

「首都圏の新たな高速道路料金の具体案」について

(目次)

首都圏内の新たな高速道路料金の具体案の全体概要

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	4
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	5
首都圏内の料金水準の整理・統一(案)	6
首都圏の高速道路の車種区分の整理・統一(案)	7
起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現(案)	8
外環の利用により都心へ流入する交通の料金設定(案)	9
都心を通過する交通の料金設定(案)	10

各路線の料金等(首都高速道路・NEXCO)

圏央道の料金について(案)	12
外環道の料金について(案)	13
首都高速料金について(案)	15
首都高速の割引について(案)	17
首都高速の割引について(大口・多頻度割引)(案)	18
中央道(高井戸～八王子)の料金について(案)	19
横浜新道・第三京浜の料金について(案)	20
横浜横須賀道路の料金について(案)	21
京葉道路、千葉東金道路、新湘南バイパスの料金について(案)	22
京葉道路の料金について(案)	23
新湘南バイパスの料金について(案)	24
外環利用により都心へ流入(流出)する交通の料金について(案)	25
首都圏の新たな高速道路料金 今後の手続きの流れ	26

参考資料

(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)	28
(参考) 首都圏の料金体系の段階的な見直し(イメージ)	29

首都圏の新たな高速道路料金の具体案の全体概要

(注1)本項目に記載する通行料金については、特段記載のない限り普通車の通行料金(消費税8%)を記載している。

(注2)料金例について、「現行」は現行料金、「対距離」は高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準で統一した場合の料金、「今回」は激変緩和措置を踏まえた料金である。

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

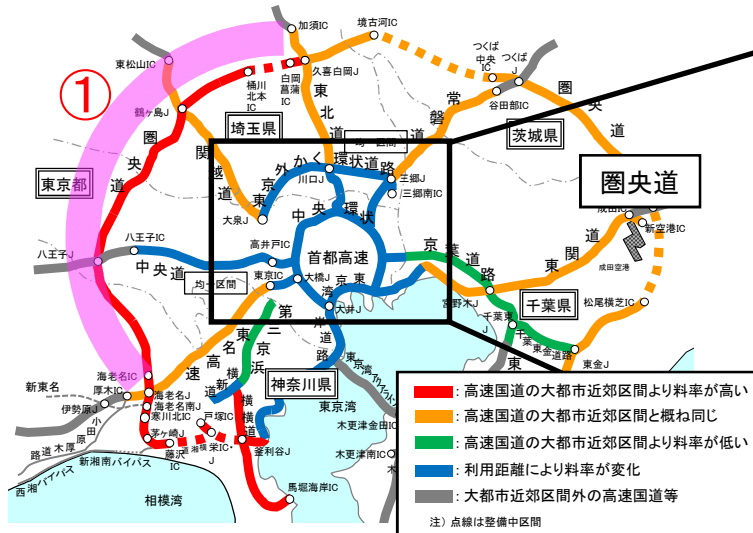
（圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合）

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

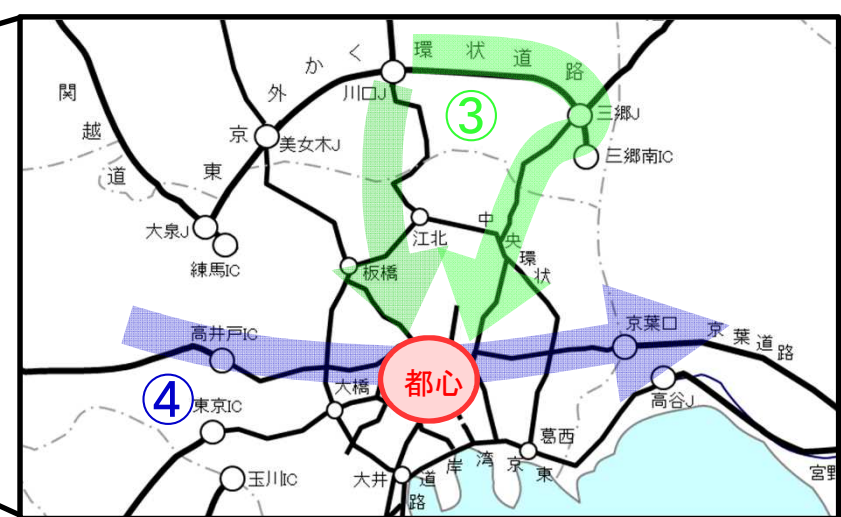
⇒整備の経緯の違い等により異なっている料金水準や車種区分について、対距離制を基本に整理・統一

○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

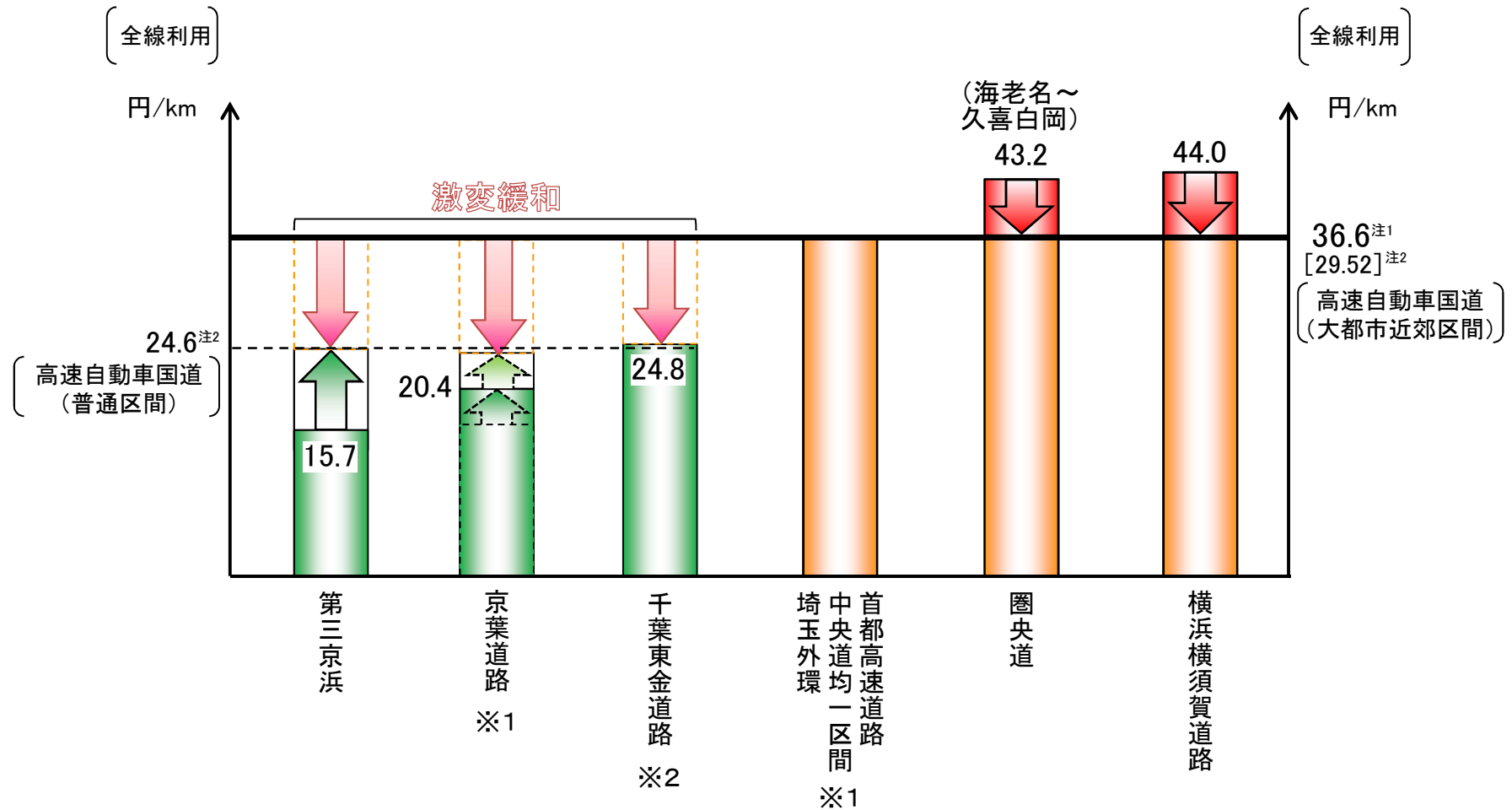


<外環>

- 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

首都圏内の料金水準の整理・統一(案)

- 整備の経緯の違い等により異なっている首都圏の料金水準を、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一



※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

出典: H27.9.11 国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」

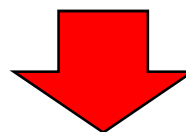
首都圏の高速道路の車種区分の整理・統一(案)

- 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系とするため、車種区分及び車種間比率(普通車1.0)を5車種区分に整理・統一

【車種間比率】

	対象路線	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
2車種	首都高速	1.0			2.0	
3車種	京葉道路 千葉東金道路 新湘南バイパス	1.0			1.5	3.5 ^(注1)
5車種	その他	0.8	1.0	1.2	1.65	2.75

(注1)新湘南バイパスについては3.8



5車種区分に整理・統一^(注2)

【車種間比率】

	対象路線	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
5車種	全路線	0.8	1.0	1.2	1.65	2.75

(注2)首都高速については段階的に実施することとし、平成32年度までは、中型車1.07、特大車2.14とする

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現(案)

- 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、圏央道や外環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(当面は料金体系の整理・統一における激変緩和措置を考慮し、最安値とする)を基本に料金を決定。(圏央道経由の料金 > 都心部経由の料金 ⇒ 圏央道経由の料金を引下げ)

(※) 都心部(首都高速)経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引下げない。

■ 経路別料金の例

(ETC車・料金割引は考慮していない)



厚木⇄久喜

経路選択	現行	新料金 (注)
圏央道 (98.9km)	3,770円	3,310円 (▲460円)
圏央道・外環道 (140.8km)	5,210円	4,760円 (▲450円)
首都高速 (99.5km)	3,180円	3,550円 (+370円)

同一発着 同一料金
3,310円
3,550円

八王子⇄つくば中央

経路選択	現行	新料金 (注)
圏央道 (125.9km)	4,300円	4,120円 (▲180円)
圏央道・外環道 (146.4km)	4,920円	4,730円 (▲190円)
首都高速 (103.9km)	2,940円	3,660円 (+720円)

同一発着 同一料金
3,660円

(注) 新料金については、P.12以降の料金設定に基づき計算。なお、外環道の料金については、圏央道の概成時(境古河～つくば中央の開通時)に合わせて導入される料金に基づき計算。

外環の利用により都心へ流入する交通の料金設定(案)

- 都心環状線への流入に対しては、流入交通の分散を図るため、放射高速道路から外環道を利用して1JCT間のみ移動する場合は、ETC車を対象に、外環道の料金を全額割引(但し、大泉JCT～美女木JCT間は除く、流出の場合も同様、P.25参照)
- 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
→どの方向からの流出入に対しても、当面、現行の首都高速の上限料金(普通車:930円)以内を維持する

⑤ 関越道・埼玉外環(美女木JCT)⇄都環内(22.4km～)

現行	今回
820円 〔割引適用後※1〕 720円	880円

※1 平成24年1月料金見直し時の激変緩和措置として、導入した放射道路端末区間割引

④ 中央道⇄都環内(14.4km～)

現行	今回
720円	620円

③ 東名⇄都環内(13.7km～)

現行	今回
720円	600円

② 羽田線(羽田出入口)⇄都環内(13.7km～)

現行	今回
720円	600円

① 湾岸線(浮島JCT)⇄都環内(17.5km～)

現行	今回
720円	720円

⑥ 東北道(川口JCT)⇄都環内(29.6km～)

現行	今回
930円 〔割引適用後※1〕 720円	930円※2

※1 平成24年1月料金見直し時の激変緩和措置として、導入した放射道路端末区間割引

※2 対距離で料金1,110円となるが、現行上限料金930円を維持

⑦ 常磐道(三郷JCT)⇄都環内(22.0km～)

現行	今回
820円 〔割引適用後※1〕 720円	860円

※1 平成24年1月料金見直し時の激変緩和措置として、導入した放射道路端末区間割引

⑧ 京葉道路⇄都環内(13.3km～)

現行	今回
720円	590円

⑨ 東関東道⇄都環内(21.5km～)

現行	今回
820円 〔割引適用後※1〕 720円	850円

※1 平成24年1月料金見直し時の激変緩和措置として、導入した放射道路端末区間割引



※ 料金は普通車の場合、首都高速利用分のみ

(注1) 首都高速の料金は、外環内側から流入して都心環状線のどの出口で降りても同一料金(最短距離出口の料金)とする

(注2) 通行料金はETC車の例

都心を通過する交通の料金設定(案)

- 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、ETC車を対象に、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)

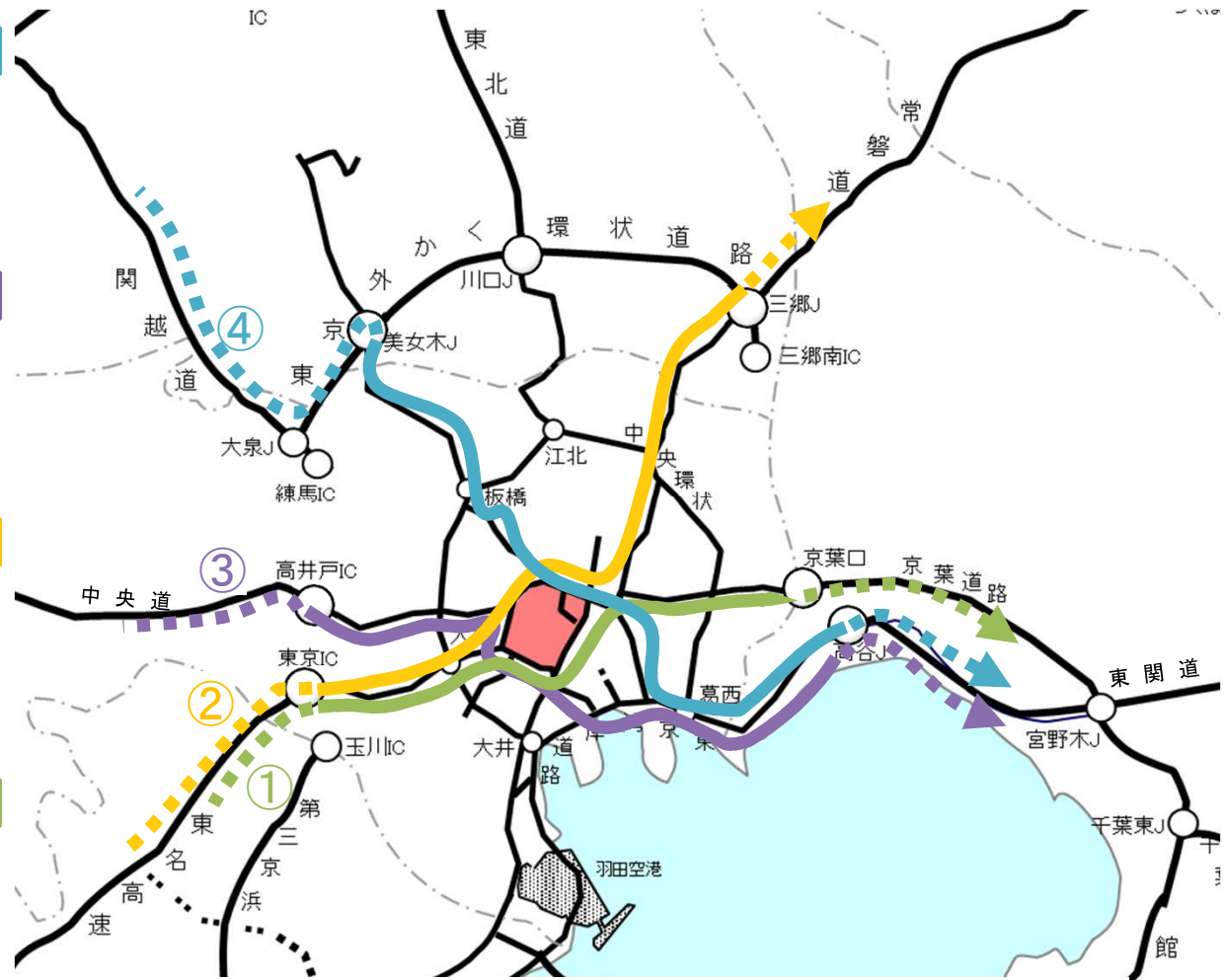
現行	対距離	今回
930円	1,400円 (+470円)	1,300円

② 東名高速→常磐道 (40.3km)

現行	対距離	今回
930円	1,450円 (+520円)	1,300円

① 東名高速→京葉道路 (31.6km)

現行	対距離	今回
930円	1,170円 (+240円)	1,170円



(注1) 外環外側から首都高速の都心環状線内の利用についても、同様に設定
 (注2) 通行料金はETC車の例

各路線の料金等(首都高速道路・NEXCO)

(注1)本項目に記載する通行料金については、特段記載のない限り普通車の通行料金(消費税8%)を記載している。

(注2)料金例について、「現行」は現行料金、「対距離」は高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準で統一した場合の料金、「今回」は激変緩和措置を踏まえた料金である。

圏央道の料金について(案)

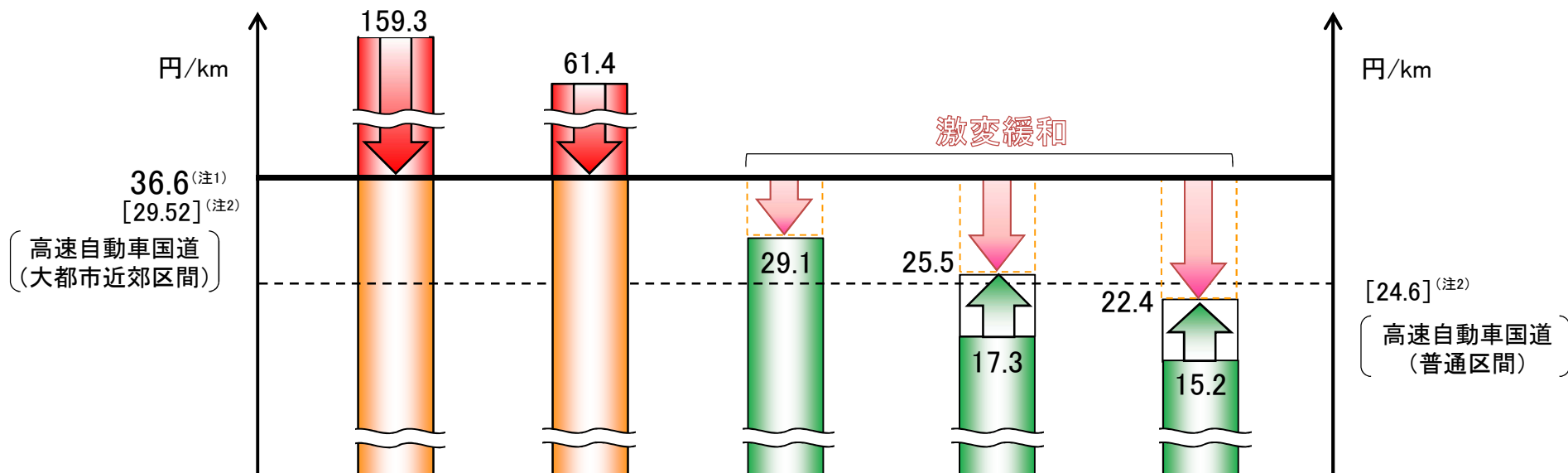
- 割高となっている西側区間を含めて、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に引き下げる。
- 他の道路と連続利用する場合、利用1回あたりの固定額(ターミナルチャージ)は料金に加算しない。
- 更にETC2.0搭載車を対象とした料金割引を追加。
 - (1) 圏央道の料金水準を約2割引
 - (2) 圏央道利用分を大口・多頻度割引の「割引対象一般有料道路」の範囲に加える



※短距離区間等については、当面、激変緩和措置として現行料金に据置き。
 ※圏央道特別割引、圏央道連続利用割引はH27年度末で終了する。

外環道の料金について(案)

- ETC車については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とし、対距離制に移行する。ただし、激変緩和措置として当面の間は上限料金(750円※)及び下限料金(270円)を設定する。
- 外環道と放射高速道路との1JCT間(関越(大泉JCT)～東北道(川口JCT)等)の利用について、ETC車を対象に、激変緩和措置として現行料金(510円)に据置く。
- 非ETC車については、均一料金制を継続し、上限料金(750円※)を適用する。ただし、和光・和光北→大泉JCT等の、端末方向への短距離利用については、当面、現行料金(510円)に据置く。
- 外環道の料金は、他の道路とは別に計算する(利用1回あたりの固定額(ターミナルチャージ)を別途課金)。



区間	大泉JCT ～和光	大泉JCT ～美女木JCT	大泉JCT ～川口JCT	大泉JCT ～三郷JCT	大泉JCT ～三郷南
利用距離	3.2km	8.3km	17.5km	29.4km	33.5km
現行	510円	510円	510円	510円	510円
対距離	260円	430円	720円	1,100円	1,230円
今回	270円	430円	510円	750円	750円

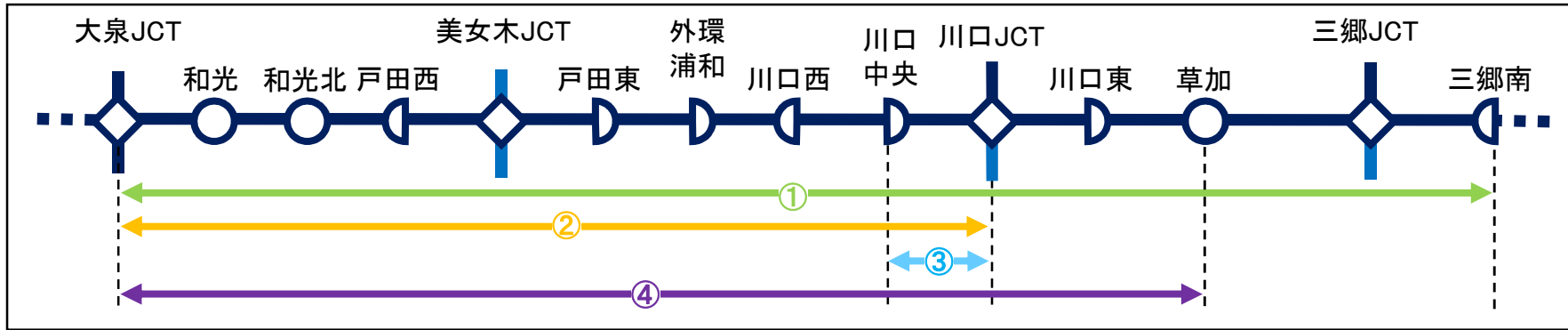
(注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速(厚木～東京)の例(税込)

(注) 通行料金はETC車の例

(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

※埼玉外環については、圏央道の概成時(境古河～つくば中央の開通時)に合わせて導入予定。また、千葉外環(三郷南～高谷JCT(仮称))、東京外環(東名JCT(仮称)～大泉JCT)の開通に伴う延伸距離に応じた、上限料金とする予定。(上限料金については、外環道全線開通時に首都高速の上限料金と同程度となるよう設定)

外環道の料金について(案)



① 大泉JCT⇄三郷南 (33.5km)

ETC車・非ETC車ともに上限料金を適用

現行	対距離	ETC	非ETC
510円	1,230円 (+720円)	750円 (※)	750円 (※)

② 大泉JCT⇄川口JCT (17.5km)

ETC車は現行料金に据置き、非ETC車は上限料金を適用

現行	対距離	ETC	非ETC
510円	720円 (+210円)	510円	750円 (※)

③ 川口中央⇄川口JCT (0.9km)

ETC車は下限料金を適用、非ETC車は上限料金を適用

現行	対距離	ETC	非ETC
510円	190円 (▲320円)	270円	750円 (※)

④ 大泉JCT⇄草加 (22.2km)

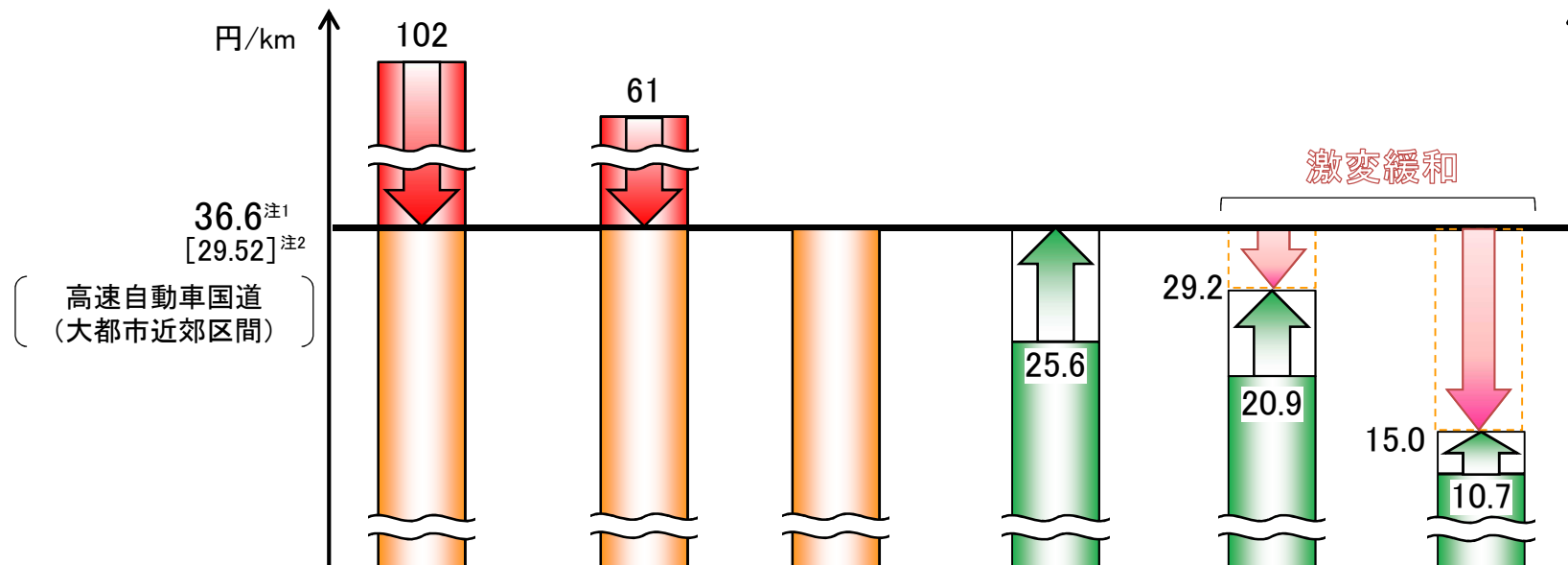
ETC車は現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準
非ETC車は上限料金を適用

現行	対距離	ETC	非ETC
510円	870円 (+360円)	660円	750円 (※)

※千葉外環(三郷南～高谷JCT(仮称))、東京外環(東名JCT(仮称)～大泉JCT)の開通に伴う延伸距離に応じ、上限料金とする予定。(上限料金については、外環道全線開通時に首都高速の上限料金と同様となるよう設定)

首都高速料金について(案)

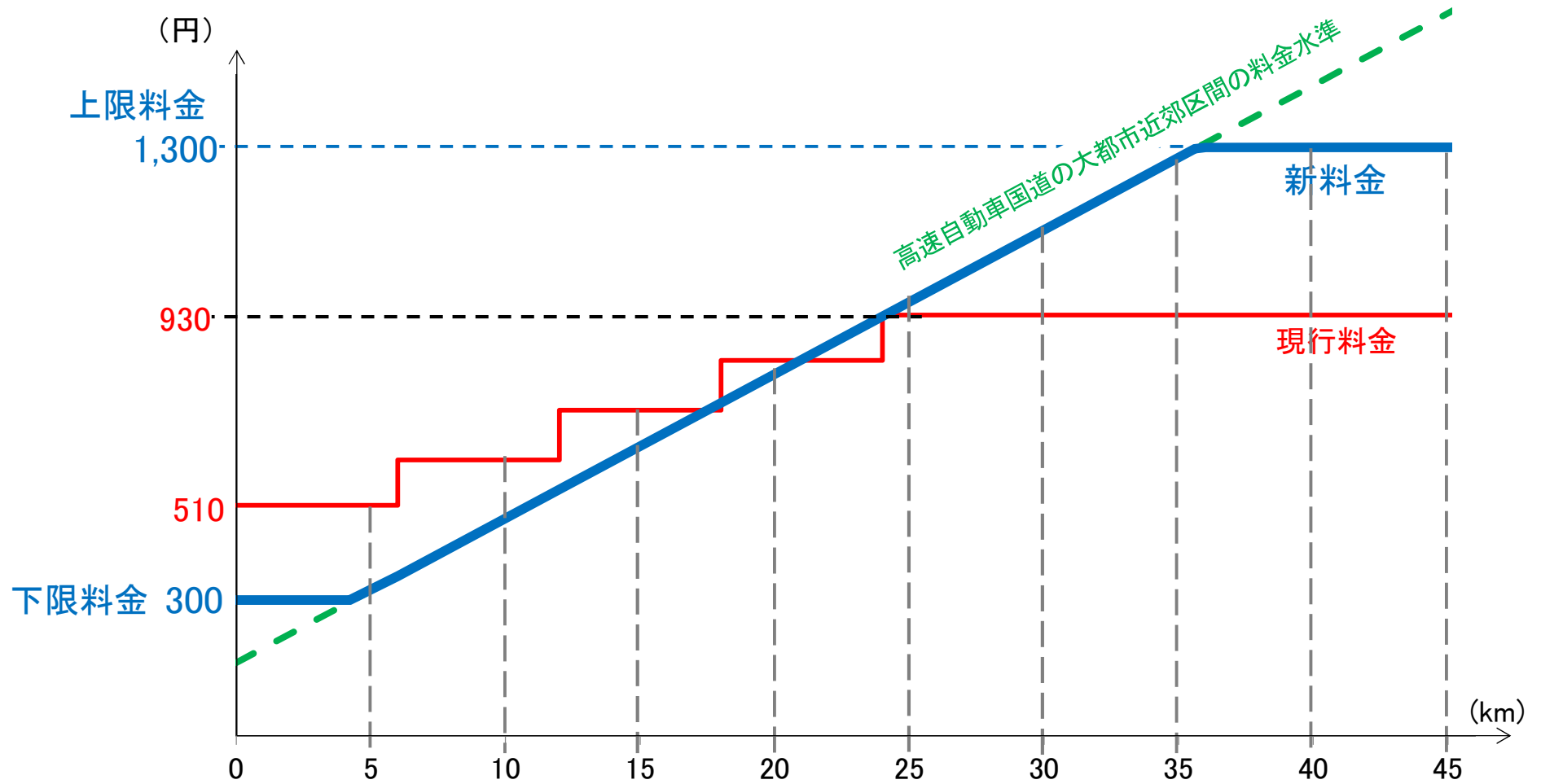
- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準と同じとする対距離制を導入
- ただし、物流への影響や非ETC車の負担の大幅な負担増や、短距離利用の車の負担減による渋滞増加が起きないように、当面、上下限料金を設定



利用距離	5km	10km	24km	36km	45km	86km
現行料金	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
 (注4) 上限料金については、利便増進事業による割引
 (注5) 通行料金はETC車の例

首都高速料金について(案)



(注) 通行料金はETC車の例

首都高速の割引について(案)

ETC車で利用の場合に適用

① 大口・多頻度割引

- ・車両単位割引最大20% (既存分は最大12%)
- ・契約単位割引10%
- ・中央環状線の内側を通行しない交通に対しては5%拡充

② 環境ロードプライシング割引*

- ・現行の割引を継続する

③ その他割引

都心流入割引

- ・外環内側から都心環状線内の流出入については、最短距離の出入口までの距離を基本に料金を設定する。なお、現行の上限料金930円(普通車)を上限とする

都心流入・湾岸線誘導割引

- ・横浜都心部から都心環状線内の流出入について、現行の上限料金930円(普通車)を上限とする。
※湾岸線利用に限る



- ・①、③の割引は、当面、実施する
- ・平成24年1月の距離別料金移行時に激変緩和措置として導入した、現行の「会社間乗継割引」、「中央環状線迂回利用割引」、「埼玉線内々利用割引」、「放射道路端末区間割引」、「羽田空港アクセス割引」は、H27年度末で終了する

* 利便増進事業による割引

首都高速の割引について(大口・多頻度割引)(案)

- 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行しない交通には最大35%まで拡充する。

【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)

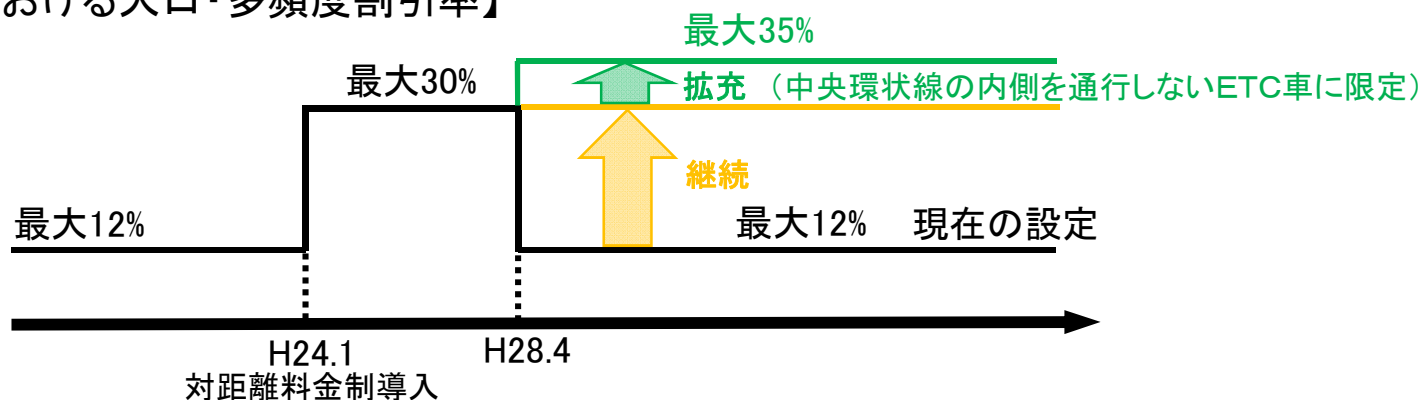
月間利用額(契約者単位)	割引率※1
100万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が5千円を超える場合	(10%)

+

⇒ 現行の最大割引率 約30%

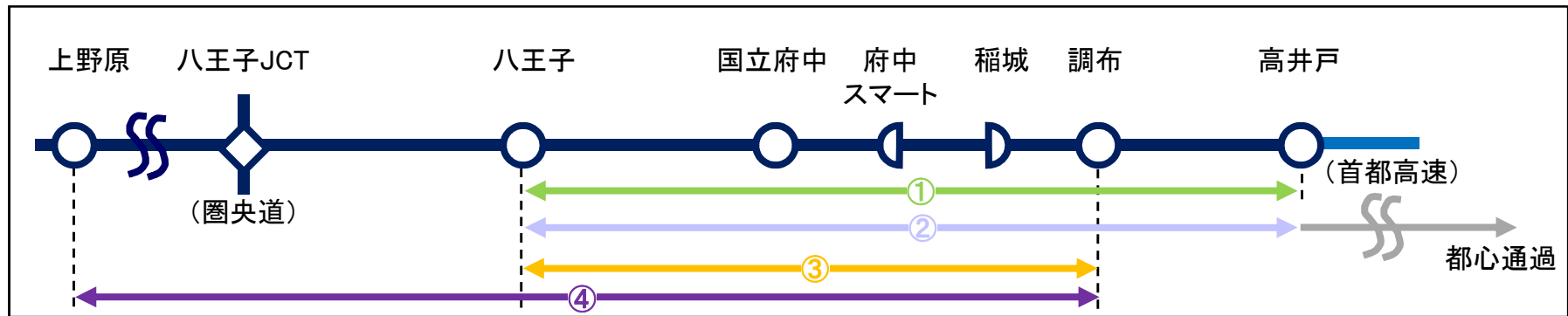
※1 ()内は現行の割引率(措置期間は、平成28年3月末までの間)

【首都高速における大口・多頻度割引率】



中央道（高井戸～八王子）の料金について(案)

- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準とし、均一料金制から対距離制へ移行する。ただし、都心を発着する交通については当面、激変緩和措置として現行料金(620円)を上限料金とする。
- 上記にかかわらず、高井戸～八王子の区間では、非ETC車は区間最大料金(980円)とする。
- 他車種の料金は、普通車の料金をもとに車種間比率に応じて設定。



① 八王子⇄高井戸 (25.8km)

現行	対距離	ETC	非ETC
620円	980円 (+360円)	620円	980円 (+360円)

③ 八王子⇄調布 (18.1km)

現行	対距離	ETC	非ETC
620円	740円 (+120円)	620円	980円 (+360円)

② 八王子⇄高井戸 (25.8km)都心通過 注)

現行	対距離	ETC (都心通過)	非ETC (都心通過)
620円	980円 (+360円)	980円 (+360円)	980円 (+360円)

④ 上野原⇄調布 (42.6km)

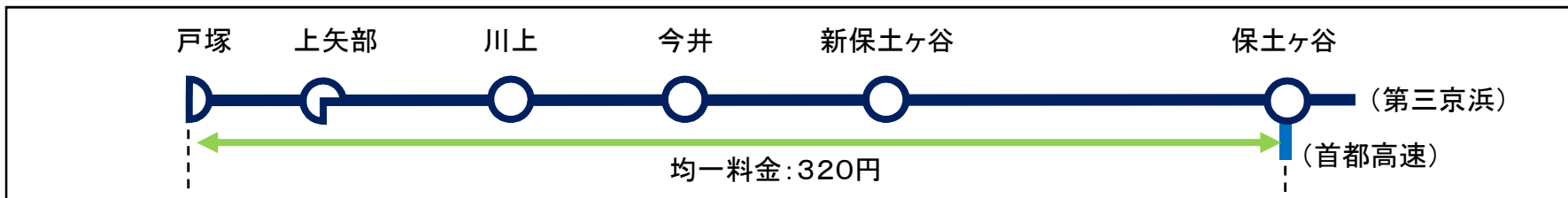
現行	対距離	ETC	非ETC
1,430円	1,390円 (▲40円)	1,390円 (▲40円)	1,790円 (+360円)

(注)都心通過とは、中央道を利用し、首都高速道路や外環道を経由して、東北道など放射高速道路を利用することをいう。
 なお、中央道、首都高速道路または外環道内で一定時間内に乗り直して、放射高速道路を利用した場合も、都心通過したものとみなす。
 また、中央道均一区間(高井戸～八王子)短区間割引は平成27年度末で終了する。

横浜新道・第三京浜の料金について(案)

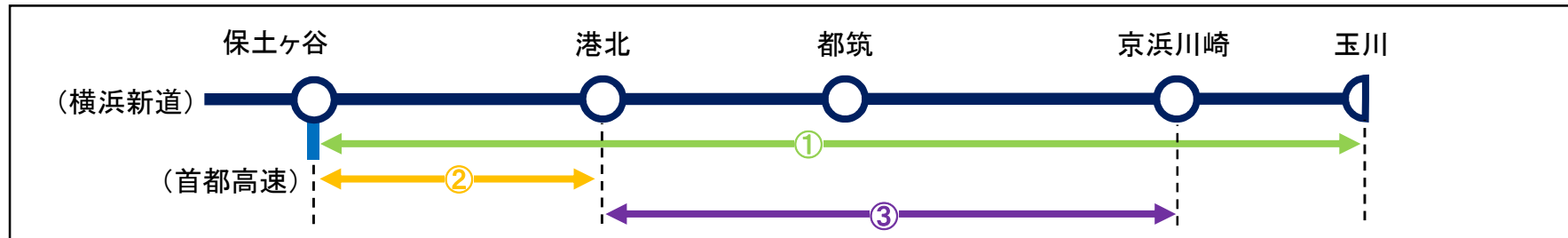
【横浜新道】

- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本としつつ、当面、激変緩和措置として現行の高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定、均一料金制を継続し、320円とする。
- 他車種の料金は、普通車の料金をもとに車種間比率に応じて設定。



【第三京浜】

- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本としつつ、当面、激変緩和措置として現行の高速自動車国道の普通区間を目安に、全線を利用した場合の料金を390円とする。
- 他区間や他車種の料金は、普通車の全線料金をもとに距離・車種間比率に応じて設定。



① 保土ヶ谷⇄玉川(16.4km)

現行	対距離	ETC・非ETC
260円	680円 (+420円)	390円

② 保土ヶ谷⇄港北(5.6km)

現行	対距離	ETC・非ETC
100円	340円 (+240円)	130円

③ 港北⇄京浜川崎(8.6km)

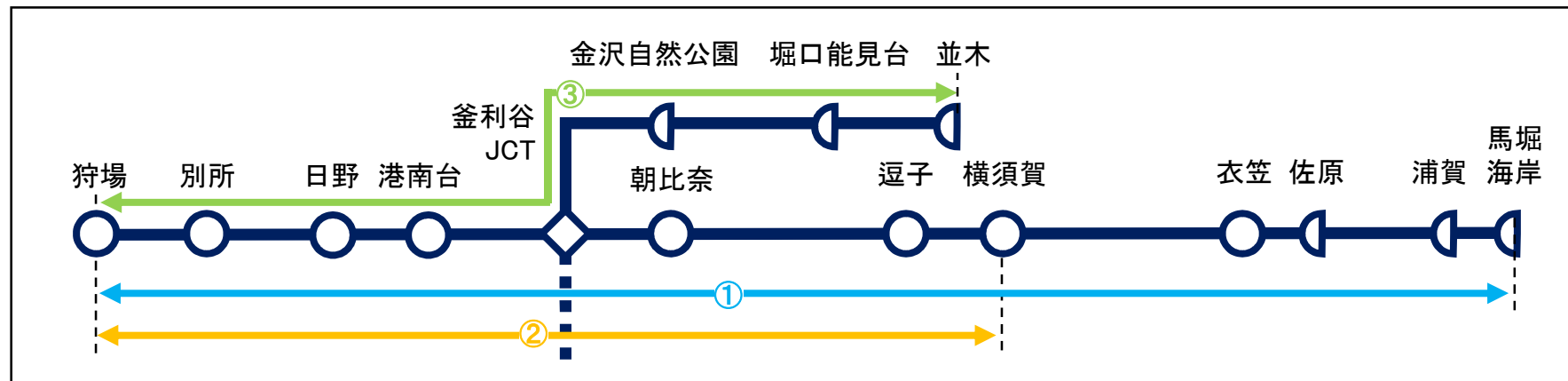
現行	対距離	ETC・非ETC
160円	440円 (+280円)	200円

(注1) 横浜新道・第三京浜については、別途渋滞対策を検討する

(注2) 横浜新道の原動機付自転車については、現行通りの車種間比率とする。

横浜横須賀道路の料金について(案)

- 狩場～朝比奈間を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間、朝比奈～馬堀海岸間を普通区間の料金水準としつつ、現行の深夜割引・休日割引の財源を活用して、全線を利用した場合の料金を950円とする。
- 他区間や他車種の料金は、狩場～朝比奈・朝比奈～馬堀海岸間の料金水準、車種間比率に応じて設定。



① 狩場⇄馬堀海岸 (32.8km)

現行	対距離	ETC・非ETC
1,440円	1,100円 (▲340円)	950円

② 狩場⇄横須賀 (21.3km)

現行	対距離	ETC・非ETC
930円	800円 (▲130円)	740円

③ 狩場⇄並木 (16.2km)

現行	対距離	ETC・非ETC
820円	680円 (▲140円)	680円

(注1) 現行の深夜割引・休日割引について、新料金導入後は適用対象外とする。
 (注2) 短距離利用の車については、当面、激変緩和措置として現行料金に据置き。

京葉道路、千葉東金道路、新湘南バイパスの料金について(案)

○現在3車種区分である京葉道路と千葉東金道路、新湘南バイパスの車種区分及び車種間比率(普通車1.0)を5車種区分に整理・統一

【車種間比率】

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
現行	1.0			1.5	3.5 (注1)
見直し案	0.8	1.0	1.2	1.65	2.75

(注1) 新湘南バイパスについては3.8

【料金例】

○京葉道路 穴川～貝塚

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
現行	130			190	440
見直し案	100	130	150	210	340

○千葉東金道路 千葉東～東金

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
現行	410			620	1,440
見直し案	320	410	490	670	1,110

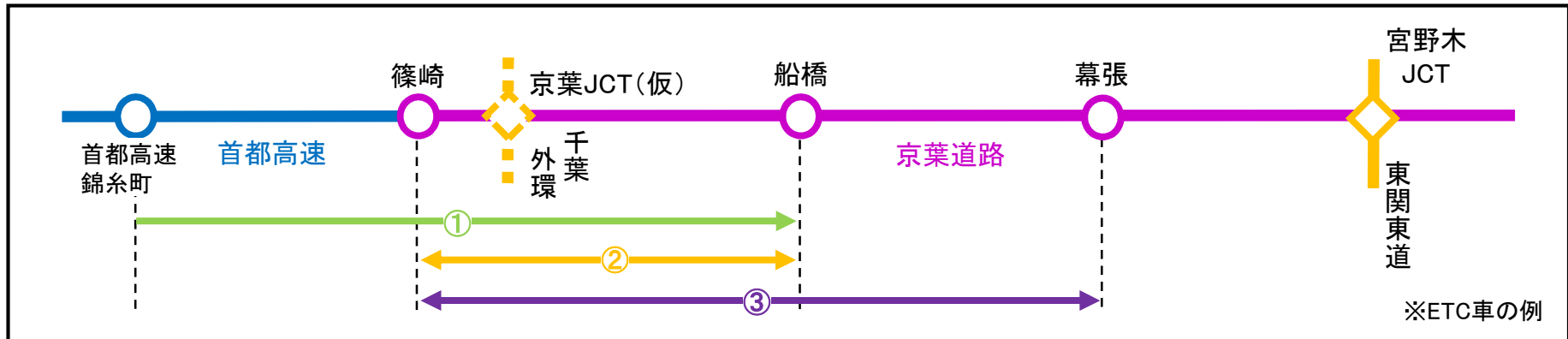
○新湘南バイパス^(注2) 藤沢～茅ヶ崎中央

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
現行	310			470	1,180
見直し案	290	310	350	440	620

(注2) 新湘南バイパスについてはターミナルチャージを除いた普通車の料金に車種間比率を乗じています。

京葉道路の料金について(案)

- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする。ただし、当面、激変緩和措置として現行の高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定することとし、篠崎～船橋の料金を引き上げる。
- 地域内利用の場合は、ETC車を対象に、当面、現行料金に据置く。
- 各区間における他車種の料金は、普通車の料金をもとに、車種間比率に応じて設定。



※ETC車の例

(注) 首都高速の京葉道路接続点と、京葉道路の原木料金所、船橋料金所または船橋本線料金所を一定時間内に通過している場合に、首都高速と京葉道路を連続走行しているものとみなします。

① 錦糸町→船橋		② 篠崎⇄船橋		③ 篠崎⇄幕張	
現行 (ETC)	現行 (非ETC)	現行 (ETC)	現行 (非ETC)	現行 (ETC)	現行 (非ETC)
640円	740円	130円	130円	250円	250円
見直し案 (ETC)	見直し案 (非ETC)	見直し案 (ETC)	見直し案 (非ETC)	見直し案 (ETC)	見直し案 (非ETC)
640円	640円	130円	230円	250円	350円

(注) 地域内利用とは、京葉道路内の利用、または東関東道・千葉東金道路・館山道との利用をいう。

車種別料金例 (船橋～幕張)
単位:円

	現行 (全車)	見直し案 (全車)
軽	130	100
普	130	130
中	130	150
大	190	210
特大	440	340

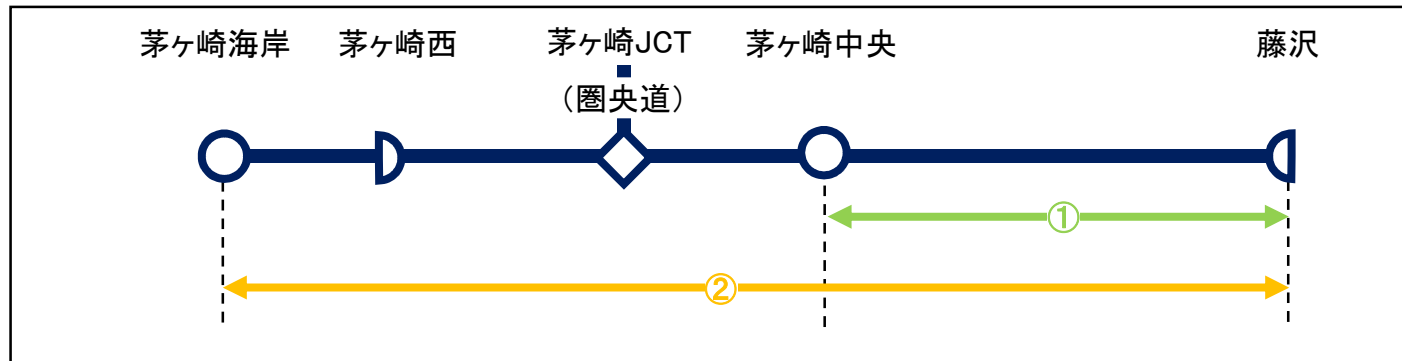
車種別料金例 (錦糸町→船橋)
単位:円

	現行		見直し案	
	ETC	非ETC	ETC	非ETC
軽	640	740	540	540
普	640	740	640	640
中	640	740	700	700
大	1210	1420	950	950
特大	1460	1670	1320	1320

(注) 首都高速の通行料金を含む。首都高速の車種別の通行料金は、H32年度までの車種間比率による。

新湘南バイパスの料金について(案)

- 藤沢～茅ヶ崎JCT間を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間、茅ヶ崎JCT～茅ヶ崎海岸間を普通区間の料金水準とし、区間料金制から対距離制へ移行する。
- 他の道路と連続利用する場合、利用1回あたりの固定額(ターミナルチャージ)は料金に加算しない。
- 他車種の料金は、激変緩和措置の趣旨を踏まえ、普通車の料金をもとに車種間比率に応じて設定。
- 非ETC車は区間料金制を継続し、各区間の料金(全線利用の場合410円)を適用する。
- ETC2.0搭載車を対象とした料金割引を追加。
 - (1)大都市近郊区間の料金水準を約2割引
 - (2)大口・多頻度割引の「割引対象一般有料道路」の範囲に加える



① 藤沢⇄茅ヶ崎中央 (5.2km)

現行	ETC	非ETC
310円	310円	310円

② 藤沢⇄茅ヶ崎海岸 (8.7km)

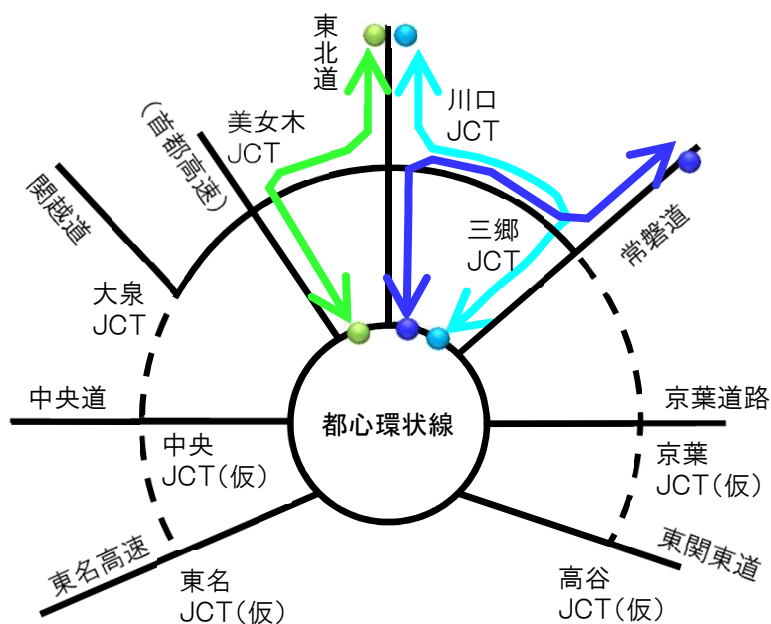
現行	ETC	非ETC
410円	410円	410円

(注)新湘南バイパス内の利用など短距離区間(普通車)については、当面、激変緩和措置として現行料金に据置く。また、激変緩和措置の趣旨を踏まえ、新湘南バイパス内の利用については、当面、時間帯割引は現行通りとする(深夜割引・休日割引を適用、平日朝夕割引は適用対象外)。

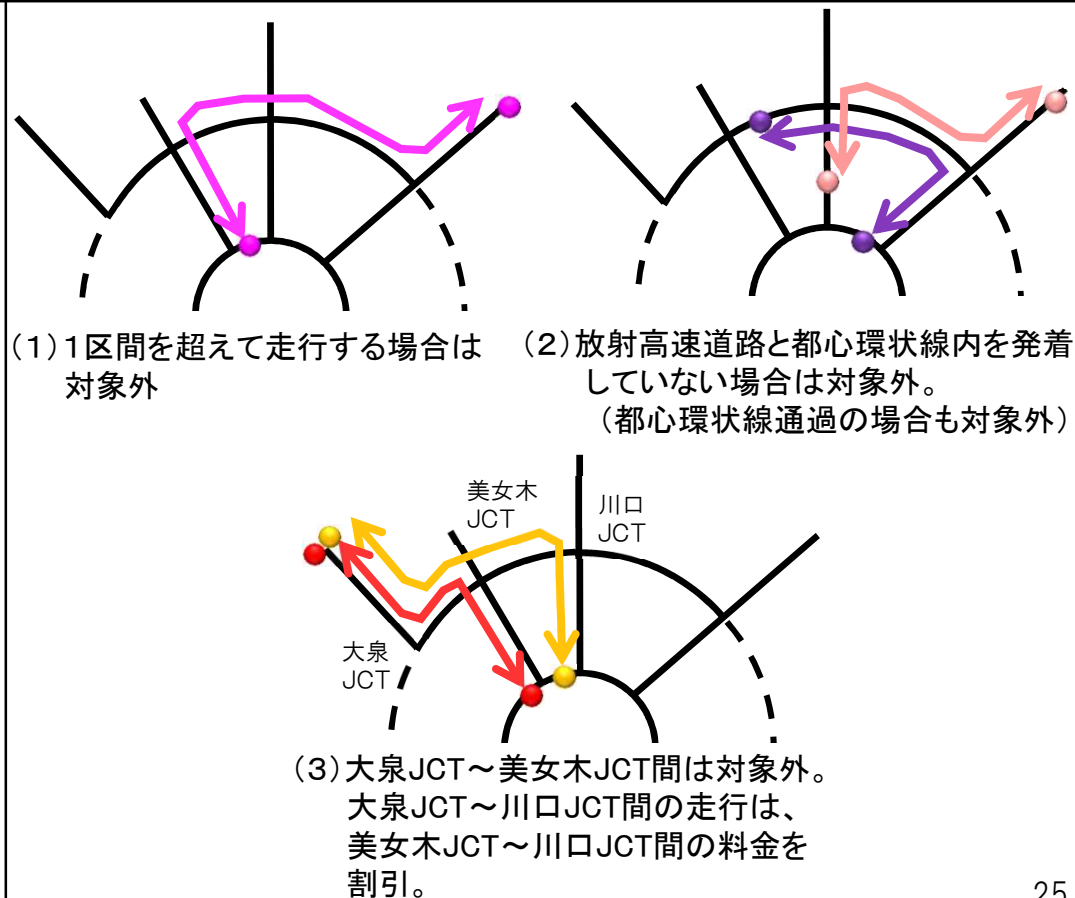
外環利用により都心へ流入(流出)する交通の料金について(案)

- ETC車を対象に、首都高速の放射道路において流入・流出交通の分散を図るため、外環道を利用して迂回した場合であっても、利用者の負担が増えないよう割引を導入。
- 具体的には、都心部を発着し放射高速道路を利用する車を対象として、外環道を1JCT間のみ移動する場合は、外環道の料金を全額割り引くこととする。(但し、大泉JCT～美女木JCT間は除く)

○ 外環道の料金が全額割引となる走行例



○ 外環道の料金が全額割引とならない走行例



首都圏の新たな高速道路料金 今後の手続きの流れ

平成27年9月18日

意見募集(高速道路会社・高速道路機構)

(現在の段階)

協定の締結(高速道路会社・高速道路機構)

※高速道路利便増進計画の変更手続きが必要

業務実施計画認可申請
(高速道路機構)

大臣認可

事業変更許可申請
(高速道路会社)

大臣許可

※首都高速道路は
道路管理者の同意が必要

平成28年4月1日

新たな高速道路料金の適用開始(注)

(注) 埼玉外環については、圏央道の概成時(境古河～つくば中央の開通時)に合わせて、新たな料金(P.13参照)を導入予定

參考資料

(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

(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

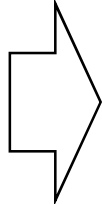
環状道路経由



[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



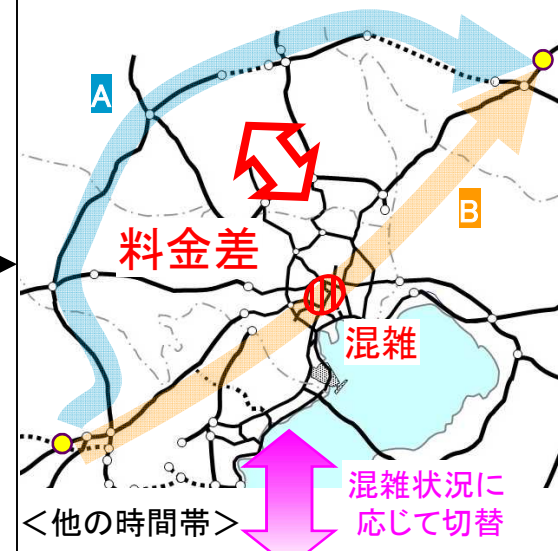
[Aルート of 料金 < Bルート of 料金]

※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>

