



令和3年3月12日
道路局高速道路課

「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」 の改定について

国土交通省では、平成27年9月11日に策定した「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を改定しましたので、お知らせします。

首都圏の高速道路料金については、平成27年9月11日に策定した「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」に基づき、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の実現を図ってきました。

この度、首都高速道路において

- ・料金水準の更なる整理・統一
- ・大口・多頻度割引の更なる拡充
- ・深夜割引の導入

などを行うことにより、これまでの取組を更に進展させるべく、「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を改定しました。

<問い合わせ先>

道路局 高速道路課 企画専門官 依田（内線 38313）

課長補佐 辛嶋（内線 38314）

代表：03-5253-8111 直通：03-5253-8500 FAX：03-5253-1619

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 日公表

令和 3 年 3 月 12 日改定

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(首都高速及び外環千葉区間の料金体系については令和4年4月から一部変更)

(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。

令和4年4月からの首都高速の料金体系の見直しにあたり、平成28年4月の移行から一定の期間が経過したことも踏まえ、対距離制を基本とした公平な料金体系の更なる前進に向け、都市部において5年程度の期間で ETC 専用化等を概成することなども考慮し、首都高速の上限料金を見直す。この際、平成28年4月の移行の際と同様、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、更なる拡充を行う。

また、料金割引についても整理・統一を図る必要があることから、首都高速について、時間帯別の交通状況も考慮した上で、深夜割引を適用する。

なお、車種区分の統一にあたり、首都高速について、新たな車種区分及び車種間料金比率への移行を段階的に実施しているところ、新型コロナウイルス感染症による影響を考慮し、令和3年3月末までとなっている現行の暫定的な車種間料金比率を令和4年3月末まで延長する。

(2) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

平成28年4月からの実施にあたり、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。

外環については、同様に都心部の政策的な課題を考慮し、都心に流入もしくは都心から流出する際、外環を利用して首都高速の混雑区間を迂回する通行が料金の面において不利にならないよう、当該外環の利用にかかる料金については割引としているところ、令和4年4月からの見直しにあたっては、平成30年6月に外環千葉区間が開通したことを踏まえ、圏央道と同様、都心を避けて通行するための外環の利用が料金の面で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することとする。ただし、外環及び首都高速の混雑状況を踏まえ、外環経由の料金を引き下げることにより当該混雑が増加するおそれがある経路については、当該経路における料金を引き下げないこととする。

加えて、圏央道をより賢く使うために追加した ETC2.0 搭載車を対象とした料金割引の効果を更に高めるため、ETC から ETC2.0 への車載器交換の促進に必要な購入助成の実施も検討する。

(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、平成28年3月まで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。

加えて、(2)のとおり、外環及び首都高速の混雑が増加するおそれのない経路について、同一起終点であれば同一料金とする。具体的には、外環千葉区間及び首都高速の都心以外の路線を利用する交通に対して、当該措置を適用する。

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、新たな上限料金を、当面、設定する。

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。

具体的には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会で予定されるゾーン内の道路交通のロードプライシングを含む TDM 施策等の効果検証も踏まえ、一般道の交通に与える影響等も考慮しつつ、混雑状況に応じた料金施策を展開することとする。

(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。

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

国土交通省 道路局
平成27年9月11日公表
令和3年3月12日改定

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)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月からの具体方針

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※ ※首都高速については5年間の激変緩和措置

＜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

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

令和3年4月 首都高速の車種区分について暫定車種間比率終了

→令和4年4月まで1年間延長

令和4年4月からの具体方針

①料金体系の整理・統一（対象は圏央道の内側）

- 首都高速において、料金体系の整理・統一を更に進める。
- ・ 都市部において5年程度の期間でETC専用化等を概成することなども考慮し、新たな上限料金を設定
- ・ 料金割引についても整理・統一を図る観点等から、大口・多頻度割引の拡充や深夜割引の導入を実施

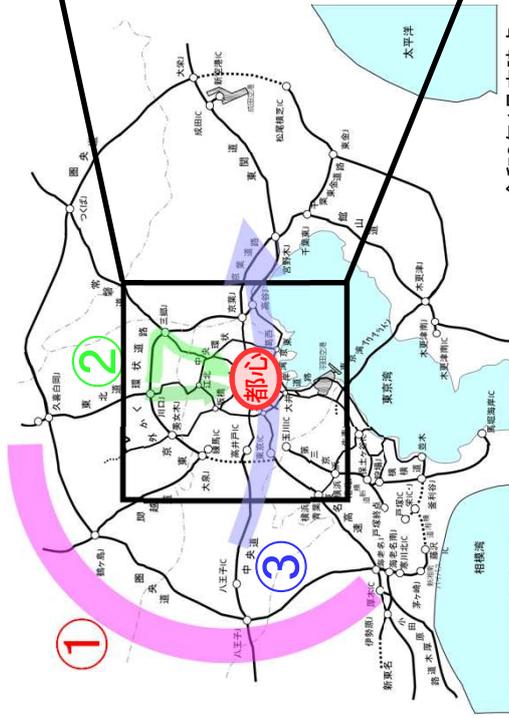
②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 起終点間の最短距離を基本に料金を決定（混雑状況を踏まえ外環千葉区間の割引を導入）

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)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

<平成28年4月～>



令和3年1月末時点

- 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)
※ETC2.0搭載車については、割引を更に追加
- ② 都心を発着する際、外環を使って迂回した場合、迂回しなかった場合の料金と同等になるよう料金調整
- ③ 都心通過については、走行距離に応じた料金に変更

<令和4年4月～>

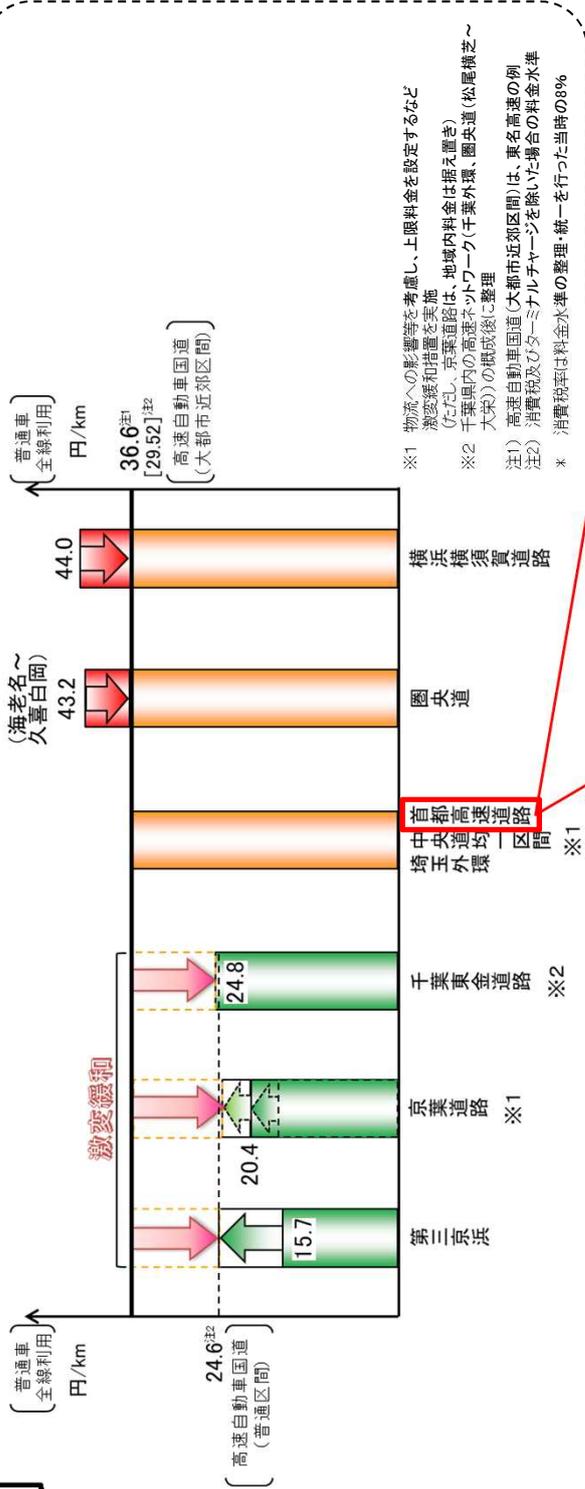


- ④ H30.6に外環千葉区間が開通したことを踏まえ、外環利用が不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定
※混雑状況を踏まえ対象経路等を新たに設定

〔 圏央道をより賢く使うために追加したETC2.0搭載車についての割引効果を高めるため、ETCからETC2.0への車載器交換の促進策を検討 〕

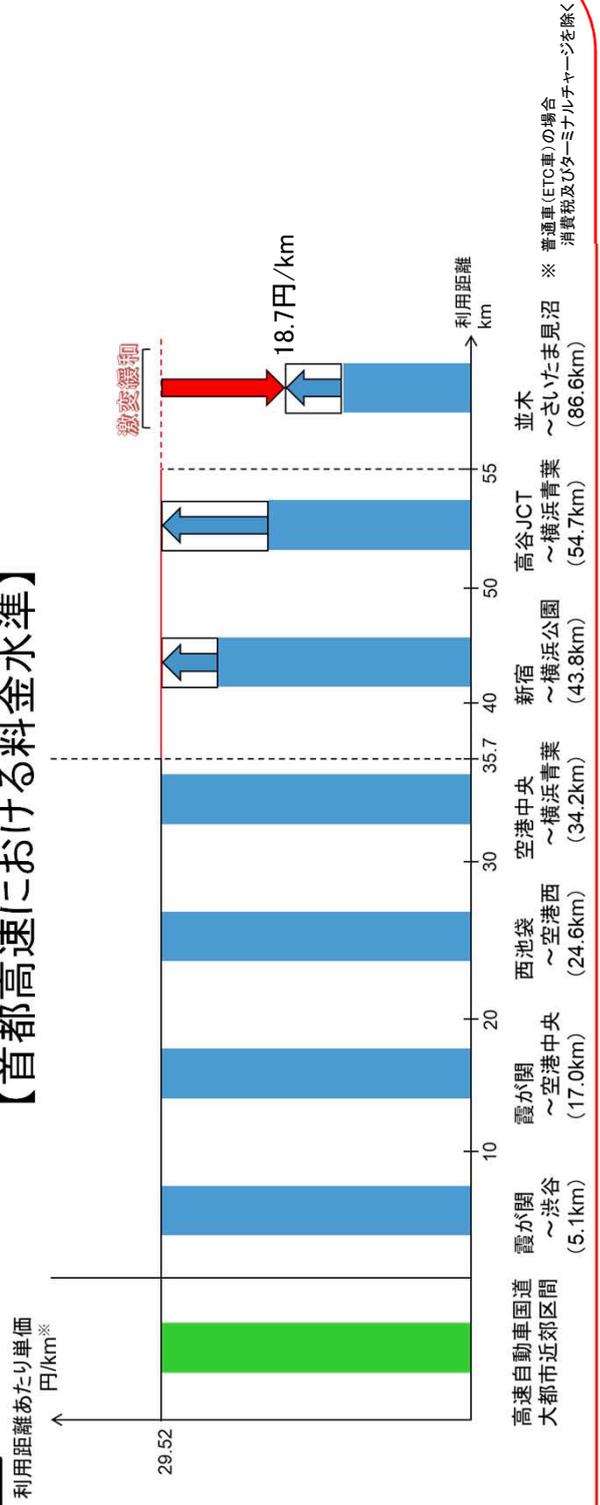
首都圏の料金水準の整理・統一

平成28年4月～



令和4年4月～

【首都高速における料金水準】



首都高速の大口・多頻度割引について

【首都高速の大口・多頻度割引の概要（現状）】

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%【+5%】)
30,000円超～50,000円以下の部分	8%(20%【+5%】)
50,000円を超える部分	12%(20%【+5%】)

+

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%)

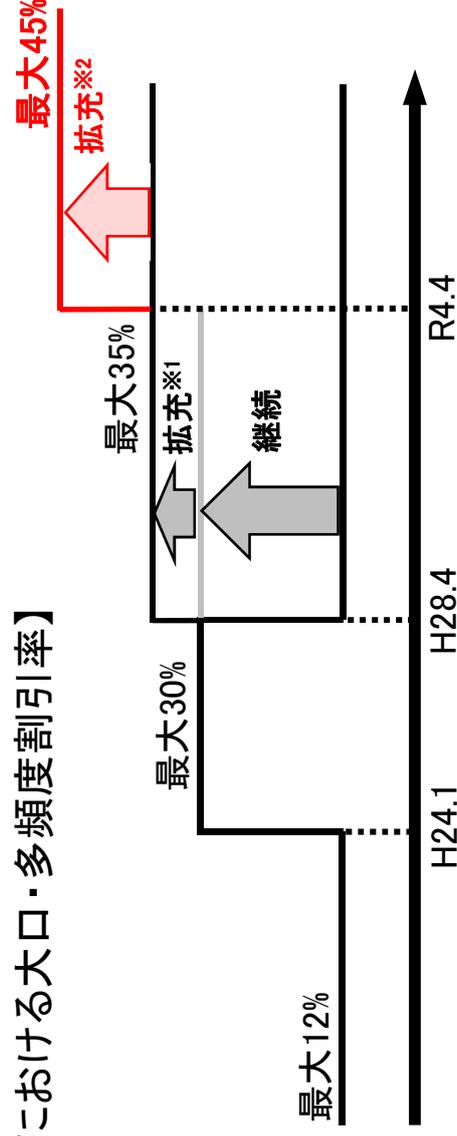
⇒ 現行の最大割引率 約35%

※1 ()内は令和8年3月末までの割引率。
うち【】内は中央環状線の内側を通過しない交通の拡充分。

注) NEXCOの高速自動車国道等については、最大30% ETC2.0を利用する自動車運送事業者については、最大40%に拡充(令和4年3月末まで)

注) NEXCOの高速自動車国道等については10%

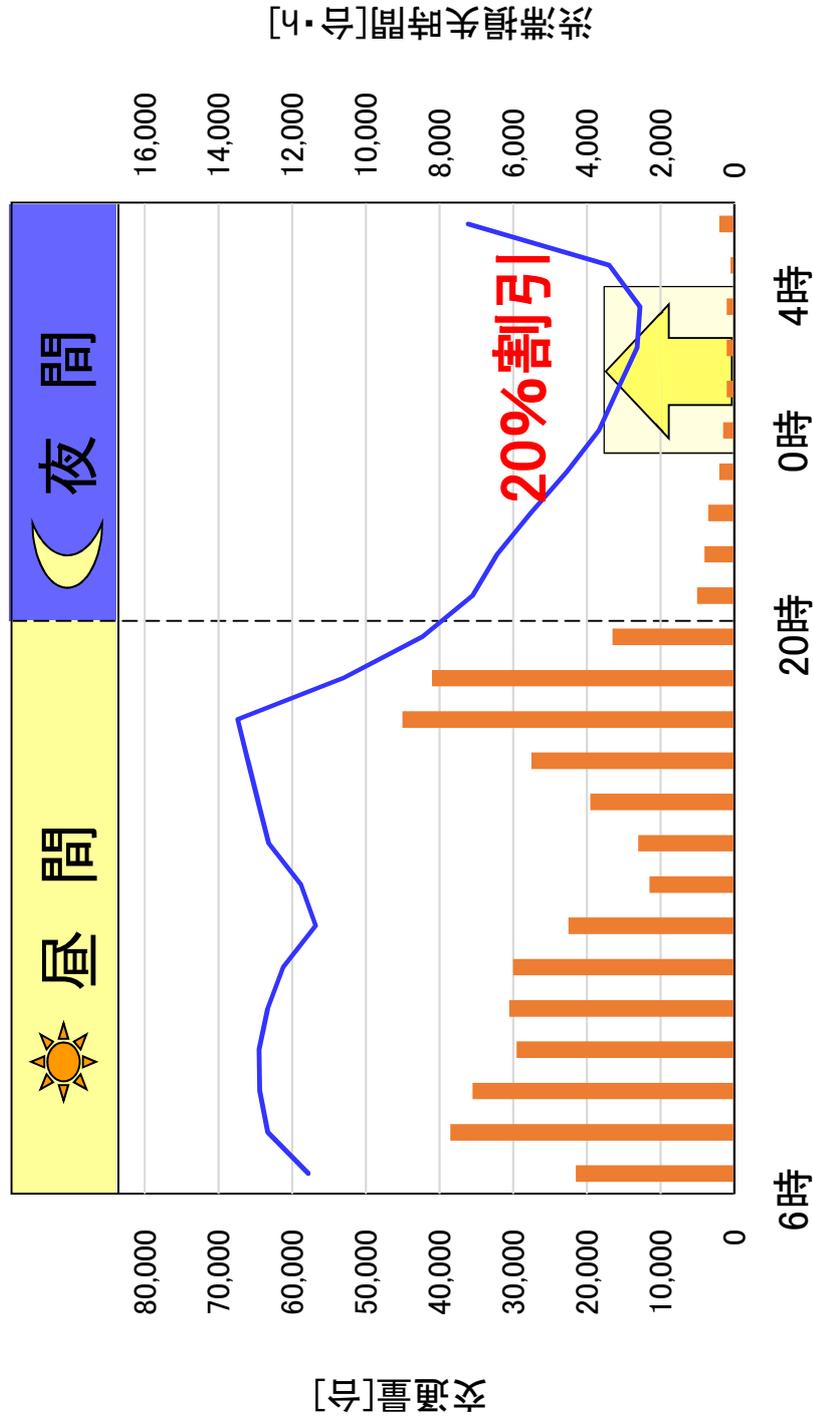
【首都高速における大口・多頻度割引率】



※1 中央環状線の内側を通過しない交通に限定

※2 拡充10%のうち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定

首都高速の深夜割引について



※ 現行は深夜割引の適用無し

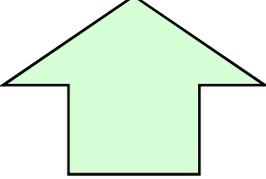
— 2019年度首都高速全日平均交通量(台)

— 2019年度首都高速全日平均渋滞損失時間(台・h)

首都圏の車種区分の整理・統一

	2車種	3車種	5車種
軽自動車等			0.8
普通車	1.0	1.0	1.0
中型車		1.2	1.2
大型車		1.5	1.65
特大車	2.0	3.5 ^{注1}	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	全路線

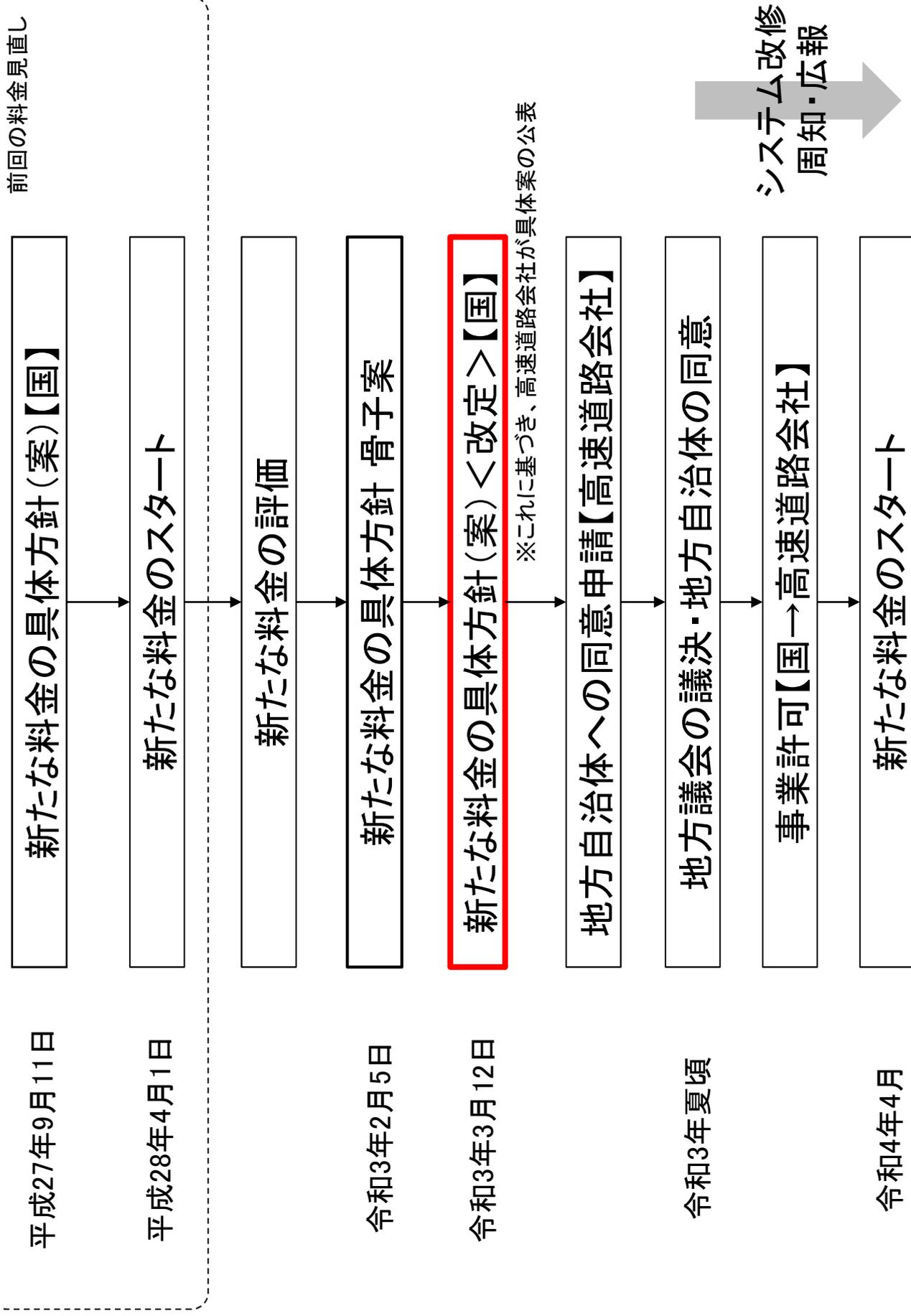
5車種区分に整理・統一※



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(令和2年度まで)
 (新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、令和3年度まで延長)

首都圏の新たな高速道路料金 今後のスケジュール



首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

参考資料

(参考)H28.4 首都圏の料金水準

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

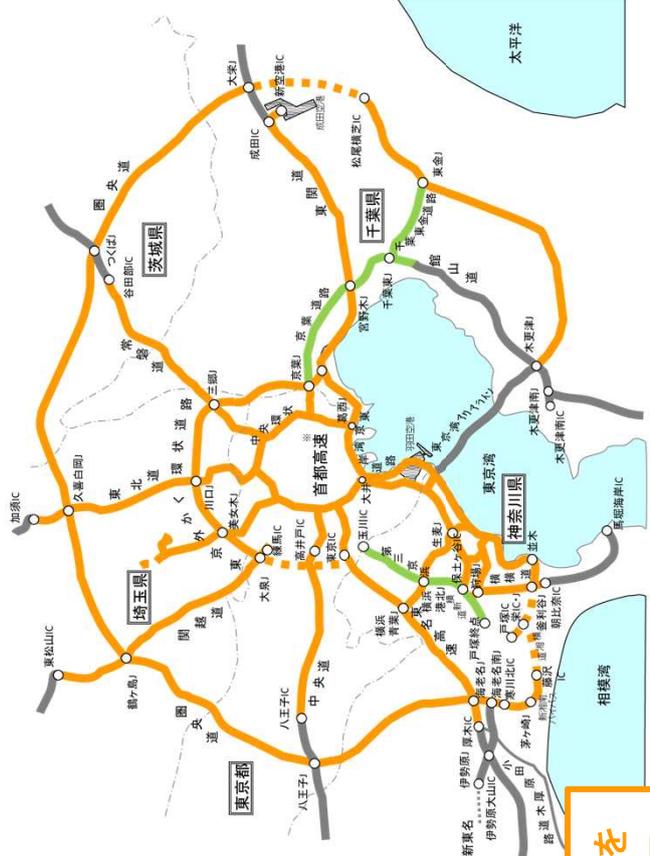
料金水準や車種区分を統一

＜～平成27年度＞



料金水準を
整理・統一

＜平成28年度～＞

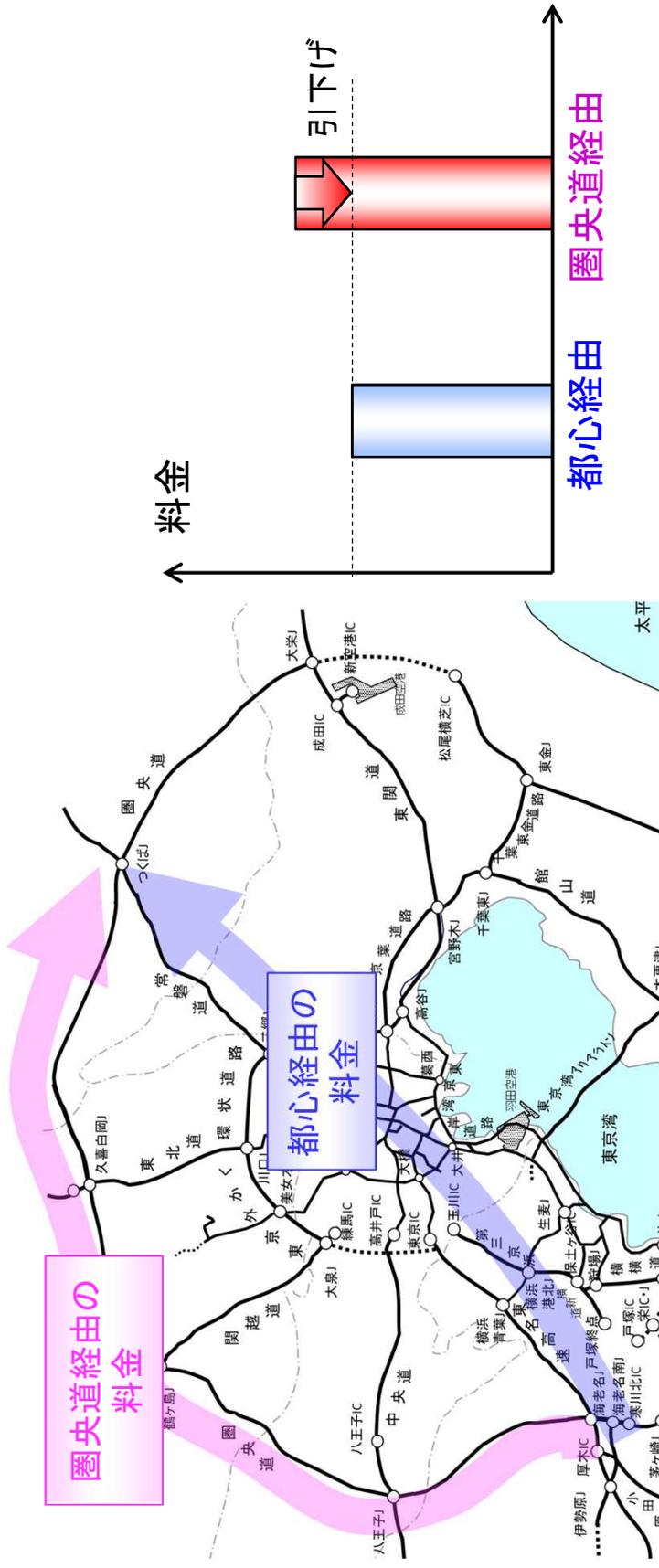


※ 上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

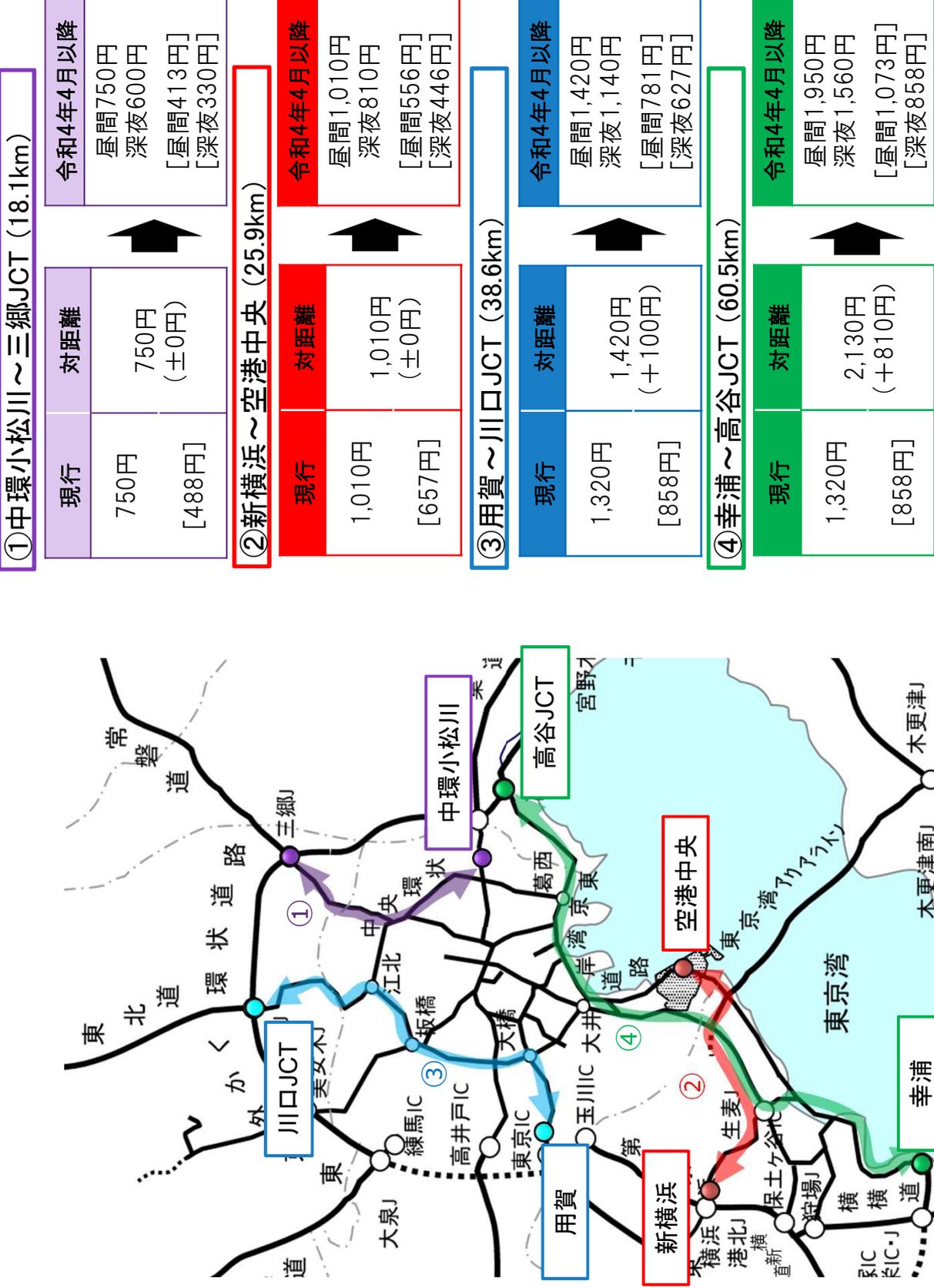
(参考)H28.4 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 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



【参考料金例】実現される新たな料金のポイント



※料金は普通車(ETC車)の例

※[]書きは、大口・多頻度割引の最大割引率を1回の利用料金に乗じたもの 11

(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】

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ルート料金=Bルート料金]

※激変緩和措置が必要

影響を検証した上で

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ルート料金<Bルート料金]

※料金差を事前に設定、定期的に見直し

【今後】

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>