

令和6年10月28日（月）
第86回九都県市首脳会議

円滑な物流の確保等に資する 高速道路網の有効活用の推進



東京都

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT

円滑な物流の確保等に資する高速道路網の有効活用の推進

要望の背景

- 物流は、首都圏の経済活動や日常生活を支える重要な社会インフラだが、「物流の2024年問題」などに直面

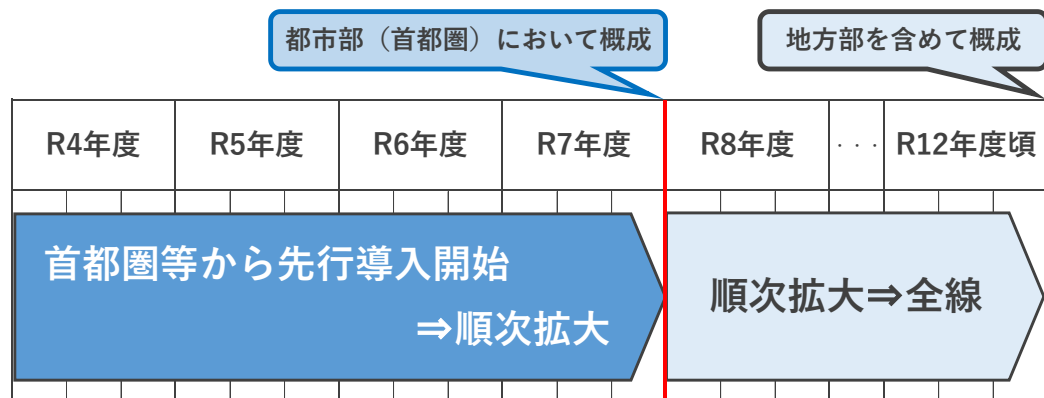
高速道路網の機能を最大限発揮し、円滑な物流を確保

◀◀ 要望事項 ▶▶

- ① E T C専用化の整備推進
- ② 本線料金所の早期撤廃

課題：E T C機器の製造に時間を要し、**整備に遅れが発生**

■ ETC専用化のロードマップ



■ ETC専用化の整備状況

(令和6年10月1日時点)

	出入口 料金所数	ETC 導入済数	整備率
都市部（首都圏）	326	47	14.4%

出典：首都高速道路ETC専用化連絡調整会議（第1回）資料を基に作成

■ ETC専用化により期待される効果例

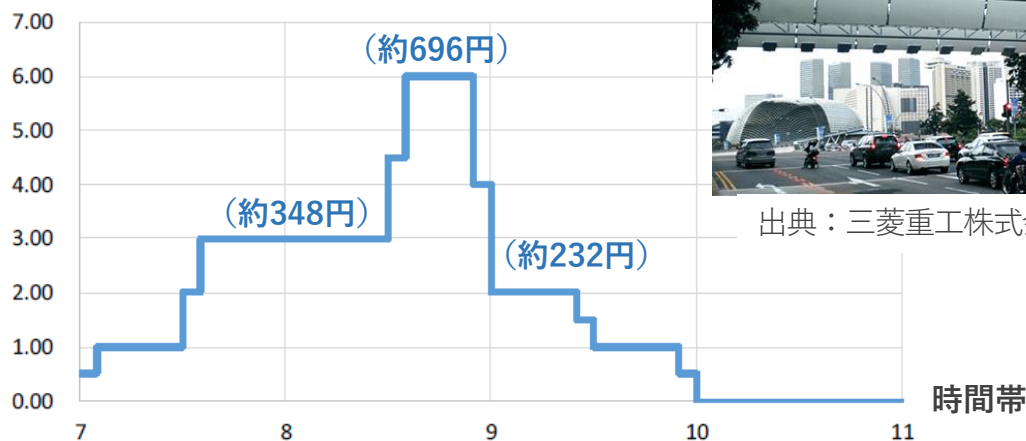
○ 都市部の渋滞緩和

(シンガポールのロードプライシング例)

混雑状況に応じて、料金が時間帯ごとに設定され、都心部の渋滞緩和に寄与

課金額（シンガポールドル）

※円換算：約116円/シンガポールドル



出典：三菱重工株式会社ホームページ

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第66回国土幹線道路部会資料を基に作成



国のロードマップに基づき、

令和7年度の都市部（首都圏）概成に向け、**着実に整備推進**

本線料金所の早期撤廃

課題：本線料金所は、交通の流れを阻害し、事故の発生要因

■首都圏（圏央道及びその内側）の本線料金所（29箇所）



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を基に作成

■湾岸浮島本線料金所（撤去済）



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を基に作成



国がリーダーシップを発揮し、 撤廃方法や撤廃時期等に対して解決策を提示