

諸外国における高速道路料金の状況

諸外国における高速道路料金の概要

	有 料 の 例 (有料道路事業として整備・管理)	原 則 無 料 の 例 (一部有料道路事業あり)
ヨーロッパ	フランス・イタリア・スペイン・ポルトガル	ドイツ・イギリス・スイス・オーストリア・オランダ
北米		アメリカ・カナダ
アジア	日本・韓国・中国	シンガポール



○ EU指令に基づく重量貨物車課金

- ① 対距離課金 (ドイツ、オーストリア 等)
- ② ビニエット方式*
(ベルギー、スウェーデン、デンマーク 等)

○ 混雑、環境課金

- ① エリア、コードンプライシング
(ロンドン、シンガポール、ストックホルム 等)
- ② HOTレーン(アメリカ)

- 燃料税に代わる対距離課金の動き
(オランダ、アメリカ)

※ ビニエットとは、特定の道路を走行する場合に必要なステッカー状の証紙のことで、日、週、月又は年単位で購入し、車のフロントガラスの内側に貼り付けて表示すること。

諸外国における高速道路の状況

	有料の例		
	フランス	イタリア	韓国
導入年	1955年	1925年	1969年
高速道路の延長	11,392km(2010年度末)	6,668km(2010年度末)	3,859km(2010年6月)
有料区間の延長と割合	8,627km(約75%)	5,689km(約85%)	3,859km(100%)
料金体系	対距離制	対距離制 一部均一制	対距離制 一部均一制
料金水準 (普通車)	13.1円/km ※COFIROUTE社の代表的な路線の 平均 ※1ユーロ=119円	平地部:7.6円/km 山地部:9.0円/km ※アウトストラージェ社平均 ※1ユーロ=119円	3.3円/km ※1ウォン=0.08円

	原則無料(一部有料)の例		
	ドイツ	イギリス	アメリカ
高速道路の延長	12,819km(2010年末)	3,570km(2011年度末)	99,005km(2010年度末)
有料区間の延長と割合	12,819km(約100%) (※大型車のみ)	43km(約1%)	4,851km(約5%)
料金体系	普通車:原則無料 大型車:対距離制	原則無料 (一部有料 例 M-6)	原則無料 (一部有料 例 Indiana Toll Road)
料金水準 (普通車)	(大型車のみ) 16.8~34.3円/km ※車軸数と排出性能により差別化 ※1ユーロ=119円	9.9円/km ※M-6 平日6:00~23:00 ※1ポンド=143円	3.3円/km ※Indiana Toll Roadの例 ※1ドル=89円

※円換算は2013年1月時点のレートを参考に設定

1. EU指令に基づく重量貨物車課金

重量貨物車への課金(EU指令)

○国境をまたいで長距離の移動をすることが多い重量貨物車を対象に、インフラ利用に関する負担の公正の観点から、一般的な道路インフラ課金に関するルールを制定(EU指令)。

○課金方式は、①対距離課金方式、②ビニエツ方式の2種類あり、各国は独自の判断で導入。

重量貨物車課金に関するEU指令(1999年)の概要

○重量貨物車両は、他の交通機関に比べて、インフラ費用の負担が少なく、環境への負荷も大きいことから、「原因者負担の原則」等の考え方に基づき、適切な課金制度を適用できる

○料金の水準は当該道路網の建設費、維持管理費により決定する

○加盟国は、環境負荷の軽減、混雑の緩和、道路の損耗の最小化等を図るため、大気汚染・騒音の基準または時間帯に応じて料金の料率を変化させることができる

○車両総重量12t以上を課金対象

EU指令の改正の概要

2006年

○課金対象を車両総重量3.5t以上に引き下げ

2011年

○外部費用課金として、大気汚染、騒音に関する課金を可能とするなど改正

EU指令に基づく課金導入状況

課金方法等	導入している主な国(導入時期)
対距離課金方式 〔無線方式などにより、通行距離に応じて課金〕	オーストリア(2004年) ドイツ(2005年) 等
ビニエツ方式 〔ステッカー購入などにより、一定期間の利用に課金〕	ベルギー(1995年) スウェーデン(1995年) デンマーク(1995年) ハンガリー(2000年) ポーランド(2002年) ブルガリア(2004年) 等

欧州における大型貨物車への課金状況

大型貨物車への課金対象

- 高速
- 高速(準備中)
- 高速と一般道
- 高速と一般道(準備中)
- 高速(普通車含む)

注) 2012年6月現在



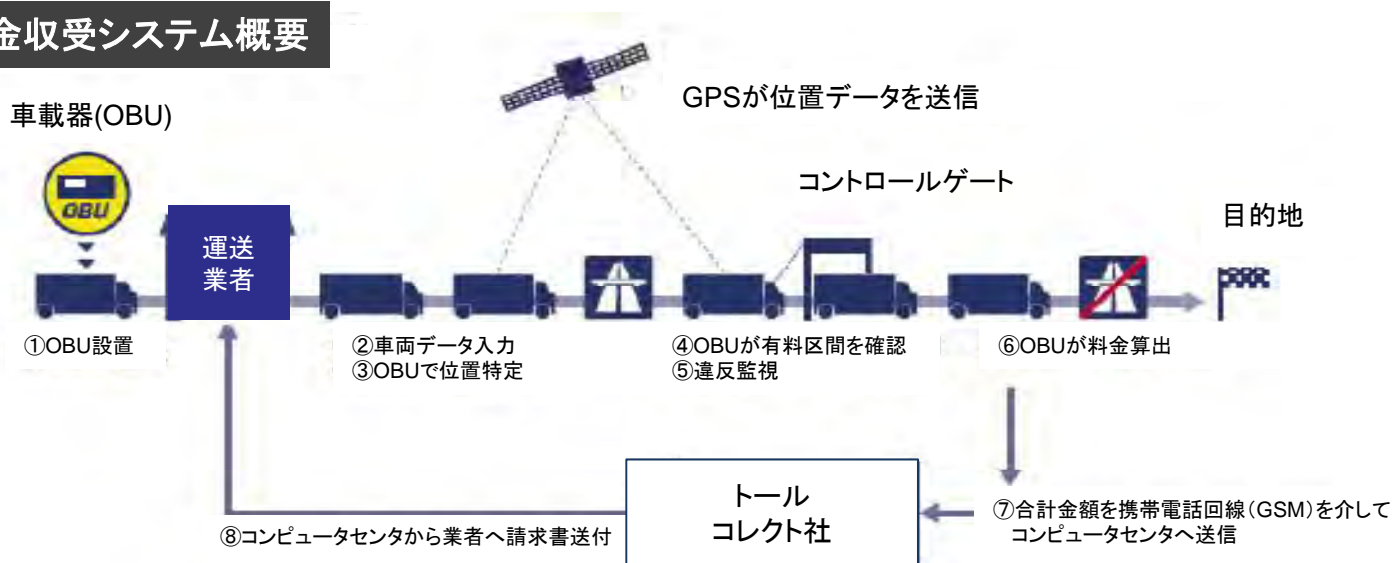
課金方法等	導入している国(導入時期)
大型貨物車に課金 (高速のみ)	スウェーデン(1995年) ベルギー(1995年) デンマーク(1995年) オランダ(1995年) ルクセンブルク(1995年) ハンガリー(2000年) ポーランド(2002年) ブルガリア(2004年) ルーマニア(2005年) オーストリア(2004年) チェコ(2007年) リトアニア(2007年) スロバキア(2010年)
大型貨物車に課金 (高速と一般道)	スイス(2001年) ドイツ(2005年) イギリス(準備中)

※フランスは一般道の大型貨物車にも課金を検討中

ドイツにおける大型貨物車の対距離課金

- 道路修繕費用の負担を目的に、2005年より大型貨物車への対距離課金制度を導入。
総重量12t以上を対象とし、課金額は0.141～0.288 €/km（円換算：約17～約34円/km）。
- 課金方式は車載器がGPS等の位置感知センサーにより自動的に走行距離と課金レートを計算。
- 対象道路はアウトバーンと一部の連邦道路で、総延長約13,000km。

自動料金收受システム概要



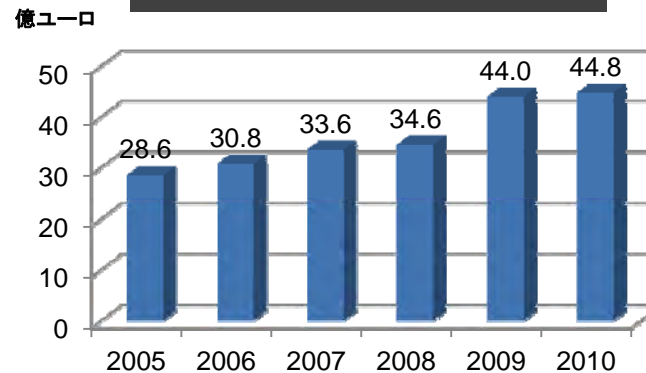
車載器(OBU)



課金対象区間

GPSで位置を把握。課金区間に入れば、区間に応じて課金

大型貨物車課金による収入



ドイツにおける大型貨物車課金拡大の動き

- 2007年1月、課金回避のため、トラックが迂回したことで大幅な交通の増加が認められた連邦道路の一部路線※にも課金実施。
※高速道路と並行し、高速道路に類似した規格で、時間的に同様の効率性がある道路
- 2012年8月、ドイツでは大型貨物車課金の対象道路にアウトバーンだけでなく、4車線以上の連邦道路に拡大。新たに課金される連邦道路は84区間、1,135km。
- 課金額はアウトバーンと同額。追加収入は、道路の強化及び維持に活用予定。



新たに課金対象とした連邦道路

左図赤線参照

以下の4つの条件を全て満たす道路

- ・ 中央分離帯を含む4車線以上の道路であること
- ・ 最低4km以上の延長があること
- ・ 連邦が建設責任者であること
- ・ アウトバーンに直接接続していること

出典 : <http://www.toll-collect.de/en/press/press-releases/lkw-maut-auf-teilen-von-vierstreifigen-bundesstrassen-puenktlich-gestartet.html>

ドイツ大型貨物車課金における不正走行対策

- 不正走行対策は、ガントリー（全国に約300箇所設置）と移動取締り車（約280台を配置）により実施。
- 2010年度の不正走行（カードの挿入忘れなどの非意図的な場合も含む）は約1%。

①ガントリー



ガントリーに設置されている主な装置

- ・ DSRCアンテナ
- ・ ナンバープレート撮影カメラ（車体や人は写さない）
- ・ 赤外線投光器
- ・ 車種判断レーザー
- ・ 検出情報通信機

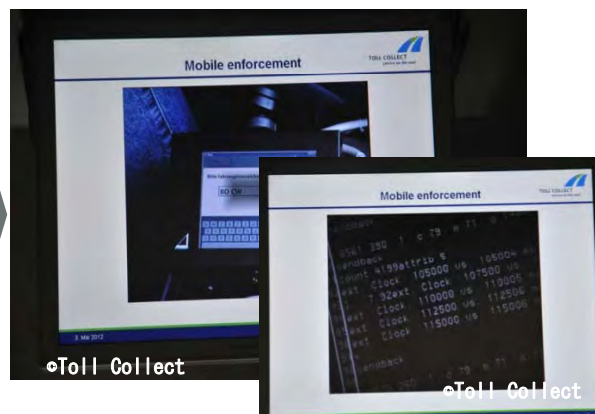
②移動取締り車

→ガントリーを迂回して走行する車両に対しては移動取締り車で取り締まる。

・ 無線通信により走行車両の情報を収集

・ 支払状況を取締り車両の中でモニター

・ 違反があれば駐車場に誘導して取り締まる

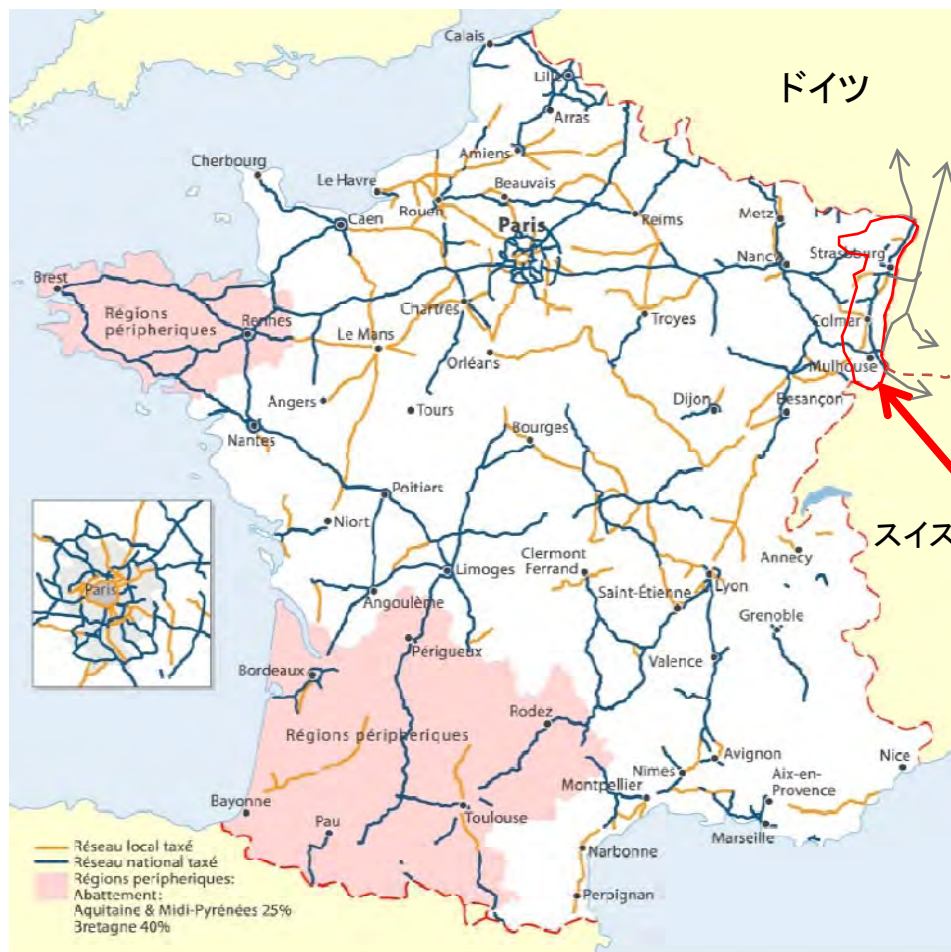


➤ 料金不払いへの措置

- ・ 実際の利用距離が確認できない不払いに対しては、500km走行分の料金を徴収
- ・ 取り立てに応じなかった場合、もしくは、取締りに係る指示の不遵守に対しては、最高2万ユーロの反則金

フランスにおける大型貨物車対距離課金導入の動き

- フランスでは、道路貨物輸送に起因する環境負荷の低減、有料区間を迂回する交通の防止などの観点から、2013年7月より全国で大型貨物車課金を開始予定。(総延長約15,000km)
- 導入に先立ち、ドイツ国境に接するアルザス地方圏で、課金実験を4月より実施予定。
- 課金額(予定)は、0.025~0.20 €/km(円換算:約3~24円/km)。



※ 青色: 課金対象となる国道網(10,000km)
 橙色: 課金対象となる地方道(5,000km)
 桃色地域は-25%または-40%の割引額を適用

課金の概要

- 対象車両: 総重量3.5t以上の車両
- 課金の対象となる道路
 - ・無料の高速道路
 - ・国道網全体(大型貨物車交通量が少ない区間は除く)
 - ・地方道(課金対象道路からの転換を多く受ける恐れのある区間)

アルザス地方



アルザス地方圏社会実験

- ・ 2013年4月より開始予定
- ・ 総重量12t以上の大型貨物車を対象(本来は総重量3.5t以上)
- ・ 対象道路はドイツ高速道路の課金により、交通の移行を受ける恐れのある道路約180km

2. 混雜・環境課金

ロンドン(イギリス)におけるロードプライシング

- ロンドンでは、都心部の混雑緩和のため、1990年代末からロードプライシング導入の議論が本格化し、2003年2月から開始。2007年には西側へ課金エリアを拡大(17km²)したが、市民の反対等から拡大エリアを廃止し、2011年1月には当初のエリア(22km²)に縮小した。
- 交通渋滞が減少したことで、バスの待ち時間が減少し、定時性が向上。

■ロードプライシングの概要

課金タイプ	エリアプライシング	対象地域	セントラルロンドン(22km ²)
課金時間帯	平日7:00~18:00(土日、祝日は無料)		
課金対象車両	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア内を通行する車両(二輪車、タクシー、緊急車両等は課金免除、ハイブリッド車、電気自動車、9人乗り以上のバス等は100%割引(但し登録料は支払う)) 		
課金方法	<ul style="list-style-type: none"> ・入域許可証を販売(自動支払い機、電話(事前登録が必要)、インターネット等) ・ナンバープレートを自動で読み取るシステムを利用(課金チェック: 捕捉率80%) 		
課金額	<ul style="list-style-type: none"> ・全車種一律10ポンド/日(1,430円/日)、エリア内住民は90%割引 		
収入の用途	公共交通(特にバス)の質の改善		

■課金エリア



※円換算は2013年1月18日時点のレート143円/ポンドによる

■ナンバー認識カメラ



■課金エリア入口



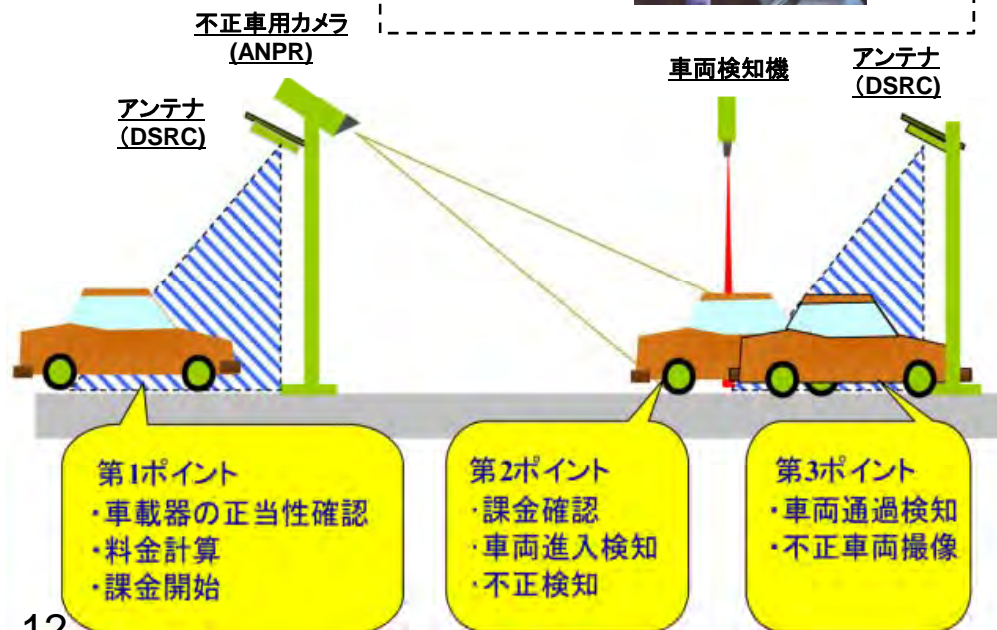
出典: Transport for London (January 2011)

シンガポールにおけるロードプライシング

- シンガポールでは、都心部の渋滞を解消するため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するロードプライシングを1975年から実施。
- 当初はチケットを購入してフロントガラスに貼り付ける方式としていたが、1998年から無線通信により電子課金を行うERP(Electric Road Pricing)方式を導入。
- あらかじめ金額をチャージしておいたICカードを車載器に挿入し、路側器(ガントリー)を通過時に無線通信で料金を引き落とし。



■ICカード:前払方式



シンガポールのロードプライシングの料金例

○渋滞状況に応じて、3ヶ月毎に料金の見直しを実施。

例：ガントリーナンバー2

(Bugis-Marina Centre(Nicoll Highway))

対象車種：乗用車、タクシー、軽貨物車

期間：2012年11月～2013年2月(平日)

午前(平日)

時間帯	料金 (シンガポールドル)
7:30-8:00	0.5ドル
8:00-8:05	1.5ドル
8:05-9:00	2.5ドル
9:00-9:25	2.0ドル
9:25-9:30	1.5ドル
9:30-9:55	1.0ドル
9:55-10:00	0.5ドル

午後(平日)

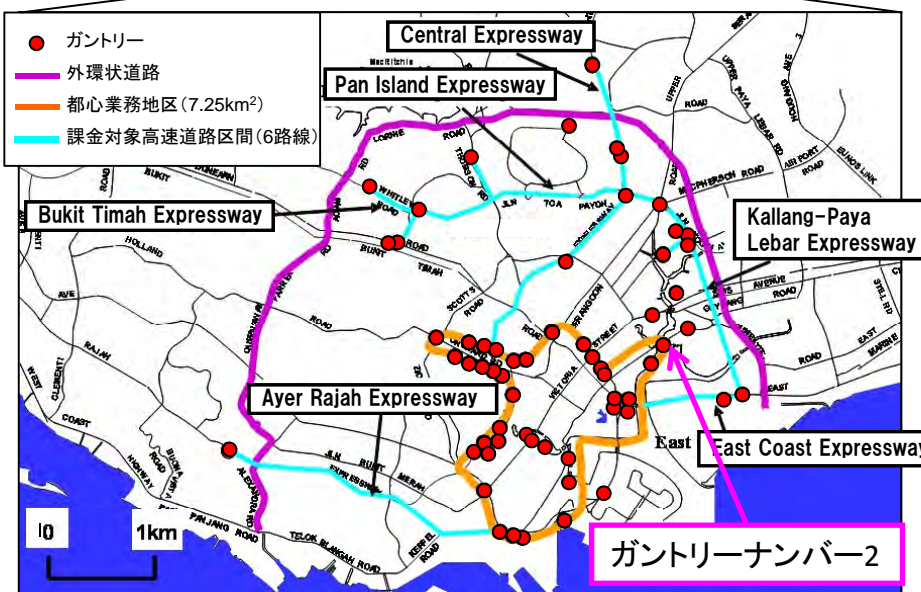
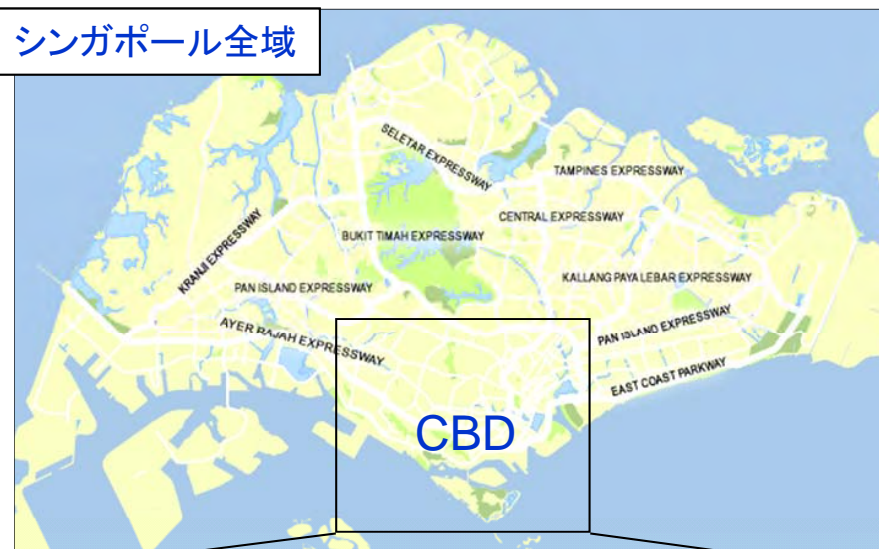
時間帯	料金 (シンガポールドル)
12:00-12:05	0.5ドル
12:05-14:00	1.0ドル
14:00-14:05	1.5ドル
14:05-14:55	2.0ドル
14:55-15:00	1.5ドル
15:00-17:30	1.0ドル
17:30-18:00	1.5ドル
18:00-18:05	2.3ドル
18:05-18:55	3.0ドル
18:55-19:00	2.5ドル
19:00-19:55	2.0ドル
19:55-20:00	1.0ドル

(参考)円換算

シンガポールドル	日本円
0.5ドル	32.5円
1.0ドル	65円
1.5ドル	97.5円
2.0ドル	130円
2.5ドル	162.5円
3.0ドル	195円

※円換算は2012年11月時点のレート:65円/シンガポールドルによる

シンガポール全域



出典：SINGAPORE LTA HPをもとに作成

3. アメリカの有料／課金への動き

アメリカの有料道路の歴史

1920年

～ この頃、約30の州で有料高速道路の建設・計画が行われた。

1950年

1955年 規格が州際道路に合致する等の条件を満たした既存の有料道路は、州際道路網に組み込むことが認められた。

1956年 アイゼンハワー大統領が州際国防道路法(National Interstate and Defense Highways Act)に署名。州際道路の建設に税金を当て、無料道路として整備。

1991年 ISTEA(1992-1997年)法により、有料道路の補助対象と補助率の拡大始まる。

1998年 TEA-21(1998-2003年)法により、一定条件を満たす州際道路を有料道路とすることを認めた。

2005年 SAFETEA-LU(2004-2009年)法により、一定条件のもと、州際道路の新規路線の建設費を賄う財源として通行料金を徴収することを認めた。

2009年 全米陸上交通インフラ資金調達委員会は、2020年までに連邦政府の陸上交通整備に係る財源として、燃料税から対距離課金へ移行すべきと最終提言。

2012年 MAP-21(2012-2014年)法により、新設の州際道路を有料道路として整備することが、試験事業から本格事業として認められた。

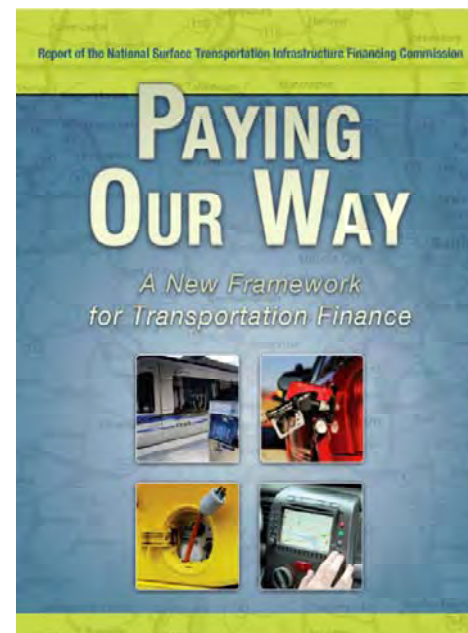
アメリカにおける対距離課金導入に関する検討の経緯

- 2009年には、連邦議会の陸上交通インフラ資金調達委員会が、財源調達の観点から「2020年までに、課税方法を燃料税によるものから、対距離課金に変更すべき」と報告。

■ 2009年報告書

「Paying Our Way(私たちの道には自分で支払おう)」

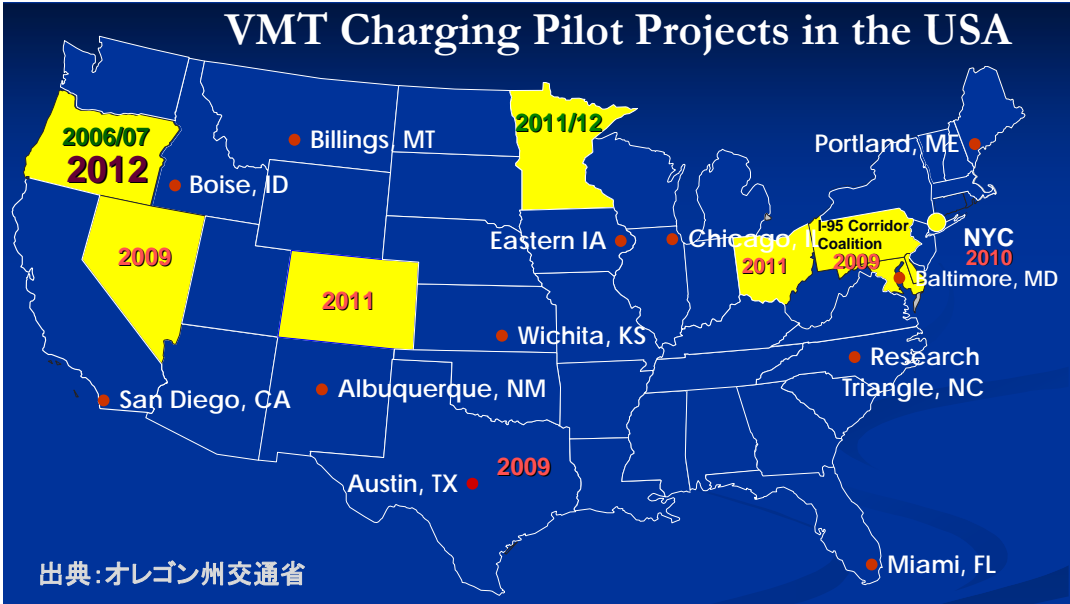
- 現行の財源(燃料税主体)は長期的には持続可能でなく、将来的に投資額を確保できないことを指摘し、政策として以下を提言。
 - 直接的な対距離課金制への移行を可能な限り速やかに開始し、2020年までに総合的なシステムを供用すること
 - 直接的課金制に伴い、現在の燃料税等を縮減し、最終的には廃止すること
 - 差し迫った連邦の財源危機への対応には、連邦ガソリン税や連邦大型車両使用税を引き上げ、物価上昇に対応させること





出典: <http://financecommission.dot.gov/>

アメリカにおける対距離課金に関する試験事業の例

アメリカにおける対距離課金試験事業実施状況



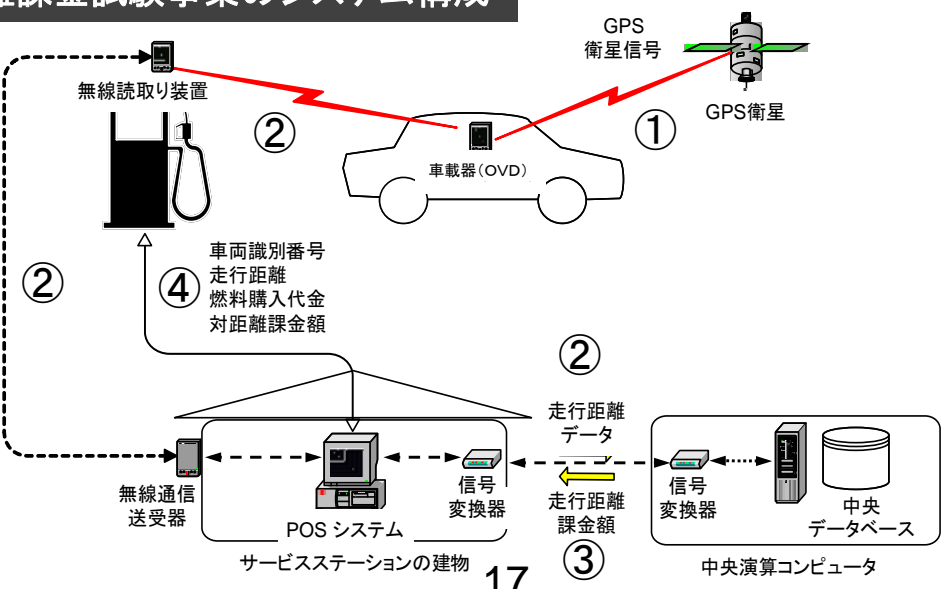
凡例

- : 試験事業実施済み、予定、または、検討中 (7箇所)
- : アイオワ大学によるフィールド試験 (12箇所、2010年完了)

- ▶ 試験事業における主な検証項目
- ・距離測定、通信等の技術内容
 - ・プライバシー、セキュリティ
 - ・人的な組織構成
 - ・参加者の行動変化
 - ・参加者の受容性 など

オレゴン州における対距離課金試験事業のシステム構成

- ① GPSを用いて走行距離を計測
- ② ガソリンスタンドで燃料注入のときに走行距離データをセンターに伝送
- ③ センターで課金額を計算
- ④ 対距離課金を課金し、燃料税を減額して燃料請求書に印字



車載器 (GPSによる距離計測部)



車載器 (車内表示部)

出典:オレゴン州交通省

アメリカの新しい陸上交通法(MAP-21)について

- 2012年7月、米国の新しい陸上交通法MAP-21 (Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act) が成立。道路を始め、陸上交通に係る施策、予算、財源などを承認する法律。
- 計画期間は約2年。予算規模は総額1,050億ドル(約8.4兆円)。

MAP21の方針

- 1)米国のハイウェイシステム(NHS)の強化
- 2)パフォーマンスベースのプログラムの確立
- 3)雇用創出と経済成長の支援
- 4)最重要課題の交通安全の推進
- 5)連邦ハイウェイプログラムの再構築
- 6)プロジェクトの迅速化と技術革新の促進



[MAP-21に署名するオバマ大統領]

有料/課金の方針

分類	事業名	概要	MAP-21によるSAFETEA-LUからの変更	
本格事業	①有料追加車線事業	既存の州際道路に車線を追加してそれを有料とする。	以前は試験事業に位置づけられていた。	試験事業から本格事業に変更
	②有料新設道路事業	新設の州際道路を有料道路として整備する。	以前は州際道路以外のみ適用可能であった。	
	③多乗員車線有料事業 (HOV/HOT車線)	HOV(2~3人以上の乗っている車両)レーンの利用要件を満たさない車両(1~2人以下の車両)を有料とする。	以前は試験事業に位置づけられていた。	
手続き	手続きの簡素化	従来必要であった州と連邦との協定が不要。連邦は、会計検査報告により、収入用途が交通事業に限定されていることを確認。		

4. ETC割引事例

フランス有料高速道路の料金割引事例(頻度・金額・季節・環境)

○ フランスでは利用頻度や金額、季節や環境(排出基準)等により、様々なETC割引サービスを提供。
 ○ 普通車は利用頻度、大型車は月間の利用金額に応じて割引している事例が多い。



ミヨ一橋

■ コフィルート社
■ ASF社
■ ESCOTA社
■ APRR社
■ その他

利用頻度(ETC)

普通車、軽貨物(クラス1,2)

◆コフィルート社

利用回数	割引率*
~9回	0%
10~14回	20%
15~24回	30%
25~44回	40%
45回以上	通常料金 (44回分は40%割引)

◆ASF社

・指定区間*に応じて
 15%割引**、30%割引など、
 複数の割引制度が存在

利用金額(ETC)

大型貨物(クラス3,4)

利用金額	割引率
60~100€	8%
100€以上	13%

* 道路利用者がサービス利用申込時に指定する区間が対象。
 ** 1~22回目/月は15%割引 } 約6割弱
 23~44回目/月は無料 } の割引
 45回目/月以上は15%割引

・月間利用金額に応じて
 13%(105€以上)

季節 ミヨ一橋 (ETC不要)

	クラス			
	1	2	3	4
7/1-8/31	8.6€	12.8€	23.5€	31.2€
9/1-6/30	6.7€	10.1€	23.5€	31.2€

車種	1	2	3	4
普通車				
軽貨物 (<3.5t)				
大型 (≥3.5t)				
大型 (≥3.5t, ≥3軸)				

環境 モンブラントンネル (ETC不要)

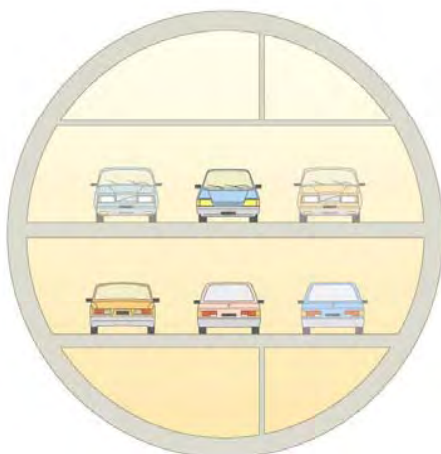
	クラス			
	1	2	3	4
Euro* 0,1,2			149.5€	300.5€
Euro* 3,4,5	38.9€	51.5€	141.3€	284.0€

*Euro(0~5): EUの排出ガス基準。数字が大きいほど環境性能が良い。

フランス有料高速道路(A86)の料金割引事例(平日・休日、時間帯、カープール等)

- パリ近郊のA86トンネルは、全長約10kmの二層式、乗用車専用トンネルで、2011年に全線開通。
- カープール、多頻度割引に加え、交通流を円滑化するために混雑時間帯の料金を高く設定するなどの時間帯別料金制を導入。

◆A86トンネル(コフィルート社)

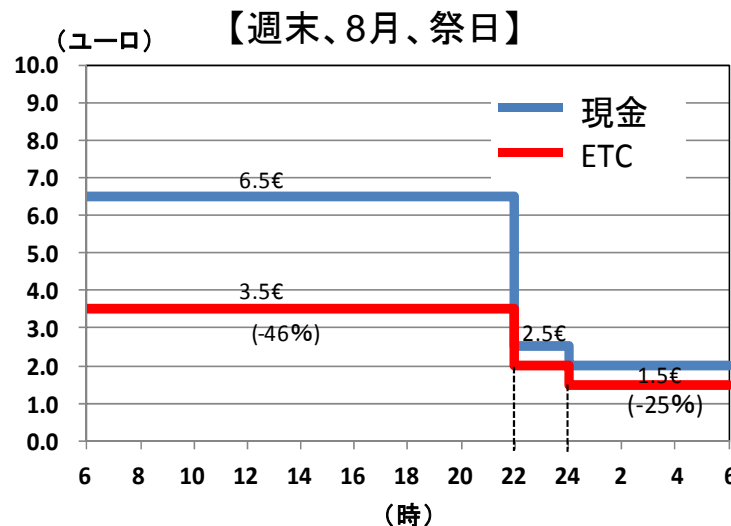
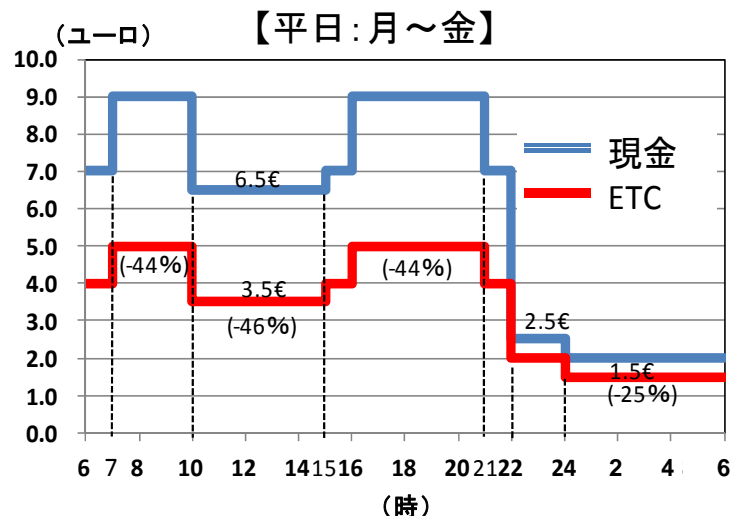


◆カープール割引

- ・1台あたり3人以上の車両は30%割引
- ・平日(7時~20時)を対象(祭日を除く)

◆時間帯別料金制

(この他に多頻度割引)



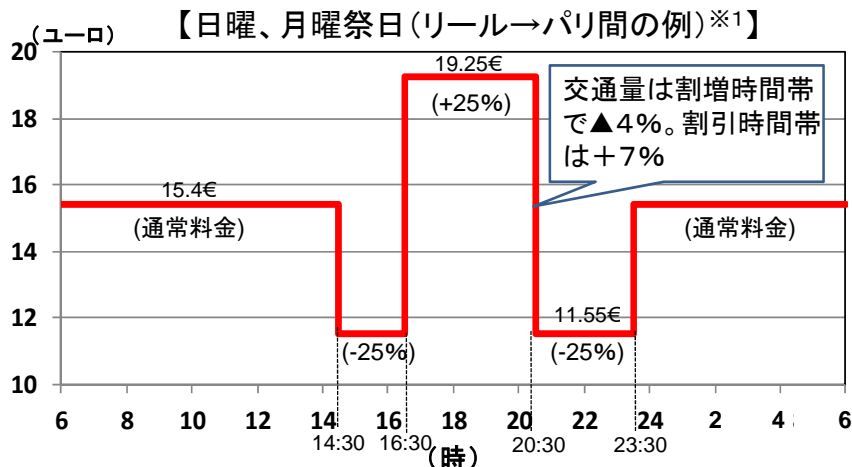
フランス有料高速道路の料金割増・割引事例

- パリ近郊のA1では、休日の午後においてパリ方面への交通流を円滑化するために、郊外からパリ方面への交通に対し、混雑時間帯に割増料金を設定するなどの時間帯別料金制が導入されている。
- 都心部と郊外を結ぶA14では、平日(月～金)の交通流を円滑化するため、混雑時間帯以外に割引料金を設定するなどの時間帯別料金制が導入されている。

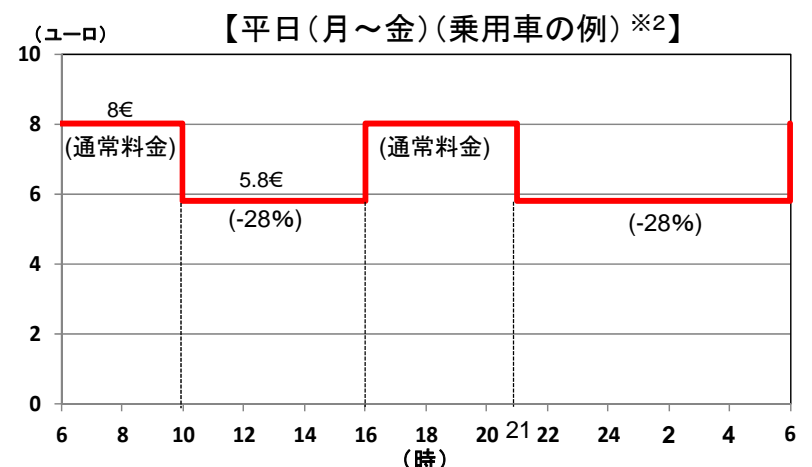
◆A1(SANEF社)



◆A14(SAPN社)



※1 車両総重量3.5t未満(クラス1とクラス2)の車両に適用



※2 週末、祭日は終日一定。乗用車は8ユーロ

アメリカのHOTレーン

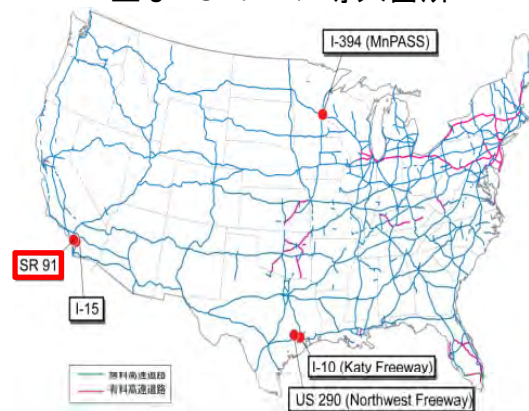
○アメリカの高速道路では、混雑緩和等を図るため、乗車人数が少ない車両に課金するレーン(HOTレーン※)を設置している例が見られる。

事例: SR-91エクスプレスレーン (カリフォルニア州オレンジ郡)

- 通勤混雑増加に対し、1995年から中央部に4車線を建設し、有料化(約16km)
- 料金は、曜日・時間・方向により変動(\$1.35-\$9.55)
- 料金収入は借入金の返済等に充当
- ピーク時の平均速度は、無料レーンが25~30km/hに対し、HOTレーンは95~105km/hである



■アメリカの幹線道路網と主なHOTレーン導入箇所



料金表(2013年1月~)

	Sun	M	Tu	W	Th	F	Sat
Midnight	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35
1:00 am	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35
2:00 am	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35
3:00 am	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35
4:00 am	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35
5:00 am	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35
6:00 am	\$1.35	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$1.35
7:00 am	\$1.35	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$1.35
8:00 am	\$1.70	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15
9:00 am	\$1.70	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15
10:00 am	\$2.65	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.65
11:00 am	\$2.65	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.65
Noon	\$3.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$3.25	\$3.15
1:00 pm	\$3.15	\$3.00	\$3.00	\$3.00	\$3.25	\$5.10	\$3.15
2:00 pm	\$3.15	\$4.25	\$4.25	\$4.25	\$4.40	\$3.10	\$3.15
3:00 pm	\$2.65	\$4.60	\$3.70	\$3.95	\$4.45	\$9.55	\$3.15
4:00 pm	\$2.65	\$4.55	\$5.80	\$6.80	\$8.95	\$9.10	\$3.15
5:00 pm	\$2.65	\$4.85	\$5.25	\$6.50	\$8.30	\$6.00	\$3.15
6:00 pm	\$2.65	\$4.60	\$3.60	\$3.60	\$4.40	\$5.50	\$2.65
7:00 pm	\$2.65	\$3.25	\$3.25	\$3.25	\$4.70	\$5.15	\$2.15
8:00 pm	\$2.65	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$3.00	\$4.70	\$2.15
9:00 pm	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$2.15	\$3.00	\$2.15
10:00 pm	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$2.15	\$1.35
11:00 pm	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35	\$1.35

■ : 料金が高い時間帯
■ : 料金が低い時間帯

出典: <http://www.91expresslanes.com/schedules.asp>

※ HOTレーン(High Occupancy Toll Lane) : 一般車線と区分して設置され、①「乗車人数3人以上の車両」など乗車人数の規定に合致した車両、② ①に該当しないが通行料金を支払って通行する車両、等特定の車両のみが通行できる車線

參考資料

ストックホルム(スウェーデン)におけるロードプライシング

- ストックホルムでは、中心部の混雑緩和と生活環境改善(排出ガス削減、住環境改善)のため、1970年代から政策テーマとなり、2007年8月からコードンプライシングを開始。
- 交通渋滞が減少したことで、バス・路面電車利用者が増加、また、課金エリアにおけるCO₂、NO_x、PMの排出量が減少。

■ロードプライシングの概要

課金タイプ	コードンプライシング	対象地域	中心部(35km ²)
課金時間帯	平日6:30~18:30(土日、祝日は無料)		
課金対象車両	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアに流入・流出する車両(環状道路西部・西部区間の通過交通は免除) ・緊急車両、外交官車両、自動二輪車、バス、ハイブリッド車等は免除 		
課金方法	・ナンバープレートを自動で読み取るシステムを利用		
課金額	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯により料金を差別化:10、15、20クローナ/回(120、180、240円/回) ・一日の上限60クローナ(720円) 		
収入の用途	公共交通の整備、ストックホルム市内および郊外の道路整備		

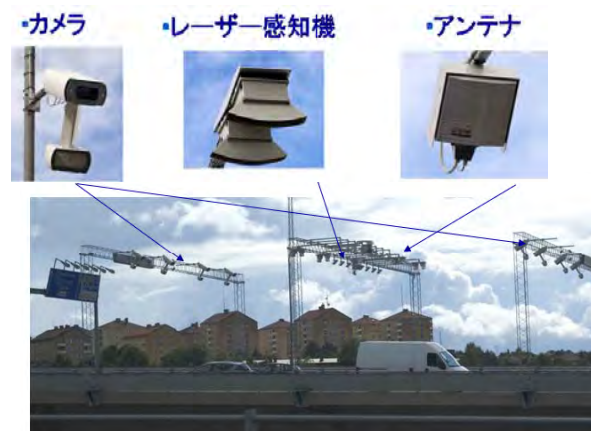
■課金エリア



出典:スウェーデン道路庁資料

※円換算は2012年11月1日時点の為替レート:12円/クローナによる

■課金ポイントの施設

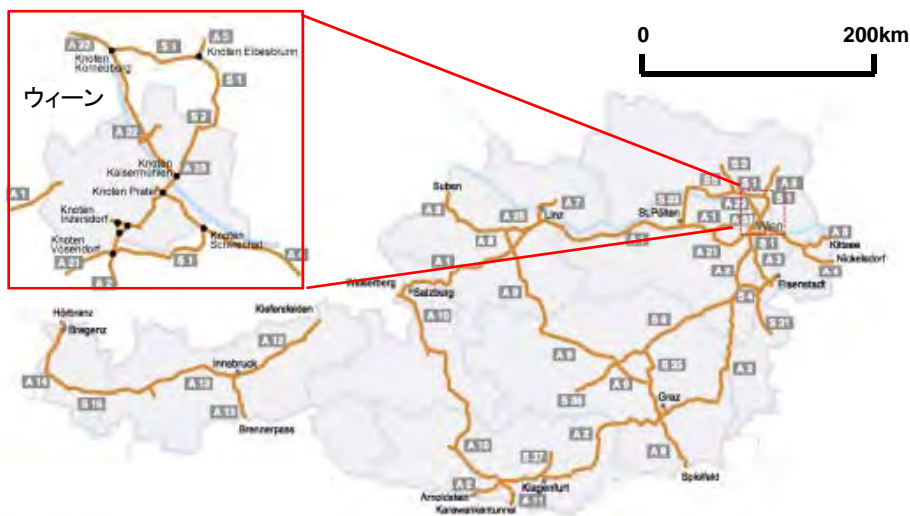


その他の国における大型貨物車の対距離課金(例)

オーストリアにおける課金状況

- 1997年にビニエット方式による課金制度が導入。
- 2004年1月、大型貨物車(3.5t以上)を対象に電子式対距離課金制が導入。(高速道路と自動車専用道)
- 2011年9月からTOLL2GOプロジェクトにより、ドイツの車載器でオーストリアの課金徴収が可能になった。

オーストリアの課金対象道路(2012年)

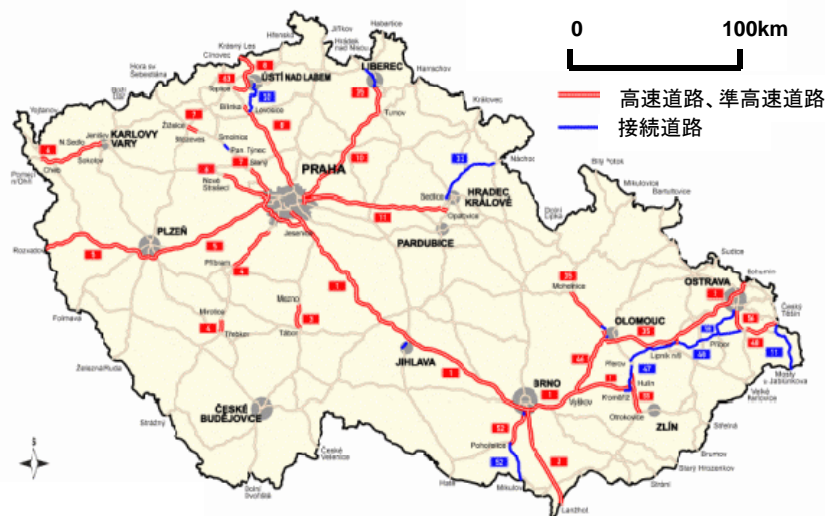


項目	内容
対象道路延長	約2,200km
課金額	走行距離と車軸数別に設定(0.145~0.392€/km)
収入の用途	オーストリア高速道路建設、維持、補修に活用

チェコにおける課金状況

- 1995年にビニエット方式による課金制度が導入。
- 2007年1月、大型貨物車(12t以上)を対象に電子式対距離課金制が導入。(2010年からは3.5t以上)
- 課金対象道路は高速道路、準高速道路、接続道路が含まれる。

チェコの課金対象道路(高速道路、準高速道路、接続道路、2012年)

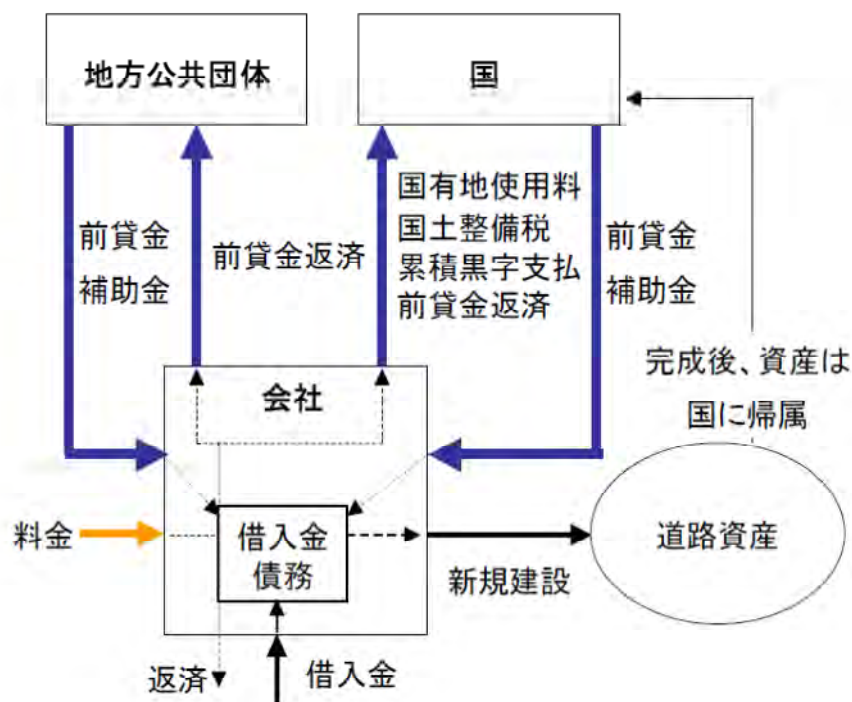


項目	内容
対象道路延長	約1,380km
課金額	道路種別、走行距離、車軸数、排出性能別に設定
収入の用途	国家交通インフラ基金に入り、交通インフラ投資に活用

フランスの高速道路会社について

フランスにおける有料高速整備の仕組み

- 高速道路の建設は高速道路会社が行う。
- 完成後の資産は国に帰属する。
- 建設費は高速道路会社の調達資金だけでまかなうのは困難な場合が多く、一般的には公的補助がなされる。
- 供用後は、高速道路会社は料金収入により債務の返済、道路の維持、運営を行う。



各高速道路会社の概要

フランスの有料高速道路は16社の高速道路会社により、運営されている。

会社名	運営延長(2011) (km)	売り上げ(2011) (万ユーロ(税抜))
ADELAC社	20	3,270
ALICORNE 社	45	1,350
A' LIENOR 社	150	3,490
APRR(親会社) / AREA社(子会社)	2,235	202,160
ARCOUR 社	101	3,710
ATMB社	126	10,210
ミヨ一橋(CEVM社)	4	3,580
COFIROUTE社	1,115	120,200
ASF社(親会社) / ESCOTA社(子会社)	3,090	317,020
SANEF(親会社) / SAPN社(子会社)	1,756	148,900
ATMB社	126	6,070
SFTRF社	68	3,500
ALIS社	125	5,360