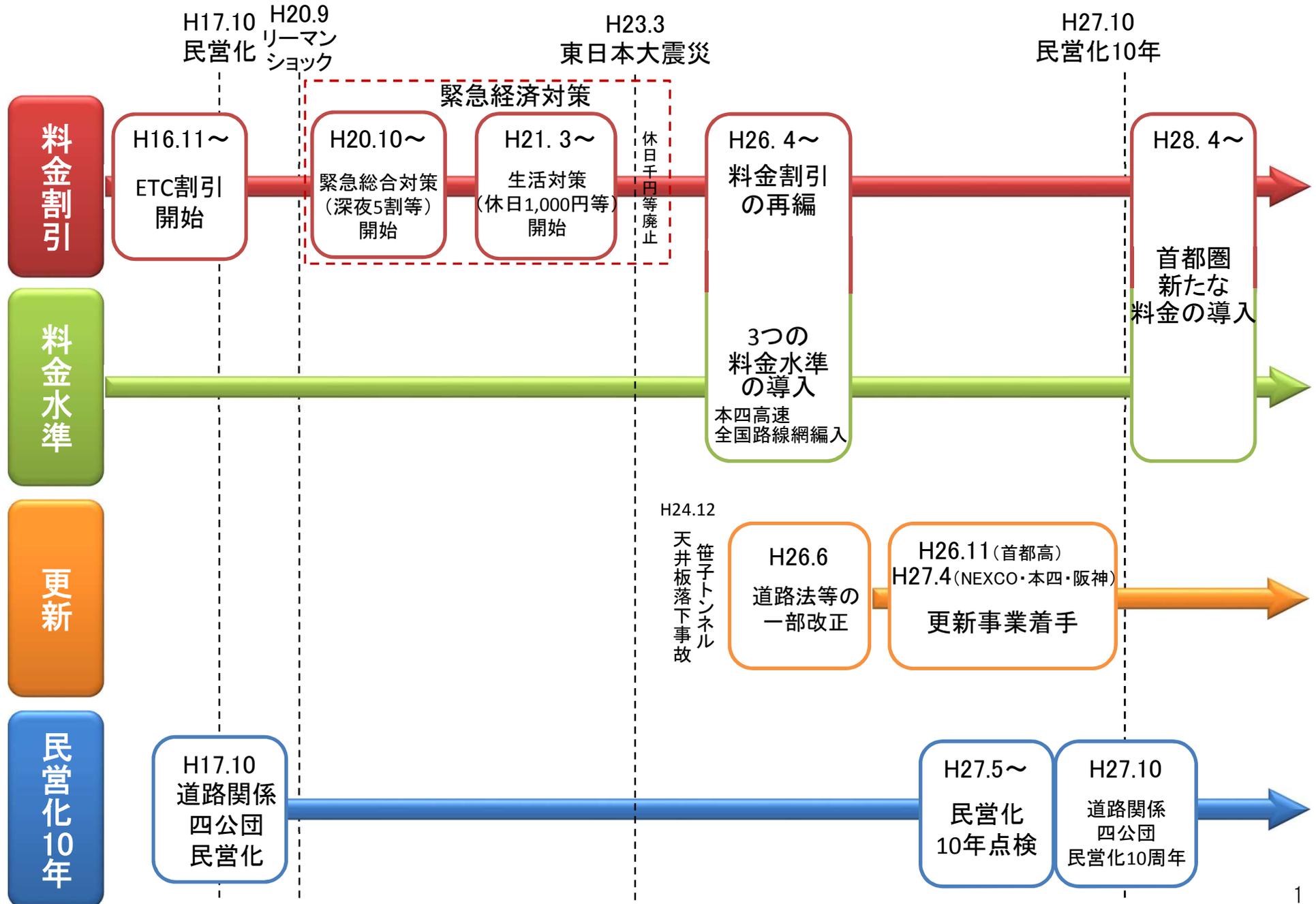


中間答申(平成27年7月30日)を踏まえた取組状況(報告)

## ① 首都圏の新たな料金の取組状況

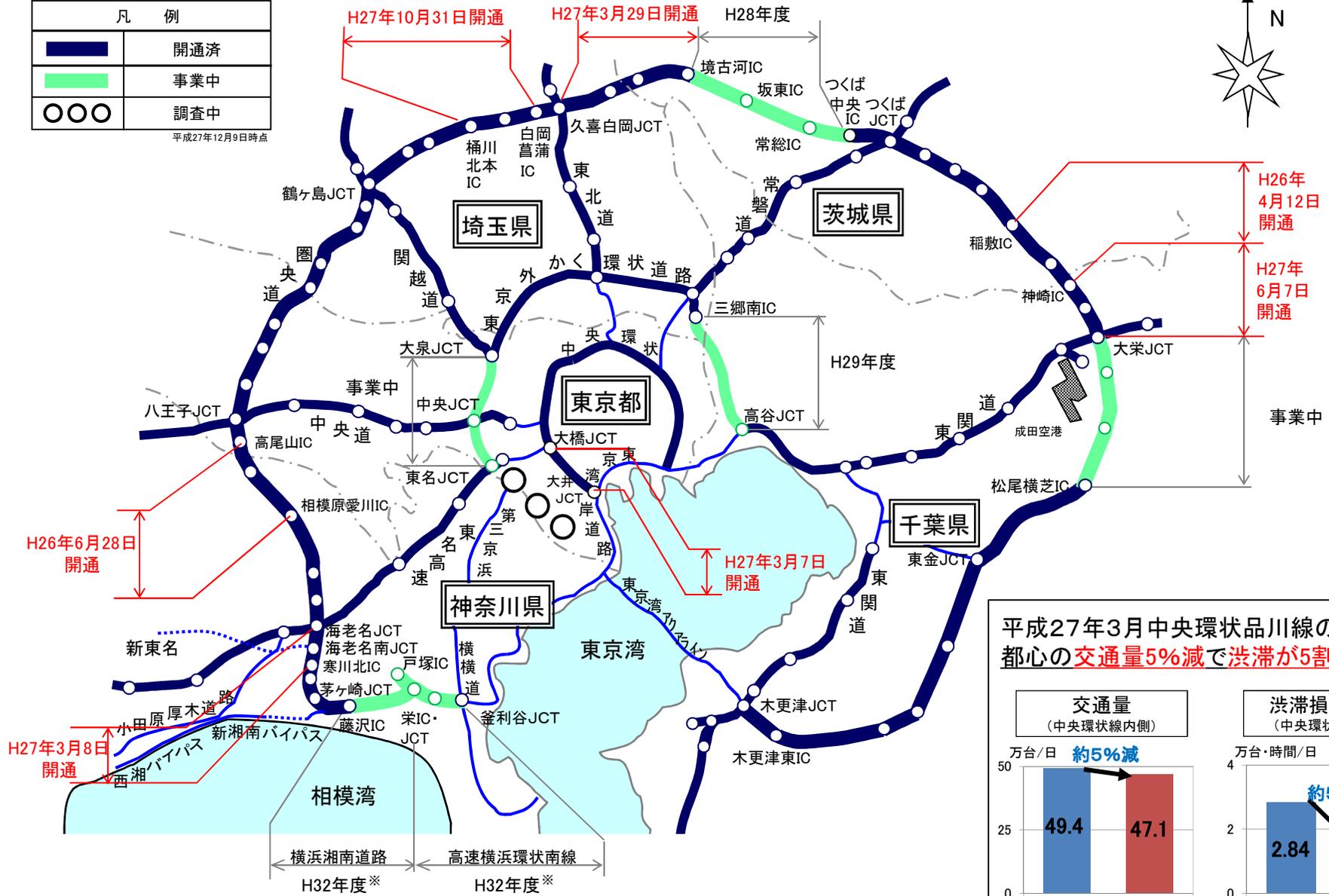
# 民営化以降の料金、更新等の経緯



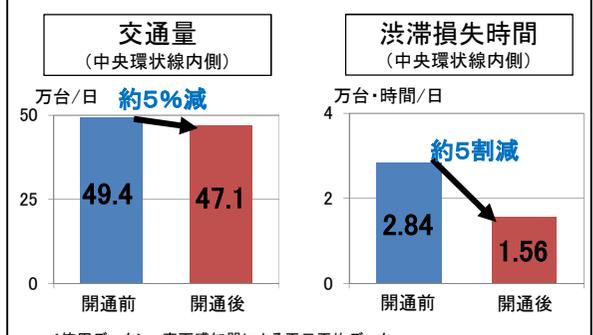
# 首都圏環状道路の整備見通し

凡 例	
	開通済
	事業中
	調査中

平成27年12月9日時点



平成27年3月中央環状品川線の開通後、  
都心の交通量5%減で渋滞が5割減

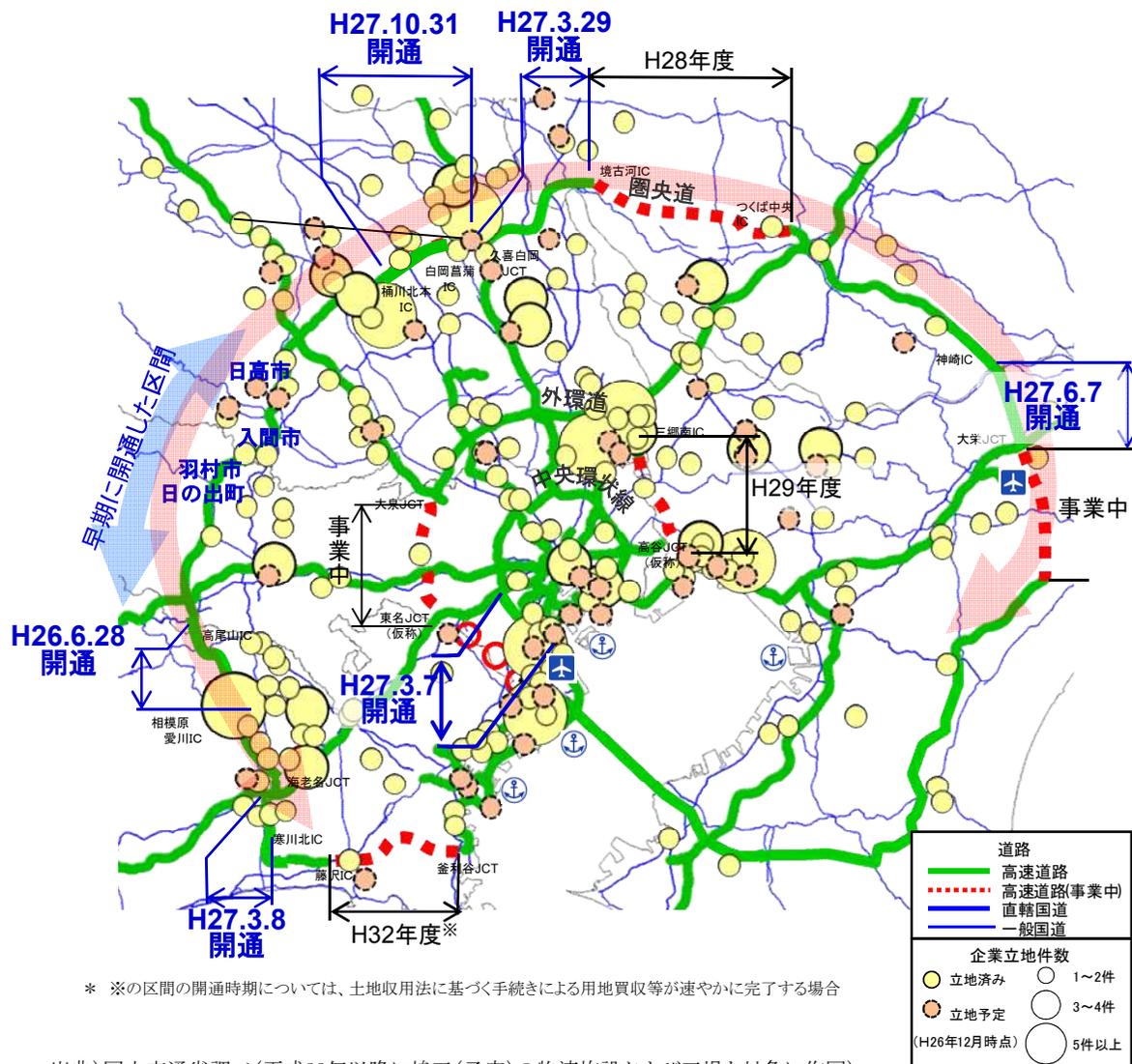


<使用データ> 車両感知器による平日平均データ  
 開通前:平成26年3月10日(月)~平成26年6月6日(金)  
 開通後:平成27年3月10日(火)~平成27年6月5日(金)

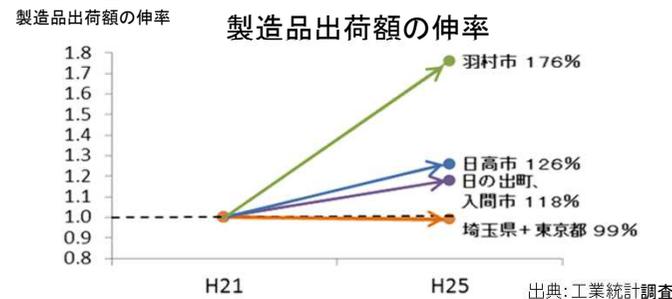
注1: ※区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合  
 注2: 久喜白岡JCT~木更津東IC間は、暫定2車線  
 注3: 圏央道の釜利谷JCT~戸塚IC、栄IC~藤沢IC、大栄JCT~松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

# 首都圏環状道路のストック効果

○ 圏央道がつながるなど効率的な物流ネットワークの強化により、民間の投資を喚起

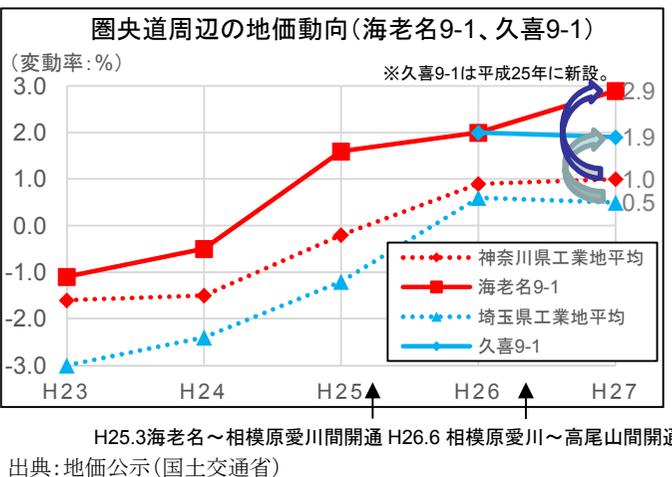


圏央道の早期に開通した区間では  
製造品出荷額が増加



各県の平均を上回る地価上昇率

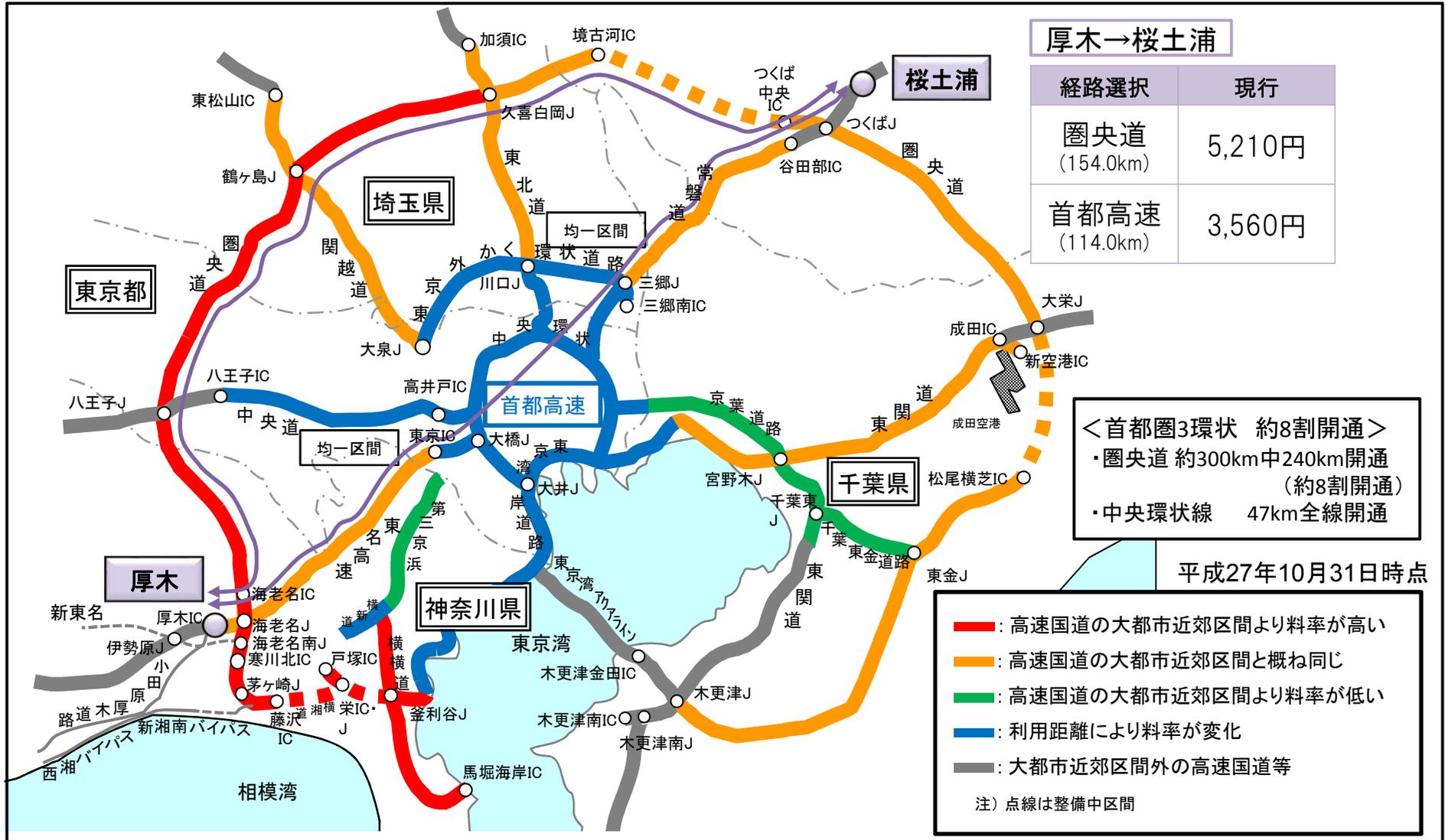
海老名(神奈川県) 約3倍  
久喜(埼玉県) 約4倍 ※H27比



出典) 国土交通省調べ(平成22年以降に竣工(予定)の物流施設および工場を対象に作図)

# 首都圏内の料金水準の現状

○ 全国の料金水準は整理された一方で、首都圏内の料金水準は、整備における経緯等が違ふことにより、路線や区間によって異なる



## 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

# 首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)の概要

## 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>

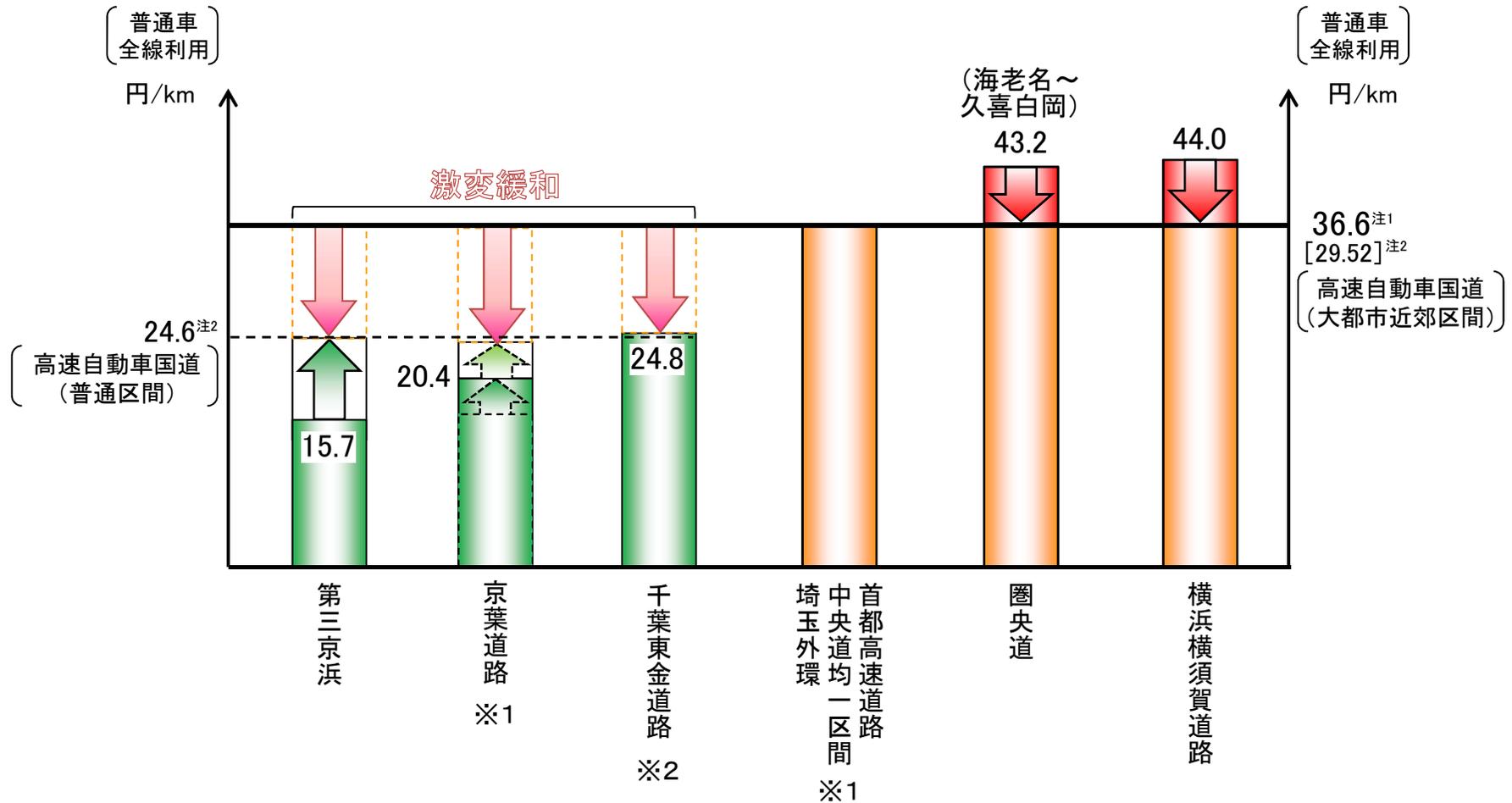
- ・ 首都高速、埼玉外環などについては、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、上限料金などを設定
- ・ 第三京浜など、現在の料金水準が低い路線については、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定

## 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

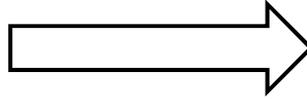
注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

# 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>



平成27年10月31日時点

- : 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

## 【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

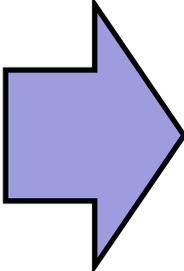


※短距離走行については、現行料金に据置

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

## 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;">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 <sup>注1</sup>	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	

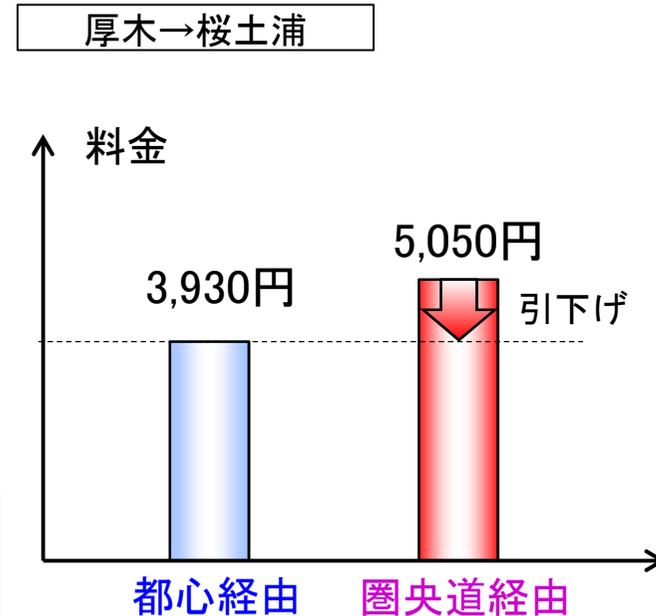
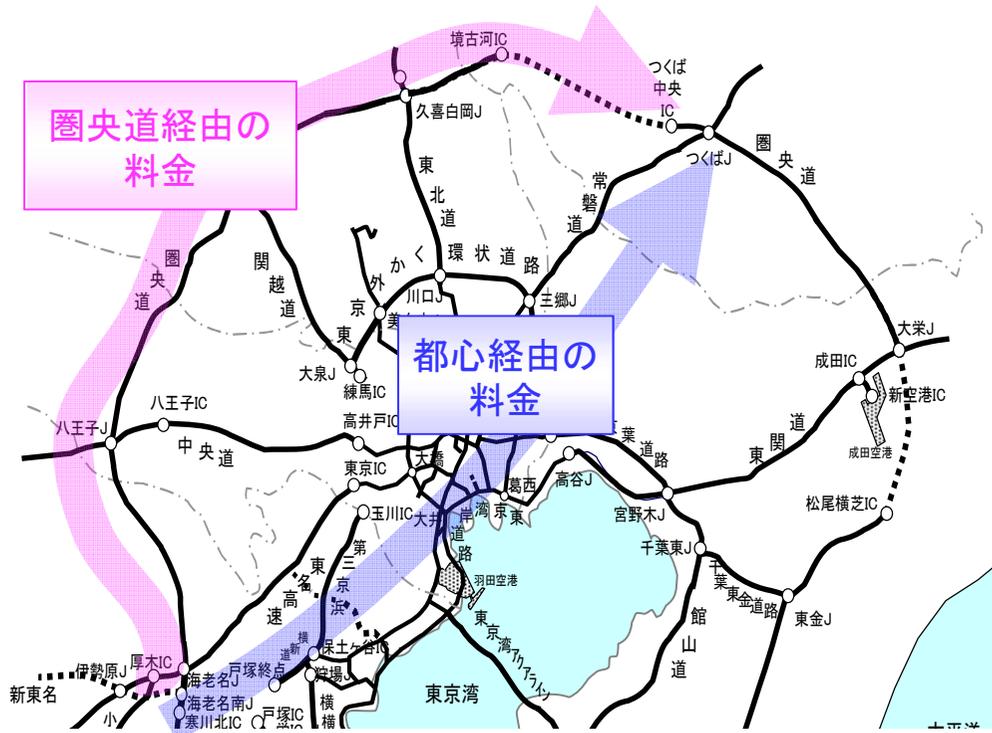
注1) 新湘南バイパスについては3.8

※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)

## 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

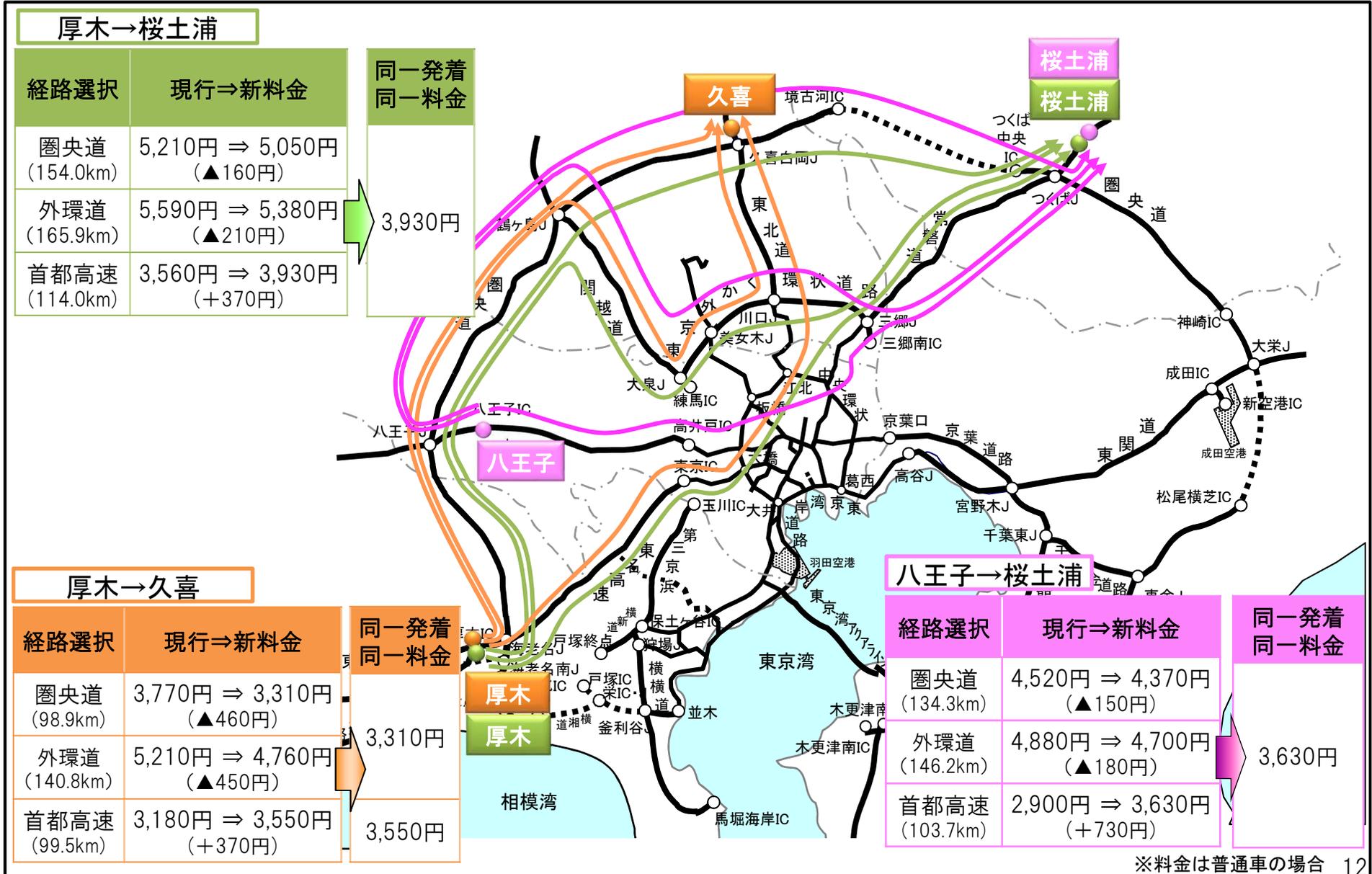
- 道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮し、圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定

(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)



# 【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）



# 中間答申以降の取組状況と予定

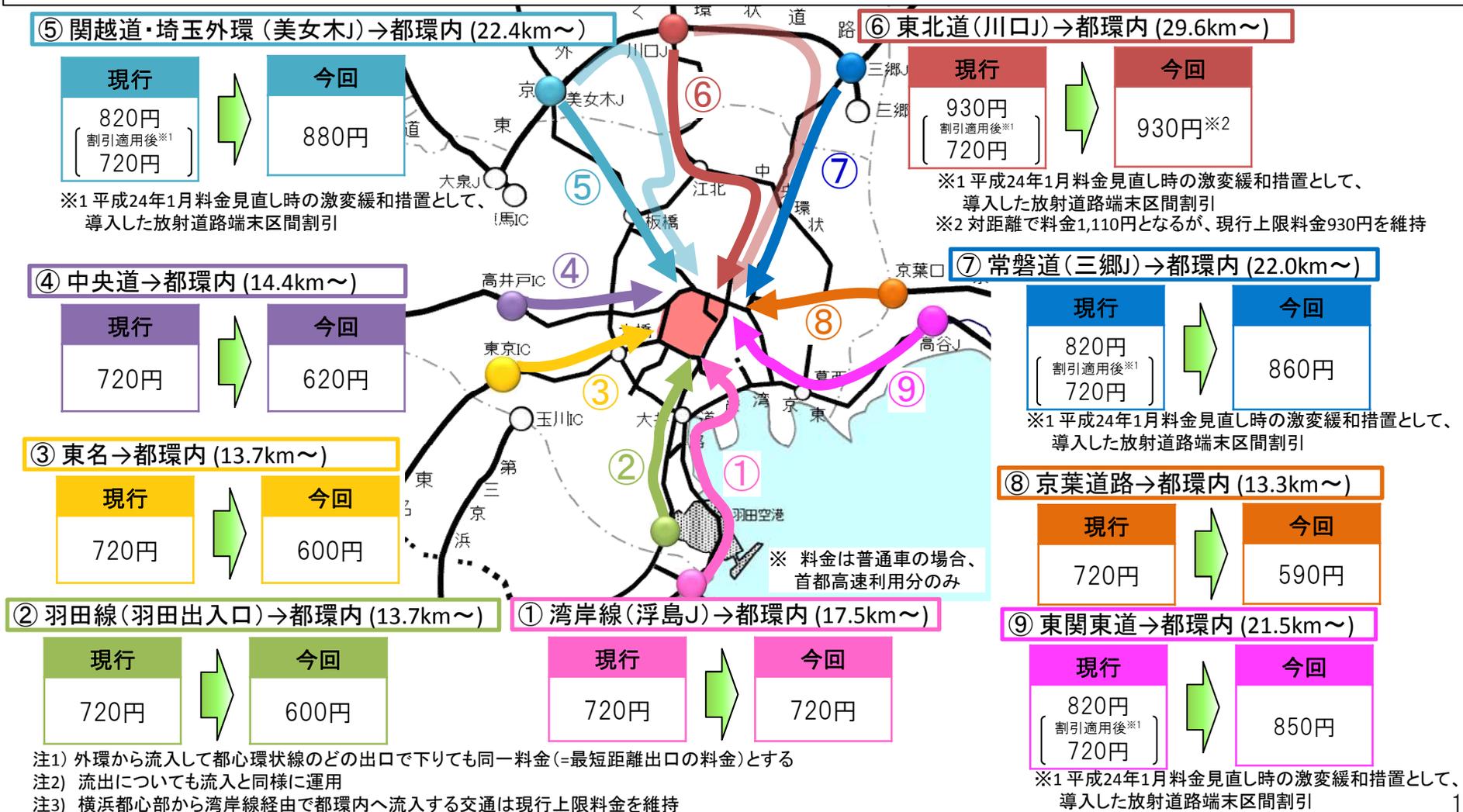


(注)首都高速の場合  
 ※ 埼玉外環については、圏央道概成(境古河～つくば中央の開通時)に合わせ、新たな料金を導入予定 13

# 首都圏の新たな料金の取組状況 (参考資料)

## 【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)

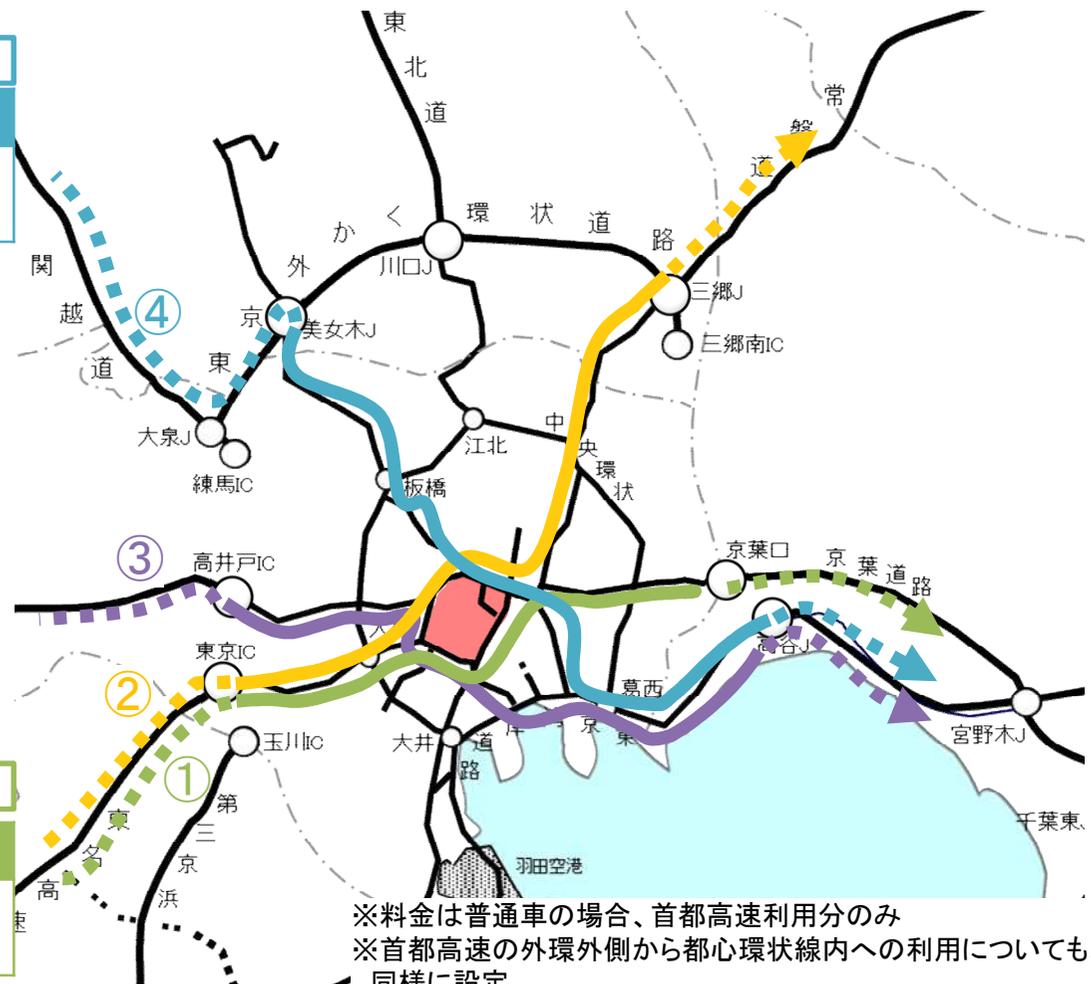
現行	対距離	今回
930円	1,400円 (+470円)	1,300円

### 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



## 【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

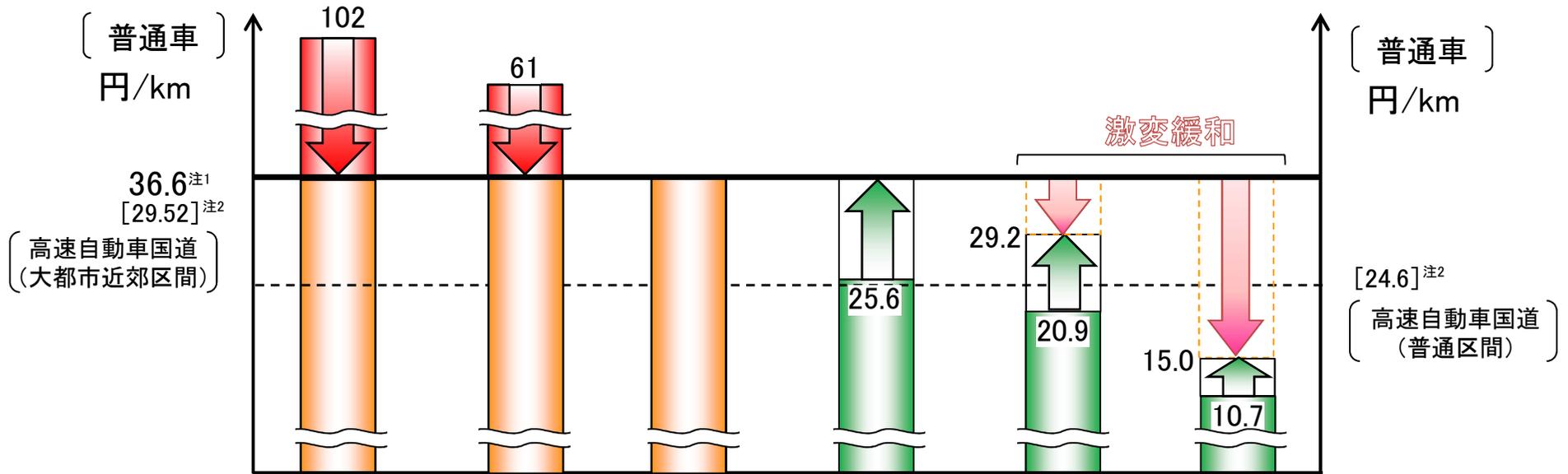
※2 渋滞対策を計画中

#### 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

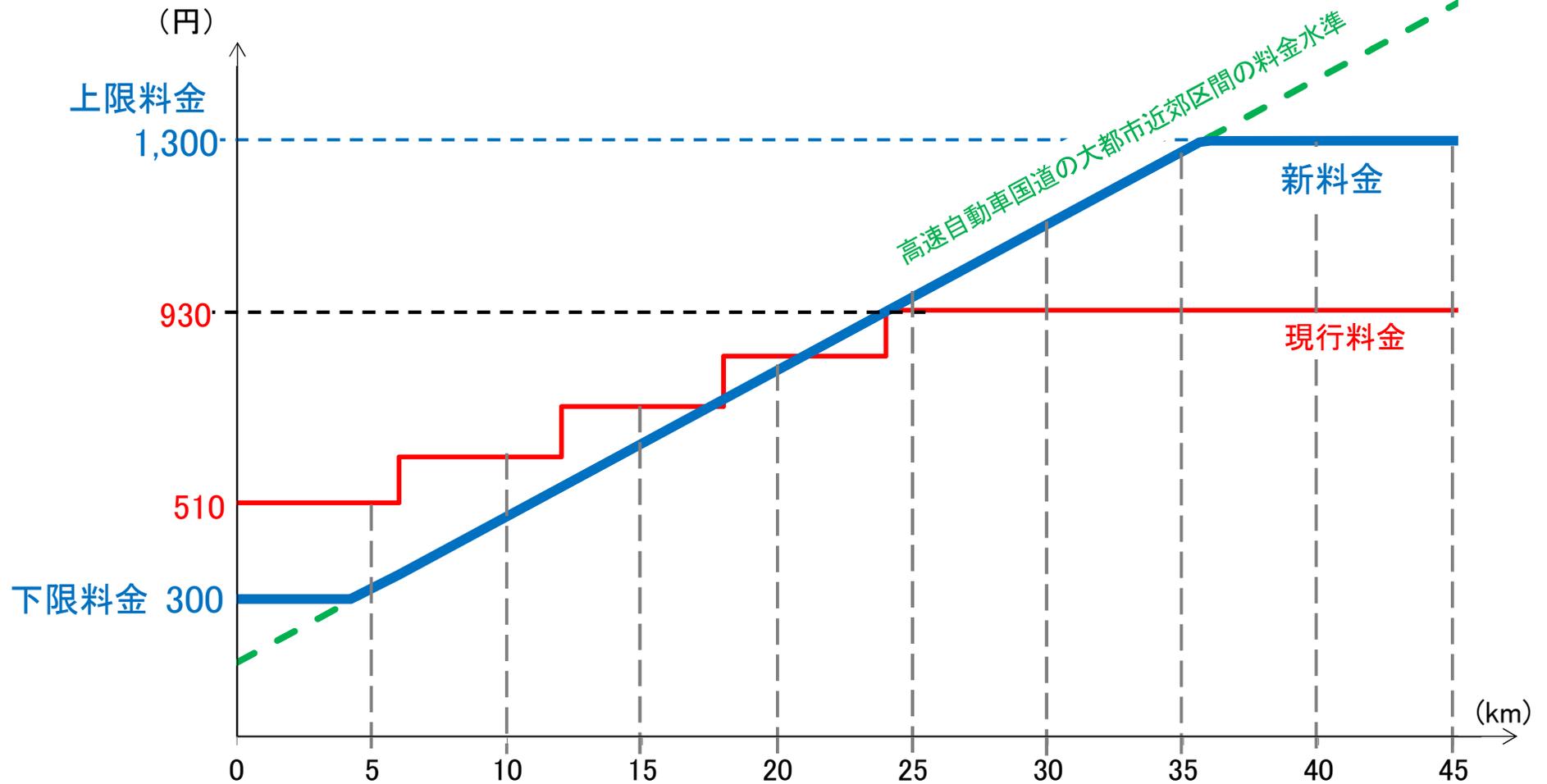
# (参考)首都高速の料金について①



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)首都高速の料金について②



(注)通行料金はETC車の例

# (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ルート料金=Bルート料金]

※激変緩和措置が必要

影響を検証した上で



【今後】

<将来>

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ルート料金 < Bルート料金]

※料金差を事前に設定、定期的に見直し

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>

