

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

1. 平成28年4月からの具体方針について
 - 1) 具体方針(案)の概要
 - 2) 料金体系の整理・統一
 - 3) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

2. 今後のスケジュール

国土交通省 道路局
平成27年9月11日

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)の概要①

首都圏料金の賢い3原則

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系 ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系 ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

平成28年4月からの具体方針

整備重視の料金

〔整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違〕

圏央道などの整備進展

利用重視の料金

〔料金水準や車種区分を統一〕

①料金体系の整理・統一（対象は圏央道の内側）

【料金水準】 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一

【車種区分】 5車種区分に統一

<当面の措置>

- ・ 首都高速、埼玉外環などについては、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、上限料金などを設定
- ・ 第三京浜など、現在の料金水準が低い路線については、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 起終点間の最短距離を基本に料金を決定

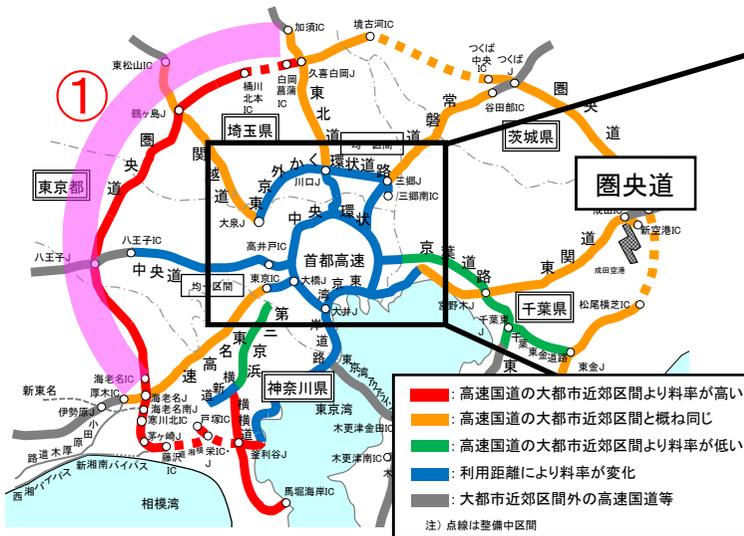
（圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合）

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)の概要②

○整備重視の料金から利用重視の料金へ移行

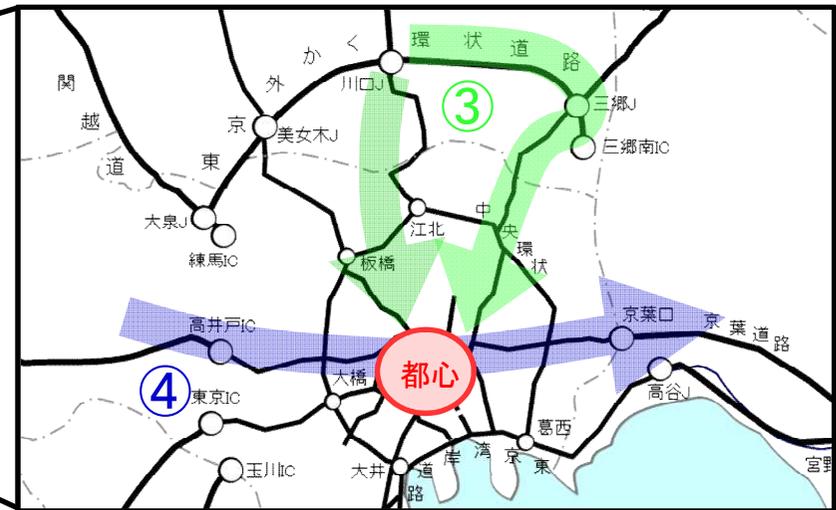
⇒整備の経緯の違い等により異なっている料金水準や車種区分について、対距離制を基本に整理・統一

○都心の渋滞等に対し、首都圏の交通流動の最適化を目指し、圏央道や外環をより賢く使う料金体系を導入



<圏央道>

- ① 圏央道利用が不利にならないよう、割高な圏央道西側区間の料金水準を引下げ
(同一起終点であれば同じ料金)
- ② ETC2.0搭載車については、割引を更に追加



<外環>

- ③ 都心に向かう場合、外環を使って迂回した場合、外環利用分は全額割引
(現行の上限料金以内を維持)
- ④ 都心通過については、走行距離に応じた料金に変更

(参考)高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申(H27.7.30)(概要)

<首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系>

○ 圏域共通の新しい料金体系の確立

【首都圏料金の賢い3原則】 ~賢く使うための合理的な料金体系~

利用度合いに応じた公平な料金体系

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

○ 実現に向けた取組

①料金体系の整理・統一

・料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一 等

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

・発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とする 等

③政策的な料金の導入

・混雑状況に応じた料金施策 等

○ 料金体系の確立にあたっての留意事項

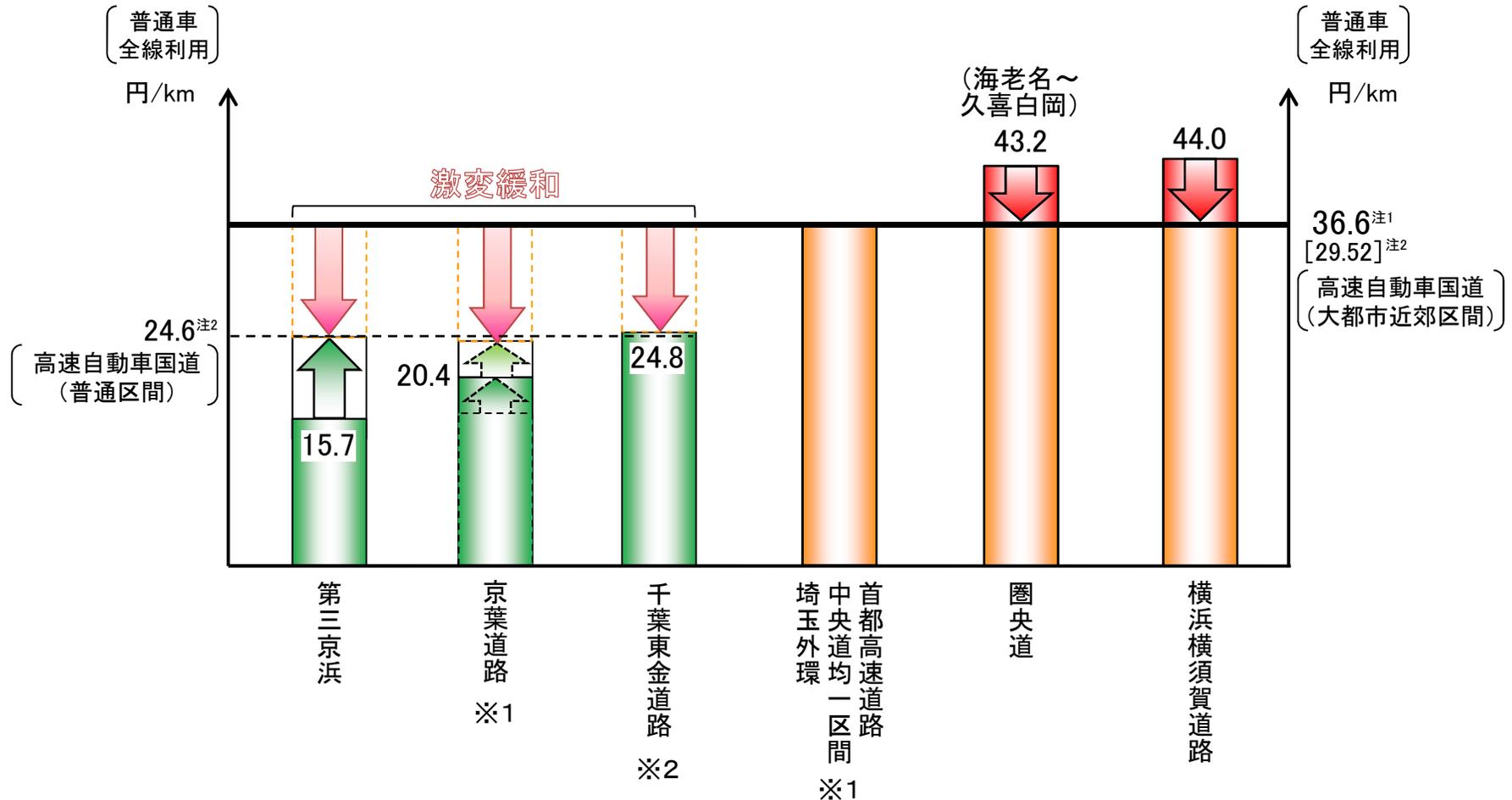
・オリンピック開催時期を念頭におきつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明確化

・環状道路整備等の進展に合わせて、激変緩和措置も講じながら段階的に導入

○ 新たな料金システムの構築

・ETC2.0の普及を促進しつつ、ETCによる料金支払の義務化に向けて検討

首都圏内の料金水準の整理・統一



※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施
(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)

※2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝～大栄))の概成後に整理

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例

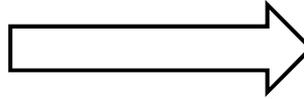
注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

首都圏内の料金水準

整備重視の料金

整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違

圏央道などの整備進展



利用重視の料金

料金水準や車種区分を統一

<現状>



- : 高速国道の大都市近郊区間より料率が高い
 - : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
 - : 高速国道の大都市近郊区間より料率が低い
 - : 利用距離により料率が変化
 - : 大都市近郊区間外的高速国道等
- 注) 点線は整備中区間

<平成28年度～>



料金水準を
整理・統一

- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
 - : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ(激変緩和措置)
 - : 大都市近郊区間外的高速国道等(普通区間)
- 注) 点線は整備中区間

※ 上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

首都圏内の車種区分の整理・統一

	2車種	3車種	5車種		5車種	
軽自動車等	1.0	1.0	0.8	<div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; display: inline-block; margin-bottom: 10px;">5車種区分に整理・統一※</div>	0.8	
普通車			1.0		1.0	1.0
中型車			1.2		1.2	1.2
大型車	2.0	1.5	1.65		1.65	
特大車		3.5 ^{注1}	2.75		2.75	
(参考) 対象路線	首都高速	京葉道路 千葉東金道路 新湘南バイパス	その他		全路線	

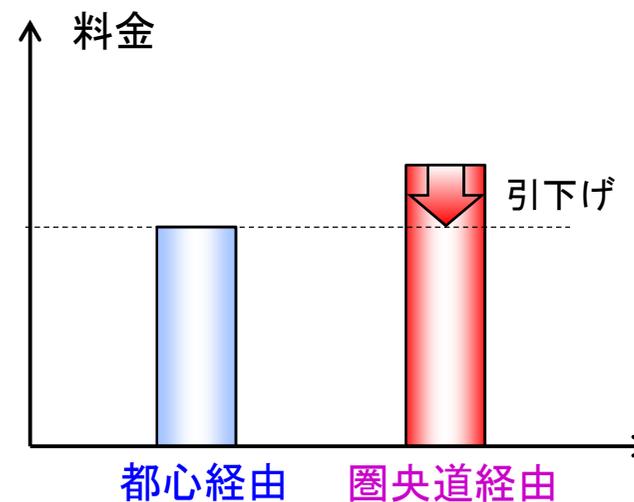
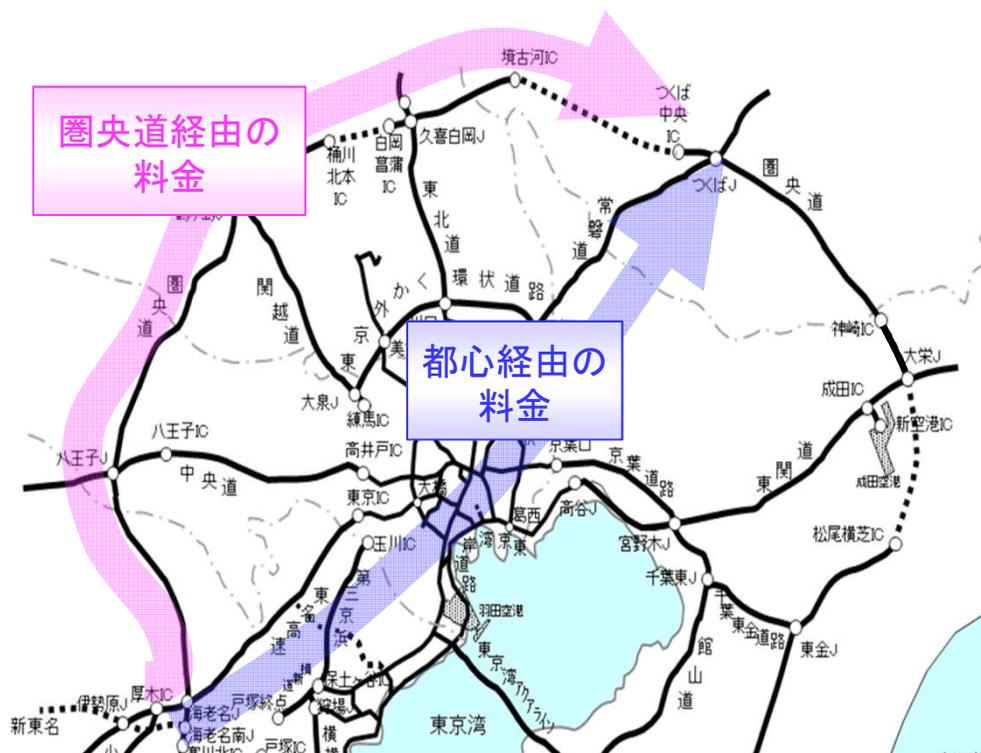
※首都高速について段階的に実施することとし、
中型車1.07、特大車2.14とする(平成32年度まで)

注1) 新湘南バイパスについては3.8

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮し、圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定

(圏央道経由の料金 > 都心経由の料金 : 圏央道経由の料金を引下げ)



首都圏の新たな高速道路料金 今後のスケジュール

平成27年1月27日

国土幹線道路部会 基本方針

(パブリックコメント) (平成27年1月27日～2月26日)
(具体案の検討)

平成27年7月30日

国土幹線道路部会 中間答申

(高速道路会社・地方自治体との調整)

平成27年9月11日

新たな料金の具体方針(案)(国)

新たな料金の具体案の公表(高速道路会社)

(パブリックコメント)

事業許可(国→高速道路会社)

平成28年4月

新たな料金のスタート

注) 埼玉外環については、圏央道の概成(境古河～つくば中央の開通時)に合わせて、新たな料金を導入予定

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

参考資料

【参考料金例】実現される新たな料金のポイント（圏央道）

- 圏央道の料金水準については、割高となっている西側区間を含めて、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に設定（同一起終点であれば同一料金）
- 更にETC2.0搭載車を対象とした料金割引を追加

③ 入間→境古河 (62.1km)

現行	今回
2,310円	2,140円

④ つくば中央→神崎 (34.4km)

現行	今回
1,290円	1,260円

② 高尾山→青梅 (22.3km)

現行	今回
980円	870円

① 寒川南→相模原愛川 (19.5km)

現行	今回
990円	780円



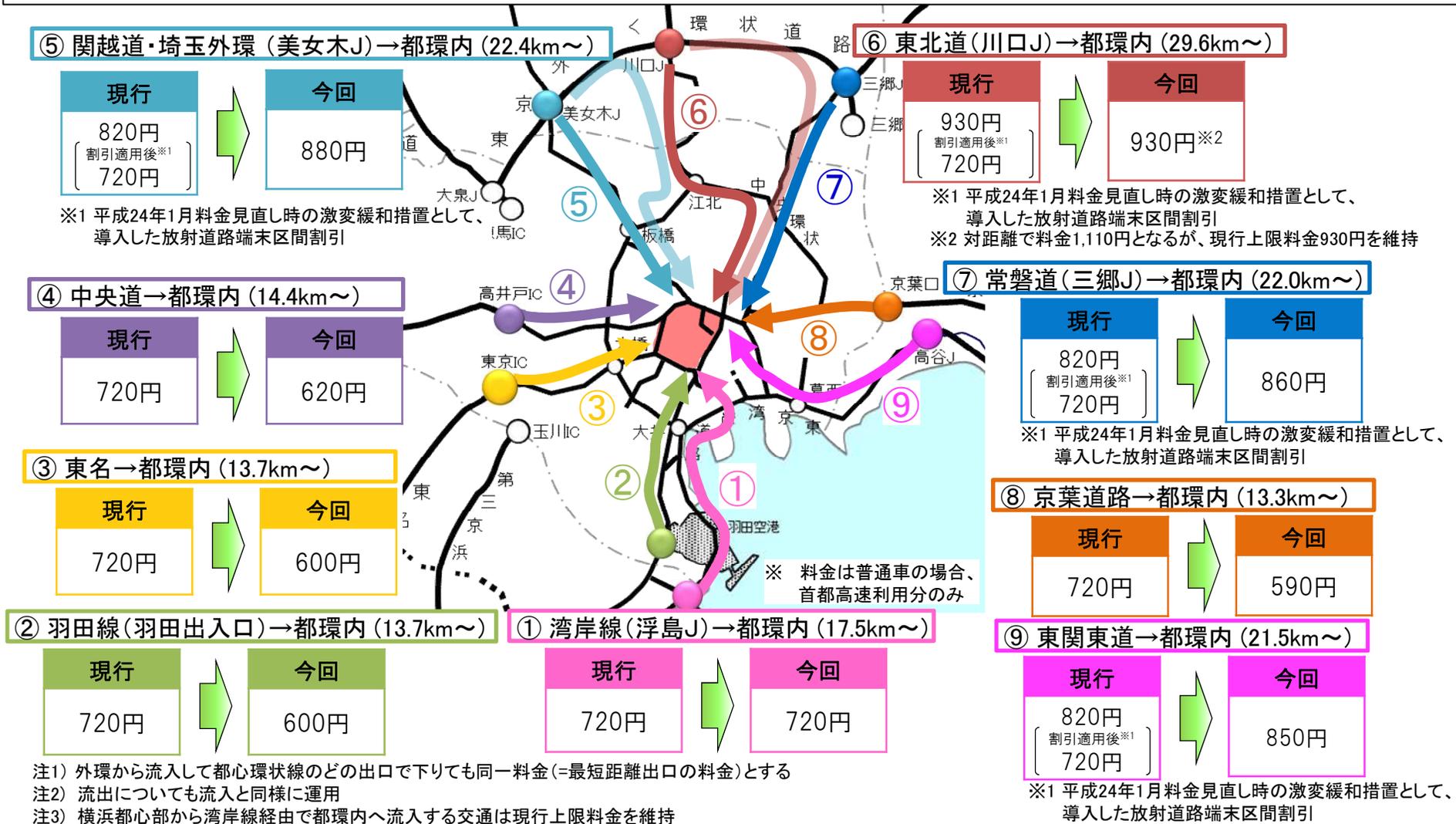
※短距離走行については、現行料金に据置

ETC2.0搭載車を対象 ➡

1. 圏央道利用について約2割引(圏央道利用分)
2. 圏央道を大口・多頻度割引の対象道路に追加

【参考料金例】実現される新たな料金のポイント（外環（都心へ流入））

- 都心環状線内への流入に対しては、流入交通の分散を図るため、外環利用により迂回しても外環利用分の料金は全額割引
- 外環内側から都心環状線内の最短距離の出口までの距離を基本に料金を設定
→ どの方向からの流入に対しても、当面、現行の首都高速の上限料金（普通車：930円）以内を維持



【参考料金例】実現される新たな料金のポイント（外環（都心通過））

- 都心を通過する交通に対しては、圏央道など外側の環状道路の利用を促す観点から、都心流入相当で通過可能であった料金を最短経路による走行距離に応じた料金に変更
- ただし、利用者の急激な負担増による影響に配慮するとともに、都心通過料金が安くないよう、都心通過時の首都高速の平均利用距離を目安に、新たな上限料金を当面設定

④ 関越道・埼玉外環→東関道 (44.5km)

現行	対距離	今回
930円	1,580円 (+650円)	1,300円

③ 中央道→東関道 (38.7km)

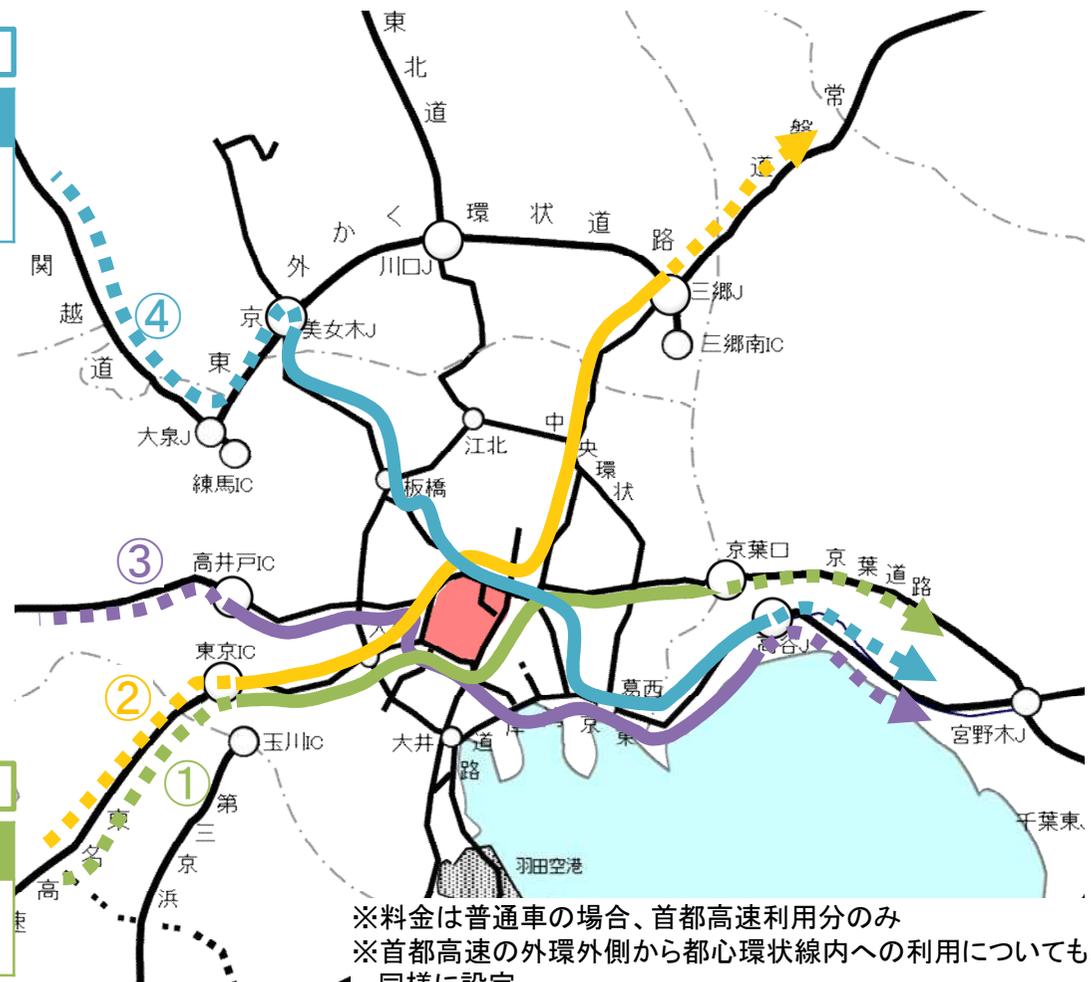
現行	対距離	今回
930円	1,400円 (+470円)	1,300円

② 東名→常磐道 (40.3km)

現行	対距離	今回
930円	1,450円 (+520円)	1,300円

① 東名→京葉道路 (31.6km)

現行	対距離	今回
930円	1,170円 (+240円)	1,170円



※料金は普通車の場合、首都高速利用分のみ
 ※首都高速の外環外側から都心環状線内への利用についても、同様に設定

【参考料金例】個別路線の料金

埼玉外環

① 大泉J→美女木J (8.3km) 注)

現行	対距離	今回
510円	430円 (▲80円)	430円

② 大泉J→川口J (17.5km) 注)

現行	対距離	今回
510円	720円 (+210円)	510円

③ 大泉J→三郷J (29.4km) 注)

現行	対距離	今回
510円	1,100円 (+590円)	750円

④ 八王子→高井戸 (25.8km)

現行	対距離	今回
620円	980円 (+360円)	620円 (980円※1)

※1 都心発着のETC車以外の場合



⑤ 戸塚→保土ヶ谷 (10.0km) ※2

現行	対距離	今回
210円	480円 (+270円)	320円

⑥ 保土ヶ谷→玉川 (16.4km) ※2

現行	対距離	今回
260円	680円 (+420円)	390円

⑦ 京浜川崎→港北 (8.6km) ※2

現行	対距離	今回
160円	440円 (+280円)	200円

※2 渋滞対策を計画中

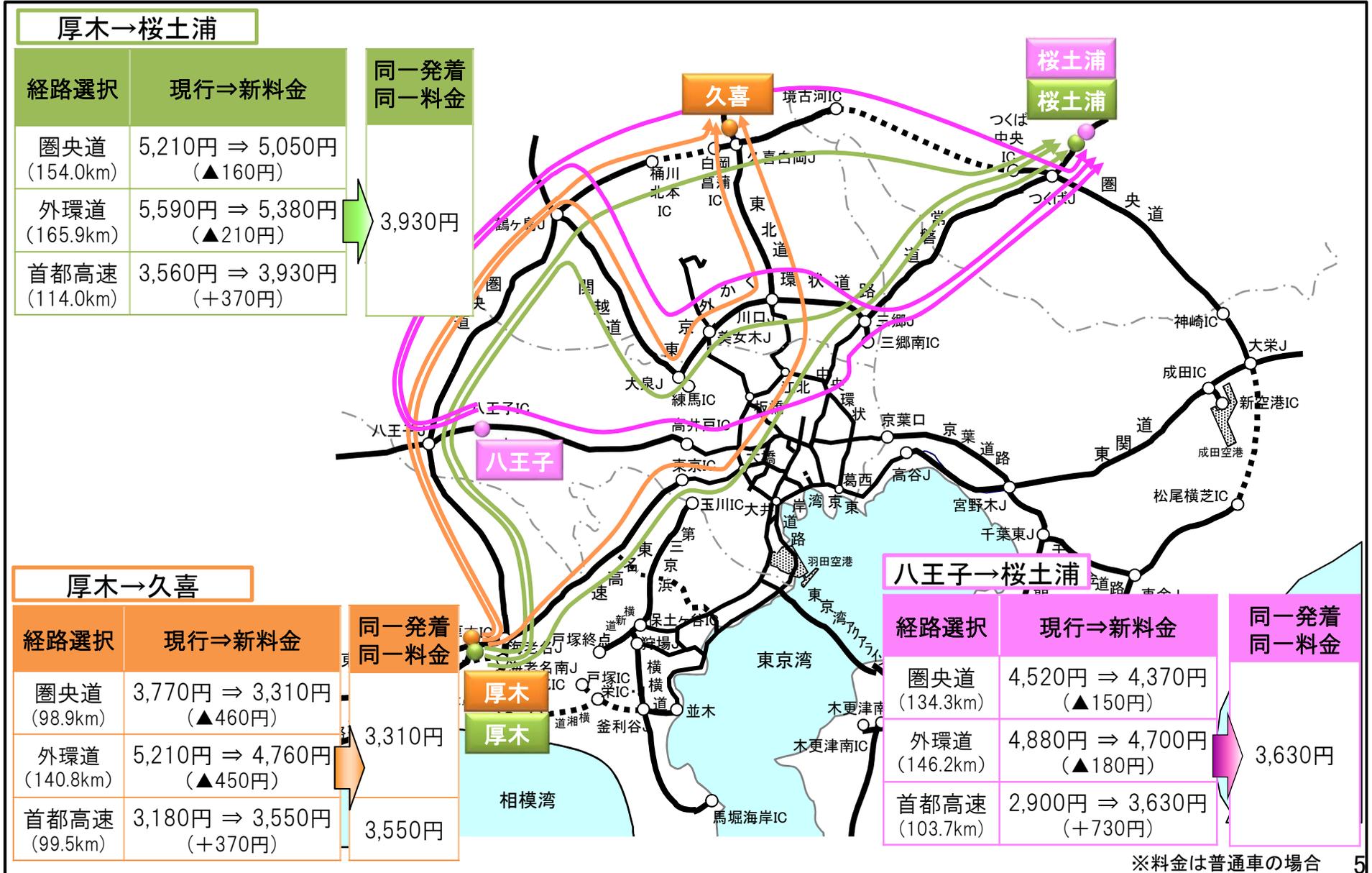
⑧ 狩場→馬堀海岸 (32.8km)

現行	対距離	今回
1,440円	1,100円 (▲340円)	950円

注) 埼玉外環については、圏央道の概成(境古河～つくば中央の開通時)に合わせて、新たな料金を導入予定

【参考料金例】首都圏における同一起終点に対する経路別料金の具体例

■経路別料金の例（料金割引は考慮していない）



(参考)首都圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

対距離料金区間

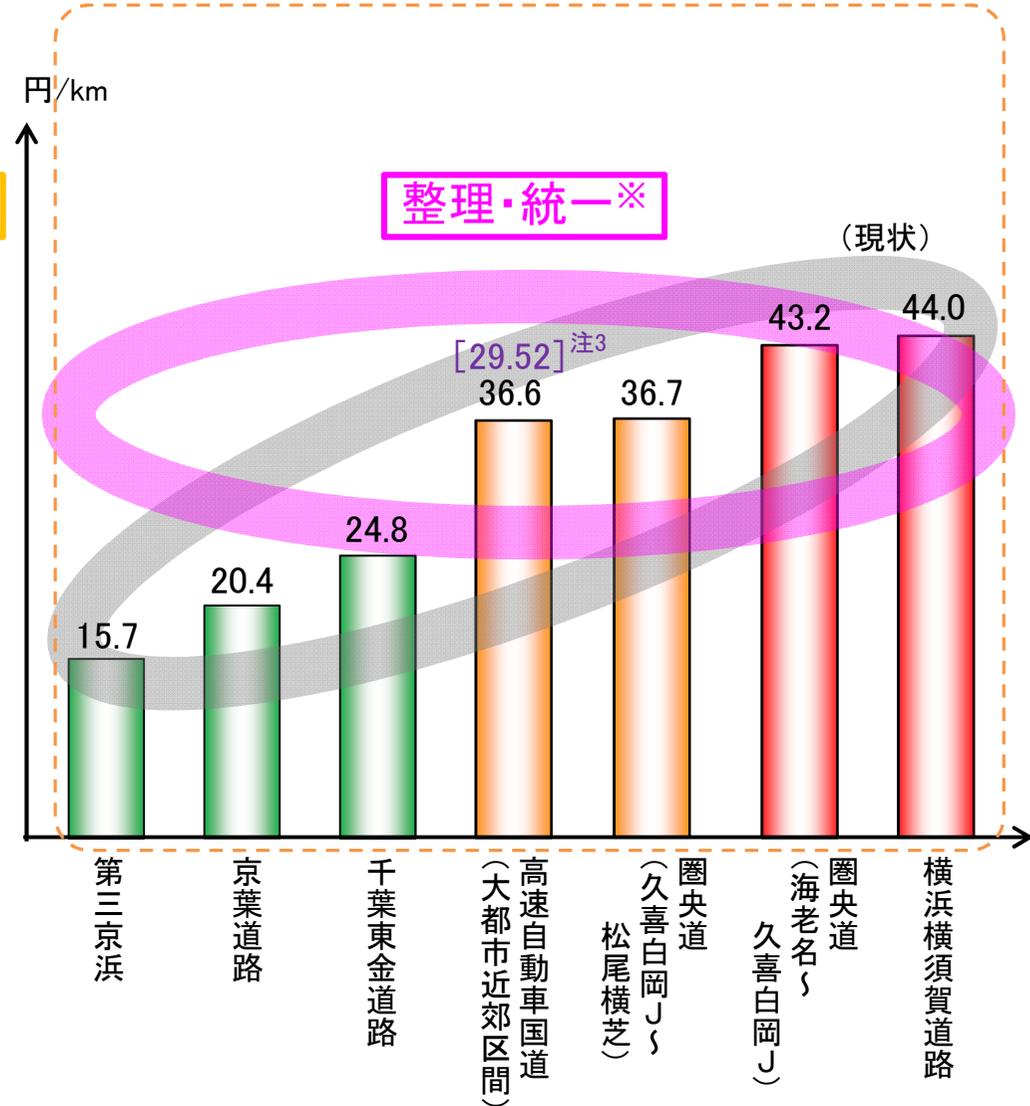
首都高速(86.6km)
 <510円~930円>
 (6km毎に約100円増)

埼玉外環(大泉~三郷南)
 (33.7km)
 <510円均一>

中央道(高井戸~八王子)
 (25.8km)
 <620円均一>

など

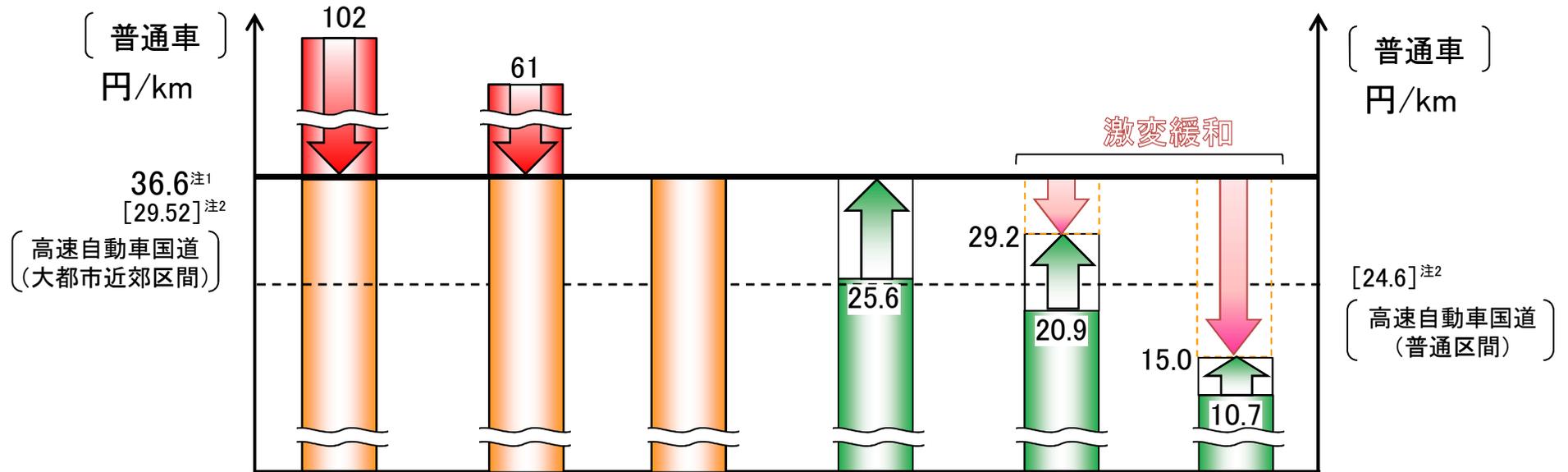
対距離化※



※激変緩和措置が必要

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例
 注2) 普通車全線利用時の場合(ただし、圏央道は40km以内利用の場合)
 注3) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

(参考)首都高速の料金について



利用距離	5km	10km	24km	36km	45km	86km
現行	510円	610円	930円	930円	930円	930円
対距離	320円	480円	930円	1,310円	1,600円	2,900円
今回	320円	480円	930円	1,300円	1,300円	1,300円
区間例	渋谷 ～霞が関 (5.1km)	永福 ～霞が関 (11.0km)	西池袋 ～空港西 (24.6km)	美女木JCT ～京葉道路 (36.3km)	美女木JCT ～東関東道 (44.5km)	並木～ さいたま見沼 (86.6km)

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例
 注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準
 注3) 下限料金を普通車の場合300円に設定

(参考)首都高速の大口・多頻度割引について

- 物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、首都高速の大口・多頻度割引は、当面、現行の最大30%を継続するとともに、中央環状線の内側を通過しないETC車には最大35%まで拡充

【首都高速道路の大口・多頻度割引の概要】

主に業務目的で利用機会の多い車の負担軽減のため、ETCコーポレートカードの利用者に対して、割引実施

多頻度割引(車両単位割引)

月間利用額(車両単位)	割引率※1
5,000円以下の部分	0%
5,000円超～10,000円以下の部分	2%(10%)
10,000円超～30,000円以下の部分	5%(15%)
30,000円超～50,000円以下の部分	8%(20%)
50,000円を越える部分	12%(20%)

大口割引(契約者単位割引)

月間利用額(契約者単位)	割引率※1
100万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が5千円を超える場合	(10%)

+

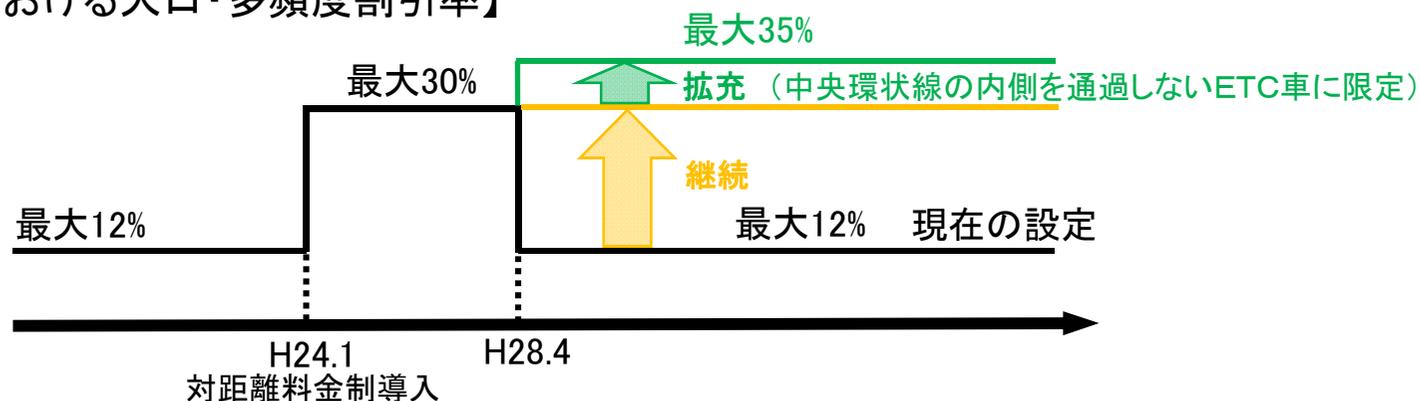
⇒ 現行の最大割引率 約30%

※1 ()内は経済対策による割引率(措置期間は、平成28年3月末までの間)

注) NEXCOの高速自動車国道等については、本来は最大30%であり、最大40%は経済対策による割引率(措置期間は、平成28年3月末までの間)

注) NEXCOの高速自動車国道等については10%

【首都高速における大口・多頻度割引率】



(参考)首都圏の料金体系の段階的な見直し(イメージ)

【28年度より】

料金体系の整理・統一
起終点を基本とした料金

○発地と着地が同一ならば、
いかなる経路を選択しても
料金を等しくする

環状道路経由



[Aルート of 料金 = Bルート of 料金]

※激変緩和措置が必要

影響を検証した上で



【今後】

複数経路の料金に一定の差
(例えば都心経由と環状道路経由)

○混雑している経路からの転換を
促進するため、経路間の料金に
一定の差を設ける



[Aルート of 料金 < Bルート of 料金]

※料金差を事前に設定、定期的に見直し

<将来>

混雑状況に応じて変動する
機動的な料金の導入

<都心混雑時間帯>



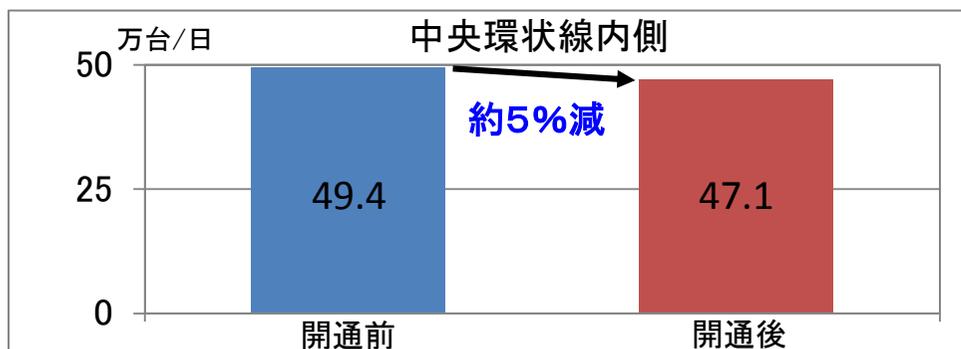
<他の時間帯>



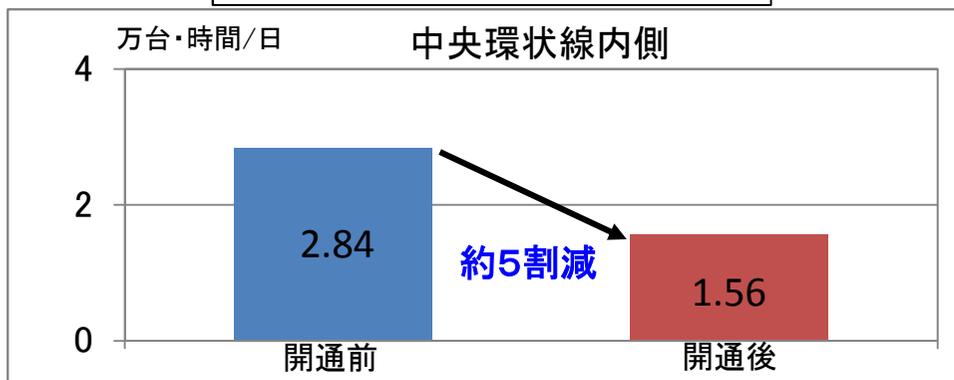
(参考)首都高速中央環状線の全線開通後の渋滞状況

- 平成27年3月の中央環状品川線の開通後、中央環状線内側の利用交通量は約5%の減少ながら、渋滞損失時間は約5割減少
- しかし、外環内側では、ピーク時間等において、渋滞が残っている状況

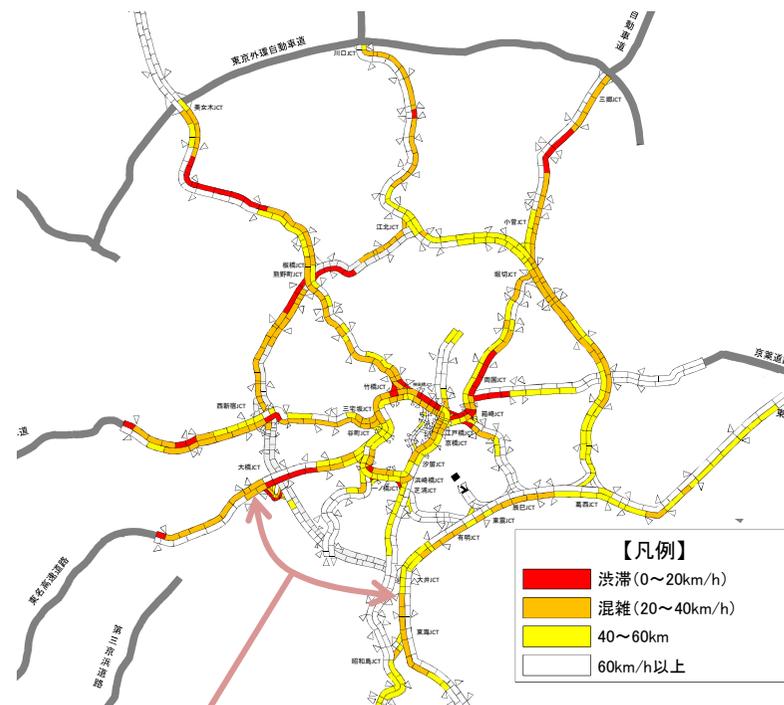
交通量の変化



渋滞損失時間の変化



中央環状線全通後の交通状況
(ピーク時間の渋滞・混雑状況)



中央環状品川線(約9.4km)
平成27年3月開通

※平成27年7月平日の交通量観測機器を使用
※毎時の平均旅行速度のうち最も低い値を表示

<使用データ> 車両感知器による平日平均データ
 開通前:平成26年3月10日(月)~平成26年6月6日(金)
 開通後:平成27年3月10日(火)~平成27年6月5日(金)
 ※GW期間等の特異日は集計から除く

※1:渋滞損失時間 全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模(所要時間(時間)-規制速度走行時の所要時間(時間))×交通量(台)
 ※2:中央環状線内側 中央環状線及び湾岸線を含まない

(参考)首都圏の高速道路における主な渋滞ボトルネック箇所

