

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

説明資料

2020年11月27日

首都高速道路株式会社

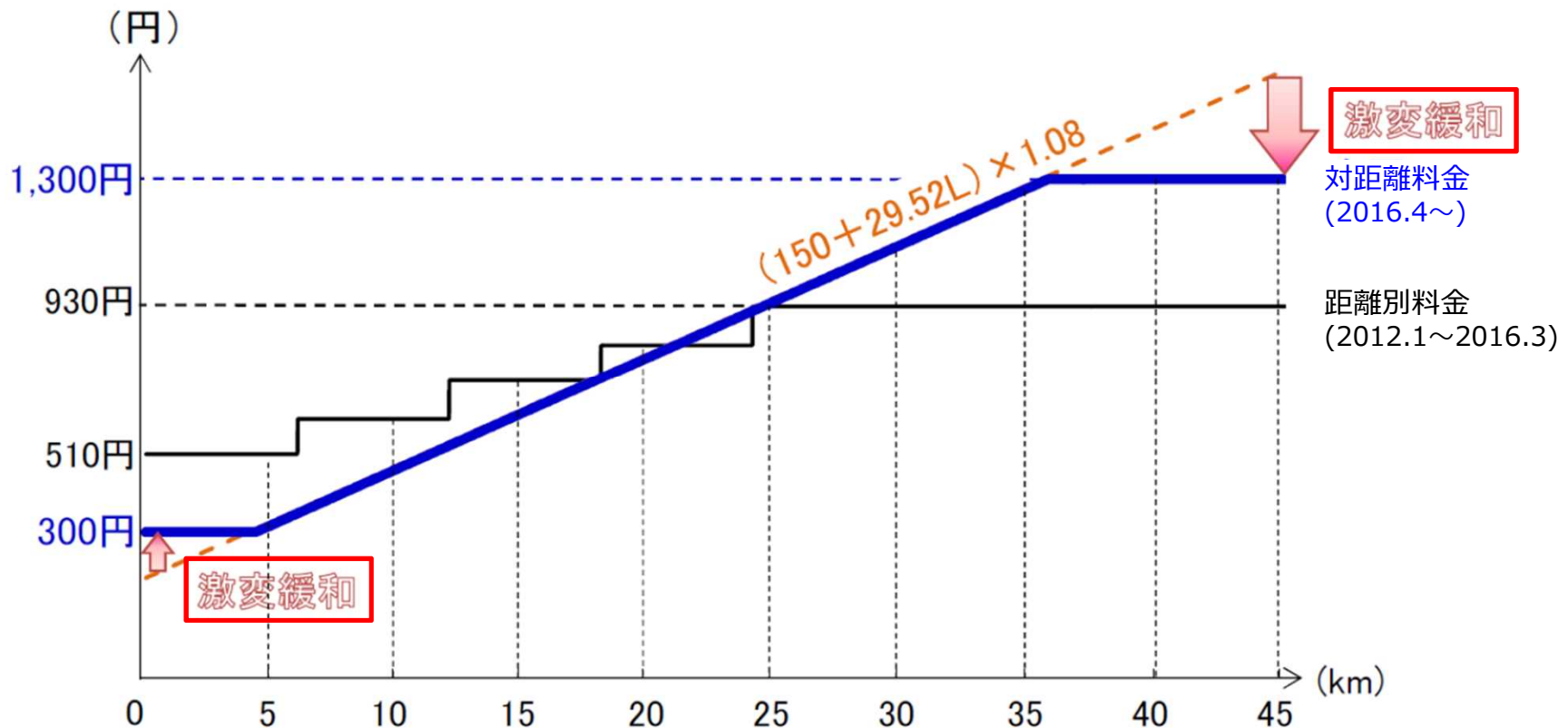
目次

1. 首都圏料金導入後の首都高速の料金体系
2. 首都圏料金導入後の首都高速の交通の変化
 - 1) 距離帯別利用状況・平均トリップ長の推移
 - 2) 車種別利用状況
 - 3) 時間帯別利用状況
 - 4) 渋滞状況
 - 5) 大口・多頻度割引利用状況
3. 課題
 - 1) 長距離帯の利用台数（割合）と距離当たり単価の不公平感
 - 2) 損傷者負担の原則
 - 3) 同一料金が成立していない例
 - 4) ピーク時の車種別時間帯別交通量の変化
 - 5) 属性別の距離別交通量
 - 6) 依然として渋滞が発生（コロナ禍でも渋滞が解消しなかった箇所）
4. まとめ

※「首都圏料金」＝「首都圏の新たな高速道路料金(2016.4.1より導入)」

1 首都圏料金導入後の首都高速の料金体系

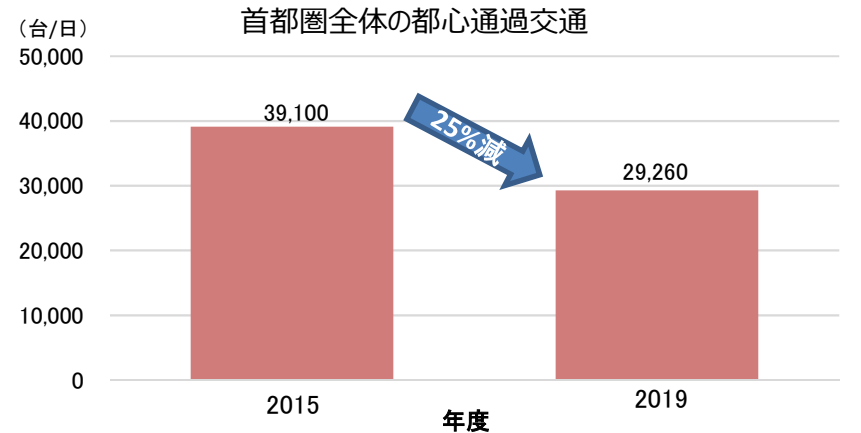
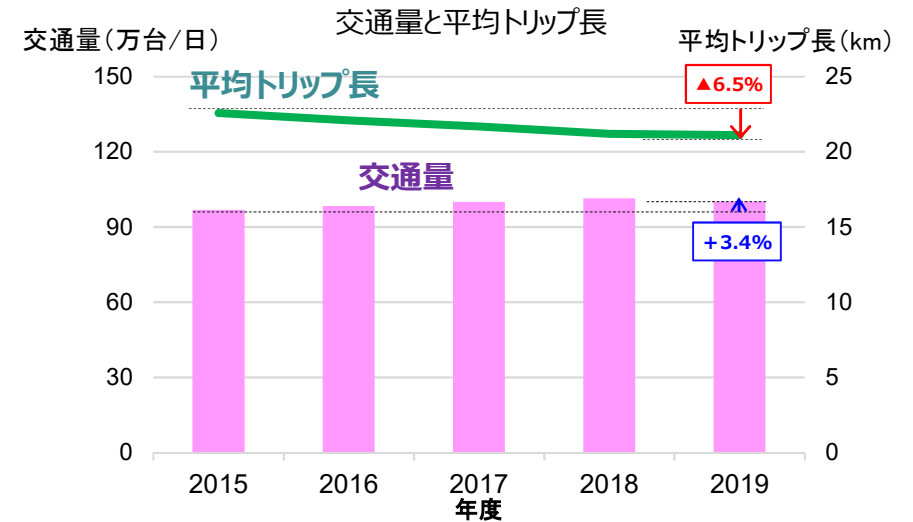
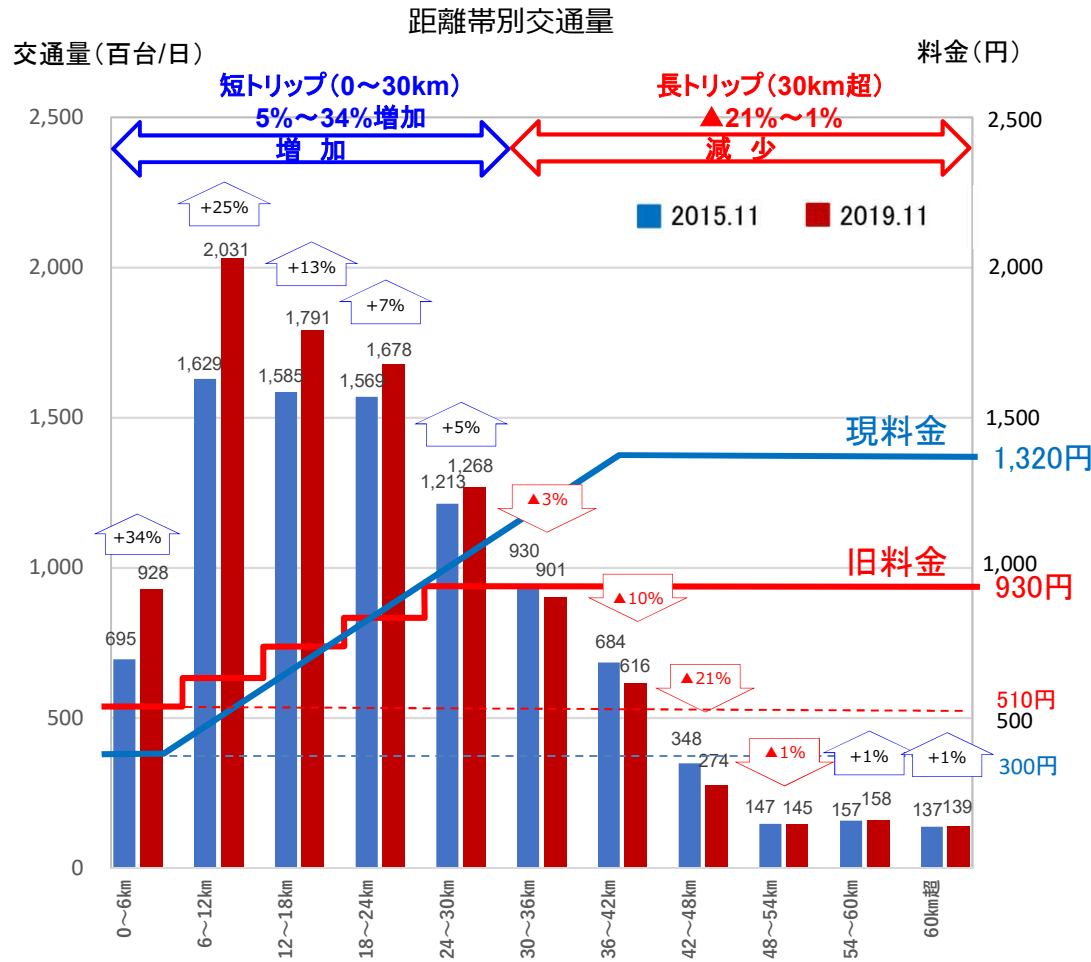
- 2016年4月より、5車種区分による対距離料金制を導入し、首都圏で車種区分、料金水準を整理・統一。
- 物流への影響、非ETC車の大幅な負担増、短距離利用の車の負担減による渋滞増加が起きないように考慮し上下限料金を設定。



※2016.3.1国土交通省プレス発表
「首都圏の新たな高速道路料金について」を一部加工
※料金は普通車の場合、消費税8% (2016当時) の場合

2.1 距離帯別利用状況・平均トリップ長の推移

- 交通量、短距離利用が増加し、また、都心の通過交通が減少したことが一因となり、長距離利用が減少。
- 結果として、交通量は増加傾向だが、平均トリップ長は減少傾向。



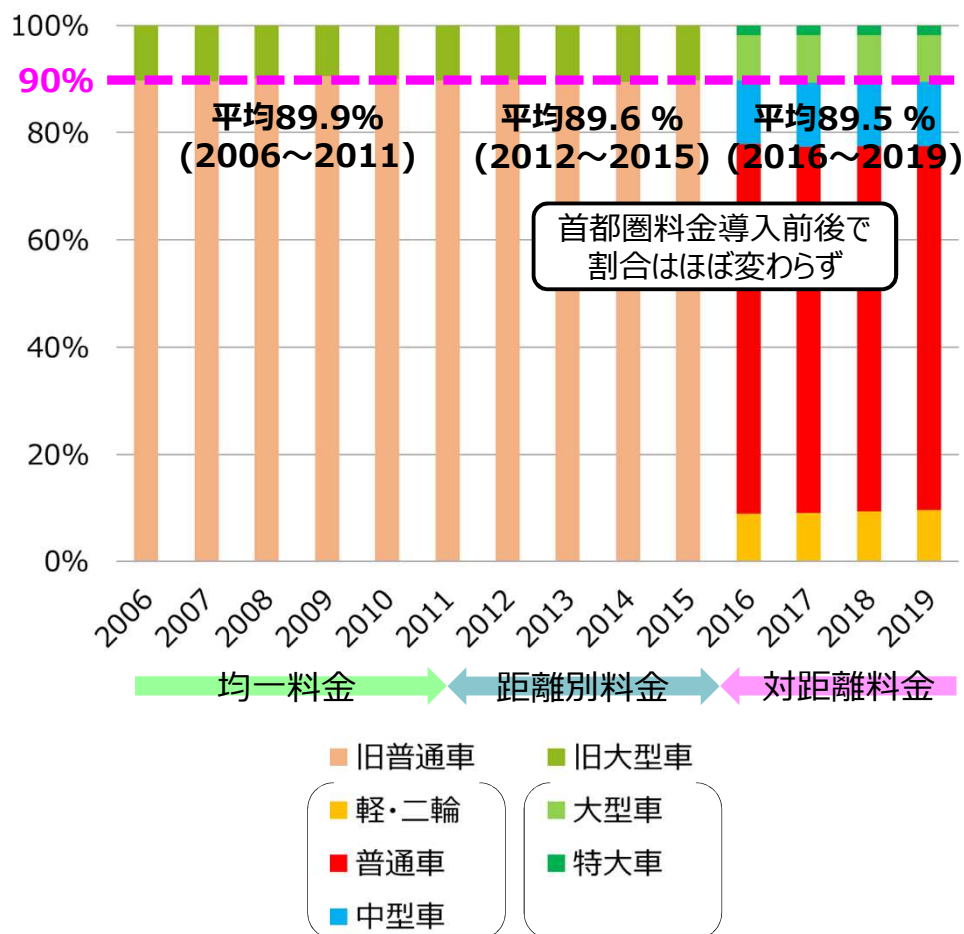
※ETCデータによる集計(「2015.11の全日平均」「2019.11の全日平均」を比較)
※料金は普通車(ETC車)の例

※都心通過とは、東名高速や東北自動車道等の国土開発幹線自動車道である放射高速道路間の往來のうち、首都高速を經由・通過する利用のこと
※2020.11.4 第44回国土幹線道路部会 資料6を一部加工

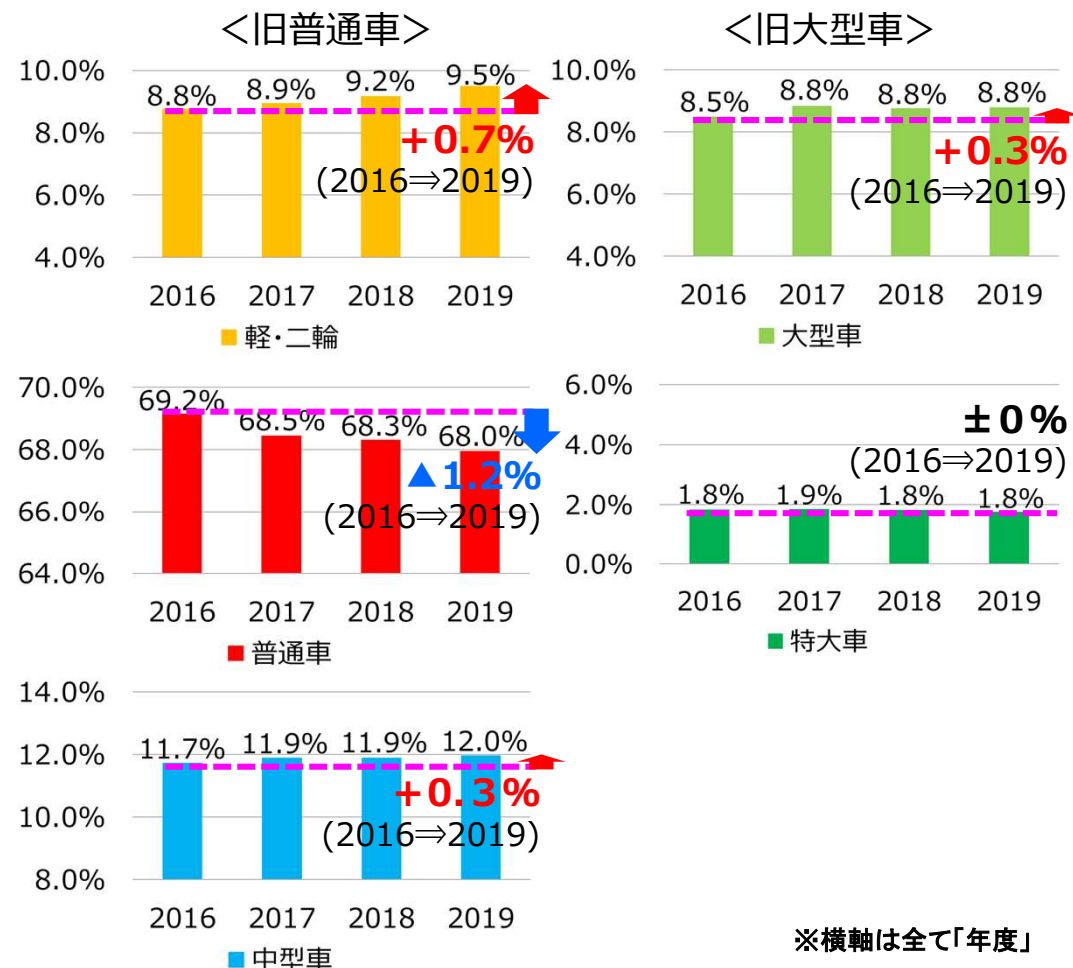
2.2 車種別利用状況

- 普通車、大型車の割合は首都圏料金導入(2016年4月)前後で9 : 1とほぼ変わらない。
- 首都圏料金導入後、割合として「軽・二輪」は増加傾向、「普通車」は減少傾向であるが、その他車種はほぼ変わらない。

【普通車・大型車の構成割合】



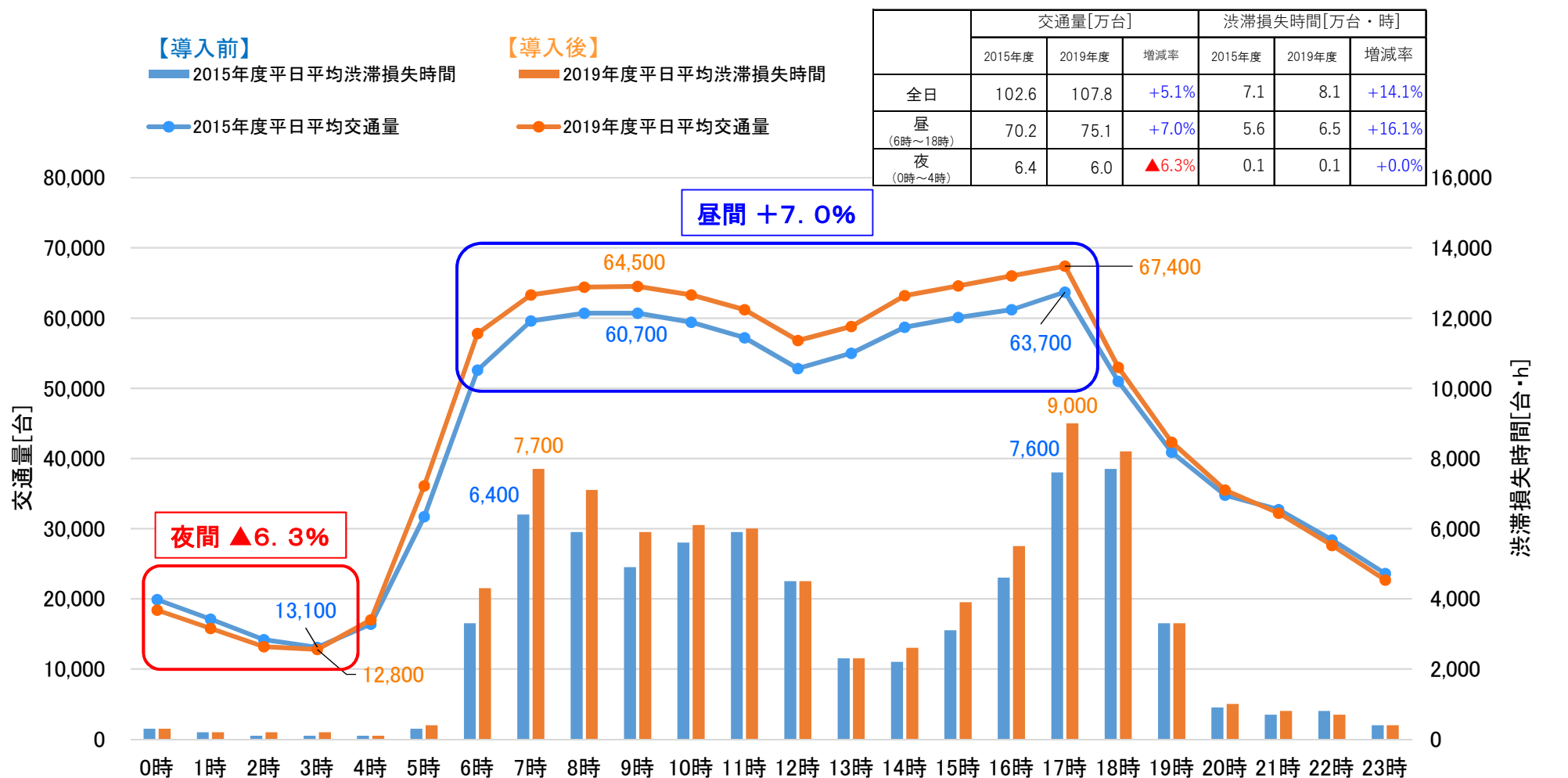
【5車種別の構成割合】



※横軸は全て「年度」

2.3 時間帯別利用状況

- 時間帯による交通量や渋滞状況に偏りが存在。
- 首都圏料金導入後、交通量は昼間(6時～18時)7.0%増加、夜間(0時～4時)は6.3%減少。

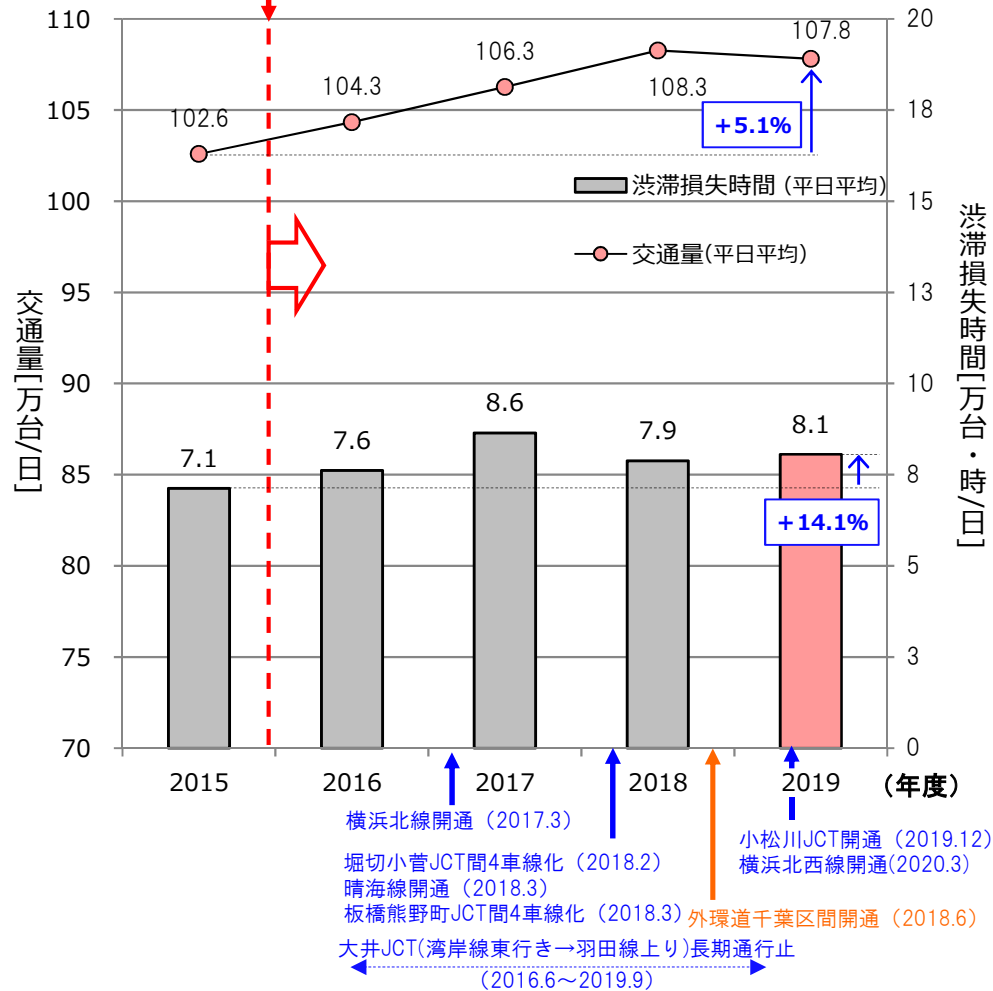


※車両感知器データを使用

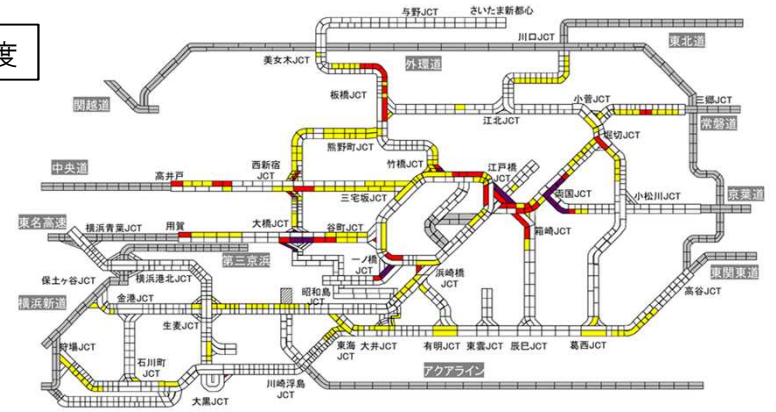
2.4 渋滞状況

○ 首都圏料金導入後、交通量及び渋滞は増加傾向。

首都圏料金導入 (2016.4)

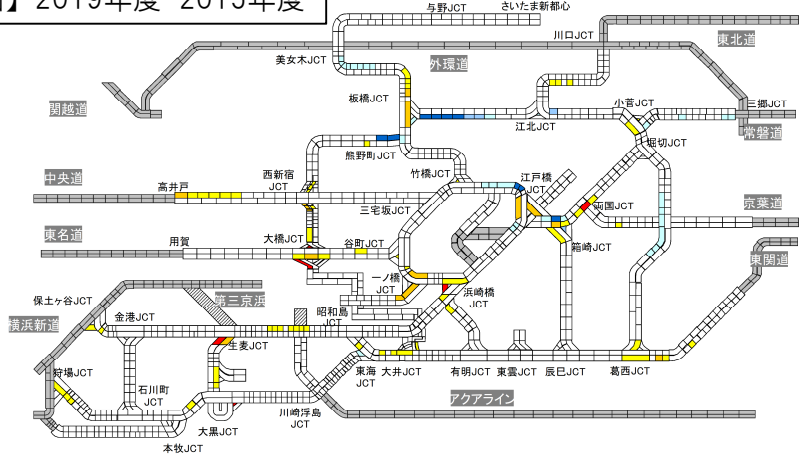


2019年度



凡例:
渋滞発生時間
 0 ~ 1 時間 (白)
 1 ~ 3 時間 (黄)
 3 ~ 6 時間 (赤)
 6 時間 ~ (紫)

【差図】2019年度-2015年度

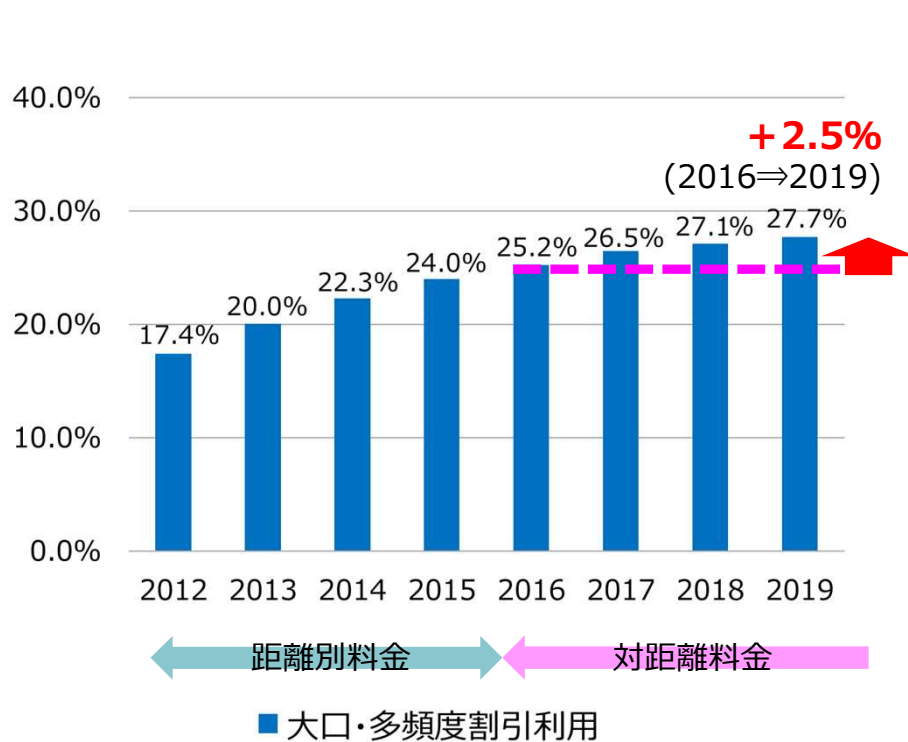


凡例:
渋滞発生時間差 (2019年度-2015年度)
 -3 ~ -2 時間 (中青)
 -2 ~ -1 時間 (浅青)
 -1 ~ +1 時間 (白)
 +1 ~ +2 時間 (黄)
 +2 ~ +3 時間 (橙)
 +3 時間 ~ (赤)

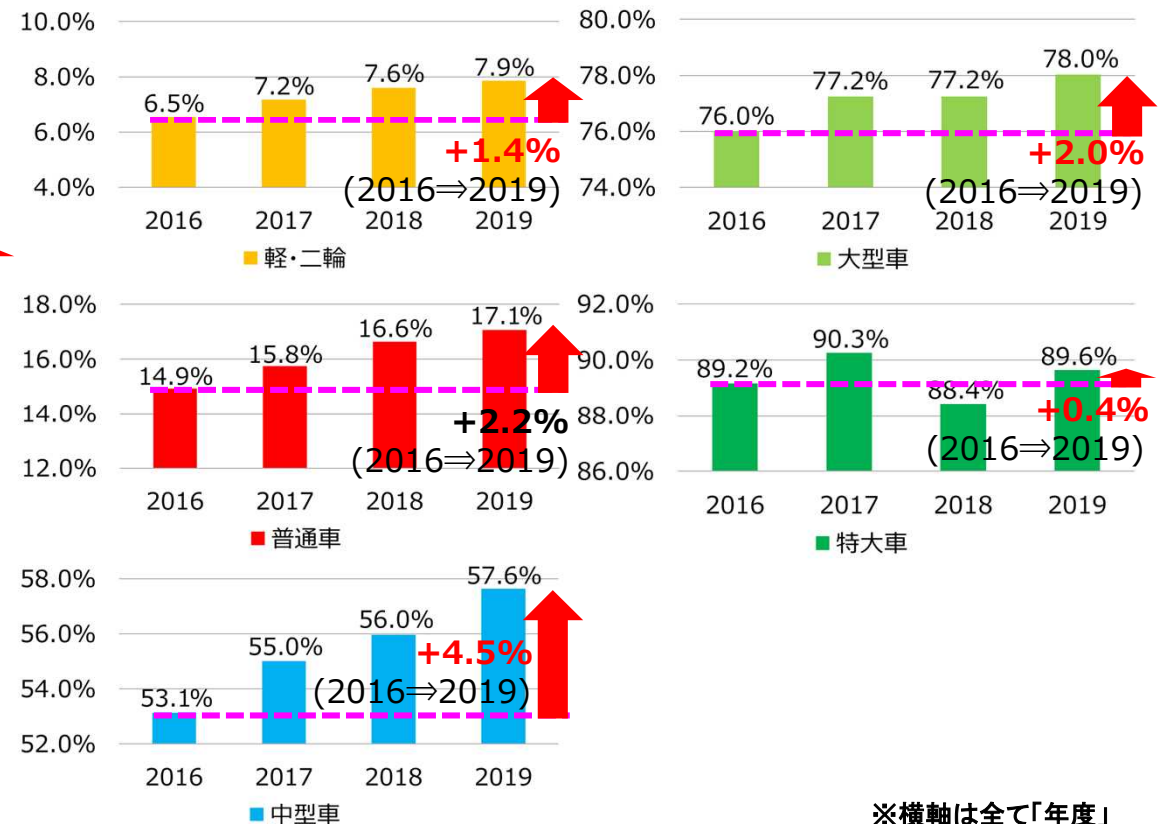
2.5 大口・多頻度割引利用状況

- 事業用利用者の負担軽減により物流の効率化や経済の活性化を図るため、大口・多頻度割引として車両単位で最大20%(中環外利用で5%拡充)、契約単位で10%の割引を実施。
- 軽・二輪及び普通車における利用率は2割に満たないが、主に物流を担う中型車以上の車種における利用率は、2019年度は中型車57.6%、大型車78.0%、特大車89.6%と高い。
- 全体として大口・多頻度割引利用台数の割合は増加傾向であるが、特に中型車の割合は4.5%増と著しい。

【大口・多頻度割引利用割合（全車種）】



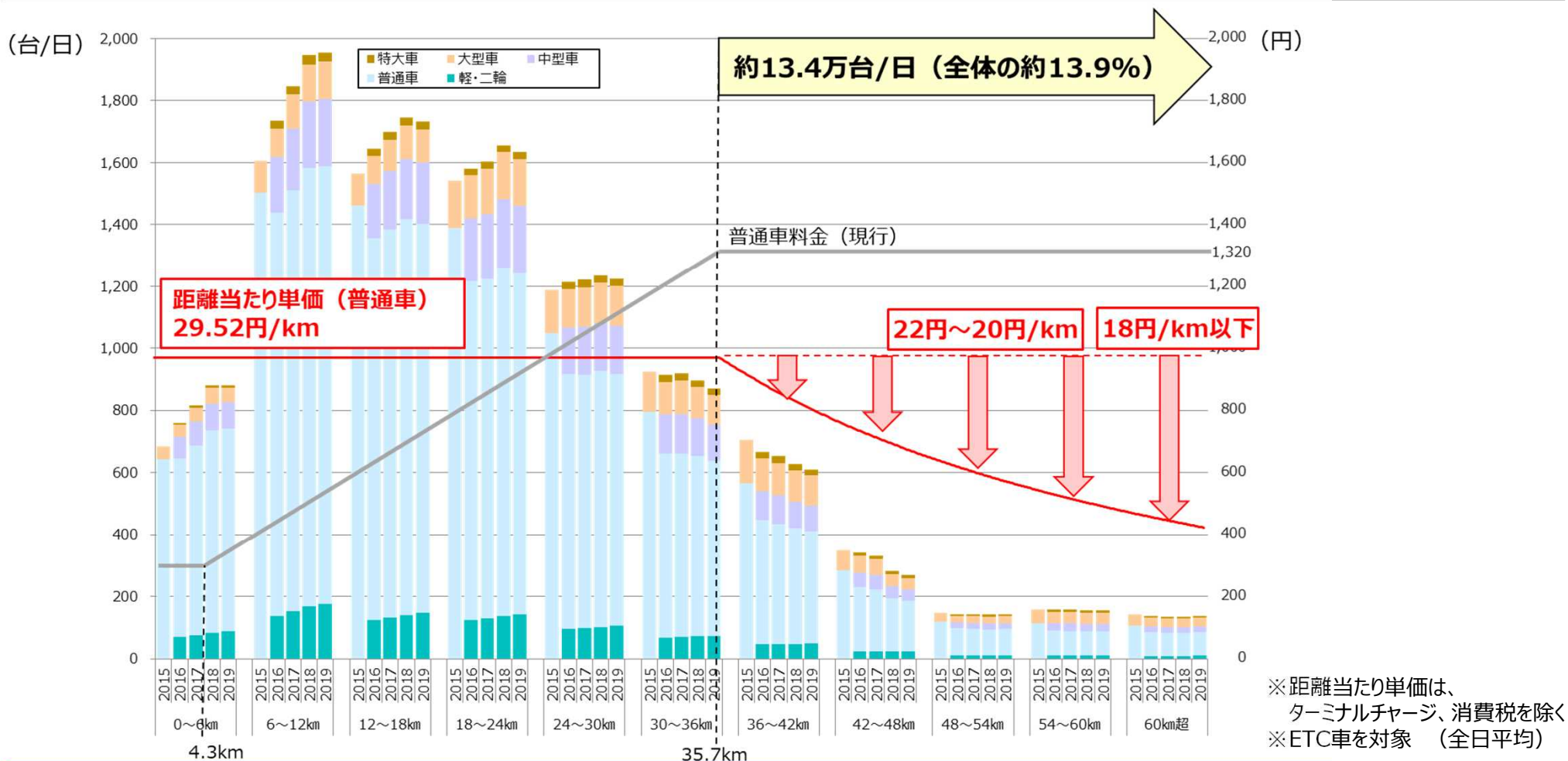
【5車種別の大口・多頻度割引利用割合】



※横軸は全て「年度」

3.1 長距離帯の利用台数（割合）と距離当たり単価の不公平感

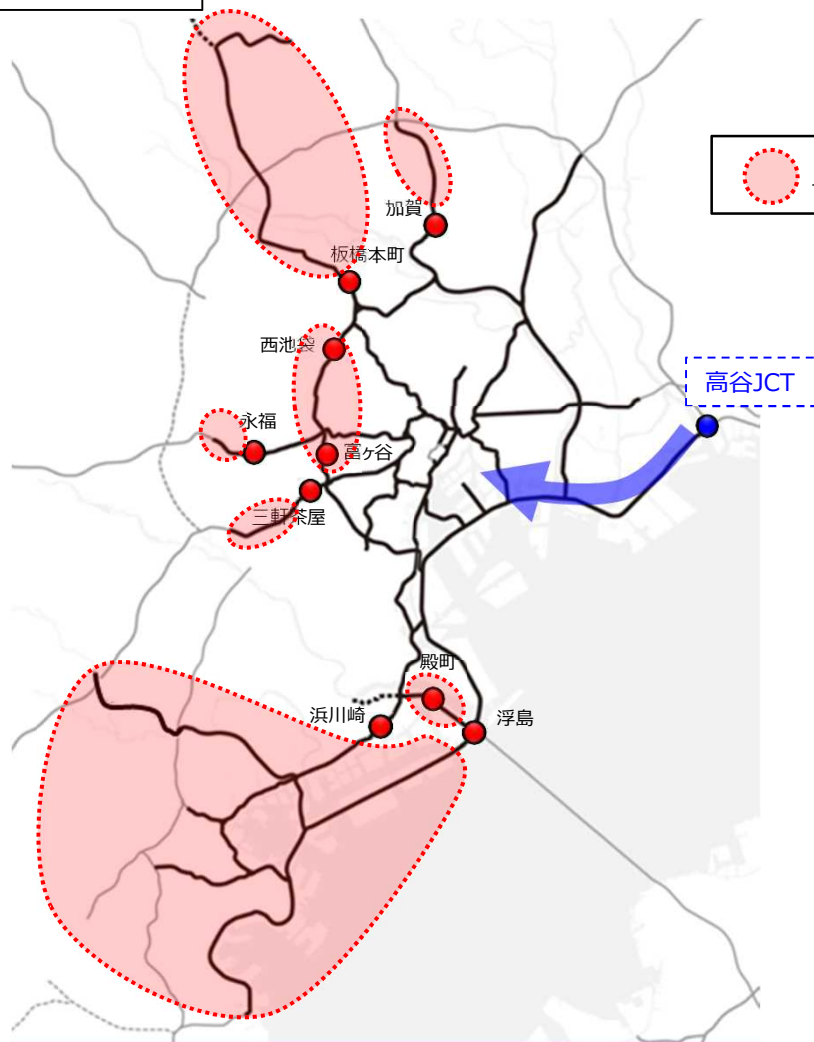
- 現状、上限距離35.7km超を走行する利用者は、約13.4万台／日であり、全体の約14%。
- 上限距離35.7km超を走行する利用者においては、長トリップになるほど距離当たり単価が低くなっており、不公平感が存在。



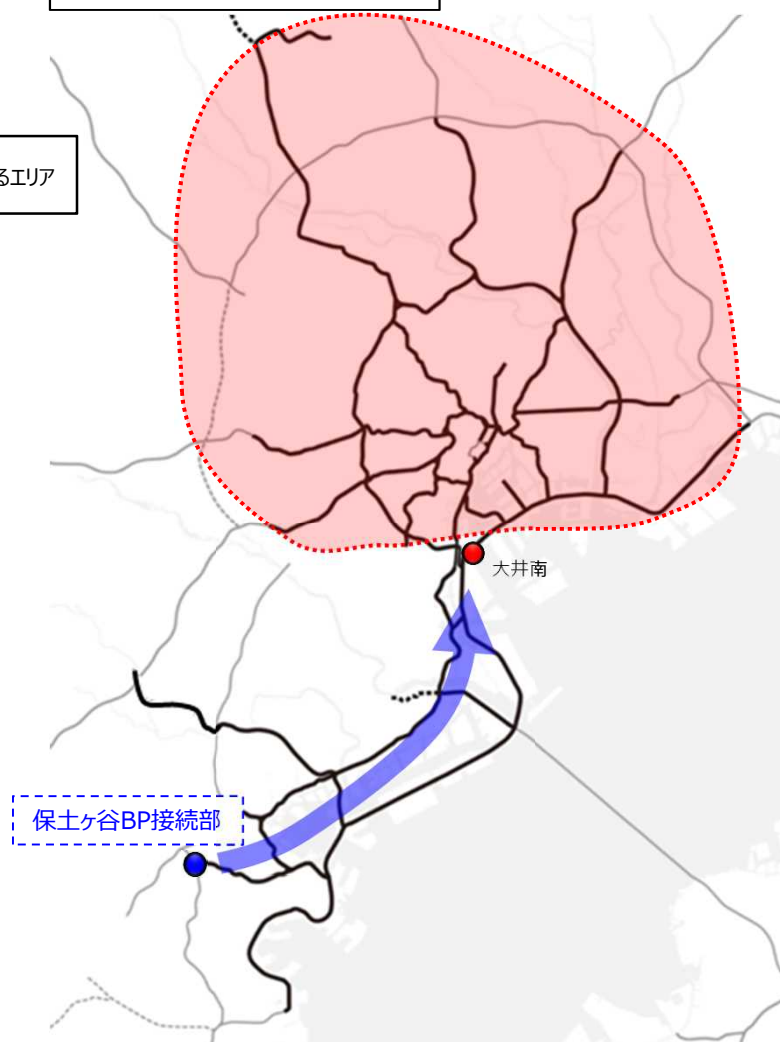
3.2 損傷者負担の原則

- 上限距離（35.7km）を超える場合は、超えた部分が無料とも考えられ損傷者負担の原則に合致しない。

高谷JCT起点の場合



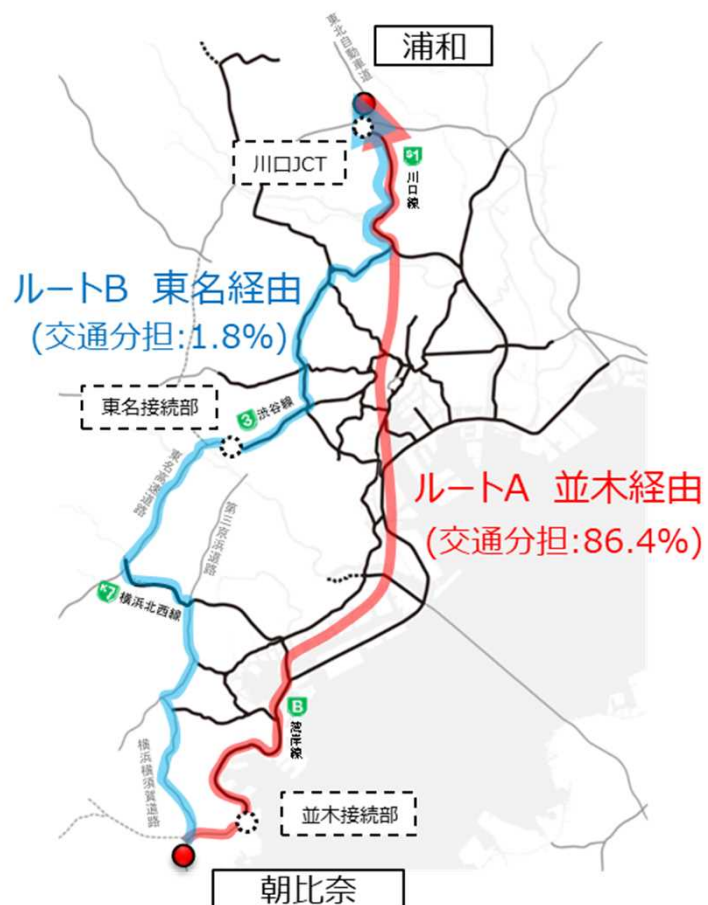
保土ヶ谷BP接続部起点の場合



3.3 同一料金が成立していない例

- 上限料金が原因で、同程度の利用距離であっても利用料金に大きな差が生まれるケースが存在。
- 経路選択が適切に行われず、本来必要がない交通についても首都高の特定の経路へ流れ込んでいる可能性あり。
- 新規路線の開通も同一料金とならない区間が拡大する要因。

<朝比奈⇒浦和>



	料金 (普通車)	利用距離	うち、 首都高距離
A	1,960 円	87.5 km	79.1 km (並木接続部～川口JCT)
B	3,640 円	88.6 km	39.0 km [※] (東名接続部～川口JCT)
B-A	1,680 円		

※横浜北西線を除く
※交通分担は2020年4月のETCデータによる集計

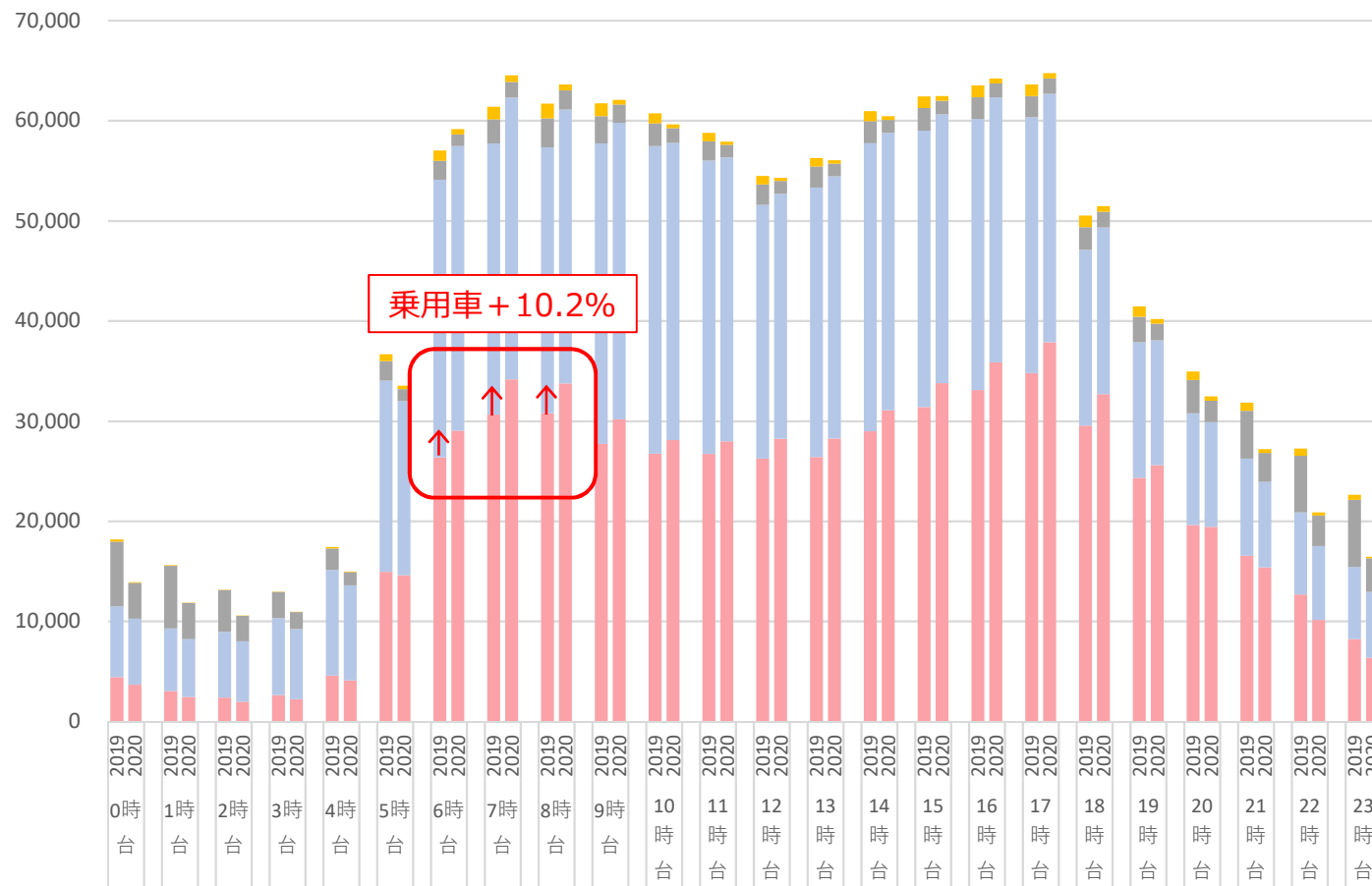
3.4 ピーク時の車種別時間帯別交通量の変化

- 朝、夕ピークの交通集中の傾向は、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の提言後でも変わらず。
- 一方、ピーク時間帯において、バス・タクシーが大幅に減少している中、乗用車が増加している。

24時間計	2019	2020	差	対前年比
バス	19,000	8,000	▲ 11,000	▲ 57.9%
タクシー	76,000	46,000	▲ 30,000	▲ 39.5%
トラック・ライトバン	457,000	442,000	▲ 15,000	▲ 3.3%
乗用車	493,000	517,000	▲ 24,000	▲ 4.9%
計	1,045,000	1,013,000	▲ 32,000	▲ 3.1%

6-8時計	2019	2020	差	対前年比
バス	4,000	2,000	▲ 2,000	▲ 50.0%
タクシー	7,000	5,000	▲ 2,000	▲ 28.6%
トラック・ライトバン	81,000	84,000	▲ 3,000	3.7%
乗用車	88,000	97,000	▲ 9,000	▲ 10.2%
計	180,000	188,000	▲ 8,000	4.4%

交通量(台/日)



※集計期間：2020年10月 2019年10月 ETCデータの平日平均より分析

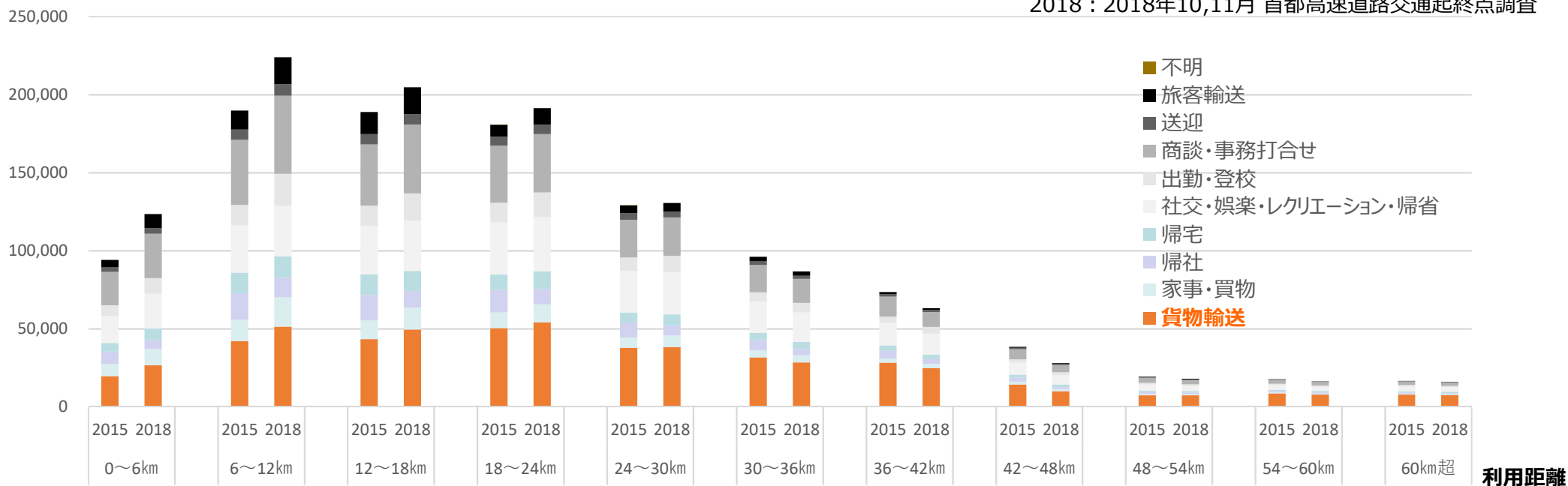
■乗用車 ■トラック・ライトバン ■タクシー ■バス

3.5 属性別の距離別交通量

- 距離別から対距離へと料金の変化に伴い、利用しやすい短トリップが増加。
- 長トリップになるほど、交通量に占める貨物輸送の割合が高い。

交通量 (台/日)

2015 : 2015年10,11月 首都高速道路交通起終点調査
2018 : 2018年10,11月 首都高速道路交通起終点調査



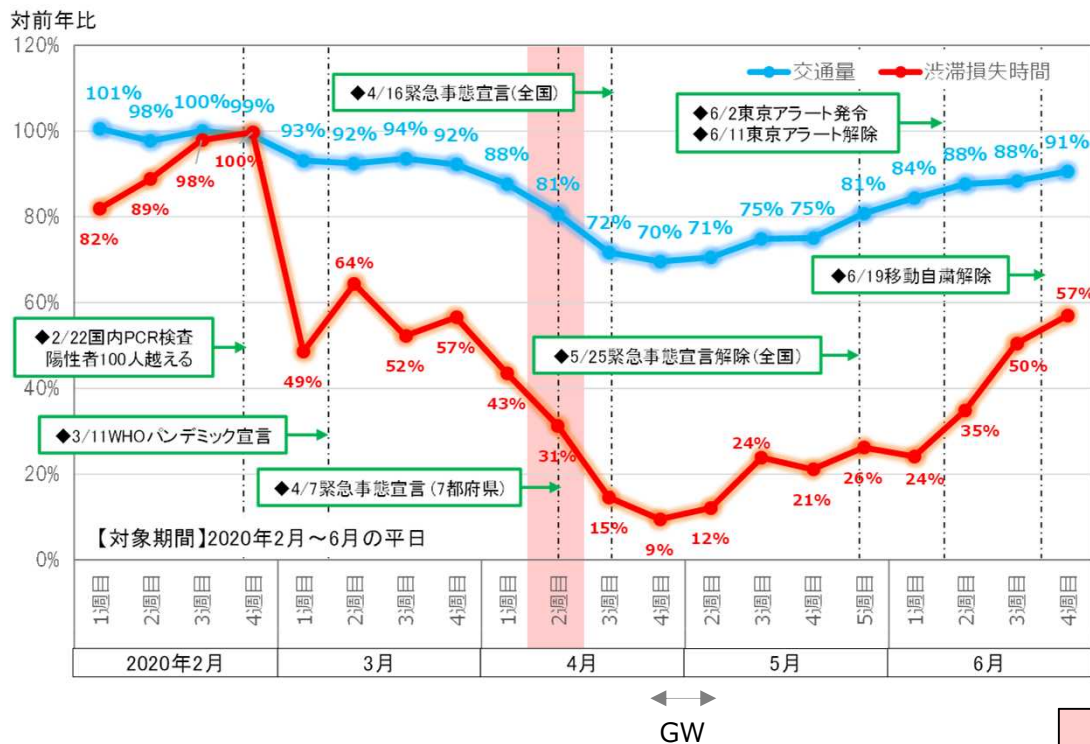
貨物輸送割合 (交通量按分)



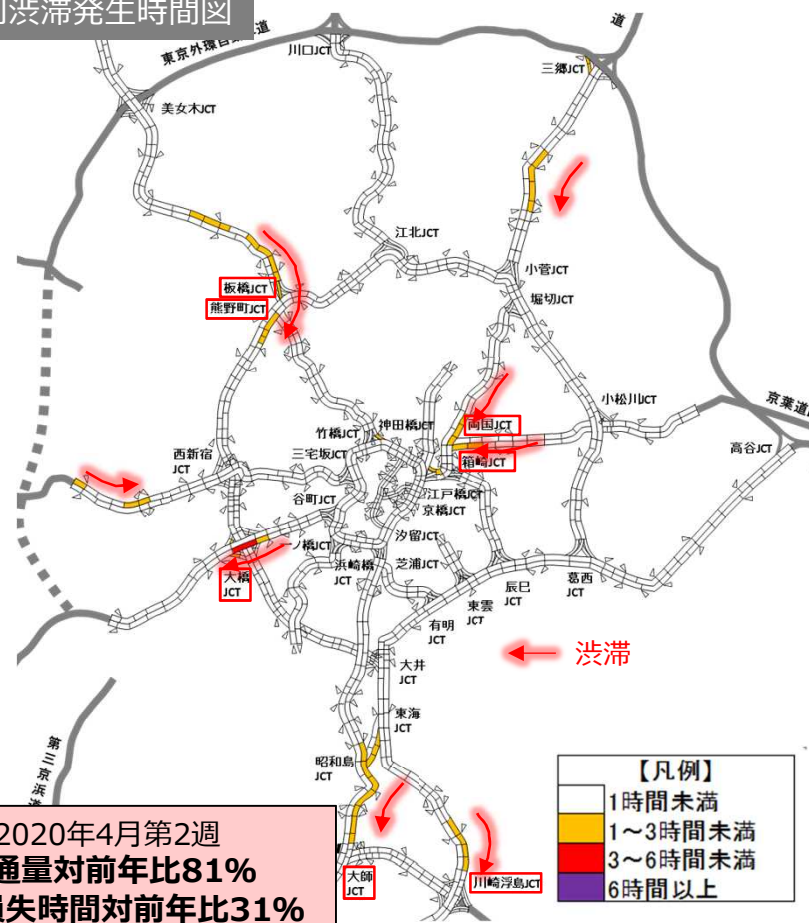
3.6 依然として渋滞が発生（コロナ禍でも渋滞が解消しなかった箇所）

- 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う交通影響により、最も交通量の下がった4月第4週において、交通量約3割減（前年度比約7割）、渋滞損失時間は約9割減（前年度比約1割）。
- 一方、交通量減少下においても、交通集中する箇所においては、依然として渋滞が発生。

週別交通状況



区間別渋滞発生時間図



4 まとめ

首都圏料金による効果

- ✓ 都心の通過交通の減少に対しては、長距離利用者が減少したことから一定の効果が発現されたと考えられる。
- ✓ 近距離利用者については増加が見られることから、高速道路への吸い上げにより一般道の混雑等の交通課題の改善に一定程度寄与できたと考えられる。

首都圏料金に対する課題

- ✓ 上限料金を超える距離の利用は、長い距離を利用すればするほど距離当たり単価が低くなるため、利用者間の不公平感が依然として存在する。また、損傷者負担の観点からも公平性が確保できていない。
- ✓ 新規路線の開通、上限料金の存在により、同一発着・同程度の利用距離にもかかわらず、同一料金とならない区間が存在し、適正な経路選択実現の観点から改善が必要と考えられる。
- ✓ 時間帯による交通量や渋滞量には大きな偏りがあり、ピーク時の交通量は渋滞等の発生により限界に達している一方、夜間等には交通量には十分な余裕があり、効率的な利用の観点から改善の余地は大きいと考えられる。
- ✓ コロナ禍で交通量が前年度比約7割と大きく減少したにもかかわらず、依然として特定の箇所で渋滞が発生しており、現在の首都高ネットワークにおける限界が明らかになった。

➡ これらの課題解決には、料金施策等による交通需要マネジメントに加え、構造改良等を含めた対応が必要と考えられる。