

首都圏の高速道路の新たな料金体系の導入について

平成 27 年 7 月 30 日に社会資本整備審議会 国土幹線道路部会において、『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申』がとりまとめられ、この中間答申に示された方針に沿って、9 月 11 日に首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針案が示されましたので、その概要を報告します。

1 中間答申の概要について(首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系)

(1) 現行の課題(詳細 資料 5-1)

路線ごとに決定した料金体系をつなぎ合わせたことによる課題がある。

- ・料金水準等が路線や区間によって異なる。
- ・圏央道経由よりも都心部経由の方が安くなるなど、経路による差異が生じている。

(2) 新しい料金体系の確立に向けた取組みの主な内容(詳細 資料 5-2)

① 料金体系の整理・統一

- ・料金水準等について、対距離制を基本として統一
- ・具体の料金水準については、大都市近郊区間の高速自動車道国道の水準を参考に検討

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。

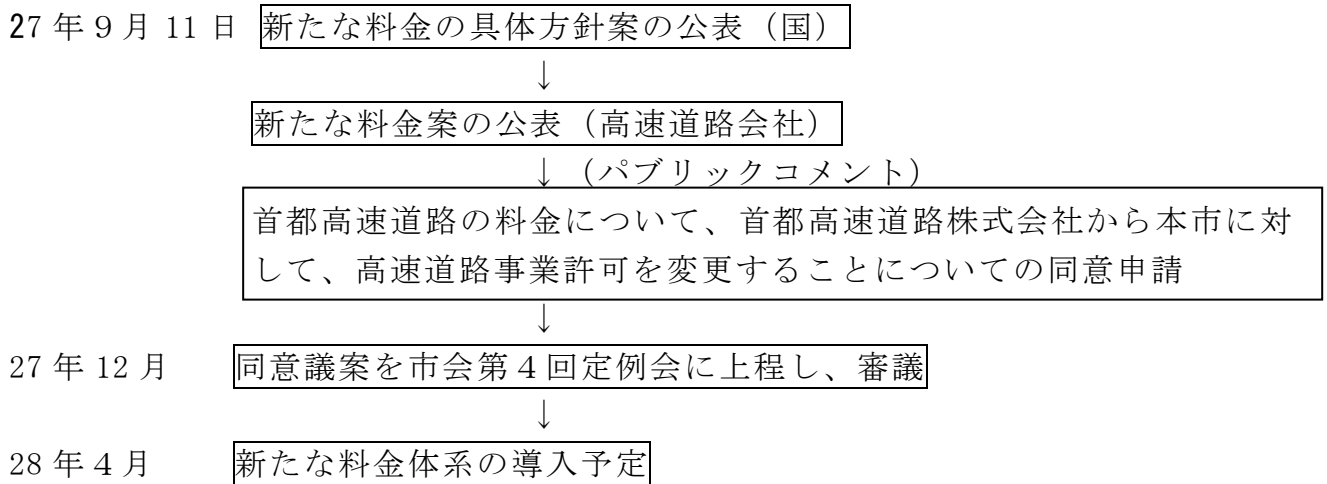
(3) 料金体系の確立にあたっての留意事項(詳細 資料 5-3)

- ・料金体系の確立に向けたロードマップを明確化
(圏央道概成(平成 27 年度末)/東京オリンピック・パラリンピック(平成 32 年)/三環状完成)
- ・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
- ・混雑状況に応じた料金施策(将来)
(都心経由と環状道路経由の料金に差⇒混雑状況に応じた機動的な料金)

2 新たな高速道路料金に関する具体方針案の概要について

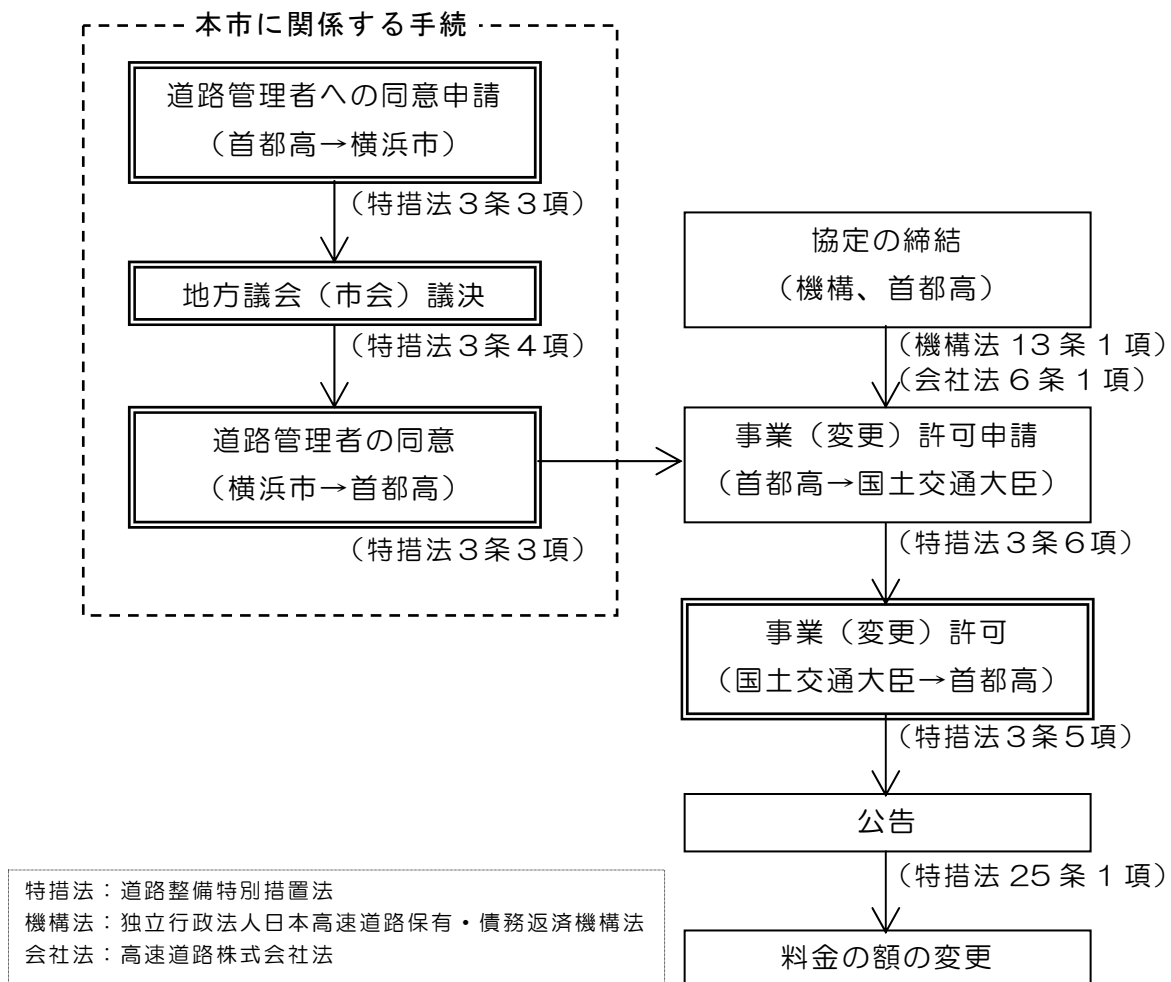
資料 5-4 参照

3 当面の予定について



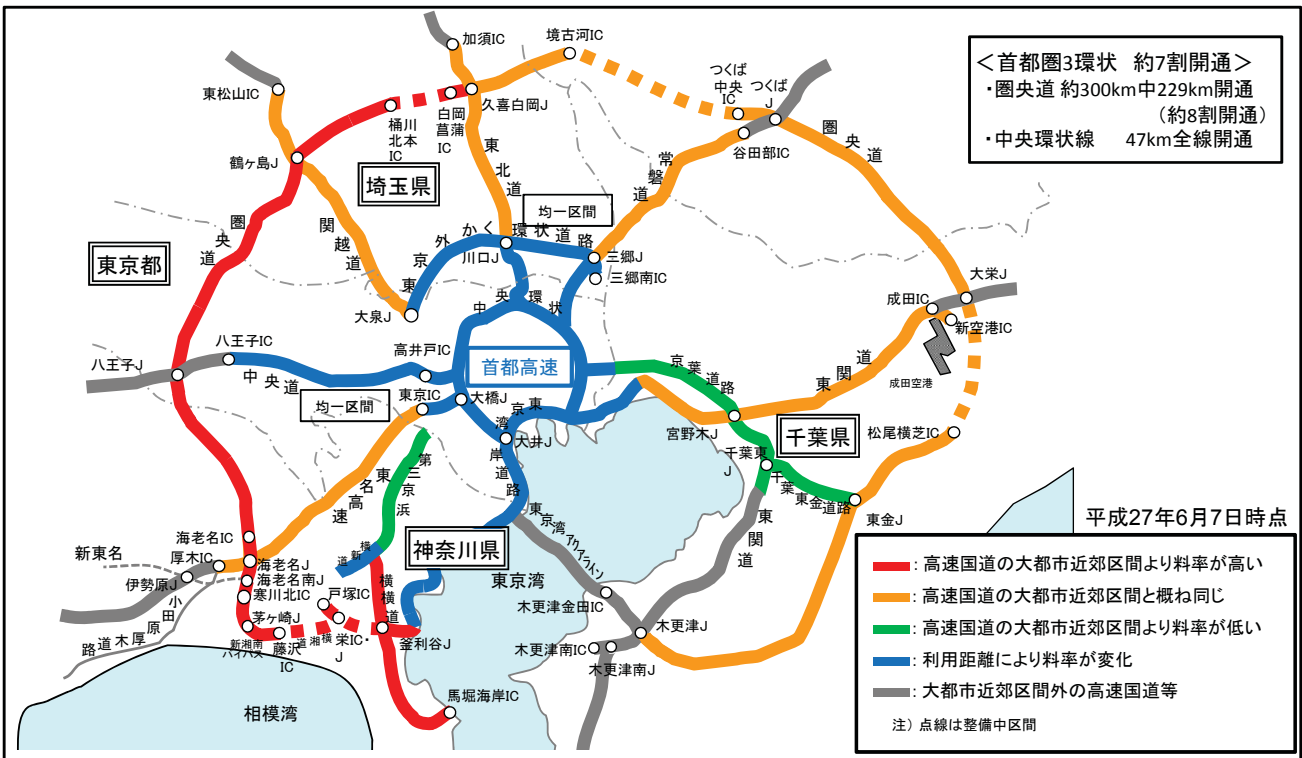
【参考】

首都高速道路の料金の額に関する許可事項の変更に関する主な手続き



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



首都圏における同一起終点に対する経路別料金

○ 発着地点が同じでも、経路により料金が異なっているため、自由な経路選択が妨げられるおそれがある

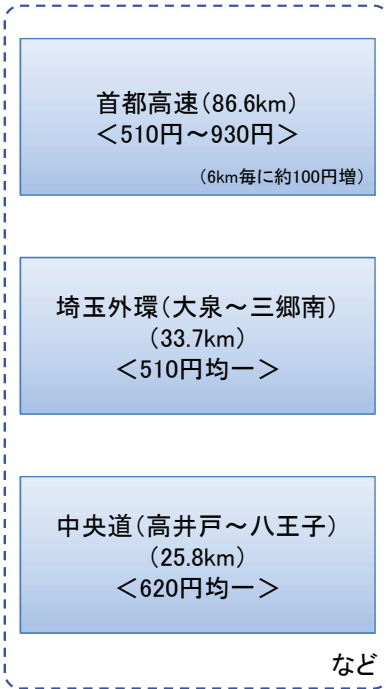
■ 経路別料金の例 (料金割引は考慮していない)

※普通車料金



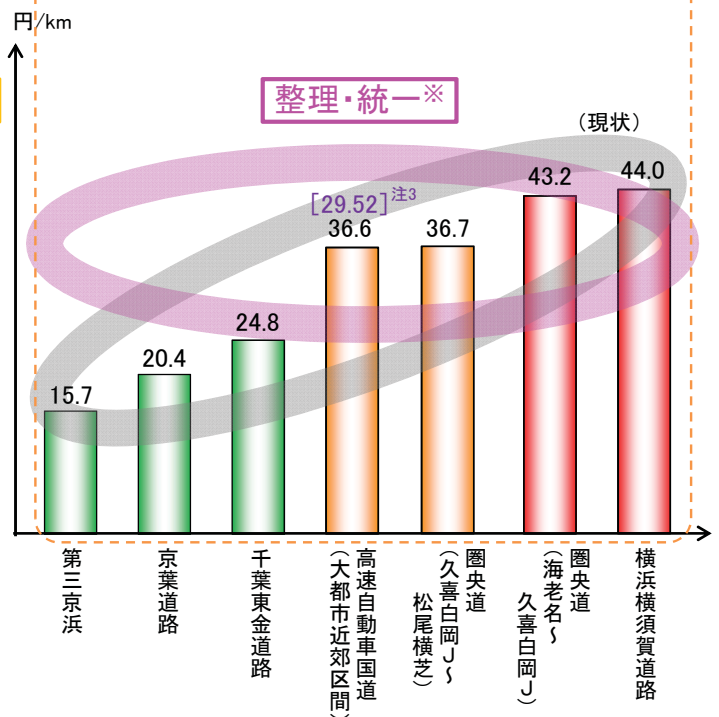
首都圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等



対距離料金区間

対距離化※



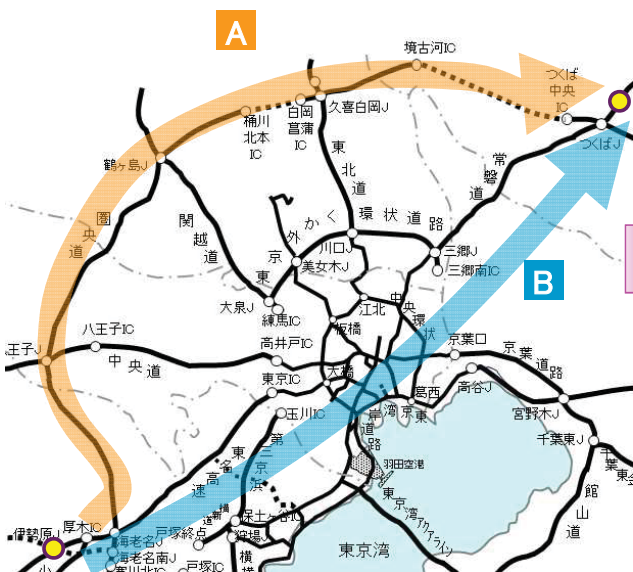
※激変緩和措置が必要

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

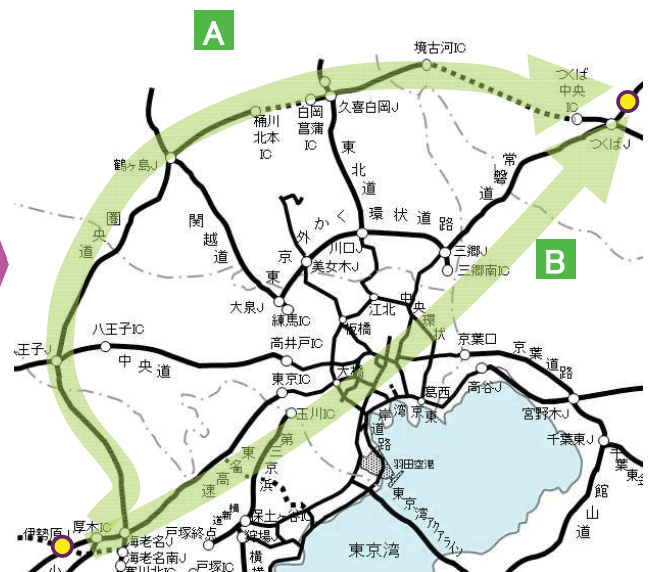
起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現 (イメージ)

- 例えば圏央道の内側において、発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても、管理主体等によらず料金を等しくする

[Aルート料金 > Bルートの料金] 厚木IC → 桜土浦



[Aルートの料金 = Bルートの料金]



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(圏央道概成後)】

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 】

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

<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>

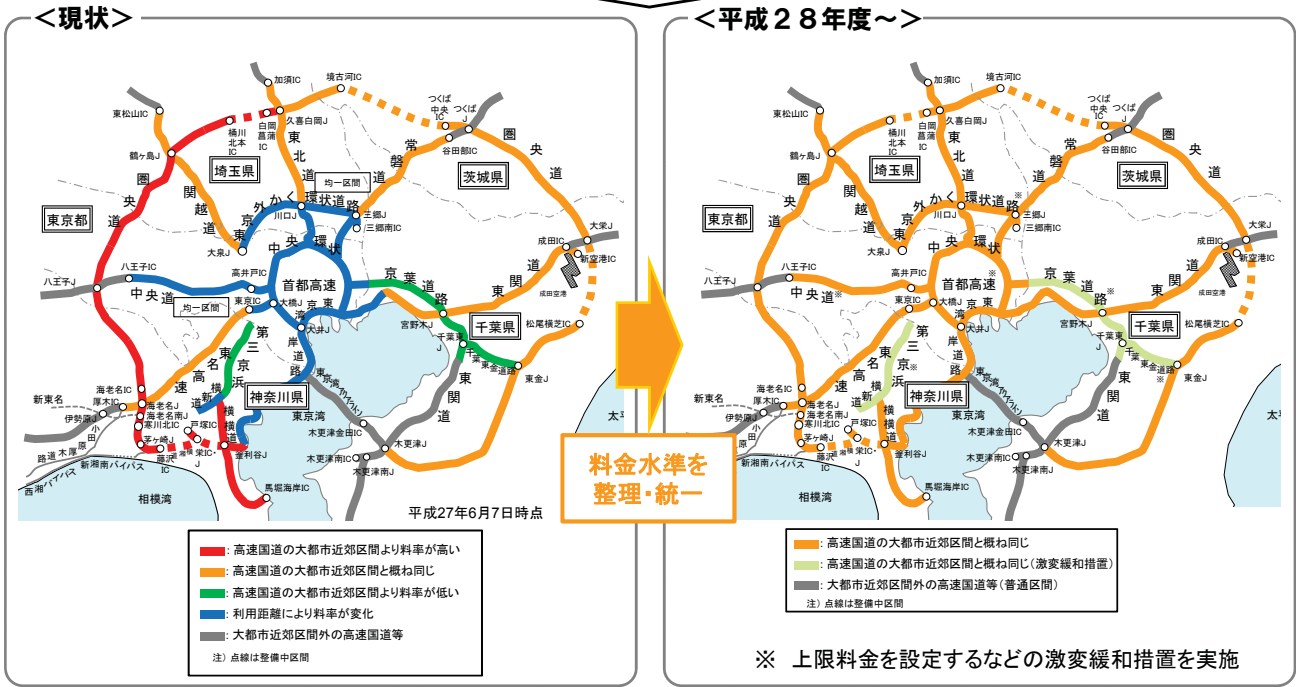
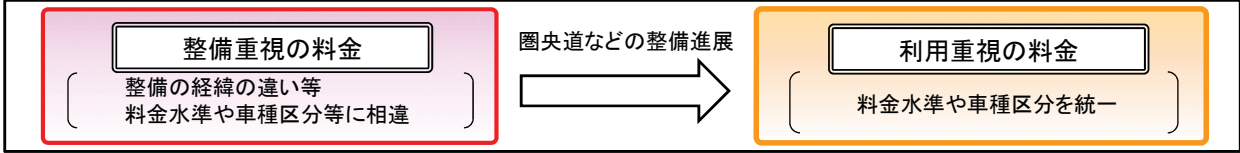


<他の時間帯>

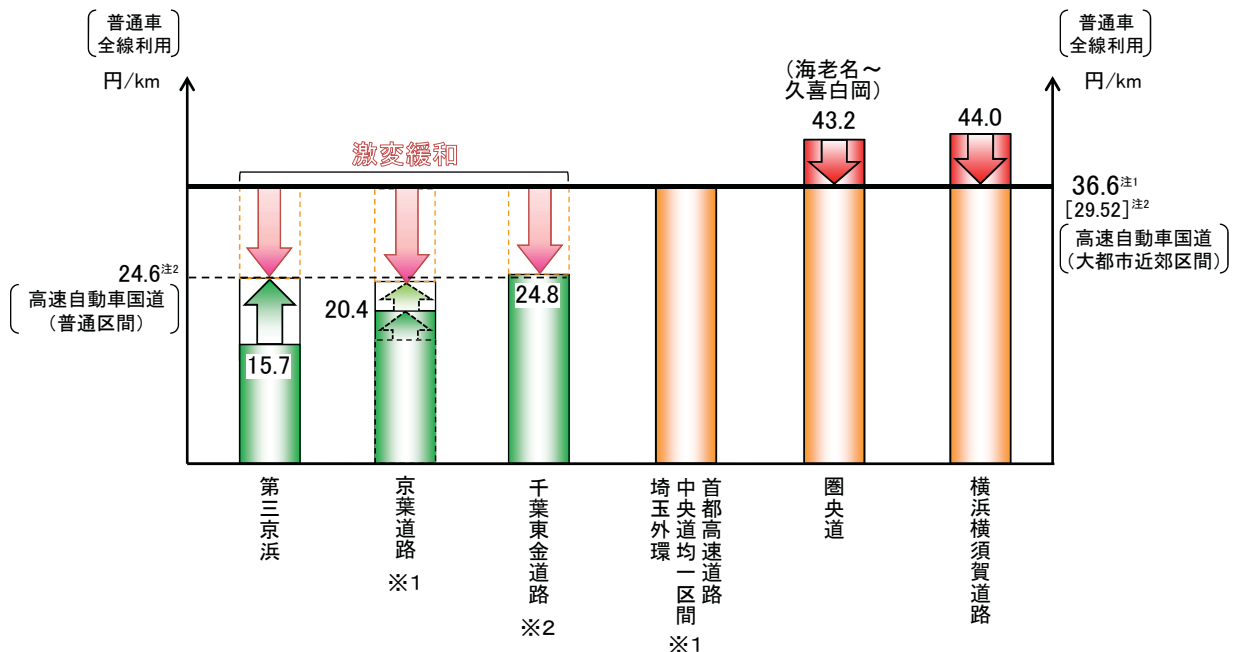


混雑状況に
応じて切替

首都圏内の料金水準



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~大栗))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

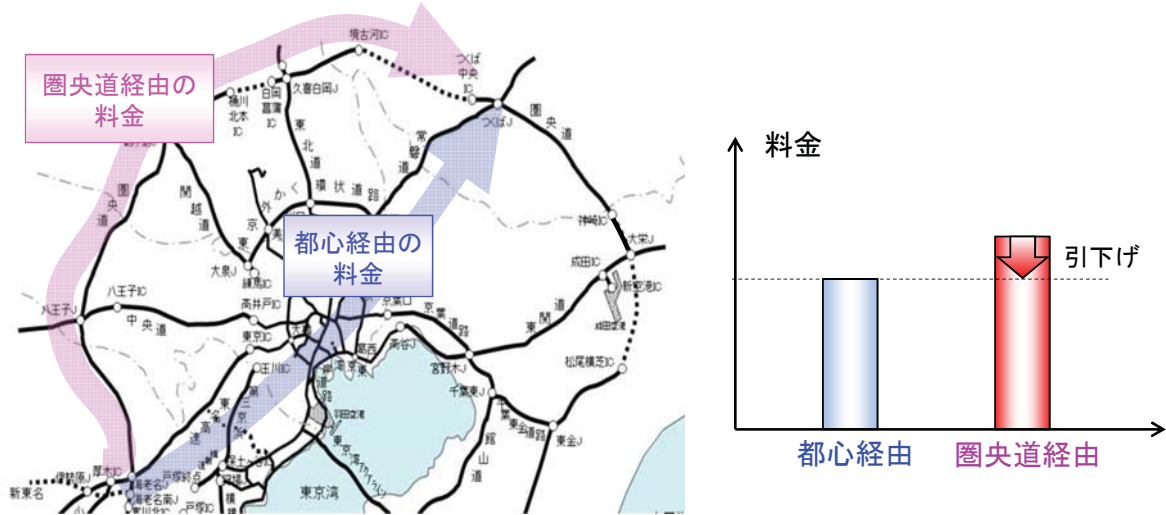
首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案) (H27.9.11)

裏面あり

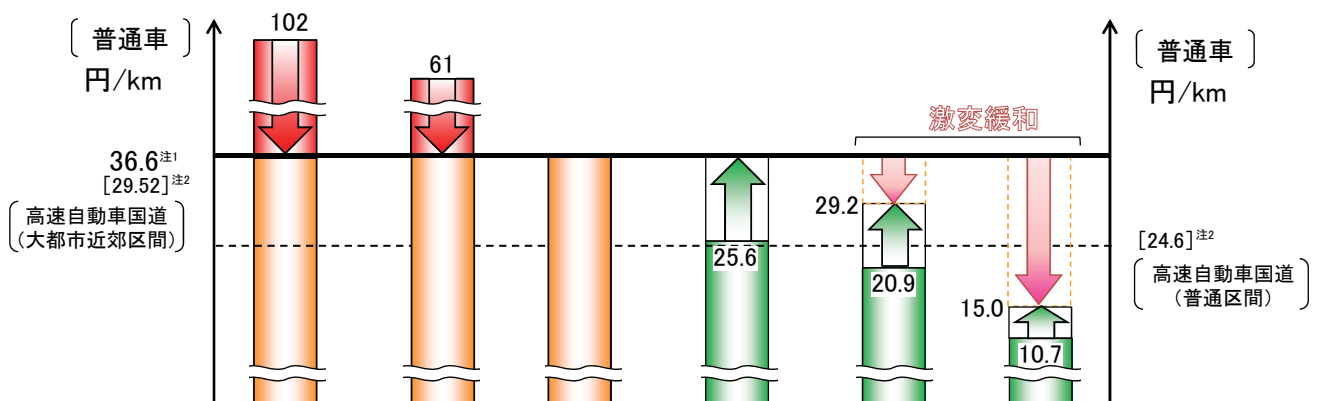
起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 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)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 (32.7km)

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

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案) (H27.9.11)