

【提言1】

首都圏の交通渋滞緩和を図るため、三つの環状道路がバランスよく利用されるよう、外側の環状道路をより低廉な水準とするなど、首都圏の高速道路を一体的に捉えた利用しやすい料金体系を構築すること

■ 提言の狙い

外側の環状道路料金を相対的に低くすることで、誘導効果を高め、より外側の環状道路を活用するとともに、東京湾環状道路を含め、ネットワーク全体で均衡のとれた円滑な流れを実現する。

■ 具体的な料金施策

- ・ 当面、圏央道や東京湾アクアラインなどの料金引き下げ。
- ・ 外側の環状道路の料金をより低廉な水準とする。

■ 提言の背景

- ・ 首都高都心環状線は現在、通過交通が6割を占め、渋滞が慢性化している。
- ・ 同心円の中心にある都心部は走行距離が短く、料金も安く抑えられるルートとして選択されやすいため、交通が集中しやすい。
- ・ 都心環状線の交通を中央環状線へ、中央環状線の交通を外環、更には圏央道へと、隣り合う環状道路の外側へ誘導することで、首都圏の渋滞解消とバランスの良い利用形態を図る必要がある。
- ・ 東京湾周辺は湾岸線に渋滞が集中しているため、環状道路として有効に活用されていないアクアラインに交通を迂回誘導させる料金施策が必要である。

図 外側の環状道路料金が割高な事例

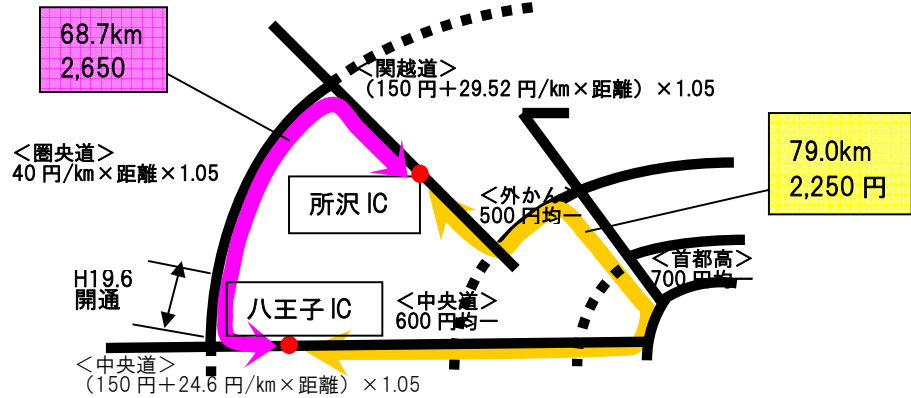
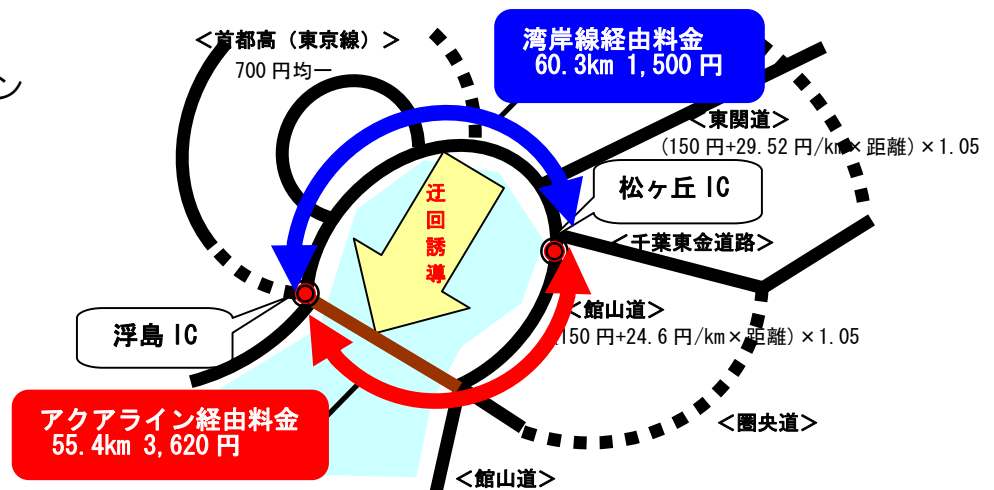


図 東京湾アクアラインの事例



【提言2】

物流の効率化やカーボンマイナスなどを実現するため、高速道路利用を促進するよう、長距離利用車や大型車の負担を軽減する料金体系とすること。

■ 提言の狙い

長距離利用車や大型貨物車などについて、料金の低廉化により、輸送コストの削減を図るとともに、一般道走行の削減により、物流・環境・安全面などでの向上を図る。

■ 具体的な料金施策

- ・長距離利用車の負担軽減 ⇒ 長距離利用車の料金の低廉化
- ・大型車の負担軽減 ⇒ 利用頻度(多頻度)割引、大型車料率の低廉化など

■ 提言の背景

- ・ 距離別料金制に移行(平成 20 年度予定:首都高)する際、高速道路利用を促進するよう、長距離利用車への配慮が必要である。
- ・ 高速道路と一般幹線道路とが並行する箇所などでは、大型貨物車などの一般道の走行が多く見受けられ、大気や騒音などの環境面のみならず、歩行者の安全性確保の面からも課題となっている。

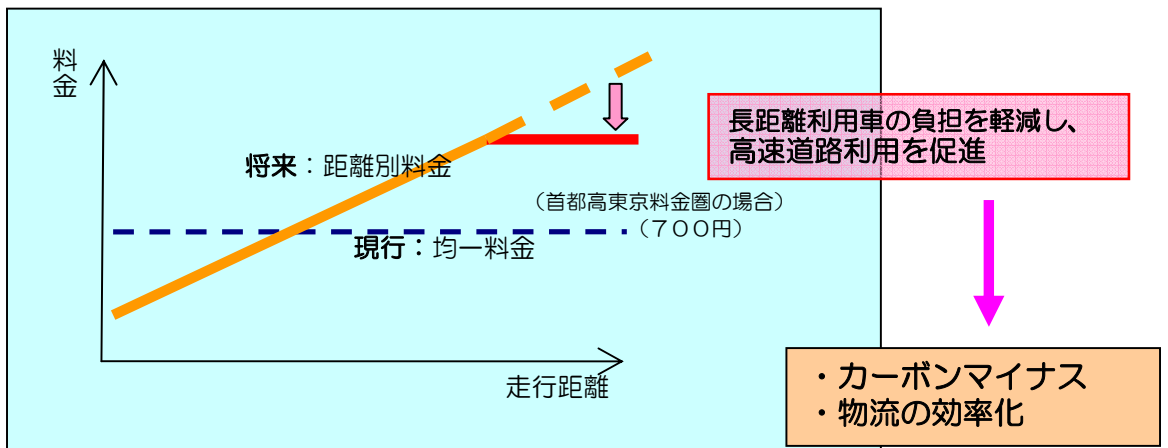


図 長距離利用車の負担軽減イメージ

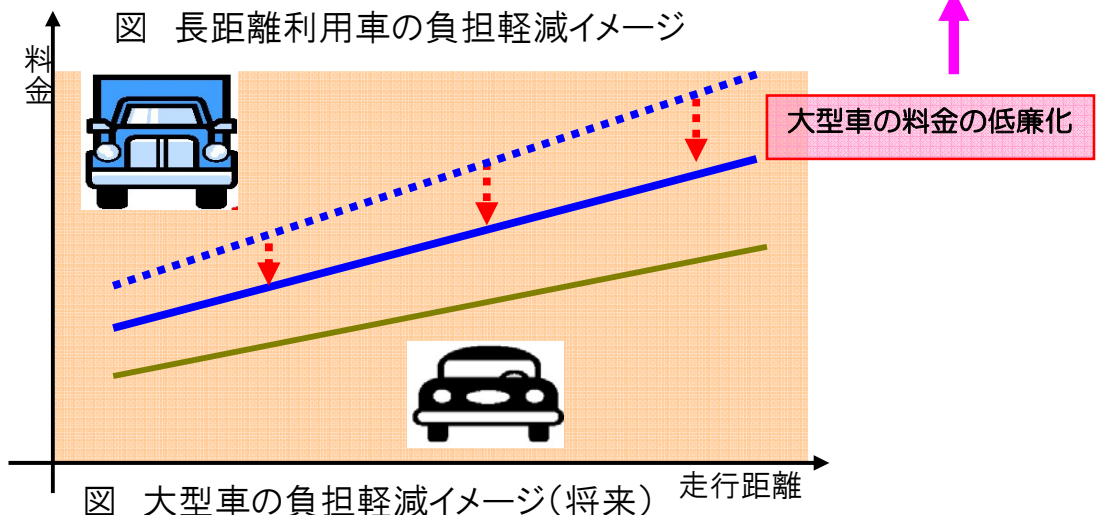


図 大型車の負担軽減イメージ(将来)

【提言3】

運営主体や料金圏が異なることで生じる割高感を解消するため、乗り継ぎ割引を実施すること。また、将来的には首都圏で一元的な料金システムを構築すること。

■ 提言の狙い

低廉な環状道路の料金体系の実現と共に、トータルの高速道路料金の低減を図ることで、ネットワークの利活用を押し進める。

■ 具体的な料金施策

- ・ 運営主体 2 社以上にまたがって利用する場合は、ターミナルチャージを割引
- ・ 運営主体が同一で料金圏が異なる場合の乗り継ぎ割引
- ・ 将来的には運営主体や料金圏によらない一元的な料金設定

■ 提言の背景

- ・ 3 社混在で路線毎の入りくんだ料金体系のため、アクア⇒首都高⇒東名高速等、乗り継ぎの場合は、その都度ターミナルチャージが課せられ、割高感を助長。
- ・ 首都圏の高速道路ネットワークを最大限利活用していくため、まずは「乗り継ぎ割引」を実施し、将来的には一元的な料金システムを構築する必要がある。

現状：
路線毎の入りくんだ料金体系
・ 約20種類の料金体系
（均一料金：六個）
（距離別料金：十数個）
・ 約30箇所の本線料金所

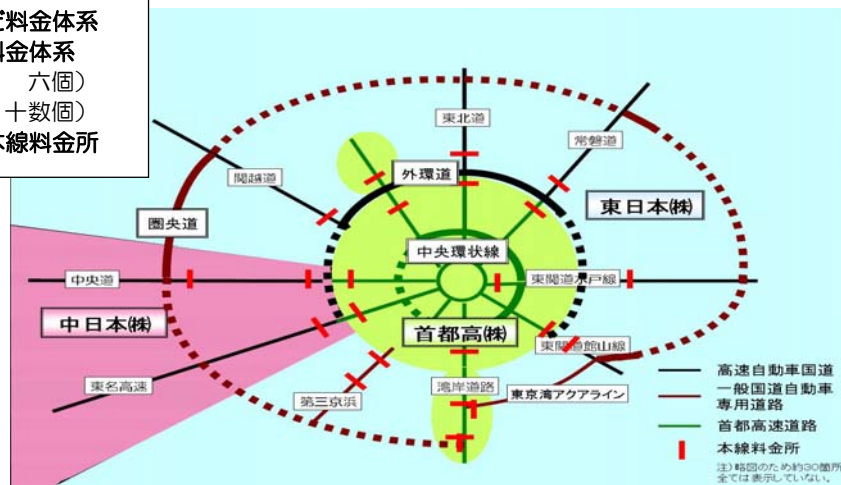


図 首都圏の入りくんだ料金体系

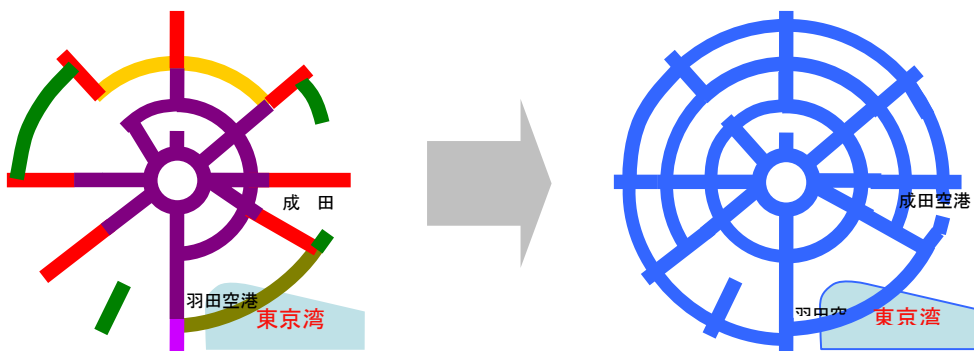


図 現在の料金体系イメージ

図 一元的な料金体系のイメージ