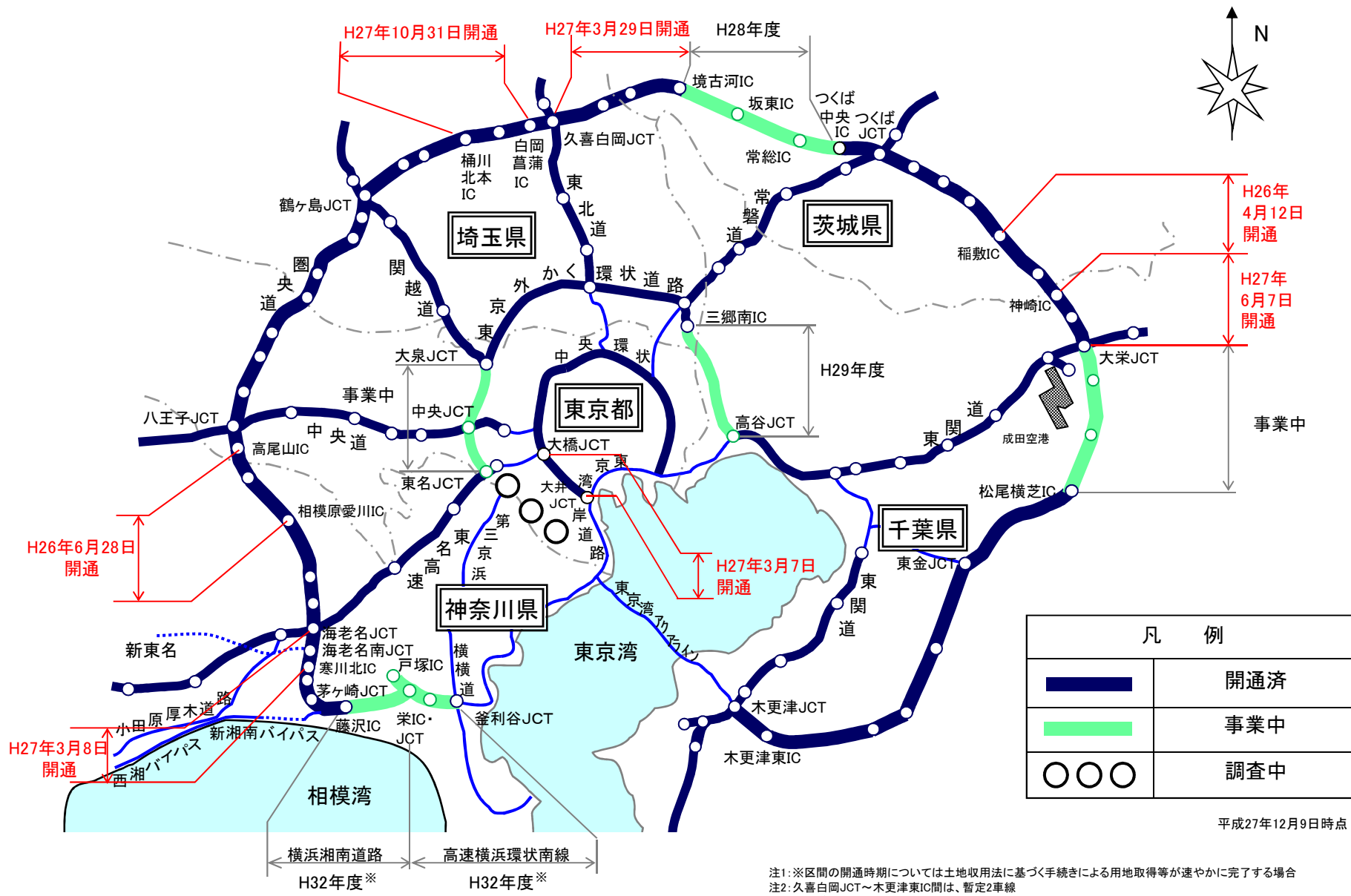


首都圏の新たな高速道路料金について (導入後の効果)

首都圏環状道路の整備見通し



平成27年12月9日時点

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、柴IC・JCT～藤沢IC、大栄JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

首都圏の新たな高速道路料金の概要

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>

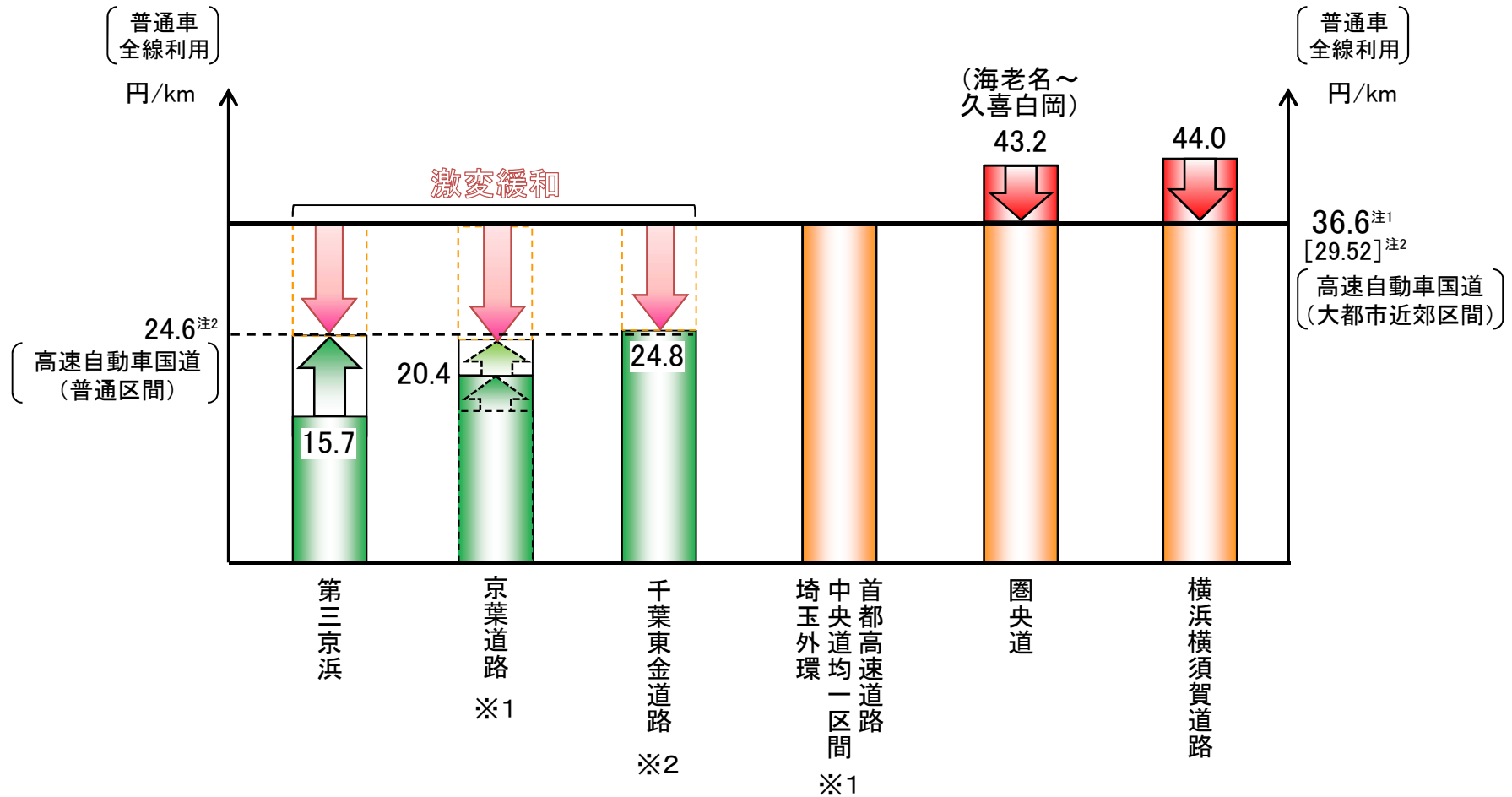
- ・ 首都高速、埼玉外環などについては、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、上限料金などを設定
- ・ 第三京浜など、現在の料金水準が低い路線については、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定

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

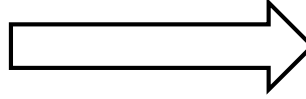
注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

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

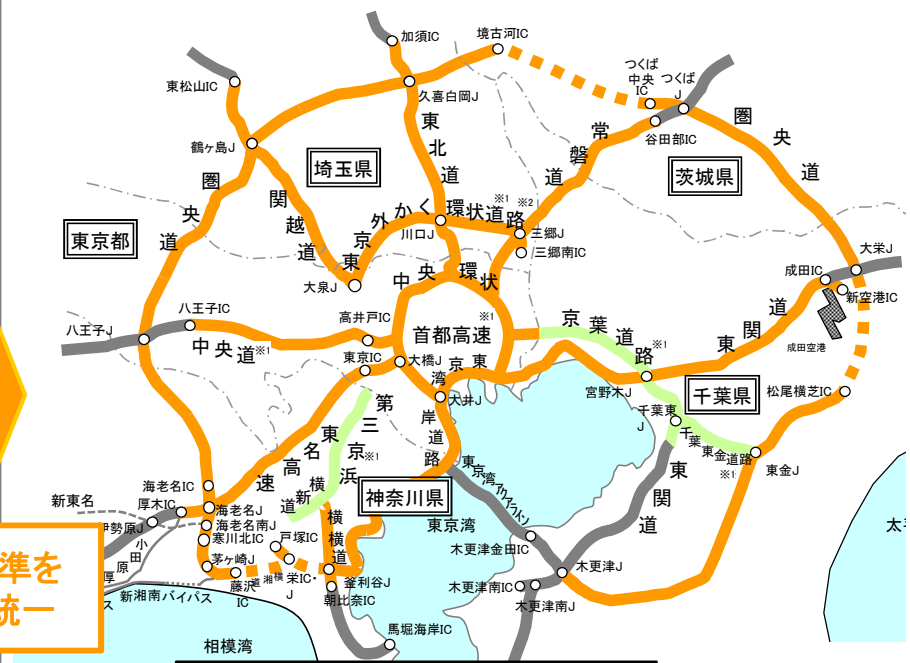
<現状>



- 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～>



- 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

料金水準を
整理・統一

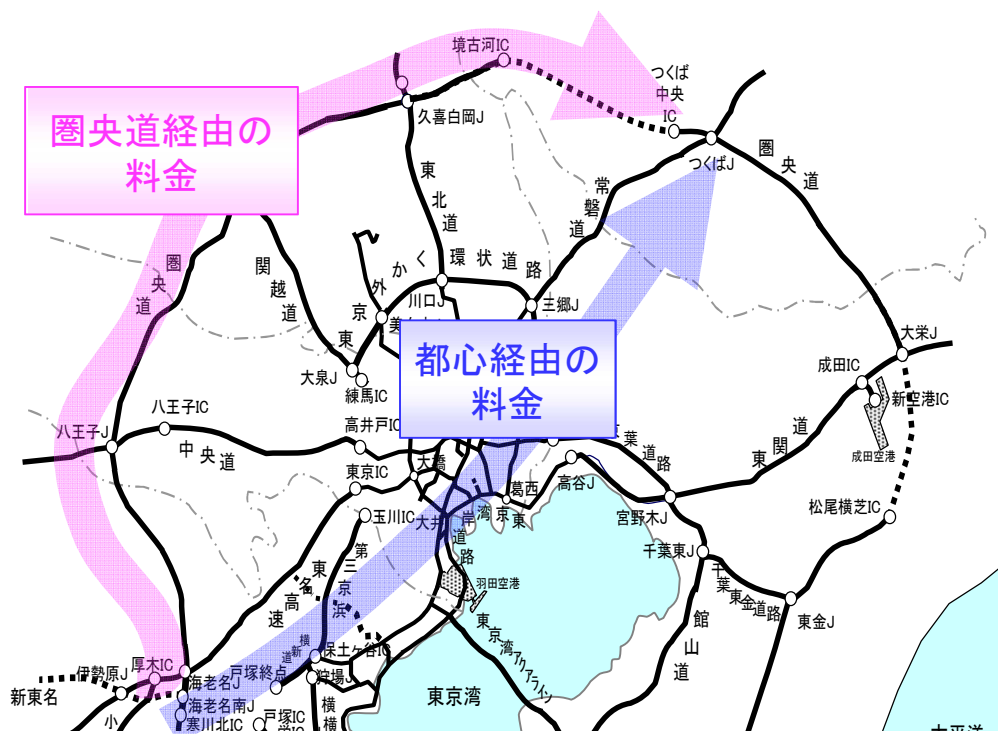
※1 上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

※2 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

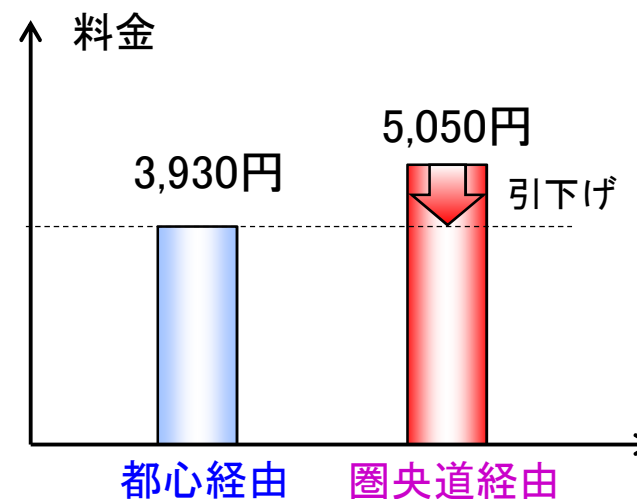
起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 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→桜土浦



首都圏の新たな高速道路料金導入後1ヶ月の効果について

高速道路を「賢く使う」ため、圏央道等のネットワーク整備の進展にあわせ、首都圏の高速道路料金について、整備重視から利用重視の料金体系に移行することで、都心の渋滞等に対し首都圏の交通流動を最適化することを目指した新しい料金を、**本年4月1日より導入**

＜新たな料金の主な効果＞

①都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和

- ・東名⇄東北道間の都心通過は**約5割減**など都心通過交通が**約1割減**
この結果、首都高速の交通量は**約1%減**
- ・昨年3月の中央環状品川線の開通により首都高速の渋滞損失時間が約4割減となったが、今回の料金導入により、渋滞損失時間は更に**約1割減**

②首都高速の短距離利用増加で、一般道が円滑化

- ・首都高速の短距離利用(24km迄)は、料金引下げに加え、都心通過減少による首都高速の渋滞緩和により、その利用が**約1~4%増**
- ・例えば、港区青山付近において、首都高速(3号渋谷線)の交通量が**約2%増**となる一方、並行する一般道(国道246号)の交通量が**約7%減**となり、渋滞緩和に貢献

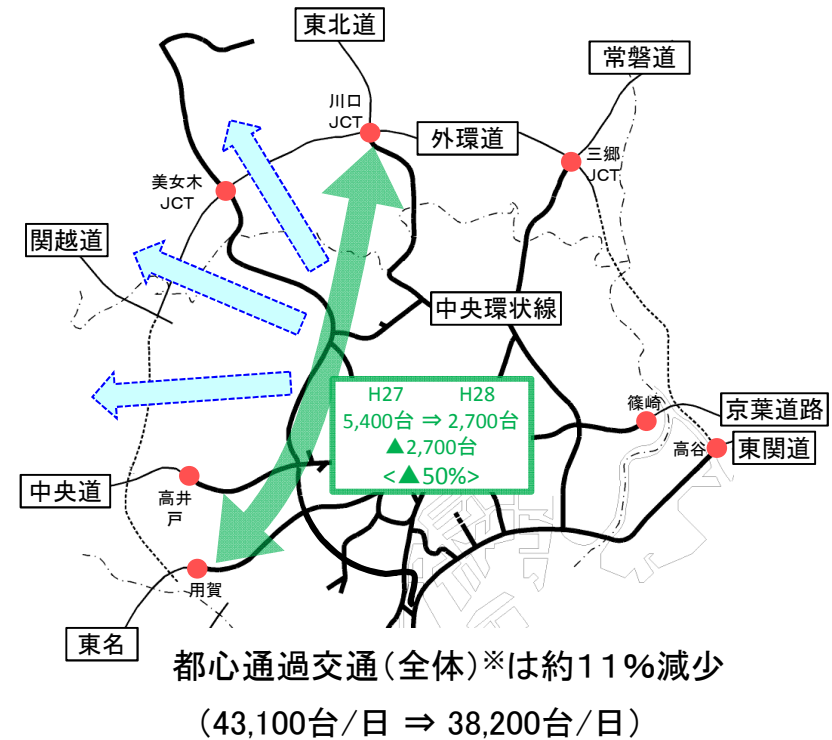
③ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進

- ・圏央道の交通量が**約3割増**(東北道連絡後との比較でも**約5~8%増**)
- ・圏央道沿線の物流施設の新規立地も**約4.6倍と大幅に増加**(首都圏全体では約2.7倍増)

都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和

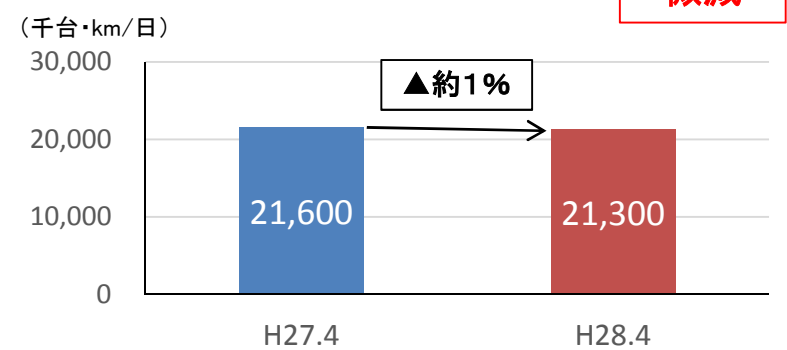
- 東名⇔東北道間の都心通過は約5割減など都心通過交通が約1割減
この結果、首都高速の交通量は約1%減
- 昨年3月の中央環状品川線の開通により首都高速の渋滞損失時間が約4割減となったが、今回の料金導入により、渋滞損失時間は更に約1割減

○都心通過交通の状況

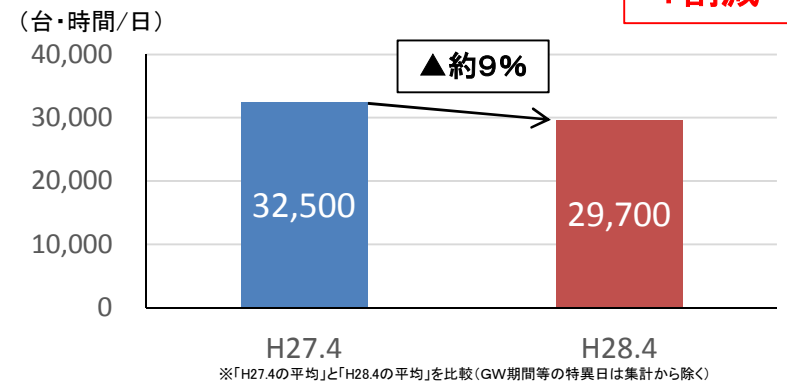


※東名、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道、京葉道路の相互を首都高速経由で利用する交通量
 ※ETCデータによる集計
 ※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

○首都高速全体の総走行台キロ



○首都高速全体の渋滞損失時間

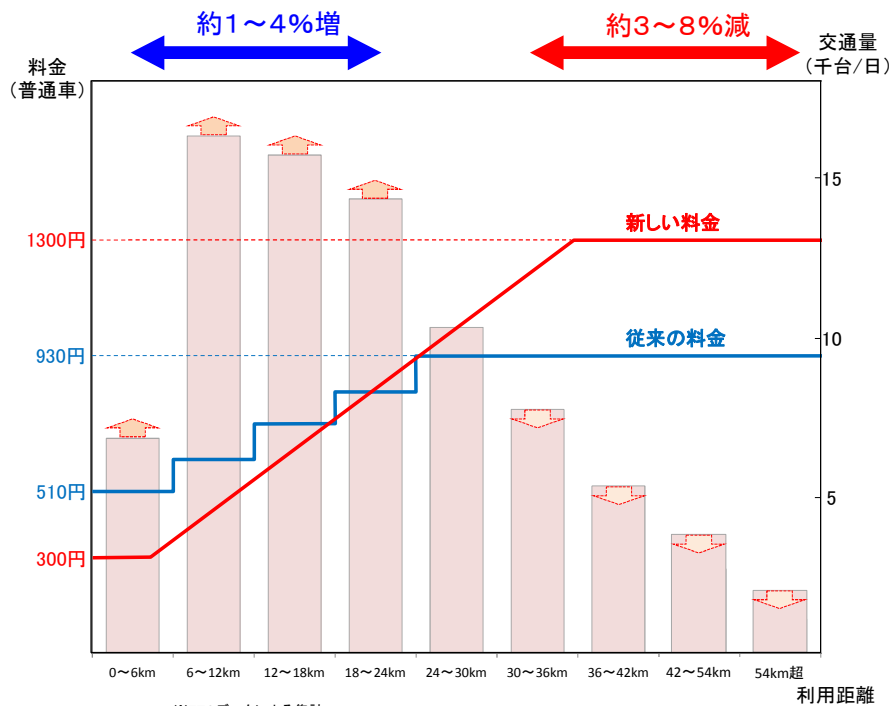


※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

首都高速の短距離利用増加で、一般道が円滑化

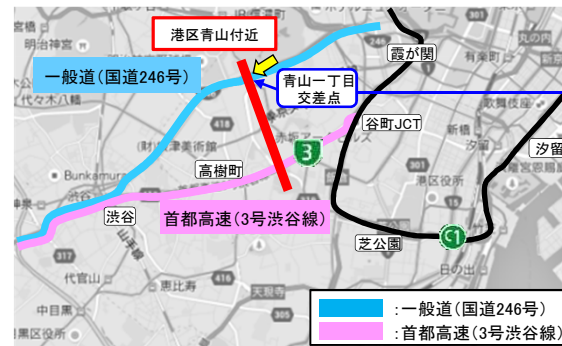
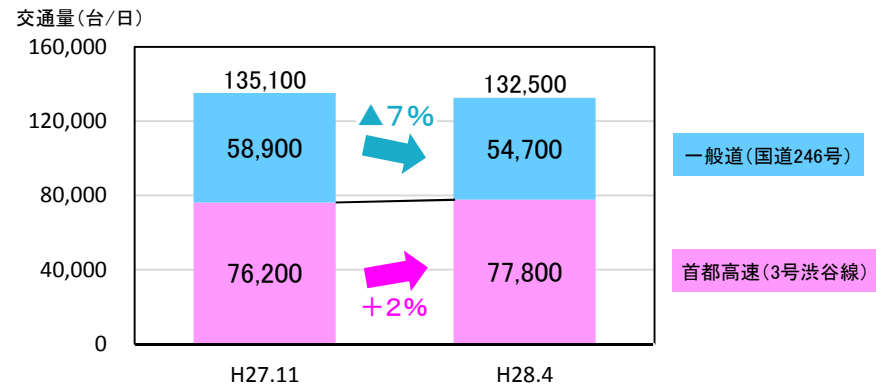
- 首都高速の短距離利用(24km迄)は、料金引下げに加え、都心通過減少による首都高速の渋滞緩和により、その利用が**約1~4%増**
- 例えば、港区青山付近において、首都高速(3号渋谷線)の交通量が**約2%増**となる一方、並行する一般道(国道246号)の交通量が**約7%減**となり、渋滞緩和に貢献

○首都高速の利用距離帯別の交通量変化



※ETCデータによる集計
 ※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

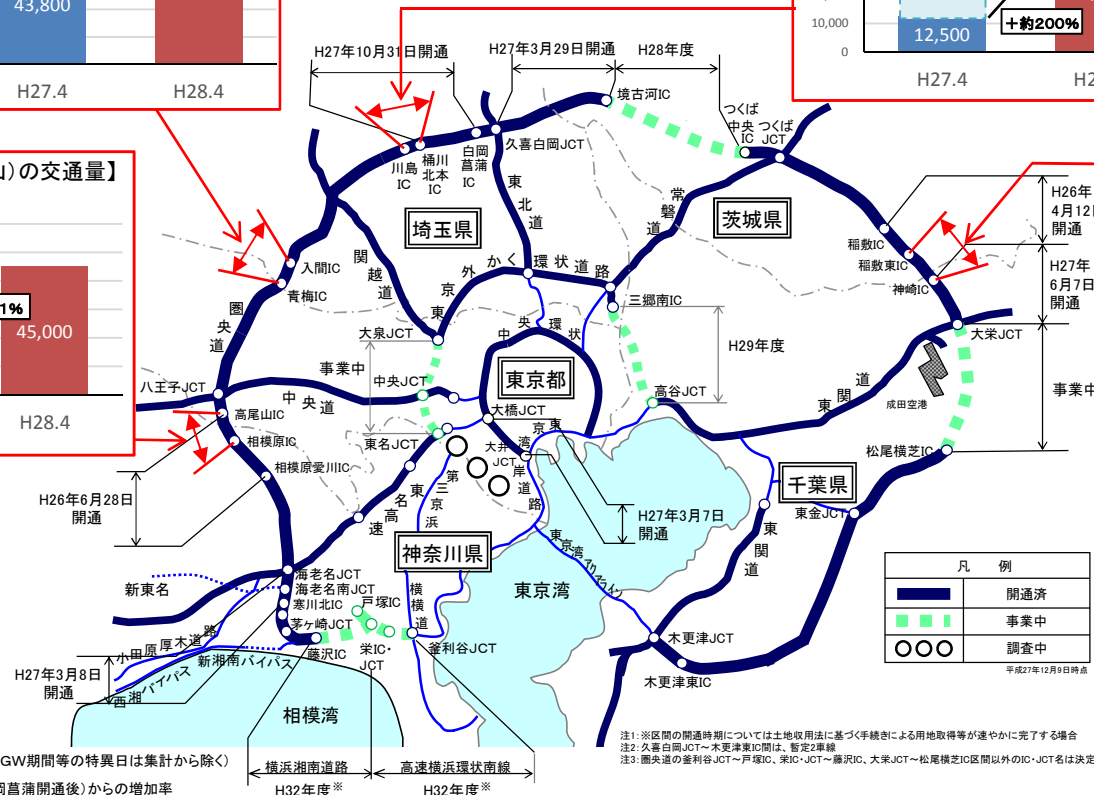
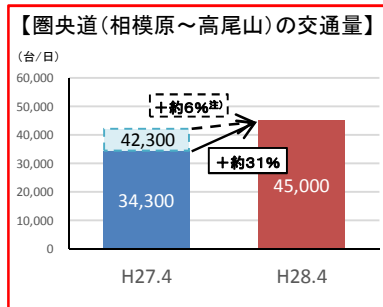
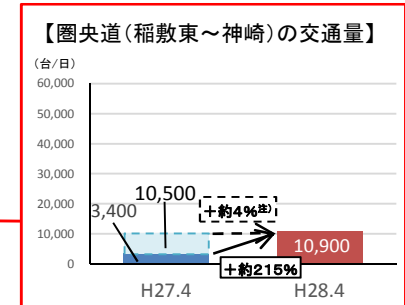
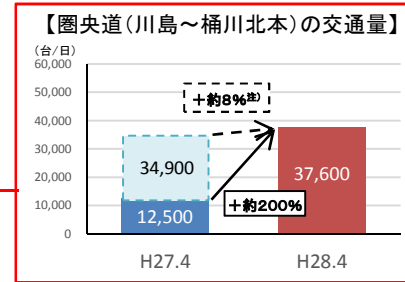
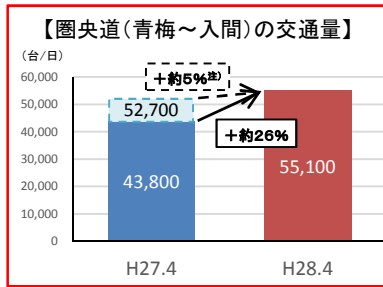
○首都高速及び並行一般道の交通量変化(港区青山付近)



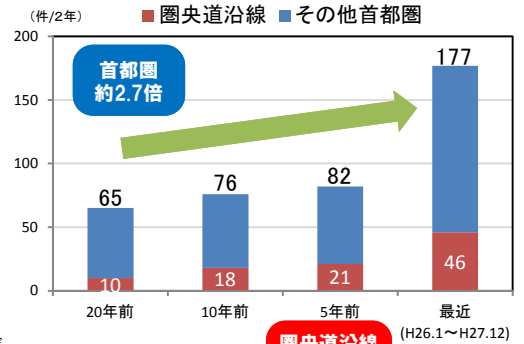
※ H27.11は、首都高速は11月の平日平均、一般道はH27.10.27、H27.11.4、H27.11.5交通量調査の平均値
 ※ H28.4は交通量調査日(H28.4.19)における首都高速、一般道の断面交通量

ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進

- 圏央道の交通量が約3割増（東北道連絡後との比較でも約5～8%増）
- 圏央道沿線の物流施設の新規立地も約4.6倍と大幅に増加（首都圏全体では約2.7倍増）



○首都圏(1都4県)における物流施設の年間新規立地件数の推移



※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)
 注) 破線はH27.11～H28.2(桶川北本～白岡菖蒲開通後)からの増加率

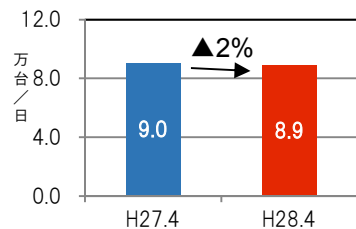
【参考】

新料金導入前後の交通量の状況

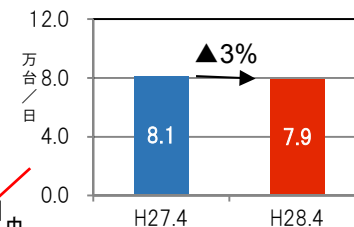
首都高速(都心環状線・中央環状線)

単位:万台/日

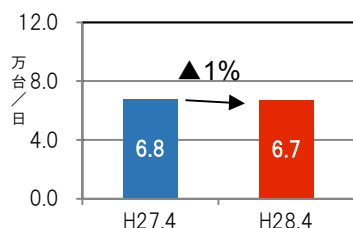
中央環状線(千住新橋～扇大橋)



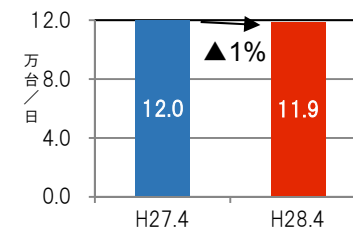
中央環状線(平井大橋～四つ木)



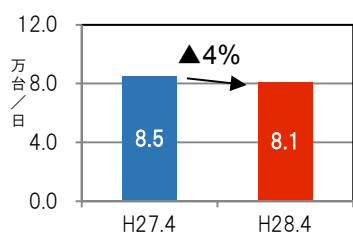
中央環状線(新板橋～王子南)



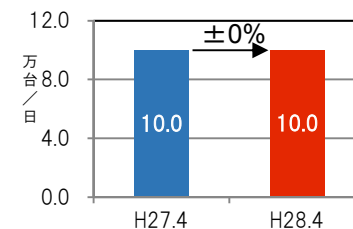
都心環状線(神田橋～竹橋JCT)



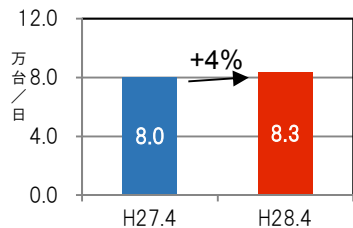
中央環状線(西池袋～熊野町JCT)



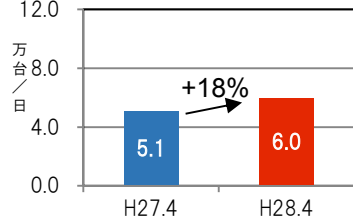
都心環状線(江戸橋JCT～宝町)



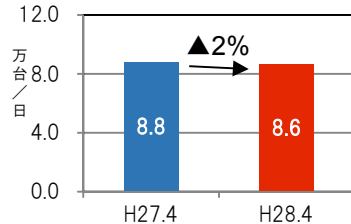
中央環状線(初台南～富ヶ谷)



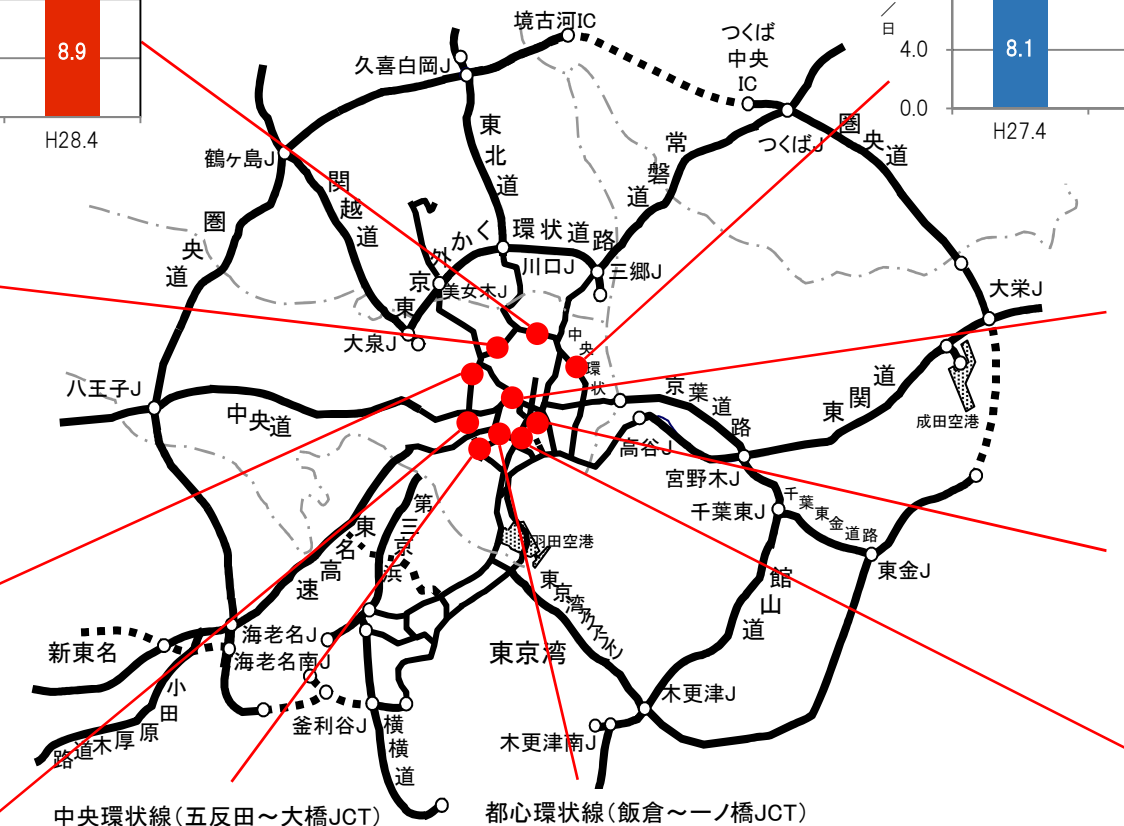
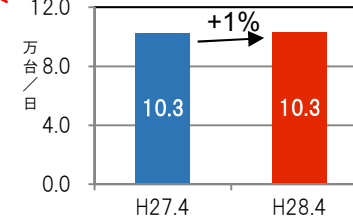
中央環状線(五反田～大橋JCT)



都心環状線(飯倉～一ノ橋JCT)



都心環状線(浜崎橋JCT～芝公園)

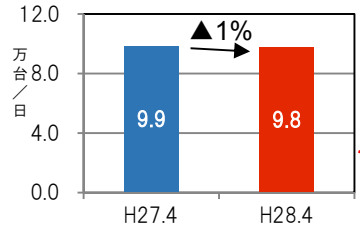


※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較 (GW期間等の特異日は集計から除く)

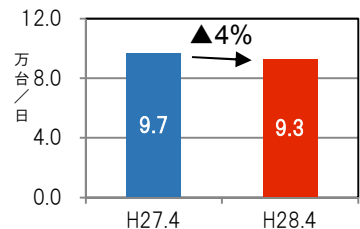
首都高速(放射路線)

単位:万台/日

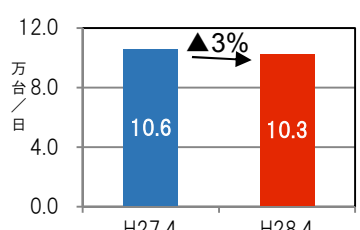
三郷線(小菅JCT~加平)



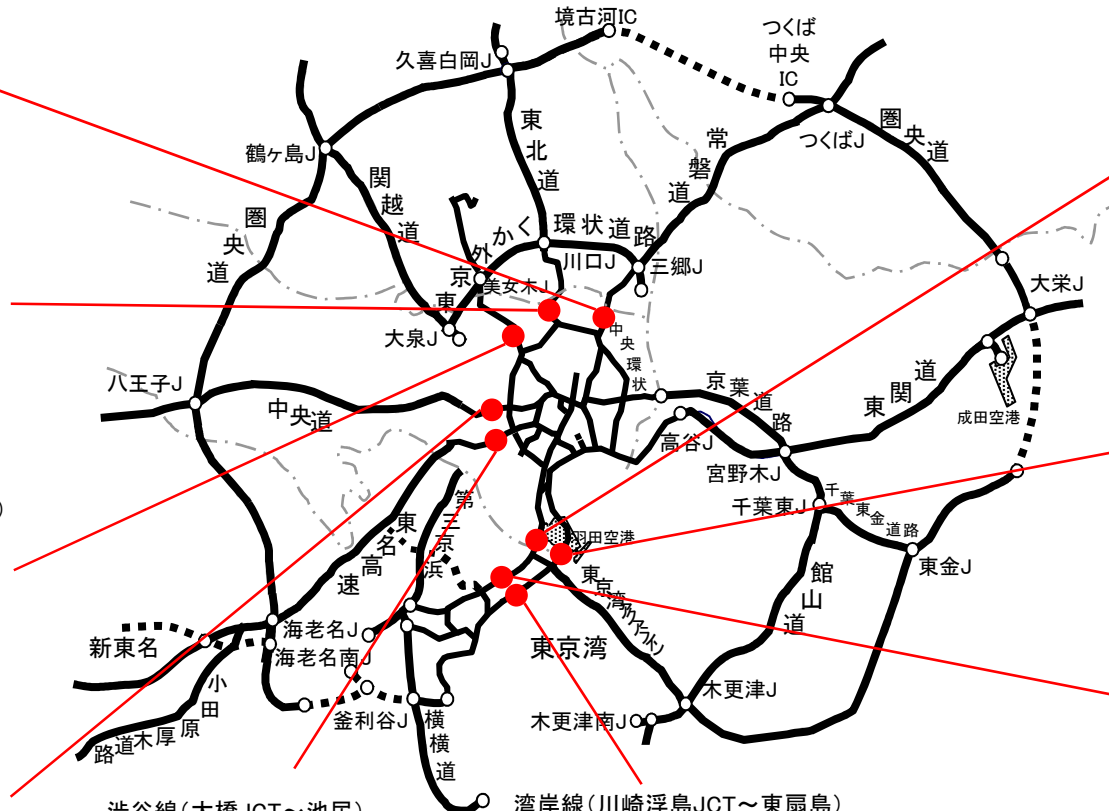
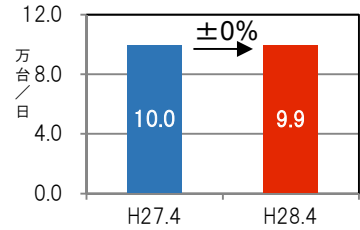
川口線(江北JCT~鹿浜橋)



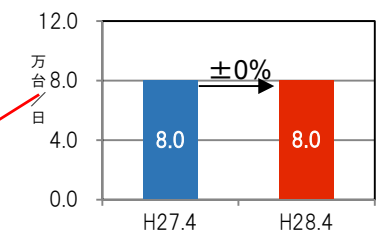
池袋線(板橋JCT~板橋本町)



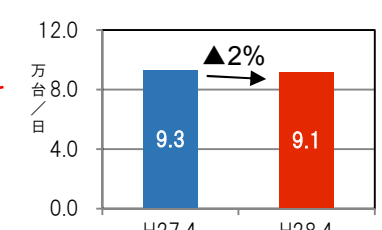
新宿線(西新宿JCT~初台)



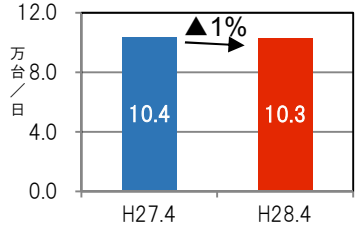
羽田線・横羽線(羽田~大師)



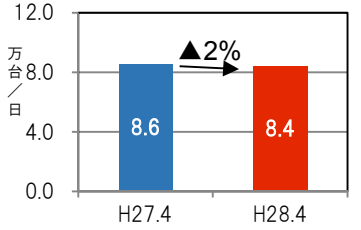
湾岸線(湾岸環八~川崎浮島JCT)



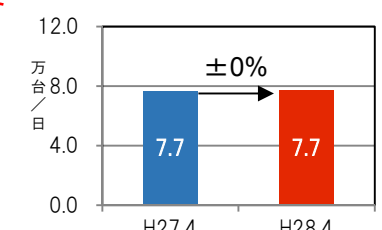
渋谷線(大橋JCT~池尻)



湾岸線(川崎浮島JCT~東扇島)



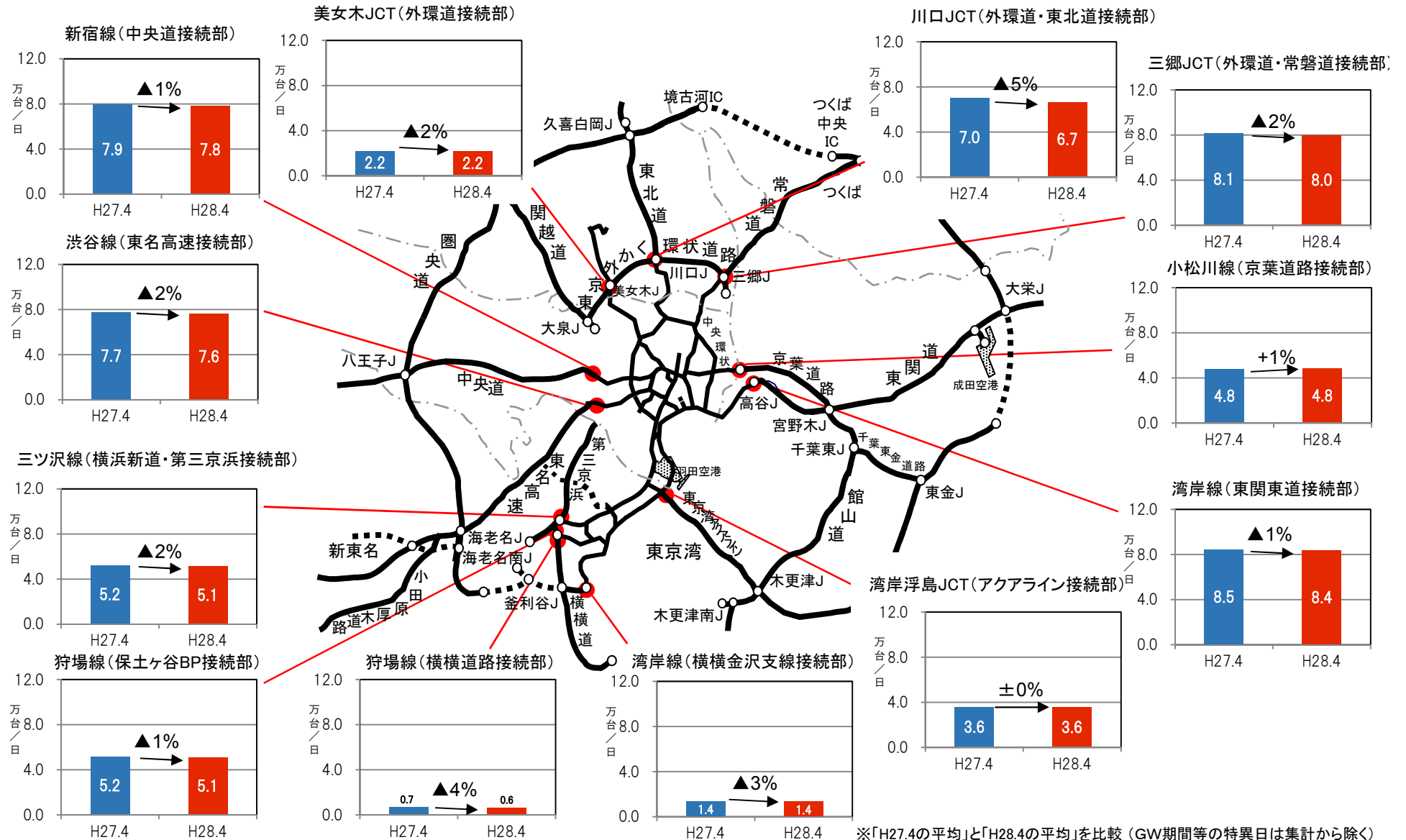
横羽線(大師JCT~浜川崎)



※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較 (GW期間等の特異日は集計から除く)

首都高速(NEXCO接続部)

単位:万台/日

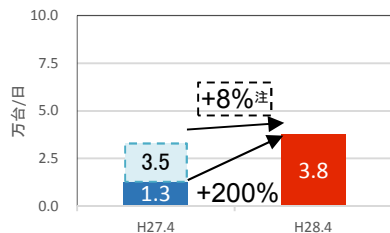


※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較 (GW期間等の特異日は集計から除く)

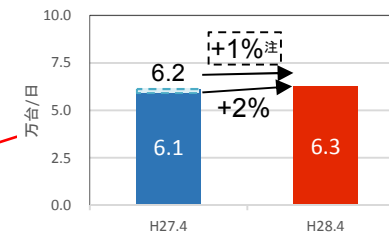
NEXCO(圏央道・外環道)

単位:万台/日

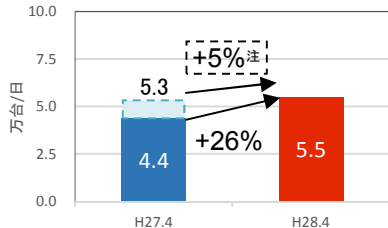
圏央道(川島～桶川北本)



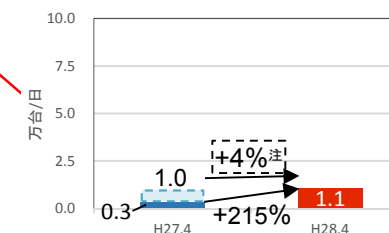
外環道(草加～外環三郷西)



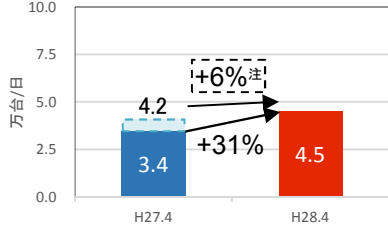
圏央道(青梅～入間)



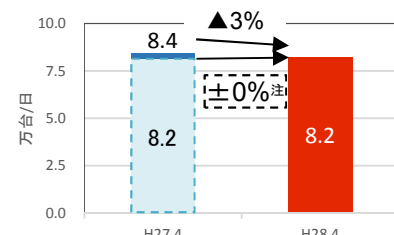
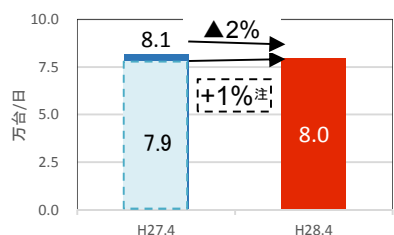
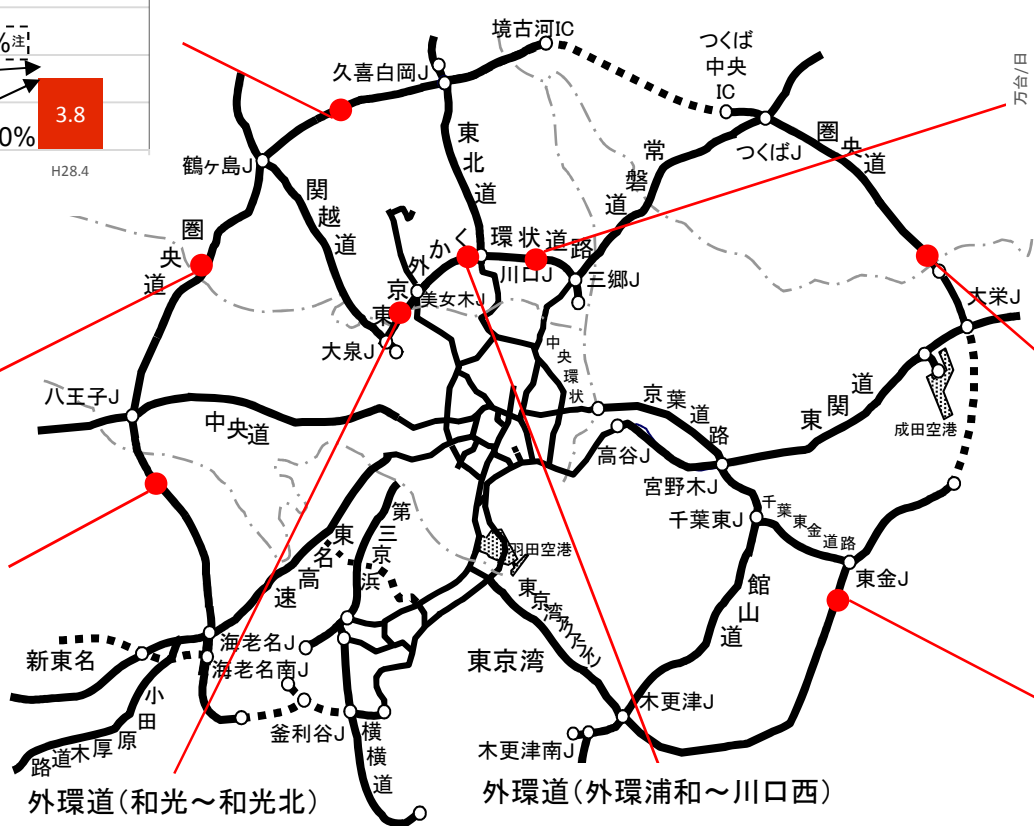
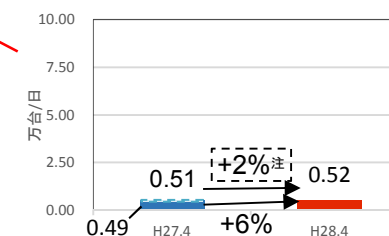
圏央道(稲敷東～神崎)



圏央道(相模原～高尾山)



圏央道(東金J～茂原北)

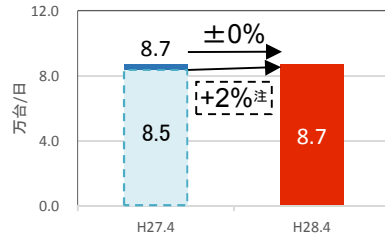


※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較 (GW期間等の特異日は集計から除く)
注) 破線はH27.11～H28.2(桶川北本～白岡菖蒲開通後)からの増加率

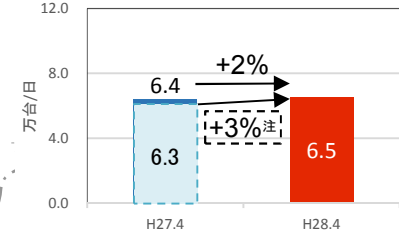
NEXCO(放射路線)

単位:万台/日

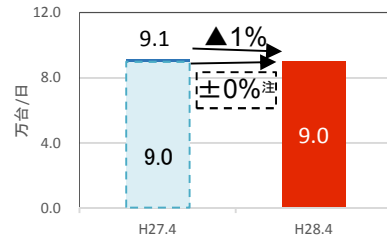
東北道(岩槻～蓮田SIC)



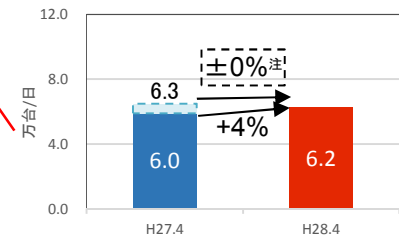
常磐道(谷和原～谷田部)



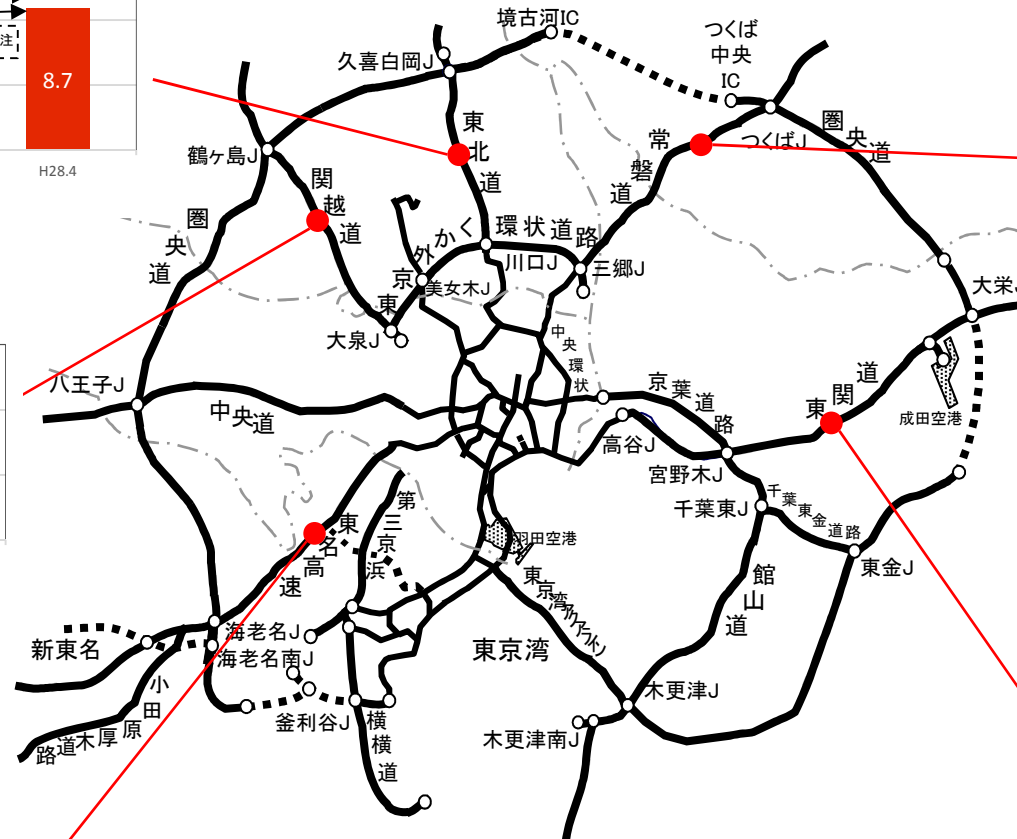
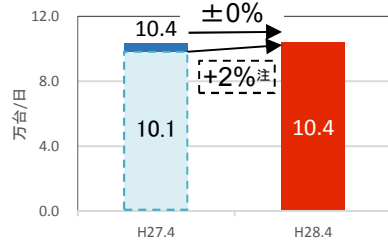
関越道(三芳SIC～川越)



東関東道(佐倉～酒々井)



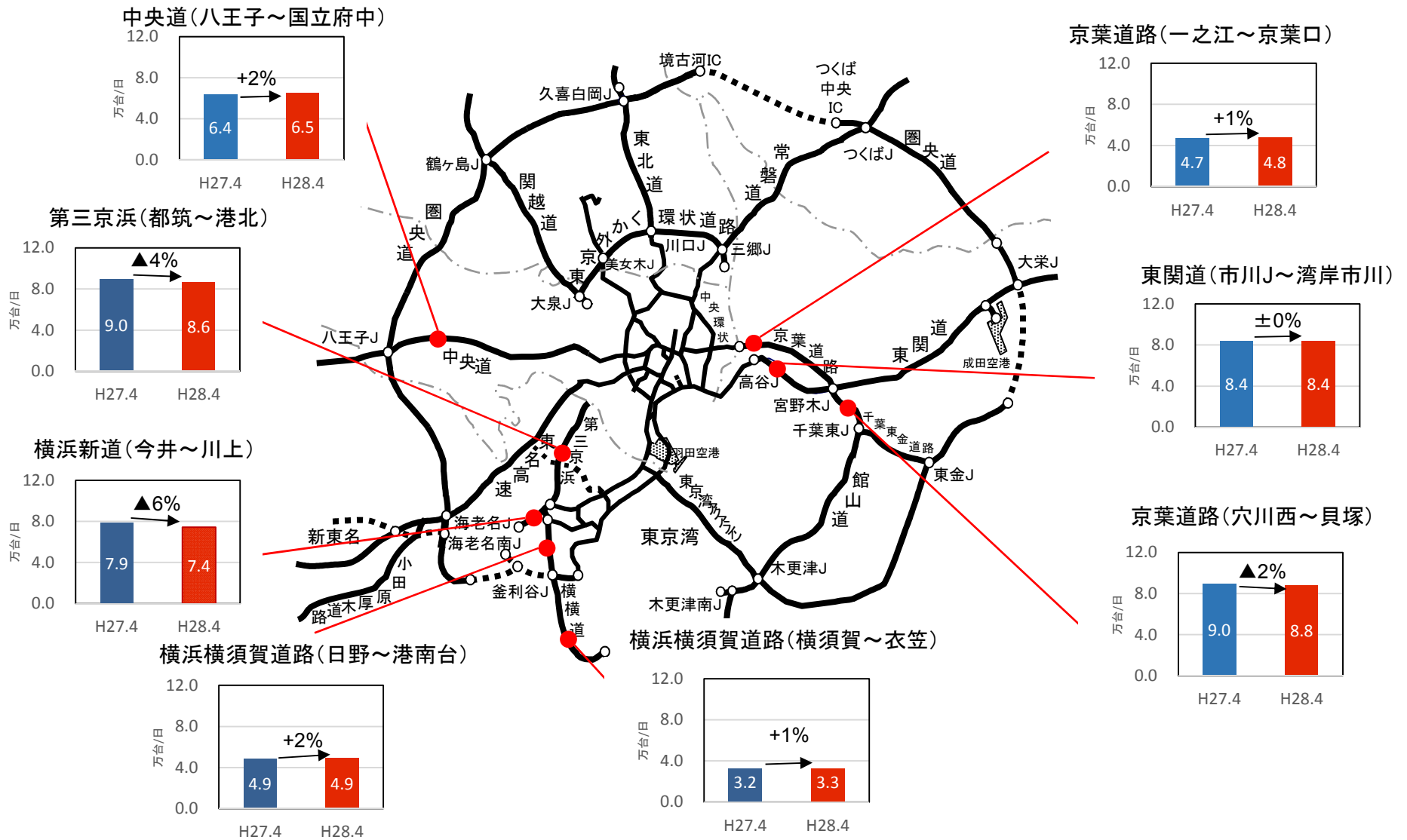
東名(横浜青葉～横浜町田)



※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較 (GW期間等の特異日は集計から除く)
 注)破線はH27.11～H28.2(桶川北本～白岡菖蒲開通後)からの増加率

NEXCO(その他の路線)

単位:万台/日



※「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較 (GW期間等の特異日は集計から除く)