

平成28年3月1日

国土交通省道路局

首都圏の新たな高速道路料金について

本年4月以降の首都圏の高速道路の料金については、国土幹線道路部会の中間答申（昨年7月）を踏まえ、昨年9月に「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を発表したところです。

その後、高速道路会社において、パブリックコメントを踏まえた詳細の検討を進めておりましたが、本日付けで、会社に対して事業許可を行いました。

<新たな料金のポイント>

- 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の引下げ（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
- ③ 都心に向かう場合、外環を使って迂回しても、外環利用分は全額割引
- ④ 都心通過については、走行距離に応じた料金に変更

<4月からの具体的な料金については、以下のサイトをご覧ください>

（独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構）

首都圏の新たな高速道路料金に関する総合サイト <http://www.jehdra.go.jp/searchmap/>

問い合わせ先：国土交通省

代表 TEL 03-5253-8111

道路局高速道路課 高速道路事業調整官 松本

課長補佐 田中

課長補佐 安谷

（課直通） TEL 03-5253-8500、FAX 03-5253-1619

首都圏の新たな高速道路料金について

1. 平成28年4月からの新たな高速道路料金について
 - 1) 新たな高速道路料金の概要
 - 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. スケジュール
3. 具体料金例など
4. 現金車対策
5. 首都圏の高速道路における渋滞対策

国土交通省 道路局

平成28年3月1日

首都圏の新たな高速道路料金の概要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月からの料金の概要

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

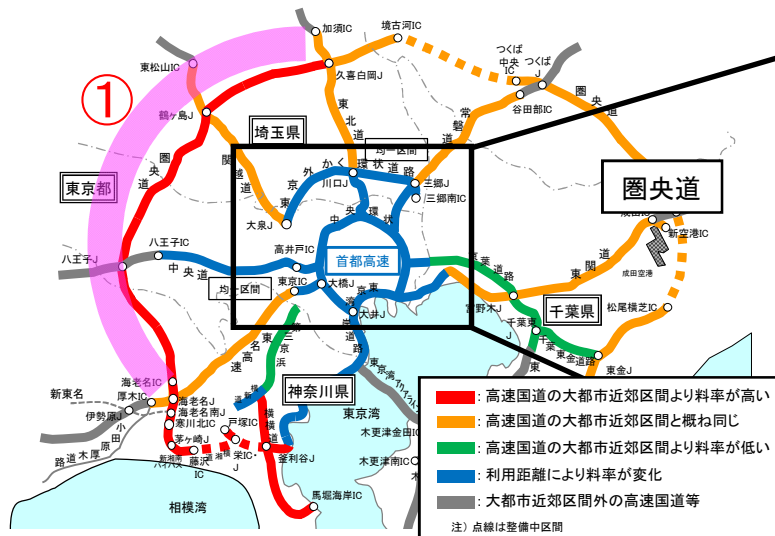
（圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合）

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

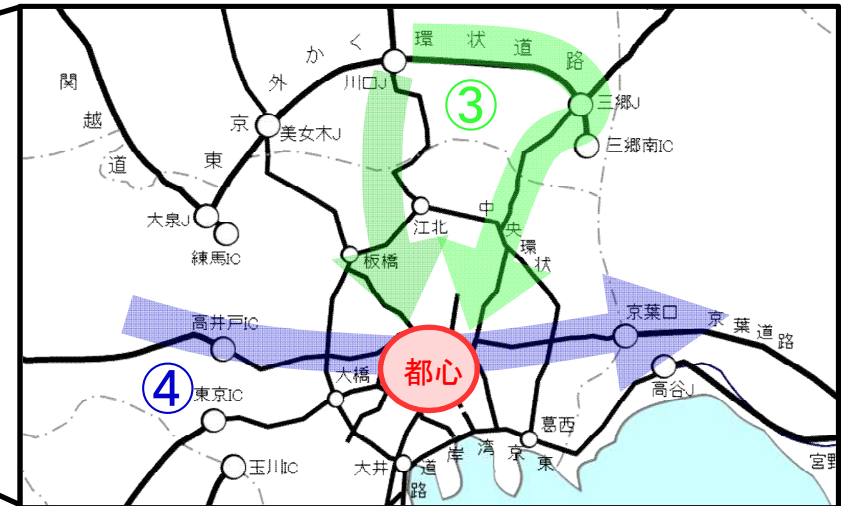
⇒整備の経緯の違い等により異なっている料金水準や車種区分について、対距離制を基本に整理・統一

○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

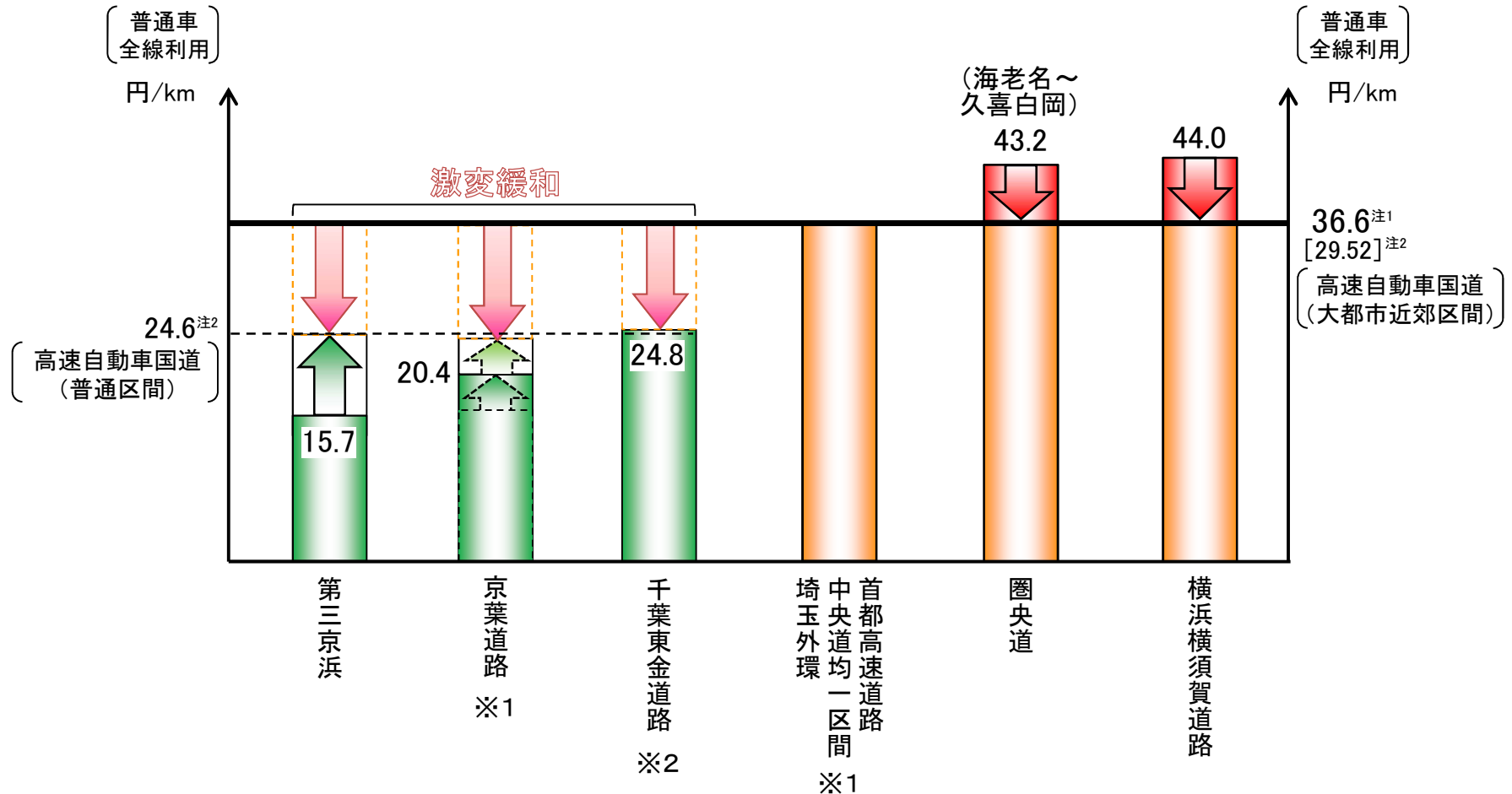
・オリンピック開催時期を念頭におきつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明確化

・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

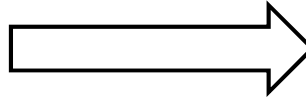
注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

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

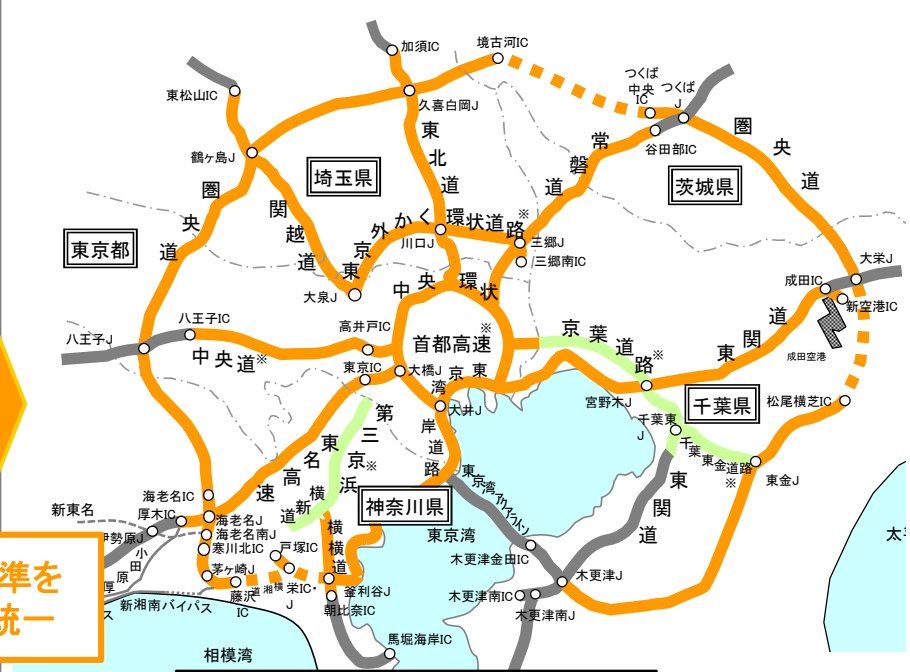
<現状>



- : 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27年10月31日時点

<平成28年度～>

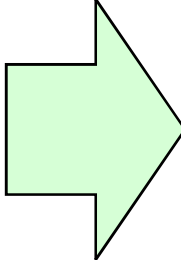


料金水準を
整理・統一

- : 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;">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	

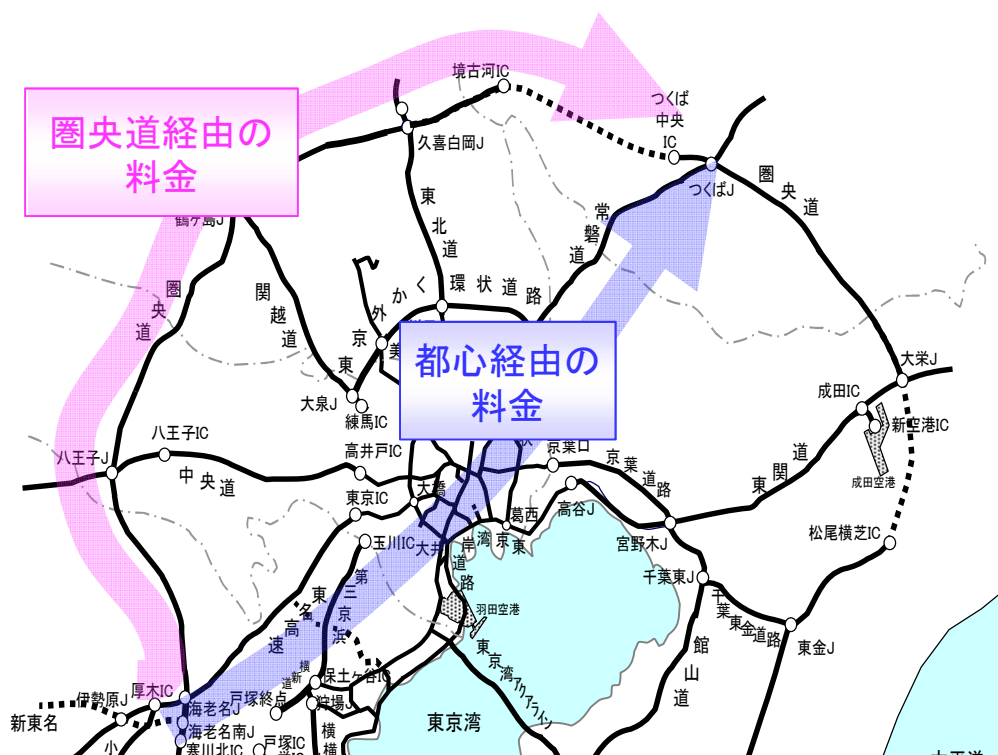
注1) 新湘南バイパスについては3.8

※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)

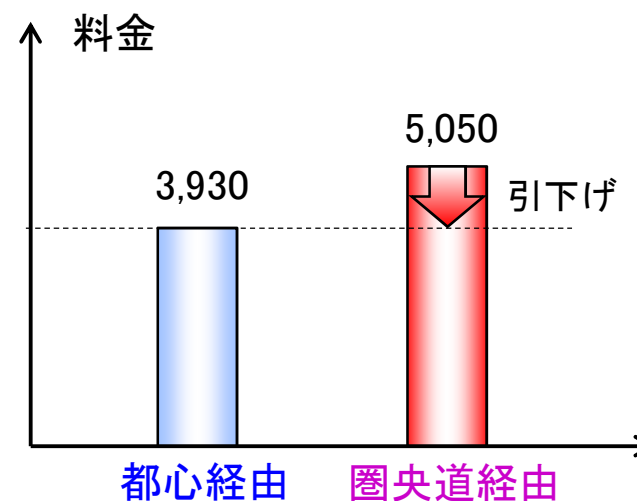
起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 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)



<厚木IC～桜土浦ICの場合>



首都圏の新たな高速道路料金 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)

平成27年9月18日

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)

平成28年3月1日

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

具体料金例など

【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)

車種	現行	今回
普通車	2,310円	2,140円 (ETC2.0)1,810円
大型車	3,820円	3,430円 (ETC2.0)2,880円

② 高尾山→青梅 (22.3km)

車種	現行	今回
普通車	980円	870円 (ETC2.0)750円
大型車	1,650円	1,340円 (ETC2.0)1,140円

① 寒川南→相模原愛川 (19.5km)

車種	現行	今回
普通車	990円	780円 (ETC2.0)700円
大型車	1,470円	1,190円 (ETC2.0)1,040円



④ つくば中央→神崎 (34.4km)

車種	現行	今回
普通車	1,290円	1,260円 (ETC2.0)1,080円
大型車	2,110円	1,970円 (ETC2.0)1,670円

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

⑤ 関越道・埼玉外環（美女木J）→都環内（22.4km～）

車種	現行	今回
普通車	820円 <small>割引適用後※1</small> 720円	880円
大型車	1,650円 <small>割引適用後※1</small> 1,440円	1,340円

④ 中央道→都環内（14.4km～）

車種	現行	今回
普通車	720円	620円
大型車	1,440円	920円

③ 東名→都環内（13.7km～）

車種	現行	今回
普通車	720円	600円
大型車	1,440円	880円

② 羽田線（羽田出入口）→都環内（13.7km～）

車種	現行	今回
普通車	720円	600円
大型車	1,440円	880円

① 湾岸線（浮島J）→都環内（17.5km～）

車種	現行	今回
普通車	720円	720円
大型車	1,440円	1,080円



⑩ 大師→都環内（15.2km～）

車種	現行	今回
普通車	720円	650円
大型車	1,440円	960円

⑥ 東北道（川口J）→都環内（29.6km～）

車種	現行	今回
普通車	930円 <small>割引適用後※1</small> 720円	930円※2
大型車	1,850円 <small>割引適用後※1</small> 1,440円	1,430円

⑦ 常磐道（三郷J）→都環内（22.0km～）

車種	現行	今回
普通車	820円 <small>割引適用後※1</small> 720円	860円
大型車	1,650円 <small>割引適用後※1</small> 1,440円	1,320円

⑧ 京葉道路→都環内（13.3km～）

車種	現行	今回
普通車	720円	590円
大型車	1,440円	860円

⑨ 東関東道→都環内（21.5km～）

車種	現行	今回
普通車	820円 <small>割引適用後※1</small> 720円	850円
大型車	1,650円 <small>割引適用後※1</small> 1,440円	1,290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
※2 対距離で料金1,110円（普通車）となるが、現行上限料金930円を維持

注1) 外環から流入して都心環状線のどの出口で下りても同一料金（=最短距離出口の料金）とする
注2) 流出についても流入と同様に運用
注3) 横浜都心部から湾岸線経由で都環内へ流入する交通は現行上限料金を維持

【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)

車種	現行	対距離	今回
普通車	930円	1,580円(+650円)	1,300円
大型車	1,850円	2,500円(+650円)	2,040円

③ 中央道→東関道 (38.7km)

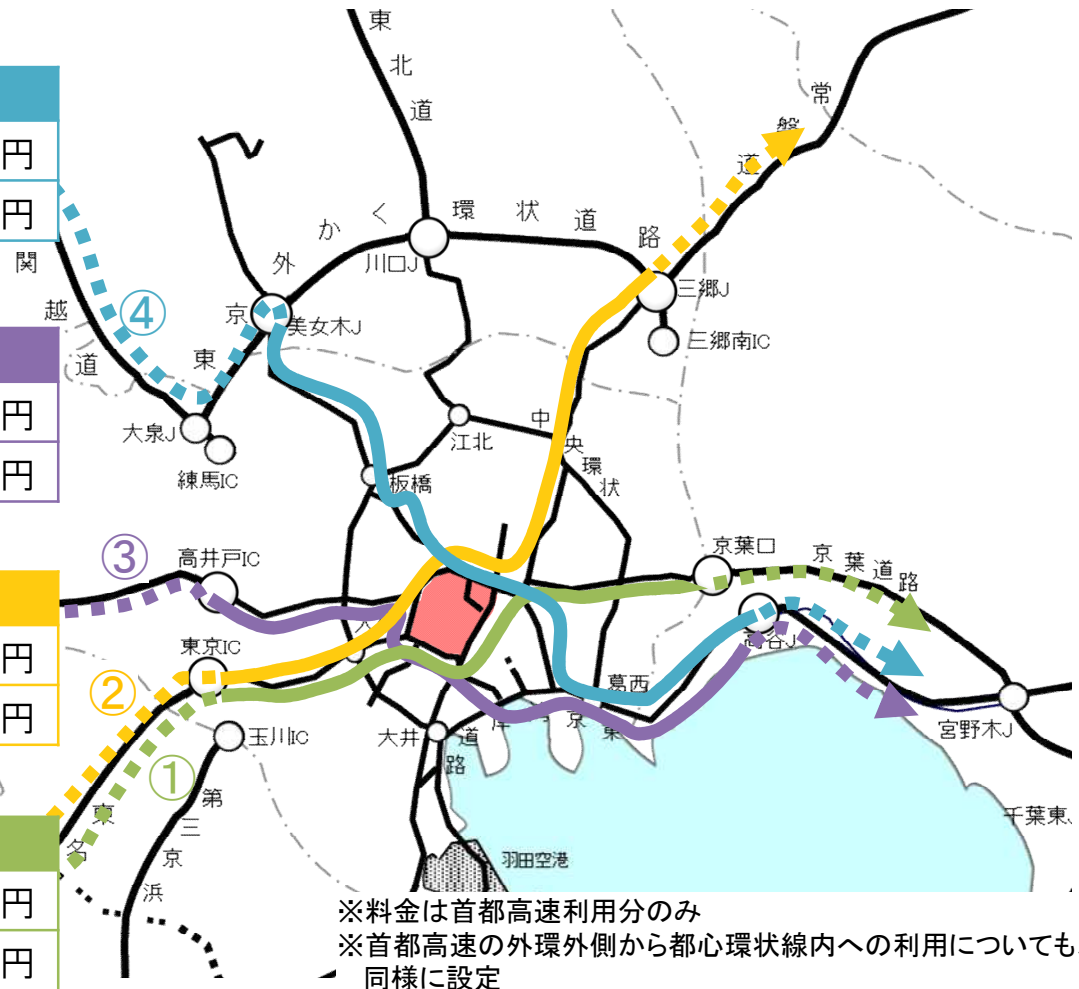
車種	現行	対距離	今回
普通車	930円	1,400円(+470円)	1,300円
大型車	1,850円	2,200円(+350円)	2,040円

② 東名→常磐道 (40.3km)

車種	現行	対距離	今回
普通車	930円	1,450円(+520円)	1,300円
大型車	1,850円	2,280円(+430円)	2,040円

① 東名→京葉道路 (31.6km)

車種	現行	対距離	今回
普通車	930円	1,170円(+240円)	1,170円
大型車	1,850円	1,820円(▲30円)	1,820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)

車種	現行	対距離	今回
普通車	510円	430円 (▲80円)	430円
大型車	870円	600円 (▲270円)	600円

② 大泉J→川口J (17.5km) 注)

車種	現行	対距離	今回
普通車	510円	720円 (+210円)	510円
大型車	870円	1,080円 (+210円)	870円

③ 大泉J→三郷J (29.4km) 注)

車種	現行	対距離	今回
普通車	510円	1,100円 (+590円)	750円
大型車	870円	1,710円 (+840円)	1,120円

④ 八王子→高井戸 (25.8km)

車種	現行	対距離	今回
普通車	620円	980円 (+360円)	620円 (980円※1)
大型車	1,030円	1,520円 (+490円)	1,030円 (1,520円※1)



※1 都心発着のETC車以外の場合

※2 渋滞対策を計画中

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

⑤ 戸塚→保土ヶ谷 (10.0km) ※2

車種	現行	対距離	今回
普通車	210円	480円 (+270円)	320円
大型車	360円	690円 (+330円)	520円

⑥ 保土ヶ谷→玉川 (16.4km) ※2

車種	現行	対距離	今回
普通車	260円	680円 (+420円)	390円
大型車	410円	1,020円 (+610円)	640円

⑦ 京浜川崎→港北 (8.6km) ※2

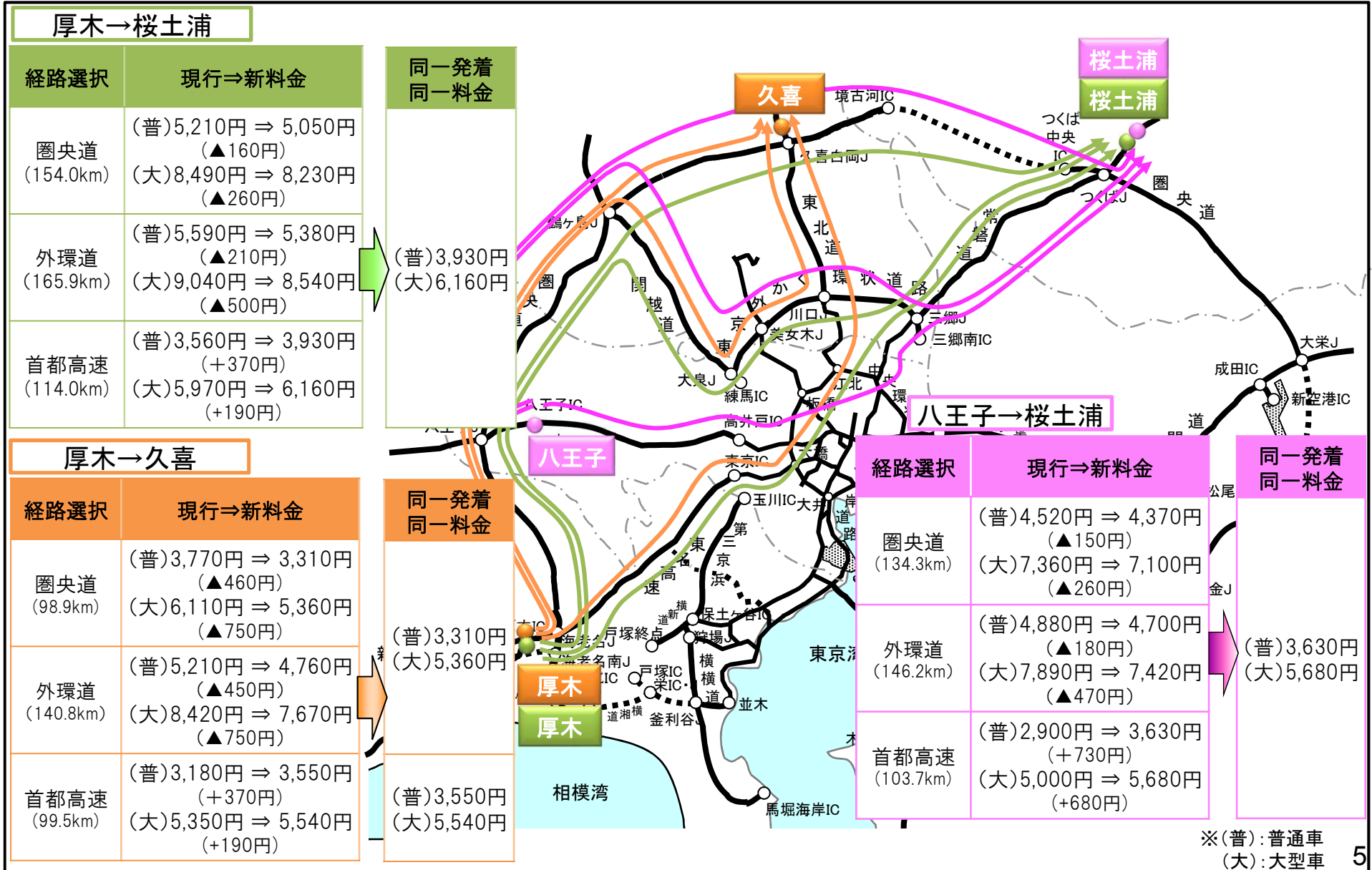
車種	現行	対距離	今回
普通車	160円	440円 (+280円)	200円
大型車	260円	610円 (+350円)	330円

⑧ 狩場→馬堀海岸 (32.8km)

車種	現行	対距離	今回
普通車	1,440円	1,100円 (▲340円)	950円
大型車	2,420円	1,720円 (▲700円)	1,460円

【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

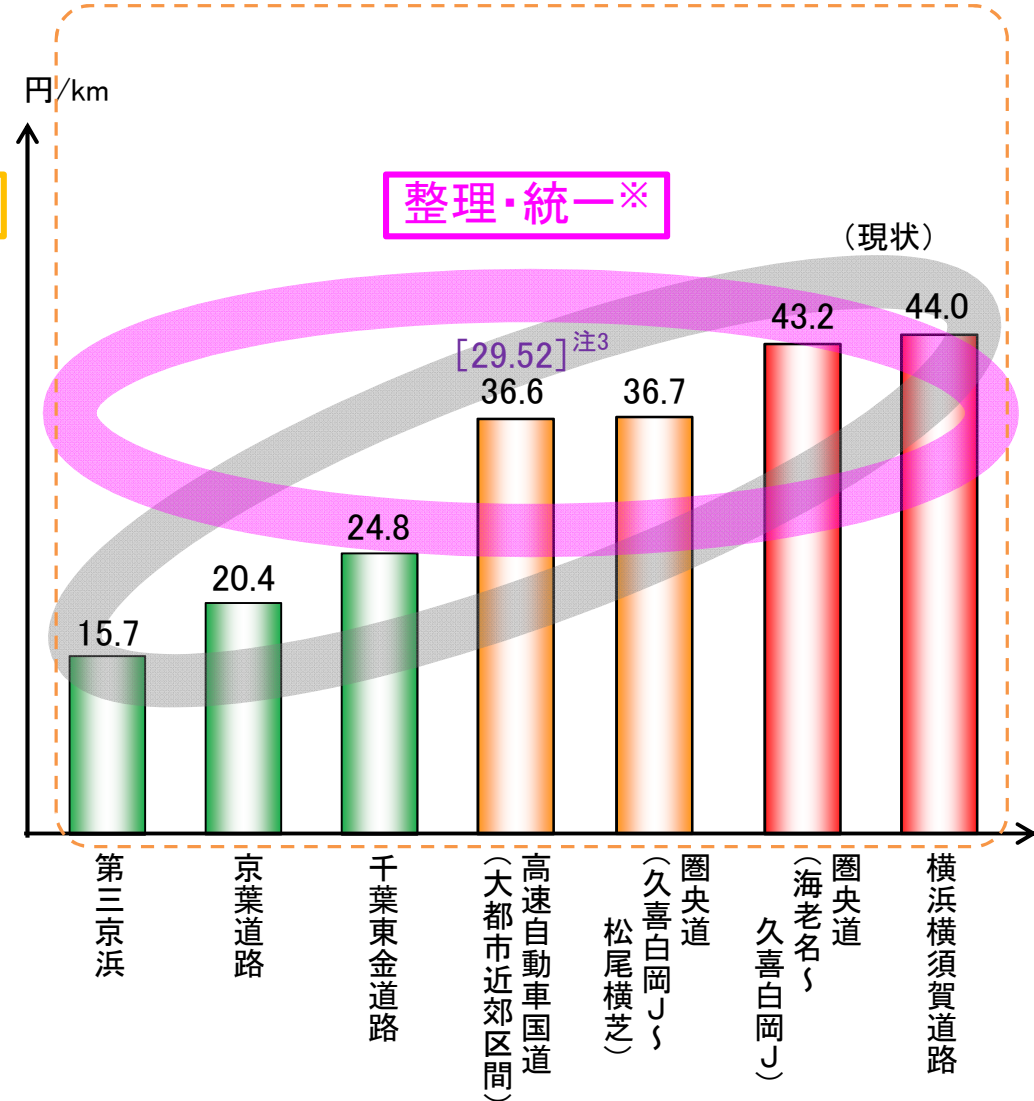
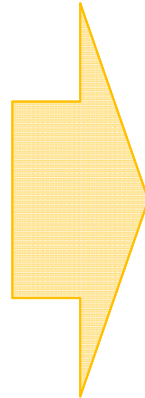
首都高速(86.6km)
<510円~930円>
(6km毎に約100円増)

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

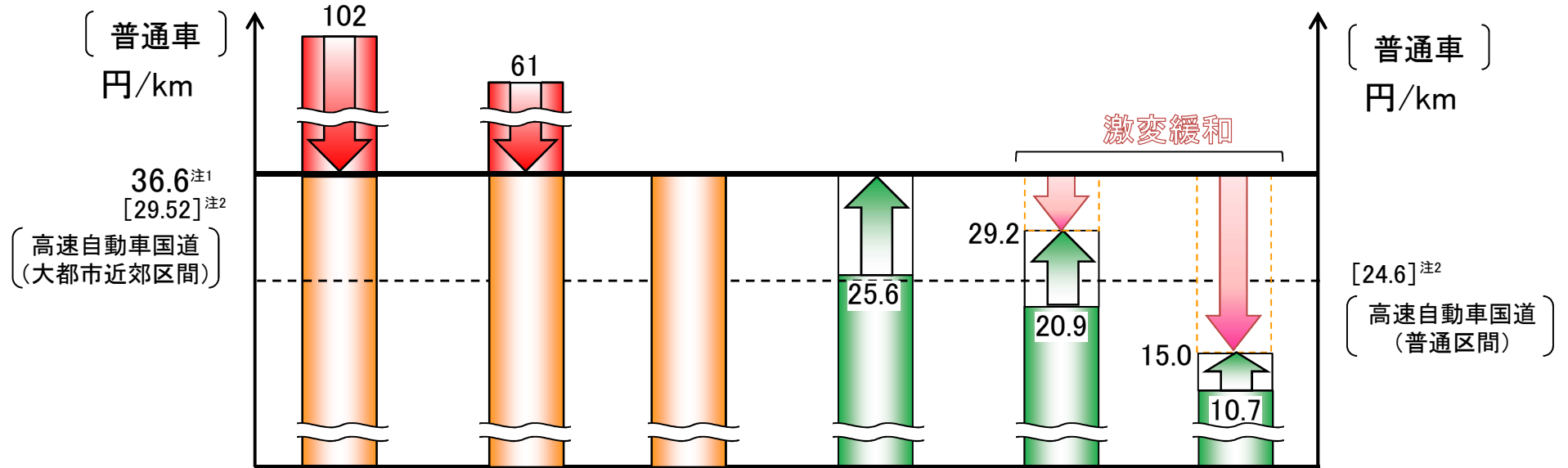
対距離化※



※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

首都高速の料金について



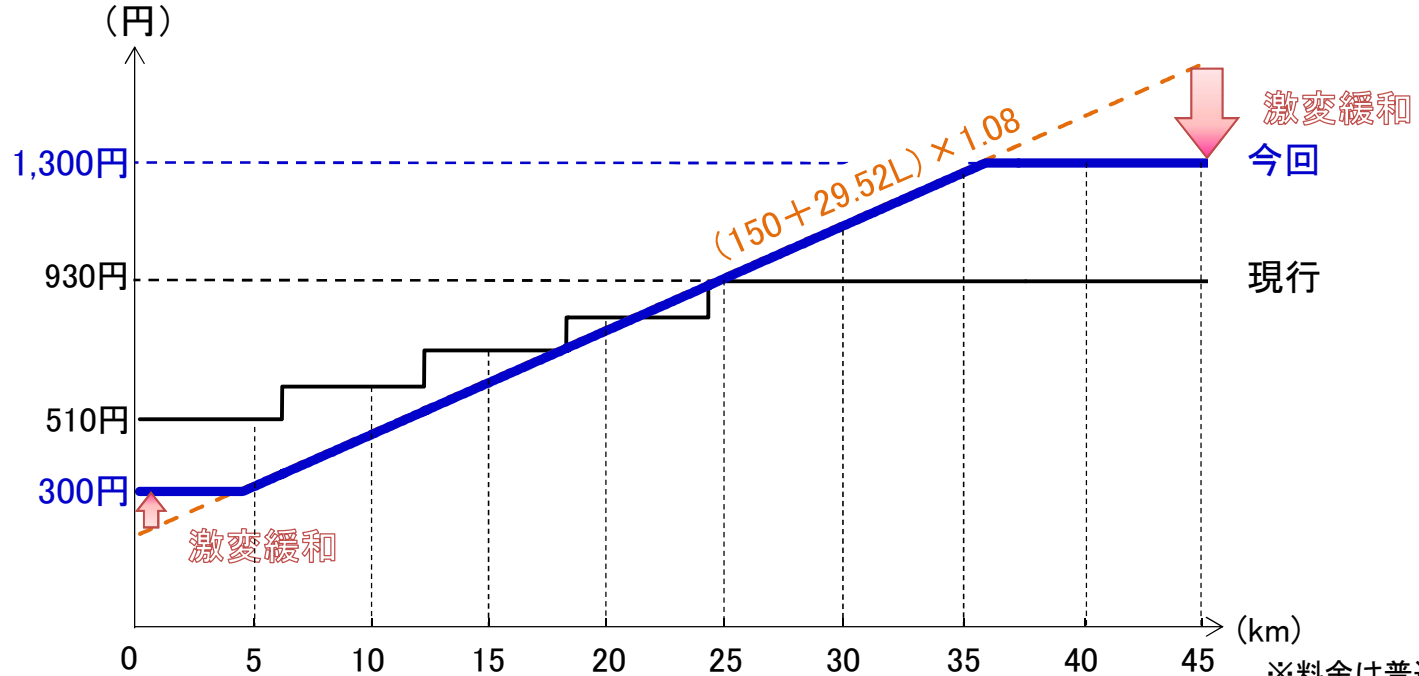
利用距離	5km	10km	24km	36km	45km	86km
現行	510円	610円	930円	930円	930円	930円
対距離	320円	480円	930円	1,310円	1,600円	2,900円
今回	320円	480円	930円	1,300円	1,300円	1,300円
区間例	渋谷 ～霞が関 (5.1km)	永福 ～霞が関 (11.0km)	西池袋 ～空港西 (24.6km)	美女木JCT ～京葉道路 (36.3km)	美女木JCT ～東関東道 (44.5km)	並木～ さいたま見沼 (86.6km)

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

首都高速の料金について

- 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

距離	2km	5km	10km	20km	30km	40km
現行	510円	510円	610円	820円	930円	930円
↓						
今回	300円 (▲41%)	320円 (▲37%)	480円 (▲21%)	800円 (▲2%)	1,120円 (+20%)	1,300円 (+40%)



※料金は普通車の場合 8

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、平成38年3月末まで、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%)

※1 ()内は現行の割引率

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%)

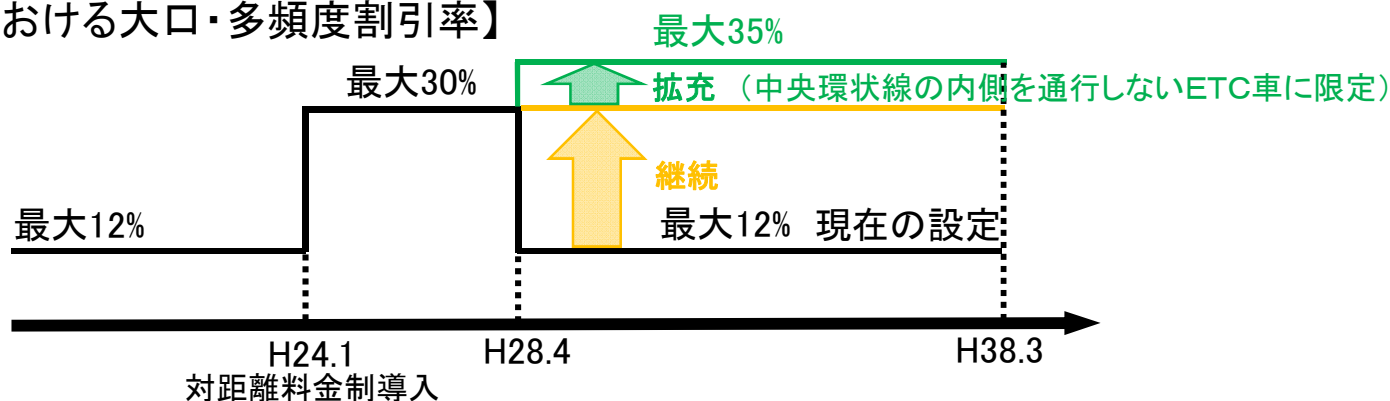
+

⇒ 現行の最大割引率 約30%

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%は補正予算による割引率。(措置期間は、平成29年3月末までの間)平成28年4月からは、ETC2.0利用者に対して措置し、従来のETC利用者に対する一定期間の経過措置を実施。

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】



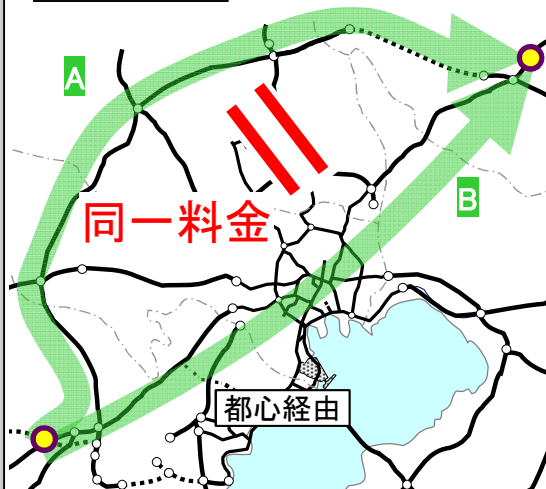
(参考)首都圏の料金体系の段階的な見直し(イメージ)

【28年度より(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 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】

<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 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

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>



現金車対策

高速道路会社等による現金車対策

- 首都高速、NEXCO東日本及びNEXCO中日本の3社合同で、「首都圏ETCキャンペーン」を実施。

(参考：<http://www.shutoken-etccp2016.jp>)

<対策内容>

1. 各種購入助成

(1) ETC2.0車載器導入助成

ETC2.0車載器について導入助成を実施。

10,000円(税込) × 50,000台

※ 業務用車両を中心としたETC2.0車載器購入支援は、別途高速道路会社より記者発表予定(3月中を予定)。

(2) ETC利用履歴発行プリンター購入助成

30,000円(税込) × 200台

2. その他

(1) ETCパーソナルカードの最低デポジット額引き下げ

少額利用者向けにETCパーソナルカードの最低デポジット額の引き下げを実施予定。

現行:40,000円 ⇒ 今回:20,000円

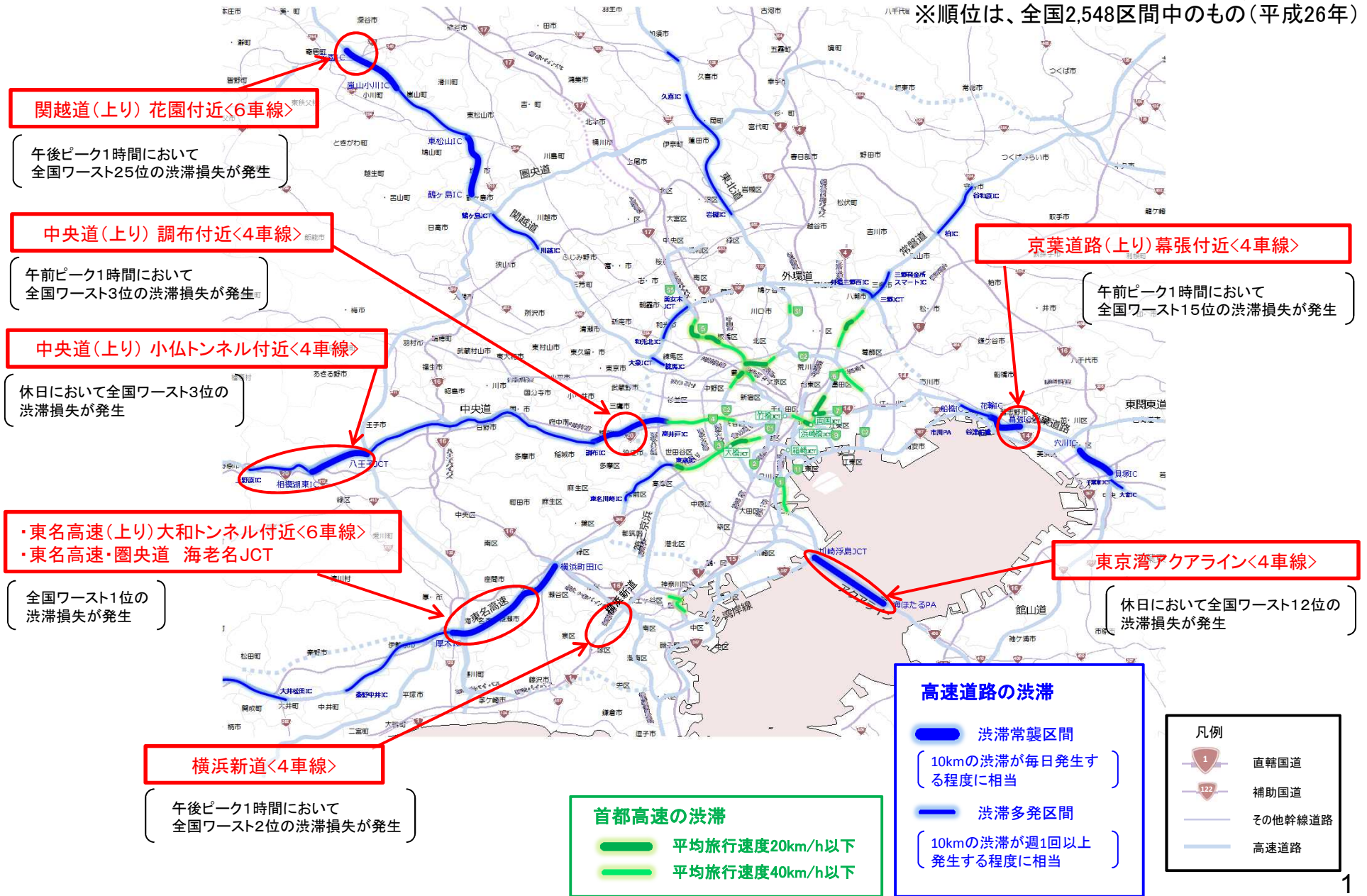
ETC利用履歴発行プリンター



首都圏の高速道路における渋滞対策

首都圏の高速道路における主な渋滞ボトルネック箇所

※首都高速の交通集中箇所は記載を省略
 ※順位は、全国2,548区間中のもの(平成26年)



関越道(上り) 花園付近<6車線>

午後ピーク1時間において
 全国ワースト25位の渋滞損失が発生

中央道(上り) 調布付近<4車線>

午前ピーク1時間において
 全国ワースト3位の渋滞損失が発生

中央道(上り) 小仏トンネル付近<4車線>

休日において全国ワースト3位の
 渋滞損失が発生

・東名高速(上り)大和トンネル付近<6車線>
 ・東名高速・圏央道 海老名JCT

全国ワースト1位の
 渋滞損失が発生

京葉道路(上り) 幕張付近<4車線>

午前ピーク1時間において
 全国ワースト15位の渋滞損失が発生

東京湾アクアライン<4車線>

休日において全国ワースト12位の
 渋滞損失が発生

横浜新道<4車線>

午後ピーク1時間において
 全国ワースト2位の渋滞損失が発生

首都高速の渋滞

- 平均旅行速度20km/h以下
- 平均旅行速度40km/h以下

高速道路の渋滞

- 渋滞常襲区間
 [10kmの渋滞が毎日発生する程度に相当]
- 渋滞多発区間
 [10kmの渋滞が週1回以上発生する程度に相当]

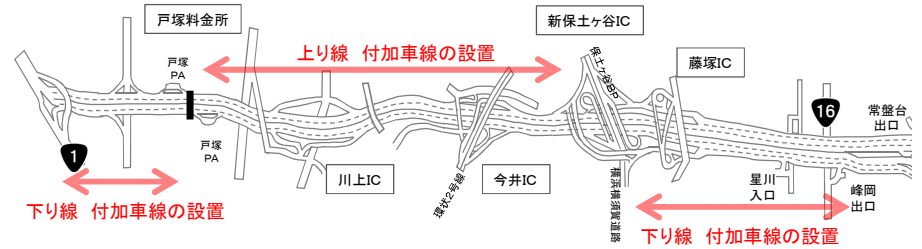
凡例

- 1 直轄国道
- 122 補助国道
- その他幹線道路
- 高速道路

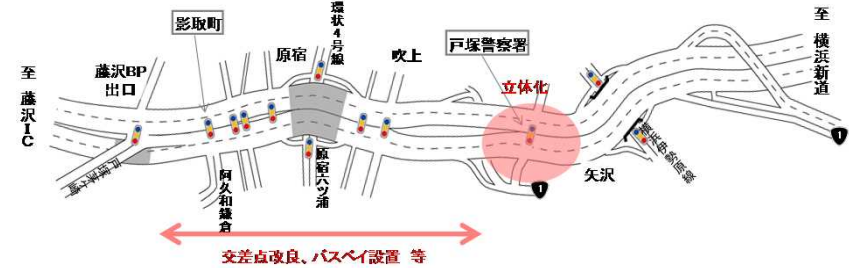
横浜新道・第三京浜の渋滞対策等について



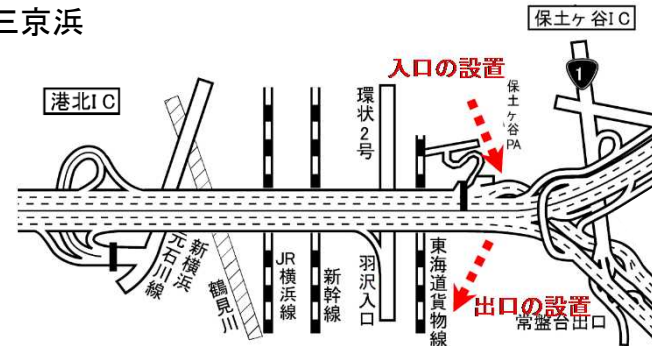
○横浜新道



○国道1号



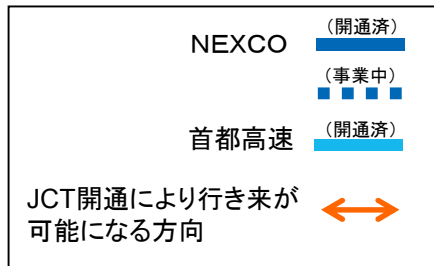
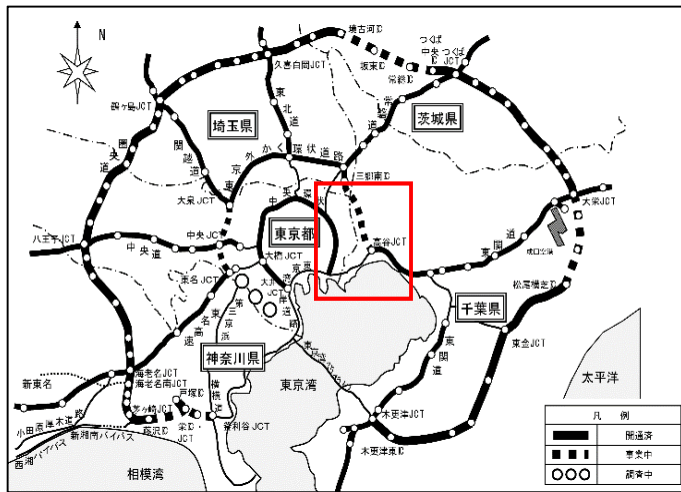
○第三京浜



- ※1 対策の実施にあたっては、関係機関協議等が必要。
- ※2 横浜新道下り線藤塚IC付近の対策については、横浜環状整備(北線H28年度、北西線H33年度)後の交通状況を踏まえ検討。
- ※3 第三京浜の対策の実施にあたっては、周辺開発計画も踏まえ、関係機関協議等が必要。
- ※4 第三京浜の対策については、周辺用地状況等も踏まえ、ETC専用も含め検討。

千葉湾岸地区のリダンダンシー強化について

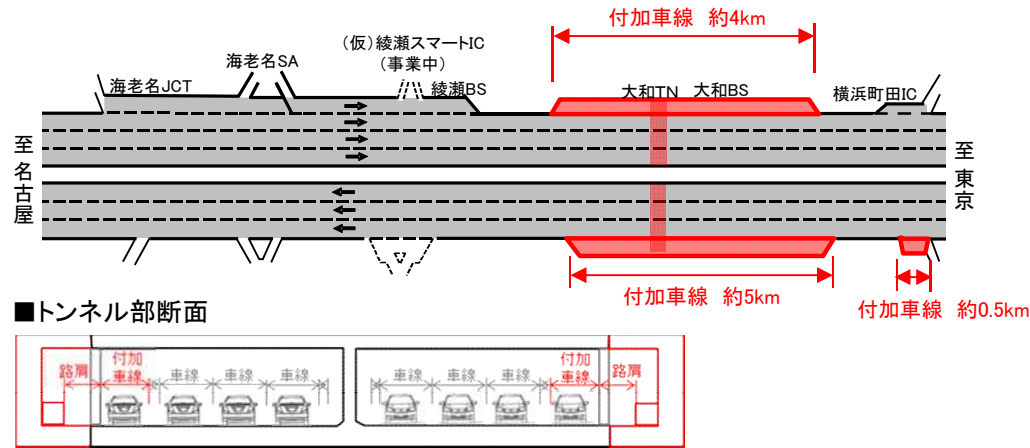
○ 千葉湾岸地区から東京都心部への分散導入や事故、災害時のリダンダンシー強化のため、京葉JCTにおいて、京葉道路千葉方面と外環高谷方面の行き来を確保。



(参考) ピンポイント対策 (トンネルの拡幅等により短区間に車線を設置)

[東名高速道路 大和トンネル付近]

- 東名高速 上下線の大和トンネル付近において、上り坂・サグ部等の対策を実施。



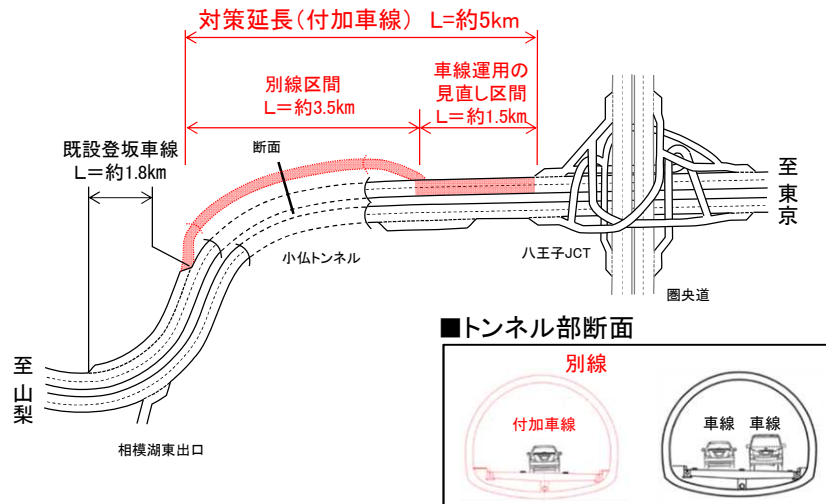
取得済用地内でトンネルを拡幅し付加車線設置
 ※高架部の拡幅には、一部用地取得が必要

■大和トンネル付近(上り線)の混雑状況



[中央自動車道 小仏トンネル付近]

- 上り線について、付加車線(別線トンネルを含む)を設置。



※事業実施段階で、用地取得や施工に一定の時間が必要

■小仏トンネル付近(上り線)の混雑状況

