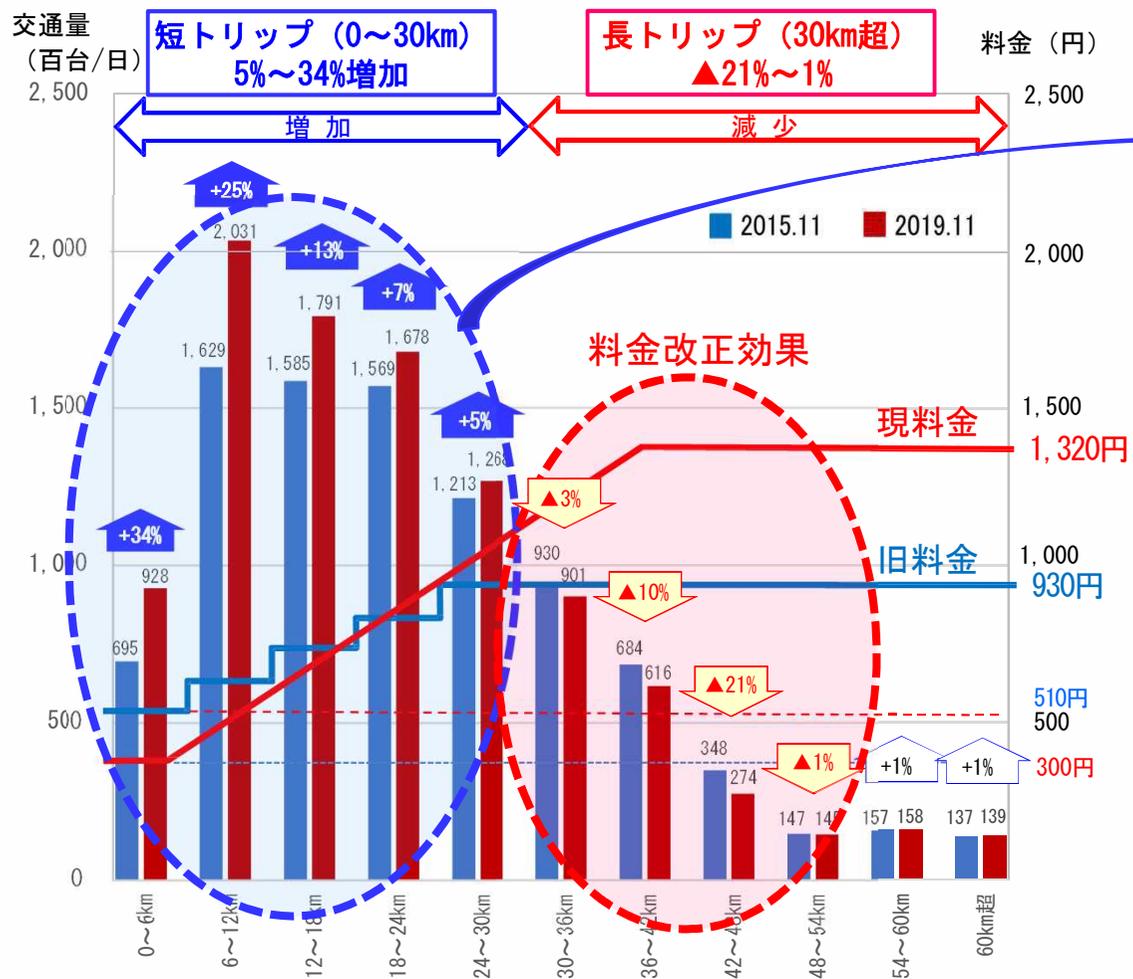
令和2年11月27日社会資本整備審議会道路分科会第45回国土幹線道路部会資料をもとに神奈川県作成



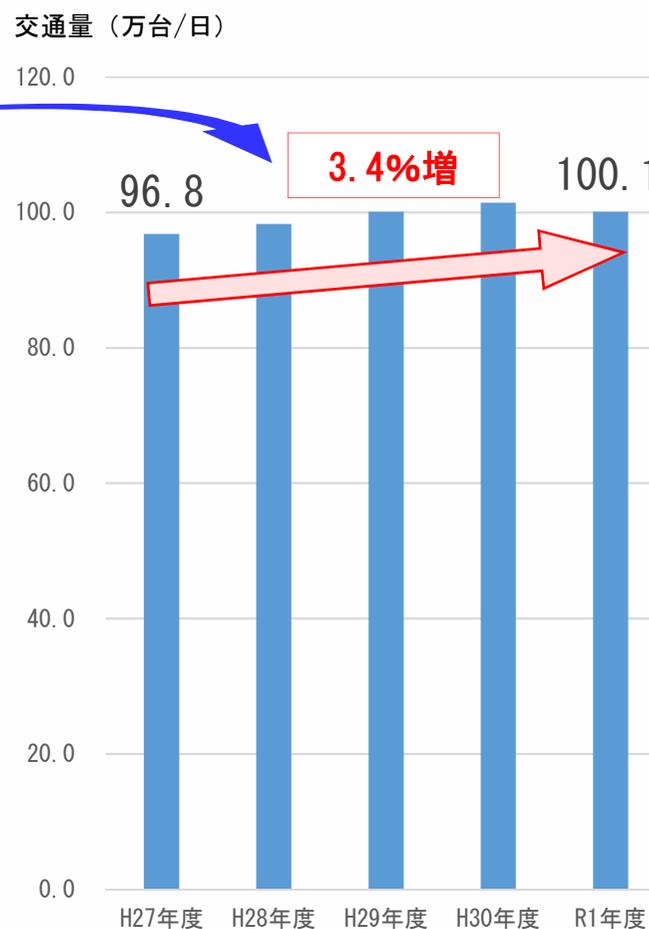
2. 首都圏の交通状況と課題 ~ 料金改正による交通変化 ~

■ 平成28年4月の首都圏料金改正以降、首都高では短トリップが安くなったことで、交通量は増加傾向

距離帯別交通量



全体交通量



※ETCデータによる集計 (「H27.11の全日平均」「R1.11の全日平均」を比較)
 ※料金は普通車 (ETC車) の例

令和2年11月27日社会資本整備審議会道路分科会第45回国土幹線道路部会資料をもとに神奈川県作成



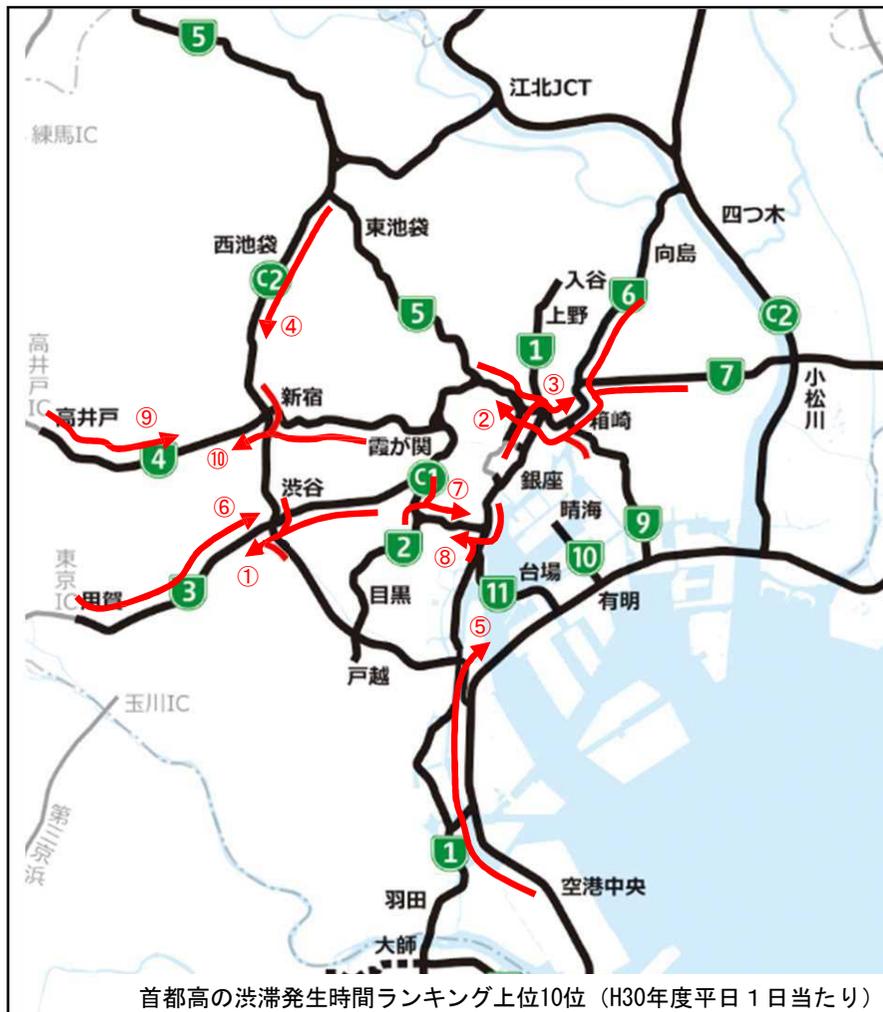
KANAGAWA

2. 首都圏の交通状況と課題

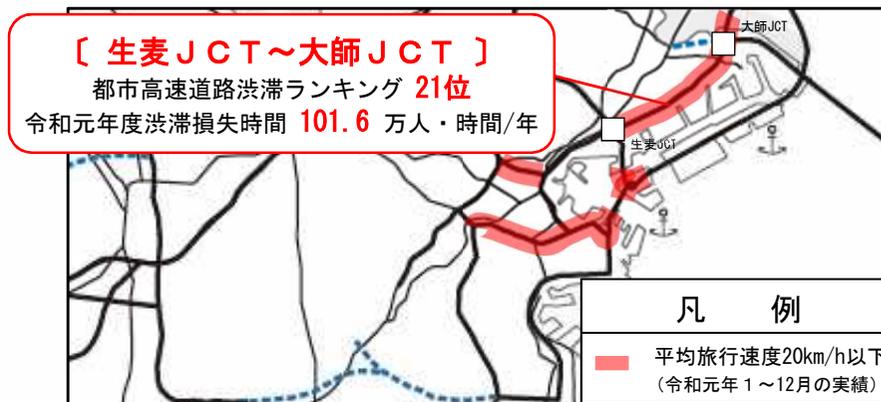
①首都圏では都心・昼間を中心とした慢性的な渋滞

- 首都高では、都内を中心に、依然として慢性的な渋滞が発生
- 渋滞発生時間帯は、昼間が中心

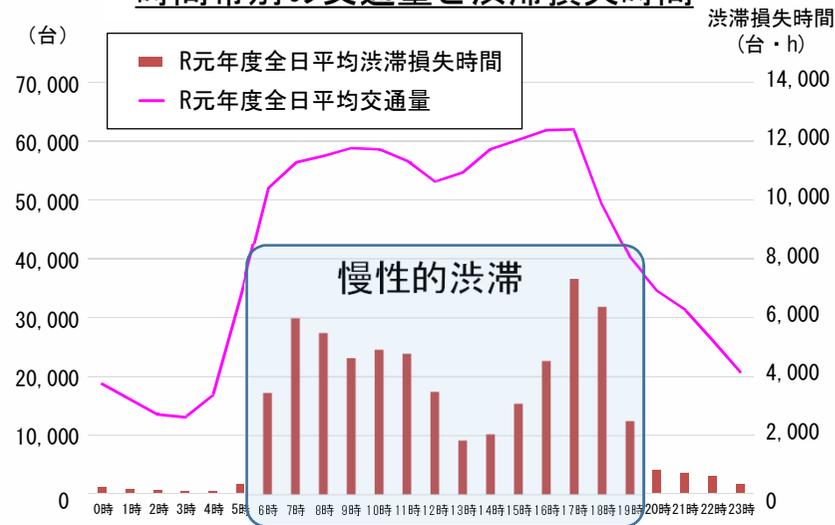
首都高の主要渋滞ポイント



神奈川県内の首都高の渋滞箇所



時間帯別の交通量と渋滞損失時間



令和2年11月27日社会資本整備審議会道路分科会第45回国土幹線道路部会資料をもとに神奈川県作成

2. 首都圏の交通状況と課題

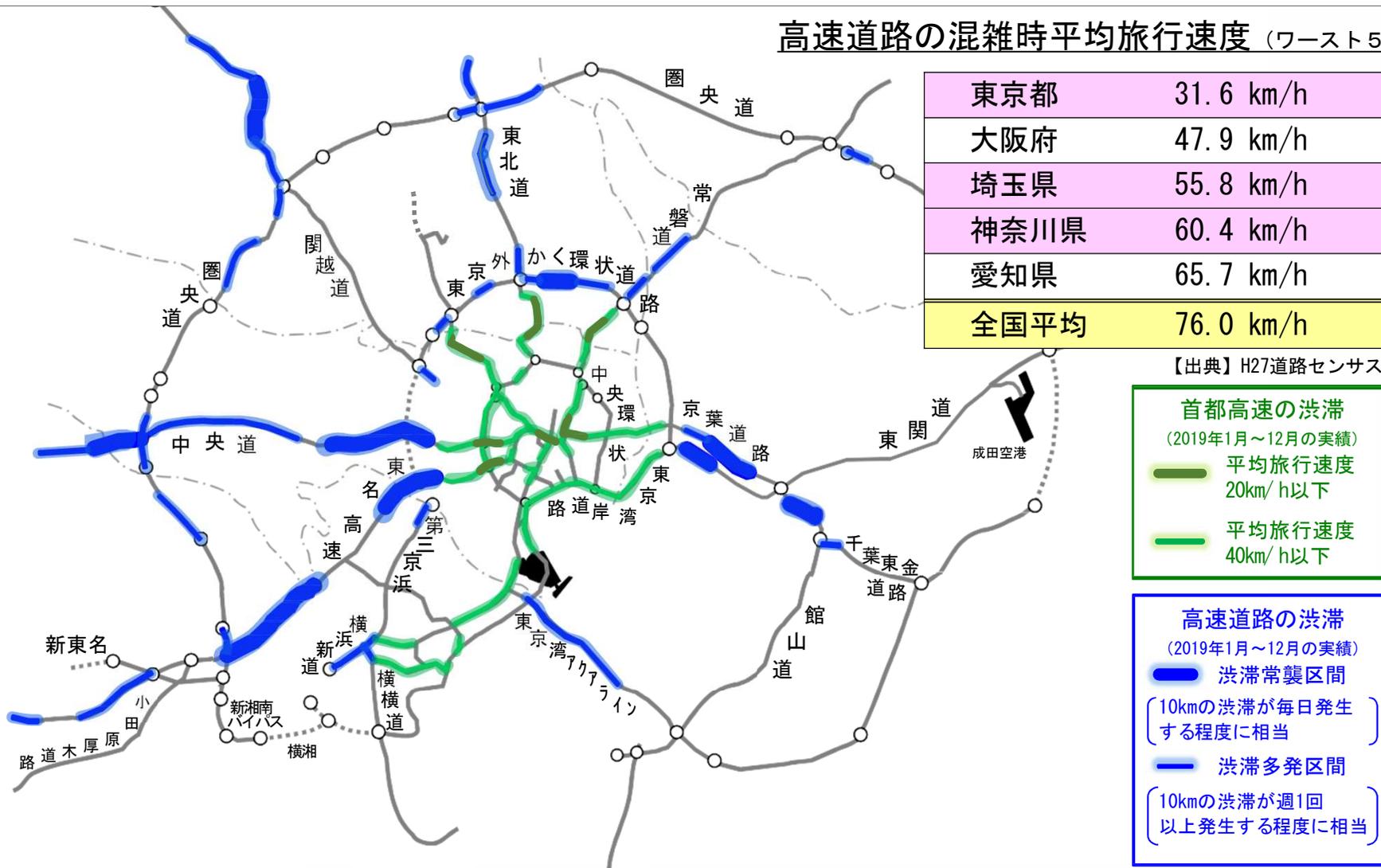
①首都圏では都心・昼間を中心とした慢性的な渋滞

- 首都圏の放射状道路や環状道路は、依然として交通集中による渋滞が発生
- 神奈川県内では、東名高速、圏央道、第三京浜、横浜新道、首都高横羽線などで慢性的に渋滞が発生

高速道路の混雑時平均旅行速度 (ワースト5)

東京都	31.6 km/h
大阪府	47.9 km/h
埼玉県	55.8 km/h
神奈川県	60.4 km/h
愛知県	65.7 km/h
全国平均	76.0 km/h

【出典】H27道路センサス



首都高速の渋滞

(2019年1月~12月の実績)

- 平均旅行速度 20km/h以下
- 平均旅行速度 40km/h以下

高速道路の渋滞

(2019年1月~12月の実績)

- 渋滞常襲区間
〔10kmの渋滞が毎日発生する程度に相当〕
- 渋滞多発区間
〔10kmの渋滞が週1回以上発生する程度に相当〕

令和2年11月27日社会資本整備審議会道路分科会第45回国土幹線道路部会資料をもとに神奈川県作成



KANAGAWA

2. 首都圏の交通状況と課題

②料金の差異による
渋滞助長

- 新規路線の開通などがあり、同一発着の複数の経路で、料金の差異が生じている
- 都心を通るルートが安いなど、渋滞を助長

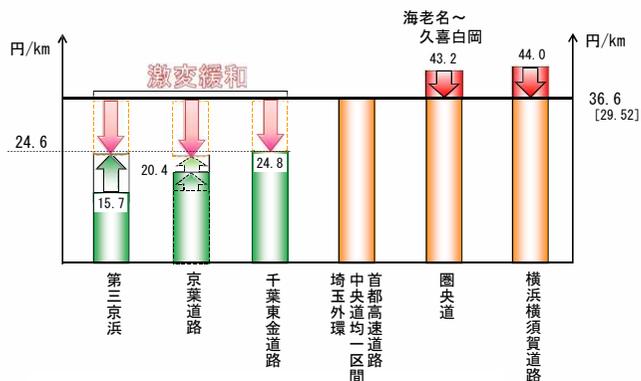
平成28年4月首都圏料金改正

【平成28年度以前】

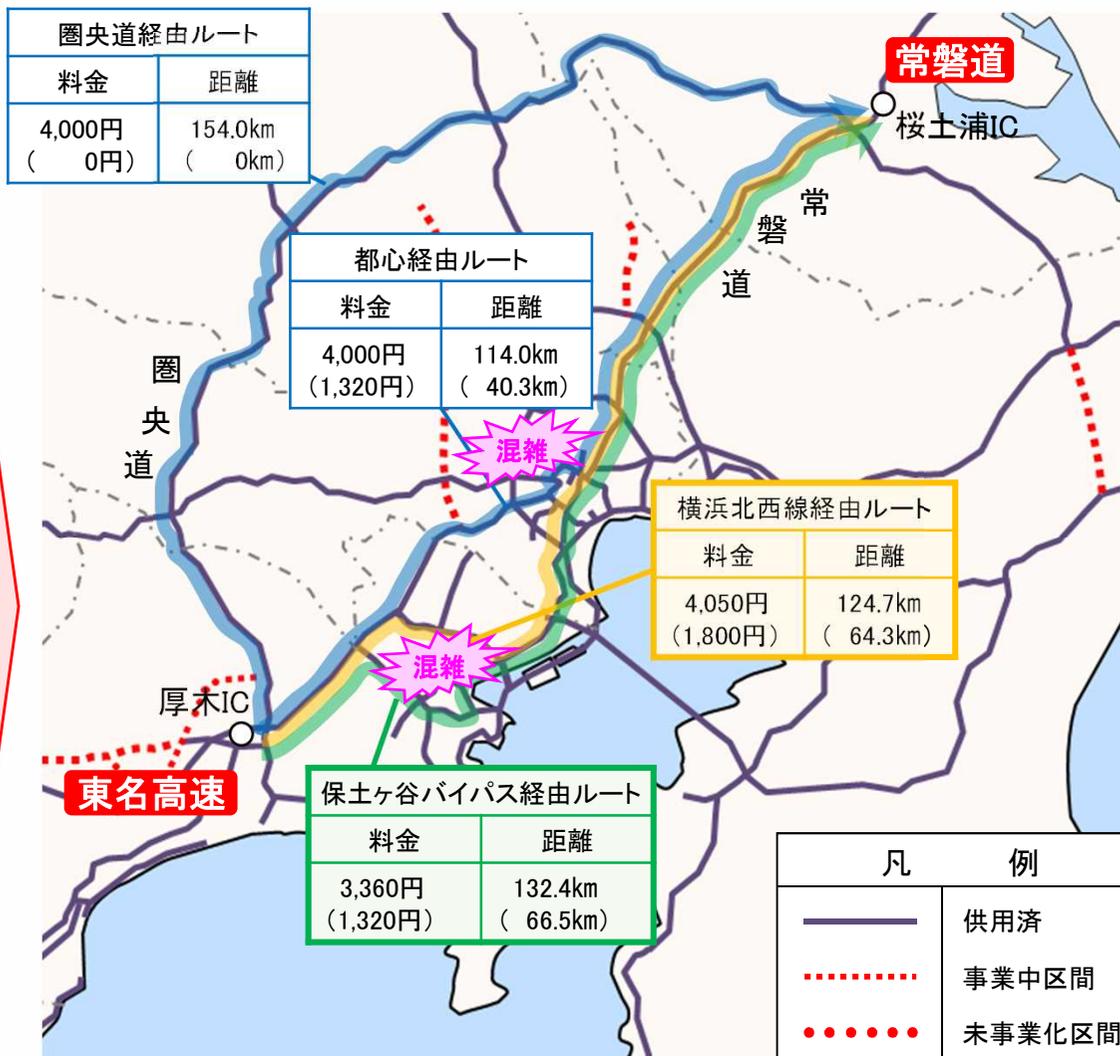


シンプル・シームレスな料金へ

【平成28年度以降】



【出典】平成28年3月1日国土交通省記者発表



※料金表 () 内は、経路内の首都高の料金と距離

【出典】料金、距離はNEXCO東日本HPより引用



KANAGAWA

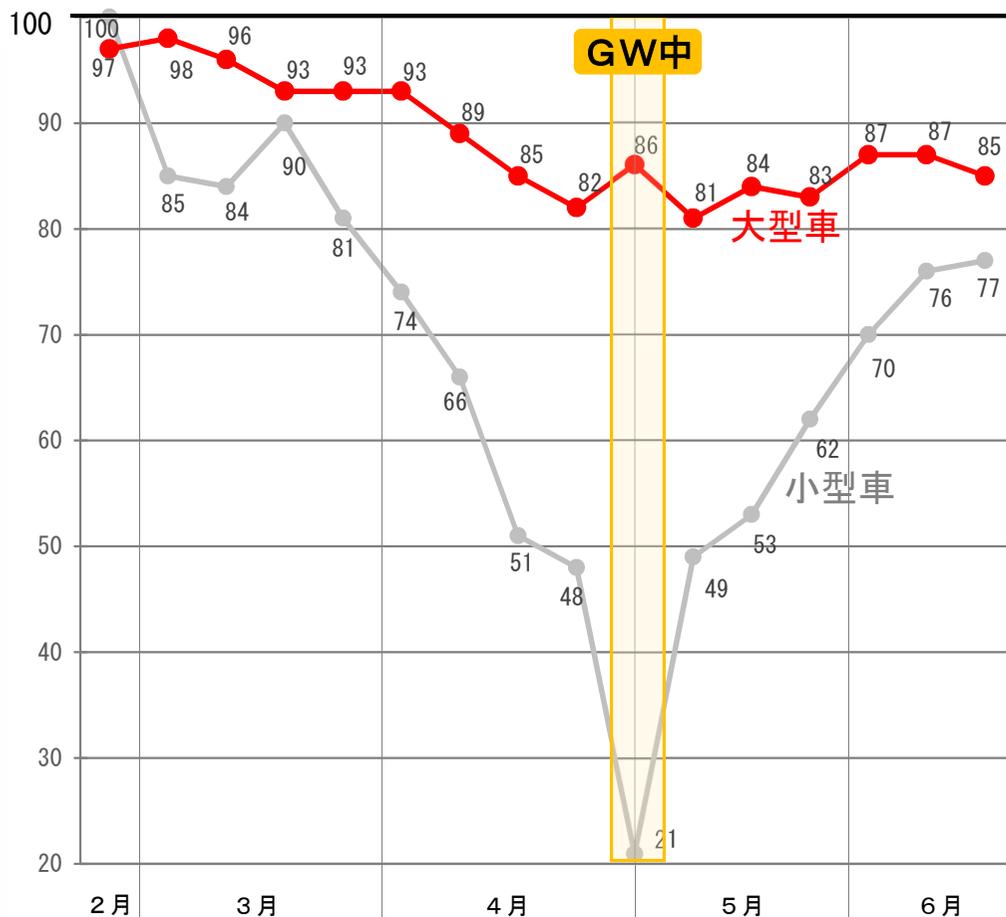
2. 首都圏の交通状況と課題

③割引拡充措置の終了等による一般道の渋滞助長

- コロナ禍でも、大型車の交通量は小型車に比べ大きくは減っていない
- 宅配便取扱個数は昨年に比べ増え、国民に必要なモノの流れはむしろ増加
- 時限化されている大口・多頻度割引の拡充措置等がなくなれば、物流車両が一般道へ転換され、渋滞を助長

令和2年の全国の主要高速道路交通量（対前年比較）

対前年比（%）



【出典】国土交通省HP

宅配便取扱個数の月別推移（対前年比較）



令和2年12月25日国土交通省トラック輸送情報をもとに神奈川県作成

3. 神奈川県からの意見

- 道路の更なる活用を目指し、課題解決に向け、2つの視点から意見

解決すべき課題

①首都圏では都心・昼間を中心とした慢性的な渋滞

②料金の差異による渋滞助長

③割引拡充措置の終了等による一般道の渋滞助長

解決のための視点

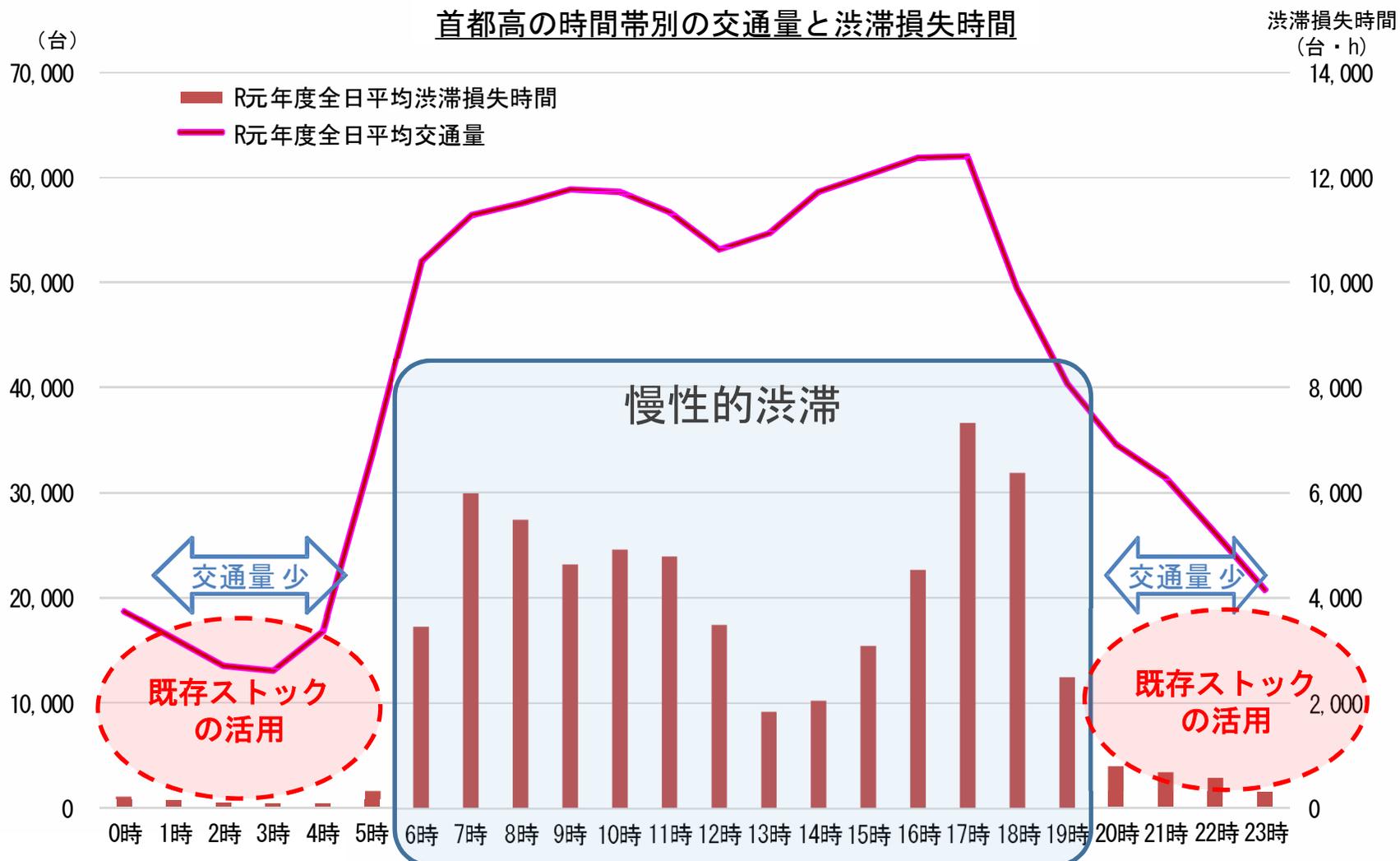
道路の更なる活用

より一層の
高速道路料金の工夫

道路ネットワークの充実

3. 神奈川県からの意見

- 首都高の慢性的な渋滞の緩和に向け、閑散時間帯の活用など、既存ストックを賢く使う方法の検討が必要



令和2年11月27日社会資本整備審議会道路分科会第45回国土幹線道路部会資料をもとに神奈川県作成

3. 神奈川県からの意見

- 渋滞を助長させる料金差異の解消の検討が必要
- また、混雑状況に応じた機動的な料金体系を導入するなど、高速道路網の更なる有効活用に向けた検討も重要

同一発着・同一料金



混雑状況に応じた機動的な料金体系を検討

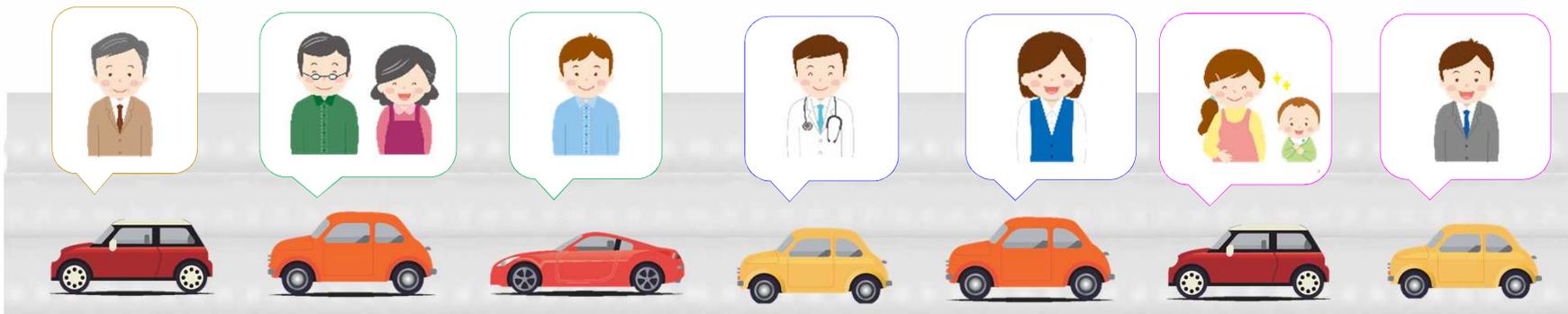


3. 神奈川県からの意見

より一層の
高速道路料金の工夫

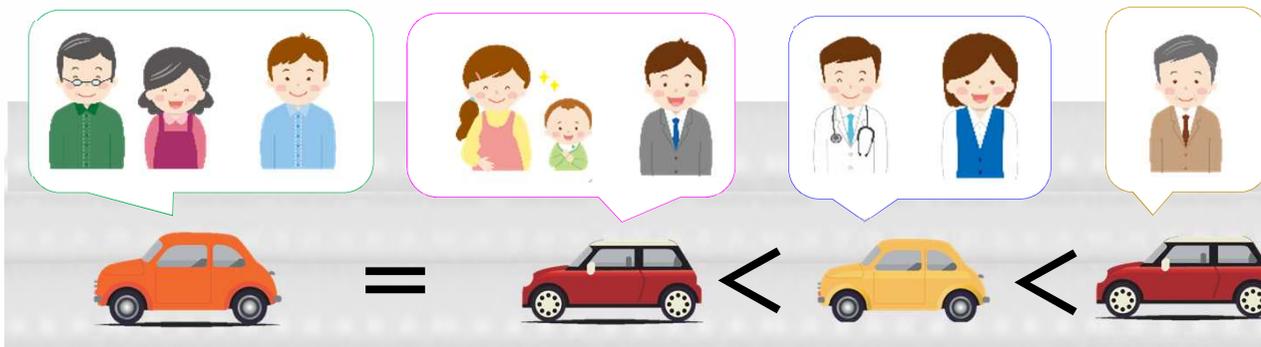
■ 渋滞緩和を図るため、相乗りを促し、多人数乗車の車両は割引するなどの検討も必要

【現在】

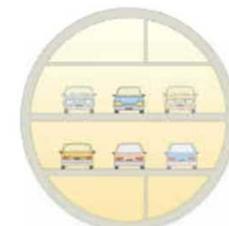


多人数乗車の
車両を割引

【将来】 交通量が減り、渋滞が緩和



諸外国の事例 (フランス・パリ・A86トンネル)



- ◆カープールの割引
- ・1台当たり3人以上の車両は30%割引
- ・平日(7時~20時)を対象(祭日は除く)

【出典】平成25年1月28日社会資本整備審議会道路分科会第3回国土幹線道路部会資料

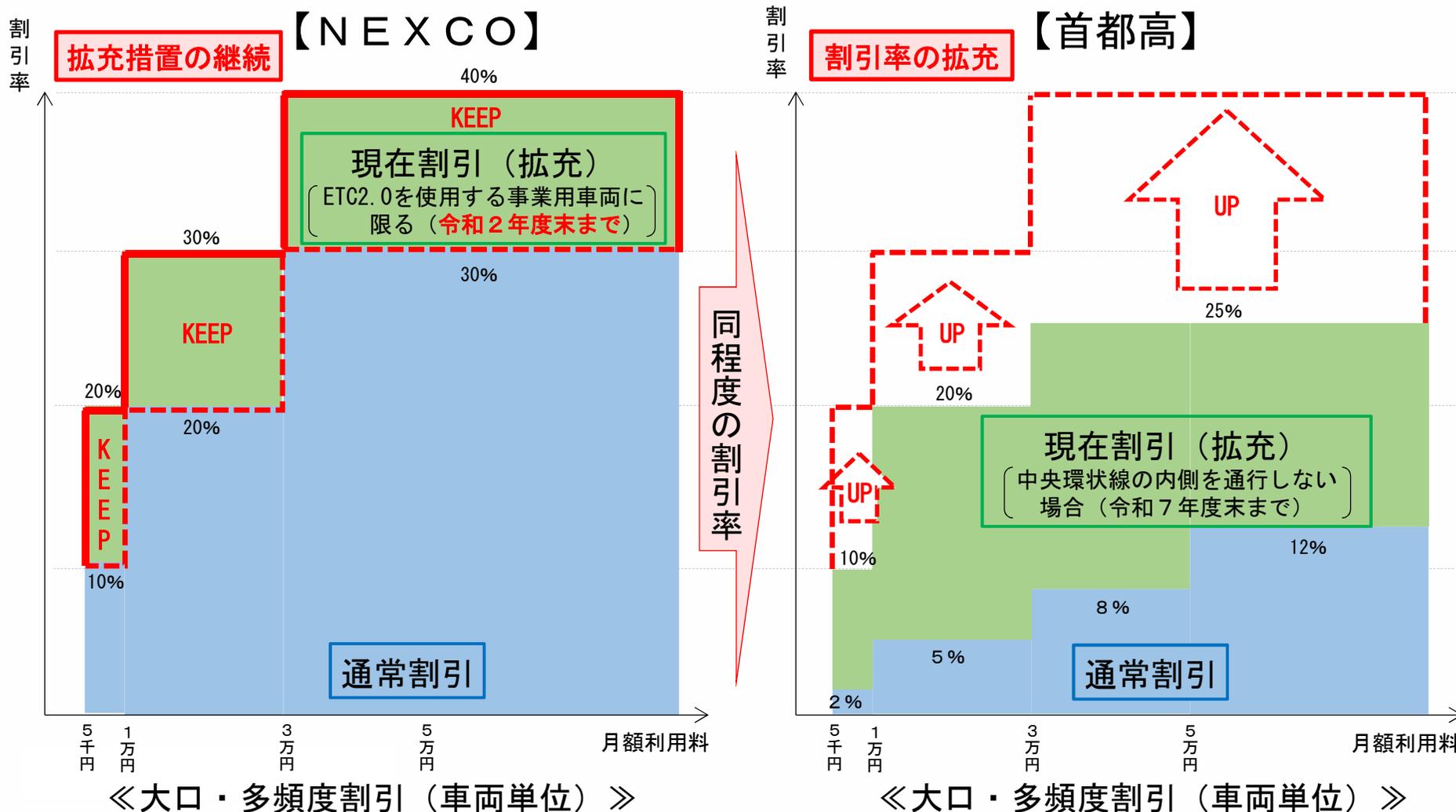


KANAGAWA

3. 神奈川県からの意見

より一層の
高速道路料金の工夫

- 物流事業者は、エッセンシャルワーカーとして生活や経済活動を支えている
- 大口・多頻度割引について、NEXCO路線では令和2年度末で時限を迎える
拡充措置の継続が、割引率の低い首都高路線では割引率の拡充が必要





KANAGAWA

3. 神奈川県からの意見

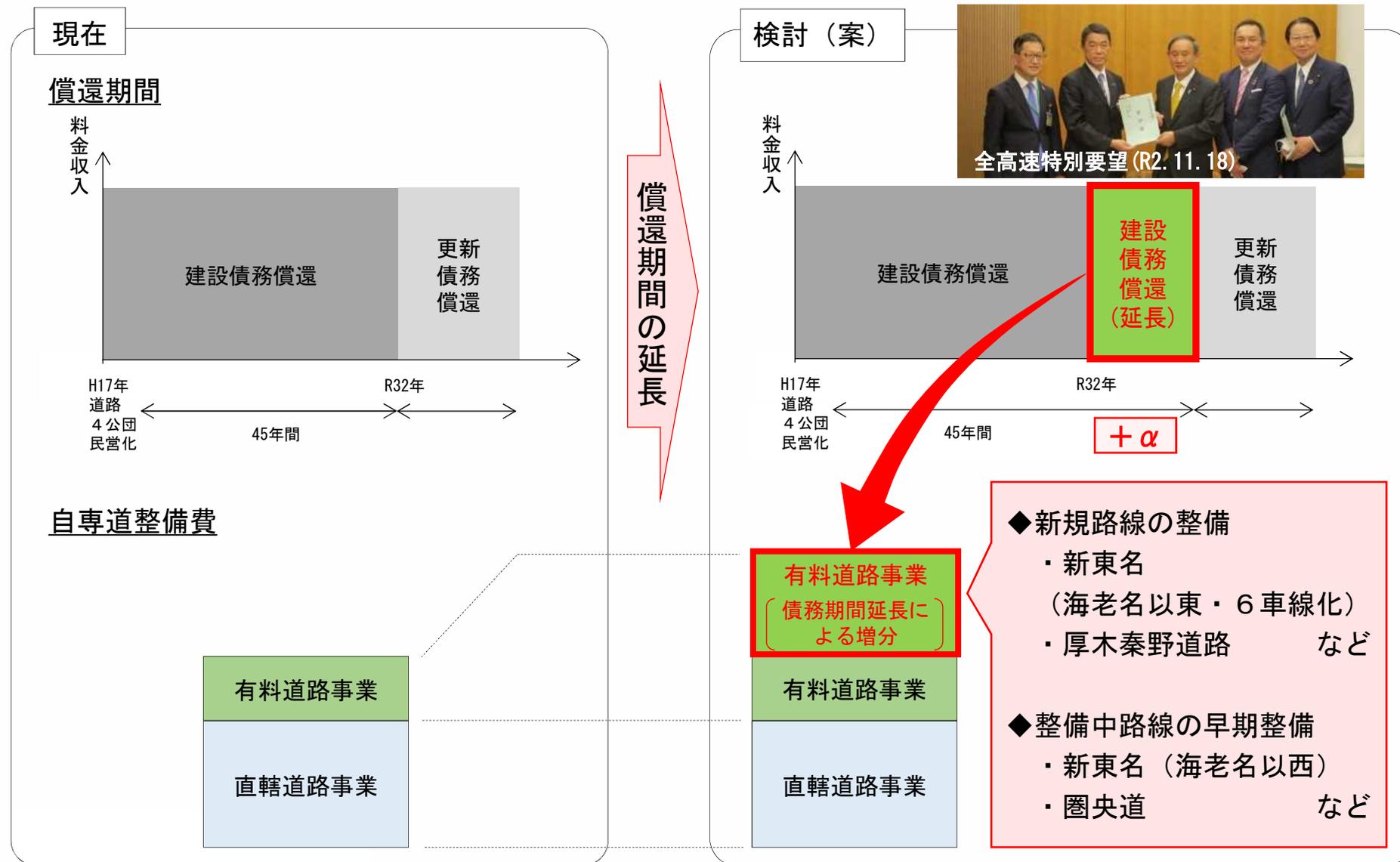
道路ネットワーク
の充実

- 早期に道路ネットワークの充実を図っていくべき
- そのためには財源確保が必要



3. 神奈川県からの意見

■ 財源確保について、有料道路事業の償還期間の延長等の検討が必要



4. まとめ

より一層の 高速道路料金の工夫

- 首都高の渋滞緩和に向け、閑散時間帯の活用など既存ストックを賢く使う
- 渋滞を助長させる料金差異の解消を図る
- 混雑状況に応じた機動的な料金体系を導入するなど、高速道路網の更なる有効活用を図る
- 相乗りを促し、多人数乗車の車両の割引
- 大口・多頻度割引について、拡充措置の継続や、割引率を拡充

道路ネットワーク の充実

- 早期に道路ネットワークの充実を図る
- 財源は、有料道路事業の償還期間の延長等による