

(2) 対距離料金制について

②首都高速道路・阪神高速道路の対距離料金制
の基本的考え方

参 考 資 料

1. 対距離料金制導入の必要性

首都高速道路網の変遷

(昭和37年～昭和45年) ■
都心環状線と放射路線の整備

供用延長90km (S45)



通行台数37万台/日 (S45)

(昭和46年～昭和62年) ■
都市間高速道路との接続

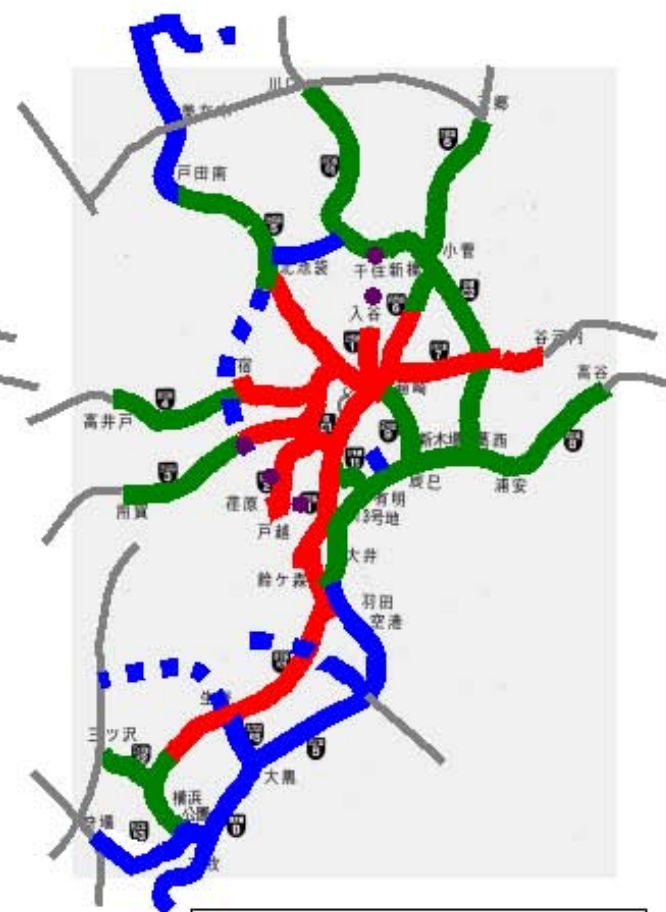
供用延長201 km (S62)



通行台数93万台/日 (S62)

(昭和63年～) ■
中央環状線等の建設による機能的ネットワークの整備

供用延長283 km (H16.6)



通行台数112万台/日 (H15)

阪神高速道路網の変遷

(昭和39年～昭和56年) ■
都心環状線と放射路線の整備

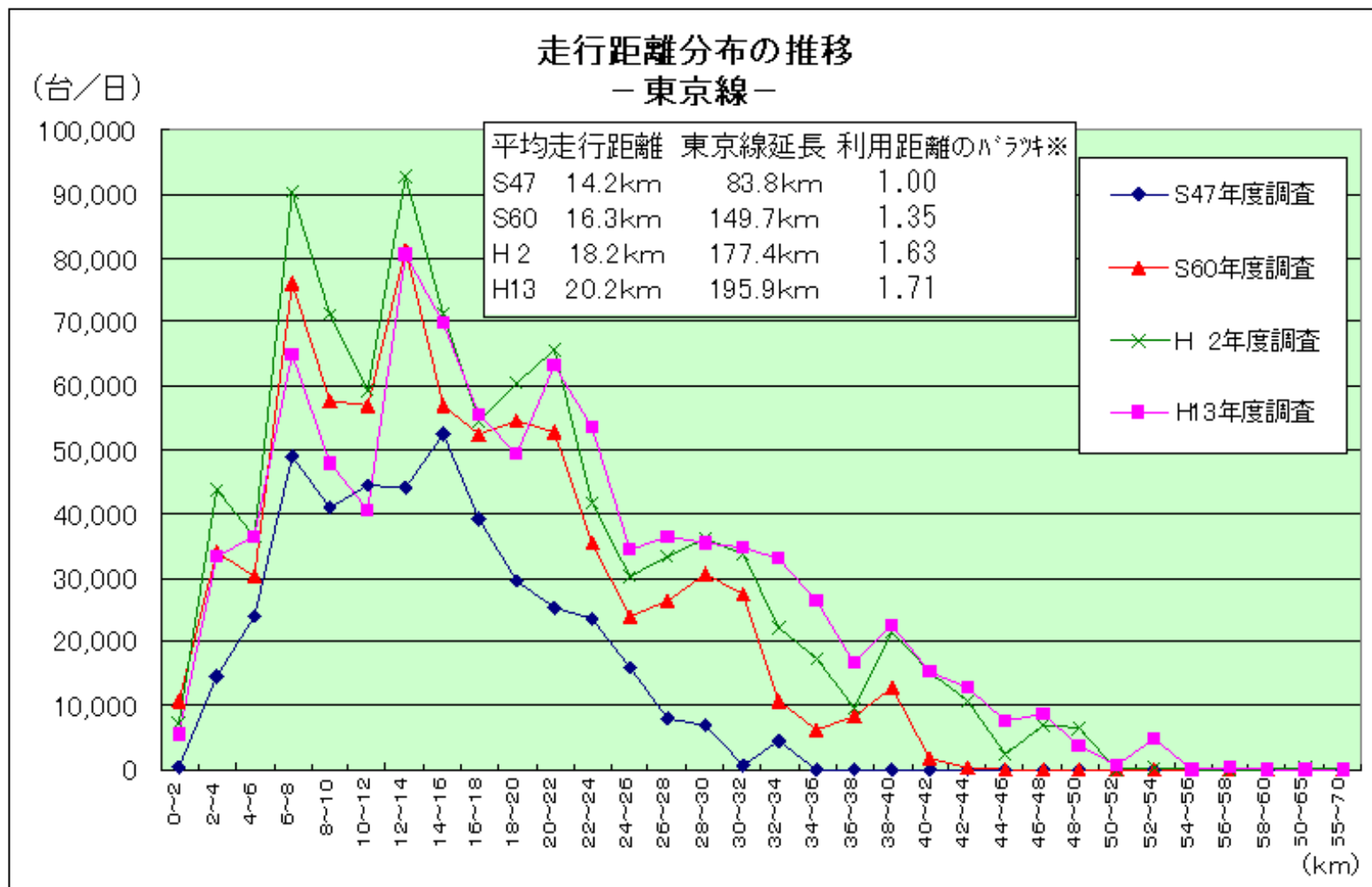
(昭和57年～平成6年) ■
湾岸線等の建設による機能的
ネットワークの整備

(平成7年～) ■
都市間高速道路との接続



利用距離のばらつき(首都高速道路)

供用延長の増大に伴い、利用者間の利用距離の差が拡大しており、負担の公平性という面で課題が生じている

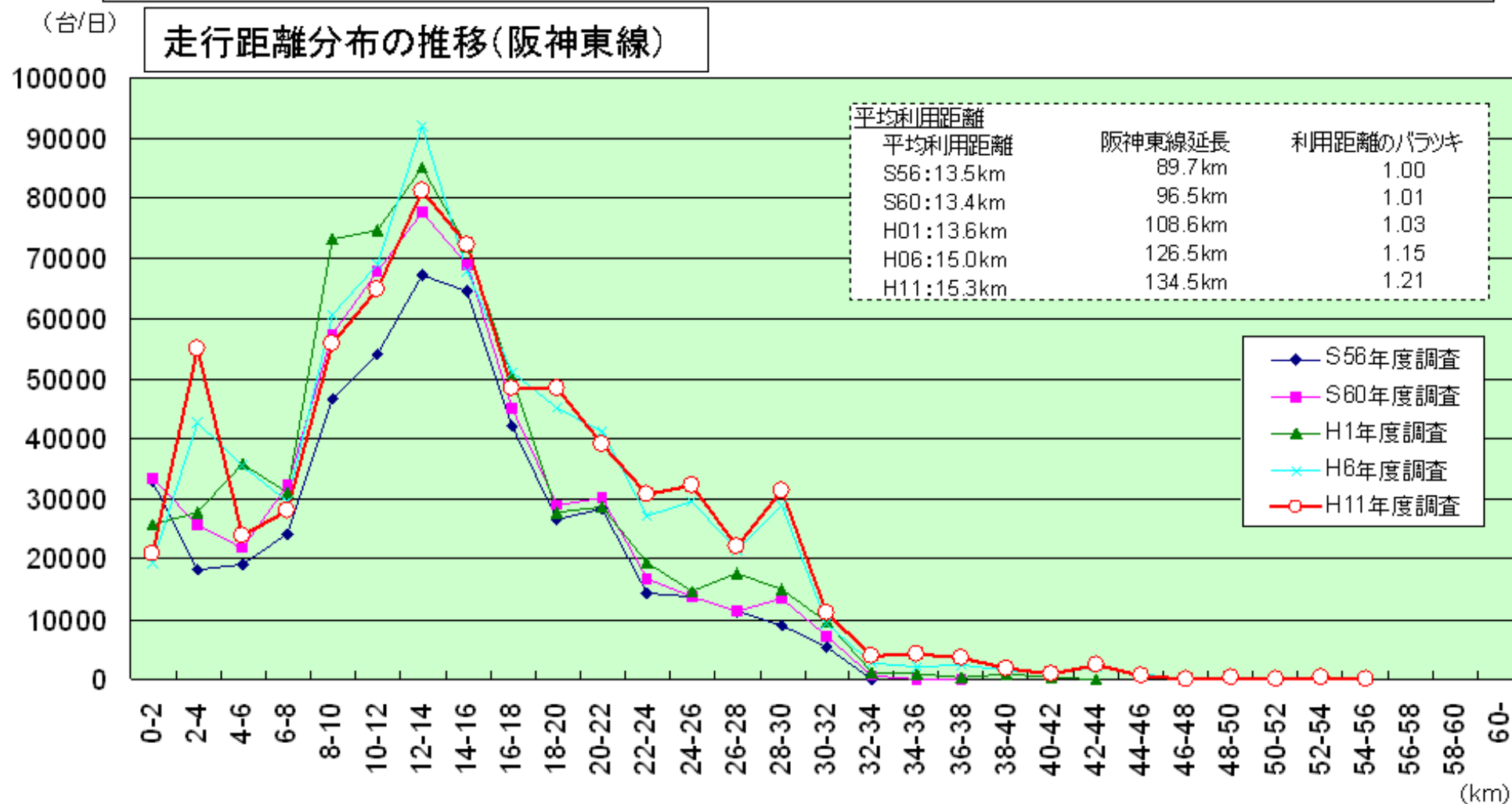


※利用距離のバラツキは、S47年度調査の標準偏差を1として比で示す

(データ)首都高速道路公団 OD調査

利用距離のばらつき(阪神高速道路)

供用延長の増大に伴い、利用者間の利用距離の差が拡大しており、負担の公平性という面で課題が生じている



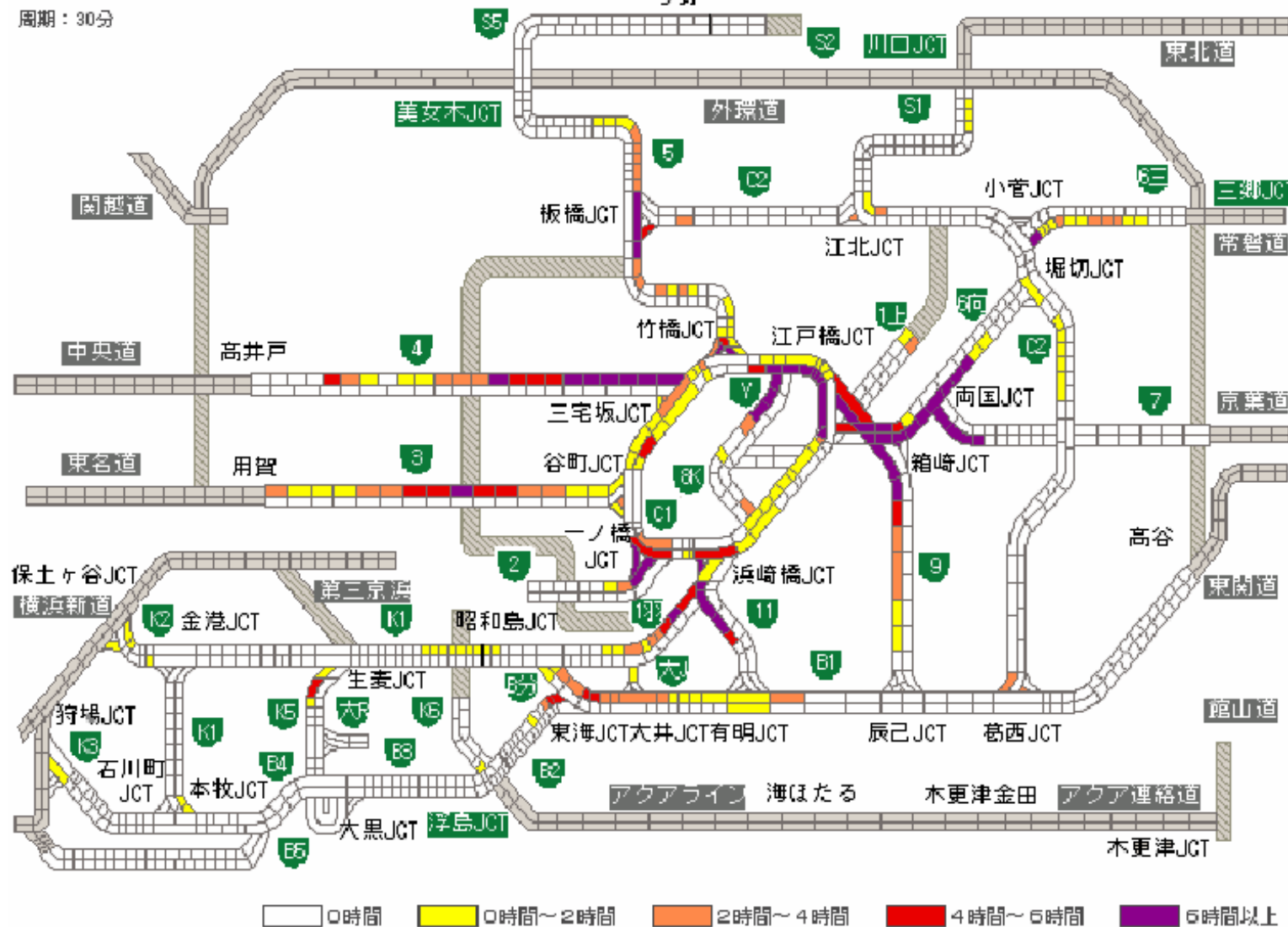
注)バラツキは、昭和56年の利用距離の標準偏差を1.00とした比率
「昭和56年～平成11年阪神高速道路起終点調査」より

首都高速道路の渋滞状況

渋滞発生時間

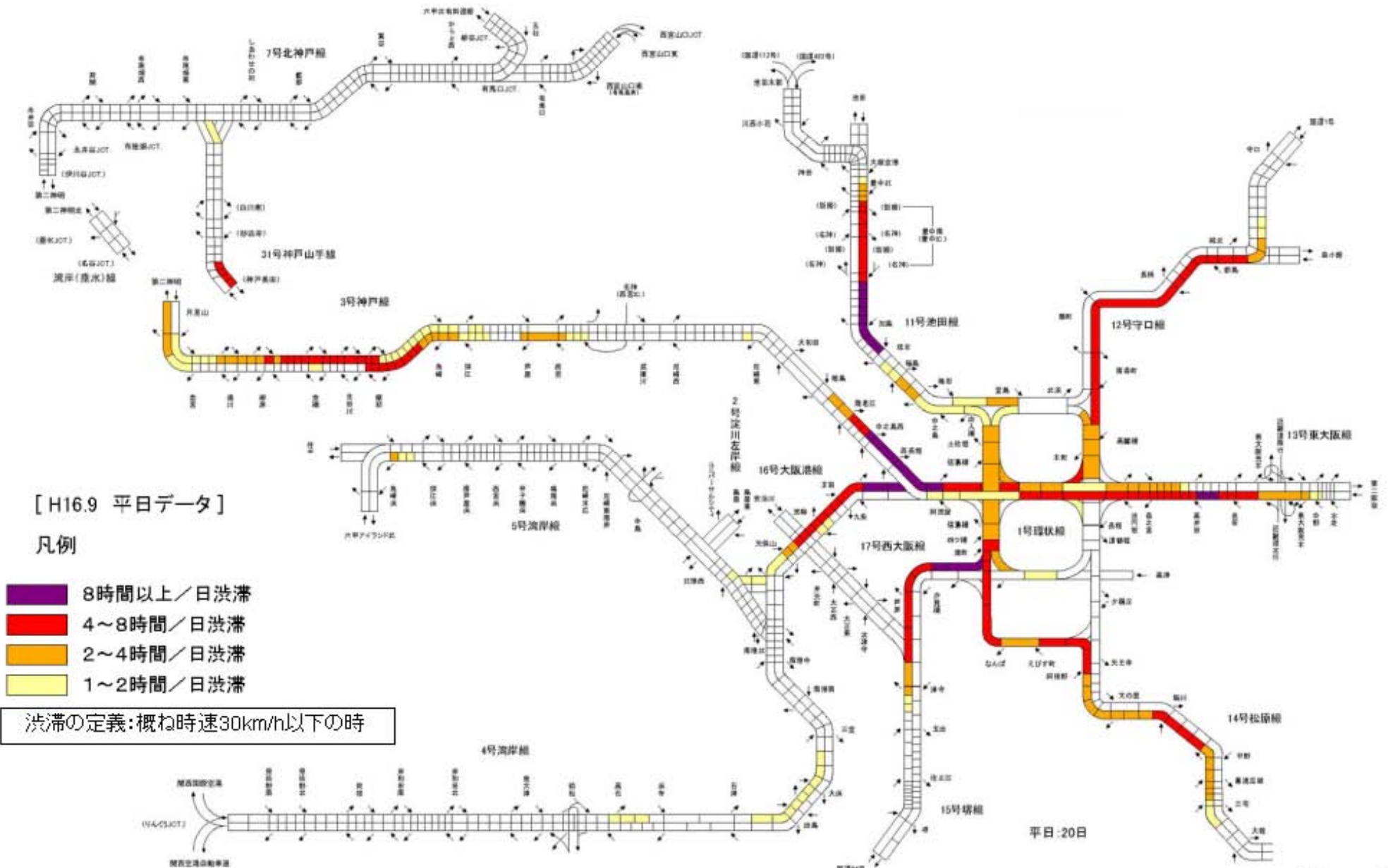
期間：2004年09月01日～2004年09月30日（平日平均）

周期：30分

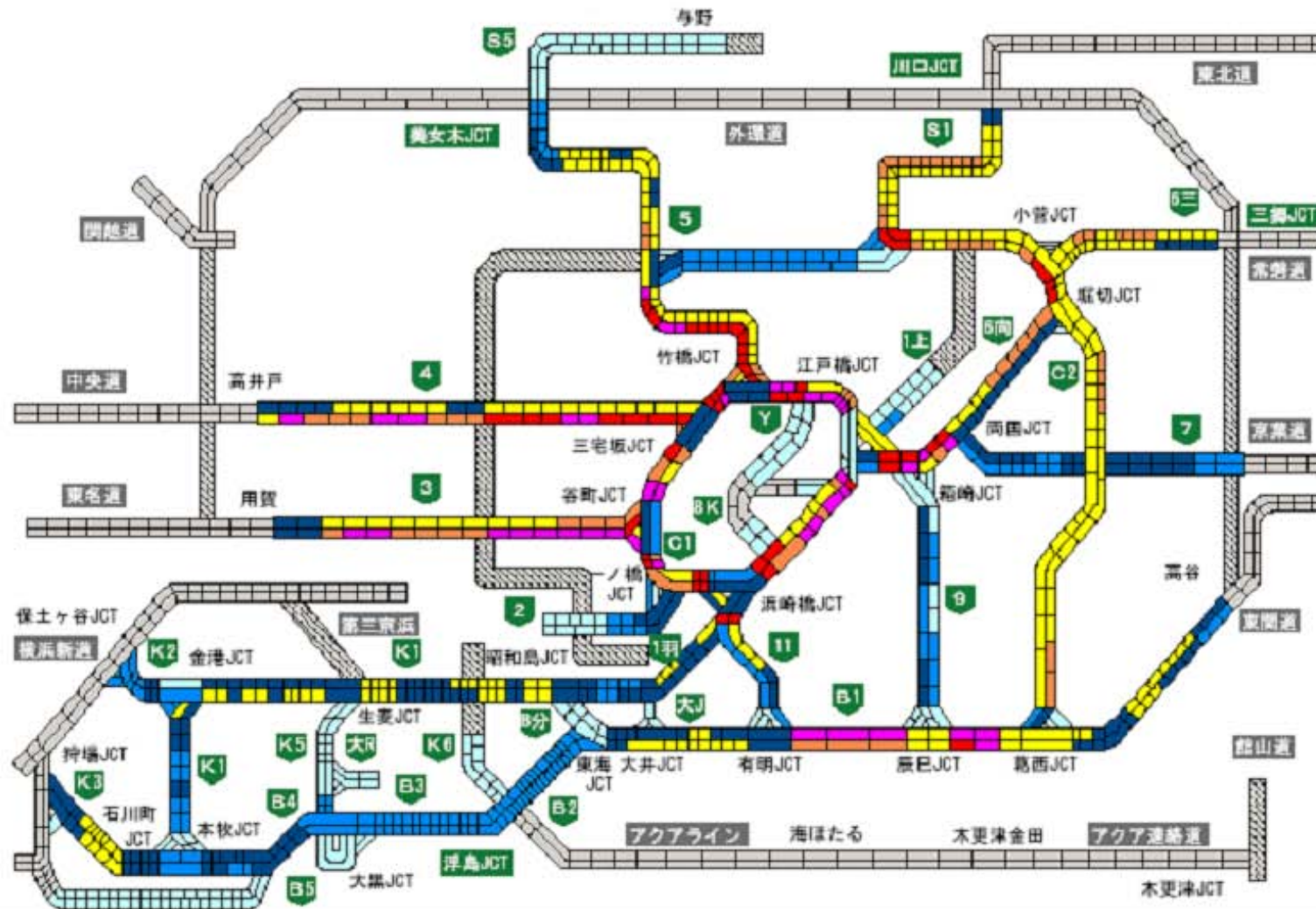


渋滞の定義：時速20km/h以下の時

阪神高速道路の渋滞状況



端末区間等では容量に余裕のある区間有（首都高速道路）



平成15年10月平日平均
(台/車線)

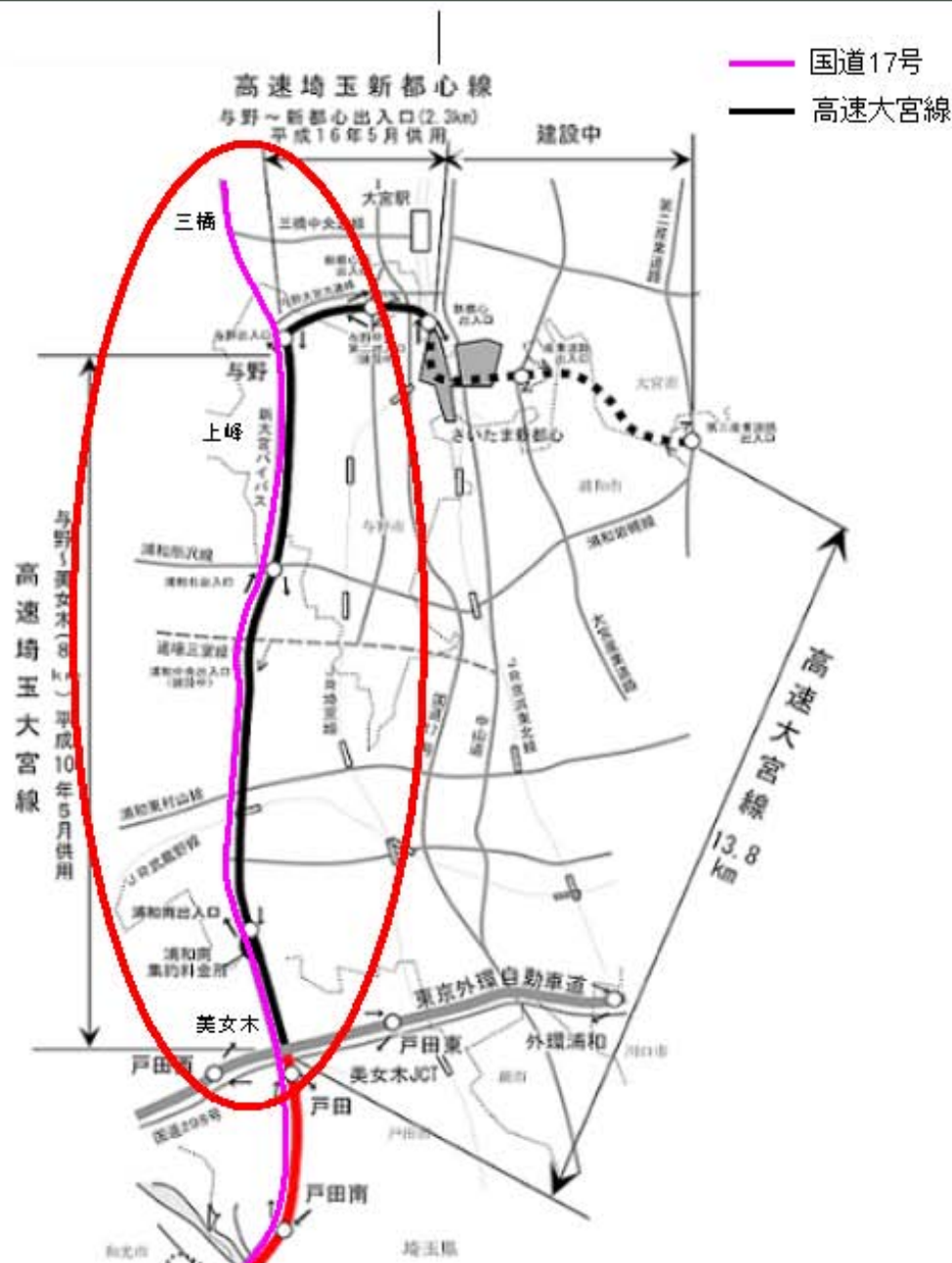
【色凡例】

0~10,000	10,001~15,000	15,001~20,000	20,001~25,000	25,001~27,500	27,501~30,000	30,001~
----------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------

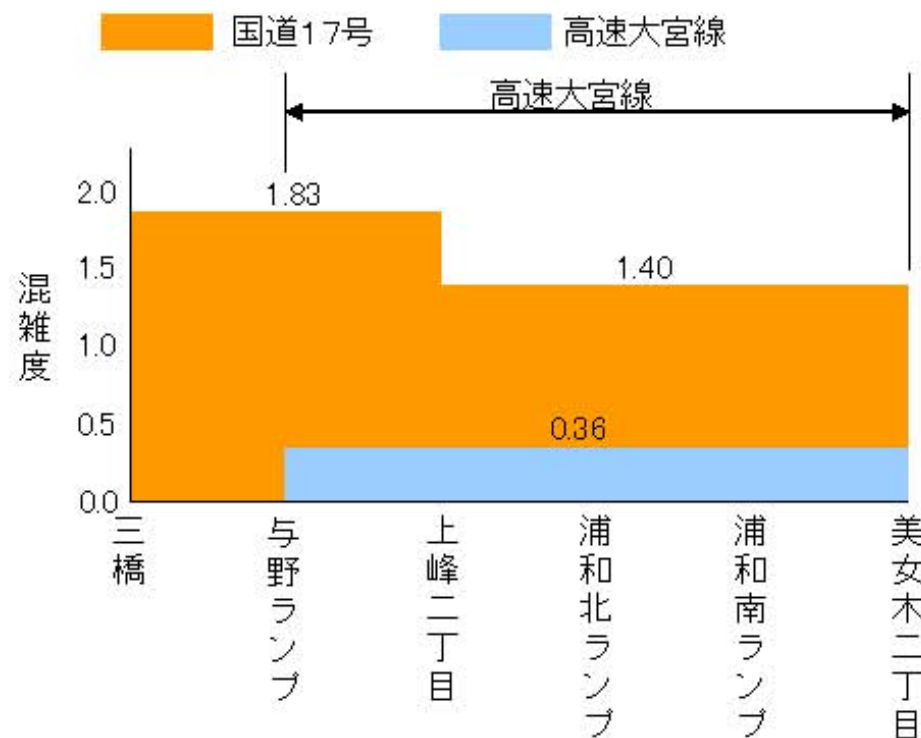
← 容量に余裕のある区間 →

出典: 交通統計月報

端末周辺の一一般道の混雑状況事例(国道17号)



■首都高速と国道17号の混雑状況比較



参考:平成11年道路交通センサス

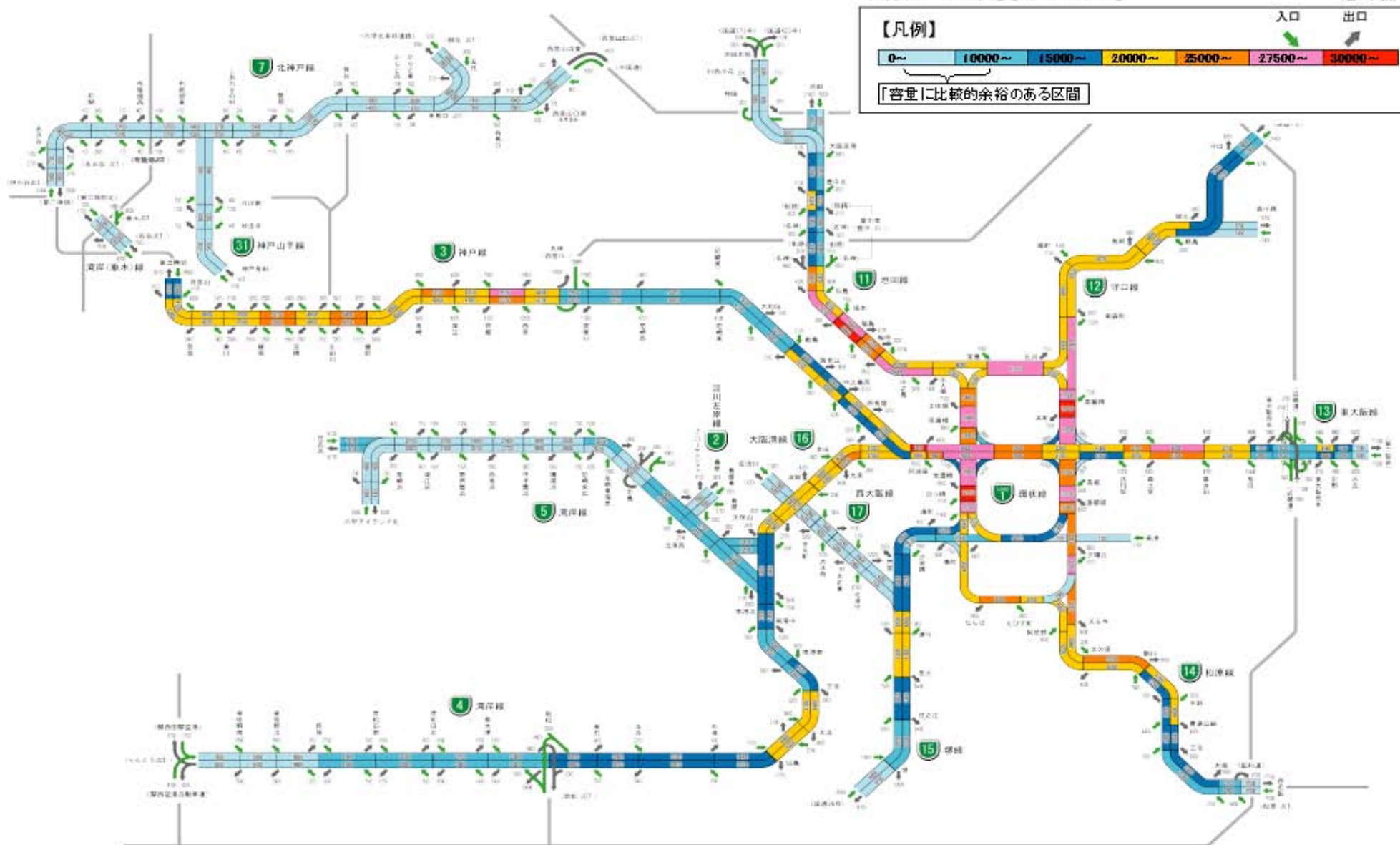
混雑度:混雑状況を表す指標。

道路の交通量に対する交通容量の比で示される。

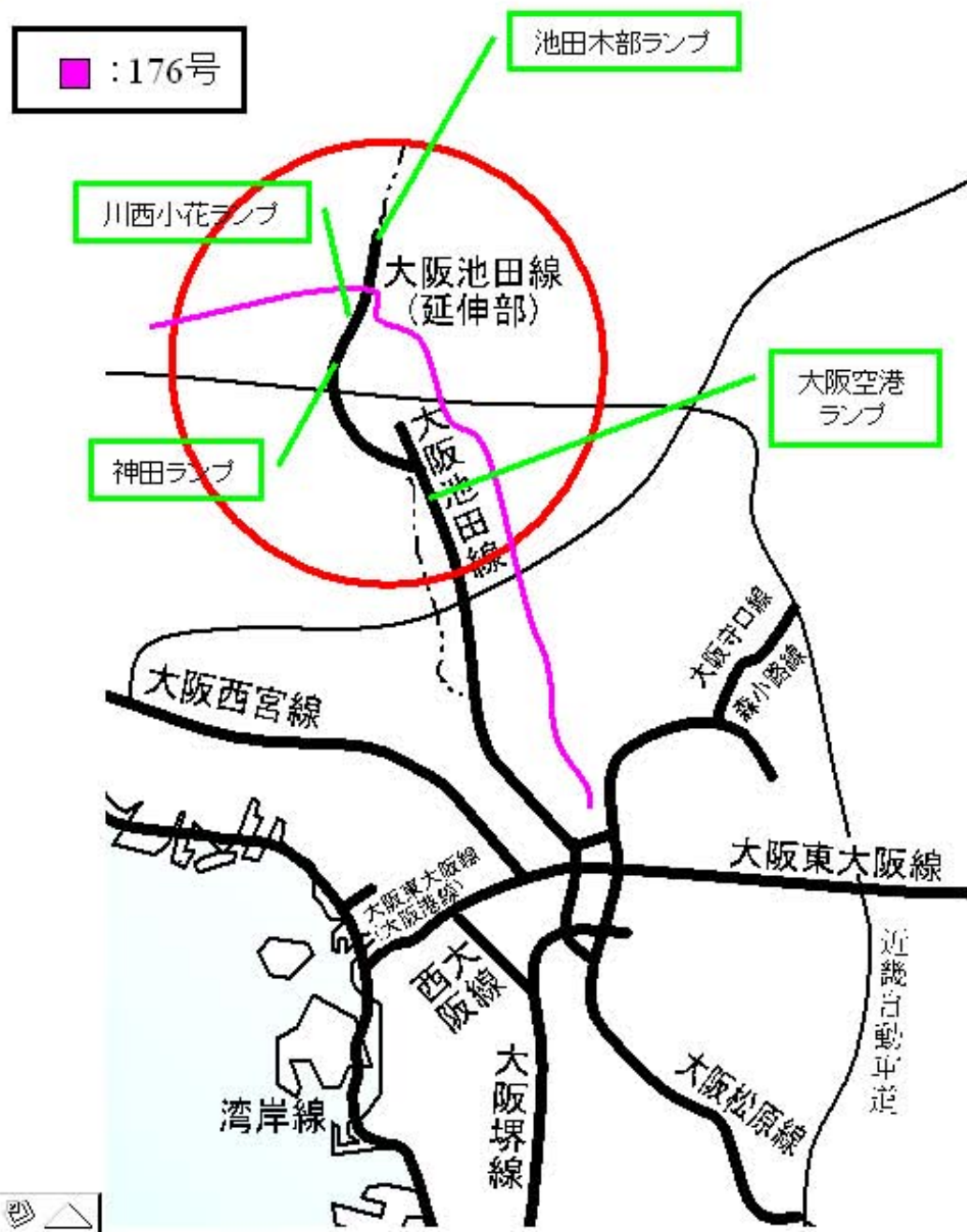
端末区間等では容量に余裕のある区間有（阪神高速道路）

平成15年度平日平均

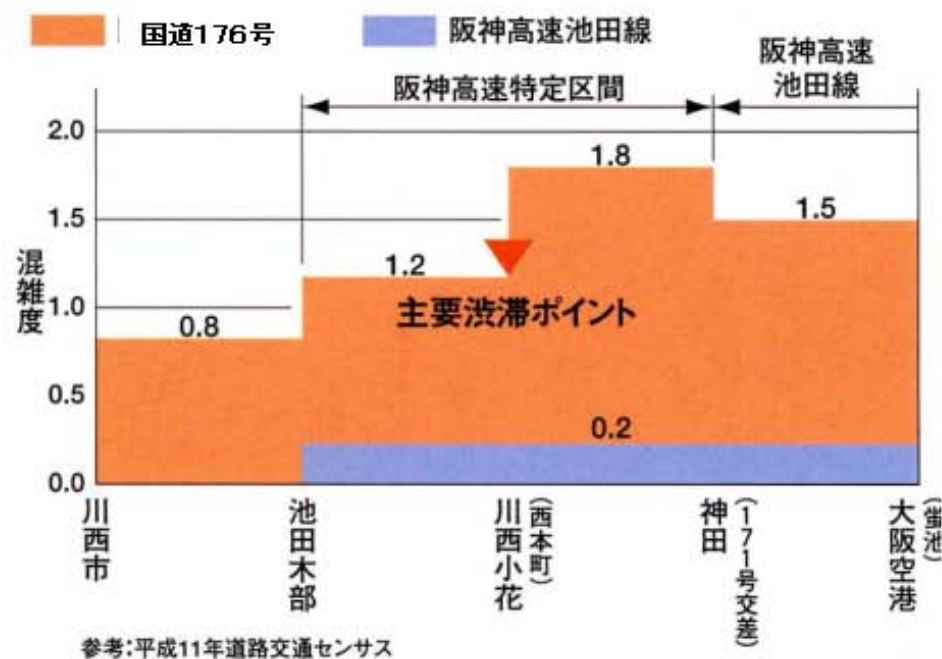
(台/車線)



端末周辺の一一般道の混雑状況事例(国道176号)



■ 阪神高速と国道176号の混雑状況比較



混雑度:混雑状況を表す指標。

道路の交通量に対する交通容量の比で示される。

事業中路線(首都高速道路)

事業中の路線では、環境への配慮等からトンネル構造の採用が増加しており建設費が増大している。



路線名	延長(km)	主な構造
大宮線	3.5	高架・トンネル構造
晴海線	2.7	高架構造
中央環状新宿線	11.0	トンネル構造
川崎縦貫線	4.4	トンネル・掘割構造
横浜環状北線	8.2	トンネル構造

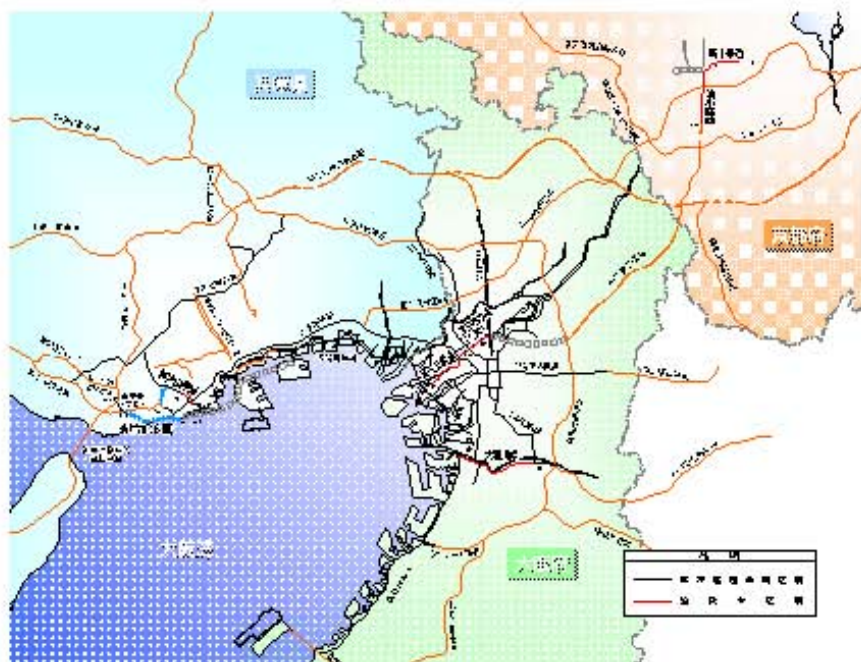
中央環状新宿線(上落合シールド施工状況)



事業中路線(阪神高速道路)

事業中の路線では、環境への配慮等からトンネル構造の採用が増加しており建設費が増大している。

路線名	延長(km)	主な構造
淀川左岸線	10.0	高架・トンネル構造
大和川線	10.8	トンネル構造
神戸山手線	9.5	高架・トンネル構造
新十条通	2.8	トンネル構造
油小路線	7.3	高架構造

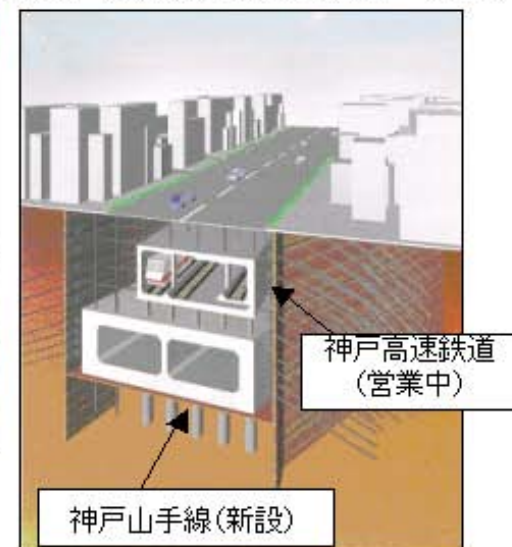


○淀川左岸線
(正蓮寺川環境整備イメージ図)



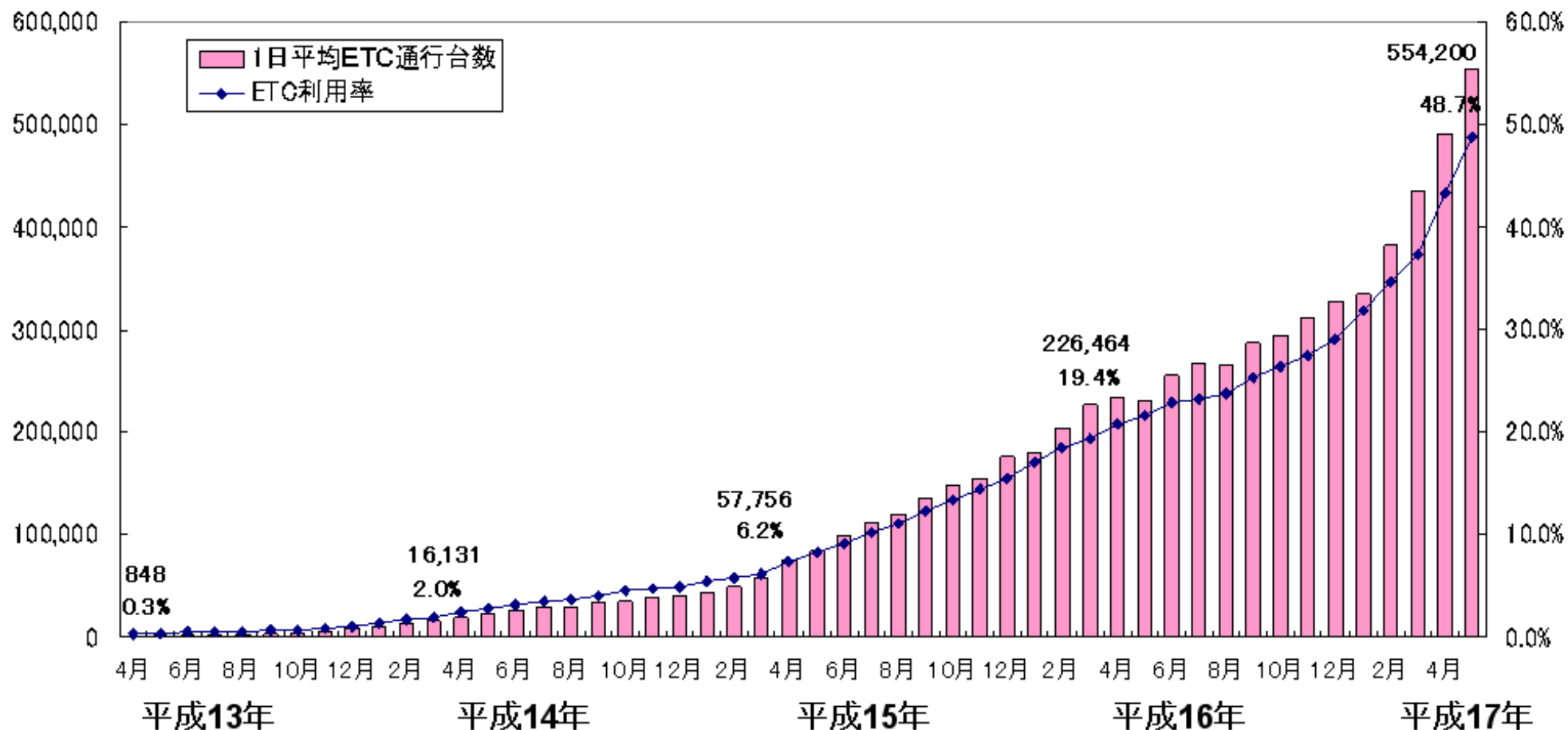
淀川左岸線

○神戸山手線
(神戸高速鉄道交差部イメージ図)



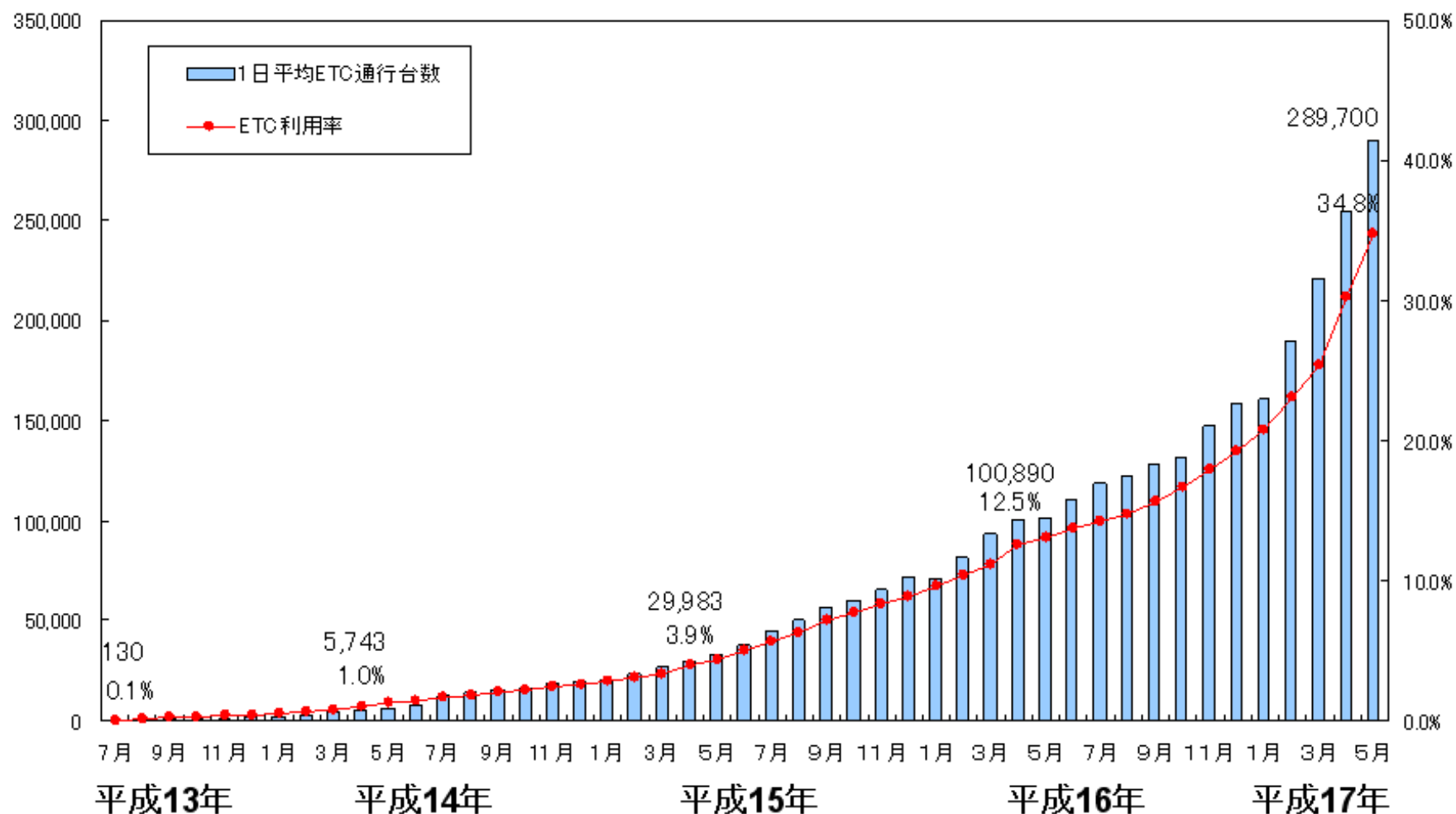
ETC利用率の高まり(首都高速道路)

利用率は順調に高まってきており、平成17年5月20日～26日の平均で約49%に達している



ETC利用率の高まり(阪神高速道路)

利用率は順調に高まってきており、平成17年5月20日～26日の平均で約35%に達している



出口ETC設備の整備状況

出口ETC設備は、平成17年には概ね整備完了



出口ETC機器(東扇島出口)

出口ETC機器(霞が関出口)



出口ETC機器(入谷出口)