

首都高速道路の料金改定(案)

2025年12月25日



ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路 株式会社

目次

1. 首都高の持続可能な道路サービスに関する検討会
2. 首都高速道路の料金改定(案)

1. 首都高の持続可能な道路サービスに関する検討会

首都高の持続可能な道路サービスに関する検討会

＜設立趣旨＞

近年の会社を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、今後とも持続可能な道路サービスに向けた課題と対応について専門的見地から検討し、提案することを目的に設立

＜審議の経過＞

2025年10月27日（月） 第1回検討会 首都高速における道路サービスの状況 等

2025年11月14日（金） 第2回検討会 持続可能な道路サービス提供に向けた現在の状況 等

2025年12月 1日（月） 第3回検討会 持続可能な道路サービス提供に向けた対応の検討 等

2025年12月19日（金） 第4回検討会 中間とりまとめ（案）に関する検討

2025年12月24日（水） 第1次とりまとめ公表(HP掲載)

＜委員名簿＞

おおた 太田	かずひろ 和博	（座長）	専修大学 商学部 教授
かとう 加藤	かずせい 一誠		慶應義塾大学 商学部 教授
くすだ 楠田	えつこ 悦子		モビリティジャーナリスト
こうの 河野	やすこ 康子		（一財）日本消費者協会 理事
しみず 清水	てつお 哲夫		東京都立大学 都市環境学部 教授
たけおか 竹岡	けい 圭		日本自動車ジャーナリスト協会副会長
たにぐち 谷口	あやこ 綾子		筑波大学 システム情報系 教授
なかむら 中村	ふみひこ 文彦		東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授
ねもと 根本	としのり 敏則		敬愛大学 情報マネジメント学部 特任教授
よしの 芳野	たまみ 珠美		株式会社 JAF メディアワークス「JAF Mate」編集長

首都高速道路における利用者負担による安定的かつ円滑な道路サービスの提供

○ 首都高速道路は、建物が密集した東京都心部において、川や道路などの公用地の上空や地下を使用した最小限の空間で、利用者負担により、安定的かつ円滑な道路サービスを提供している。これにより、都心の街路の混雑を避け、円滑な移動を確保しています。

必要な維持管理作業



舗装補修



路面清掃



伸縮装置補修

※構造物のつなぎ目の装置を取り替え

首都高の道路サービスの提供状況

○ 首都高の道路開放率

工事・事故・災害悪天候等による通行止めを除いた、年間当たりの通行可能な割合(全区間平均)

道路開放率 約99.9%

※2024年度実績



落下物対応

○ 事故・故障車、落下物等への対応

24時間365日、首都高全線を巡回監視し、異常事態が発生した場合は、現場に急行して警察や消防などの関係機関とともに迅速に事故対応

出動件数 約3.8万件/年

※2022年度実績(事故、故障、落下物)

処理時間 約50分/件

※2023年度実績(事故処理の事象認知～全車線解放まで)

コスト縮減の取組み（これまでの取組み）

- 道路サービスの提供にあたり、昨今の社会情勢の変化に対応するため、不断のコスト縮減に取り組んできました。
- これまでの取組みにより、年間約40億円程度のコスト縮減を達成しました。

- 省電力機器の採用により、更新・管理費用を縮減



消費電力
約60%減



LED照明



トンネル照明のLED化

- メンテナンス技術による縮減

- ・ノージョイント化(橋の継ぎ目を無くす)による、ジョイント交換の縮減及び橋桁端部への漏水を起因とする腐食損傷の縮減

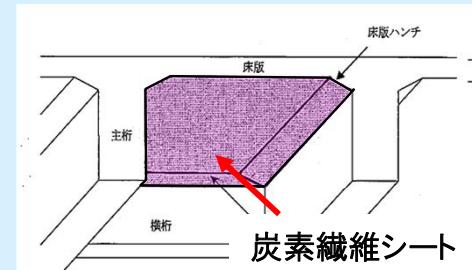


ノージョイント化

- メンテナンス技術による縮減

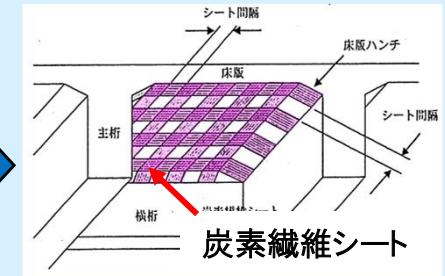
- ・コンクリート床版繊維シート補強(格子貼り方法)による材料費の縮減

従来:全面貼り



2m²/1m²当たり

格子貼り



1.35m²/1m²当たり

- 従来、夜間交通規制により実施していた工事を24時間連続規制により集約化することで、高速上の工事時間を縮減とともに、交通規制費を縮減

(同規制帯内で他工種の工事も可能な限り行い、効率化)



夜間交通規制による施工



24時間連続交通規制による施工

夜間規制工事11回

⇒ 24時間連続規制1回で実施※

※舗装工事における実績より

コスト縮減の取組み（これまでの取組み）

○ i-DREAMs®による維持管理の効率化



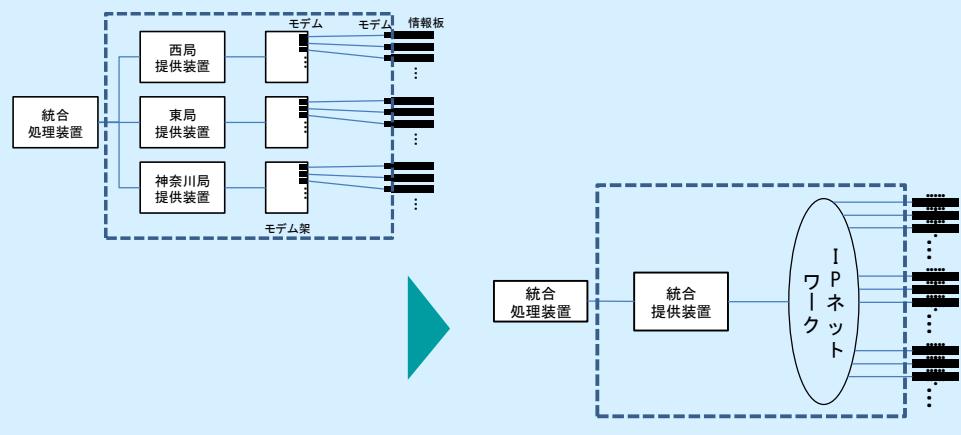
○ 旧料金圏境の不要となった料金所撤去により管理費用を縮減



○ 防草処理による管理コストの縮減



○ 交通管制システムの提供装置を集約化し、更新費用等を削減



○ その他にも、きめ細やかに、コスト縮減にかかる取組みを実施

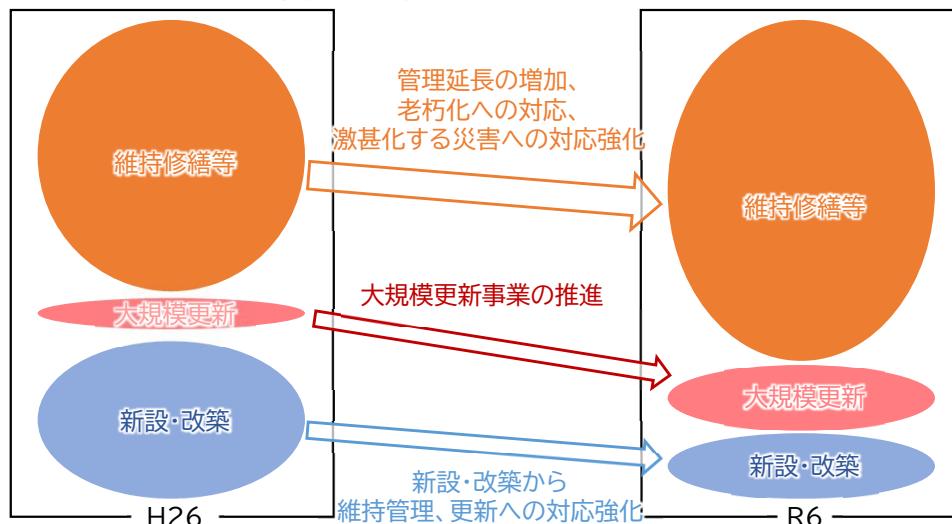
- ・料金所を管轄する営業所の統廃合により、管理コストを縮減
- ・料金精算機の導入による管理業務費の縮減
- ・近年の自動車排出ガス削減に伴う、トンネル内火災検知器の清掃回数の見直しによる清掃費の縮減
- ・工事広報の最適化による現地看板やチラシ枚数の縮減
- ・グループ会社との契約方式の見直しによる縮減
- ・本社事務所のレイアウトを見直し、管理コストを縮減
- ・箱崎ロータリーの信号撤去に伴う管理コストの縮減
- ・UIT工法採用に伴う施工費の縮減
- ・円形水路補修方法の改良による省工程化
- ・床版の剥落防止対策材料の開発

コスト縮減の取組み(経営改善に関する取組み)

- ネットワーク整備による管理延長の増加、道路構造物の老朽化への対応、更新事業の新規着手などに加え、激甚化・頻発化する災害への対応など、業務量が拡大する中、人員配置の最適化を進め、必要最低限の人員にて業務を実施しています。
- また、ETC専用入口を拡大することで、料金収受業務の省力化を推進しています。
- 2017年から導入したスマートインフラマネジメントシステム(i-DREAMs)による道路管理の効率化・高度化を軸に、最新のデジタル技術による首都高独自のDXを進め、労働生産性の向上を推進します。

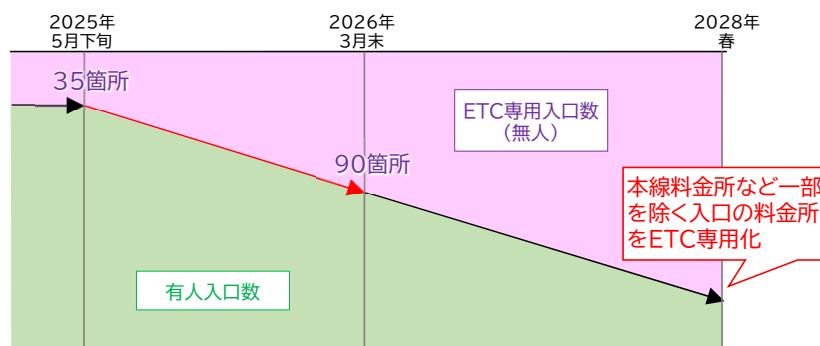
人員の最適配置

- ・配置の最適化を図るとともに、必要最低限の人数で業務を実施



ETC専用化の推進

- ・ETC専用化により料金所収受業務の省力化を推進

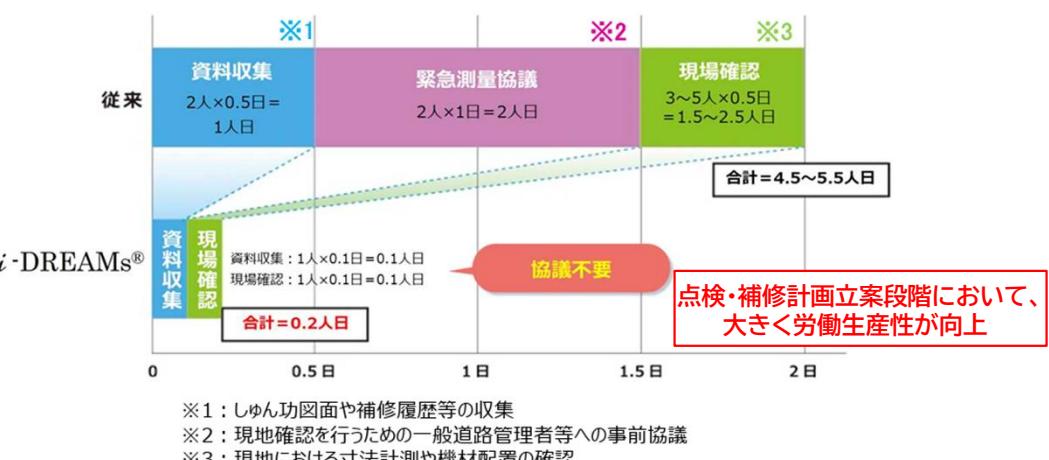


DX導入(i-DREAMs)による労働生産性の向上

- ・i-DREAMs概念図 (維持管理に必要なすべての情報を統合。GISプラットフォームに集約)



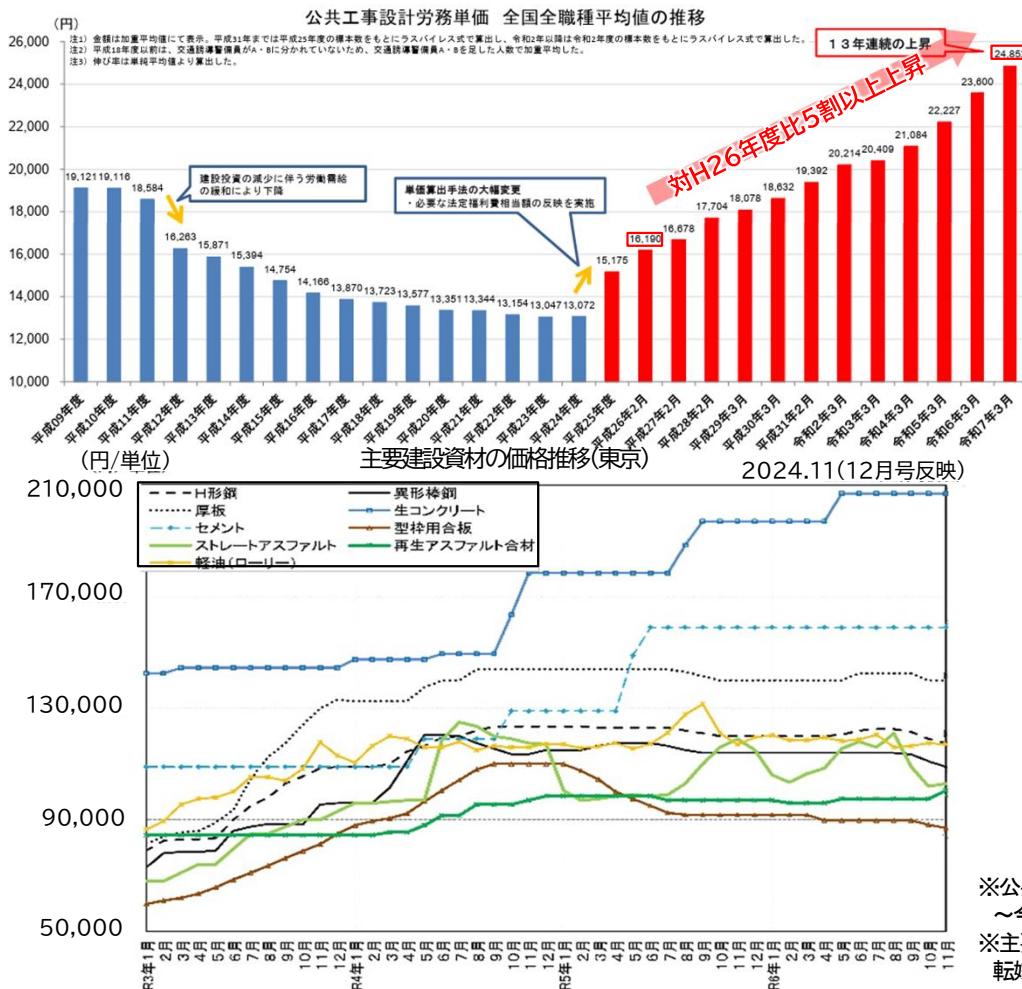
- ・i-DREAMsによる労働生産性の向上事例



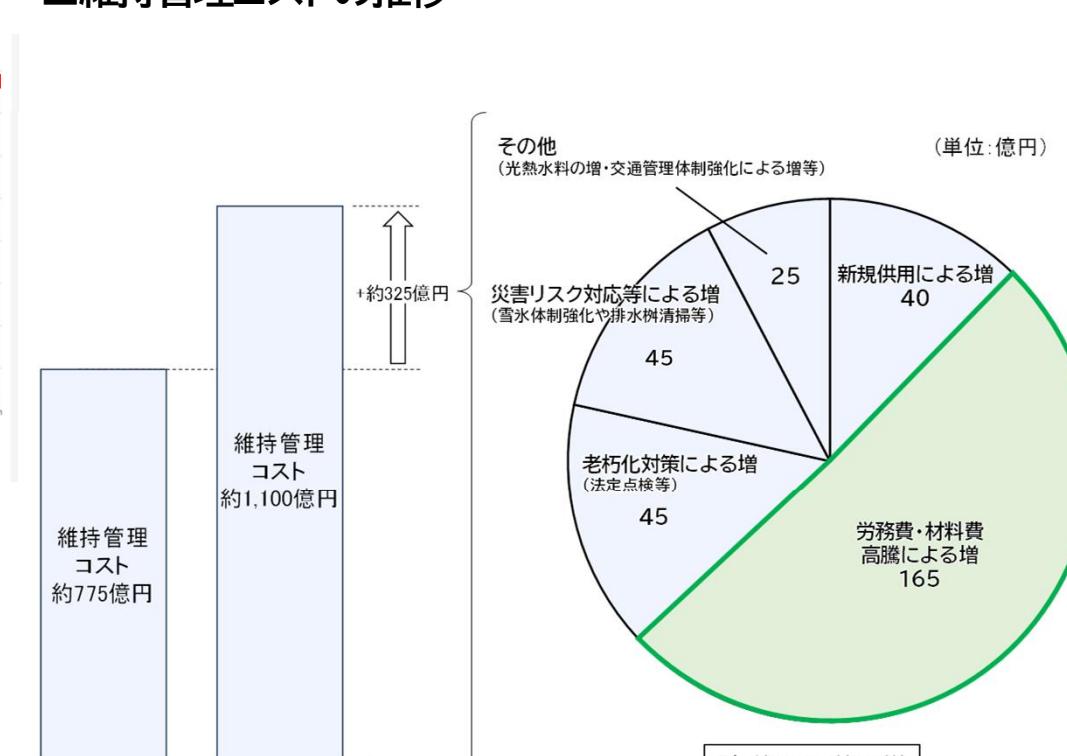
労務費・材料費の高騰等による維持管理コストの上昇状況

- 首都高速道路を安心・安全にご利用いただくため、道路構造物の維持補修、交通パトロール、事故等処理、問合せ対応等といった**管理運営を日夜着実に実施**しています。
- 一方、昨今の急激な労務費・材料費の高騰や、老朽化対策、大雪などの災害対応等、会社を取り巻く環境は厳しさを増している状況にあり、点検の効率化等には取り組んでいるものの**維持管理コストは上昇傾向**であります。
- 2014(H26)年度と比較して、2023(R5)年度の維持管理コストは**約1.4倍**となっています。

■公共工事設計労務単価・主要建設資材価格の変遷



■維持管理コストの推移



※公共工事設計労務単価:2025年2月 国土交通省 不動産・建設経済局「2025年3月から適用する公共工事設計労務単価について～今回の引き上げにより、13年連続の上昇～」より抜粋(一部改変)
※主要建設資材の価格推移:2024年12月 国土交通省 不動産・建設経済局「改正建設業法について～改正建設業法による価格転嫁・ICT活用・技術者選任合理化を中心とした～」より抜粋(一部改変)
※2026年度以降の維持管理費については、現行協定に昨今の労務費等の高騰分が考慮されておらず、2010年度単価となっている

※建築物面と構算資料の平均価格を表示 出典:建築物面(一般財団法人 建築物面調査会)・構算資料(一般財団法人 統計調査会)

財源確保の方法

	措置内容	備考
①コスト縮減	○ 首都高による維持管理コスト等の縮減により、支出を減少	○ 現在の維持管理サービスの水準を維持する必要 ○ 確保可能な財源が限定的
②割引見直し	○ 割引について、必要性や割引方法の妥当性を検証の上、必要に応じて一部割引を見直すことで、財源を確保	○ 割引導入の目的や経緯があるため、議論や検証を丁寧に行う必要があり、割引のあり方の議論に時間が必要
③利用者負担	○ 料金の見直しにより、必要な収入を確保	○ 料金水準を上げることで持続性のある管理が可能 ○ 利用者に過度な負担とならない配慮が必要

※第3回 首都高の持続可能な道路サービスに関する検討会資料に加筆

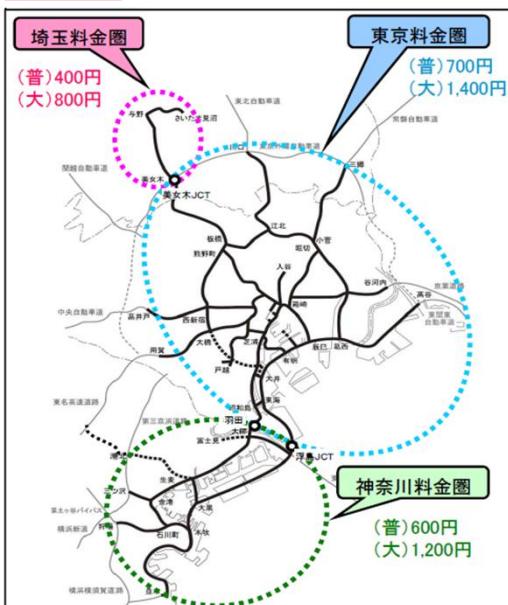
料金体系の変遷

- 2012(H24)年1月、ネットワークの拡大に伴い料金圏のある均一料金制から**料金圏のない距離別料金に移行**
- 2016(H28)年4月、首都圏の料金体系の整理・統一により、距離別料金から**対距離料金に移行**（首都高速道路の料金水準は高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一）
あわせて、首都高の車種区分を2車種区分から5車種区分に整理し、首都圏内の車種区分を統一
- 2022(R4)年4月、**より公平な料金体系に向けて上限料金を見直し**

料金体系の変遷

料金圏あり

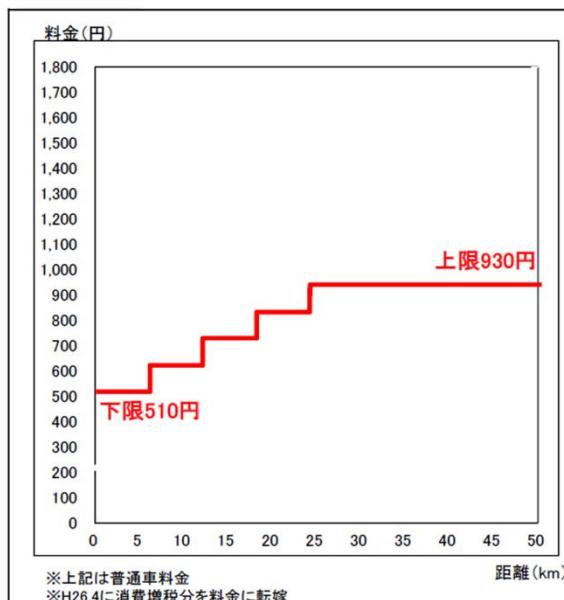
均一料金制



~2011(H23)年12月

料金圏撤廃

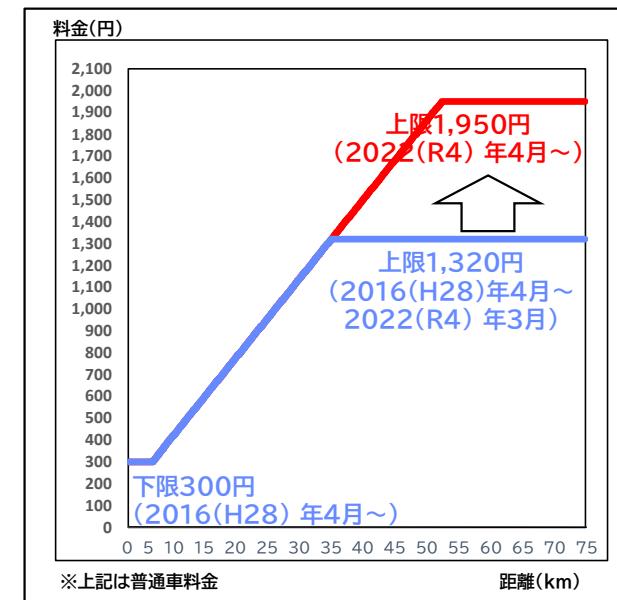
距離別制 (6kmピッチの料金)



2012(H24)年1月～2016(H28)年3月

対距離制

(0.1kmごとの走行距離に応じた料金)



2016(H28)年4月～

上限1,950円
(2022(R4)年4月～)

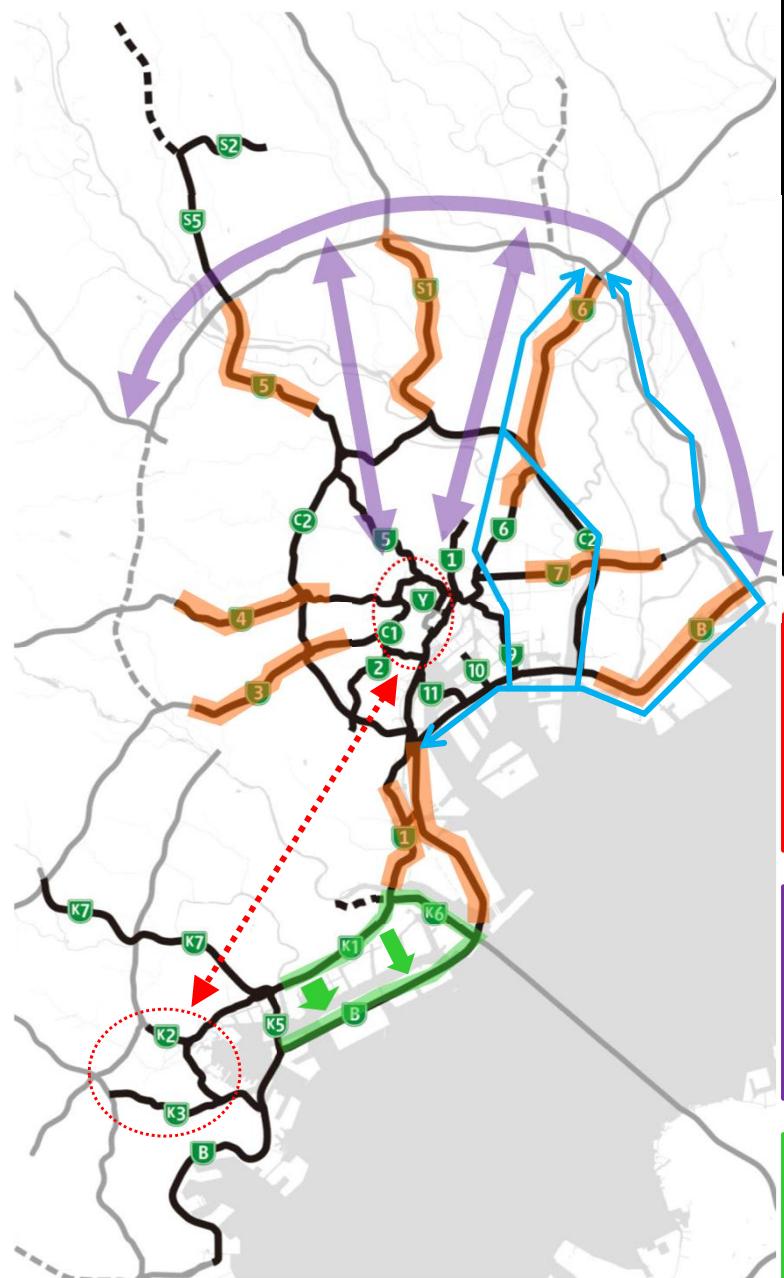
上限1,320円
(2016(H28)年4月～2022(R4)年3月)

距離(km)

首都高速道路の車種区分の整理

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
2車種区分		1.0			2.0
5車種区分	0.8	1.0	1.2	1.65	2.75

現在の割引制度



①-1 大口割引

- 契約単位割引 **※2026(R8).3末まで当面の措置**
10%割引(月100万円超かつ1台当たり5千円超)

①-2 多頻度割引

- 車両単位割引通常分(多頻度割引)
利用度合いに応じ最大12%割引

○車両単位割引拡充分

- ※2026(R8).3末まで当面の措置**
利用度合いに応じ最大35%割引(中央環状線内側を通行しない場合の10%含む)

②障害者割引

事前登録の上、障害者自身が運転または乗車する場合に料金を50%割引

③路線バス割引

事前登録の上、路線バス事業者が通行する場合に料金を39%割引

④深夜割引

深夜0時～4時に首都高速に流入する車両の料金を20%割引

⑤湾岸線誘導割引

- ※2026(R8).3末まで当面の措置**
横浜都心部及び三ツ沢線・狩場線と都心環状線間の利用で、湾岸線経由の場合、上限を950円(普通車)に設定。

⑥都心流入割引

- ※2026(R8).3末まで当面の措置**
外環接続部相当の放射道路と都心環状線間の利用は、端末部から一番近い都心環状線の料金を上限に設定。

⑦外環道迂回割引

- 都心環状線内と放射道路間の利用で、外環道を1JCT間のみ迂回した場合、直行した経路と同じ料金に設定。

⑧千葉外環迂回割引

- 湾岸線または神奈川エリアと常磐道間の利用で、千葉外環で迂回した場合、直行した経路と同じ料金に設定。

⑨環境ロードプライシング割引

- 横羽線(大師～浅田間)を通行せずに、湾岸線または川崎線を利用する大型車・特大車は利用エリアに応じ最大20%割引。

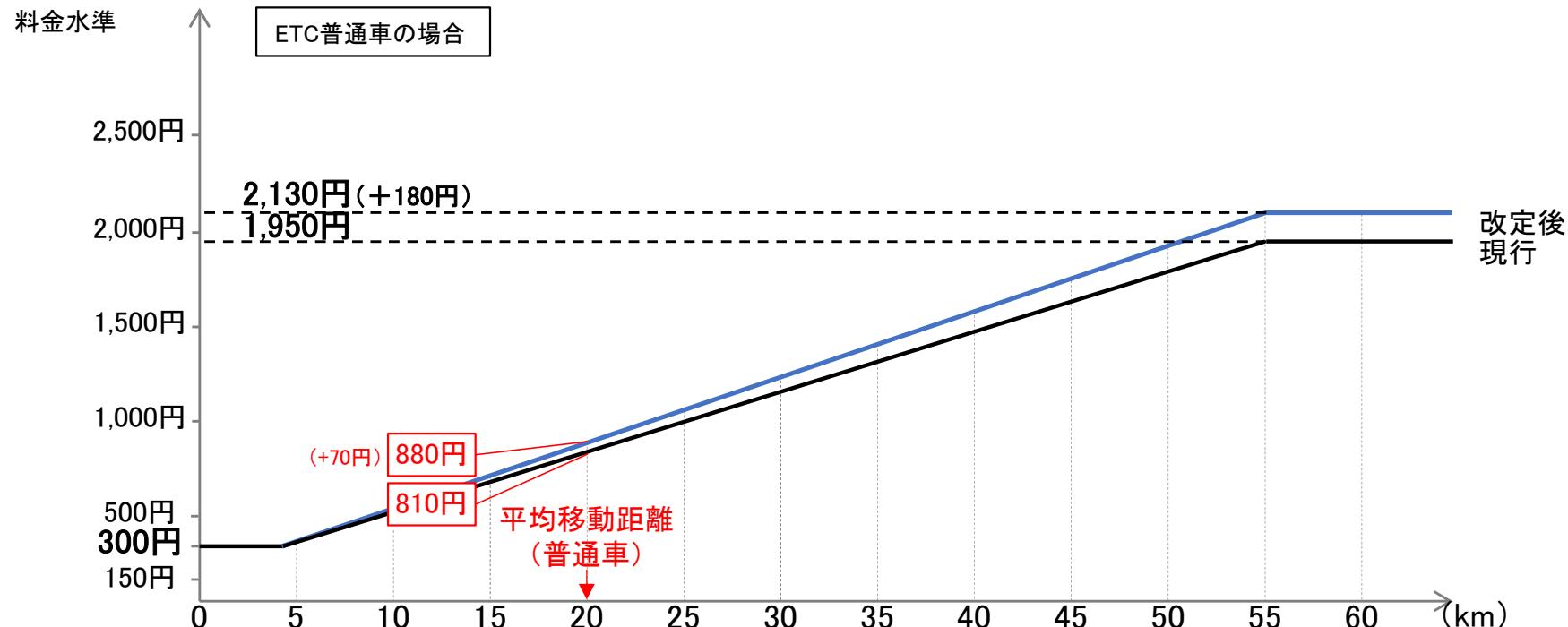
利用者負担の場合の方法検討

	措置内容	備考
①上限撤廃	上限料金1,950円(55km)を撤廃する	<ul style="list-style-type: none"> ○上限料金の撤廃により、より公平感が高まる ○上限料金の撤廃により、長距離利用者の急激な負担増が課題である
②利用毎の負担	現行ターミナルチャージ(TC150円)を引き上げる	<ul style="list-style-type: none"> ○距離によらず負担していただくことになり、利用距離に応じた負担の観点から課題がある ○短距離利用の値上げ幅が大きく、高速道路から一般道への転換が課題である ○全ての利用者において負担増となる
③料率引き上げ	料率を引き上げる	<ul style="list-style-type: none"> ○管理に係る費用を確保するため、利用距離に応じて負担していただくことの合理性がある ○全ての利用者において負担増となる

2. 首都高速道路の料金改定(案)

首都高速道路の料金改定(案)の概要

- 開始予定日:2026年10月
- 改定内容:1kmあたりの料金を1割引き上げ(普通車の場合、29.52円/kmから32.472円/kmとなり約3円/kmの引き上げ)
- 平均改定率:8.1%



※ 利用距離に応じてご負担いただく1kmあたりの料金の改定をさせていただきます。

※ 現行料金: $[(150 + 29.52L) \times 1.10]$ 1割引き上げの場合: $[(150 + 32.472L) \times 1.10]$ (L:料金距離(km))

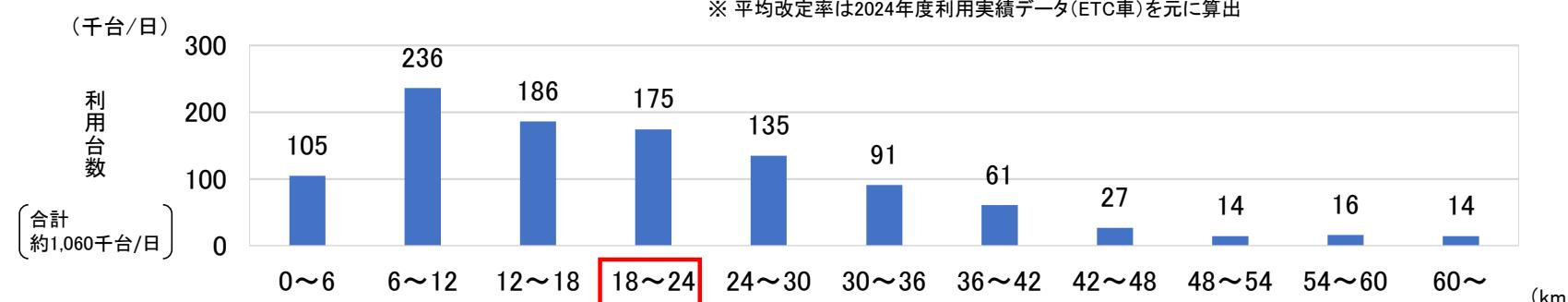
※ 非ETC車は区間最大料金(普通車:2,130円)を適用します。(放射線の下り方向利用等を除く)

※ 上限料金は、長距離利用車の負担の増加を考慮し、現行と同様55km以上の利用については、55kmの額を適用します。

※ 下限料金は、短距離利用車増加による渋滞を抑制するために設定しており、現行の額を維持します。

※ 平均改定率は2024年度利用実績データ(ETC車)を元に算出

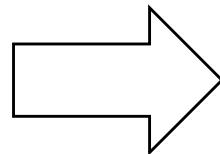
首都高速の距離帯別の利用台数(全車・2024年11月利用分)



首都高速道路の料金改定(案)の概要

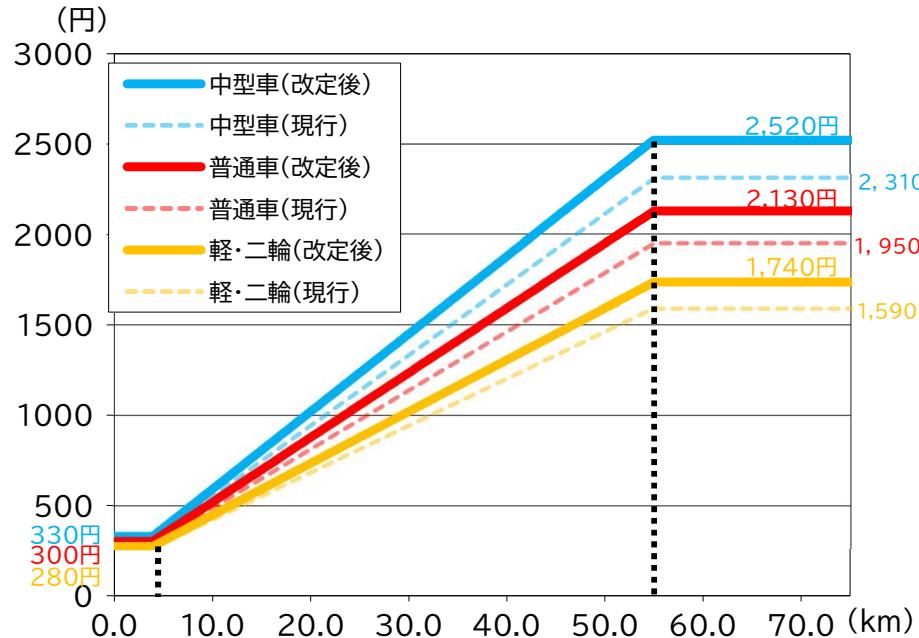
車種区分ごとの基本料金について

現行料金	現行基本料金
軽・二輪	280円～1,590円
普通車	300円～1,950円
中型車	330円～2,310円
大型車	400円～3,110円
特大車	550円～5,080円

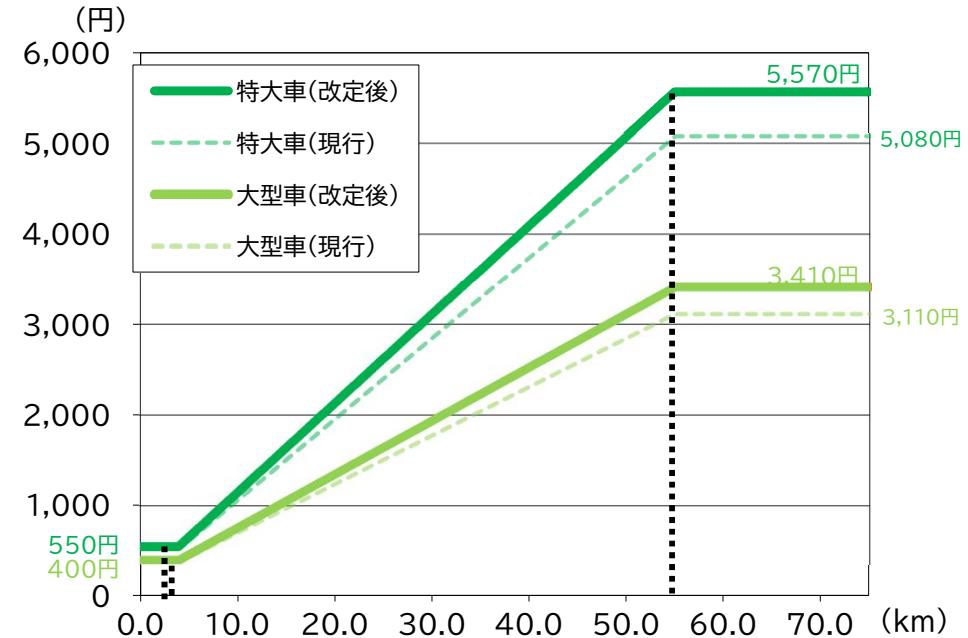


改定後の基本料金 (下限額～上限額)
280円～1,740円
300円～2,130円
330円～2,520円
400円～3,410円
550円～5,570円

【 軽・二輪 普通車 中型車 の料金】



【 大型車 特大車 の料金】



※下限料金は現行料金(普通車:300円)を維持します。上限料金は、現在の考え方を維持し、55km以上の利用については、55kmの額を適用します。

* 上限料金については、高速道路利便増進事業による割引

首都高速道路の割引について(案)

- 料金改定に合わせて、今年度に期限を迎える割引を5年間継続します。(2026年4月から2031年3月末まで)
・国民生活・経済活動を支える物流などの支援のため、①大口・多頻度割引の割引率拡充を5年間継続します
・都心部の交通集中を回避するために、②都心流入割引、③都心流入・湾岸線誘導割引を5年間継続します

①大口・多頻度割引*

- ・割引の拡充期間を延長※1
- ・最大45%割引(2026.3までの割引率を維持)
 - 車両単位割引最大25%
 - 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

②都心流入割引

- ・割引実施期間を延長※2

③都心流入・湾岸線誘導割引

- ・割引実施期間を延長※2



④その他割引

環境ロードプライシング*

深夜割引*

・現行の割引を継続します。

その他

- ・起終点を基本とした継ぎ目のない料金について、圏央道経由等の料金が首都高経由の料金より高くなる場合は、引き続き、首都高経由の料金と同額となります。なお、首都高の料金改定に伴い、首都高経由の料金が変更となります。
- ・外環迂回割引及び千葉外環迂回割引については、首都高の料金改定に伴い、割引適用後の料金が変更となります。

*1 最大割引率12%からの拡充分は2031年3月末までの措置

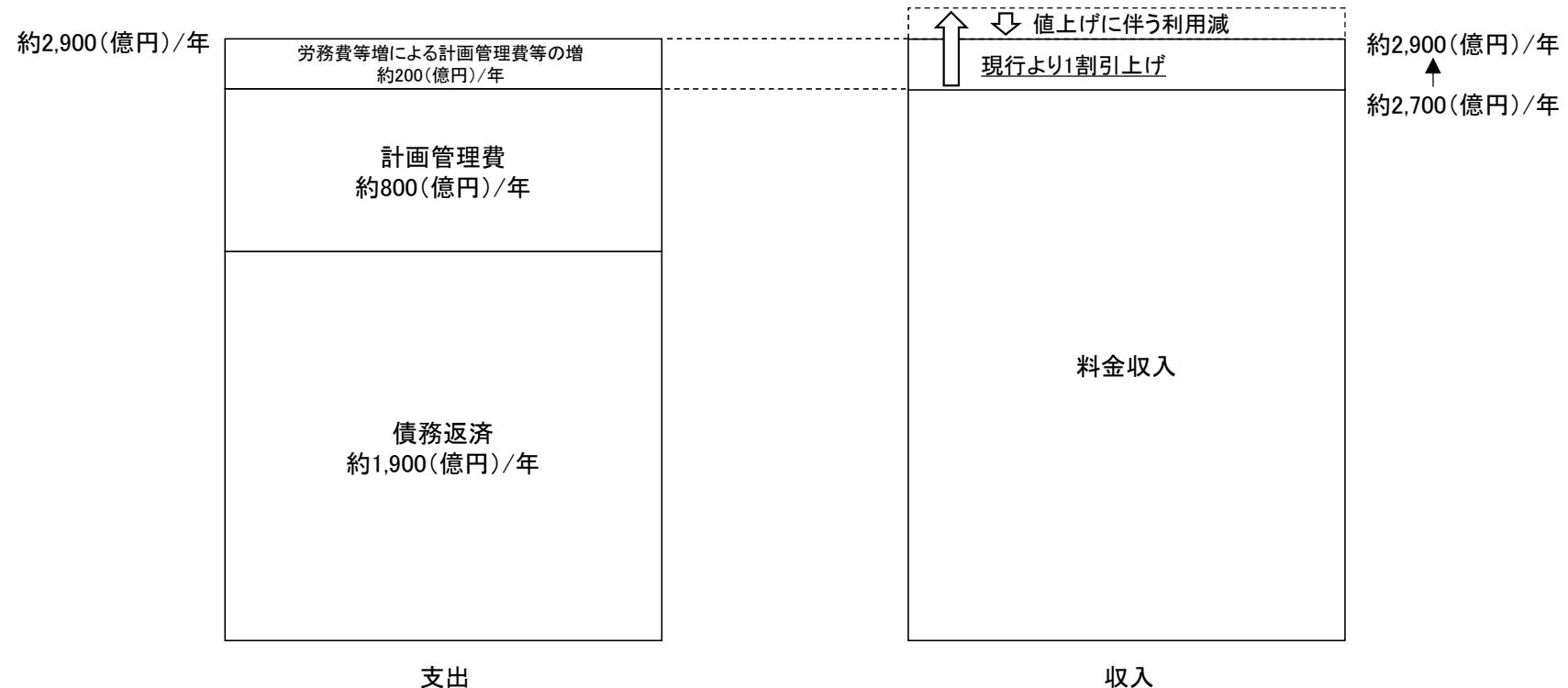
*2 2031年3月末までの措置

* 高速道路利便増進事業による割引(大口・多頻度割引は、車両単位割引最大12%までの部分)

料金改定後の単年度収支のイメージ

- 利用者の急な負担増とならないよう、1kmあたりの料金を1割(普通車の場合約3円)引き上げることで、当面5年間の労務費・材料費の高騰分を含めた維持管理費を確保することが可能となります。

【首都高速道路の料金改定後の単年度の収支のイメージ(税抜)】



※ 上記のほか、収支には表記されないが、物流対策として割引拡充を実施(約300億円)

※ 修繕に係る労務費等増については、後年度収支による債務返済に配分されて増となり、図は100億円単位のため、増額が現れていない。

(参考)首都高速道路の割引について(案)

首都高速道路の割引について(①大口・多頻度割引)(案)

- 国民生活・経済活動を支える物流などの支援のため、2026年3月末が期限となっている大口・多頻度割引の割引率拡充を、2026年4月から2031年3月末まで5年間、引き続き実施します。

【首都高速道路の大口・多頻度割引の概要(今後)】

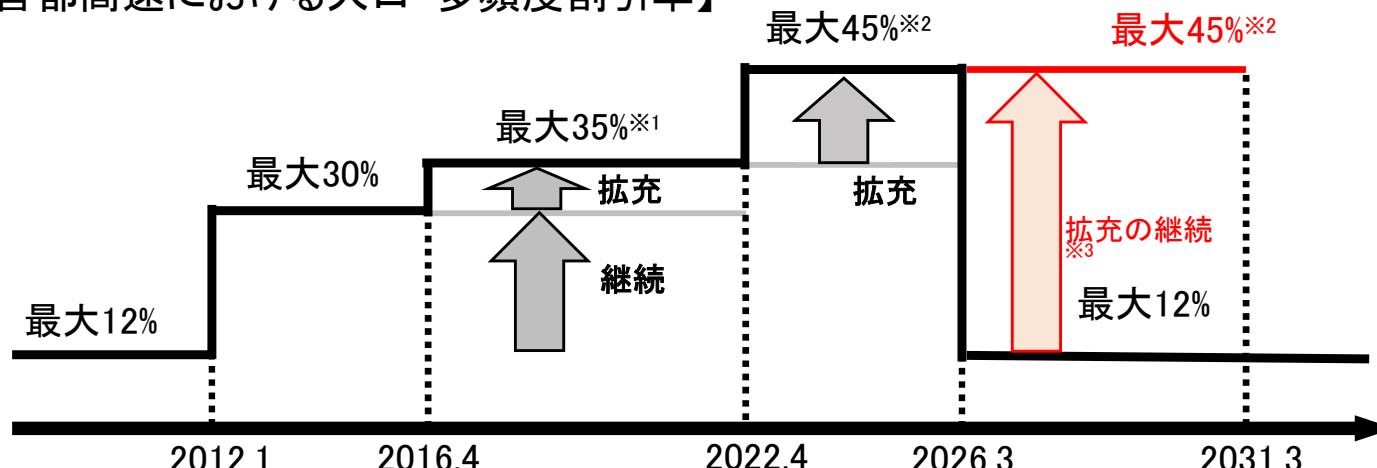
多頻度割引(車両単位割引)	
月間利用額(車両単位)	割引率※1
5,000円以下の部分	0%
5,000円超～10,000円以下の部分	2%(10%)
10,000円超～30,000円以下の部分	5%(20%【+10%】)
30,000円超～50,000円以下の部分	8%(25%【+10%】)
50,000円を越える部分	12%(25%【+10%】)

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
100万円を超えて、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45%

※1 ()内は2031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。

【首都高速における大口・多頻度割引率】



※1 うち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定

※2 うち、10%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定

※3 割引拡充は、2026.4 以降、5年間継続する

首都高速道路の割引について(②都心流入割引)(案)

- 都心部の特定の出入口の利用集中を回避するとともに、その周辺街路の混雑を避けるための割引です。
- 今年度末(2026年3月末)までの割引ですが、本割引について実施期間を5年間(2026年4月から2031年3月末まで)延長します。
- 1kmあたりの料金の見直しに伴い、各エリアからの割引後の額(上限料金)が変更となります。

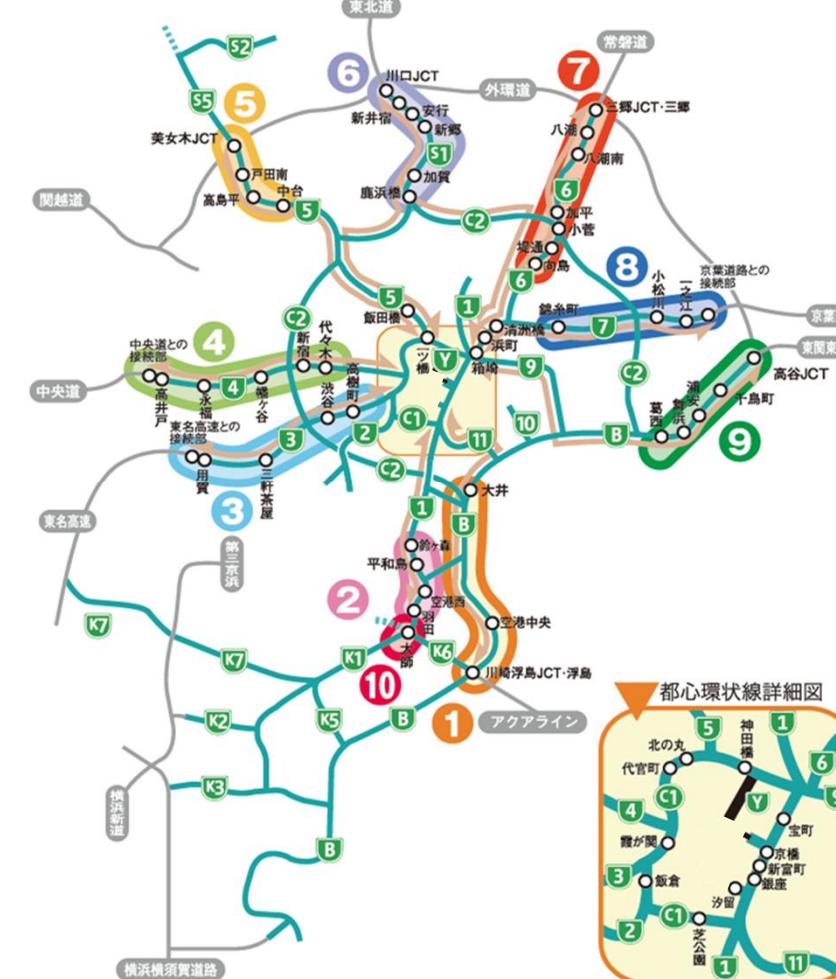
割引の概要

- ・ 対象出入口と都心環状線対象出入口間の料金距離が、下表の料金距離を超える場合について表中に記載の金額まで割引きます。

割引の対象となる出入口の組み合わせ

対象出入口		都心環状線 対象出入口	
① 川崎浮島JCT. 浮島、空港中央、大井	⑤ 美女木JCT. 戸田南、高島平、中台	⑨ 高谷JCT. 千鳥町、浦安、舞浜、葛西	
② 羽田、空港西、平和島、鈴ヶ森	⑥ 川口JCT. 新井宿、安行、新郷、加賀、鹿浜橋※	⑩ 大師	
③ 東名高速との接続部、用賀、三軒茶屋、渋谷、高樹町	⑦ 三郷JCT. 三郷、八潮、八潮南、加平、小菅、堤通、向島		
④ 中央道との接続部、高井戸、永福、幡ヶ谷、新宿、代々木	⑧ 京葉道路との接続部、一之江、小松川、錦糸町		

料金改定後の割引後の額(上限料金)						
対象出入口 がある区間	料金距離	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車
① 湾岸線 (川崎浮島～大井)	17.5km	670円	790円	920円	1,200円	1,880円
② 羽田線	13.7km	560円	650円	750円	970円	1,510円
③ 渋谷線	13.7km	560円	650円	750円	970円	1,510円
④ 新宿線	14.4km	580円	680円	780円	1,010円	1,580円
⑤ 池袋線	22.4km	810円	970円	1,130円	1,490円	2,370円
⑥ 川口線	24.1km	850円	1,030円	1,200円	1,590円	2,530円
⑦ 三郷線	22.0km	790円	950円	1,110円	1,460円	2,330円
⑧ 小松川線	13.3km	550円	640円	740円	950円	1,470円
⑨ 湾岸線 (葛西～高谷)	21.5km	780円	930円	1,090円	1,430円	2,280円
⑩ 大師	15.2km	600円	710円	820円	1,060円	1,660円



*川口線(川口JCT、新井宿、安行、信号、加賀、鹿浜橋)を出発地または到着地とした場合、一つ橋、飯田橋、箱崎、浜町、清洲橋の各出入口のご利用についても適用します。

首都高速道路の割引について(③都心流入・湾岸線誘導割引)(案)

- 横浜から都心へのアクセス向上と対象交通を湾岸線へ促し、都心への流入交通を分散化させるための割引です。
- 今年度末(2026年3月末)までの割引ですが、本割引について実施期間を5年間(2026年4月から2031年3月末まで)延長します。
- 1kmあたりの料金の見直しに伴い、割引後の額が変更となります。

割引の概要

- ・ 下表の対象出入口の組み合わせの料金距離が24.1kmを超え、かつ、湾岸線「東扇島～川崎浮島JCT」を通行する場合について表中に記載の金額まで割引くもの

割引の対象となる出入口の組み合わせ

横浜都心部対象出入口等	都心環状線対象出入口等
東神奈川、横浜駅東口、みなとみらい、横浜公園、第三京浜・横浜新道との接続部、三ツ沢、横浜駅西口、横浜横須賀道路・保土ヶ谷バイパスとの接続部、永田、花之木、石川町、新山下、大黒ふ頭、東扇島	宝町、京橋、新富町、銀座、汐留、芝公園、飯倉、霞が関、代官町、北の丸、神田橋、川崎浮島JCT、浮島、湾岸環八、空港中央、大井南、臨海副都心、芝浦の各出入口及び東京高速道路との接続部

料金改定後の割引後の額				
軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車
850円	1,030円	1,200円	1,590円	2,530円

