

## 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

国土交通省

首都圏の高速道路の料金体系については、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申(平成27年7月30日)において、「首都圏料金の賢い3原則」に従って、(1)料金体系の整理・統一、(2)起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現、(3)政策的な料金の導入が必要とされたところである。

この方針に基づき、三環状を中心としたネットワーク整備が進展しつつある中、首都圏の高速道路が、より効率的に賢く使われるよう、料金に関する具体方針(案)を以下のとおりとりまとめる。

### 1. 平成28年4月からの具体方針

#### (1) 料金体系の整理・統一

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移行する。

平成28年4月からの実施にあたり、首都高速や均一料金となっている埼玉外環、中央道についても、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するが、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定する。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過しない交通に対しては拡充する。なお、車種区分の統一にあたっては、首都高速について、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、段階的に実施する。

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する。

## (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、経路によらず、起終点間の最短距離(当面、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する。

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する。

### (参考) 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る。

- 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、(2)のとおり、同一起終点であれば同一料金とする。更に、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)を追加する。
- ② 外環を利用する交通に対しては、都心に向かう場合、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、外環利用により迂回(1ジャンクション間を想定)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する。その際、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する。

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、利用者負担を公平にするとともに、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する。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、設定する。

※ なお、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

## 2. 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する。

### (2) ETC2.0の普及促進

ETC2.0の早期普及のため、本具体方針(案)に基づく施策をはじめ、ETC2.0の普及促進を進める料金施策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する。

### (3) ボトルネック対策の実施

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、必要な箇所では効果的な対策を講じるよう努める。