

# 『高速道路料金見直しに関する意見』

## 説明資料

令和7年12月25日



# 全国軽自動車協会連合会について

1. 社名 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会（略称：全軽自協）  
(英文名称：Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association)
2. 設立 昭和42年1月30日（社団法人）  
平成25年3月21日（一般社団法人）
3. 会員 正会員：銘柄別販売店会 12団体  
都府県地区軽自動車協会 53団体  
特別会員：軽自動車及び二輪車の製造業者 10社
4. 事業目的 四輪車等の軽自動車について、盜難、詐欺等による不正な届出、  
検査申請等を防止し、適正な届出、検査申請等の遵守及び流通  
改善を図るとともに、軽自動車に係る安全確保及び環境保全並  
びに利用環境の改善により普及を図り、もって国民生活の向上  
及び公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

# 1－1. 高速道路料金に対する軽自動車業界としての考え方①

## 1. 高速道路料金見直しの影響と懸念事項

### (1) 軽自動車の経済性への影響

軽自動車は、低コストで経済的な移動手段として多くの国民に支持されており、特に地方部では生活の足として欠かせない存在です。高速道路料金の改定が軽自動車の利用コストを上昇させる場合、家計負担の増加や地域経済への影響が懸念されます。

### (2) 環境負荷の増大

軽自動車は燃費が良く、環境負荷が少ない移動手段です。高速道路料金の見直しにより軽自動車の利用が減少し、代わりに排気量の大きい車両の利用が増加することは、CO2排出量の増加を招く可能性があります。

### (3) 物流・小規模事業者への影響

軽貨物車は、小規模事業者や個人事業主にとって重要な移動手段であり、高速道路料金の見直しによるコスト増加は、事業継続の妨げとなる可能性があります。特に地方における宅配サービスや移動販売などの業務に悪影響を及ぼすことが懸念されます。

# 1－2. 高速道路料金に対する軽自動車業界としての考え方②

## 2. 国土幹線道路部会の車種区分見直しに対する当団体の考え方

### (1) 軽自動車（四輪車）の負担増加の不公平性

国土幹線道路部会の資料では、現行の5車種区分を見直す可能性も示唆されていますが、「占有者負担」「原因者負担」「受益者負担」という概念のもとで、軽自動車の料金負担が相対的に増加する可能性があります。しかし、軽自動車は他の車種区分に比して重量が圧倒的に軽く、物理的にも経済的にも道路の損傷に与える影響が少なく、騒音も含めた環境負荷も小さいため、過度な料金負担増加は不合理です。特に「舗装の損傷は重量の4乗に比例する」「橋梁（コンクリート床板）の損傷は重量の12乗に比例」という学術的知見を考慮すると、軽自動車の影響は無視できるレベルであると言っても過言ではありません。

### (2) 現行区分の安定性と合理性

現在の5車種区分は、30年以上にわたり定着し、運用上の問題もなく、利用者の理解も得られています。国交省の見直し案では、二輪車と軽自動車の差異を理由に改定の必要性を述べていますが、軽自動車の車両諸元の変化は微々たるものであり、変更の必要性には疑問が残ります。二輪車と軽自動車の差異に対しては、二輪車の料金を引き下げる方向で検討が進められるべきと考えます。

### (3) ETCの進化による柔軟な料金設定の可能性

国土幹線道路部会の資料では、ETCの普及により詳細な車両情報を取得し、より精緻な料金設定が可能になることが示唆されています。しかし、現時点でそのようなシステムが実装されておらず、現行の簡素な5車種区分の方が、利用者にとって利便性が高いと言えます。ETC専用化の進展を前提とした変更は、軽自動車ユーザーの不利益につながる可能性が高いため、慎重な議論が必要です。

### (4) 軽自動車の特性と公共政策の整合性

軽自動車は、日本の交通政策において、地方や低所得者層の移動手段として重要な役割を果たしてきました。国土幹線道路部会の提案する車種区分の見直しが、軽自動車の料金引き上げへとつながり、結果として利用者に過度な負担を課すものであるならば、国の公共政策としての整合性が問われます。

## 1－3. 高速道路料金に対する軽自動車業界としての考え方③

### 高速道路料金見直しに対する要望

#### 1. 軽自動車（四輪車）の料金体系の維持

軽自動車の特性を考慮し、現行と同様に「普通車」とは別に「軽自動車」の車種区分を設けた体系を維持することを求めます。

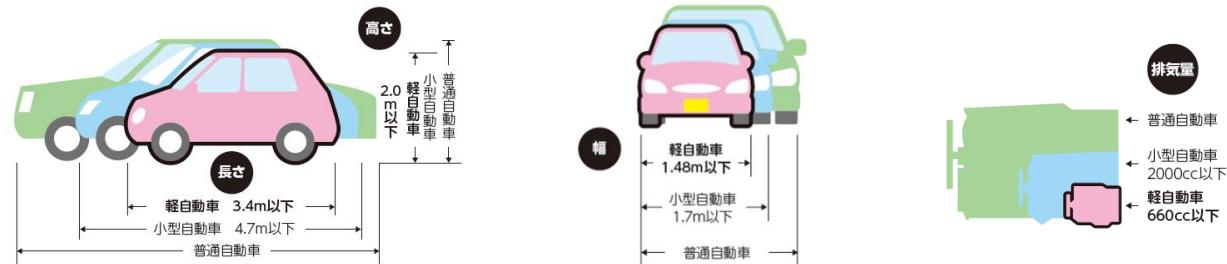
#### 2. 地域経済・環境への影響評価の実施

高速道路料金の見直しが地域経済や環境に及ぼす影響について、十分な調査・分析を実施し、その結果を踏まえた政策決定を求めます。

## 2-1. 規格

◇道路運送車両法において、普通・小型自動車とは別に軽自動車が規定されている。

- ・**軽自動車は、四輪車として求められる安全・環境規制に対応するために最小限必要な規格**として、その寸法等の範囲が定められたものと考えられる。



●道路運送車両法での軽自動車と普通・小型自動車の主な違い

	軽自動車	普通・小型自動車
運行に必要な手続	検査	検査・登録
所有権の公証	無 (それ故、印鑑証明不要・実印不要)	有 (それ故、印鑑証明要・実印要)
ナンバー	車両番号標 (封印なし)	登録番号標 (封印有)

軽自動車の最小回転半径は平均4.5m<sup>※1</sup>。小回りがきき、狭いスペースでの駐車も可能。専有面積約5m<sup>2</sup>の省スペース性は、渋滞の緩和にも寄与している。また、日本の道路の約85%は道幅平均3.9m<sup>※2</sup>の狭い市町村道。車幅1.48m以下の軽自動車の存在が路地や農道でのすれ違いをスムーズにしている。

※1 「自動車ガイドブック vol.68 2021~2022」日本自動車工業会のカタログに掲載された軽乗用車の平均値 ※2 「道路統計年報2021」国土交通省

### 軽自動車の選択理由

(複数回答)

運転がしやすい

狭い道で使いやすい

駐停車がしやすい

使いやすさ

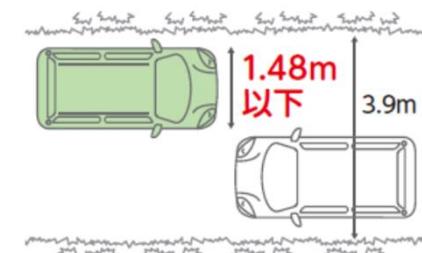
軽乗用系

69%

43%

34%

資料:「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会



## 2-2. 規格の変遷

○軽四輪車市場が形成されて以降（1960年代～）の規格改定は、安全・環境対策上の問題解決が目的であり、必要最小限度のクルマとして最低限の拡大を行ったもの

年 月 日	1949 (昭和24) 7/8	1950 (昭和25) 7/26	1951 (昭和26) 8/16	1955 (昭和30) 4/1	1960 (昭和35) 9/1	1976 (昭和51) 1/1	1990 (平成2) 1/1	1998 (平成10) 10/1
排 氣 量	2サイクル 0.10ℓ	2サイクル 0.20ℓ	2サイクル 0.24ℓ	2サイクル 4サイクル ともに 0.36ℓ	2サイクル 4サイクル ともに 0.36ℓ kWの 表示やめる	0.550 ℓ	0.660 ℓ	安全基準が普通・ 小型車と同等に なる ←
	4サイクル 0.15ℓ	4サイクル 0.35ℓ	4サイクル 0.36ℓ	2.00kW	2.00kW			
	1.20kW	2.00kW	2.00kW	2.00kW	2.00kW			
長 幅 高	2.80m	3.00m	←	←	←	3.20m	3.30m	3.40m
	1.00m	1.30m				1.40m	1.40m	1.48m
	2.00m	2.00m				2.00m	2.00m	2.00m
規 格 改 定 理 由	・4サイクルエンジンの性能向上を受け、区別を廃止				・安全対策として全長、全幅を拡大 ・排ガス規制・騒音規制対策として排気量アップ		・安全対策のため、全長を拡大 ・上記安全対策と、これまでの安全、公害対策に伴う重量増に対して排気量アップ	・保安基準に改正による前面衝突試験速度の引き上げ(40km/h⇒50km/h)と側面衝突試験の義務付けへの対応として全長10cm、全幅8cm拡大 ・排気量は技術開発の促進により対応することとしてアップせず

### 3-1. 使用実態（軽自動車は地方の貴重な交通手段）

上位県は生活にクルマが欠かせない県が並ぶ

#### 都道府県の軽自動車世帯当たり普及順位

普及上位10県			普及下位10県		
上位順位	都道府県	世帯当たり普及台数	下位順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1位	長野県	1.04	1位	東京都	0.12
2位	鳥取県	1.03	2位	神奈川県	0.24
3位	島根県	1.02	3位	大阪府	0.28
4位	佐賀県	1.02	4位	千葉県	0.42
5位	山形県	1.00	5位	埼玉県	0.42
6位	福井県	1.00	6位	京都府	0.44
7位	山梨県	0.96	7位	北海道	0.44
8位	新潟県	0.94	8位	兵庫県	0.44
9位	和歌山県	0.91	9位	愛知県	0.52
10位	沖縄県	0.91	10位	福岡県	0.56

地方部ほど軽自動車の世帯当たり普及台数が多い傾向にあり、小型・普通乗用車と併せて、一家に数台という世帯も少なくない。地方部ほど、世帯における車体課税の負担は大きく、都市と地方の格差となっている。

※都道府県世帯数は令和6年1月1日現在、総務省調べ。

軽自動車保有台数は令和5年12月末現在、国土交通省調べ

上位町村は軽トラックが不可欠な農業が盛んな地域ばかり

#### 市区町村の軽自動車世帯当たり普及順位

普及上位10市区町村			普及下位10市区町村		
上位順位	市区町村	世帯当たり普及台数	下位順位	市区町村	世帯当たり普及台数
1位	長野県 川上村	2.44	1位	東京都 武蔵野市	0.07
2位	長野県 南牧村	1.91	2位	東京都 東京23区	0.07
3位	群馬県 昭和村	1.76	3位	兵庫県 芦屋市	0.09
4位	徳島県 佐那河内村	1.75	4位	千葉県 浦安市	0.09
5位	奈良県 山添村	1.73	5位	東京都 狛江市	0.10
6位	長野県 中川村	1.68	6位	東京都 小金井市	0.10
7位	長野県 豊丘村	1.67	7位	東京都 三鷹市	0.11
8位	福島県 鮫川村	1.67	8位	東京都 調布市	0.11
9位	東京都 青ヶ島村	1.66	9位	神奈川県 川崎市	0.11
10位	鳥取県 江府町	1.65	10位	東京都 国分寺市	0.12

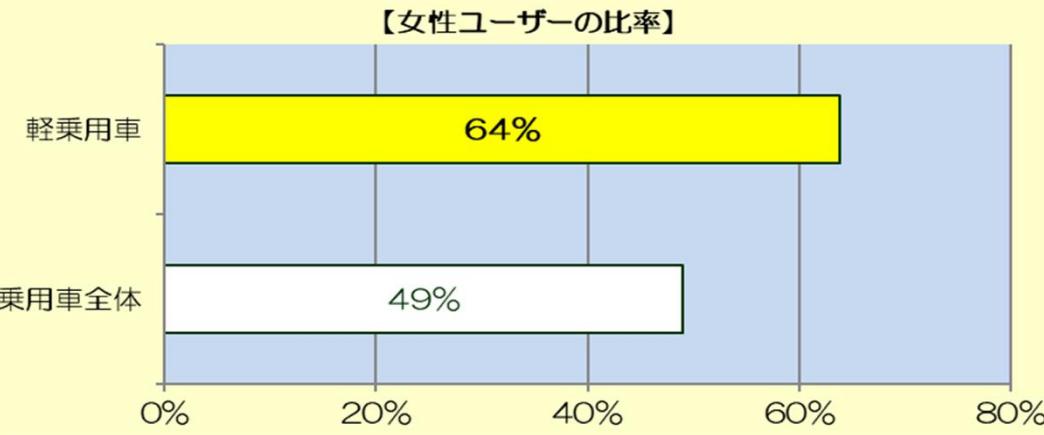
※市区町村世帯数は令和6年1月1日現在、総務省調べ。

軽自動車保有台数は令和6年3月31日現在、全軽自協調べ

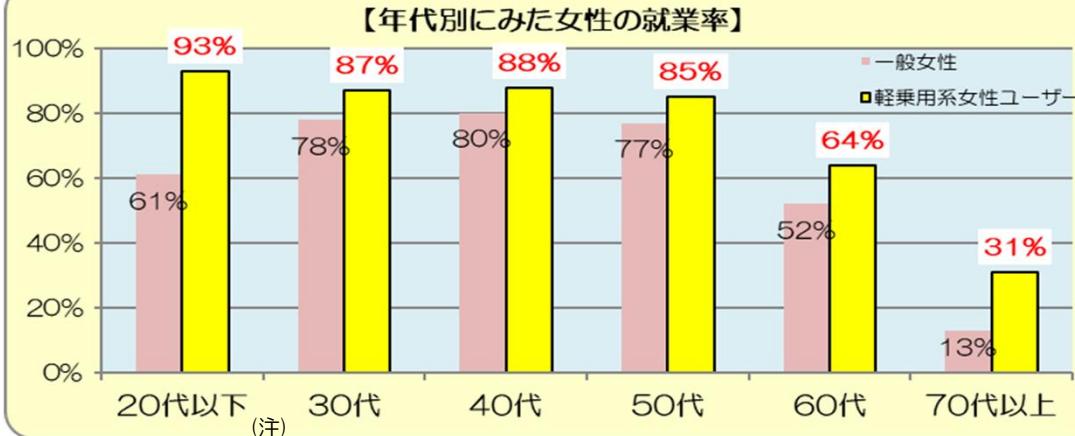
順位は1718の市町村と東京特別区の合計1719をベースとして算出。

## 3-2. 使用実態（軽自動車は女性・高齢者の頼れる足）

軽乗用車ユーザーのうち、65%は女性。女性軽乗用系ユーザーの就業率は、多くの年代で一般的な女性より高く、特に若年層と60代以上の層に顕著に表れている。軽自動車は女性の社会進出を支えていると言える。

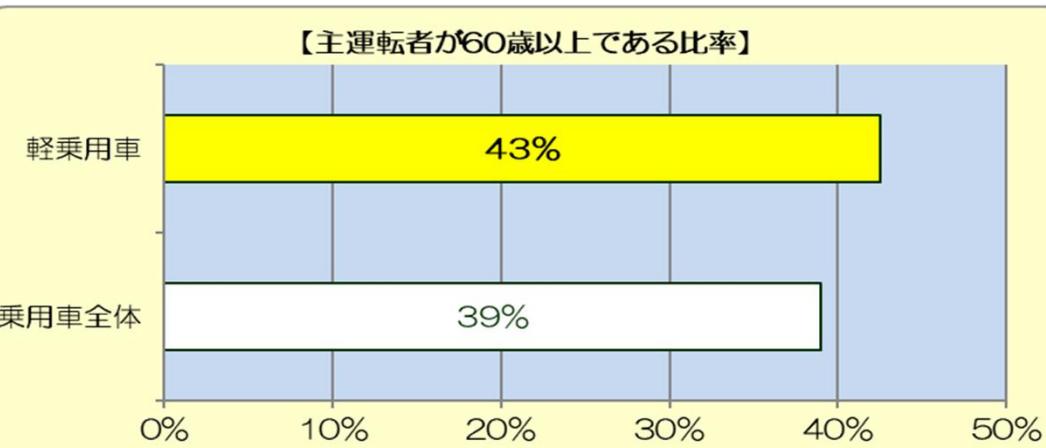


※軽乗用車は「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会  
乗用車全体は「2023年度 乗用車市場動向調査」2024年3月 日本自動車工業会  
(乗用車全体には軽乗用車も含む)

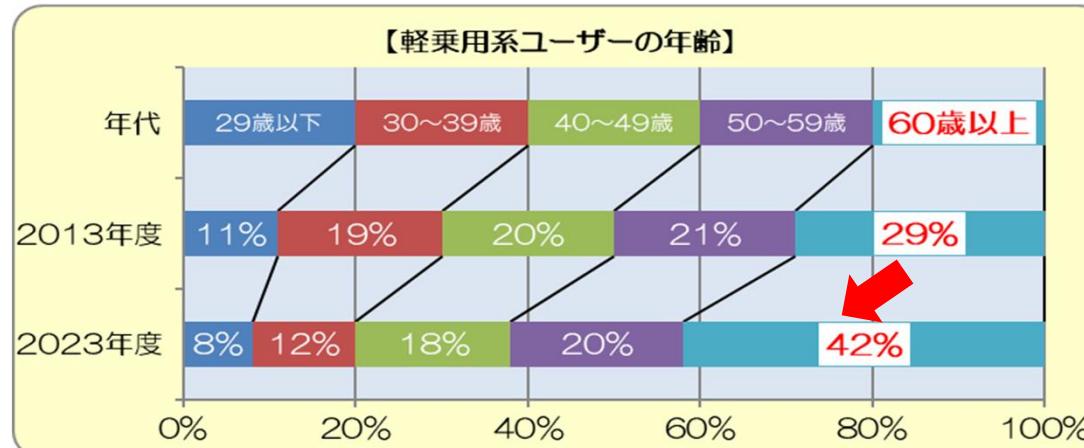


※軽乗用系女性は「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会  
一般女性は「2022年労働力調査」総務省統計局  
(注)軽乗用系ユーザー：18～29歳 一般女性：20～29歳

軽乗用車ユーザーのうち60歳以上は43%であり、60歳以上が占める割合は10年で約1.4倍に増加。



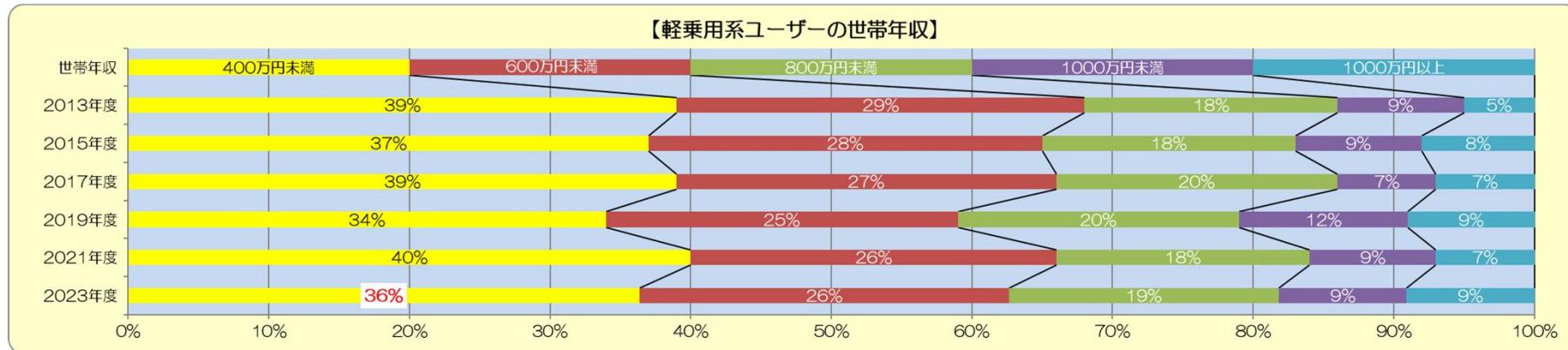
※軽乗用車は「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会  
乗用車全体は「2023年度 乗用車市場動向調査」2024年3月 日本自動車工業会  
(乗用車全体には軽乗用車も含む)



※「2021年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2022年3月 日本自動車工業会  
「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会

### 3-3. 使用実態（軽自動車は所得の低い方々の味方）

軽乗用系ユーザーの約4割は世帯年収が400万円未満の世帯。また、軽自動車の販売比率の高い県は平均年収も低い傾向があり、車両価格や維持費が抑えられる軽自動車は、所得の低い方々の味方でもある。



※「2023年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2024年3月 日本自動車工業会

#### 都道府県別の軽自動車販売比率順位と平均年収

販売比率上位10都道府県				販売比率下位10都道府県			
上位	都道府県	軽販売比率	平均年収（順位）	下位	都道府県	軽販売比率	平均年収（順位）
1位	長崎県	53.0%	429.7万円(38位)	1位	東京都	19.7%	580.7万円( 1位)
2位	島根県	52.0%	430.7万円(37位)	2位	神奈川県	24.2%	570.9万円( 2位)
3位	高知県	51.4%	420.5万円(41位)	3位	大阪府	27.2%	545.6万円( 3位)
4位	佐賀県	51.0%	434.2万円(35位)	4位	愛知県	29.1%	532.0万円( 5位)
5位	鳥取県	50.8%	408.6万円(43位)	5位	北海道	32.6%	450.9万円(27位)
6位	和歌山県	49.7%	468.9万円(25位)	6位	千葉県	32.7%	487.0万円(13位)
7位	愛媛県	48.1%	442.7万円(34位)	7位	兵庫県	32.7%	514.6万円( 6位)
8位	宮崎県	48.0%	402.7万円(46位)	8位	栃木県	34.6%	535.2万円( 4位)
9位	沖縄県	47.9%	393.5万円(47位)	9位	埼玉県	34.7%	497.0万円( 9位)
10位	香川県	47.9%	473.3万円(22位)	10位	宮城県	34.7%	455.1万円(26位)

※軽販売比率は四輪新車販売における軽自動車販売台数の比率 2024年暦年 全軽自協調べ

平均年収は「令和6年賃金構造基本統計調査」厚生労働省より算出

## 3-4. 使用実態（軽自動車は都市部でも大活躍）

軽自動車の絶対数が多いのは、都市部であり、東京・大阪をはじめとする大都市部では商用車の比率が高く、配送や営業、また現場への移動手段など、企業や個人事業を営む方々の経済活動を支えている。

東京特別区と政令指定都市の保有台数と商用車比率							
保有台数 全国順位	特別区と 指定都市	軽自動車 保有台数	うち商用 の比率	保有台数 全国順位	特別区と 指定都市	軽自動車 保有台数	うち商用 の比率
1位	東京23区	380,490台	43.9%	12位	熊本市	218,163台	21.0%
2位	名古屋市	304,974台	20.8%	13位	京都市	194,329台	29.7%
3位	横浜市	290,787台	30.1%	14位	仙台市	189,987台	18.1%
4位	札幌市	279,091台	15.7%	17位	神戸市	178,948台	26.1%
5位	浜松市	261,023台	20.4%	18位	静岡市	176,868台	21.7%
6位	新潟市	247,019台	17.5%	20位	さいたま市	168,426台	23.0%
7位	北九州市	246,428台	21.0%	25位	堺市	146,448台	25.9%
8位	広島市	245,901台	20.9%	26位	千葉市	141,141台	21.6%
9位	岡山市	229,441台	23.7%	34位	相模原市	116,785台	25.2%
10位	福岡市	227,054台	23.4%	58位	川崎市	84,712台	34.6%
11位	大阪市	222,987台	39.1%		全国計	31,755,793台	26.9%

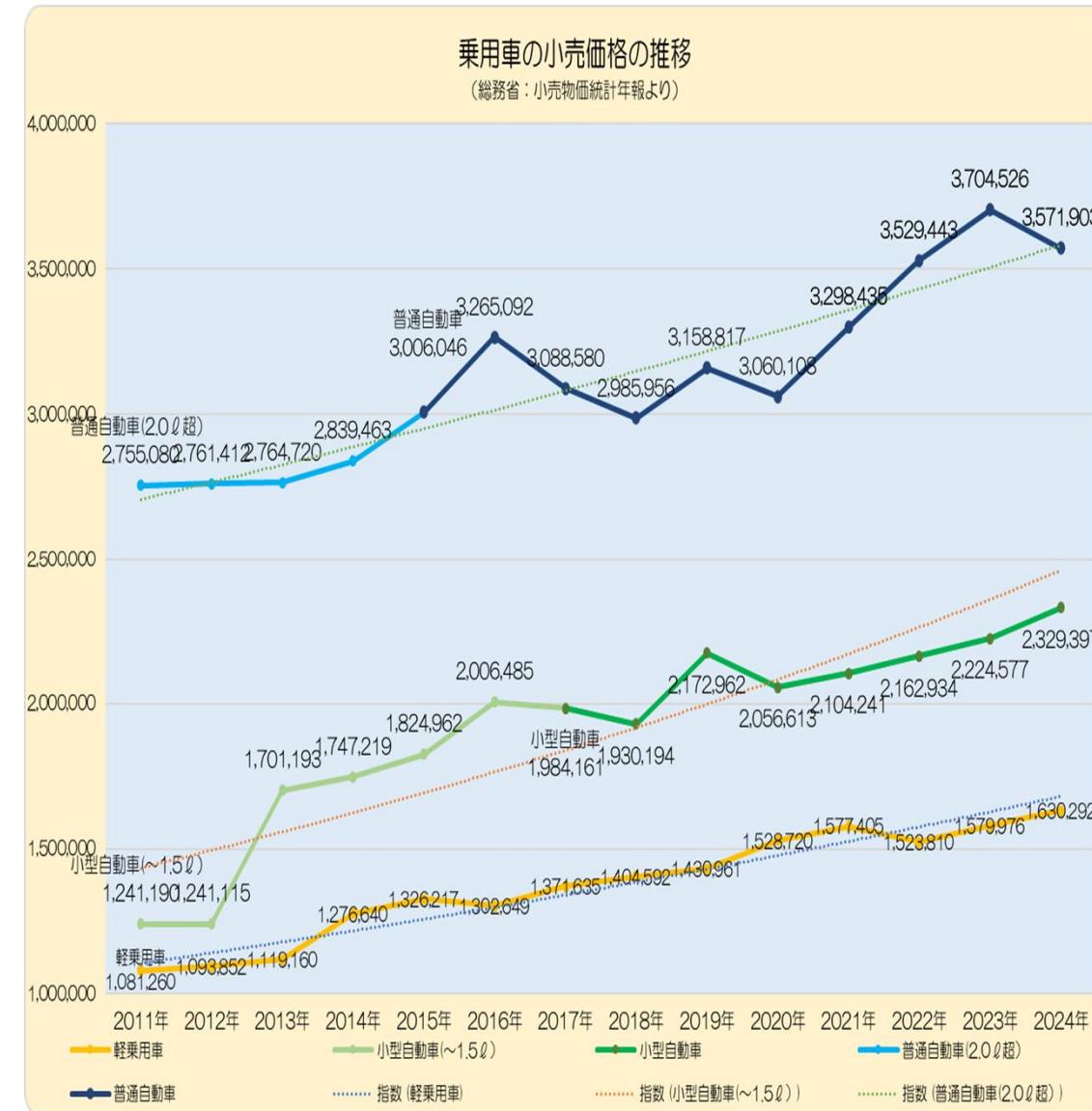


※市・区の軽自動車保有台数は令和6年3月31日現在、全軽自協調べ（商用車は貨物車と特種車の合計）

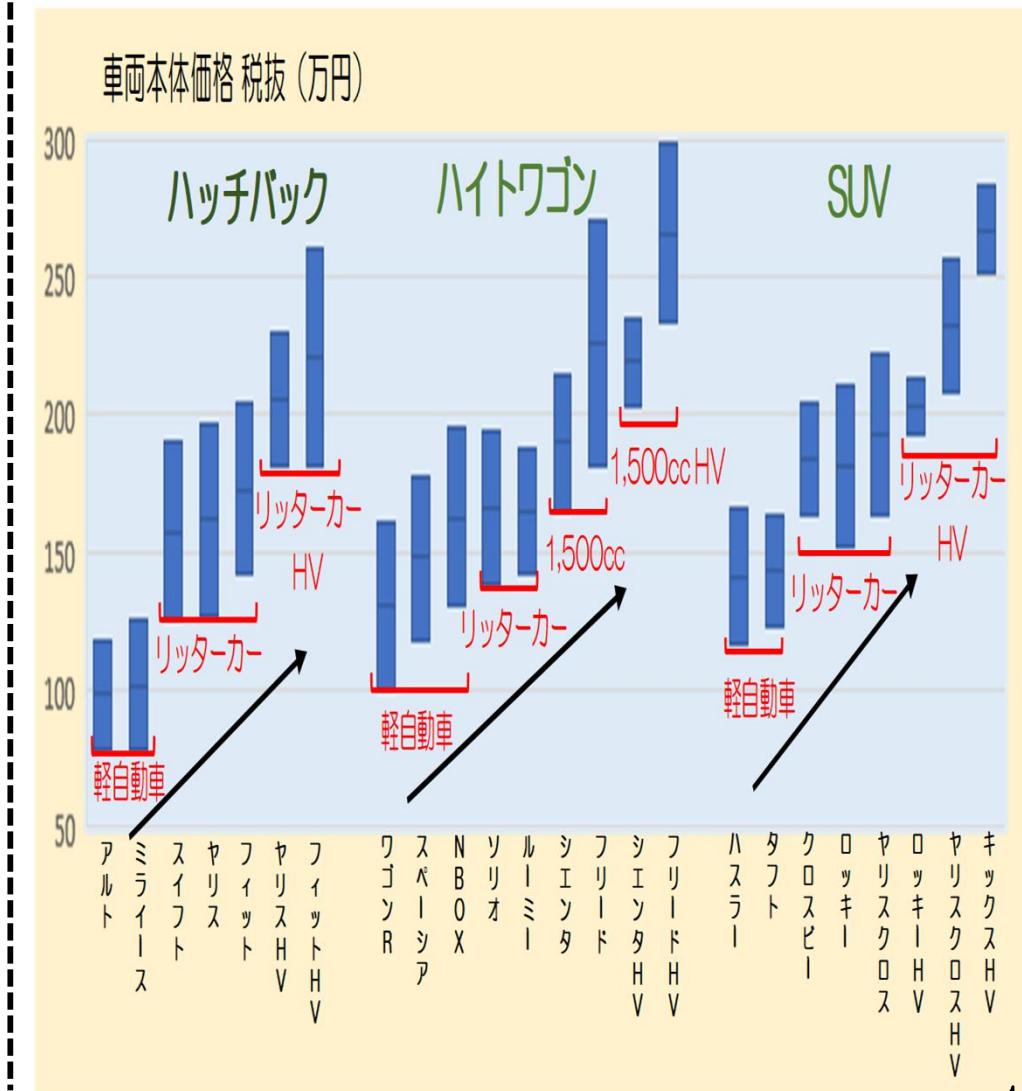
保有台数順位は1,718の市町村と東京特別区の合計1,719をベースとして算出。全国保有は国土交通省調べ令和6年3月31日現在

## 4. 安価でお手軽な軽自動車

軽乗用車の平均小売価格は上昇傾向だが、小型・普通乗用車も平均小売価格は上昇している。



車両タイプ別で比較すると、どのタイプも軽自動車はリッターカーやコンパクトカーのハイブリッド車に比して車両本体価格が安い。



## 5-1. 社会的コストを低減（CO2排出削減に寄与）

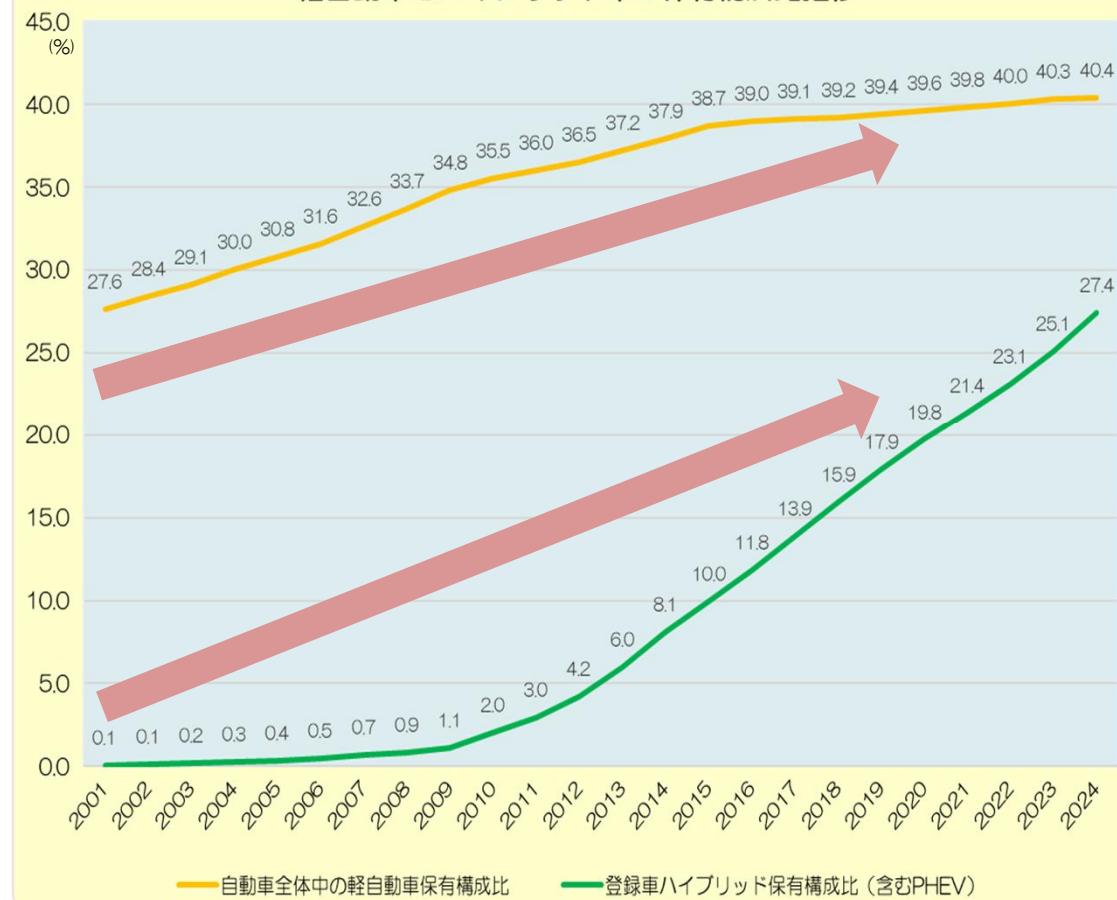
2001年からの20年間における日本の自動車CO2排出量の削減率23%は国際的にみて極めて高いレベルとなっている。日本の誇る「ハイブリッド車」と「軽自動車」の普及の伸びがこれを実現したと言える。

### 過去20年の自動車CO2排出量 国際比較

日本の過去20年間の自動車CO2削減▲23%は、国際的にみても、極めて高いレベルで、世界に先行。強み、アドバンテージを築いてきた



### 軽自動車とハイブリッド車の保有構成比推移



※日本自動車工業会資料より

※軽自動車保有構成比 国土交通省調べ（各年3月末）  
ハイブリッド車保有構成比 自動車検査登録情報協会調べ（各年3月末）

## 5-2. 社会的コストを低減（軽量でインフラを傷めない）

軽乗用車の平均重量は、普通・小型乗用車の約6割



※車両重量は「自動車燃費一覧 令和7年3月」（国土交通省）に掲載されたWLTCモードガソリン車の車両重量の中間値を平均したもの

軽乗用車の道路損傷度は普通・小型乗用車の約1/10

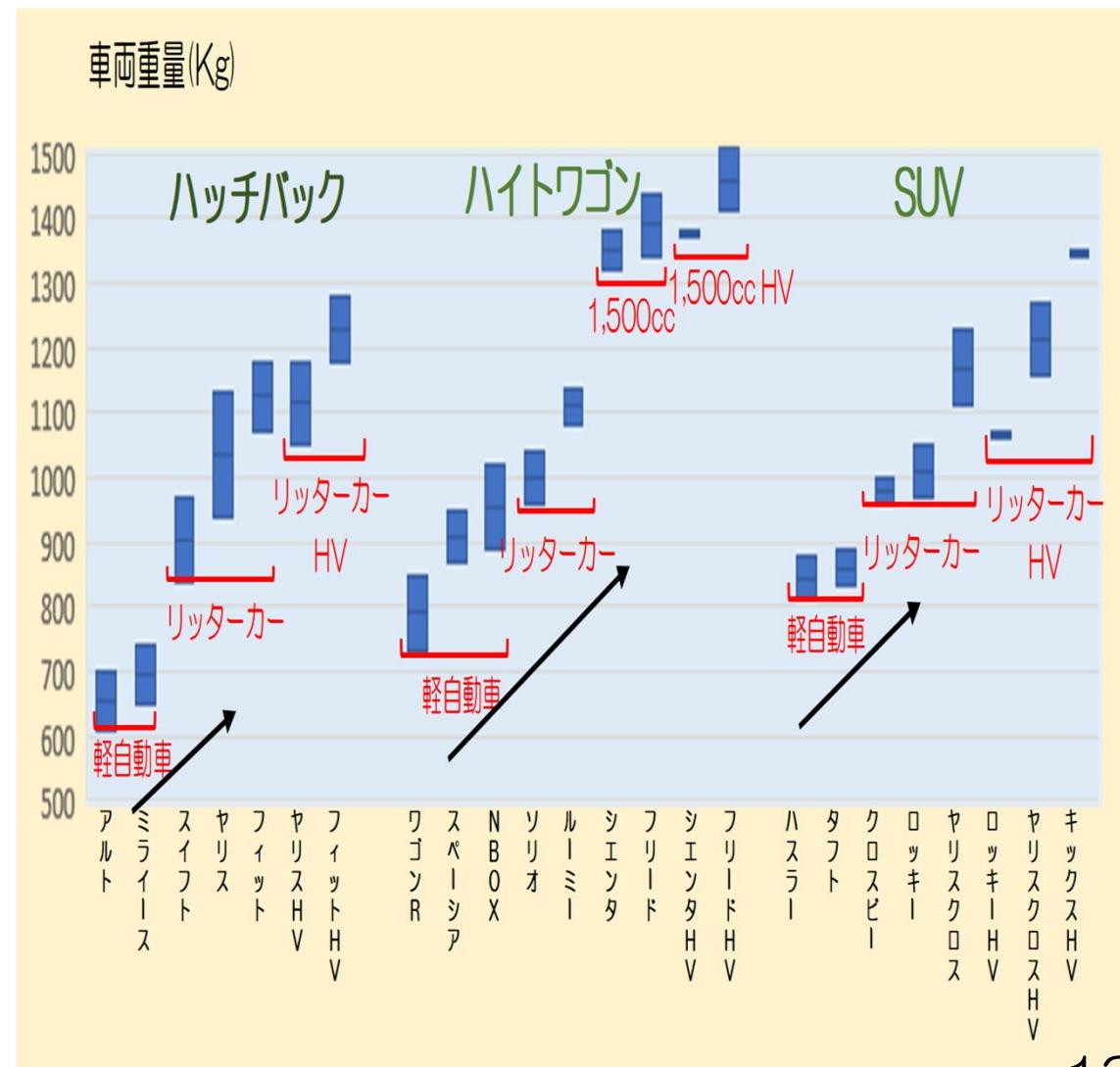
	軽乗用車	普通・小型乗用車
車両重量	899kg	1,579kg
重量比	0.57	1
道路損傷度	0.1	1

※車両重量は「自動車燃費一覧 令和7年3月」（国土交通省）に掲載されたWLTCモードガソリン車の車両重量の中間値を平均したもの

※道路損傷度は軸荷重の4乗に比例する

「舗装設計施工指針（平成18年度版）」日本道路協会

車両タイプ別でみると、どのタイプも軽自動車はリッターカーやコンパクトカーのハイブリッド車に比して車両重量が軽く、省資源であることがわかる



## 6. 欧州からも注目を浴びる日本の軽自動車

欧州自動車工業会のルカ・デメオ会長（ルノーグループCEO）は、昨年11月30日の記者会見で、自動車産業がヨーロッパの市民に手頃な価格の移動手段を提供できるような環境を整えるために以下のように軽自動車について言及した。

「日本の軽自動車を例にとってみましょう。これらの小型車は、日本では特別な税制優遇措置を受け、独自の規制の対象となっています。その結果、現在では日本市場の40%以上を占めています。これらのモデルの中にはハイブリッド車もあり、燃費も非常に優れています。その価格は、ヨーロッパ製の同等のバッテリーEV（電気自動車）の約半分です。ヨーロッパでも、電気モビリティを大衆化し、環境の観点から道路を走る旧型車をより良いモデルに置き換えるために、同様の仕組みを構想することができるでしょう。つまり、小型で手頃、かつ持続可能な車のための専用の制度です。」

ロイター通信は6月12日、自動車大手ステランティスのジョン・エルカン会長が欧州は日本の「軽自動車」のような小型で安価な車両を開発する必要があるとの見解を示した旨を以下の通り報道。

欧米自動車大手ステランティスのジョン・エルカン会長は12日、欧州は日本の「軽自動車」のような小型で安価な車両を開発する必要があるとの見解を示した。欧州地域で規制による高価格が消費者需要を圧迫していることを理由に挙げた。米自動車専門メディアのオートモーティブ・ニュースがイタリアのトリノで開催した会議での発言。

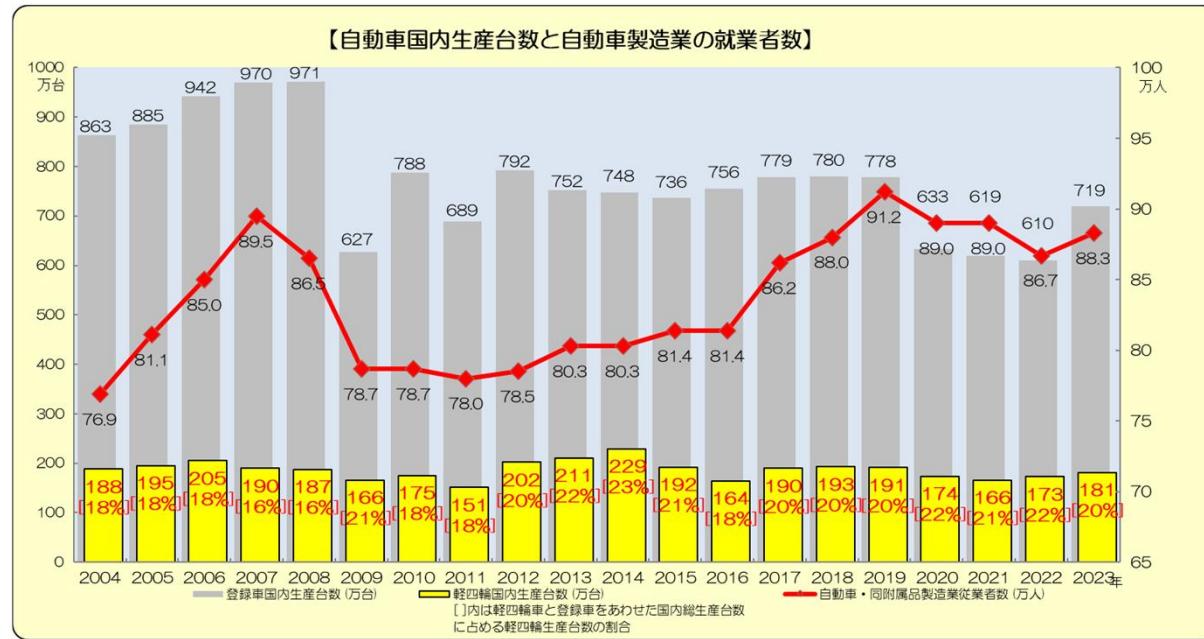
軽自動車は日本で従来販売されている都市型車両で、サイズとエンジンに制限があり、税金や保険費用が低く抑えられる。エルカン氏は日本の軽自動車に相当する欧州の車両を「eカー」と名付けることができるとし、「日本に市場シェア40%を持つ軽自動車があるなら、欧州がeカーを持たない理由はない」と発言した。

# 軽自動車は全て日本国内で生産、国内の雇用を支えています。

軽自動車は、ほぼ全てが日本国内で生産され、国内生産の約2割にあたる180万台前後で推移しております。安定的な軽自動車の需要が自動車生産の空洞化を防ぎ、雇用の安定化や国内経済を下支えしていると言えます。



※総務省「労働力調査」



※経済産業省「工業統計表」総務省「労働力調査」

- 製造業の就業者数は2004年の1150万人から2023年には1055万人へ減少。
- 減少傾向の製造業の中で、自動車は2004年度の77万人から2023年には88万人に増加。

