

持続可能で利用しやすい首都圏高速道路網の構築について

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、事業化から 40 年の時を経て、2025 年度にいよいよ全線開通する予定であり、圏央道とその内側の ETC 専用化も概成することから、首都圏の高速道路は大きな節目を迎える。社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会では、昨年 8 月に中間答申が取りまとめられ、未来の高速道路が目指すべき姿とともに、その実現に必要な新たな費用負担の考え方や制度検討の方向性について提言された。

首都高速道路をはじめとした首都圏の高速道路は、世界的に見ても過酷な使用状況にある一方、高度成長期に集中的に建設された経緯から高齢化が急速に進んでいる。国土の骨格としての高速道路の機能を将来にわたり維持し、良質なストックとして健全に使用し続けるためには、維持管理や更新のための財源を地方財政に依存することなく安定的かつ永続的に確保する必要がある。

また、三環状道路をはじめとする首都圏の高速道路は、その整備により交通渋滞を解消し、生産性の向上や観光振興による経済の好循環をもたらすとともに、国際競争力の強化や地方創生の実現にも寄与するなど、その効果は首都圏のみならず広く国全体に及ぶ。さらに、激甚化・頻発化・広域化する自然災害から首都機能を守り、救援・復旧活動を迅速に進めるためにも、その強靱化が不可欠である。こうした中、ミッシングリンクの解消に向けた道路整備に当たっては、高速道路会社が行う有料道路事業と、地方公共団体が費用の一部を負担する公共事業との合併施行方式が採用されているが、コロナ禍の影響で地方公共団体では財政調整基金の取り崩しが行われるなど、地方財政は極めて厳しい状況にある。

一方、整備が進む首都圏の高速道路網の機能を最大限に発揮させるためには、2015 年に示された「料金の賢い 3 原則」に沿って、一体的で利用しやすい料金体系を確立することも重要である。これまでに、圏央道の料金が引き下げられ、都心の通過利用が減少するなど交通環境の改善に寄与している。また、東京 2020 大会において首都高速道路の料金施策等が実施された結果、夜間への交通シフトが促進されるなど、関係者輸送ルートの手順な交通状況が維持された。

しかし、都心の混雑箇所を外側の環状道路で迂回すると割高になるなど、料金体系の不合理性や分かりにくさは解消されていない。また、例えば関越自動車道、東京外かく環状道路（外環）、首都高速道路を連続利用した場合、利用 1 回当たりの固定額（ターミナルチャージ）がそれぞれで重複して徴収されるなど、都市部特有の割高感や不公平感が存在している。さらに、異なる料金体系の境界などに 29 箇所設置されている本線料金所では、交通の流れが阻害されるため、事故の発生が課題となっている。

さらに、温室効果ガス排出削減に向けた国際的な機運拡大の中、我が国の CO₂ 総排出量の約 16% を占める自動車交通に起因する排出量を削減するためには、ZEV（ゼロエミッションビークル：電気自動車等）の普及は喫緊の課題である。そのため、車両導入時の助成やエネルギー供給インフラの整備支援に加えて、首都高速道路をはじめとした高速道路等の利用に対するインセンティブの付与など、ZEV の継続的な利用に対する支援を普及促進の段階で集中的・時限的に行うことが必要である。既に国においても、カーボンニュートラルの実現を目標に、持続可能な社会に資する高

速道路への変革という観点から、E V車等の取得及び高速道路の利用に対するインセンティブの付与について、普及促進を図る段階とそれ以降の段階に分けて検討することとしている。

については、持続可能で利用しやすい首都圏高速道路網の構築に向けて、次の事項を要望する。

- 1 高速道路の維持管理・修繕、更新や新設・機能強化に要する財源については、地方財政に依存することがないよう、料金徴収期間の延長などにより高速道路利用者が負担することを基本とするなど、世代間の負担の公平性の観点を踏まえつつ、持続可能で社会的に受容される財源確保の枠組みを国の責任において構築すること。
- 2 首都圏三環状道路を構成する圏央道や外環に加え、新東名高速道路や第二東京湾岸道路、新大宮上尾道路、東埼玉道路、核都市広域幹線道路、北千葉道路、千葉北西連絡道路、厚木秦野道路などの広域的な道路網を早期に整備し開通させること。また、大規模更新の機会を捉え、高速道路網の充実や機能強化を図るため、首都高速都心環状線新京橋連結路（地下）や晴海線延伸部を早期に事業化すること。
- 3 ETC専用化は、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に有効なキャッシュレス化・タッチレス化が促進されるとともに、料金収受などに要するコストの削減などにつながることから、ETCの普及促進策や現金車への対応策を適切に講じながら、ロードマップに沿って着実に取り組むこと。あわせて、圏央道内側の本線料金所の撤去を早期に進めること。また、ターミナルチャージの重複徴収の撤廃について検討すること。
- 4 交通流動の最適化に向けて、外側の環状道路の迂回利用や高速道路の夜間利用などを促進する料金施策を充実させること。また、混雑状況に応じた機動的な料金の本格導入に先立ち、都心の混雑を避ける迂回利用が割高とならないよう、管理主体や経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定すること。
- 5 ZEVの普及促進期に、その取得・利用が、経済的にもメリットをもたらすよう、高速道路等の利用料金について、ZEVの取得時における割引ポイント付与や、料金減免によるインセンティブ付与など実効性ある取組を、道路整備や維持管理等に影響を及ぼさないよう国の財源措置により機を逸することなく実施すること。あわせて、急速充電施設の更なる拡充などZEVが高速道路を利用しやすい環境を整備すること。

令和4年 月 日

内閣総理大臣	岸田 文雄 様
財務大臣	鈴木 俊一 様

経済産業大臣	萩生田光一	様
国土交通大臣	斉藤 鉄夫	様
環境大臣	山口 壯	様
国土強靱化担当大臣	二之湯 智	様

九都県市首脳会議

座長	埼玉県知事	大野 元裕
	千葉県知事	熊谷 俊人
	東京都知事	小池 百合子
	神奈川県知事	黒岩 祐治
	横浜市長	山中 竹春
	川崎市長	福田 紀彦
	千葉市長	神谷 俊一
	さいたま市長	清水 勇人
	相模原市長	本村 賢太郎

令和4年4月20日(水)

持続可能で利用しやすい 首都圏高速道路網の構築へ



東京都

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT

持続可能で利用しやすい首都圏高速道路網の構築

要望の背景

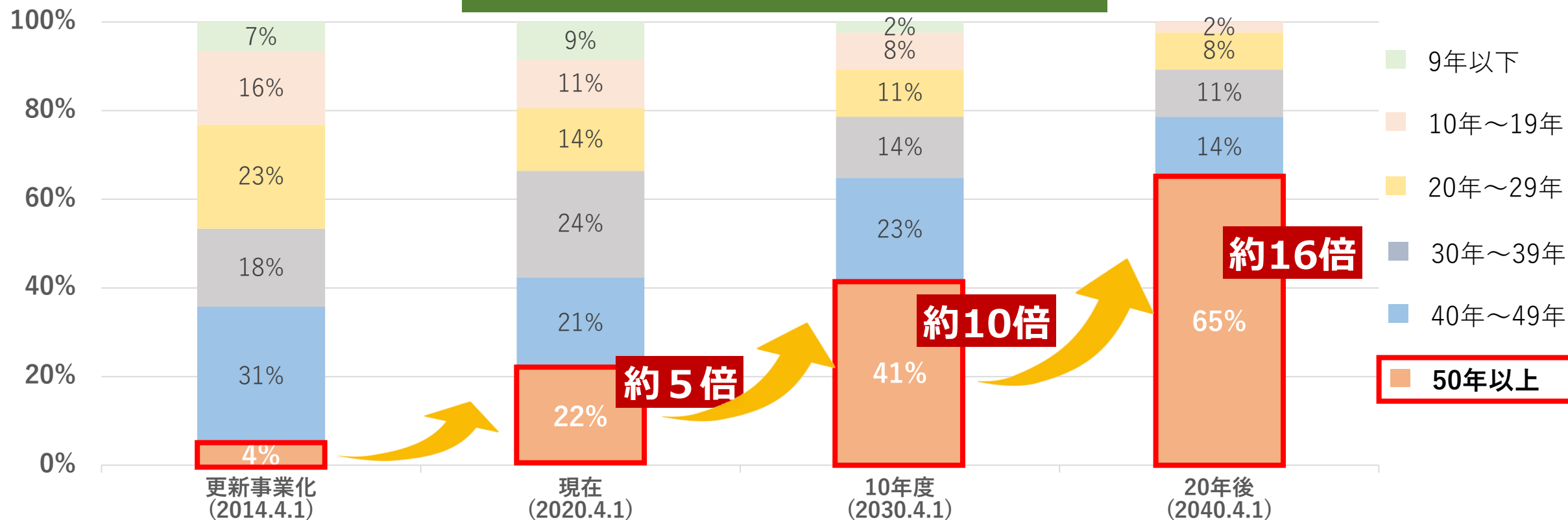
- 首都圏の高速道路網は、人やモノの流れを支えることで、日本経済の活性化、国際競争力の強化に寄与

高速道路の機能を将来にわたり維持・向上する上で重要な視点

- 持続性のある財源確保
- 安全性・利便性の向上
- 環境に配慮した新たな施策

✓ 建設から**50年以上経過する路線が今後急速に増加**

首都高路線の経過年数の構成比

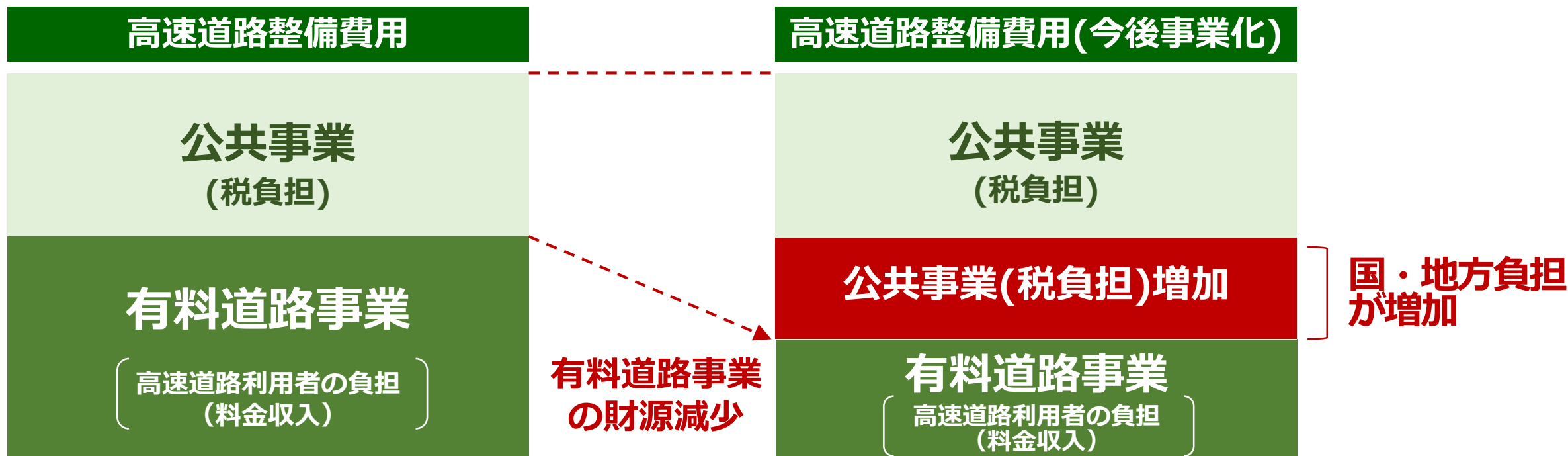


出典：社会資本整備審議会道路分科会第46回国土幹線道路部会資料をもとに都が加工



今後増大する維持管理・更新については、料金徴収期間の延長など、国の責任において**財源確保の枠組みを構築**

- ✓ 開通が後年度になればなるほど**地方負担が増大**
(2050年までに建設債務を返済する必要があるため)



整備財源についても、地方財政に依存しない**財源確保の枠組みを構築**し、首都圏に必要な高速道路網を**早期開通・事業化**

✓ 本線料金所における事故の発生が課題

■ 湾岸浮島本線料金所



撤去前(2011年)

40件発生



撤去後(2013年) **14件**に

本線料金所の撤去により
事故件数が減少

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第13回国土幹線道路部会資料

■ 本線料金所の分布(圏央道の内側に29箇所設置)



E T C専用化のロードマップに沿った着実な実施
事故の抑制に向けた**本線料金所の早期撤去**

✓ 圏央道の料金引き下げの効果の事例



首都圏全体の都心通過交通量

(千台/日)

50

40

30

20

10

0

39.1千台

29.3千台

25%減

2015年度

2019年度

出典：社会資本整備審議会道路分科会第44回国土幹線道路部会資料をもとに都が加工

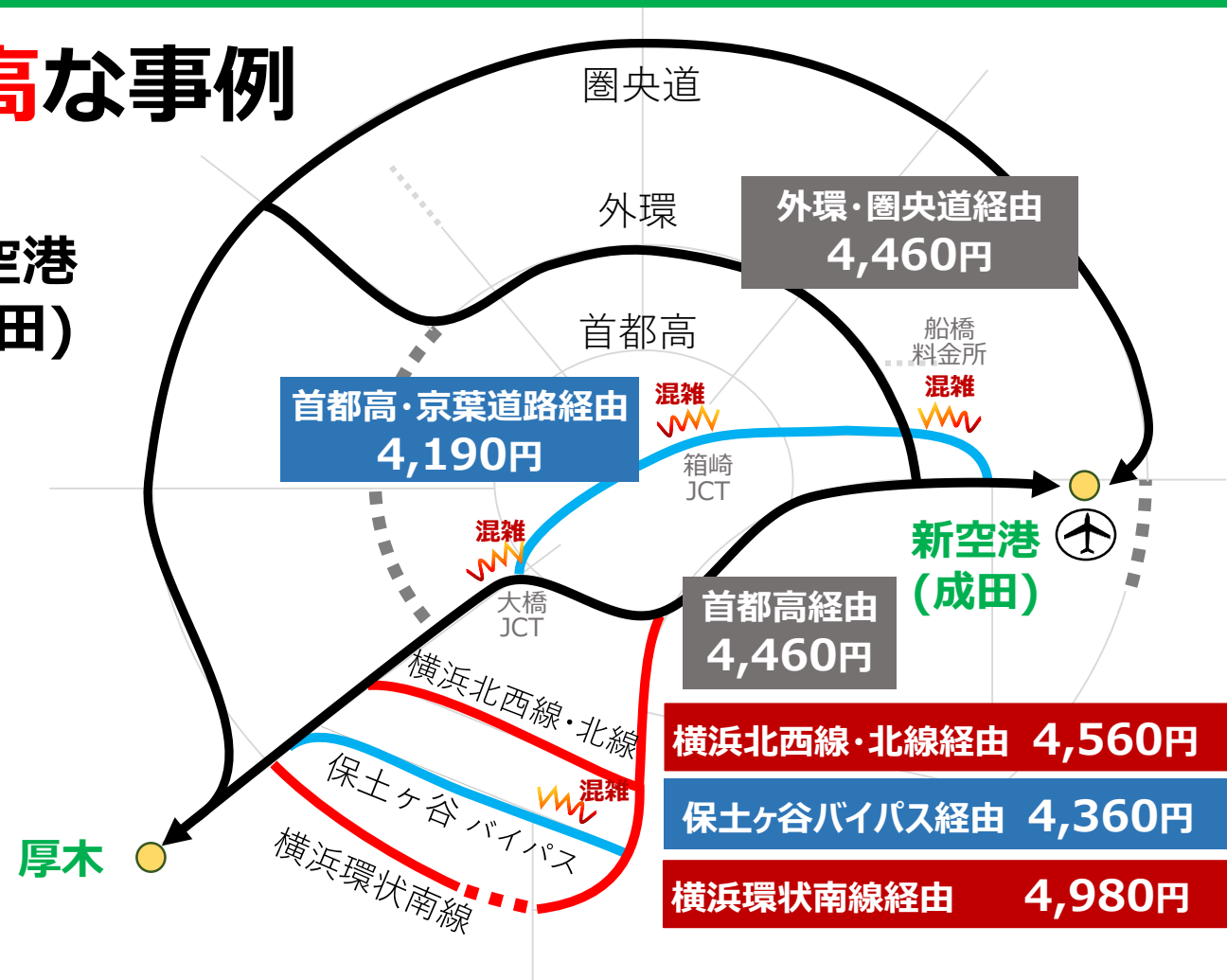
✓ 環状道路を迂回すると割高な事例

<事例①>

八潮南～浦安



<事例②>

厚木～新空港
(成田)

外側の環状道路の迂回利用等を促進する料金施策の充実
管理主体や経路によらず、最短距離を基本に料金決定

- ✓ これまでの施策は、車両購入時や充電設備設置時の支援など、
導入時の負担軽減が中心

ZEVの取得・利用が経済的にもメリットをもたらすよう
更なる施策が必要

高速道路等の利用料金(新たなインセンティブ付与)

首都高速道路をはじめとした高速道路等の利用料金

①ZEV取得時の割引ポイント付与

【参考事例】ETCマイレージサービス：料金支払額に応じポイント付与

②ZEV車両走行に対する料金減免

【参考事例】ETC休日割引・深夜割引：料金30%割引

急速充電器の整備

急速充電

急速充電施設の 更なる拡充

【参考事例】
SA・PAへの設置



ZEV普及促進期における**実効性ある取組**の実施