

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的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

令和6年1月16日国土幹線道路部会
会議資料

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度合い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度合い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	普通車	1.0	軽自動車等	0.8
普通乗用自動車	1.3			普通車	1.0
普通貨物自動車 (2車軸)等	1.5	大型車	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	1.65
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

車種区分設定の考え方

- 現行車種区分の検討に当たっては、道路運送車両法における車両区分を基に、高速道路料金に反映すべき要素を考慮し、13車種を設定。
- 実際に徴収する区分については、料金所における徴収能力を踏まえ、5車種に整理。

5車種 (現行料金徴収区分)

軽自動車等
普通車
中型車
大型車
特大車



・料金所における徴収能力を踏まえた整理

- 車両の目視確認
- 通行券の確認
- システム処理能力

昭和63年道路審議会答申(抄)

5車種区分であれば、料金徴収機械の改良により、料金所における利用者に対するサービスを低下させることなく、料金徴収を行うことが可能である。

13車種 (現行車種区分検討のベース)

自動二輪
軽乗用
軽貨物
小型乗用
普通乗用
貨客車
小型貨物
マイクロバス
普通貨物(普通)
バス(路線)
普通貨物(大型)
バス(その他)
普通貨物(特大)



・高速道路料金徴収上考慮すべき要素を組み合わせて決定

- 車両諸元(大きさ、重さ)
- 用途(乗用、貨物、乗合)

道路運送車両法における 車両区分の例

【種別】

普通自動車
小型自動車
小型自動車(二輪)
軽自動車
軽自動車(二輪)

【用途】

乗用自動車
貨物自動車
乗合自動車

【定員】

貨物自動車
貨客車

【ナンバープレート】

車両総重量8トン
最大積載量5トン
定員30人

現行の車種間料金比率の算定方法

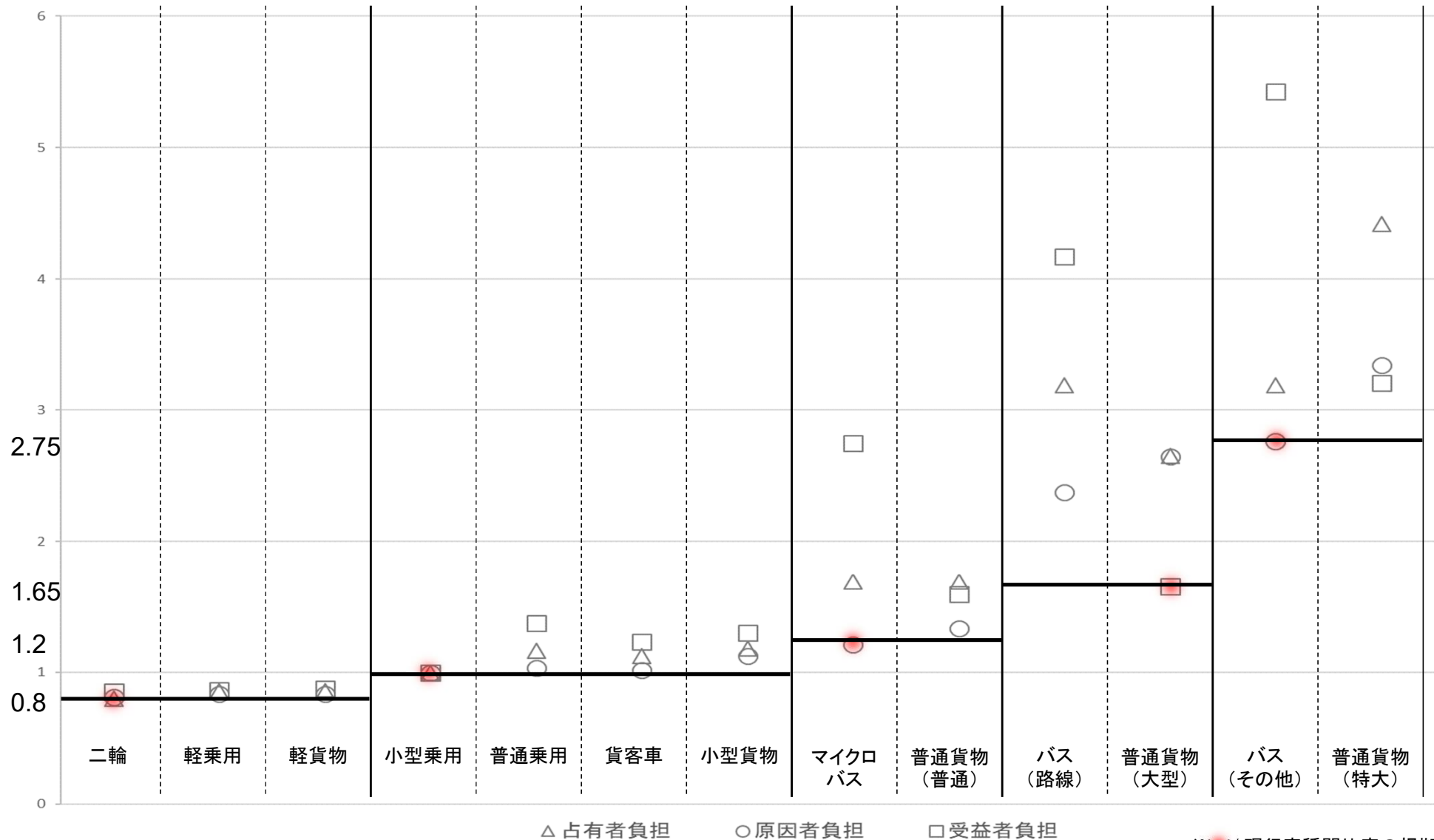
	考え方	具体的な算定方法	算定に用いる 主なデータ
占有者負担	✓ 各車種が、高速道路を空間的・時間的に占有する割合に応じ費用を分担	➤ 空間的占有の割合は、「長さが大→占有割合が大」、時間的占有の割合は、「速度が大→占有割合が小」という関係があることから、 <u>車両の長さを速度で除した値</u> を用いる。	◆ 車両諸元(車両長) ◆ 速度
原因者負担	✓ 各車種が、高速道路の建設及び管理にかかる費用の原因となる(影響を与える)割合に応じ費用を分担	➤ 建設費と管理費について、土工や舗装補修といった <u>工種別に要する費用を、各工種に影響を与える車両の特性(大きさ、重さ、性能等)*</u> に応じて各車種に配分した額を用いる。 * 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	◆ 車両諸元 ◆ 走行台キロ ◆ 建設費、管理費
受益者負担	✓ 各車種が、高速道路を利用することにより <u>受ける便益</u> に応じ費用を分担	➤ 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。	◆ 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。」

算定結果

- 公平な利用者負担と利用者サービス維持の観点から、普通車区分を3つに分類した5車種区分にグルーピング。
- 各グループにおいて、3負担ごとの13車種間比率のうち、最も小さい値を当該グループの車種間比率に設定。
(大型車区分以外の区分においては原因者負担比率を採用)



今回試算の算定条件

- 算定に用いるデータのデータ設定方法が明らかなものについては最新のデータにアップデートの上で、明らかなものについては妥当なデータを設定し試算。
- 算定フローについては、前回(S63)と同様。

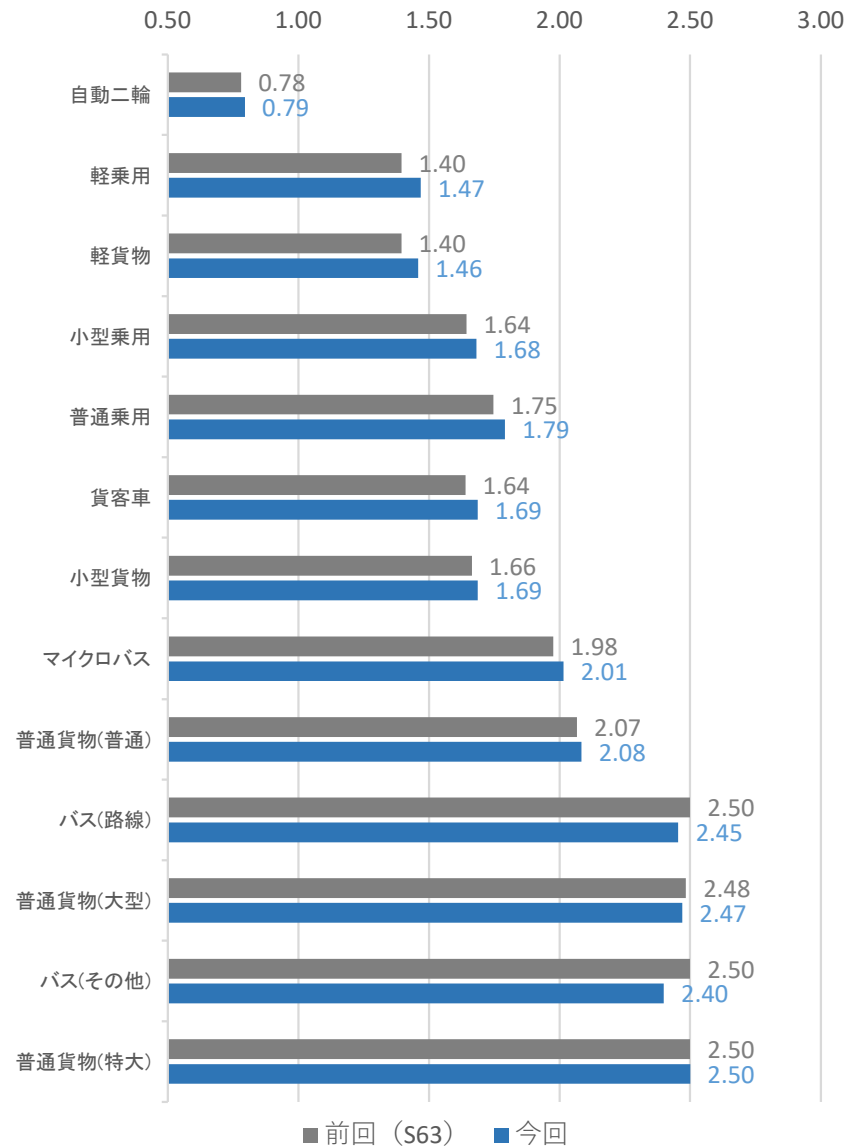
	データの種類	使用データ	
		S63検討時	今回
占有者負担	・車両長	✓ 各車種の平均値 ⇒二輪車については、前後50cmの車間距離を考慮	✓ 各車種の平均値 ※補足資料① ⇒二輪車についても、車間距離を考慮しない ※補足資料②
	・速度	✓ 実勢速度の平均値	✓ 実勢速度の平均値
原因者負担	・車両諸元	✓ 各車種の平均値	✓ 各車種の平均値 ※補足資料①
	・全体費用	✓ S31以降に発生する建設費、管理費	✓ R6以降に発生する建設費、管理費
	・交通量	✓ S61以降の総交通量	✓ R6以降の総交通量
	・工種別等費用	✓ 工種別に、諸元に応じて配分	✓ 工種別に、諸元に応じて配分 ⇒配分割合は、車種別配分比を代表している主要な工種の値を使用 ※補足資料③
受益者負担	・高速道路と一般道路の走行距離差、走行時間差	✓ 高速道ルート: 路線別代表ICペア ✓ 一般道ルート: 高速道ルートに対応するルート ✓ 車種別速度: 実勢速度	✓ 高速道ルート: 全ICペア ✓ 一般道ルート: 高速道ルートに対応するルート ✓ 車種別速度: 実勢速度
	・走行便益単価、時間便益単価	✓ 有料道路料金設定に用いる単価	✓ 費用便益分析マニュアル(R5.12) ⇒4車種の単価を13車種に補正 ※補足資料④
	・交通量	✓ S58交通量	✓ R3交通量

諸元の変化

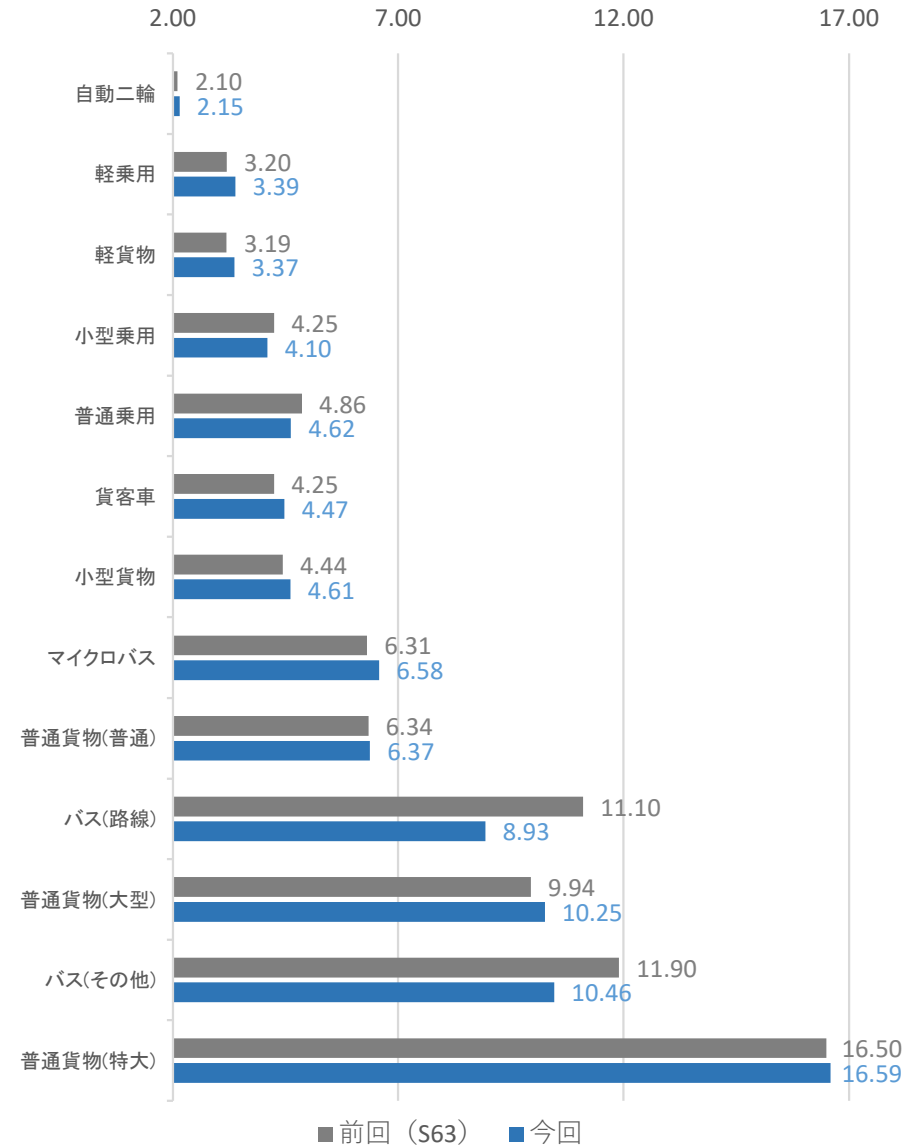
<補足資料①>

- 車両幅については、前回(S63)と今回で大きな差はない。
- 車両長については、特にバスで減少。

○車両幅(m)



○車両長(m)

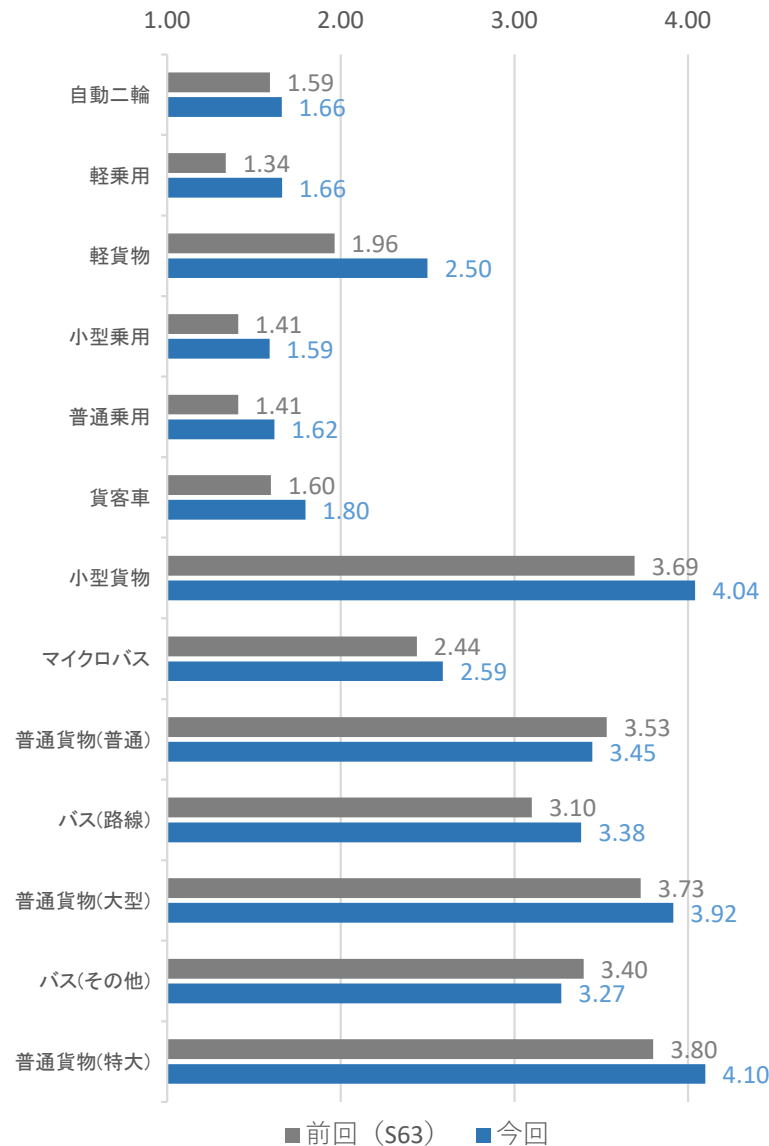


諸元の変化

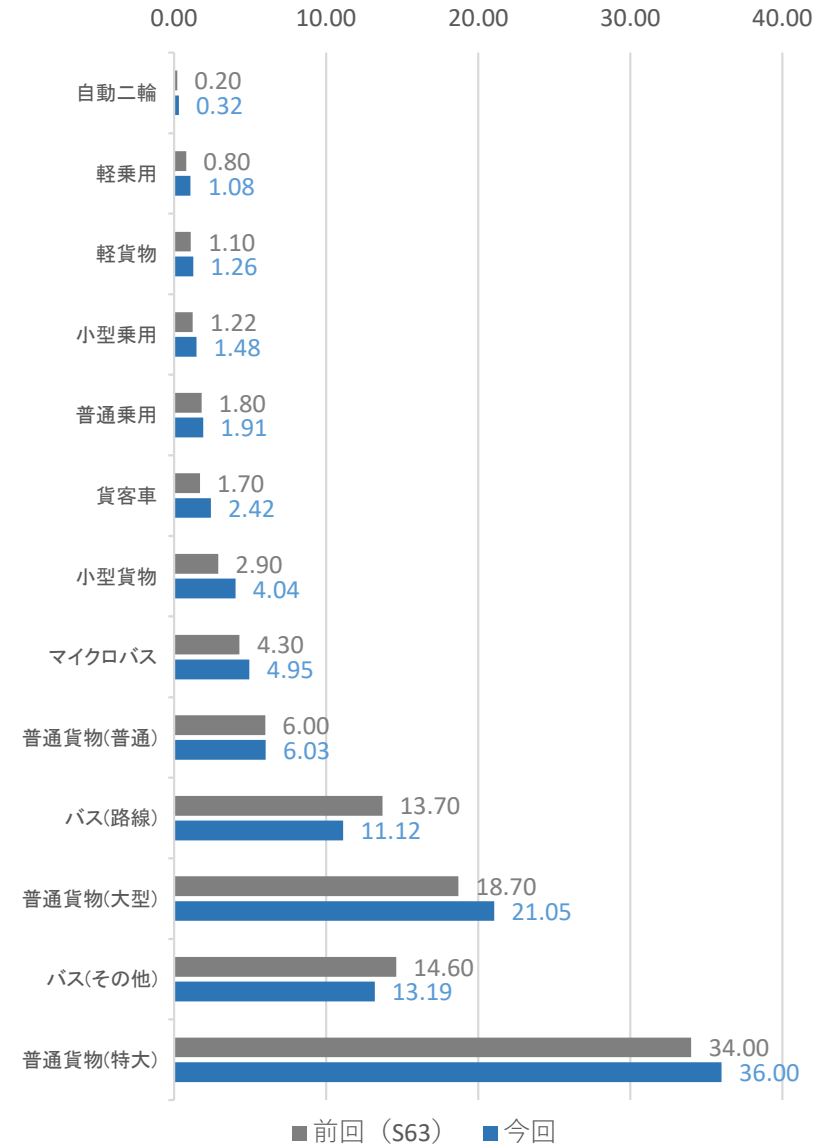
<補足資料①>

- 車両高については、全体的に増加傾向。
- 車両総重量については、バスを除き全体的に増加傾向。

○車両高(m)



○車両総重量(t)



二輪車における車間距離の取扱い

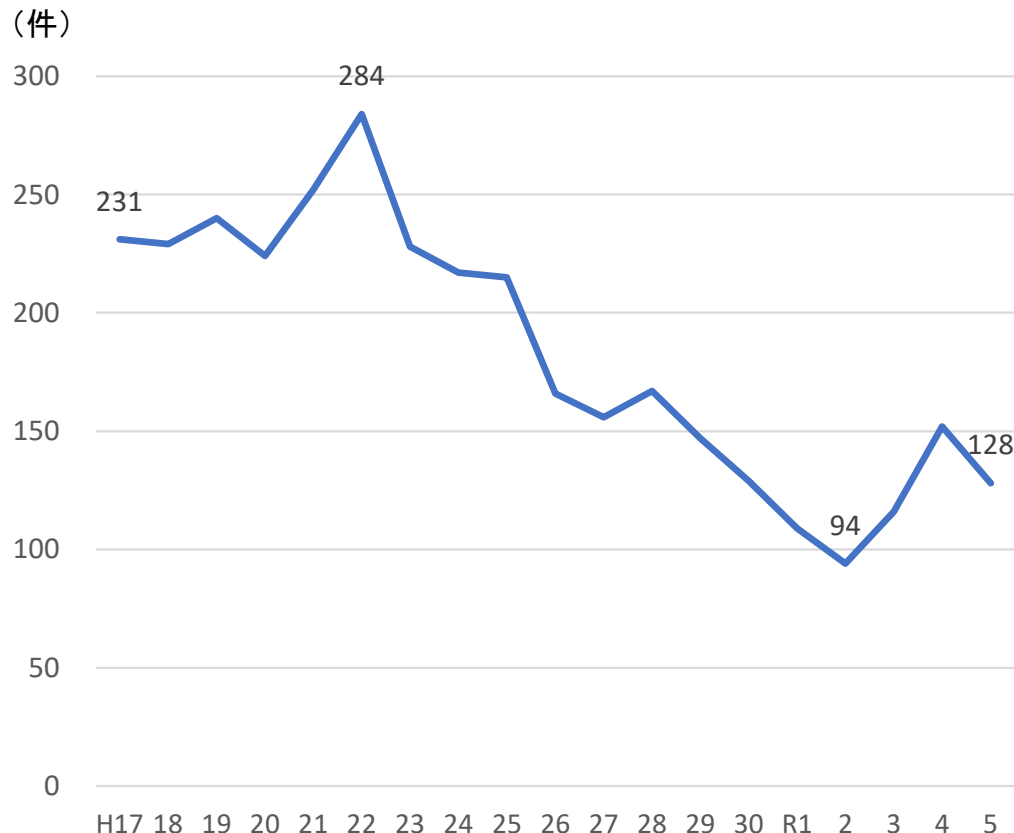
<補足資料②>

- 前回(S63)は、占有者負担の算定に用いる車両長について、自動二輪については、安全な走行※のために生じる車両の前後50cmを車両長に加えた長さを使用。
- 二輪車の交通事故件数の推移や、車両の安全対策の進捗も踏まえ、取扱いについて検討が必要。

※S63検討当時の考え方

- ・自動二輪は、事故発生時の被害が大きくなる懸念から、車間距離をより広く確保する傾向にあると推定
- ・また、後続車も、自動二輪が転倒したときのリスクへの懸念から、車間距離をより広く確保する傾向にあると推定

高速道路における二輪車の交通事故件数



出典 交通事故の発生状況(警察庁交通局)より国土交通省作成

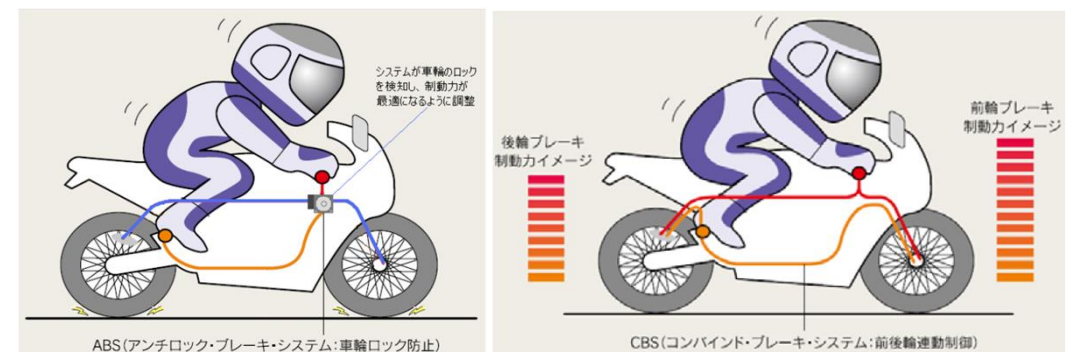
車両の安全対策

○ アンチロックブレーキシステム(ABS)

緊急時に強いブレーキを掛ける際や濡れて滑りやすくなっている路面でのブレーキの際等に車輪のロックを防止することで、直進時において、運転者が転倒を恐れずに最適なブレーキを掛けることができるシステム

○ コンバインドブレーキシステム(CBS)

前後輪のブレーキを連動させることで、運転者が一方のブレーキのみを操作した場合等でも、前後輪に適切な制動力が得られるシステム



※いずれも、新型車については平成30年以降、継続生産車については令和3年以降装備義務付け

出典 二輪自動車へのABS(アンチロックブレーキシステム)の装備義務付け等に係る関係法令の改正について(国土交通省自動車局)

車種別費用配分

＜補足資料③＞

＜前回の整理＞

- 建設費については、車両諸元に応じて各車種に傾斜配分するのを基本とし、一部の費用については均等配分とした。
- 管理費については、補修費等を傾斜配分するとともに、巡回費など日常的な道路運営に係る費用については均等配分とした。

＜今回の整理＞

- 建設費については、前回均等配分とした費用は、車両諸元の影響を受けうることや、全体に占める割合が少ないことから、傾斜配分とする。
- 管理費については、原則として前回の整理と同様とし、補修費など修繕に係る費用については、更新費と併せて保全費として切り出し傾斜配分とする。

前回の配分方法

○建設

- | | |
|---|------------------|
| ・土工費
・舗装費
・トンネル費
・橋費
・用地補償費 等 | ・照明工費
・側道工費 等 |
|---|------------------|

○管理

- | | |
|--|---|
| ・清掃費
・雪氷対策作業費
・橋梁伸縮継手補修費
・舗装補修費
・本線拡幅費 等 | ・光熱水費
・道路巡回費
・人件費
・電気通信施設改良費 等 |
|--|---|

今回の配分方法

○建設（新設・改築費）

- | | |
|---|------------------|
| ・土工費
・舗装費
・トンネル費
・橋費
・用地補償費 | ・照明工費
・側道工費 等 |
|---|------------------|
- 代表工種として配分比を試算、傾斜配分比率として適用

○保全（修繕費、更新費）

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ・橋梁修繕費※
・舗装修繕費
・トンネル修繕費 | ・橋梁更新費※
・土構造物修繕費 等 |
|-------------------------------|-----------------------|

○管理（計画管理費）

- | | |
|--------------------|---------------------------|
| ・清掃費
・雪氷対策作業費 等 | ・光熱水費
・道路巡回費
・人件費 等 |
|--------------------|---------------------------|

傾斜配分費用

均等配分費用

- ✓ 新設・改築費、修繕費、更新費は、一律に諸元に応じて傾斜配分
- ✓ 配分比率は、新設・改築費の主要5工種の加重平均値を使用
- ✓ 計画管理費は、日常的な道路運営に係る費用の性質に着目し配分方法を決定

※ 橋梁に係る修繕・更新関連費用は、最新の学術的知見を踏まえ、軸重の12乗を基に配分比率を決定

(参考) 修繕費・更新費の費用配分

<補足資料③>

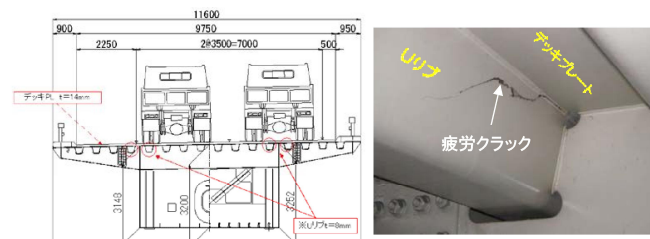
- 保全に係る費用である修繕費・更新費については、その発生原因が車両諸元に影響を受けうることから、新設・改築費と同様の配分比率を適用。
- ただし、橋梁については、車両重量が疲労損傷に与える影響についての研究が進んでいることから、各車種における軸重の12乗に比例して関連費用を配分。

構造物の劣化

■舗装(橋梁)の腐食等



■床板のクラック

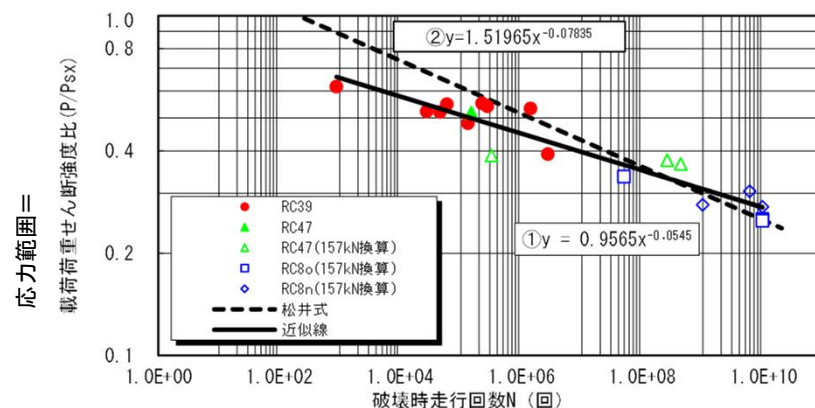


車両幅(舗装幅)や
車両重量による
影響

床板疲労への影響

- ・走行車両が舗装に与える疲労については、車両重量の4乗に比例するものとして計算※
- ⇒橋梁(コンクリート床板)に対しては、車両重量の12乗に比例するという研究結果も存在

※舗装の構造に関する技術基準・同解説より



全供試体の載荷荷重せん断強度比 (P/Psx) と破壊時走行回数の関係
(Psx = 静的押し抜き強度, P=載荷荷重)

①土木研究所によるS-N線¹⁾

$$\log_{10}(P/P_{sx}) = -0.0545 \cdot \log_{10} N + \log_{10} 0.9565$$

$$m = 18.3$$

②松井によるS-N線²⁾

$$\log_{10}(P/P_{sx}) = -0.07835 \cdot \log_{10} N + \log_{10} 1.51965$$

$$m = 12.8$$

【参考資料】

- 1)国土交通省国土技術政策総合研究所 道路橋床版の疲労耐久性に関する試験 国総研資料第28号, P45, 2002.3
- 2)松井繁之: 橋梁の寿命予測, 安全工学Vol.30 Np.6, pp.432-440, 1991

便益単価の補正

<補足資料④>

- 前回(S63)使用した各車種の単価は、当時妥当と考えられた一定の仮定の下に設定されたもの。
- また、最新の単価(費用便益分析マニュアル(道路局・都市局、R5.12)に定める便益単価)における区分は4車種のみ。
- そのため、これらの単価を補正し、今回の受益者負担の算定に使用。
- なお、現在、費用便益分析マニュアルは更新作業中であることから、便益単価については引き続き検討が必要。

■時間便益単価(円/分)

	乗用				バス			小型貨物			普通貨物		
	自動二輪	軽乗用	小型乗用	普通乗用	マイクロバス	バス(路線)	バス(その他)	軽貨物	貨客車	小型貨物	普通貨物(普通)	普通貨物(大型)	普通貨物(特大)
前回(S63)使用値	22.0 (小型乗用 × 0.7)	22.0 (小型乗用 × 0.7)	31.0 [実値]	44.0 [実値]	82.0 (バス(その他) × 0.5)	124.0 [実値]	164.0 [実値]	22.0 (小型貨物 × 0.7)	32.0 (小型貨物 × 1)	32.0 [実値]	46.0 [実値]	46.0 (普通貨物(普通) × 1)	92.0 (普通貨物(普通) × 2)
費用便益分析マニュアル(R5)算定値	41.02				386.16			52.94			76.94		

課題

- ・一部の車種では、実際に求めた値ではなく、一定の仮定の下に設定
- ・4車種しかなく、13車種に区分されていない

<今回の考え方>

補正①

- ・前回(S63)の13車種の便益を、現在の車種別平均乗車人員や車種別最大積載量で可能な限り補正

補正②

- ・補正①後の13車種の便益を基に、費用便益分析マニュアルにおける4車種の便益を13車種に展開

※ 走行便益単価については、補正②の方法で補正

(参考) 補正プロセス

<補足資料④>

【補正①】 実際に値を求めた車種(基準車種)を基準に、各グループ※に属する車種について、平均乗車人員や車両総重量をパラメータとして補正。

【補正②】 各グループに属する車種の単価を交通量で加重平均し、最新の単価と比較。比較して求めた補正値を補正
①後単価に乗じて、今回使用する単価を設定。

※乗用、乗合、小型貨物、普通貨物

時間便益単価

- ・乗用車、バス・・・平均乗車(乗客)人員及び交通量で補正
- ・貨物車……………平均乗車人員、最大積載量及び交通量で補正

走行便益単価

- ・交通量で補正

<設定方法(例:時間便益単価)>

○乗用車

	自動二輪	軽乗用	小型乗用	普通乗用
前回 (S63)	22.0 (0.7)	22.0 (0.7)	31.0 (1.0)	44.0
(平均乗車人員で補正)		↓ ↓ ↓ ↓	補正①	
補正值	26.2	30.2	31.0	44.0
(交通量で加重平均)				
	37.30			
	↓ × 1.10 補正②			
費用便益分析 マニュアル(R5)	41.02			
(各車種単価に乗じる)				
新たな単価	28.77	33.17	34.09	48.38

○普通貨物車

	普通貨物 (普通)	普通貨物 (大型)	普通貨物 (特大)
前回(S63)	46.0 (1.0)	46.0 (1.0)	92.0 (2.0)
	↓	↓	↓
	(人員)23.0※ (貨物)23.0	(人員)23.0※ (貨物)23.0	(人員)46.0※ (貨物)46.0
〔 人員:平均乗車人員で補正 貨物:最大積載量で補正 〕		↓ ↓ ↓	補正①
補正値	(人員)23.0 (貨物)23.0	(人員)23.0 (貨物)105.5	(人員)23.0 (貨物)218.2
(交通量で加重平均)			
	(人員)23.0 (貨物)89.75		
	↓	(人員)×1.67 (貨物)×0.43	補正②
費用便益分析 マニュアル(R5)	(人員)38.47 (貨物)38.47		
	(各車種単価に乗じる)		
	(人員)38.47 (貨物)9.86	(人員)38.47 (貨物)45.20	(人員)38.47 (貨物)93.51
	↓	↓	↓
新たな単価	48.33	83.67	131.98

※ 人員と貨物の価値が等しいと仮定

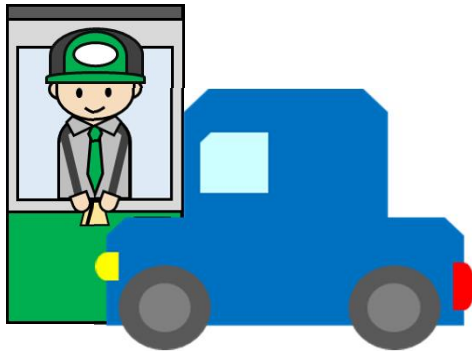
注 単位は円/分

ETCによる徴収能力の向上

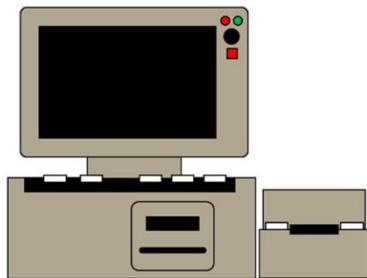
- 昭和63年道路審議会答申では、「5車種区分であれば、料金徴収機械の改良により、料金所における利用者に対するサービスを低下させることなく、料金徴収を行うことが可能である。」とされているところ。
- 昭和63年当時は、収受員が目視で料金徴収を行っていた一方、現在では、ETCにより料金所の処理能力が大幅に向上しているため、13車種での判別も可能※。

※現在の料金収受システムには詳細な情報を把握する仕組みがないため、実現にはシステム改良が必要

現金車の車種判別フロー(S63当時)



①料金所のブースにおいて収受員が目視で車種を判定



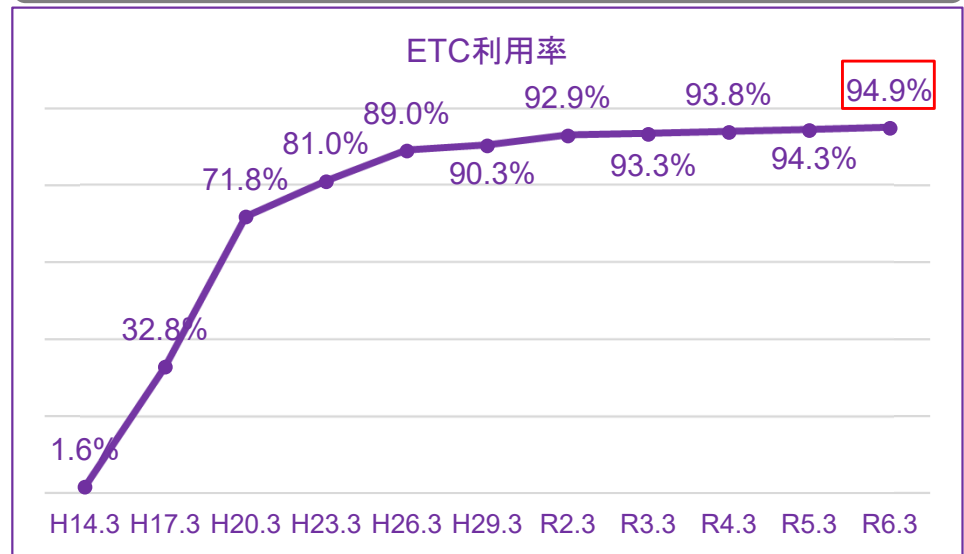
②料金所の機械で車種ボタンを押下し処理

③料金の確定

昭和63年道路審議会答申(抄)

5車種区分であれば、料金徴収機械の改良により、料金所における利用者に対するサービスを低下させることなく、料金徴収を行うことが可能である。

ETC利用率の増加と専用化の推進



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

看板・路面標示で
「ETC専用」
であることを案内

将来の車種別料金のあり方 ① ETC専用化の拡大

- 現在ではETCが導入され、ETC車載器には料金収受に必要な車両情報等を格納。
- このため、将来のETC専用化と併せて、車両の諸元や用途等を精緻に反映した車種別料金を設定できる可能性※。

※現在の料金収受システムには詳細な情報を把握する仕組みがないため、実現にはシステム改良が必要

ETC車載器による 車両情報等の取得

車載器セットアップ時に、自動車検査証等を基に
料金収受に必要な車両情報等を格納

<自動車検査証に記載されている車両情報の例>

- ①自動車登録番号又は車両番号
- ②自動車の種別
- ③用途
- ④自家用・事業用の別
- ⑤乗車定員
- ⑥最大積載量
- ⑦車両重量・車両総重量
- ⑧長さ・幅・高さ
- ⑨軸重
- ⑩燃料の種類(ガソリン・電気等)

車両の諸元や用途等の 料金への即時・精緻な反映の可能性

<イメージ>

車種別料金

||

料率

×

車両諸元値

(車両長、車両幅、車両高、車両重量...)

×

車両属性

(用途や燃料の種類に応じた値)

×

算定係数

(参考)

- 自動車検査証記載のより詳細な車両情報をETC車載器に格納し、料金所で読み取ることで、例えば以下のような式で車種別料金を算定することも可能となるのではないか。

<車種別料金算定式(イメージ)>

$$T_t = T \left(\alpha \frac{L_t}{L} + \beta \sum_i \eta_i \frac{S_{ti}}{S_i} + \gamma P_t \right) F_t \quad (\text{ただし、}\alpha + \beta + \gamma = 1)$$

ここで、
 T_t : 車種 t の車種別料金(円/km)
 T : 料率(円/km)
 α : 占有者負担加重率
 L_t : 車種 t の車両長(m)
 L : 基準車種の車両長(m)
 β : 原因者負担加重率
 η_i : 諸元 i の加重率
 S_{ti} : 車種 t における諸元 i の値
 S_i : 基準車種における諸元 i の値
 γ : 受益者負担加重率
 P_t : 車種 t の用途に応じた値
 F_t : 車種 t の燃料の種類に応じた値

将来の車種別料金のあり方 ②車両の変化

- 電気自動車等の販売台数は増加傾向であり、道路を走行する車両は多様化。
- 自動運転の進展により、車両の走行方法も変化。

電気自動車等の普及

EV



(三菱 i-MiEV)

W : 1,470mm
L : 3,480mm
H : 1,610mm
We: 1.32t

FCV

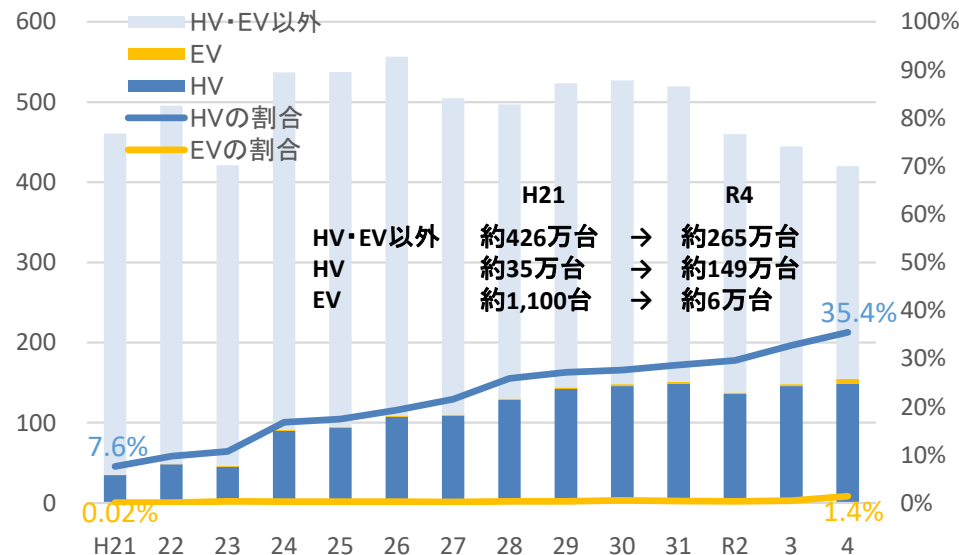


(トヨタ MIRAI)

W : 1,885mm
L : 4,975mm
H : 1,470mm
We: 2.21t

出典 各メーカーHP

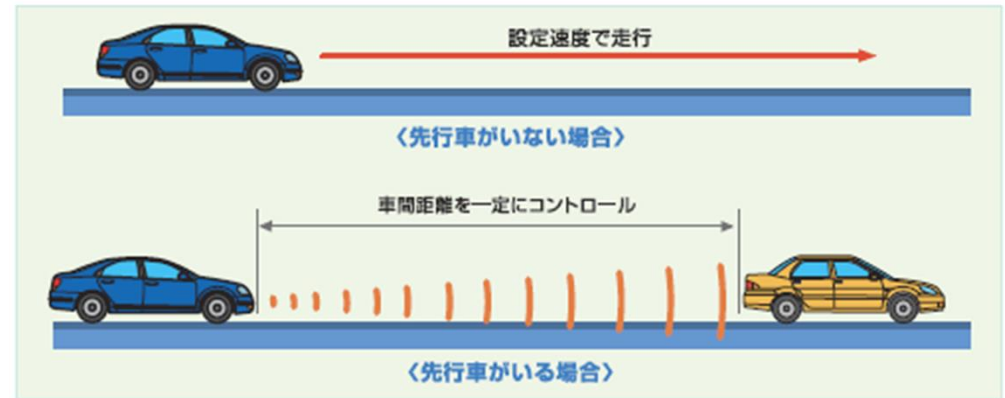
(万台) 販売台数



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

自動運転の進展

◆アダプティブクルーズコントロール(ACC)



レーザレーダーで前方を監視し、一定の速度を保持。先行車がいる場合には車間距離を一定に制御。

出典 国土交通省HP

国内外のメーカーも完全自動運転をイメージしたカーデザインを公表

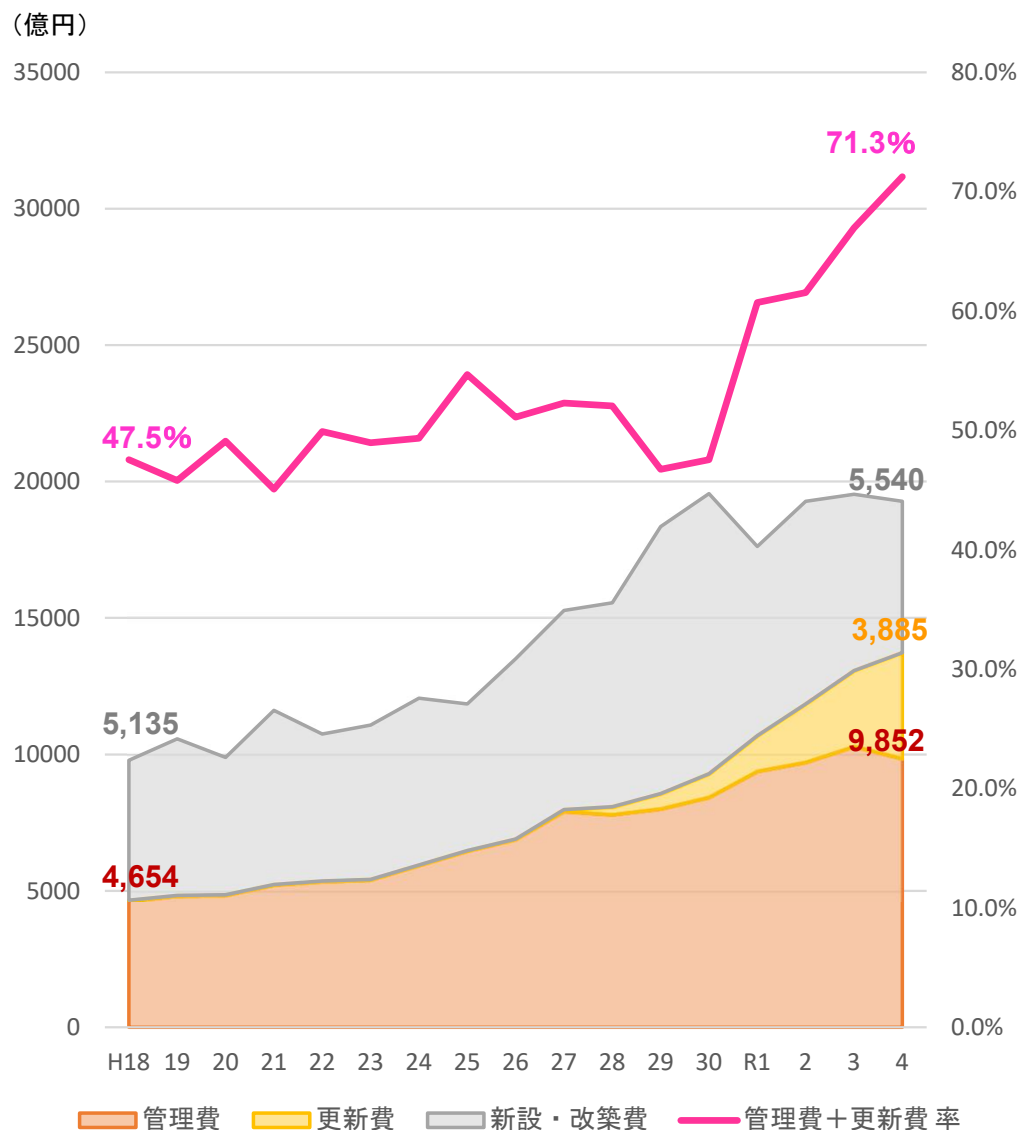


出典 各メーカーHP

将来の車種別料金のあり方 ③更新費の増大

- 高速道路における支出全体に占める管理及び更新費の割合は増加傾向。
- 各車種が更新費に与える影響について、学術的知見等を踏まえた分析が必要。

高速道路の費用構成



出典 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より国土交通省作成

＜橋梁の劣化要因＞

(1) 床版

1) 鉄筋コンクリート床版

鉄筋コンクリート床版について、疲労、塩害、アルカリシリカ反応に関わる各要因及びその組合せ別に健全度を分析した(図4.6.1)。劣化要因が無い「劣無」と比較し、今回着目した何れかの劣化要因がある場合、健全度が低下している。特に「内在塩分+飛来塩分」の影響がある場合は、現時点で95%以上の床版で健全度がⅢ・Ⅳ・Ⅴと、著しく低下している。

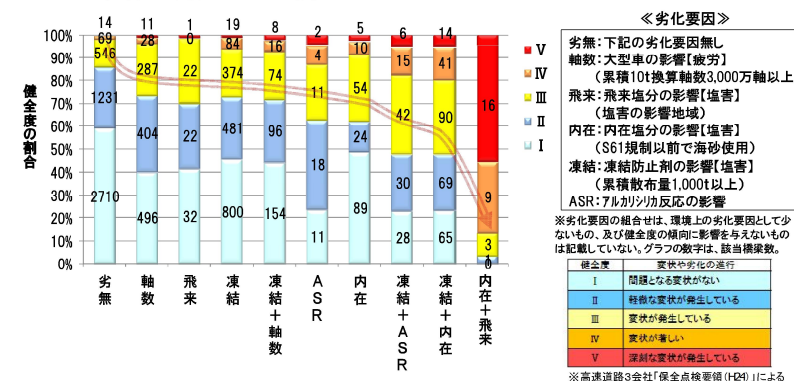


図 4.6.1 鉄筋コンクリート床版における劣化要因に対する主な健全度分布

図 4.6.2 に供用年数別の健全度の推移を示すが、劣化要因“有り”の場合、健全度が急激に低下する傾向がうかがえる。また、劣化要因が無い場合でも、持続的な健全性の維持は難しいことも分かる。

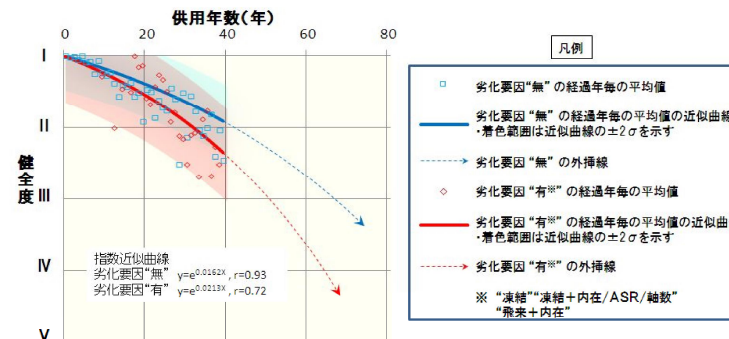


図 4.6.2 鉄筋コンクリート床版の供用年数別の健全度の推移と予測

出典 高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会

(参考)諸外国における考慮要素

考慮要素		日本	アメリカ ^{※1}	フランス	イタリア	ドイツ	オーストリア
道路占有		○	—	—	—	—	—
道路建設・維持管理	車両重量	○	—	○	○ ^{※2}	○	○
	車両諸元 (車両高など)	○	—	○	○ ^{※2}	○	○
	軸数	○	○	○	○ ^{※2}	○	○
	交通量	○	—	○	○ ^{※2}	○	○
外部費用	CO ₂	—	—	—	—	○	○
	大気汚染	—	—	— ^{※3}	—	○	○
	騒音	—	—	—	—	○	○

※1 フロリダ州及びマサチューセッツ州を対象。

※2 これらを総合的に勘案して決定しているが、具体的な考慮方法は不明。

※3 一部の路線においては考慮。

特にご議論いただきたい論点

- 今回の算定方法及び算定データについて
- 将来の車種別料金のあり方について

高速道路料金の車種区分 今後の進め方(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(算定方法)



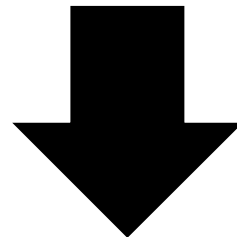
国土幹線道路部会

・関係団体からヒアリング

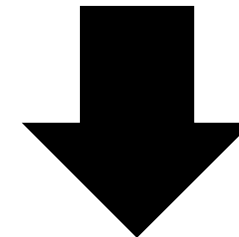


国土幹線道路部会

・高速道路料金の車種区分について(算定結果)



当面適用する車種区分の決定



新たな検討体制を構築した上で、
将来の車種区分のあり方を検討