

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針 骨子案

国土交通省 道路局
令和3年2月5日

首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針骨子案の概要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（圏央道）

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月からの具体方針骨子案

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（混雑状況を踏まえつつ、外環千葉区間にも適用）

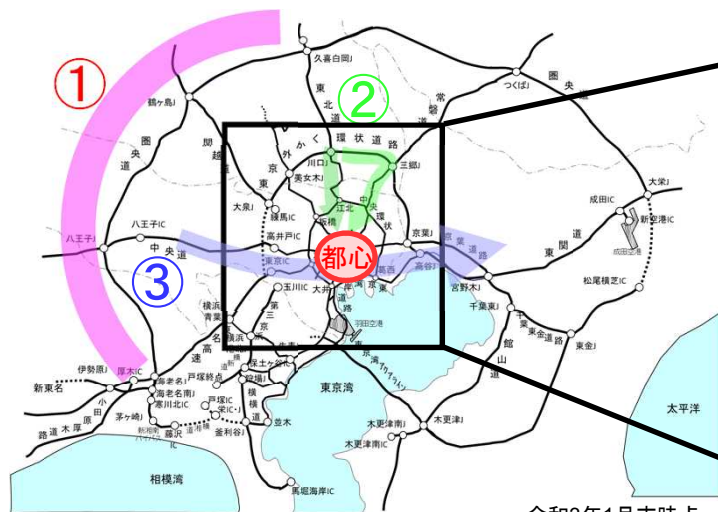
首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針骨子案の概要②

○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

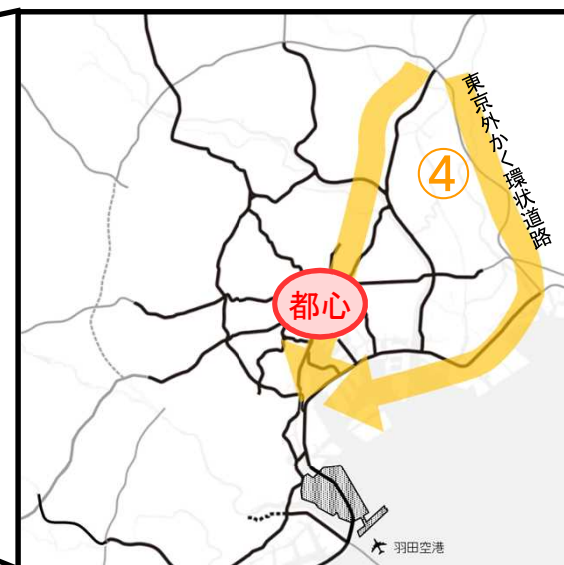
○都心の渋滞等に対し、首都圏の交通流動の最適化を目指し、圏央道や外環をより賢く使う料金体系を導入

<平成28年4月～>



- 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 都心に向かう場合、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

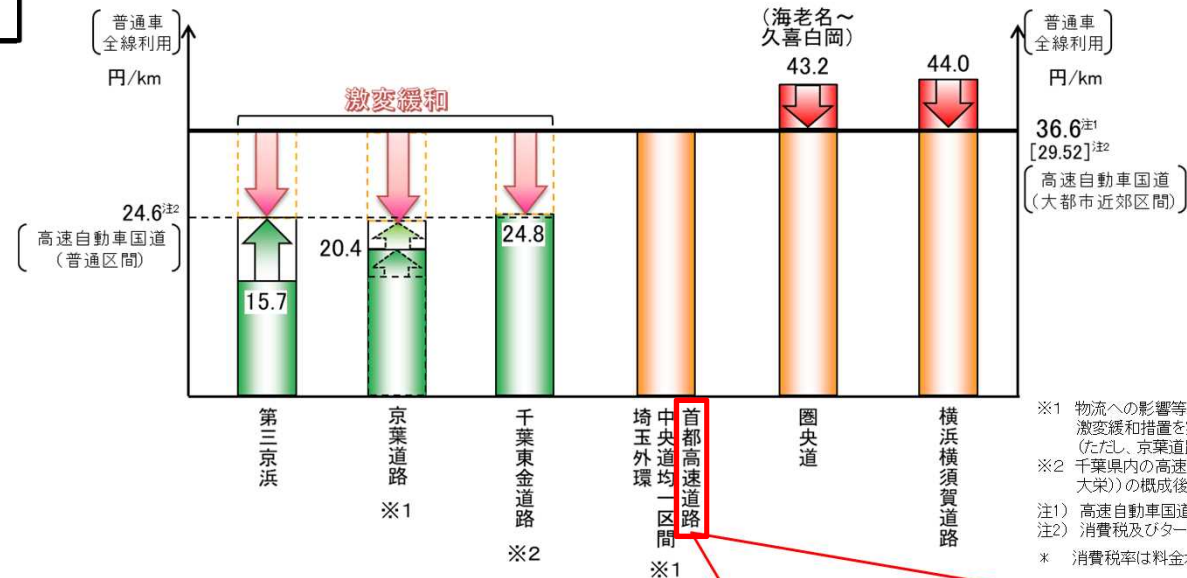
<令和4年4月～>



- 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〕

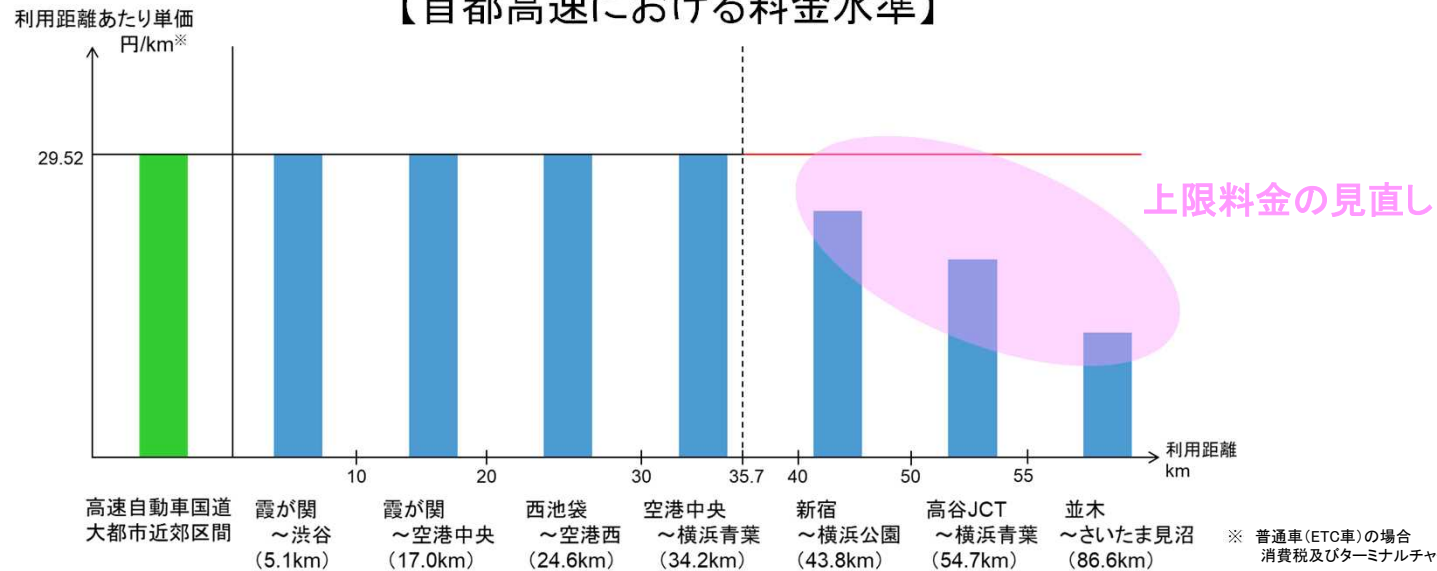
首都圏内の料金水準の整理・統一

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

【首都高速道路の大口・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円を越える部分	12%(20%【+5%】)

※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ETC車の拡充分。

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)

大口割引(契約者単位割引)

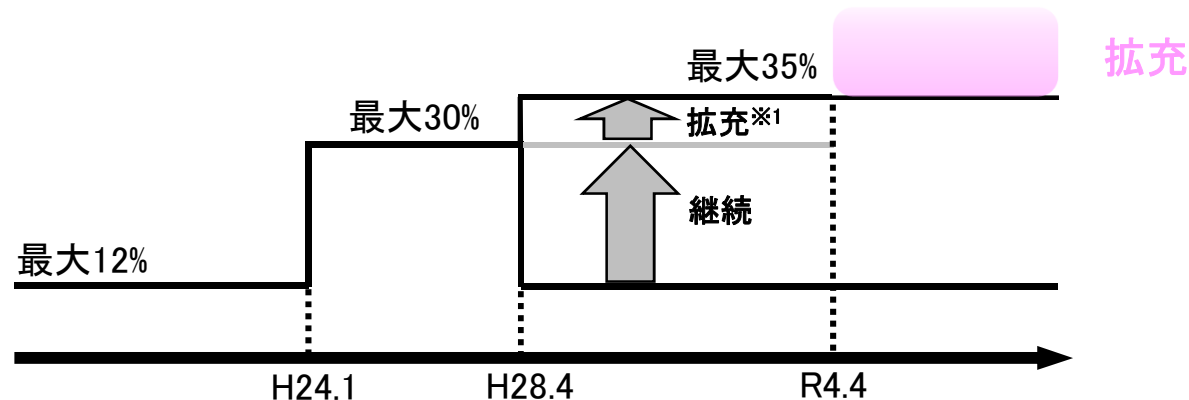
月間利用額(契約者単位)	割引率※1
100万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が5千円を超える場合	(10%)

+

➡ 現行の最大割引率 約35%

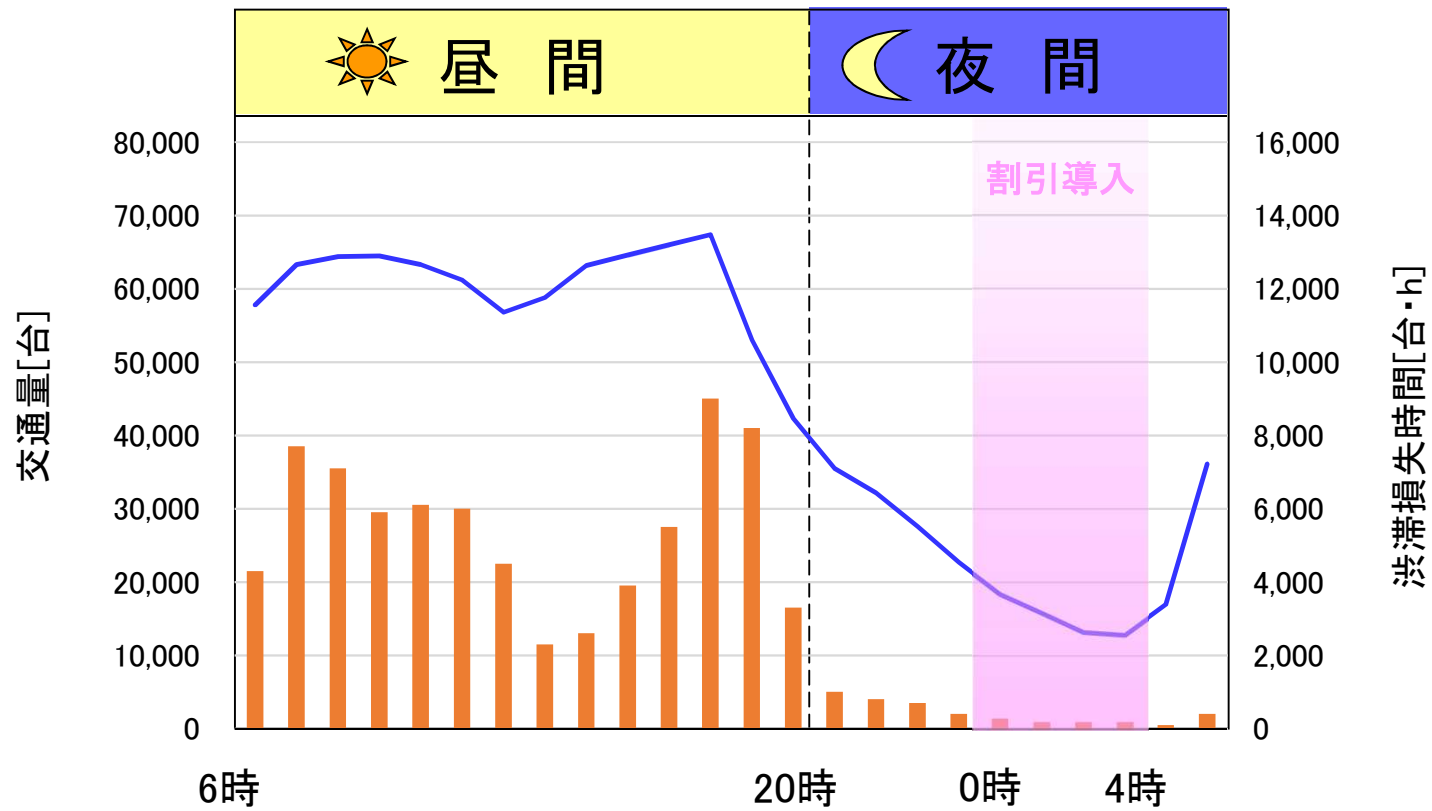
注) NEXCOの高速自動車国道等については10%

【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

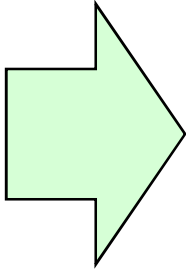
首都高速の深夜割引について



※ 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)

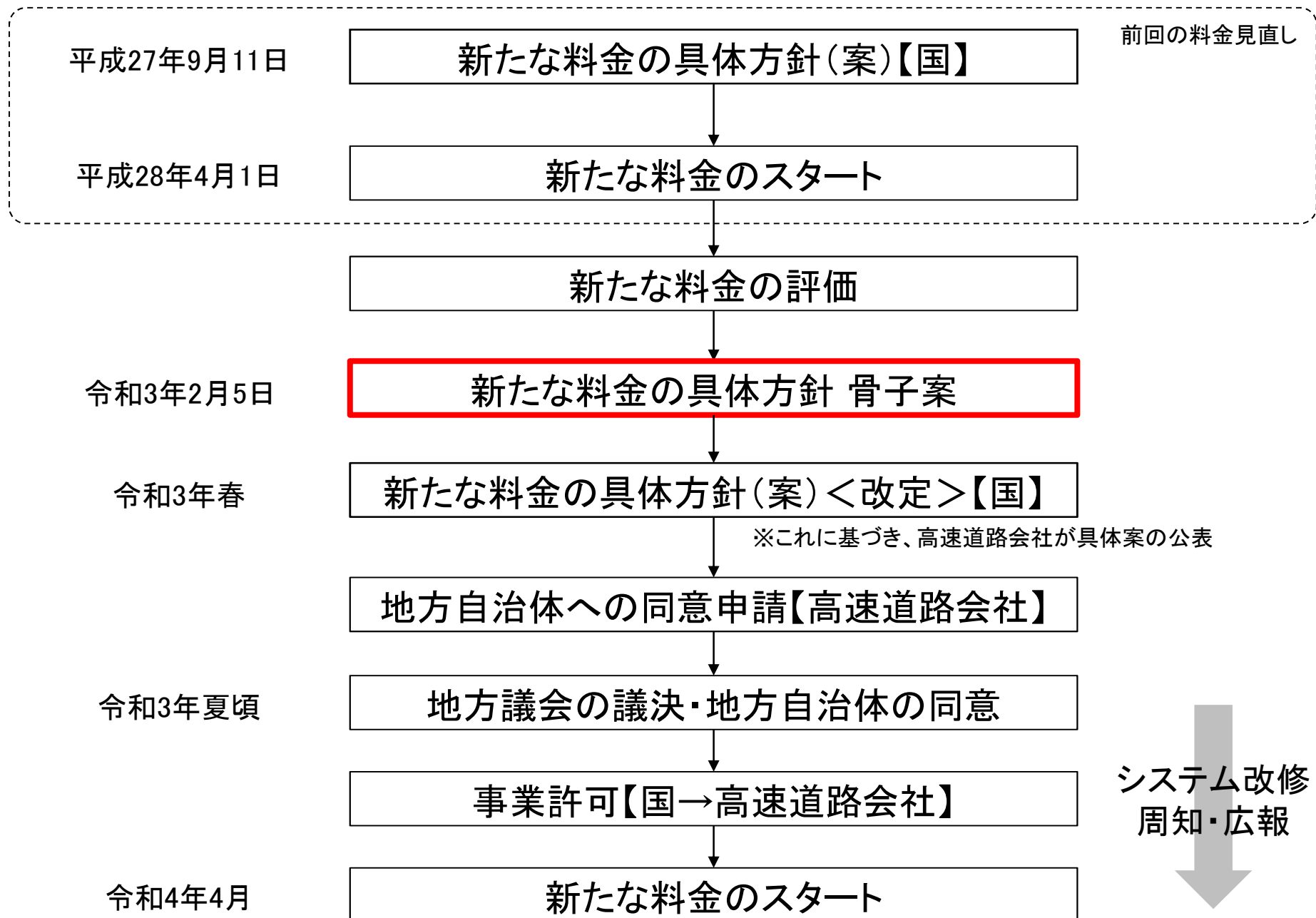
首都圏内の車種区分の整理・統一

	2車種	3車種	5車種		5車種
軽自動車等			0.8	5車種区分に 整理・統一※ 	0.8
普通車	1.0	1.0	1.0		1.0
中型車			1.2		1.2
大型車		1.5	1.65		1.65
特大車	2.0	3.5 ^{注1}	2.75		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	その他		全路線

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 骨子案

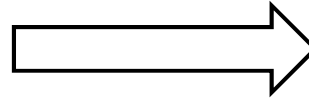
参考資料

(参考)H28.4 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

<～平成27年度>



平成27年10月末時点

料金水準を
整理・統一

<平成28年度～>



令和3年1月末時点

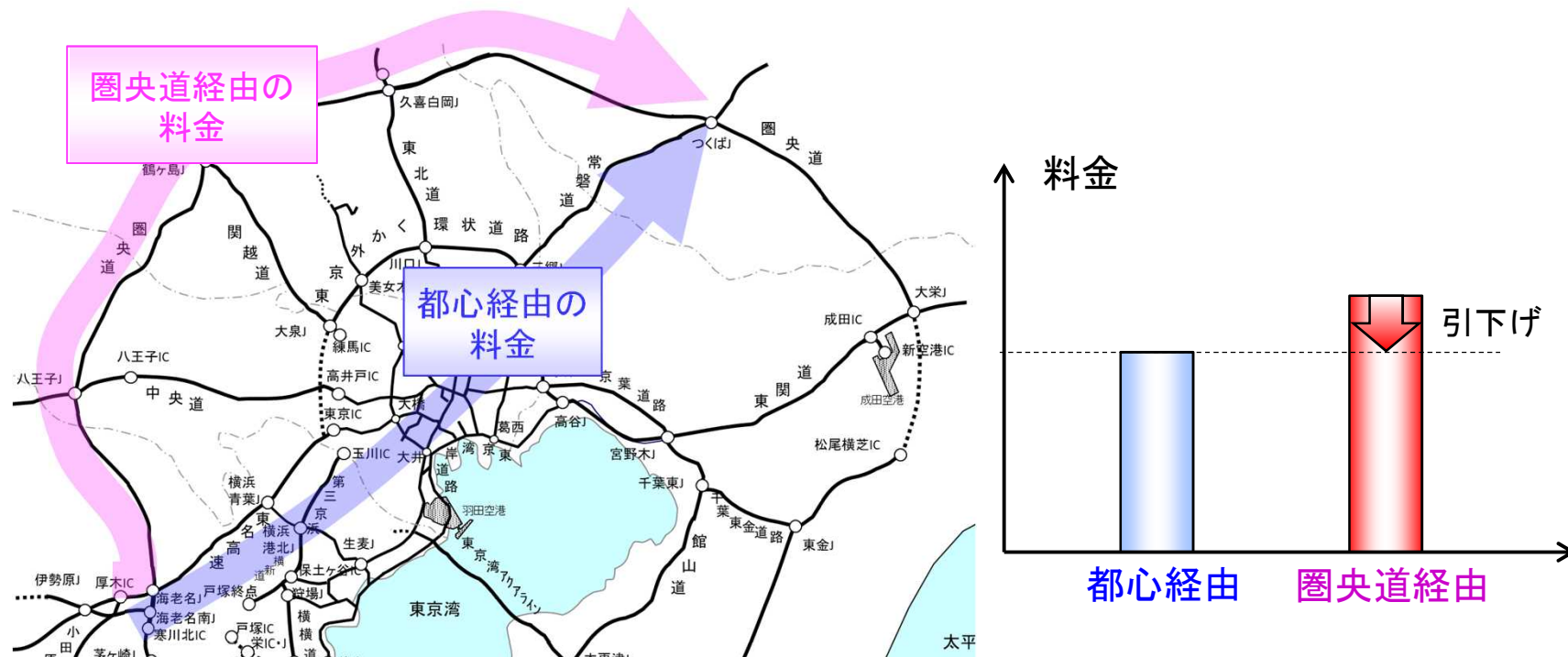
- 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
 - 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ(激変緩和措置)
 - 大都市近郊区間外の高速国道等(普通区間)
- (注) 点線は整備中区間

※ 上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

(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)H28.4 首都圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

首都高速(86.6km)
<510円～930円>

(6km毎に約100円増)

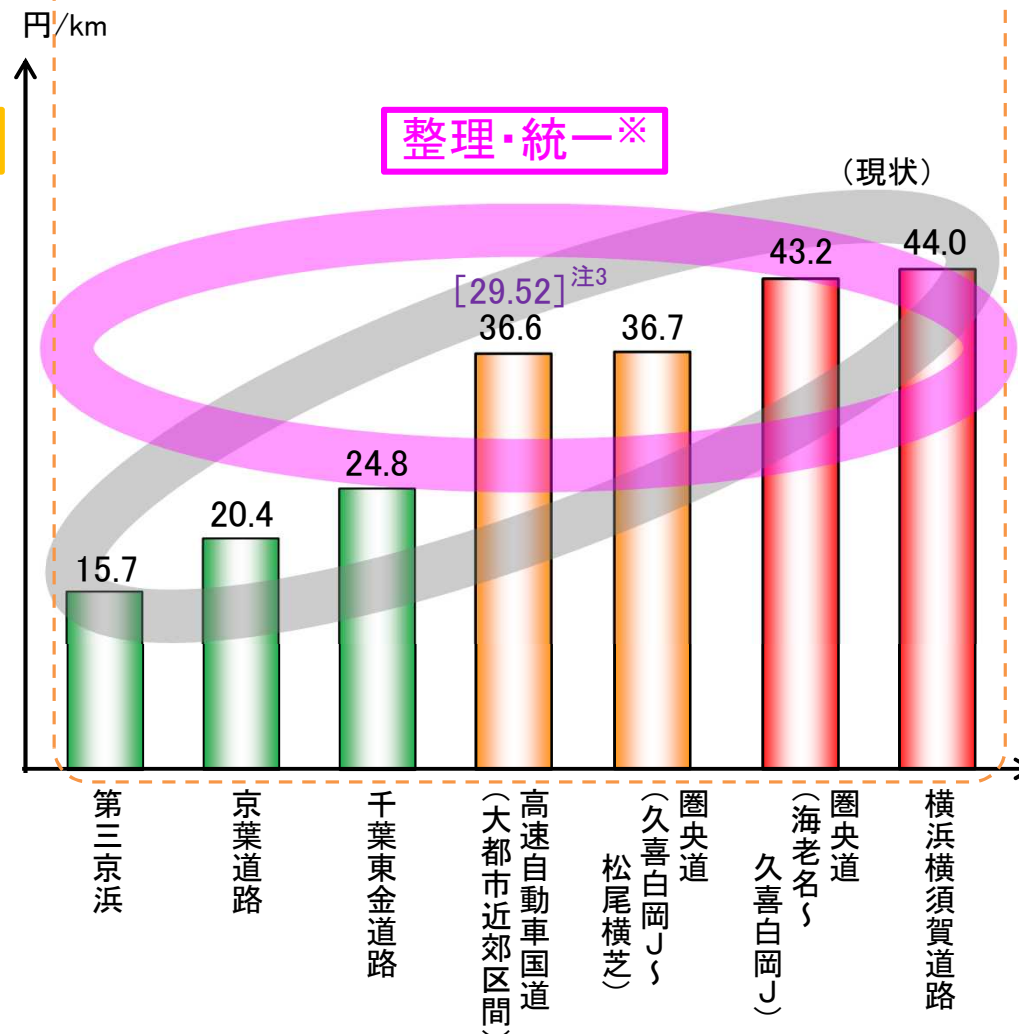
埼玉外環(大泉～三郷南)
(33.7km)
<510円均一>

中央道(高井戸～八王子)
(25.8km)
<620円均一>

など

対距離化※

対距離料金区間



※激変緩和措置が必要

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) 普通車全線利用時の場合(ただし、圏央道は40km以内利用の場合)
 注3) 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

(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 of 料金=Bルート of 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 of 料金<Bルート of 料金]

※料金差を事前に設定、定期的に見直し

【今後】

<将来>

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>

