

これまでの料金見直しの評価

1. 全国料金の見直し(H26)の評価
2. 首都圏料金の見直し(H28)の評価

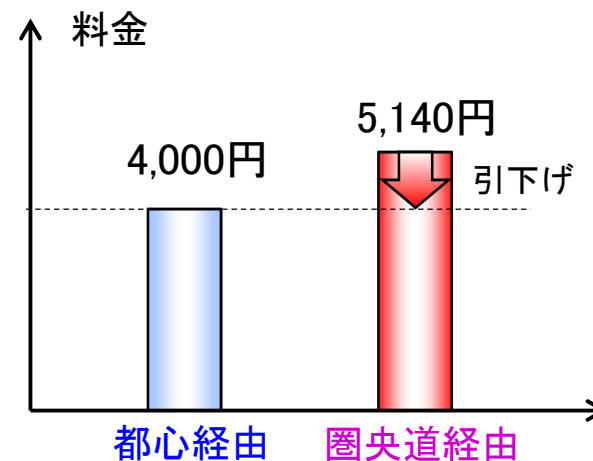
2-2. シームレスな料金体系

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）
- 都心経由の方が高い場合には、都心経由の料金は引下げない。



厚木→桜土浦



※消費税率10%

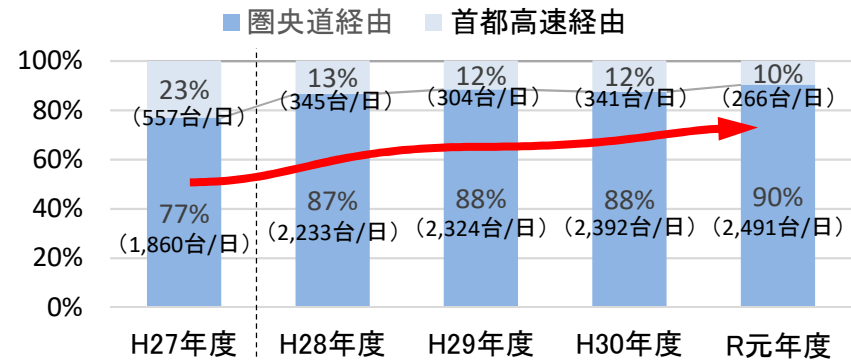
新たな料金導入により、圏央道を賢く利用

- 東名⇄東北道間では、新たな料金の導入後、圏央道利用の割合が約9割まで増加。
- 圏央道利用の所要時間は、夜間において首都高速利用と概ね同じだが、昼間において首都高速利用より短くなっており、圏央道利用を選択する割合の増加に寄与。



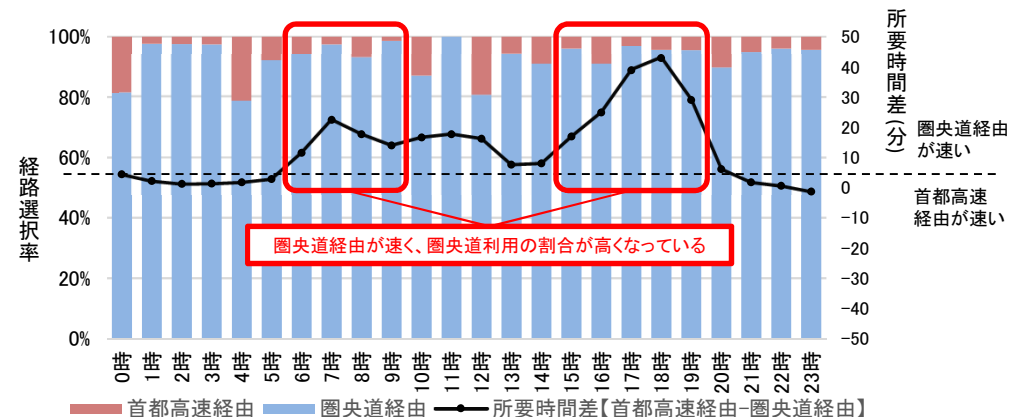
※「距離」「所要時間」「料金(ETC料金)」はNEXCO東日本ホームページより
 ※料金は普通車(ETC車)の例

○圏央道の外側を発着する交通の経路選択<東名⇄東北道>



※ETCデータより集計(両方向) ※各年度11月の全日平均を比較

○経路選択と所要時間差<東名⇄東北道>



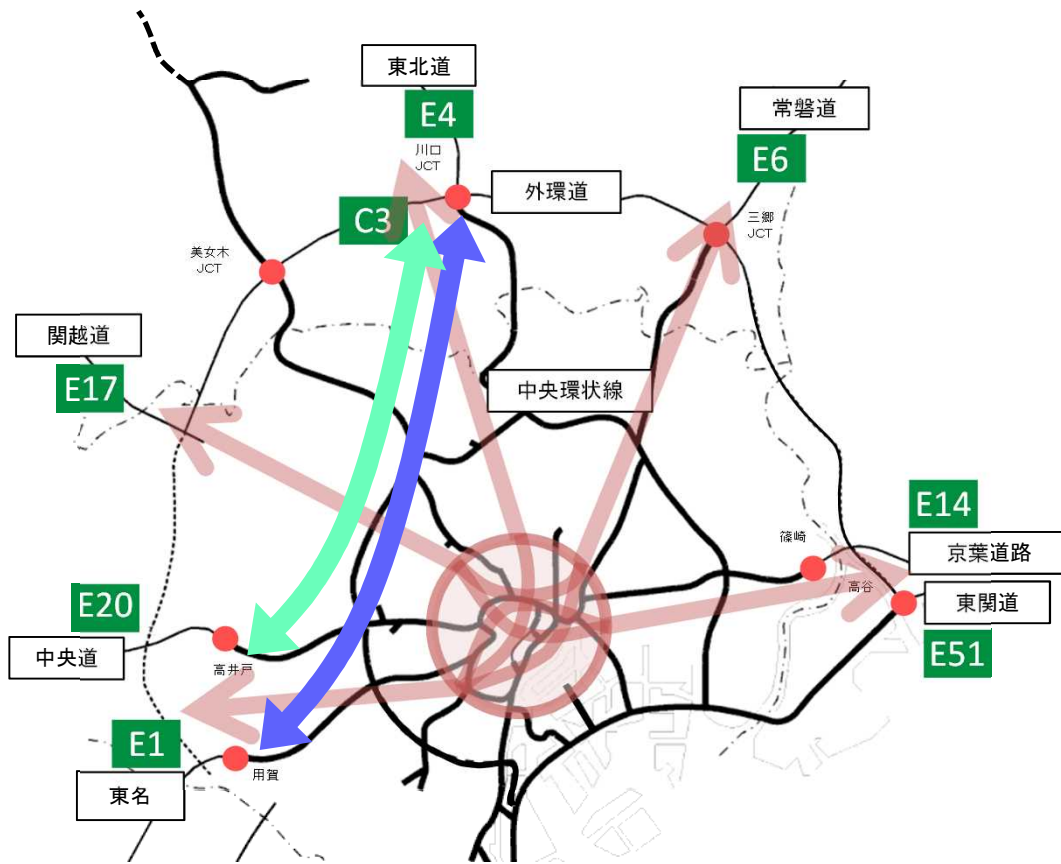
※ETCデータ(R元.11の平日平均)から経路選択率を算出

※トラカンデーデータ(R元.11の平日平均)から海老名JCT~久喜白岡JCTの所要時間を算出

首都圏の都心通過交通が減少

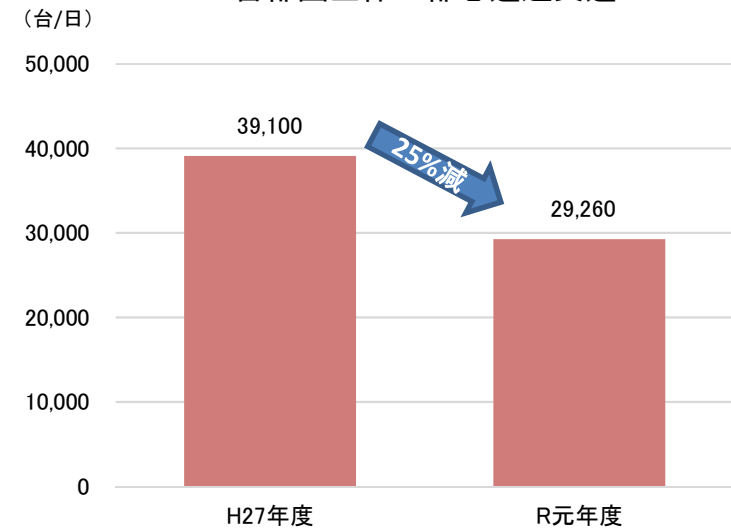
- ネットワーク整備と相まって、首都圏全体で都心通過交通は約2割減少(25%減少)。
- 東名⇄東北道間の都心通過交通は約1割減少(14%減少)、中央道⇄東北道間の都心通過交通も約1割減少(12%減少)するなど、都心の交通環境の改善に寄与。

○首都圏の都心を通過する主な交通の状況

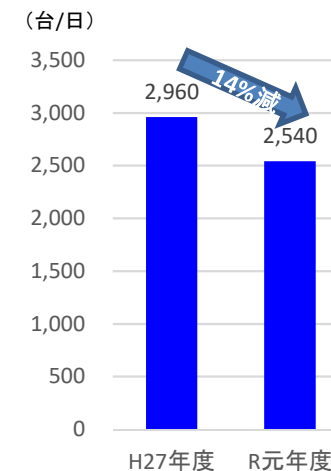


※ETCデータより集計(両方向)
 ※各年度11月の全日平均を比較
 ※都心通過とは、東名高速や東北自動車道等の国土開発幹線自動車道である放射高速道路間の往來のうち、首都高速を經由・通過する利用のこと

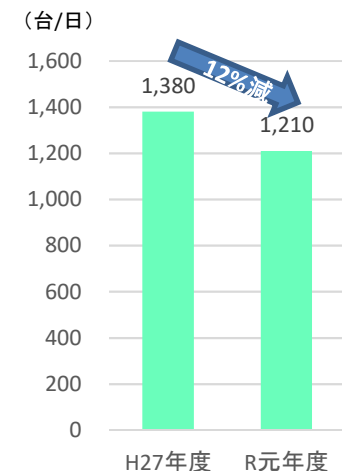
首都圏全体の都心通過交通



うち東名⇄東北道の都心通過交通



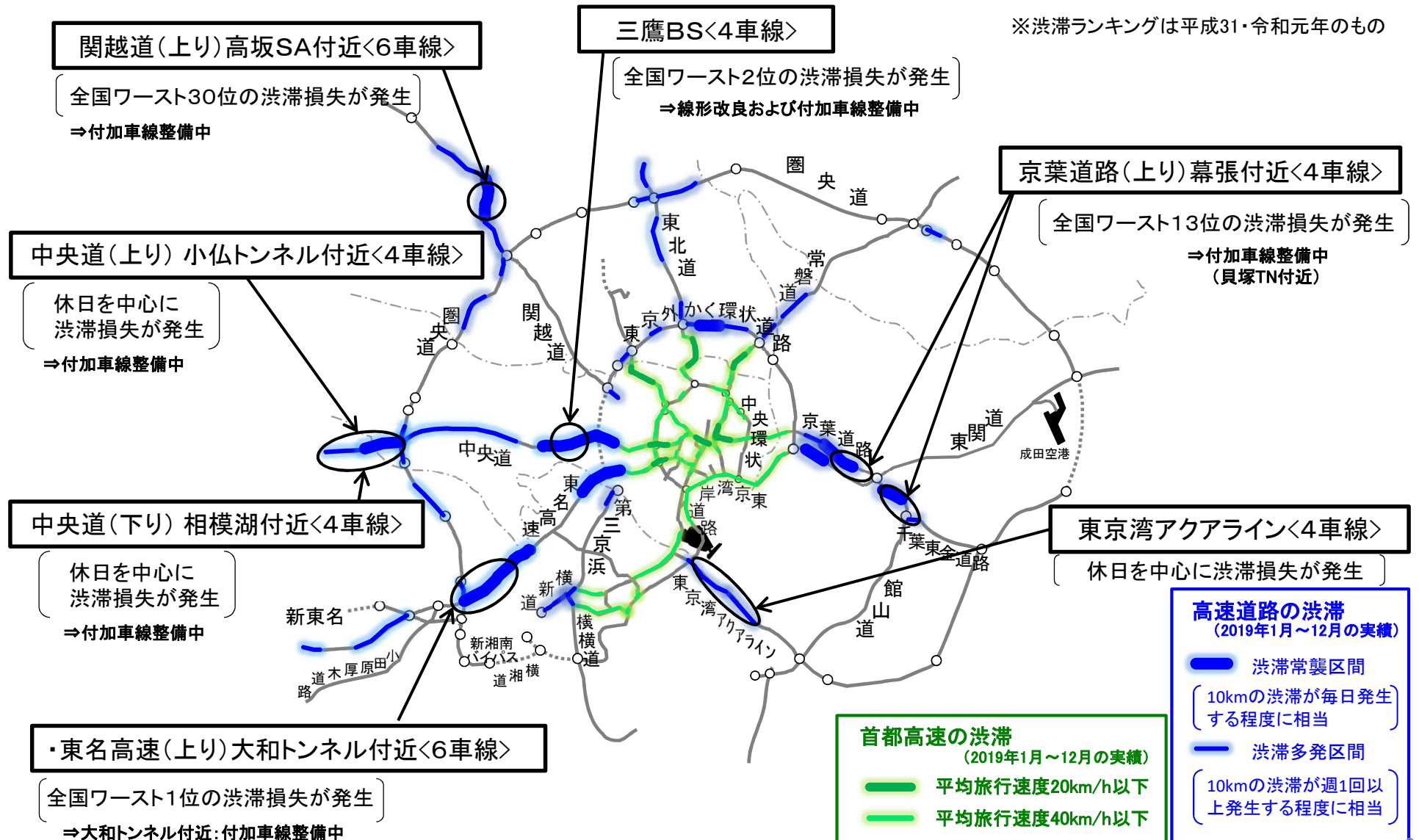
うち中央道⇄東北道の都心通過交通



首都圏の渋滞状況

○ 首都圏の高速道路においては、圏央道の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生。

※渋滞ランキングは平成31・令和元年のもの



首都高速の時間帯別の交通量と渋滞損失時間

○ 時間帯による交通量や渋滞状況に偏りが存在。

