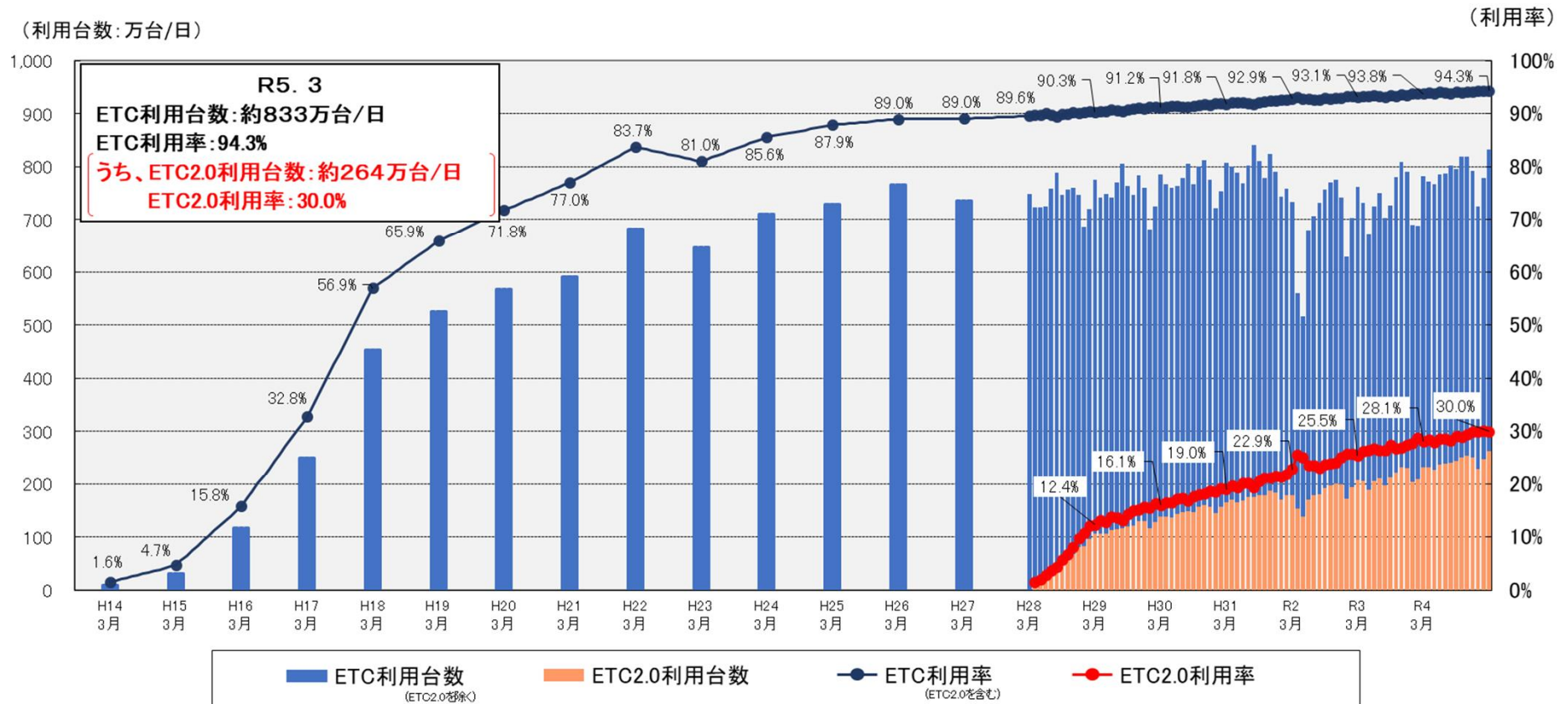


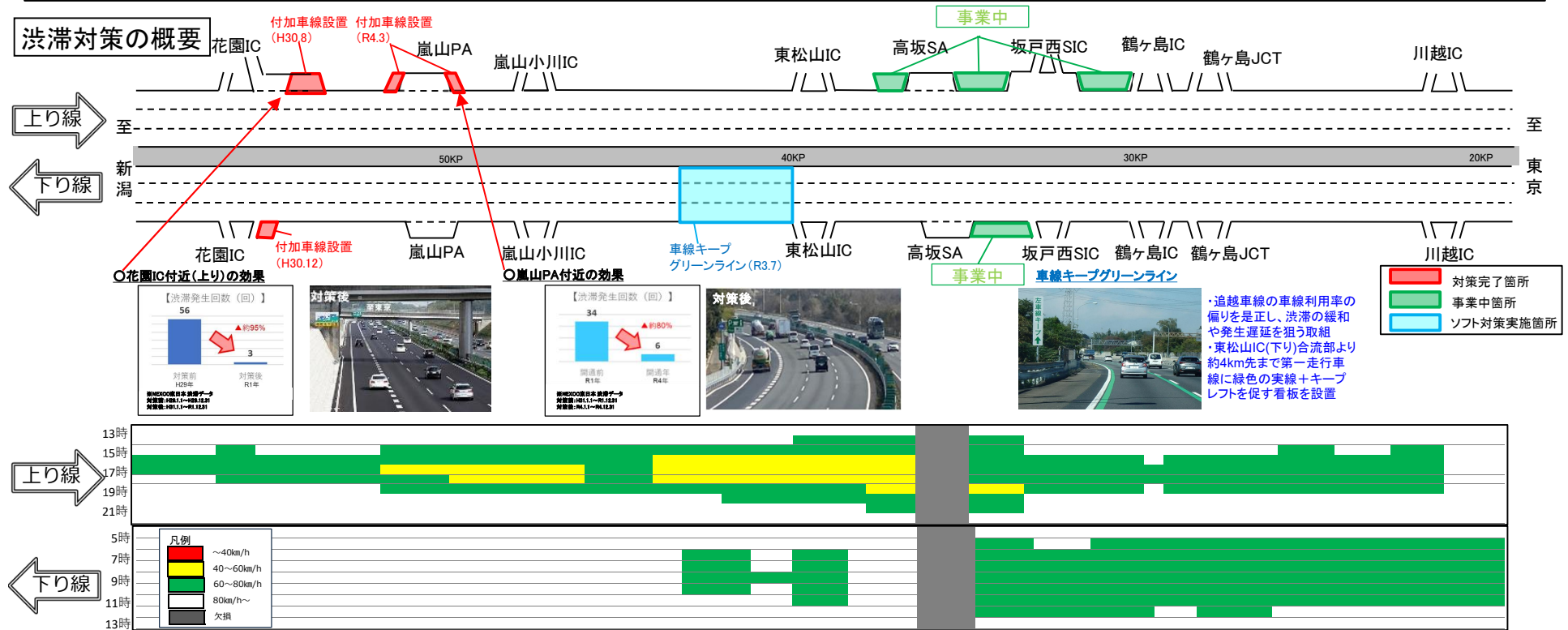
高速道路料金について

(参考)ETCの普及状況



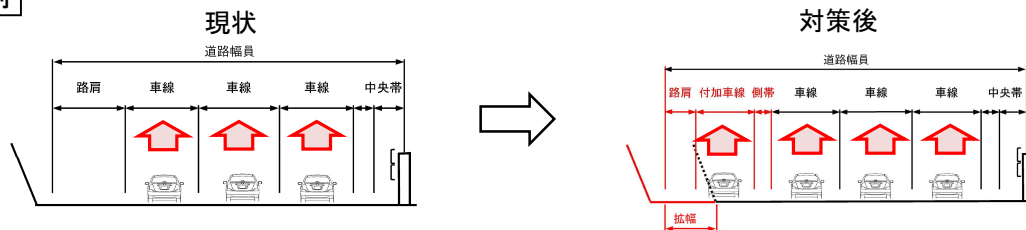
ピンポイント渋滞対策の取組(関越道)

- 関越自動車道では、H18.3、H25.3に付加車線を事業化。また、R3に車線キープグリーンライン等のソフト対策も実施。
- H30に花園IC付近(上下)、R4に嵐山PA付近(上り)で完成した付加車線により渋滞発生回数の緩和効果が見られるものの、依然として高坂SA付近等のボトルネック箇所を先頭とした速度低下が発生。



事業中箇所の例

・高坂SA付近

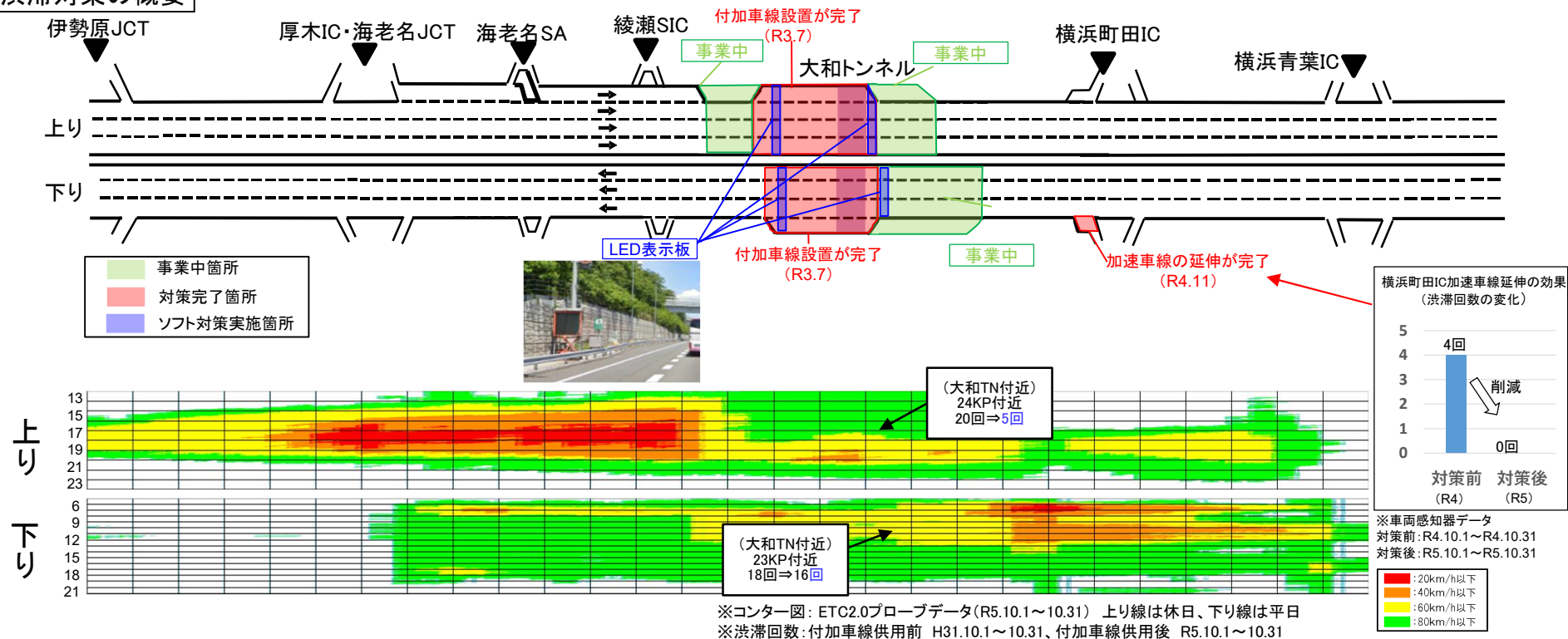


高坂SAランプ付近 舗装工事状況(R6.7時点)

ピンポイント渋滞対策の取組(東名高速)

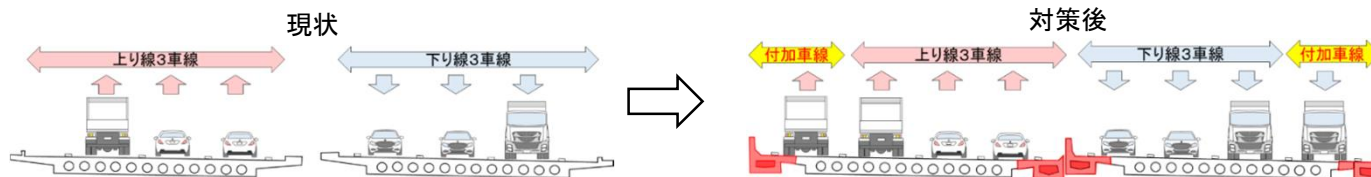
- 東名高速では、H25.3より付加車線を順次事業化。また、H26にLED表示板等のソフト対策も実施。
- R3.7に完成した大和TN付近では、渋滞発生回数の緩和効果が見られるものの、依然として大和トンネル付近のボトルネック箇所を先頭とした速度低下が発生。

渋滞対策の概要



事業中箇所の例

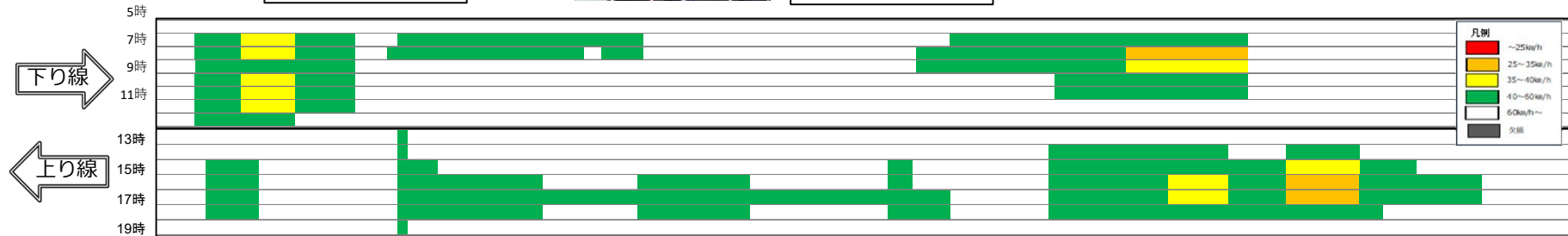
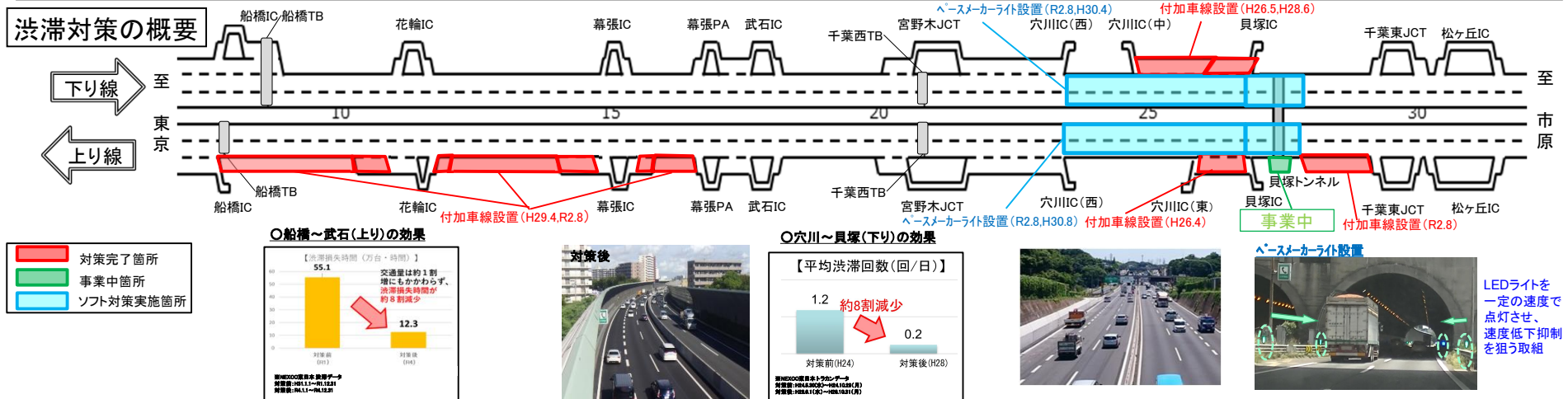
・大和トンネル付近



大和TN付近渋滞対策工事状況(下り線) 4
(R6.7時点)

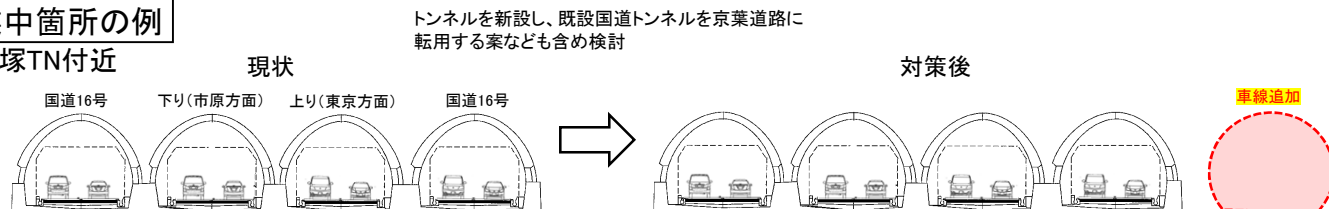
ピンポイント渋滞対策の取組(京葉道路)

- 京葉道路では、H25.3より付加車線を順次事業化。また、H30,R2にペースメーカーライト等ソフト対策も実施。
- H28に穴川～貝塚(上下)、R2に船橋～武石(上り)・千葉東JCT付近で完成した付加車線により、渋滞発生回数の緩和効果が見られるものの、依然として、穴川～貝塚付近等のボトルネック箇所を先頭とした速度低下が発生。



事業中箇所の例

・貝塚TN付近



集計期間: R5.1.1~R5.12.31(全日)トラカンデータ
貝塚TN付近の現況



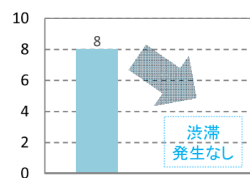
東名高速道路 海老名JCT付近渋滞対策の状況

- 東名高速道路 海老名ジャンクションにおいて、ランプ部の合流対策を実施。
- D・Fランプは、H27.10から2車線運用開始。Aランプは、H28.7から2車線運用開始。

渋滞対策の概要

運用開始後の効果(外回り)

・運用開始後の渋滞回数

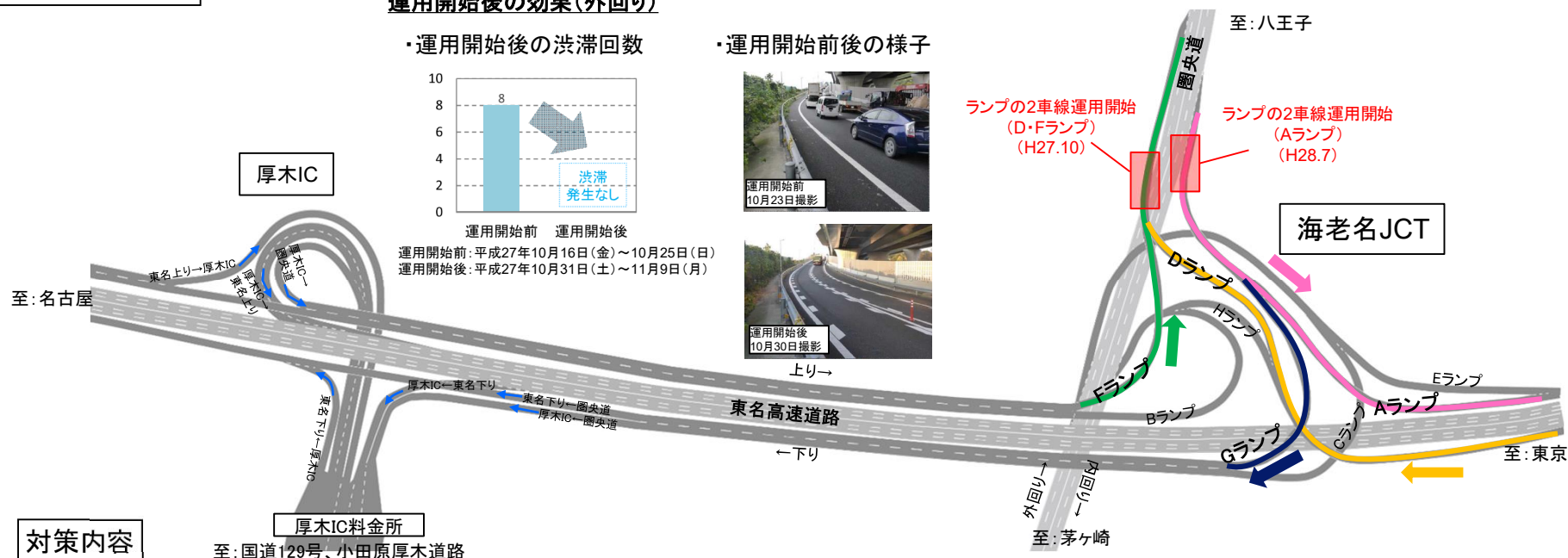


・運用開始前後の様子



上り→

←下り



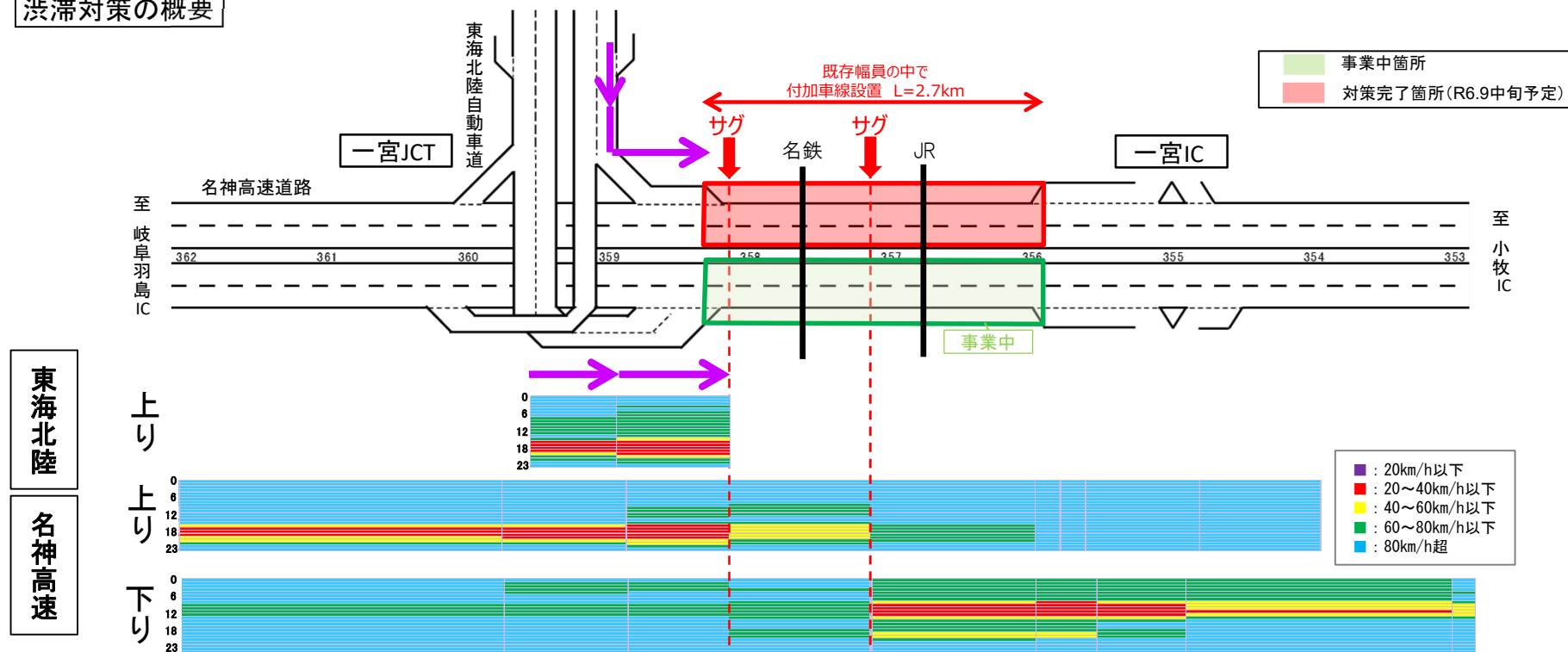
対策内容

	D・Fランプ(外回り)	Aランプ(内回り)
対策前	Fランプ Dランプ 至 茅ヶ崎 至 八王子 圏央道本線	Gランプ Aランプ 至 茅ヶ崎 至 八王子 圏央道本線
対策後	Fランプ Dランプ 至 茅ヶ崎 至 八王子 圏央道本線 ランプ車線: 1車線⇒2車線 本線車線(一部): 2車線⇒1車線	Gランプ Aランプ 至 茅ヶ崎 至 八王子 圏央道本線 ランプ車線: 1車線⇒2車線

名神高速道路 一宮JCT付近渋滞対策の状況

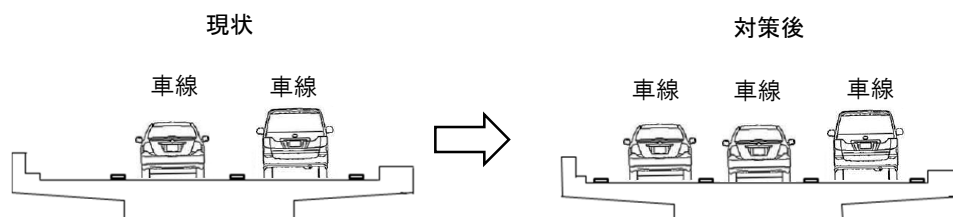
- 名神高速道路では、R2.3に付加車線を事業化。
- 上り線(一宮IC～一宮JCT)の3車線運用をR6.9中旬から開始予定。

渋滞対策の概要



H30.1～H30.12
(ETC2.0プローブデータ)

事業中箇所の例



渋滞対策工事状況(上り線)
(R6.6時点)

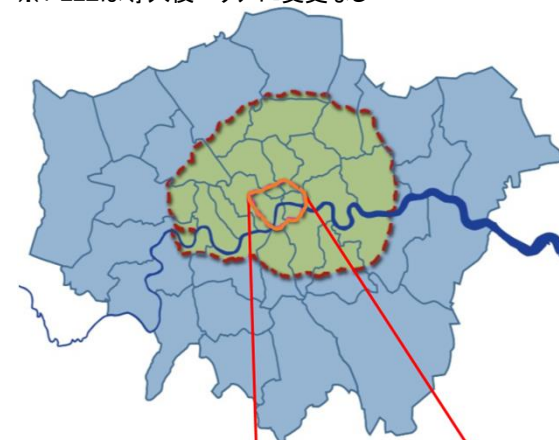
諸外国におけるエリア料金の事例(ロンドン)

- ロンドンでは、①混雑課金、②低排出ゾーン(LEZ)、③超低排出ゾーン(ULEZ)を実施。
 ○混雑課金は対象区域内を走行する車両に課金するのに対して、LEZおよびULEZは対象区域内を走行する車両のうち特定の環境基準を満たさない車両に課金するもの。
 ○ULEZの対象ゾーンが2023年8月に拡大。

	混雑課金	LEZ (Low Emission Zone)	ULEZ (Ultra Low Emission Zone)
課金目的	・ロンドン中心部の混雑緩和	・公害車の走行抑制による大気汚染の軽減およびそれによるロンドン住民の健康促進	
対象ゾーン	・ロンドン中心部(約21km ²)	・グレーター・ロンドンのすべての道路(M25は含まない、幹線道路の一部区間を除く)(約1,580km ²)	
課金時間	・7時～18時(平日)、12時～18時(土日祝日)(12月25から1月1日を除く)	・終日	・終日(12月25日を除く)
対象車両	・原則すべての自動車	①車体重量1.205トン以上車両総重量3.5トン未満のディーゼル駆動のバン、5トン未満のミニバスでEuro 3を満たさないもの ②車両総重量3.5トン以上の貨物車、バン、および5トン以上のミニバスおよびバスでNOxおよびPMIについてEuro VIを満たさず、しかしEuro IVは満たすもの ③②の車両で、PMIについてEuro IVを満たさないもの	①二輪車等でEuro 3を満たさないもの ②ガソリン車でNOxについてEuro 4を満たさないもの ③ディーゼル車でNOxおよびPMIについてEuro 6を満たさないもの 車両総重量3.5トン以上の貨物車等、5トン以上のバス等は課金対象外(LEZで課金される)
	・住民割引あり ・バイク、タクシー、路線バス、身体障害者の車両、軍用車両等は課金対象外	・住民割引なし ・タクシー、路線バス、身体障害者の車両、軍用車両等は課金対象外	
課金方式	・カメラによるナンバープレートの読み取りとデータベースの照合		
課金額	・15ポンド(約3,075円)/日	上記①および②について100ポンド(約2.05万円)/日 上記③について300ポンド(約6.15万円)/日	上記のいずれの車種についても12.50ポンド(約2,562円)/日
罰金等	・180ポンド(約3.7万円)(14日以内に支払えば半額)	上記①について500ポンド(約10.3万円) 上記②について1,000ポンド(約20.5万円) 上記③について2,000ポンド(約41万円)(いずれも14日以内に支払えば半額)	上記いずれの車種についても180ポンド(約3.7万円)(14日以内に支払えば半額)
収入の用途	・公共交通(特にバス)の改善、歩行者・自転車の環境整備	・初期コストと運営費用(余剰収入は見込んでいない)	
導入時期	・2003年2月	・2008年2月	・2019年4月

- 2023年8月以降のULEZ、2008年2月以降のLEZ※1
- 2021年10月～2023年7月のULEZ
- 2019年4月～2021年10月のULEZ、混雑課金ゾーン

※1 LEZは導入後エリアに変更なし



- 導入時および現在の混雑課金ゾーン
- 2007年2月～2010年12月に存在した西側拡大ゾーン

出典: ロンドン交通局 (TfL) 資料

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>
<https://tfl.gov.uk/modes/driving/lez-lez-services-37309>

※円換算は2024年7月5日時点のレート(1ポンド=205円)による

諸外国におけるエリア料金の事例(ストックホルム)

- ストックホルムでは、中心部の混雑緩和と生活環境改善(排出ガス削減、住環境改善)のため、1970年代から政策テーマとなり、2007年8月からコードンプライシングを開始。
- 交通渋滞が減少したことで、バス・路面電車利用者が増加、また、課金エリアにおけるCO₂、NO_x、PMの排出量が減少。

■概要

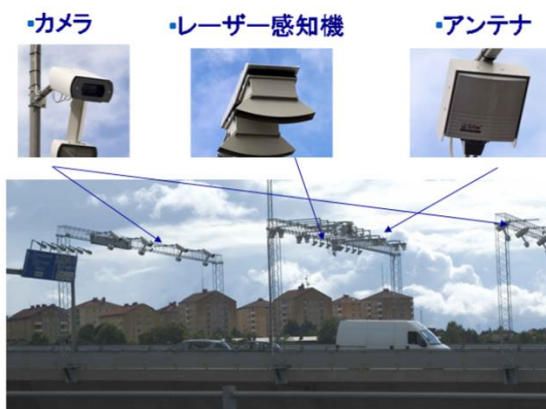
課金タイプ	コードン課金	対象地域	中心部(35km ²)
課金時間帯	平日6:00～18:29(土日、祝日、7月は無料)		
課金対象車両	・エリアに流入・流出する車両(環状道路西部・西部区間の通過交通は免除) ・緊急車両、外交官車両、自動二輪車、バス、ハイブリッド車等は免除		
課金方法	・ナンバープレートを自動で読み取るシステム(ANPR)		
課金額	・シーズンと時間帯により料金を差別化 ・ピークシーズン(3月1日～夏至、8月15日～11月30日): 11、15、20、30、45クローナ/回(165、225、300、450、675円/回)、1日の上限135クローナ(2,025円) ・オフピークシーズン(ピークシーズン以外): 11、15、25、35クローナ/回(165、225、353、525円)、1日の上限105クローナ(1,575円)		
収入の用途	公共交通の整備、ストックホルム市内および郊外の道路整備		
罰金等	滞納の場合500クローナ(7,500円)の追加課税。さらに、30日以内に支払われない場合、手数料600クローナ(9,000円)の手数料を上乗せして請求。		

■課金エリア



■課金ポイントの施設

※円換算は2024年7月5日時点のレート(1クローナ=15円)による



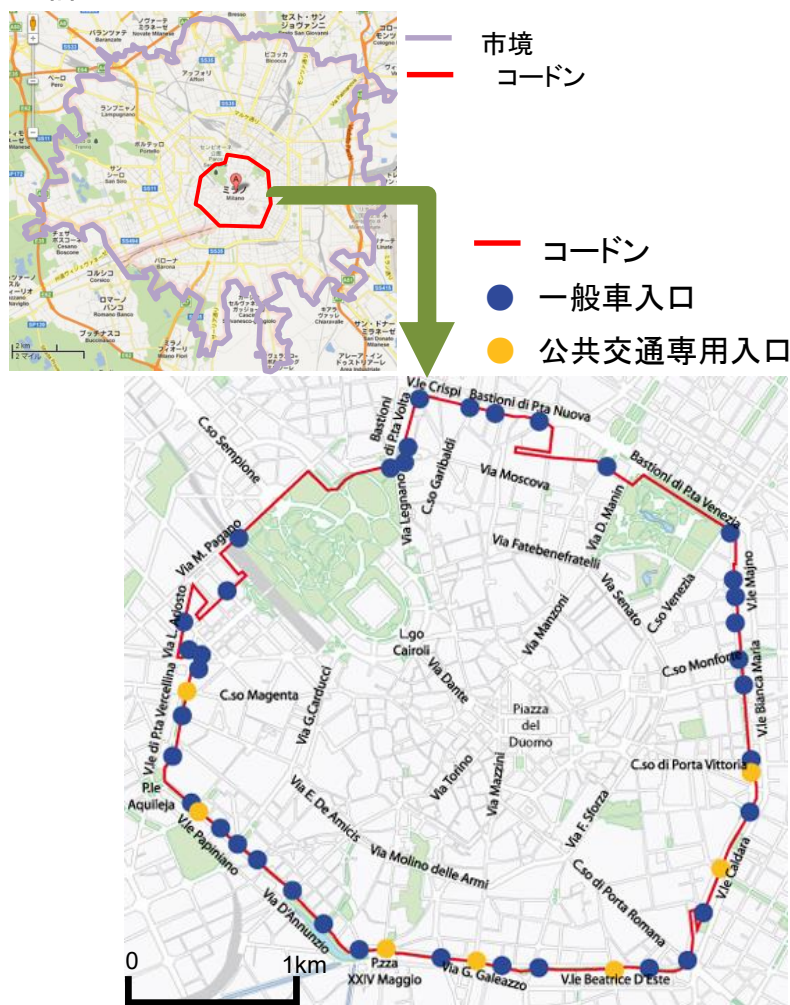
出典:スウェーデン
道路庁資料

諸外国におけるエリア料金の事例(ミラノ)

○ミラノ市は、2012年1月16日、中心部の自動車交通量を削減するために、混雑課金(AREA C)を18ヶ月間の期限付きで試験的に導入し、その後継続した。

○AREA Cは、市中心部における乗用車からの大気汚染物質排出量の削減を目的として、2008年から2011年まで試験的に実施されていたエコパス(Ecopass)を引き継ぐ制度である。

■課金エリア



■概要

タイプ	コードンプライシング
目的	・中心部の交通量削減 ・公共交通の開発 ・環境に優しい交通(自転車道、歩行者道、30kmゾーン等)の促進 ・事故、違法駐車、騒音、大気汚染の減少による生活環境の改善
導入時期	2012年1月16日
時間帯	平日 7:30~19:30
対象車両	電気自動車、バイオ燃料車、メタン車、天然ガス車、バイク、CO2排出量100g/km以下のハイブリッド車を除く全車両(一部禁止車両あり)
課金方法	・チケットの事前購入(紙(2024年末まで)または電子) ・ナンバープレートを自動で読み取り(ANPR)、登録口座から引き落とし(Telepass登録車両のみ)
課金額	・一般車 7.5ユーロ/日(1,305円) (課金地域内の住民は最初の50回(日)は無料。51回(日)目以降は3ユーロ/日(522円)) ・商用車 4.5ユーロ/日(783円)
支払方法	・カードの事前入手(キオスク、インターネット等) ・ETC(Telepass)登録情報によるカード支払い*
収入用途	・持続可能な交通(公共交通、自転車道等)への投資
罰金等	・進入後7日以内であれば、22.5ユーロ(3,915円)のチケットを購入。 ・それ以降については、反則金81ユーロ(1.4万円)(5日以内に支払えば30%割引)

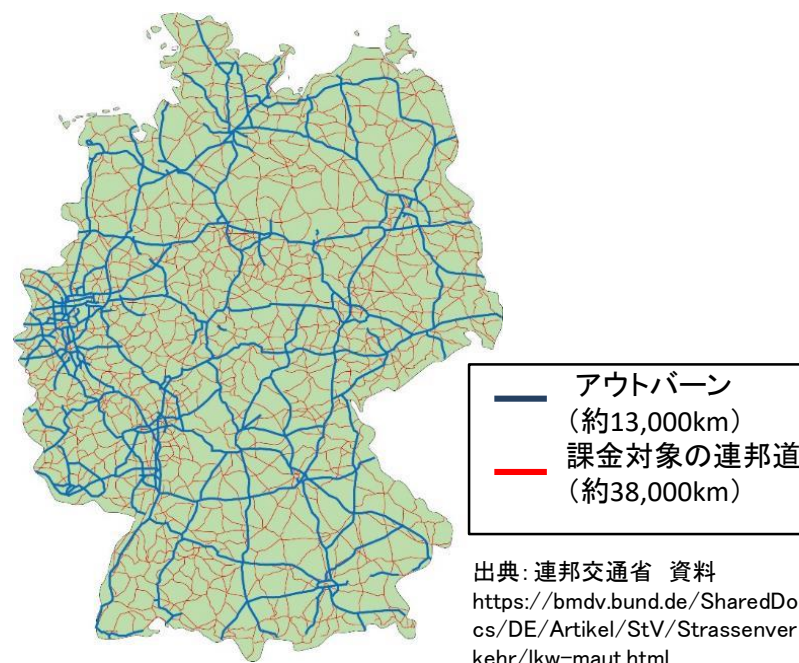
※円換算は2024年7月5日時点のレート(1ユーロ=174円)による

諸外国における大型車課金の事例(ドイツ)

- 2005年、欧州域内市場の競争条件の平等化、道路インフラコストの公正な負担、交通インフラ財源の創出等を目的として、アウトバーンを走行する大型貨物車を対象に対距離課金を導入。
- その後対象車両・道路の拡大がなされ、現在は全連邦長距離道路(アウトバーンおよび連邦道路)において技術的許容最大質量7.5トン以上の貨物車が課金対象。2024年7月からは、3.5トン以上の車両(一部を除く)に拡大予定。
- 低排出車両への移行推進のため、2023年末からCO2排出量に対しての課金が追加された。

課金タイプ	対距離課金(大型貨物車のみ)
導入時期	2005年1月
課金目的	・欧州域内市場の競争条件の平等化 ・道路インフラコストの公正な負担 ・交通インフラ財源
対象車両	・技術的許容最大質量7.5トン以上の貨物車(2024年7月以降3.5トン以上の貨物車も一部を除き課金対象とされる予定)
対象道路	・連邦長距離道路(アウトバーンおよび連邦道路)
課金方法	・衛星測位システム(GNSS)と携帯通信(GSM)を用いた自動料金収受
課金額	・0.178~0.516ユーロ/km(約30.1円~約87.2円/km) ・排出クラス、技術的許容最大質量、軸数により差別化
収入用途	・およそ半分は連邦長距離道路の建設・維持管理、残りの半分は鉄道を中心としたモビリティのために使用される
罰金等	・720ユーロ(約12.2万円)(運転手240ユーロ、企業480ユーロ)の反則金

大型貨物車対距離課金の対象道路網



■2023年12月1日から導入された課金額例(排出クラス Euro6の場合)

単位: ユーロ/km

排出クラス	軸数・車両総重量	インフラ費用	外部費用			課金額
			騒音費用	大気汚染費用	CO2排出費用	
Euro 6	7.5~11.99t	0.067	0.016	0.015	0.080	0.178
	12-18t	0.109	0.016	0.015	0.100	0.240
	>18tで3軸以下	0.143	0.016	0.022	0.124	0.305
	>18tで4軸	0.155	0.012	0.023	0.134	0.324
	>18tで5軸以上	0.155	0.012	0.023	0.158	0.348

出典: 連邦長距離道路課金法

国土幹線道路部会 中間答申抜粋(混雑料金)

■ 中間答申（令和3年8月4日）抜粋

4. 速やかに実現すべき料金制度のあり方

(2) 大都市圏料金 ③混雑状況に応じた料金の導入（戦略的な料金体系）

東京オリンピック・パラリンピック競技大会時の首都高速の料金施策においては、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、マイカー等が6時から22時の間に利用する際の料金を割り増す一方で、ETCを搭載した全ての車両について0時から4時の間に利用する際の料金を割り引くこととしている。こうした事例を参考にして、交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、特定の時間帯や経路の料金の割引や割増を行う料金を本格的に導入すべきである。

その際、ETCの普及によって、利用者が料金を強く意識せずに高速道路を利用しうる環境になる中、混雑状況に応じた料金による効果を高めるには、利用者の料金に対する認知度を向上させることが重要であり、分かりやすい料金設定や広報が求められる。

このため、まずは、大都市圏の主要な渋滞発生区間を対象に、時間帯や曜日をあらかじめ区切って交通転換を図るための料金施策を検討すべきである。

その後、ETC専用化等の進捗状況も見据えながら、同一起終点の複数経路の料金に差を設けることにより、経路間の転換を図るための施策を検討することが重要である。ただし、同時時間帯に複数経路が混雑している場合には、料金による混雑緩和は期待できない。このように、交通需要に対して道路の交通容量の供給が不足している場合には、車線数の増加やネットワークの強化などの渋滞対策を行う必要がある。

将来的には、ICT技術の進歩やその普及を踏まえつつ、交通需要に応じて、一定時間ごとに変動する機動的な料金の導入を目指すべきである。

なお、混雑状況に応じた料金を本格的に導入するにあたっては、高速道路の交通状況の変化のみならず、一般道路の交通状況の変化や観光面でのメリット・デメリットなどの地域経済へ与える影響も考慮して、対象箇所・時間帯・車種・料金設定等について検討すべきである。

また、料金の割増を行う場合、当該時間帯や経路を利用せざるを得ない利用者からも理解を得られるような配慮が必要である。例えば、割増による収入により、車線数の増加やネットワークの強化などの渋滞対策を行い、利用者へ還元すること考えられる。

さらに、料金システムの改修が障壁にならないよう、柔軟に料金設定を変更することができる料金システムへの改良を急ぐべきである。

経済財政運営と改革の基本方針2024(骨太の方針)

■ 骨太方針（令和6年6月21日閣議決定）抜粋

第2章 戦略的な投資による所得と生産性の向上

3. 投資の拡大及び革新技術の社会実装による社会課題への対応

(1) DX

(交通・物流DX)

高速道路の渋滞緩和や地域活性化等に向け、ETC専用化を踏まえ、2025年度より段階的に混雑に応じた柔軟な料金体系へ転換していく。

このため、まずは現在のスキームの下で最大半額となる料金体系の導入に向け、8月を目途に検討※を開始する。

※ピークロードプライシングに係るこれまでの導入実績等を踏まえつつ、社会資本整備審議会等で検討。