

# 「首都圏の新たな高速道路料金の具体案」について

国土交通省が発表した「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（平成27年9月11日）に基づき、高速道路会社及び機構において平成28年4月以降の首都圏の新たな高速道路料金の具体案を作成しましたのでお知らせします。また、本案に対して、国民の皆様から意見募集をします。

## ○首都圏の新たな高速道路料金の具体案の全体概要

### 1. 料金水準および車種区分について

整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なっている圏央道を含むその内側の料金体系について、三環状の整備の進展を踏まえ、これまでの整備重視の料金体系から、

- ① 料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一
- ② 車種区分については、5車種区分に統一

した対距離制を基本とした利用重視の料金体系へ、平成28年4月より移行します。

首都高速や均一料金制となっている埼玉外環（大泉ジャンクション（JCT）～三郷南インターチェンジ（IC））、中央道（高井戸IC～八王子IC）についても、ETC車については、料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間と同じとする対距離制を導入します。ただし、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限・下限料金などを設定します。併せて、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・多頻度割引について、当面、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対しては拡充します。なお、車種区分の統一にあたっては、首都高速については、新しい車種区分及び車種間比率に円滑に移行するため、段階的に実施します。

また、早くから整備され、料金水準が著しく低く抑えられている第三京浜などについては、料金水準の統一により多数の車が大幅な負担増となることから、ネットワーク整備の進捗や料金変更の経緯などに留意しつつ、当面、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します。

### 2. 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、ETC車については、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することとします。

ただし、政策目的に照らして、都心通過が促進されないよう、都心経由の料金の方が圏央道経由の料金よりも高い場合、その料金は引き下げないこととします。

～実現される新たな料金のポイント～

都心部の渋滞などに対して、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ために導入する新たな料金のポイントを、圏央道、外環の利用形態に応じて整理すると以下の通りとなります。

① 圏央道を利用する交通に対しては、その料金水準について、割高となっている西側区間を含め、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とともに、同一起終点であれば同一料金とします。

② 外環を利用する交通に対しては、放射高速道路から都心環状線を含むその内側に向かう場合、外環を活用して都心環状線内に流入する交通の分散を図るため、ETC車を対象に、外環利用により迂回（1JCT間を想定）して都心環状線内に流入しても、外環利用分の料金は全額割引くこととします。（但し、大泉JCT～美女木JCT間は除く。流出の場合も同様。）その際、首都高速の料金は、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）以内を維持するとともに、外環内側から都心環状線内に流入する交通に対しては、最短距離の出口までの距離を基本に料金を設定します。

他方で、首都高速を利用した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、最短経路による走行距離に応じた料金に変更します。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、都心部（首都高速）経由の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、設定します。

### 3. 各路線の料金等

各路線の料金等については、下記の通りとします。

#### ① 圏央道

料金水準は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ます。

なお、圏央道をより賢く使うため、ETC2.0搭載車を対象とした料金割引（料金の引下げ及び大口・多頻度割引の導入）を追加します。

#### ② 外環道

料金水準は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料金制へと移行します。

ただし、当面、激変緩和措置として、上限料金（普通車：750円）及び下限料金（普通車：270円）を設定するとともに、外環道と放射高速道路との1JCT間（例、大泉JCT～川口JCT、川口JCT～三郷JCT）の利用については、現行料金（普通車：510円）より値上げとならないように据え置きます。

また、非ETC車は、上限料金（普通車：750円）を適用します。

なお、以上の外環道の新たな料金については、圏央道の概成（境古河IC～つくば中央ICの開通時）に合わせた導入を予定しています。

また、千葉外環（三郷南IC～高谷JCT（仮称））・東京外環（東名JCT（仮称）～大泉JCT）の開通時には、延伸距離に応じた上限料金とする予定としています。

他方で、都心環状線を含むその内側を発着し放射高速道路（関越道・東北道・常磐

道等)を利用するE T C車を対象として、外環道の利用について、外環道を1 J C T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します。(但し、大泉J C T～美女木J C T間は除く)

### ③ 首都高速

料金水準は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ます。ただし、物流への影響や非E T C車の負担増などを考慮するとともに、短距離利用の負担減による渋滞の増加が起きないように、当面、激変緩和措置として、新たに上限料金(普通車:1,300円)及び下限料金(普通車:300円)を設定します。

現行の2車種区分から、5車種区分に移行します。ただし、新しい車種区分及び車種間料金比率に円滑に移行するため、平成32年度まで段階的に実施します。

現行の割引のうち、大口・多頻度割引は当面、継続することとし、中央環状線の内側を通行しない交通を対象として拡充します。また、環境ロードプライシング割引(横羽線から湾岸線への転換を図るため、湾岸線等を利用するE T C大型車等を割引)は平成28年度以降も継続します。あわせて、新たに都心流入割引、及び都心流入・湾岸線誘導割引(都心へのアクセス向上のための割引)を、当面、設定します。

なお、非E T C車は、区間最大料金(普通車:1,300円)を適用します。ただし、放射線の下り方面の利用については、入口から利用できる最大限の距離料金を適用します。

### ④ 中央道(高井戸I C～八王子I C)

料金水準は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料金制へと移行します。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(普通車:620円)を上限料金とします。

なお、非E T C車は、区間最大料金(普通車:980円)を適用します。

### ⑤ 横浜新道

料金水準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ます。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し、320円(普通車)とします。

### ⑥ 第三京浜道路

料金水準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ます。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します。

### ⑦ 横浜横須賀道路

料金水準は現行の高速自動車国道の料金水準を基本とし、狩場I C～朝比奈I C間を大都市近郊区間、朝比奈I C～馬堀海岸I C間を普通区間の料金水準とします。

なお、現行の深夜割引・休日割引の財源を活用して全線利用した場合の料金を950円(普通車)とします。

### ⑧ 京葉道路

料金水準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ます。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します。なお、地域内利用の場合は、E T C車を対象に、当面、現行料金に据え置きます。

また、現行の3車種区分から、5車種区分に移行します。

#### ⑨ 千葉東金道路

料金水準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ます。ただし、千葉県内の高速ネットワーク（千葉外環、圏央道（松尾横芝ＩＣ～大栄ＪＣＴ））の概成後に改めて料金水準を整理するまでの間、激変緩和措置として現行料金に据え置きます。

また、現行の３車種区分から、５車種区分に移行します。

#### ⑩ 新湘南バイパス

料金水準は現行の高速自動車国道の料金水準を基本とし、藤沢ＩＣ～茅ヶ崎ＪＣＴ間を大都市近郊区間、茅ヶ崎ＪＣＴ～茅ヶ崎海岸ＩＣ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と移行します。

また、圏央道と同様、ＥＴＣ２．０搭載車を対象とした料金割引（料金の引下げ及び大口・多頻度割引の導入）を追加します。

なお、非ＥＴＣ車は、各区間の料金（全線利用の場合、普通車：４１０円）を適用します。

また、現行の３車種区分から、５車種区分に移行します。

## 4. その他

### (1) 政策的な料金の導入

平成２８年度から、料金体系の整理・統一や起終点を基本とした継ぎ目のない料金を導入し、その交通に与える影響を検証した上で、対象となる路線や時間帯などを区切り、混雑状況に応じた料金施策を導入することとします。

### (2) ＥＴＣ２．０の普及促進

ＥＴＣ２．０の早期普及のため、ＥＴＣ２．０の普及促進を進める料金の導入を検討するとともに、関係機関とも調整の上、車載器の購入助成の実施も検討します。

### (3) 現金車対策

出口料金所がないため入口で上限料金を支払うことになる現金車（非ＥＴＣ車）について、現状を把握した上で、必要な対策を検討します。

### (4) 渋滞対策の実施

道路の容量から見てボトルネックとなっている箇所（分合流部やサグ部など）については、本来の三環状のネットワーク機能が低下しないよう、関係機関と調整の上で、ピンポイントで効果的な対策を講じるよう努めます。また、横浜新道や第三京浜等については、関係機関と連携して、渋滞対策の実施を検討します。

皆様からのご意見を伺った後、国土交通大臣へ申請等の手続きを実施します。