

高速道路料金の車種区分について

高速道路料金の車種区分について

車種区分の変遷

- 昭和43年道路審議会中間答申では、名神高速道路の小型自動車を基準とし、車種区分を5区分に設定。
- 昭和47年道路審議会中間答申では、料金徴収業務の煩雑化等を踏まえて車種区分を集約。(5区分→3区分)
- 昭和63年道路審議会答申では、「占有者負担」「原因者負担」「受益者負担」の考え方をもとに、車種間の不公平感を踏まえて車種区分を細分化。(3区分→5区分)
- 大都市圏を含む全国の高速道路ネットワークにおいて、5車種区分が定着しつつあるところ。

国土幹線道路部会 中間答申(R3.8) <抜粋>

4. 速やかに実現すべき料金制度のあり方

(3) 車種区分のあり方

高速道路における車種毎の料金については、車種を軽自動車等(二輪車を含む)・普通車・中型車・大型車・特大車の5つに区分して、区分毎の料金を設定することを基本としている。かつて2車種区分又は3車種区分の料金が設定されていた大都市圏の一部の高速道路においても、5車種区分への移行が進んだことから、全国の高速道路ネットワークにおいて、ようやく5車種区分が定着しつつある。

一方、現行の5車種区分を決定してから30年以上が経過しており、その間、社会的なニーズ等に合わせ、車両諸元や高速道路の利用状況が変化してきた。その結果、二輪車と軽自動車との間の諸元の差が拡大傾向にあること等を踏まえれば、車種区分の基本的な考え方である、占有者負担、原因者負担、受益者負担の3つの考え方を踏まえ、今後の車種区分のあり方について検討する必要がある。

検討にあたっては、各負担に関する最新の知見を踏まえた上で、二輪車と軽自動車のみではなく、普通車から大型車・特大車までの車種間の不公平感が生じないような区分とすることが重要である。

高速道路料金の車種区分の変遷

昭和43年道路審議会中間答申

高速自動車国道の料金水準は、当分の間、名神高速道路の小型自動車のもの(7.5円/台、キロメートル)を基準とし、**5車種区分**とする。



昭和47年道路審議会中間答申

車種区分の細分化は、料金徴収業務の煩雑化により管理費用や利用者の時間的損失の増大等を招く一方、省力化、機械化設備の運用のためにはむしろ車種区分の簡素化が望まれるなど、簡素化された区分である方が好都合であることを考慮し、車種間の負担の公平を著しく歪めることがない範囲で、なるべく統合された車種区分を採用することが適切であることから、現行の5車種区分は**3車種区分**とする。



昭和63年道路審議会答申

「占有者負担^{※1}」、「原因者負担^{※2}」及び「受益者負担^{※3}」の考えをもとに、特に不公平感が大きいとの批判がある「普通車」の区分について、二輪自動車及び軽自動車、小型自動車及び普通乗用自動車、普通貨物自動車及びマイクロバスの3区分に細分化する。現行の「大型車」及び「特大車」の区分については、当面現行どおりの区分とする。⇒5車種区分

※1 占有者負担は車両の長さや速度から時間的に道路を占有する割合に応じて費用負担する考え方

※2 原因者負担は車両の大きさ・重量等から建設・管理に係る費用の影響割合に応じて費用負担する考え方

※3 受益者負担は高速道路を利用することによる走行・時間による便益に応じて費用負担する考え方

昭和43年 5車種		昭和47年 3車種		平成元年 5車種 ^{※4}	
小型自動車 軽自動車	1.0			軽自動車等	0.8
普通乗用自動車	1.3	普通車	1.0	普通車	1.0
普通貨物自動車 (2車軸)等	1.5			中型車	1.2
路線バス、 普通貨物自動車(3車軸)等	2.1	大型車	1.5	大型車	1.65
その他バス等	3.0	特大車	2.75	特大車	2.75

※4 平成8年度までは暫定比率

首都高速・阪神高速の車種区分の変遷

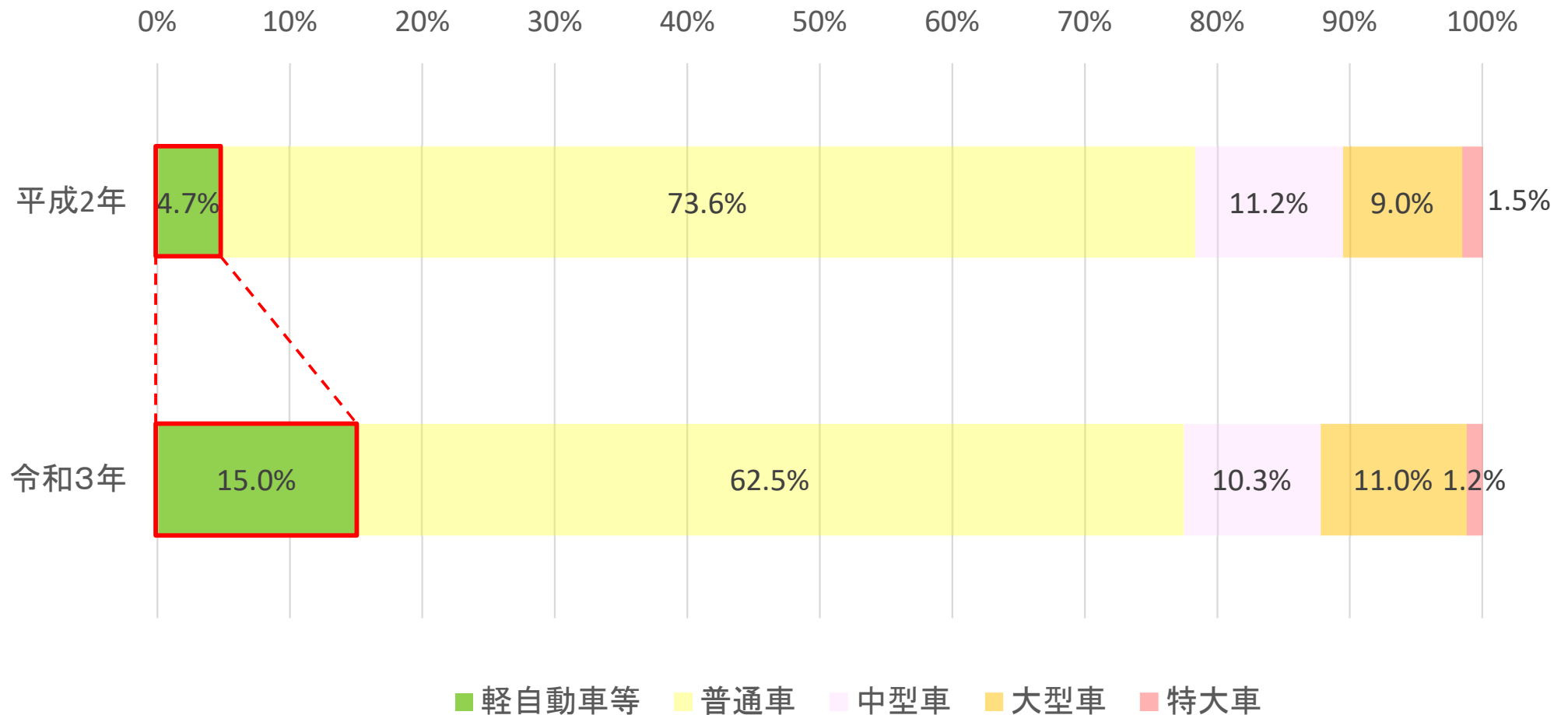
- 首都高速では平成28年4月より、阪神高速では平成29年6月より2車種区分から5車種区分に移行
- ただし、新しい車種区分及び車種間比率に円滑に移行するため段階的に実施
- 首都高速、阪神高速ともに令和4年4月より現行車種間比率に移行

2車種		5車種(暫定)		5車種	
首都:昭和37年12月～ 阪神:昭和39年6月～		首都:平成28年4月～ 阪神:平成29年6月～		首都:令和4年4月～ 阪神:令和4年4月～	
普通車	1.0	軽自動車等	0.8	軽自動車等	0.8
		普通車	1.0	普通車	1.0
		中型車	1.07	中型車	1.2
		大型車	1.65	大型車	1.65
大型車	2.0	特大車	2.14	特大車	2.75

車種毎の利用状況の変化

○高速自動車国道の通行台数に占める軽自動車等の割合について、平成2年度では4.7%であったが、令和3年度では15.0%となっており、中型車及び大型車より多くを占めている。

高速自動車国道の通行台数に占める車種毎の割合の推移



現行の車種間料金比率の算定方法

	考え方	具体的な算定方法	算定に用いる 主なデータ
占有者負担	<ul style="list-style-type: none"> 各車種が、<u>高速道路を空間的・時間的に占有する</u>度合いに応じ費用を分担 	<ul style="list-style-type: none"> 空間的占有の度合いは、「<u>長さが大→占有度合いが大</u>」、時間的占有の度合いは、「<u>速度が大→占有度合いが小</u>」という関係があることから、<u>車両の長さを速度で除した値</u>を用いる。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両諸元(車両長) 速度
原因者負担	<ul style="list-style-type: none"> 各車種が、<u>高速道路の建設及び管理にかかる費用の原因となる</u>(影響を与える)度合いに応じ費用を分担 	<ul style="list-style-type: none"> 建設費と管理費について、<u>土工や舗装補修といった工種別に要する費用を、各工種に影響を与える車両の特性(大きさ、重さ、性能等)*</u>に応じて各車種に配分した額を用いる。 <p>* 影響を与える特性の例 ・土工・・・車両幅 ・トンネル・・・車両幅、車両高 ・舗装補修・・・車両幅、車両重量等</p>	<ul style="list-style-type: none"> 車両諸元(車両長、車両幅、車両高、車両総重量、排気量、騒音レベル等) 走行台キロ 建設費、管理費
受益者負担	<ul style="list-style-type: none"> 各車種が、<u>高速道路を利用することにより受ける便益</u>に応じ費用を分担 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路の利用を通じて実現する、<u>燃料費や油脂費等の節約により享受する「走行便益」と、移動時間の短縮により享受する「時間便益」</u>の合計値を用いる。 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路と一般道路の走行距離差、走行時間差 走行台キロ 走行便益単価、時間便益単価

(昭和63年道路審議会答申(抄))

「車種区分及び車種間比率については、(中略)占有者負担の考え方に、(中略)原因者負担の考え方及び(中略)受益者負担の考え方を加え、それぞれの考え方を勘案して決定していくことが妥当であると考え。」

現行の算定方法（占有者負担の考え方）

<道路審議会 参考資料(昭和63年10月)>

○高速道路の利用において、各車種が空間的、時間的に道路を占有する割合に応じて費用を負担させるという考え方に基づき、各車種の大きさ、走行速度から占有の割合を算出する。

<算定方法>

イ. 空間的占有

空間は、通常、長さ×幅×高さで表されるが、高速道路の走行の場合には、1車線に1台の走行であり、高さも他の車両の走行にはほとんど影響を与えないことから、空間的占有を表す指標としての車の長さを用いる。

ロ. 時間的占有

同一の距離(単位距離)当たりの占有時間は、速度によって定まることから時間的占有の割合を表す指標として車の速度を用いる。

ハ. 空間的、時間的占有

空間的占有の割合は、「長さが長くなる→占有割合が相対的に大きくなる」、
時間的占有の割合は、「速度が増す→占有割合が相対的に小さくなる」
という関係があることから、空間的、時間的占有の割合は、車の長さを速度で除した値を用いる。

現行の算定方法（原因者負担の考え方）

<道路審議会 参考資料(昭和63年10月)>

○建設・管理に必要な費用は、走行する車の大きさ、重さ等が大きくなれば増加し、小さければ少なくて済む。車の大きさ、重さ等が大きくなるために増加する費用をその車に負担させようとするのが、原因者負担の考え方である。

<考え方>

建設費としては、土工、トンネル、橋梁、舗装等に要する費用があり、これらは、それぞれ影響を受ける車両の特性(大きさ、高さ、性能)が異なる。たとえば、土工の費用は必要な道路幅員すなわち車両の幅により変化し、トンネルの費用は必要な建築限界すなわち車両幅×車両高により、橋梁及び舗装の費用は車両幅と重量によって変化する。また、トンネルの換気設備の費用は排気ガスの量により、防護柵の費用は衝突エネルギーにより、休憩施設の費用は車両幅×車両長により変化する。

一方、管理費としては、舗装補修、橋梁伸縮継手補修、防護柵補修等に要する費用があり、たとえば、舗装補修は輪荷重により変化する。また、橋梁伸縮継手補修の費用は輪荷重、車線幅により変化する。

さらに、照明、標識、植栽、交通管理等に要する費用は、車種によって差が生じないものであり、これらは各車種均等に配分することとした。

(Ⅰ)建設費

(1)車両によってわりふるべきもの

土工、トンネル(本土工、舗装、換気設備)、橋梁、舗装、防護柵、遮音壁、休憩施設、用地及び補償費等

【項目】

- ①土工
- ②トンネル<本土工>
- ③橋
- ④舗装
- ⑤トンネル<換気設備>
- ⑥防護柵
- ⑦遮音壁
- ⑧用地及び補償費

【影響する特性値等】

車両幅により必要となる道路幅員を持つ土工断面積の比
車両幅、車両高により必要となるトンネル断面積の比
車両幅、総重量により必要となるトンネル断面積の比
軸重、軸数による所要舗装厚及び舗装幅の比
排ガス量による所要換気量の比
衝突エネルギーに対応した防護柵費の比
騒音エネルギーの比
車両幅による所要用地幅の比

(2)共通のもの(車種による費用の差が生じないものであり、各車種均等に配分する。)

照明、標識、植栽、防災設備、通信管路、側道、付帯工事、工事用道路、調査費等

(Ⅲ)費用総額

分析の対象とする費用の総額は、現在、供用中、工事中の高速道路の建設費及び管理費の額とし、工種別に求める。

(Ⅰ)及び(Ⅱ)で工種別に算定した結果を用い、(Ⅲ)の工種別費用総額を各車種に分担させ、これを集計して各車種別の分担比率を決定する。

(Ⅱ)管理費

(1)車種によってわりふるべきもの

舗装補修、橋梁伸縮継手補修、防護柵補修等

【項目】

- ①舗装補修
- ②橋梁伸縮継手補修
- ③防護柵補修

【影響する特性値等】

各車種10万台走行当たりのわだち掘れ深さ及び踏面幅の比
車線幅、輪荷重の比
衝突エネルギーの比

(2)共通のもの(車種による費用の差が生じないものであり、各車種均等に配分する。)

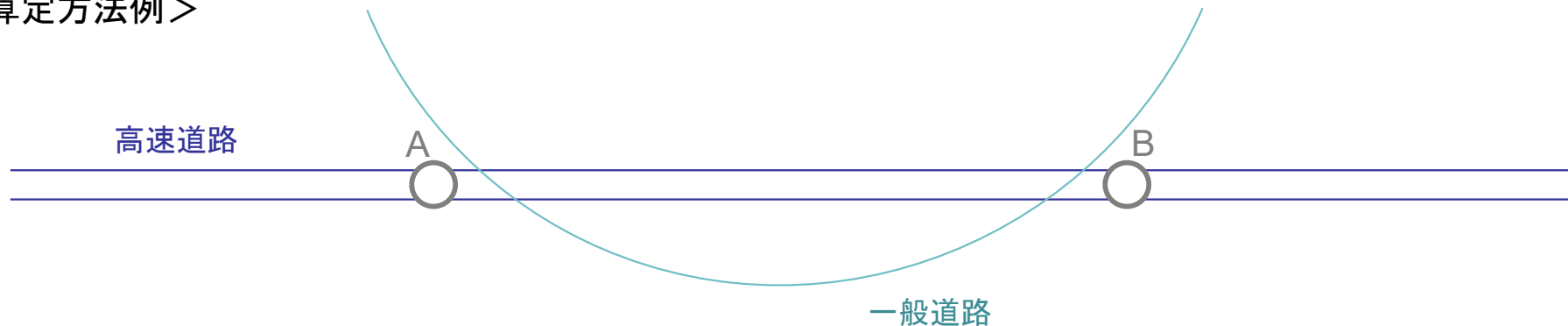
交通管理、電気通信施設の改良等

現行の算定方法（受益者負担の考え方）

<道路審議会 参考資料(昭和63年10月)>

○高速道路の利用によって、各車種が受ける便益に差があるとの考え方に基づき、各車種が高速道路の利用により通常受ける便益の比率を算出する。

<算定方法例>



1. 高速道路の利用によって受ける便益には、走行便益、時間便益及び事故減少便益等があるが、このうち代表的であり、また客観的に算定が可能である走行便益及び時間便益を通常受ける便益として算定する。
2. 走行便益とは、AインターからBインターまで高速道路を利用することによって節約される燃料費、油脂費、タイヤチューブ費、車両修繕費等をいうが、これは、一般道路と高速道路の走行形態の違い、例えば速度、発進停止回数、路面の平坦性等により生じるものである。
3. 時間便益とは、AインターからBインターまで高速道路を利用することによって短縮される時間から得られる節約された時間を、他の生産活動に費やすことによって得られる利益等を車両の乗車人員、所得、運送料金等を勘案して求められるものである。
4. 上記により算出した車種ごとの便益の比率に基づいて、車種間の分担比率を決定する。




車種間(普通車・軽自動車等)の車両諸元差の変化

○小型乗用車と軽乗用車間における車両長・車両高の差は縮小傾向であるが、総排気量、車両幅及び車両重量は拡大傾向。

○軽乗用車と自動二輪車間の差及び小型乗用車と自動二輪車間の差も、全て拡大傾向。








○小型乗用車、軽乗用車及び自動二輪車の関係

凡例 ■ 1988年度に比べ諸元差拡大 ■ 1988年度に比べ諸元差縮小

車種 (5車種別)	車種 (13車種別)	メーカー・型式	時点※	総排気量(cc)	車両長 (mm)	車両幅 (mm)	車両高 (mm)	車両重量 (kg)	
普通車	小型乗用 (A)	日産 マーチ 	1988年度	987	3,760	1,560	1,395	670	
			2019年度	1,198	3,825	1,665	1,515	950	
軽自動車等	軽乗用 (B)	ダイハツ ミラ 	1988年度	547	3,195	1,395	1,415	540	
			2019年度	658	3,395	1,475	1,500	670	
	自動二輪 (C)	HONDA CBR400R 	1988年度	399	2,020	690	1,110	179	
			2019年度	399	2,080	755	1,145	192	
小型乗用と軽乗用の関係			諸元差 (A-B)	1988年度(E)	440	565	165	-20	130
				2019年度(F)	540	430	190	15	280
			変化率(F/E)		1.2倍	0.8倍	1.2倍	0.8倍	2.2倍
軽乗用と自動二輪の関係			諸元差 (B-C)	1988年度(E)	148	1,175	705	305	361
				2019年度(F)	259	1,315	720	355	478
			変化率(F/E)		1.8倍	1.1倍	1.02倍	1.2倍	1.3倍
小型乗用と自動二輪の関係			諸元差 (A-C)	1988年度(G)	588	1,740	870	285	491
				2019年度(H)	799	1,745	910	370	758
			変化率(H/G)		1.4倍	1.0倍	1.1倍	1.3倍	1.5倍




13車種の車両諸元の変化(事例①)

○ 30年前と比較すると、軽乗用車・軽貨物車・小型乗用車・普通乗用車において総排気量・車両重量が増加傾向。

車種 (5車種別)	車種 (13車種別)	メーカー・型式	1988年度時点データ(※1)から現在データ(※2)への変化率				
			総排気量	車両長	車両幅	車両高	車両重量
軽自動車等	自動二輪	HONDA CBR400R 	100%	103%	109%	103%	107%
	軽乗用	ダイハツ ミラ 	120%	106%	106%	106%	124%
	軽貨物	ダイハツ ハイゼット 	120%	106%	106%	114%	133%
普通車	小型乗用	日産 マーチ 	121%	102%	107%	109%	142%
	普通乗用	トヨタ クラウン 	125%	105%	106%	103%	124%
	貨客車	TOYOTA ライトエースバン 	76%	101%	101%	97%	94%
	小型貨物	TOYOTA タウンエース 	83%	105%	101%	104%	92%







※1: 自動車ガイドブック(1988~1989)Vol.35より

※2: 自動車ガイドブック(2019~2020)Vol.66より

凡例	 20%以上増加	 20%以上減少
	 10%以上増加	 10%以上減少

13車種の車両諸元の変化(事例②)

○ 30年前と比較すると、中型車以上の車種については総排気量が減り、車両規格はほとんど変化していない。





車種 (5車種別)	車種 (13車種別)	メーカー・型式	1988年度時点データ(※1)から現在データ(※2)への変化率				
			総排気量	車両長	車両幅	車両高	車両重量
中型車	マイクロバス	三菱ふそう ローザ 	91%	101%	103%	98%	115%
	普通貨物(普通)	いすゞ エルフ 	82%	100%	100%	98%	111%
大型車	バス(路線)	いすゞ ガーラ 	43%	100%	100%	104%	103%
	普通貨物(大型)	三菱ふそう ミキサースター 	52%	101%	100%	100%	102%
特大車	バス(その他)	三菱ふそう エアロクイーン 	43%	100%	100%	100%	106%
	普通貨物 ^{※3※4} (特大)	いすゞ フォワード 	90%	100%	101%	102%	108%

※1: 自動車ガイドブック(1988~1989) Vol.35より

※2: 自動車ガイドブック(2019~2020) Vol.66より

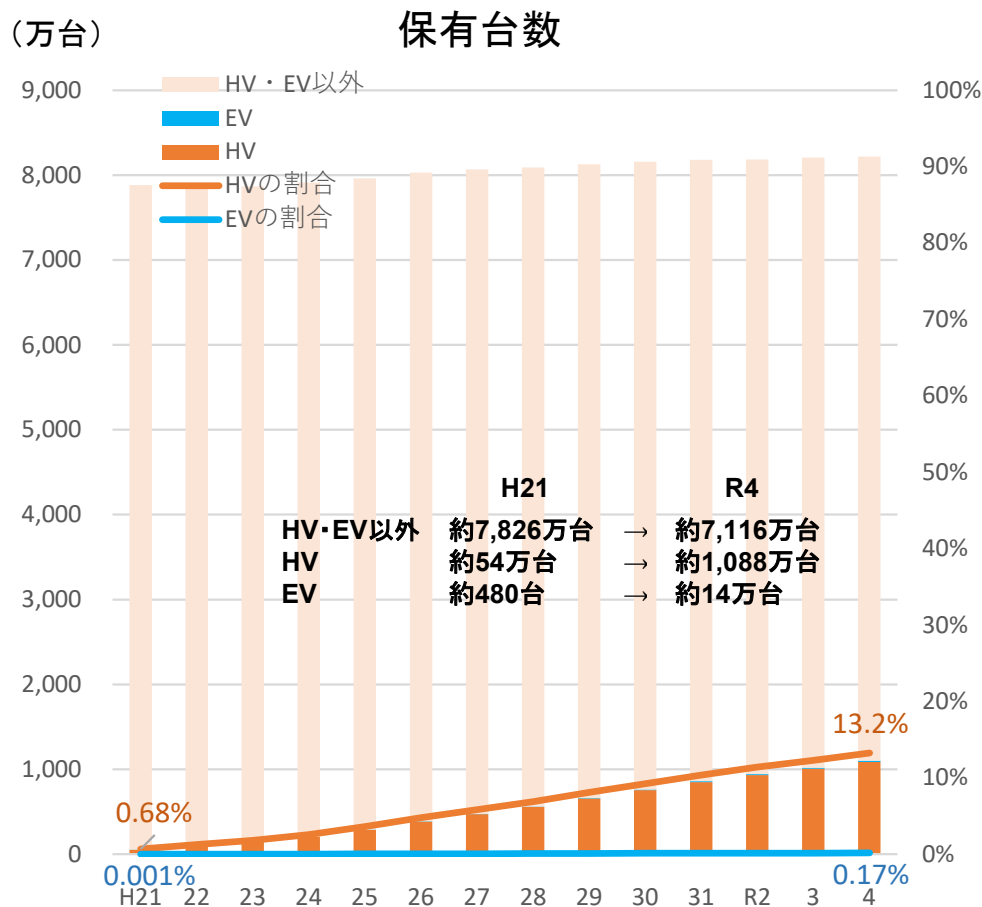
※3: 自動車ガイドブック(2016~2017) Vol.63より

※4: 各数値はセミトラクタ単体の値(トレーラーは含まない)を比較した場合の変化率

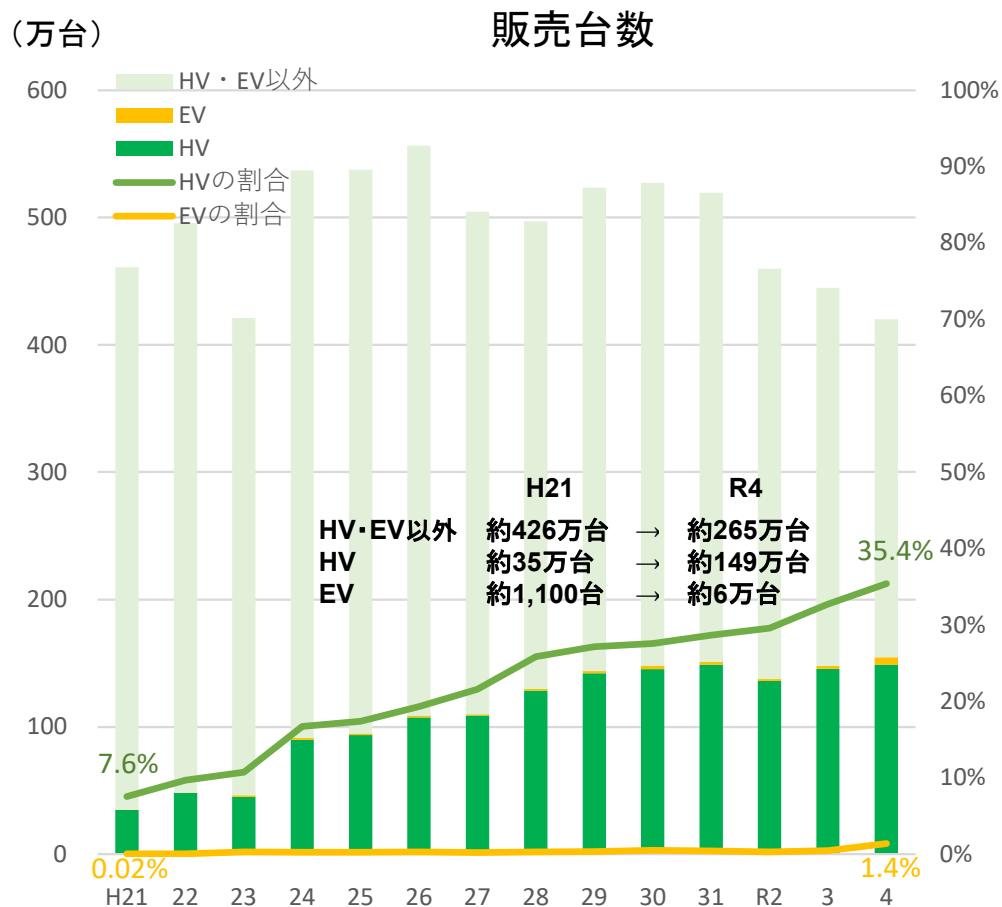
凡例	 20%以上増加	 20%以上減少
	 10%以上増加	 10%以上減少

電気自動車・ハイブリッド車の保有・販売台数

○ 平成21年から令和4年にかけて、電気自動車及びハイブリッド車の保有台数割合は、それぞれ0.001%から0.17%、0.68%から13.2%に、販売台数割合は、それぞれ0.02%から1.4%、7.6%から35.4%に増加している。



出典 「わが国の自動車保有動向」((一財)自動車検査登録情報協会HP資料)より国土交通省作成



出典 日本の自動車工業2019、日本の自動車工業2023((一社)日本自動車工業会)より国土交通省作成

電気自動車等の車両重量

○ 電気自動車等は、ガソリン車と比較して重量が大きい。

軽 乗 用

840kg



約1.27倍

L:3,395mm × W:1,475mm × H:1,650mm
(日産 デイズ(ガソリン))



1,070kg



L:3,395mm × W:1,475mm × H:1,655mm
(日産 サクラ(EV))

普 通 乗 用

1,730kg



約1.21倍

L:4,910mm × W:1,800mm × H:1,455mm
(トヨタ クラウン(ガソリン))



2,100kg



L:4,970mm × W:1,964mm × H:1,445mm
(テスラ Model S(EV))

貨 客 車

870kg



約1.28倍

L:3,395mm × W:1,475mm × H:1,895mm
(三菱 ミニキャブバン(ガソリン))



1,110kg



L:3,395mm × W:1,475mm × H:1,915mm
(三菱 ミニキャブミーブ(EV))

バ ス (路 線)

9,970kg



約1.17倍

L:10,250mm × W:2,490mm × H:3,130mm
(三菱ふそう エアロスター(ディーゼル))



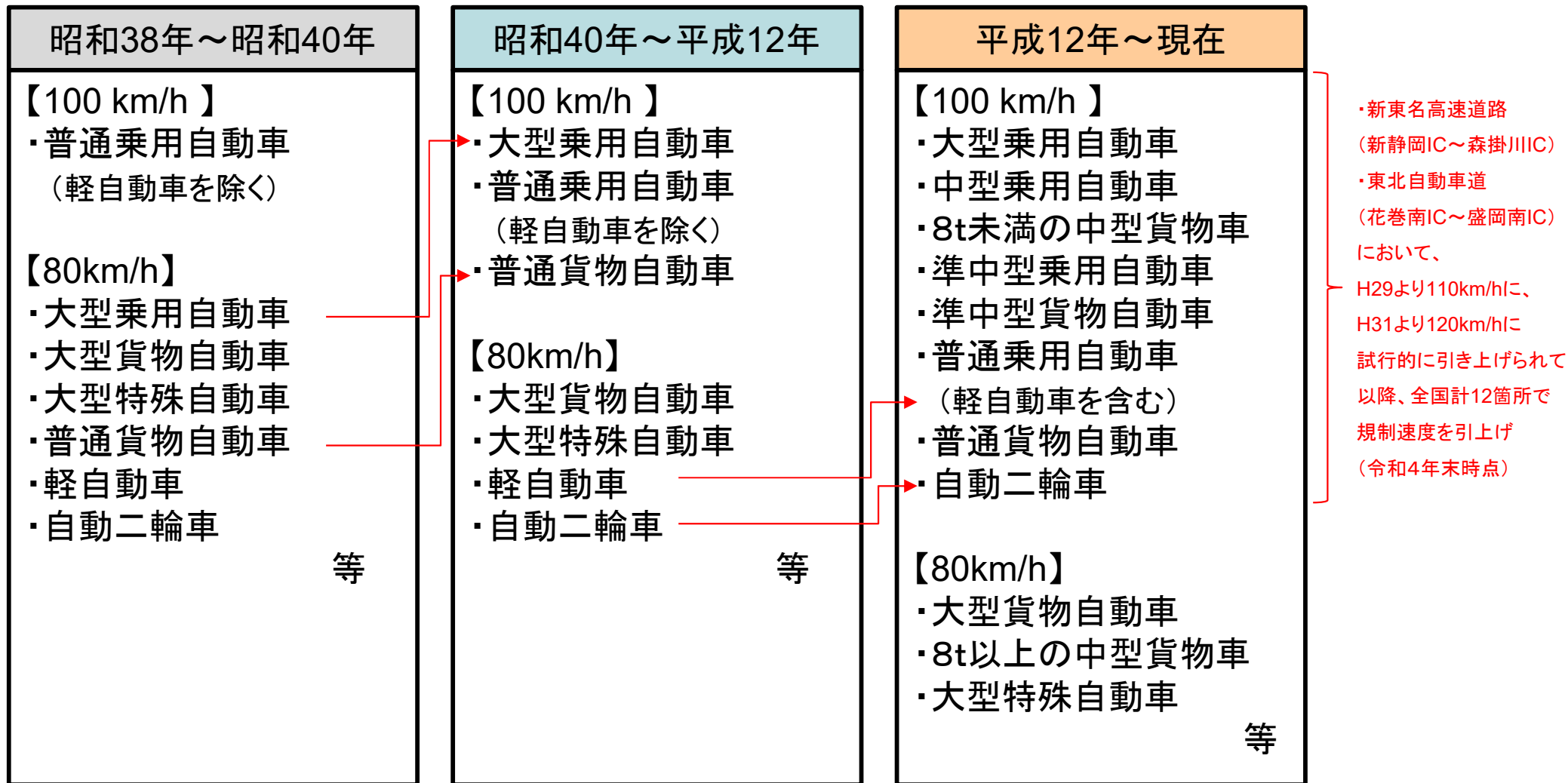
11,620kg



L:10,525mm × W:2,490mm × H:3,350mm
(トヨタ SORA(EV))

高速道路の最高速度規制の変遷

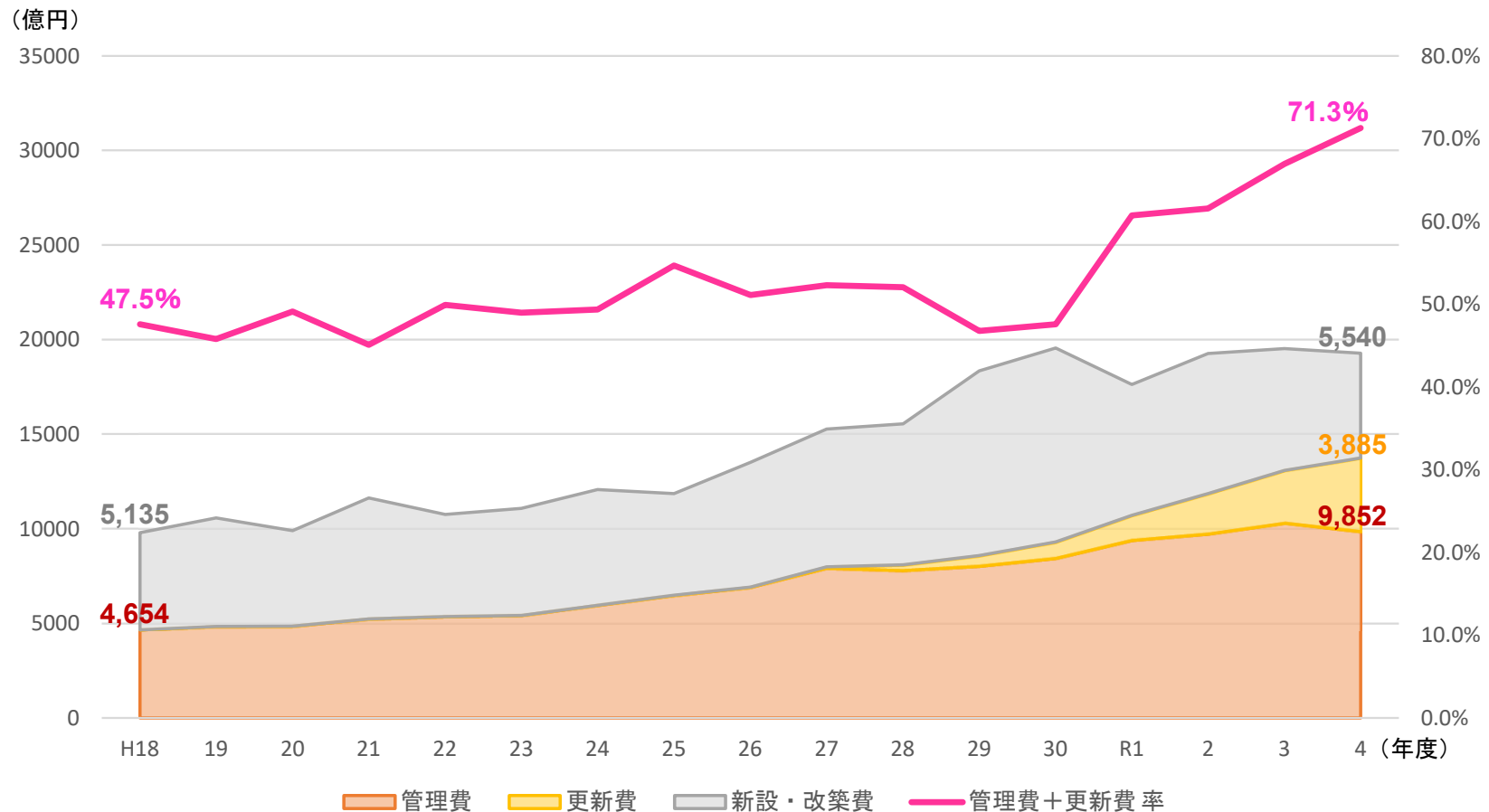
- 軽自動車や自動二輪車の規制速度について、平成12年に80km/hから100km/hに引き上げ。
- 大型貨物自動車等についても、高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会の提言（令和5年12月）において、『法定速度を90km/hに引き上げたとしても、交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない』と示されたところ。



※警察庁交通局交通規制課 第一回高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会資料より国土交通省作成
 ※上記車種区分は道路交通法上の車種区分であり、高速道路料金上の車種区分とは異なる

高速道路(NEXCO3社)の新設・改築費、管理費及び更新費の推移

○ 管理費と更新費の合計額について、新設・改築費、管理費及び更新費の合計額に占める割合は、平成18年度から令和4年度にかけて、47.5%から71.3%に増加している。



注1 各費用については、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社の高速自動車国道等に係る該当費用の実績値合計を計上。

注2 建設期間中に係る一般管理費及び利息を含む。

注3 「新設・改築費」とは、道路を新たに設け及び既設の道路の効用、機能等を現状より向上させるための工事にかかった費用をいう。

注4 「管理費」とは、清掃、雪氷対策等反復して行われる道路の機能保持のための行為、道路の損傷部分を保持、回復する工事及びその他道路管理一般にかかった費用をいう。(渋滞対策・耐震対策等は除く)

注5 「更新費」とは、通常の修繕のみでは致命的な損傷に発展し、通行止め等が発生する恐れのあるものについて、大規模更新、大規模修繕を実施するための工事にかかった費用をいう。

各社の更新計画

	首都高速	阪神高速	NEXCO3社
更新計画 の概要	<p>【新たに更新が必要な箇所(延長)】</p> <p>21.6km</p> <p>【更新事業費】</p> <p>3,056億円</p> <p>【内訳】</p> <p>・トンネル</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 延長:0.3km ✓ 事業費:755億円 ✓ 箇所事例 :高速1号羽田線羽田トンネル <p>・橋梁</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 延長:21.3km ✓ 事業費:2,301億円 ✓ 箇所事例 :高速湾岸線荒川湾岸橋等 	<p>【新たに更新が必要な箇所(延長)】</p> <p>22.4km</p> <p>【更新事業費】</p> <p>2,169億円</p> <p>【内訳】</p> <p>・トンネル</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 延長:7.8km ✓ 事業費:689億円 ✓ 箇所事例 :32号新神戸トンネル <p>・橋梁</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 延長:14.6km ✓ 事業費:1,480億円 ✓ 箇所事例 :3号神戸線、5号湾岸線等 	<p>【新たに更新が必要な箇所(延長)】</p> <p>512km</p> <p>【更新事業費】</p> <p>10,004億円</p> <p>【内訳】</p> <p>・橋梁</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 延長:58km ✓ 事業費:6,979億円 ✓ 箇所事例 :E84西湘バイパス滄浪橋等 <p>・土工舗装</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 延長:454km ✓ 事業費:3,026億円 ✓ 箇所事例 :E17関越自動車道土樽地区等

※ 道路は時間の経過に合わせて劣化するため、新たに更新が必要となった箇所と同じ構造・基準の箇所等で、
 損傷が顕在化する可能性があることから、今後の点検結果等を踏まえ、更新事業の追加を検討。

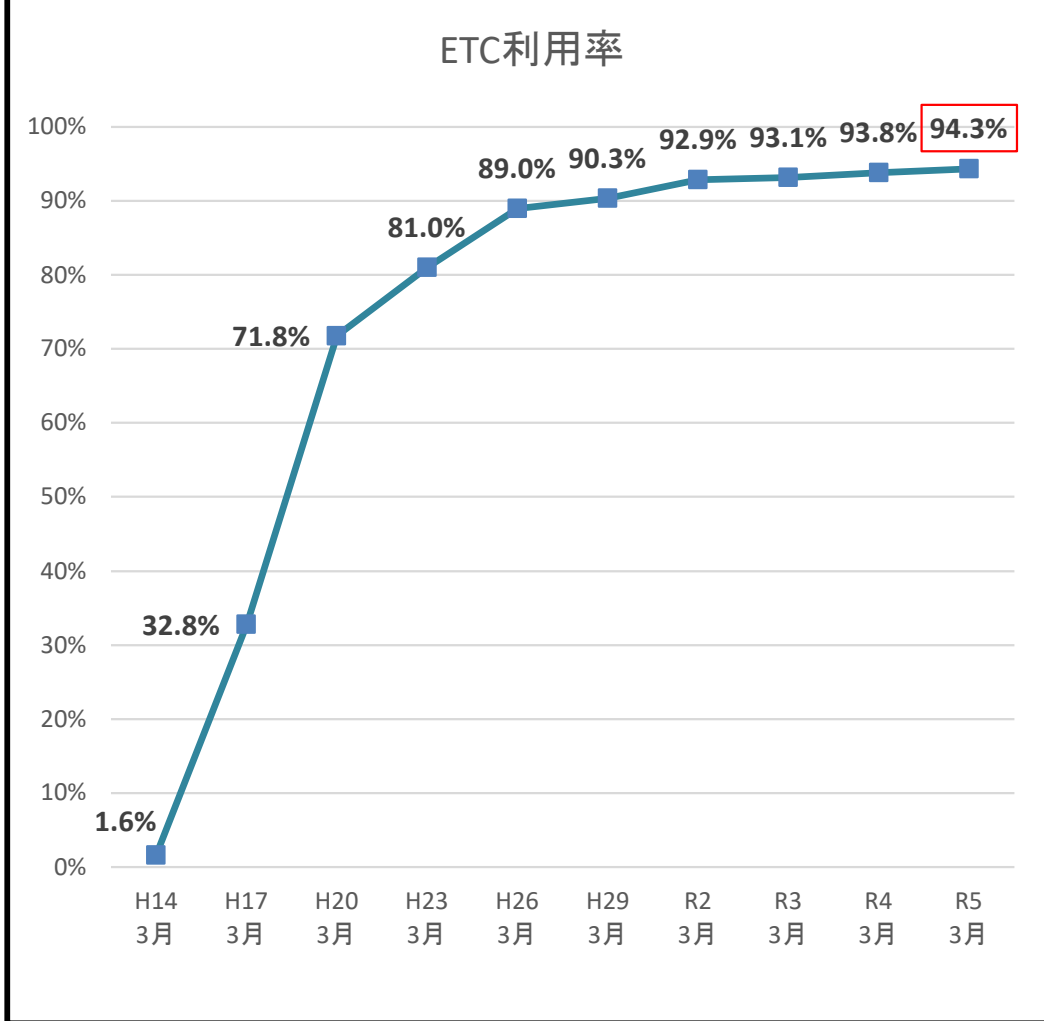
※ 本四高速については、現時点で新たに更新が必要な箇所は顕在化しておらず、引き続き、適切な維持管理を実施。

※ 事業費は端数処理の関係で合計が合わない場合がある。

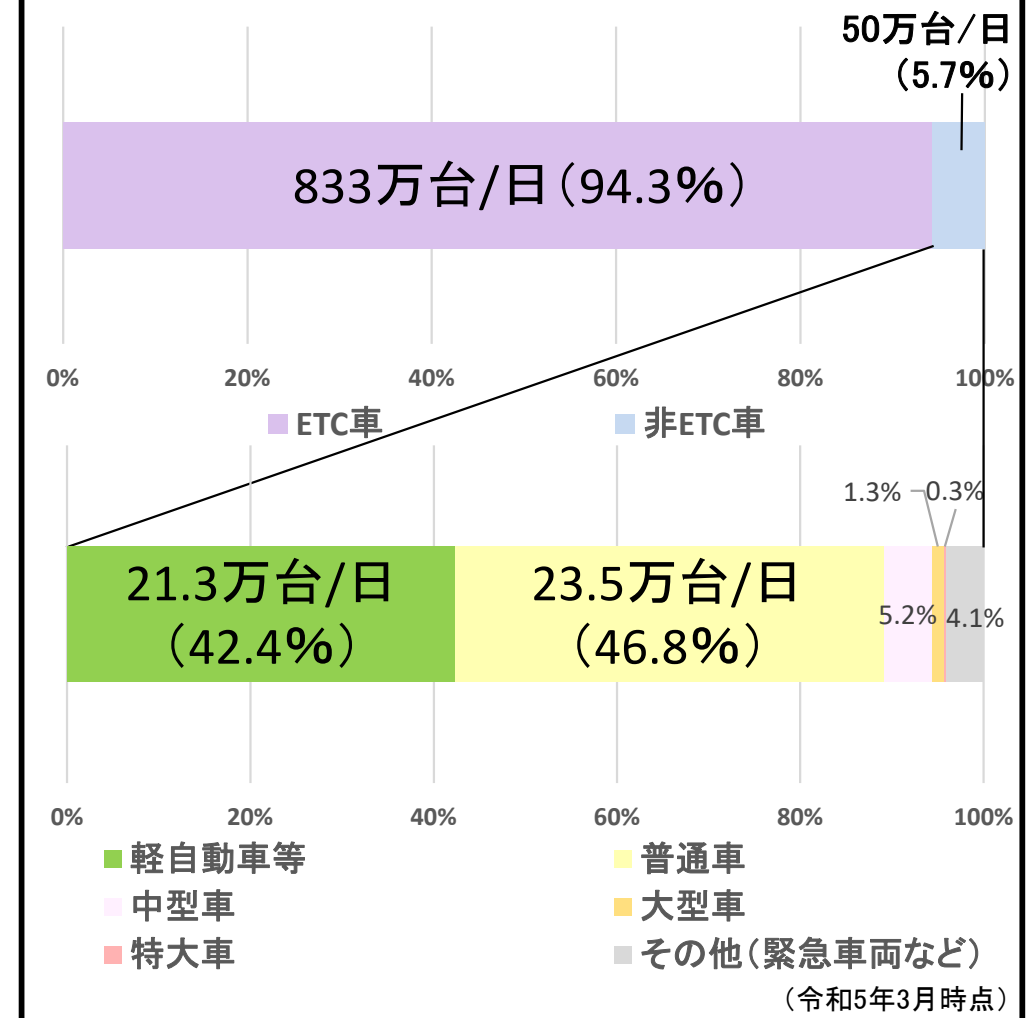
ETC利用状況の推移と非ETC利用の割合

- 高速道路会社6社の高速道路におけるETC利用率は94.3%（令和5年3月実績）
- 非ETC利用は1日あたり約50万台あるが、このうち軽自動車等が約4割、普通車が約5割

【ETC利用状況の推移】



【ETC利用と非ETC利用の割合】



料金徴収に係る経費について

- NEXCO3社の令和4年度の料金收受コストの合計は、約1,700億円
- そのうち料金所での料金收受や監視等に係る経費は、約800億円
- 一方、ETCの各種割引の運営等に係る経費は、約300億円

【NEXCO3社の料金收受に関する経費】

項目	NEXCO3社 (R4年度実績)	備考
料金徴収施設に係る経費 (料金所施設(上屋、ゲート、機器)の維持管理、減価償却など)	約600億円	現金車・ETC車 双方に係る経費
料金收受業務に係る経費 (料金所での料金收受(現金)や監視員(現金・ETC双方)などの業務委託費など)	約800億円	現金車・ETC車 双方に係る経費 (今後、現金車 対応が減ることで減少)
ETC運営管理にかかる経費 (ETCに係る割引(大口・多頻度、マイレージなど)の運営、ETC収納手数料など)	約300億円	ETC車 に係る経費
合計	約1,700億円	

ETC専用化の導入状況について

- 令和4年3月以降、首都圏等の一部料金所からETC専用化の導入を開始し、現在75料金所で導入
- 引き続き、運用状況等を踏まえながら順次拡大を図り、料金所のキャッシュレス化等を計画的に推進

・各社毎の導入箇所数(令和5年12月現在)

高速道路会社	料金所数 ※1	ETC専用料金所の導入箇所数※2		
		うち都市部	計(箇所)	うち都市部
NEXCO東日本	456	125	5	3
NEXCO中日本	284	102	10	7
NEXCO西日本	436	95	11	4
首都高速	179	179	35	35
阪神高速	143	143	13	13
本四高速	34	—	1	—
高速6社合計	1,532	644	75	62

※1 料金所のうち、スマートICを除く。

※2 令和5年12月時点で導入している箇所数を計上。



ETC専用化した首都高速道路都心環状線霞が関(外回り)入口

・ETC専用化のロードマップ

	R 3年度 (2021年度)	R 4年度 (2022年度)	R 5年度 (2023年度)	R 6年度 (2024年度)	R 7年度 (2025年度)	R 8年度 (2026年度)	...	R 12年度頃 (2030年度頃)
都市部	導入準備	首都圏等から先行導入開始 ⇒ 順次拡大				順次拡大 ⇒ 全線		
地方部	導入準備		数箇所導入開始 ⇒ 運用状況や各地域の特性等を考慮しつつ順次拡大					全線

→ 半導体供給不足等により、車両検知器をはじめとしたETC設備等の整備に遅れが発生

都市部(首都圏)のETC専用化導入箇所

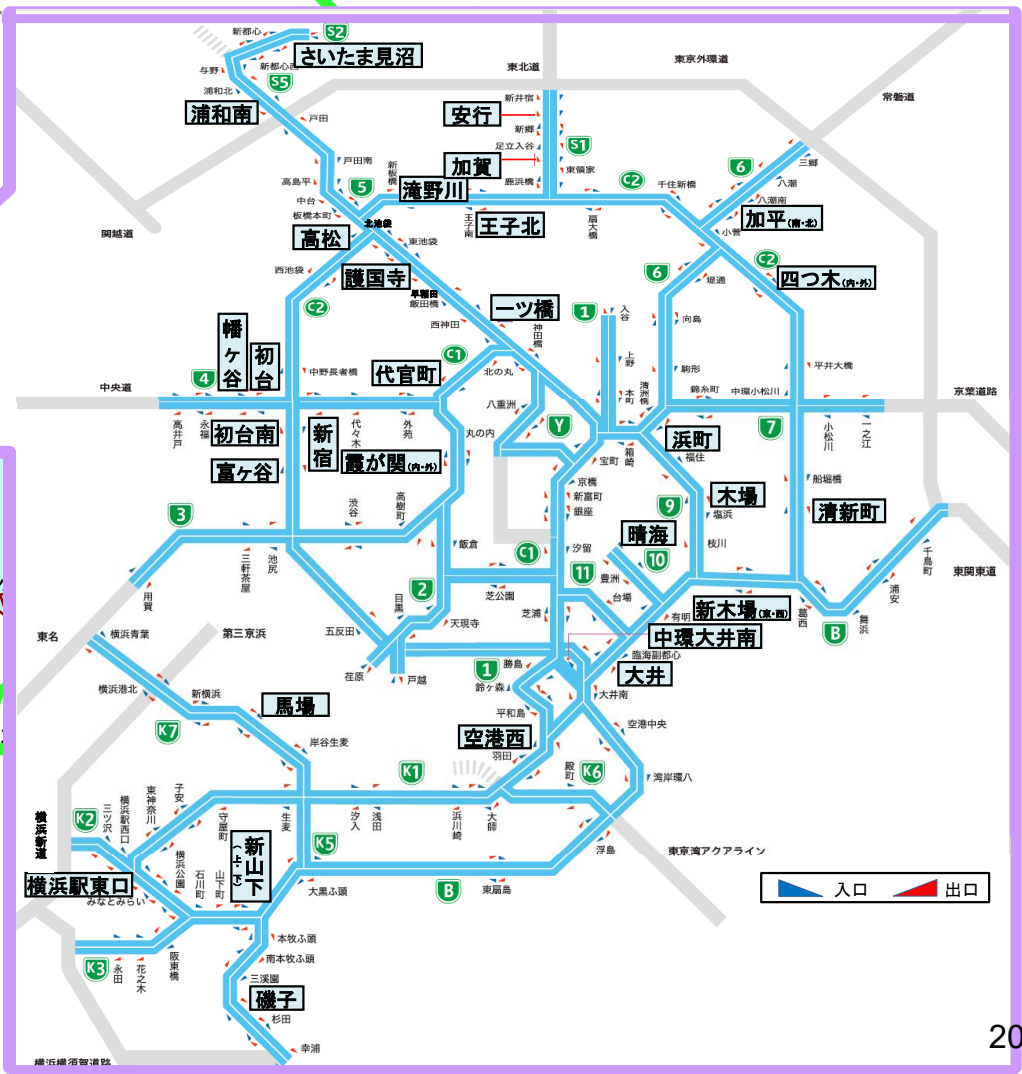
凡例

■ 導入箇所



(R5.12現在)	料金所数	導入箇所数
首都高速	179※1	35
NEXCO東日本	125	3
NEXCO中日本	22	3

※1ロードマップ公表時より、料金所閉鎖等に伴い181→179に変更



都市部(中京圏)のETC専用化導入箇所

凡例

導入箇所

(R5.12現在)

料金所数

導入箇所数

NEXCO中日本

80※1


4

※1 ロードマップ公表時より、料金所設置に伴い71→80に変更



※点線は事業中区間

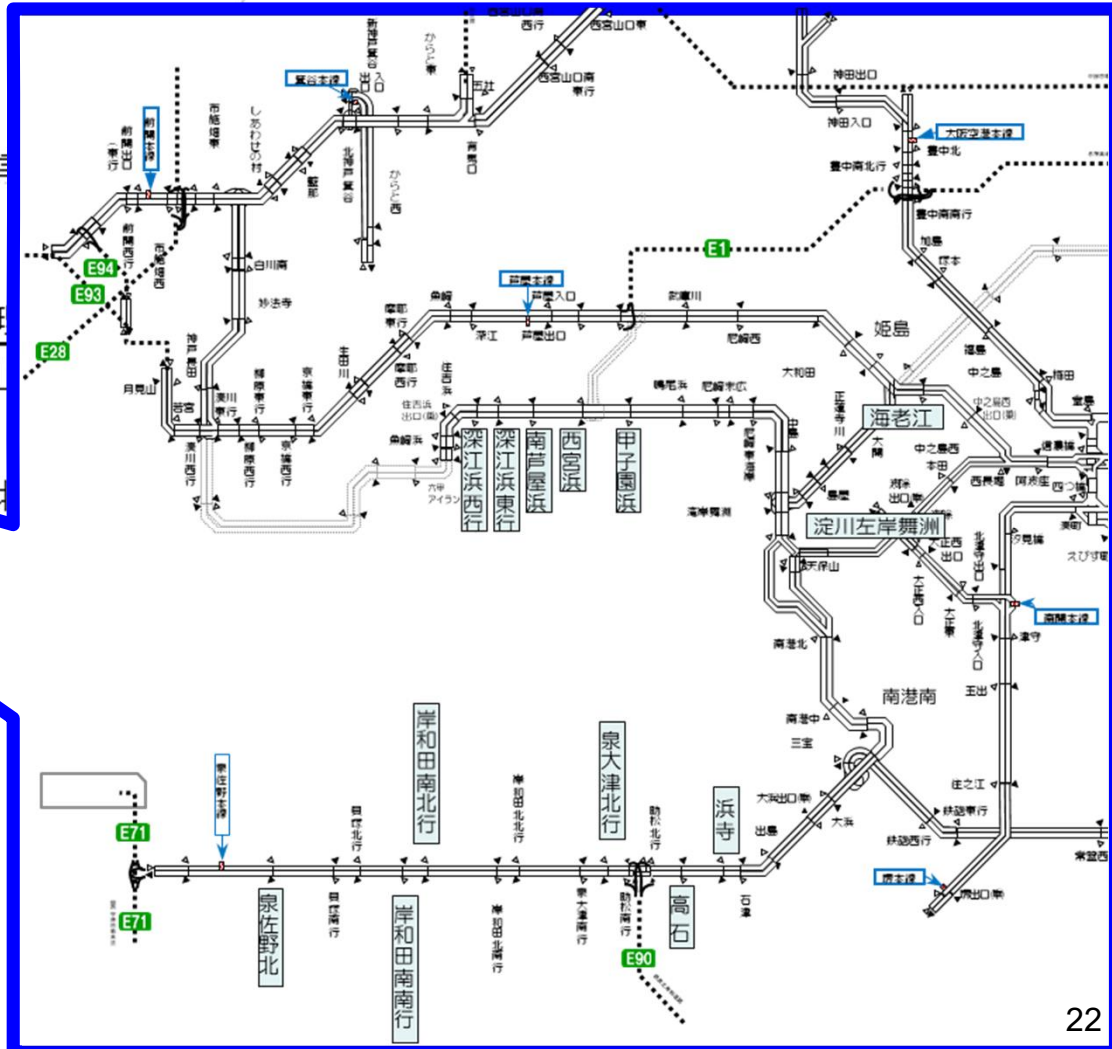
都市部(近畿圏)のETC専用化導入箇所

凡例
 導入箇所




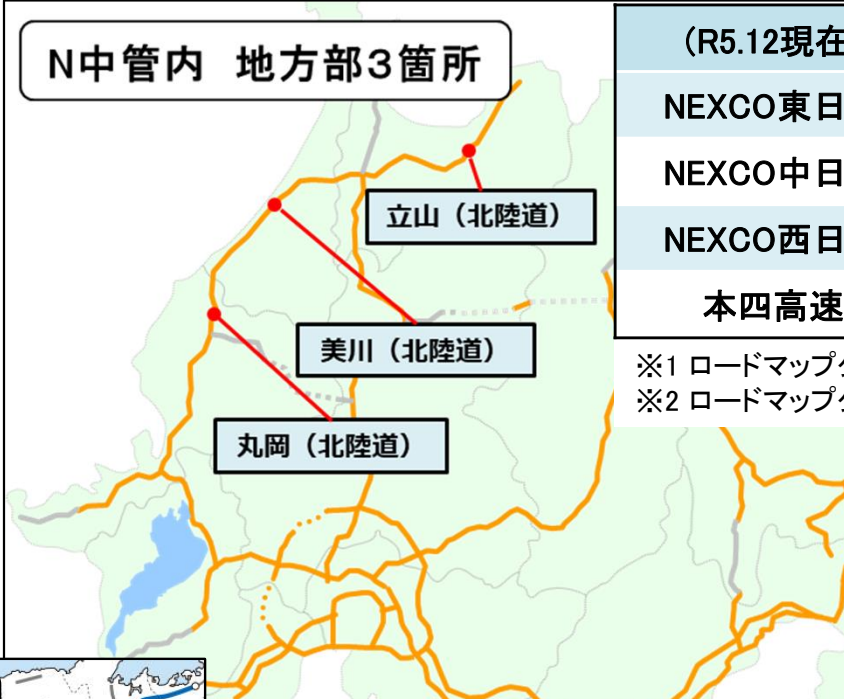
(R5.12現在)	料金所数	導入箇所数
阪神高速	143※1	13
NEXCO西日本	95※2	4

※1 ロードマップ公表時より、料金所撤去・設置に伴い144→143に変更
 ※2 ロードマップ公表時より、料金所設置に伴い94→95に変更



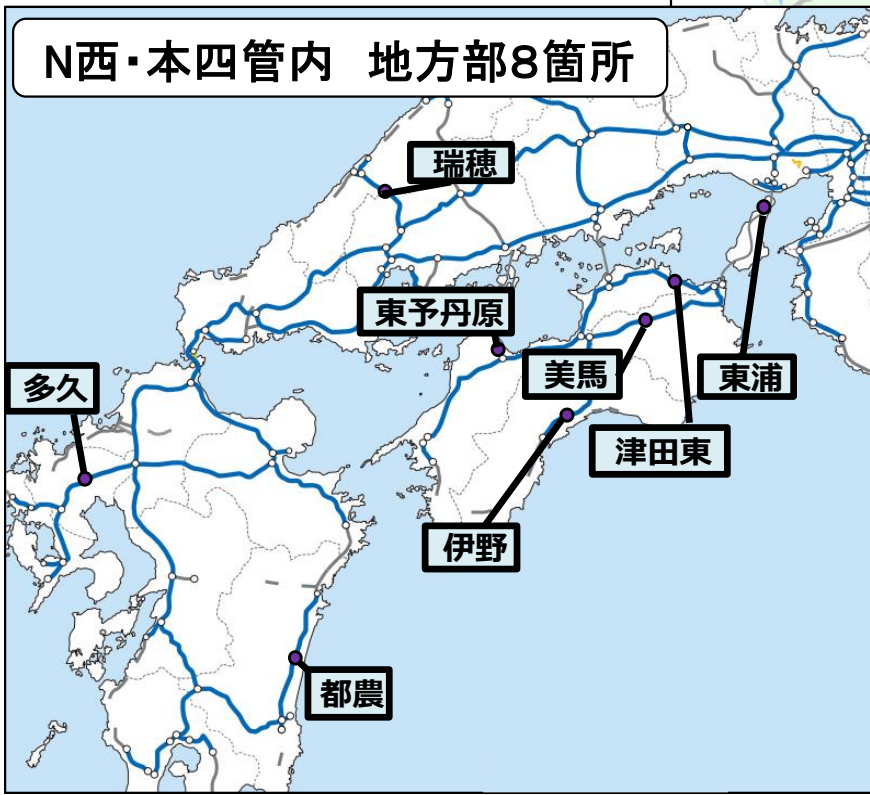
地方部のETC専用化導入箇所

凡例
 導入箇所



(R5.12現在)	料金所数	導入箇所数
NEXCO東日本	331	2
NEXCO中日本	182 ※1	3
NEXCO西日本	341 ※2	7
本四高速	34	1

※1 ロードマップ公表時より、料金所設置に伴い179→182に変更
 ※2 ロードマップ公表時より、料金所設置に伴い339→341に変更

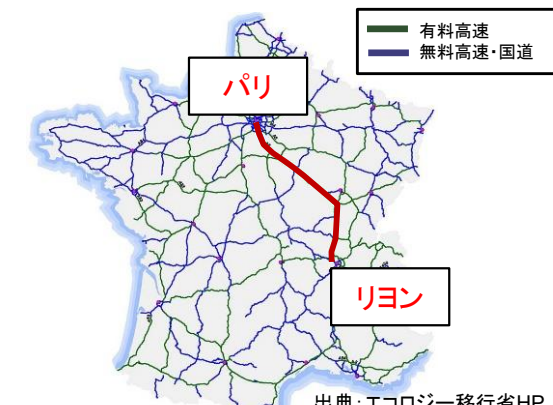


諸外国の高速道路における車種区分の事例

● フランス【区分数:5】（APRR社が管理するパリ・リヨン間の高速道路）

区分	該当車両	料率
クラス1	・車高2m以下、かつ車両総重量3.5t以下の車両 ・車高2m以下、かつ牽引車の車両総重量3.5t以下の連結車両	0.10ユーロ/km
クラス2	・車高2m超かつ3m未満、かつ車両総重量3.5t以下の車両 ・車高2m超かつ3m未満、かつ牽引車の車両総重量3.5t以下の連結車両	0.16ユーロ/km
クラス3	・2軸車両、車高3m以上または車両総重量3.5t超	0.25ユーロ/km
クラス4	・3軸以上の車両、車高3m以上または車両総重量3.5t以上 ・車高3m以上の連結車両 ・牽引車の車両総重量3.5t以上の連結車両	0.35ユーロ/km
クラス5	・バイク、側車、三輪車	0.06ユーロ/km

出典:仏高速道路会社連盟(ASFA)HP



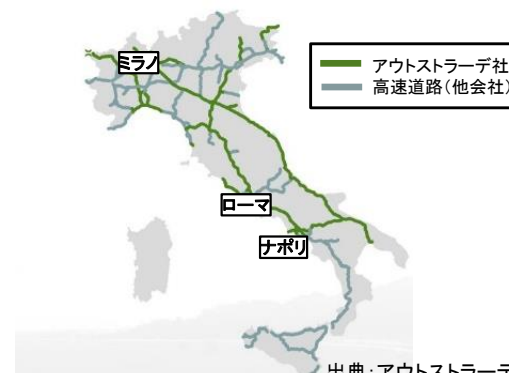
出典:エコロジー移行省HP

APRR社高速道路A7(パリ~リヨン間)

● イタリア【区分数:5】（アウトストラデー社が管理する平地部における高速道路）

区分	該当車両	料率
クラスA	前車軸部分の車高が1.3m以下の2軸の車両(バイク、乗用車等)	0.07231ユーロ/km
クラスB	前車軸部分の車高が1.3m以上の2軸の車両(キャンピングカー、バス、2軸のトラック等)	0.07401ユーロ/km
クラス3	3軸の車両または連結車両(例えば、乗用車2軸被牽引の貨物台車1軸の場合等も含む)	0.09862ユーロ/km
クラス4	4軸の車両または連結車両	0.14864ユーロ/km
クラス5	5軸以上の車両または連結車両	0.17530ユーロ/km

出典:アウトストラデー社HP



出典:アウトストラデー社HP

アウトストラデー社管理の高速道路

● スペイン【区分数:3】（AVASA社が管理するビルバオ・サラゴサ間の高速道路）

区分	該当車両	料率※
普通車	・バイク(側車の有無を問わない) ・2軸4輪の乗用車、2輪の被牽引車を牽引するものも含む ・2軸4輪のバン、2輪の被牽引車を牽引するものも含む	0.12ユーロ/km
大型車1	・2軸の貨物車、バス ・3軸の貨物車、バス、2軸の貨物車、バスで1軸の被牽引車を牽引するもの ・2軸4輪の乗用車、バンで、1軸のダブルタイヤの牽引車を牽引するもの	0.22ユーロ/km
大型車2	・4軸以上の貨物車、バス ・乗用車、バン、ミニバス(全て2軸4輪)で、2軸以上の被牽引車を牽引するもの、または1軸のダブルタイヤの被牽引車を牽引するもの	0.25ユーロ/km



出典:高速道路会社連盟(ASETA)

AVASA社高速道路A68(ビルバオ~サラゴサ間)

出典:公共事業省資料

※ABRTIS社HP資料 https://www.autopistas.com/wp-content/uploads/2022/12/23_003-Avasa-AP68-Bilbao-Zaragoza-T23.pdf

諸外国の高速道路における車種区分の事例

● 中国(旅客車両)【区分数:4】 ● 中国(貨物車両)【区分数:6】

(北京市内の標準的な対距離料金制を採用している高速道路)

区分	該当車両	料率※
1型	全長6m以下、かつ9人乗りまでの微型・小型旅客自動車	0.5元/km
2型	全長6m以下、かつ10～19人乗りの中型旅客自動車	1元/km
	乗用車	
3型	全長6m超、かつ39人乗りまでの大型旅客自動車	1.5元/km
4型	全長6m超、かつ40人乗り以上の大型旅客自動車	1.8元/km

区分	該当車両	料率※
1型	全長6m以下、かつ最大積載量4,500kg以下の2軸車	0.5元/km
2型	全長6m以下、もしくは最大積載量4,500kg超の2軸車	1.27元/km
3型	3軸車	1.7元/km
4型	4軸車	1.9元/km
5型	5軸車	1.97元/km
6型	6軸車	2元/km

出典:「收费公路车辆通行费车型分类」(JT/T 489-2019)

※北京市HP資料 <https://jtw.beijing.gov.cn/xxgk/jtgf/202001/P020200117347119107623.pdf>



北京市の高速道路

出典: Google Mapをもとに作成

● 韓国【区分数:6】 (韓国道路公社の管理する高速道路)

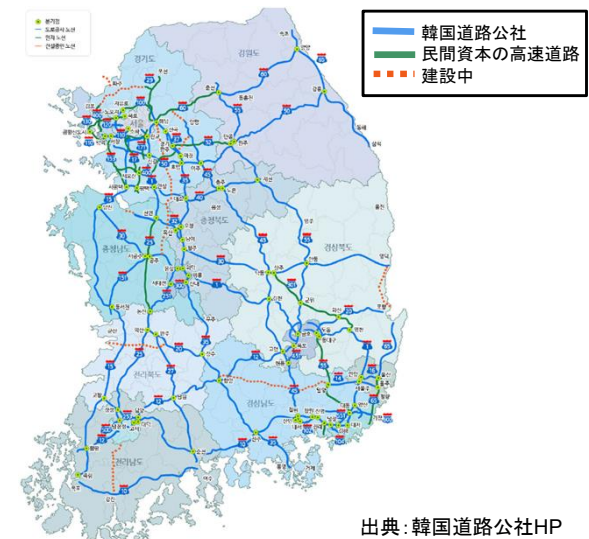
区分	該当車両	料率
1種(普通車)	2軸、車輪幅279.4mm以下(普通車(1000cc超)、小型乗合車、小型貨物車)	44.3ウォン/km
1種(軽自動車)	2軸、排気量1000cc以下、長さ3.6m、幅1.6m、高さ2.0m	22.2ウォン/km
2種	2軸、車輪幅279.4mm超過、輪距1800mm以下(中型乗合車、中型貨物車)	45.2ウォン/km
3種	2軸、車輪幅279.4mm超過、輪距1800mm超過(大型乗合車、大型貨物車)	47.0ウォン/km
4種	3軸の大型貨物車	62.9ウォン/km
5種	4軸以上の特殊貨物車	74.4ウォン/km

出典: 韓国道路公社(KEC)HP

(参考)

・韓国では道路交通法第63条に基づき、バイクの高速道路の通行は禁止されている。

・日本と同様にターミナルチャージが設定されている。IC型の料金所(閉鎖式)の場合は900ウォン/回、本線料金所(開放式)の場合700ウォン/回
2車線区間利用の場合は50%割引。



韓国道路公社管理の高速道路

出典: 韓国道路公社HP

高速道路料金の車種区分 検討スケジュール(案)

本日

国土幹線道路部会

・高速道路料金の車種区分について



国、高速道路会社において最新データを用いた算定作業

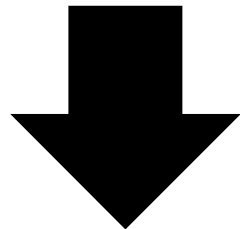


国土幹線道路部会

- ・最新データを用いた算定結果をたたき台として、関係団体(道路利用者団体、自動車製造・販売団体など)からのヒアリングも行いつつ、車種区分のあり方や車種間比率の算定について議論
 - ✓ 現行の3つの考え方(占有者負担、原因者負担、受益者負担)の算定において追加・修正すべき事項
 - ✓ 社会経済状況の変化を踏まえ、3つの考え方以外に新たに考慮すべき事項
 - ✓ その他、車種区分に関して配慮すべき事項 等

(想定)
秋・冬頃～

(必要に応じて算定作業の修正、議論)



車種区分についての対応方針を決定