説明資料

「首都圏の新たな高速道路料金の具体案」について

（目次）

首都圏の新たな高速道路料金の具体案の全体概要
- 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 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
- 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 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
- 首都圏の料金水準の整理・統一（案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・6

各路線の料金等（首都高速道路・NEXCO）
- 首都高速料金について（案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
- 首都高速の割引について（案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
- 首都高速の割引について（大口・多頻度割引）（案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
- 首都高速の割引について（深夜割引）（案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
- 外環の割引について（案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
- 首都圏の新たな高速道路料金　今後の手続きの流れ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13

参考資料
- （参考）H28.4首都圏の料金水準 ・・・・・・・・・・・・・・・15
- （参考）H28.4起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現 ・・・・・・・・・・・・・・・16
- （参考）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 ・・・・・・・・・・・・・・・17
- （参考）首都圏の料金体系の段階的な見直し ・・・・・・・・・・・・・・・18
- （参考）現金車対策 ・・・・・・・・・・・・・・・19

首都圏の新たな高速道路料金の具体案の全体概要

（注）本項目に記載する通行料金については、特段記載のない限り普通車の通行料金（消費税10%）を記載している。

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）

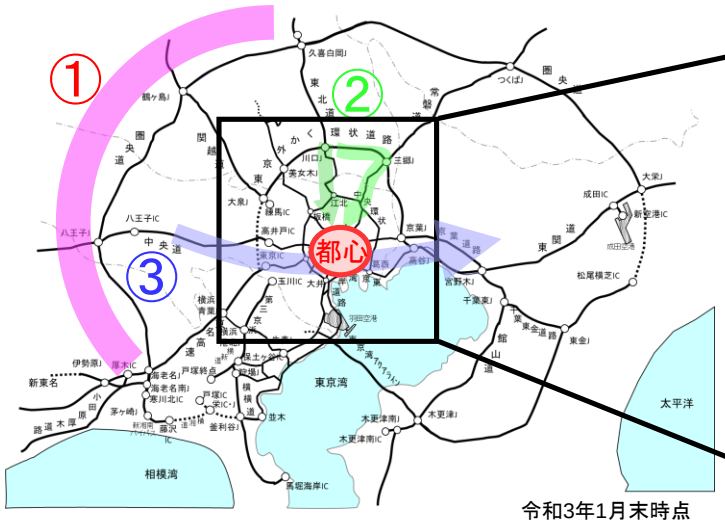
出典：R3.3.12 国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」

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

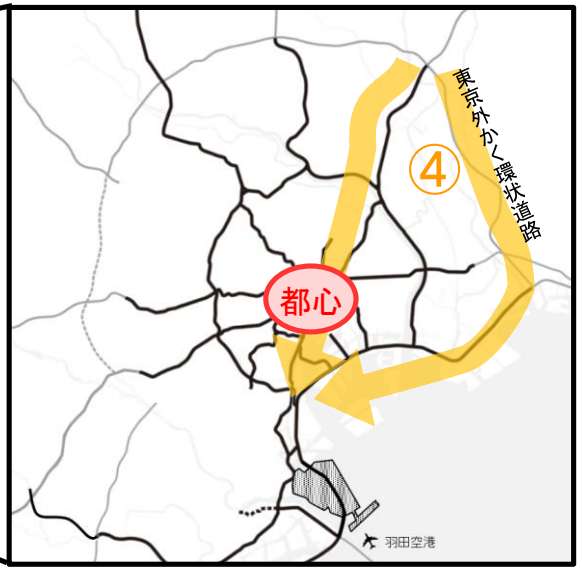
＜平成２８年４月～＞



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都心を発着する場合、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～＞



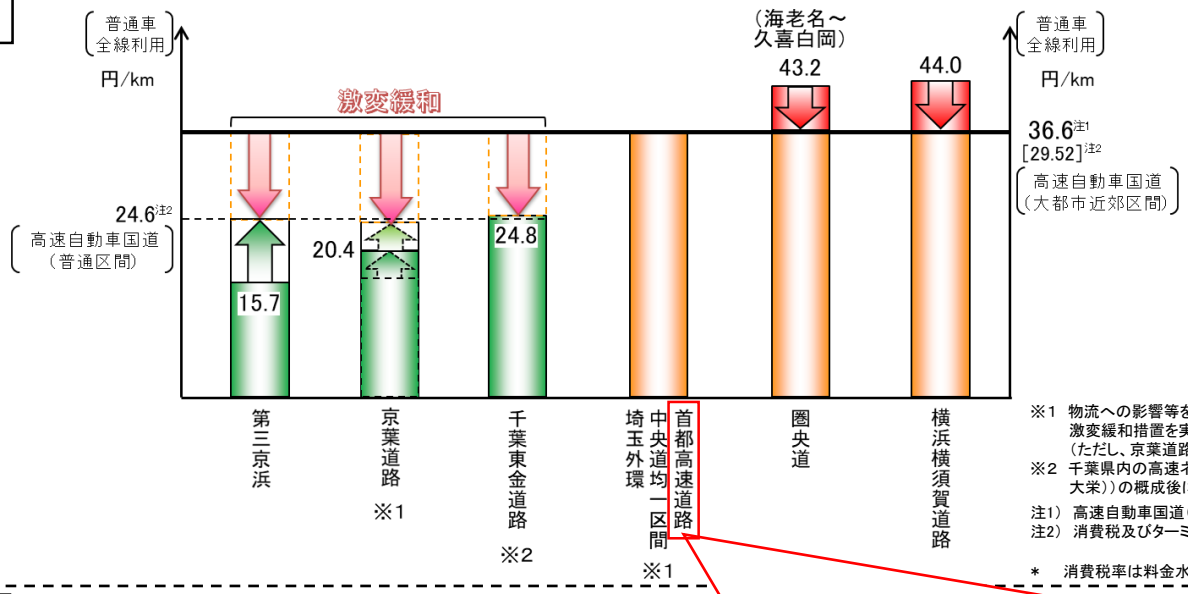
④H30.6に外環千葉区間が開通したことを踏まえ、外環利用が不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定
※混雑状況を踏まえ対象経路等を新たに設定

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

出典：R3.3.12　国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」

首都圏の料金水準の整理・統一（案）

平成28年4月～

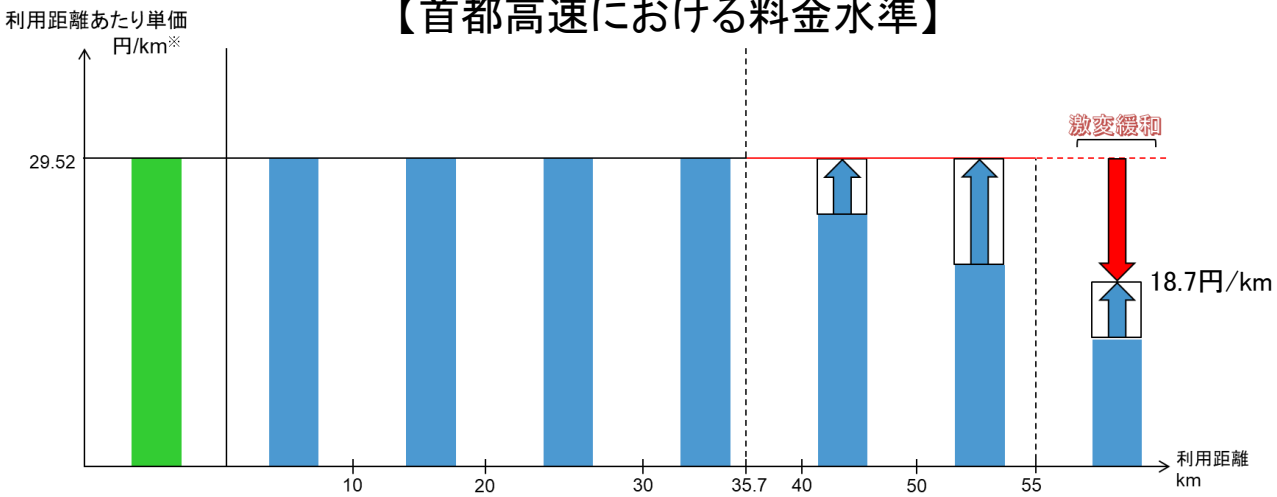


※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施
（ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き）
※2 千葉県内の高速ネットワーク（千葉外環、圏央道（松尾横芝～大栄））の概成後に整理
注1） 高速自動車国道（大都市近郊区間）は、東名高速の例
注2） 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

＊ 消費税率は料金水準の整理・統一を行った当時の8%

令和4年4月～

【首都高速における料金水準】



※ 普通車（ETC車）の場合
消費税及びターミナルチャージを除く

出典：R3.3.12 国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」

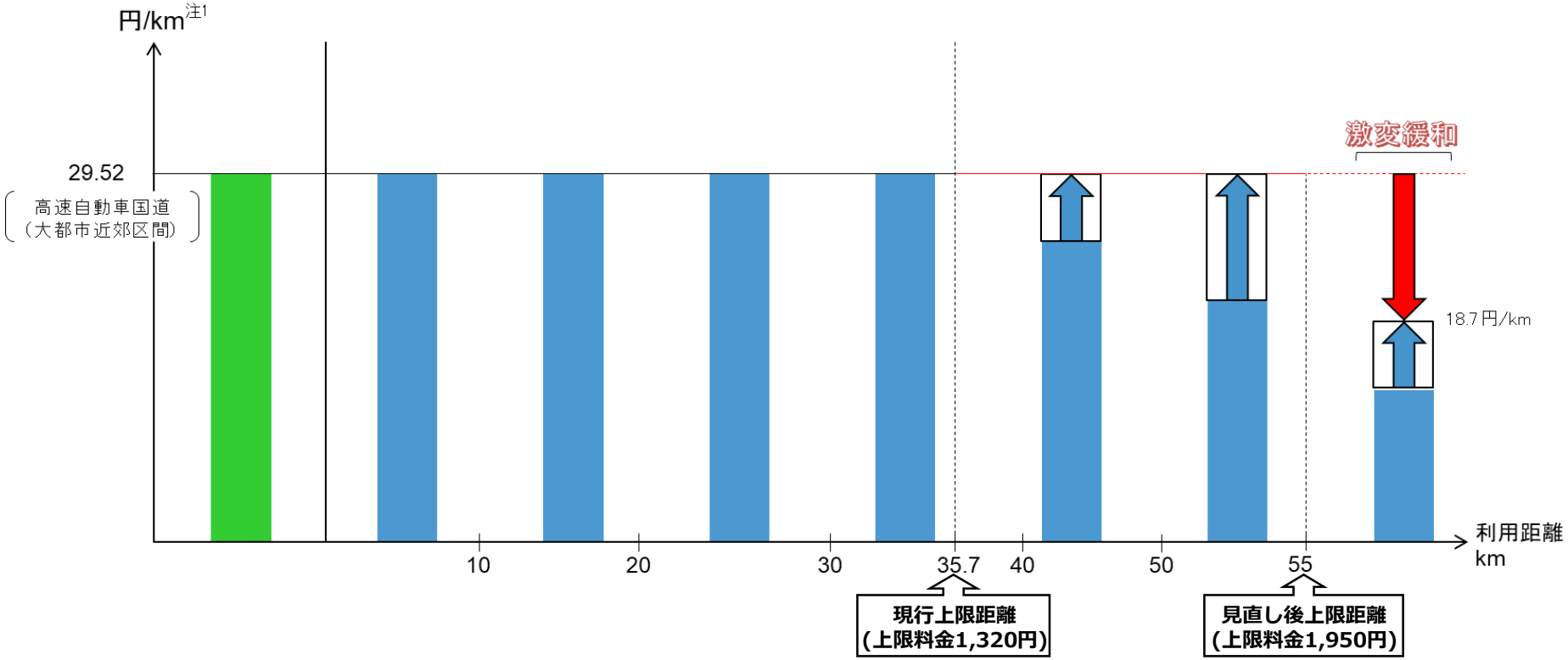
各路線の料金等（首都高速道路・NEXCO）

（注1）本項目に記載する通行料金については、特段記載のない限り普通車の通行料金（消費税10%）を記載している。
（注2）料金例について、「現行」は現行料金、「対距離」は高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準で統一した場合の料金、
「今回」は激変緩和措置を踏まえた料金である。

首都高速料金について（案）

○ 平成28年4月からの利用重視の料金体系への移行の際、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、激変緩和措置として、上限料金を設定

○ 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、上限料金を見直し（普通車1,320円⇒1,950円）



区間例	霞が関～渋谷（5.1km）	霞が関～空港中央（17.0km）	西池袋～空港西（24.6km）	空港中央～横浜青葉（34.2km）	新宿～横浜公園（43.8km）	高谷JCT～横浜青葉（54.7km）	並木～さいたま見沼（86.6km）
現行	330円	720円	960円	1，280円	1，320円	1，320円	1，320円
対距離					1，590円	1，940円	2，980円
今回							1，950円

（注1） 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2） 料金は普通車（ETC車）の場合 （注3） 上限料金については、高速道路利便増進事業による割引
（注4） 横浜北西線と東名高速を連続して利用する場合の料金については、上限料金の見直しに伴い廃止

首都高速の割引について（案）

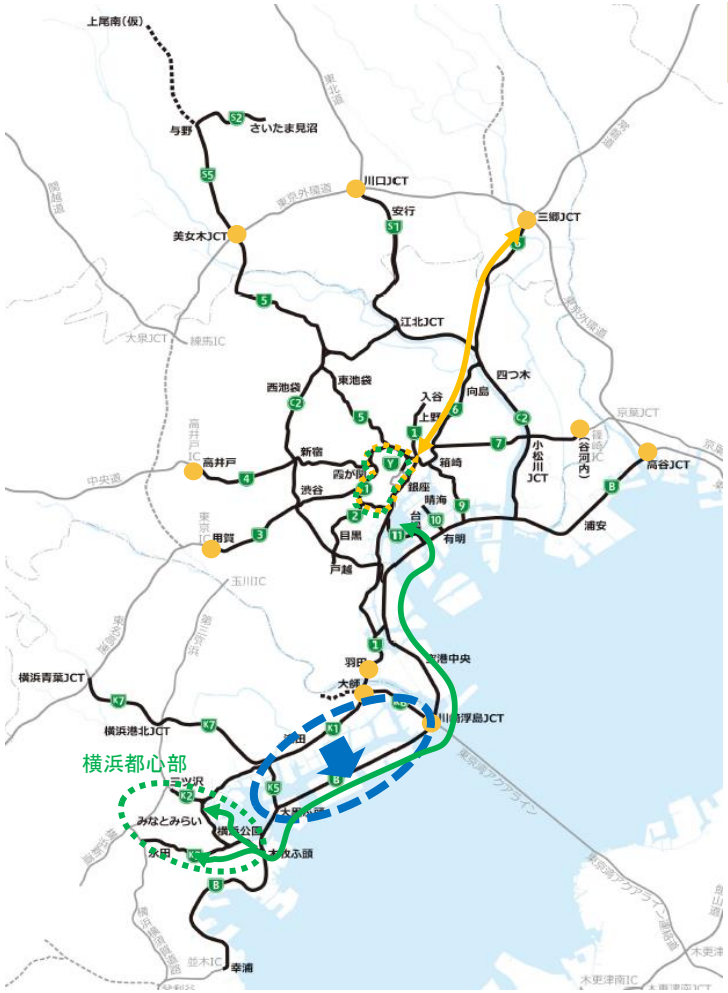
ETC車での利用の場合に適用

① 大口・多頻度割引

・最大45%割引（現行は最大35%）
- 車両単位割引最大25%（現行は最大20%）*
- 契約単位割引10%
- 中央環状線の内側を通過しない交通に対しては10%拡充 （現行は5%拡充）*

② 深夜割引*

・午前0時から午前4時までの間に首都高速に流入する利用について、20%割引



③ その他割引

環境ロードプライシング割引*

・現行の割引を継続する

都心流入割引

・現行の割引を継続する

都心流入・湾岸線誘導割引

・現行の割引を継続する

・大口・多頻度割引、都心流入割引及び都心流入・湾岸線誘導割引は、当面、実施する。
＊ 高速道路利便増進事業による割引

首都高速の割引について（大口・多頻度割引）（案）

○ コロナ禍においても国民生活・経済活動を支えた物流などの支援のため、大口・多頻度割引は、最大35%へ拡充するとともに、中央環状線の内側を通過しない交通は最大45%まで拡充

【首都高速道路の大口・多頻度割引の概要（現状）】

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%【＋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%）

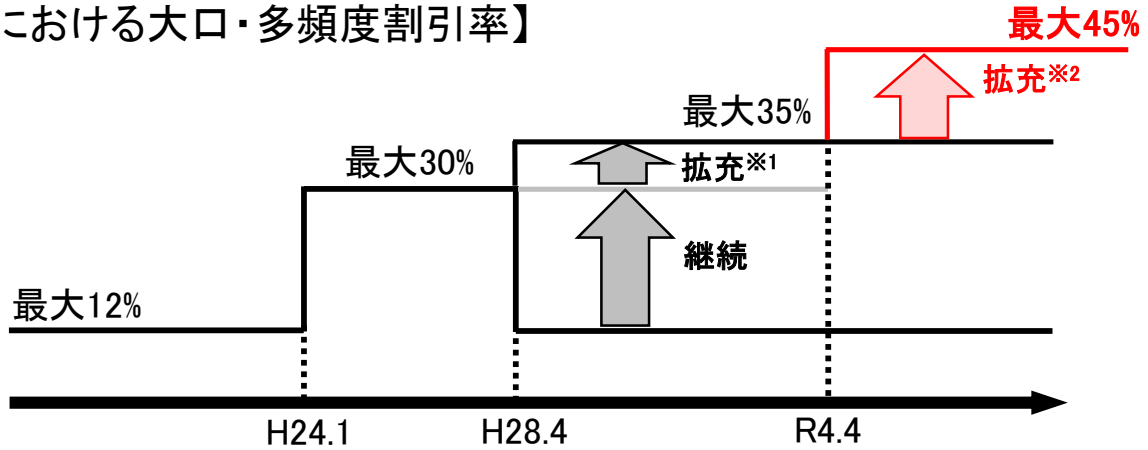
⇨ 現行の最大割引率　約35%

※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%

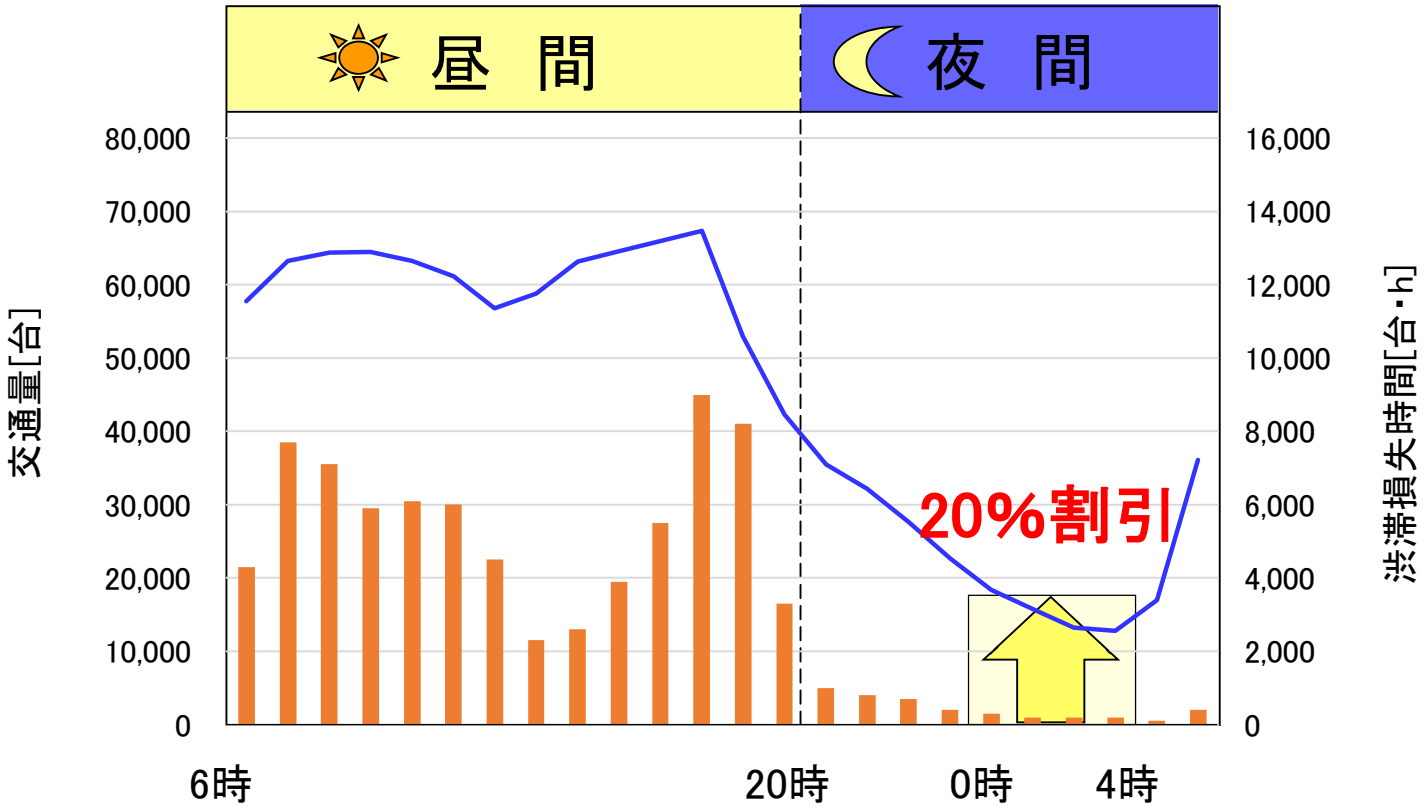
【首都高速における大口・多頻度割引率】



※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

首都高速の割引について（深夜割引）（案）

○ 都心の渋滞解消のため、交通量が少ない深夜利用を促進するよう、午前0時から午前4時までの間に首都高速に流入する利用について、20%割引を導入



※ 現行は深夜割引の適用無し

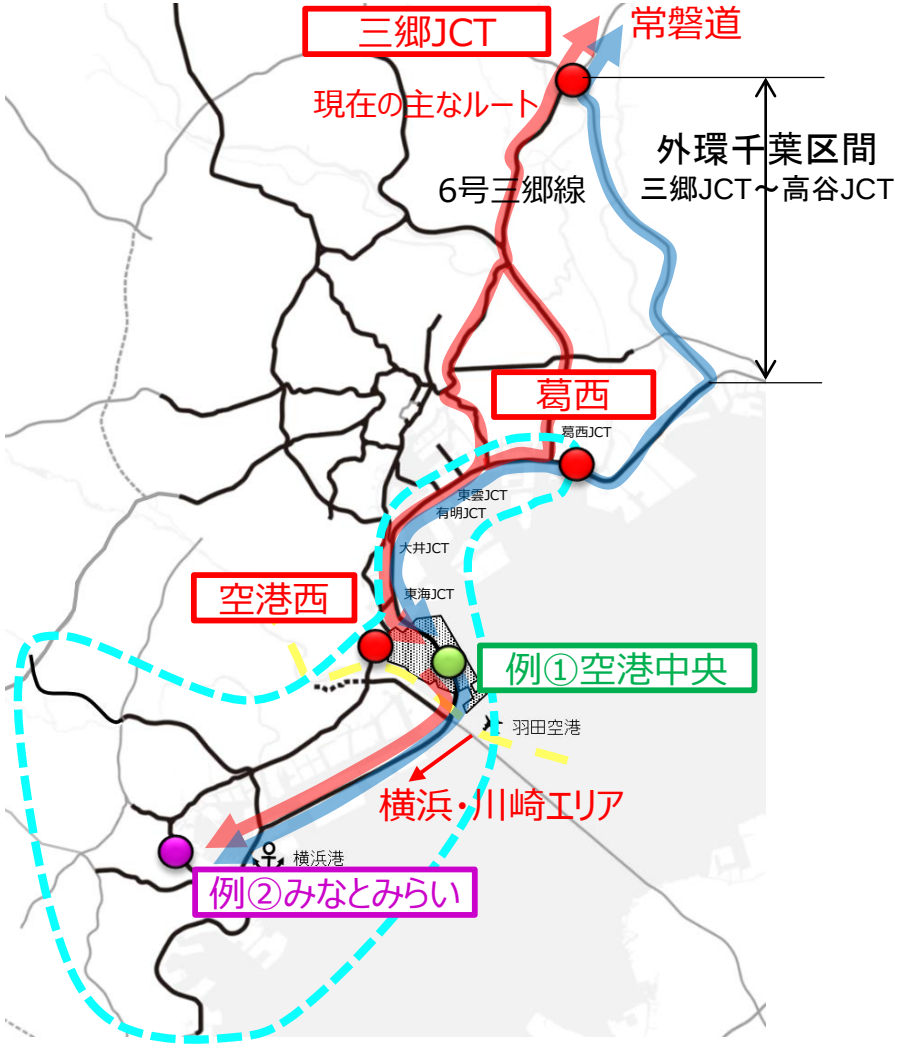
2019年度首都高速全日平均交通量（台）

2019年度首都高速全日平均渋滞損失時間（台・h）

外環の割引について（案）

○　首都圏の新たな高速道路料金への移行後、平成30年6月の外環千葉区間開通を踏まえ、外環の利用が料金の面で不利にならないよう、起終点間の最短距離を基本に料金を決定

○　交通への影響を踏まえ、三郷JCTと湾岸線及び横浜・川崎エリアを都心を経由して相互に利用する交通が、外環千葉区間を利用する場合において不利にならないよう、外環千葉区間の料金を割引



◆割引対象

以下の首都高速各線の出入口等を発着し**常磐道を利用する場合**

対象路線：

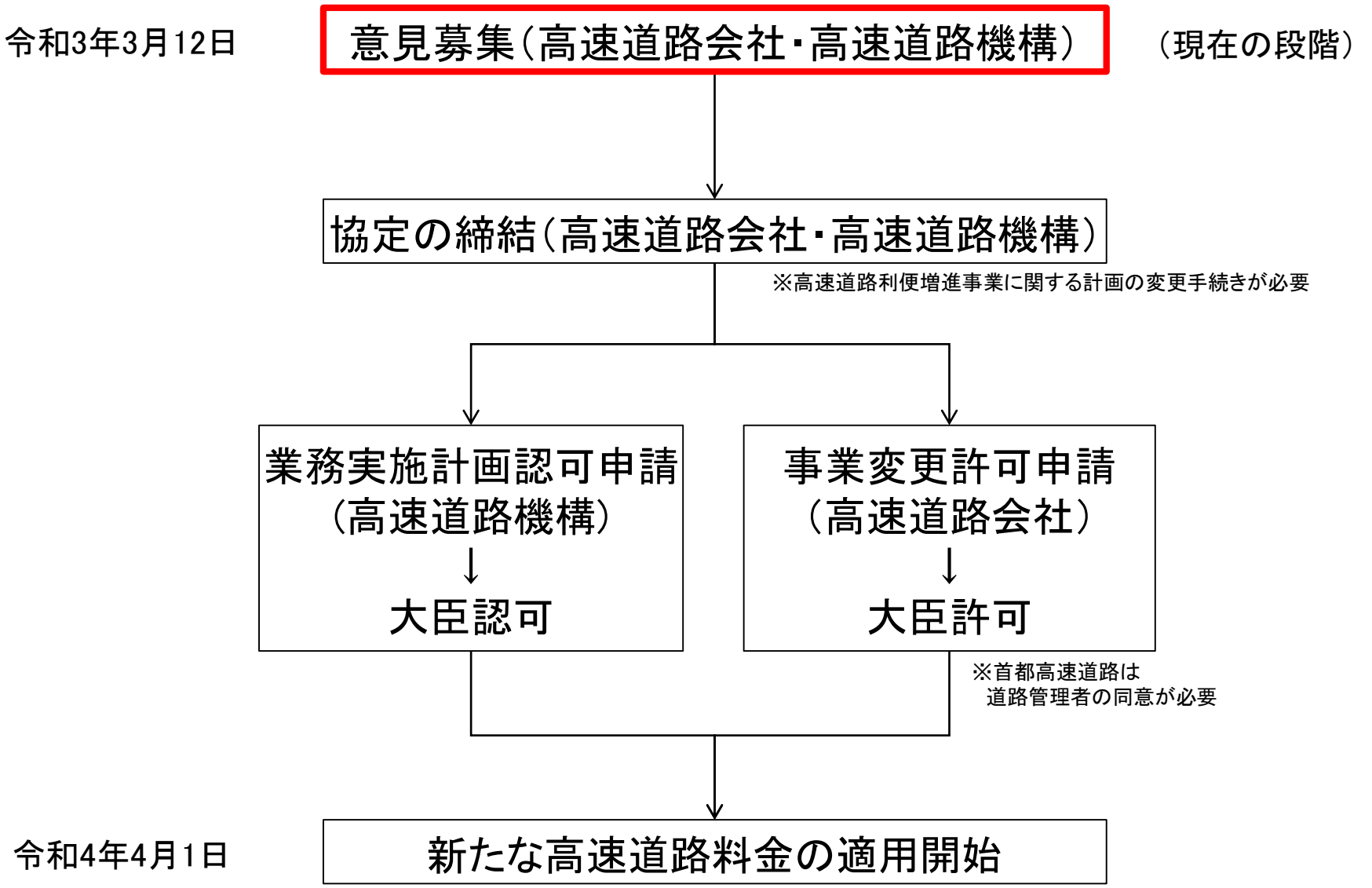
湾岸線(葛西出入口以西)、羽田線(空港西出入口以南)、横羽線、三ツ沢線、狩場線、大黒線、川崎線、横浜北線、横浜北西線　　※　各接続道路との連続利用を含む

例① 三郷JCT～空港中央		首都高速	外環 千葉区間	計
割引前	6号三郷線経由	1,400	0	1,400
	外環千葉区間経由	1,090	630	1,720
割引後	6号三郷線経由	1,400	0	1,400
	外環千葉区間経由	1,090	**310**	**1,400**

例② 三郷JCT～みなとみらい		首都高速	外環 千葉区間	計
割引前	6号三郷線経由	1,950	0	1,950
	外環千葉区間経由	1,670	630	2,300
割引後	6号三郷線経由	1,950	0	1,950
	外環千葉区間経由	1,670	**280**	**1,950**

※料金は普通車（ETC車）の場合
※P8の料金設定に基づき計算

首都圏の新たな高速道路料金 今後の手続きの流れ



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＞

平成27年10月末時点

- ：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
- ：大都市近郊区間外の高速国道等

注）点線は整備中区間

料金水準を整理・統一

＜平成２８年度～＞

令和3年1月末時点

- ：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）
- ：大都市近郊区間外の高速国道等（普通区間）

注）点線は整備中区間

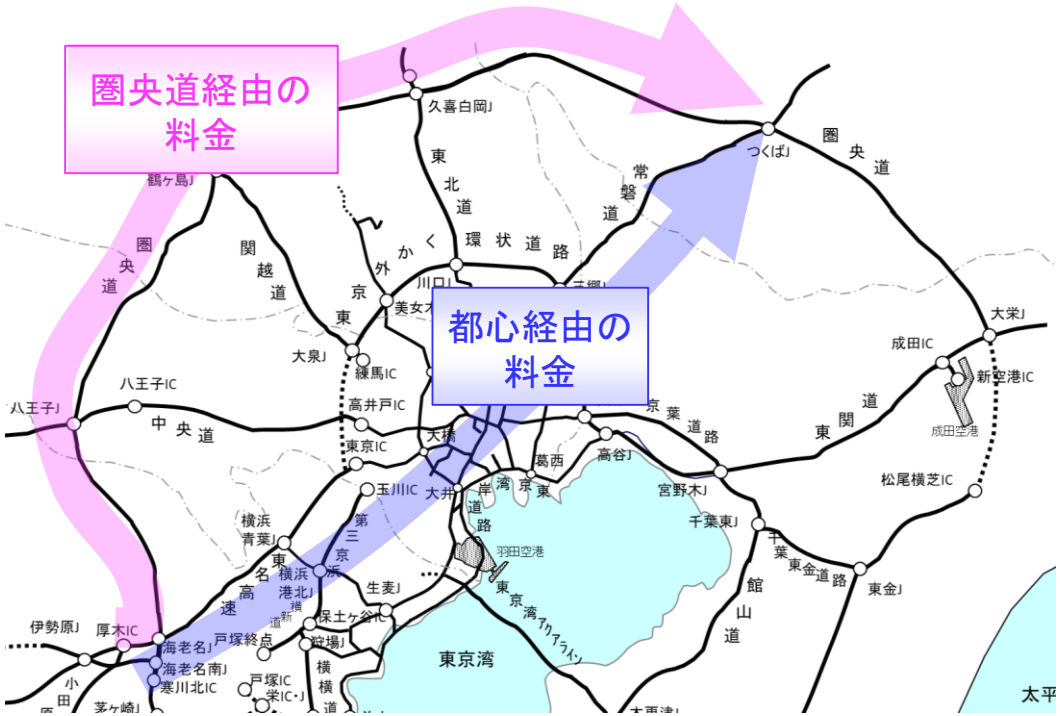
※　上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

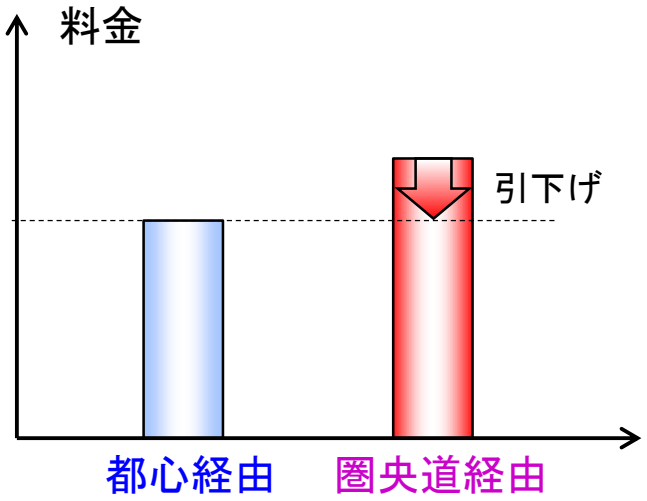
出典：R3.3.12　国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」

（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）





出典：R3.3.12　国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」

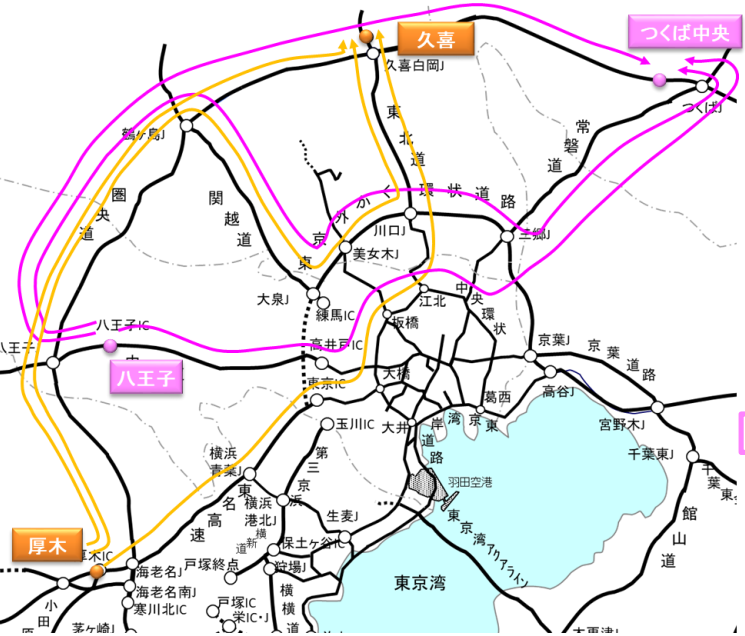
（参考）首都圏における同一起終点に対する経路別料金の具体例

○首都高速における上限料金の見直し及び深夜割引の導入に伴い、同一起終点において、都心部（首都高速）経由の料金が変わる場合があるが、圏央道経由の料金の方が高い場合は、引き続き圏央道経由の料金を都心部（首都高速）経由と同額に引き下げ

※都心部（首都高速）経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げない

■経路別料金の例

（普通車（ETC車）・深夜割引以外の割引は考慮していない）



厚木⇔久喜

経路選択	通常 現行 対距離	通常 現行 同一発着同一料金	通常 新料金（注1） 対距離	通常 新料金（注1） 同一発着同一料金	深夜（注2・3・4） 現行 対距離	深夜（注2・3・4） 現行 同一発着同一料金	深夜（注2・3・4） 新料金（注1） 対距離	深夜（注2・3・4） 新料金（注1） 同一発着同一料金
圏央道（98.9km）	3,380円	3,380円	3,380円	3,380円	2,370円	2,370円	2,370円	2,370円
圏央道・外環（140.8km）	4,860円		4,860円		3,400円		3,400円	
首都高速（99.5km）	3,610円	3,610円	3,720円（＋110円）	3,720円	2,920円	2,920円	2,740円（▲180円）	2,740円

八王子⇔つくば中央

経路選択	通常 現行 対距離	通常 現行 同一発着同一料金	通常 新料金（注1） 対距離	通常 新料金（注1） 同一発着同一料金	深夜（注2・3・4） 現行 対距離	深夜（注2・3・4） 現行 同一発着同一料金	深夜（注2・3・4） 新料金（注1） 対距離	深夜（注2・3・4） 新料金（注1） 同一発着同一料金
圏央道（125.9km）	4,200円	3,730円	4,200円	3,850円	2,940円	2,940円	2,940円	2,840円
圏央道・外環（146.4km）	4,810円		4,810円		3,370円		3,370円	
首都高速（103.9km）	3,730円		3,850円（＋120円）		3,010円	3,010円	2,840円（▲170円）	

（注1）新料金については、P8、11の料金設定に基づき計算
（注2）全ての経路（圏央道・外環・首都高速）において深夜割引適用となる場合の料金
（注3）首都高速の深夜割引適用条件は0時～4時までの間に首都高速に流入した場合、NEXCOの深夜割引適用条件は0時～4時までの間または当該時間をまたいでNEXCOを走行した場合
（注4）圏央道経由（または圏央道・外環経由）の同一発着同一料金の設定にあたって、比較対象とする首都高速経由の料金は、NEXCOの走行が深夜割引適用であれば、首都高速も深夜割引適用とみなして比較

（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

［Aルートの料金＝Bルートの料金］

※激変緩和措置が必要

影響を検証した上で

【 今 後 】

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）

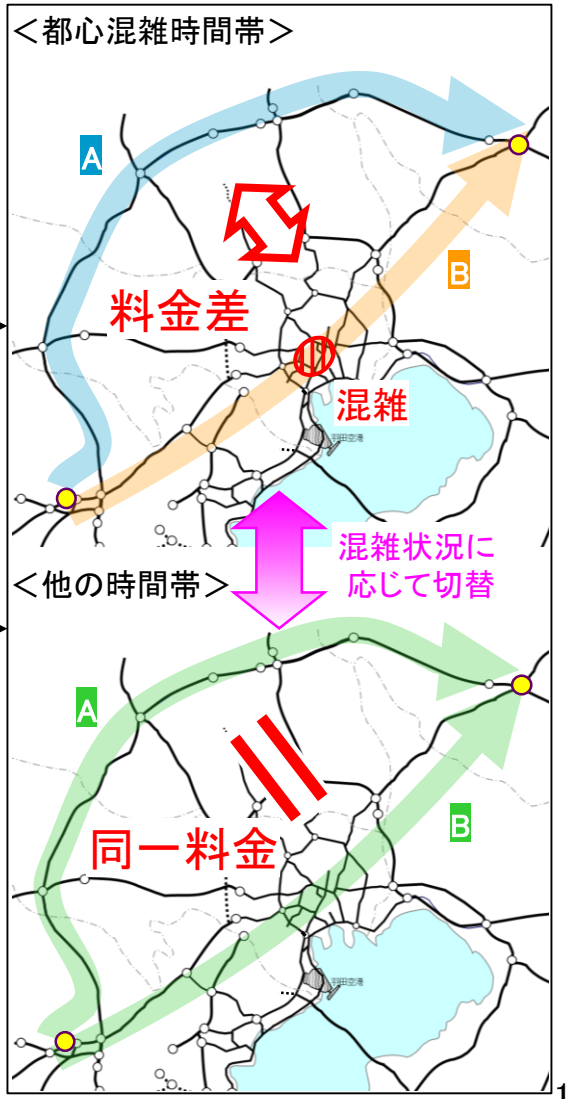
○混雑している経路からの転換を
促進するため、経路間の料金に
一定の差を設ける

［Aルートの料金＜Bルートの料金］

※料金差を事前に設定、定期的に見直し

＜将来＞

混雑状況に応じて変動する
機動的な料金の導入



出典：R3.3.12　国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」

（参考）現金車対策

○現金でご利用のお客様に対し、現状を把握した上で、ETC普及促進の取組みなど必要な対策を実施

【例】

・ETC車載器助成

ETCの更なる普及、利用の促進を図るため、ETC車載器の購入に当たり助成を実施します。

・ETCパーソナルカードの利便性向上

クレジットカードをお持ちでないお客さまにもETCをご利用いただけるETCパーソナルカードについて、デポジット下限額等の見直しの検討を進めます。

＜ETCパーソナルカードについて＞

https://www.etc-pasoca.jp/