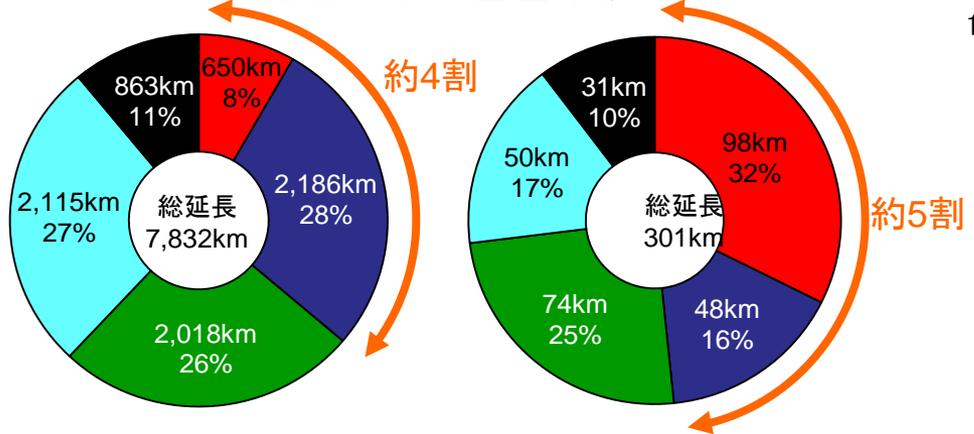


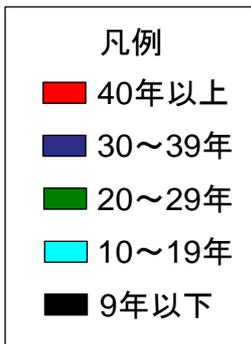
中間答申(案)に関する議論 参考資料

- 経過年数30年以上の区間が高速自動車国道(NEXCO)において約4割、都市高速道路においては約5割と、老朽化が進展
- 高速道路においては、一般道と比較して、橋梁やトンネルなどの構造物比率が高く、維持管理に手間がかかる

開通からの経過年数比率

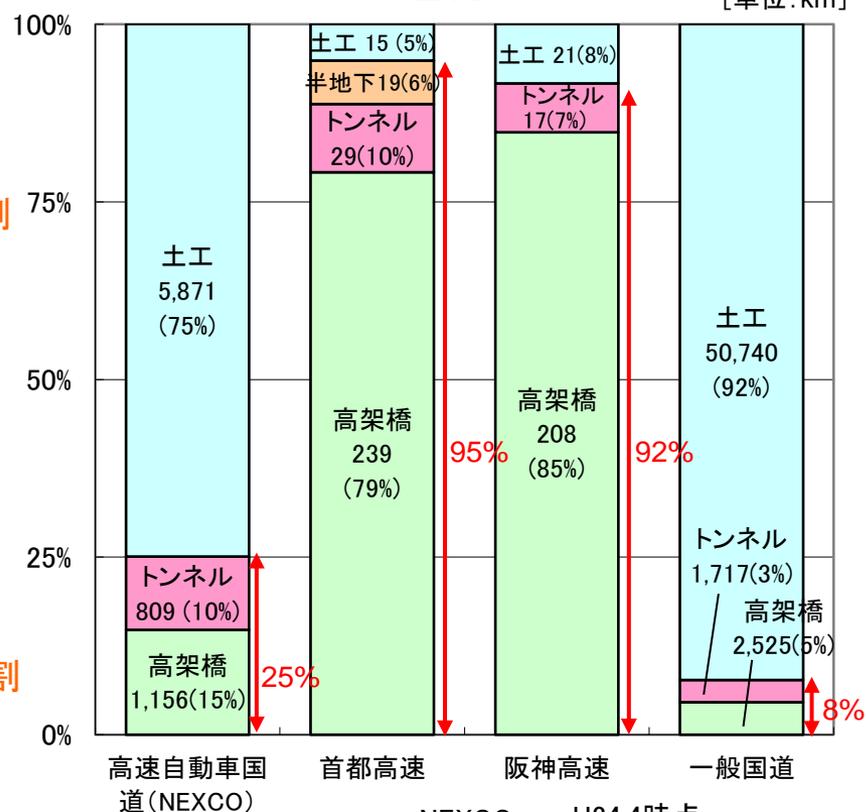


高速自動車国道(NEXCO) (H24.4時点) 首都高速(H24.4時点)



阪神高速(H24.4時点)

構造物比率

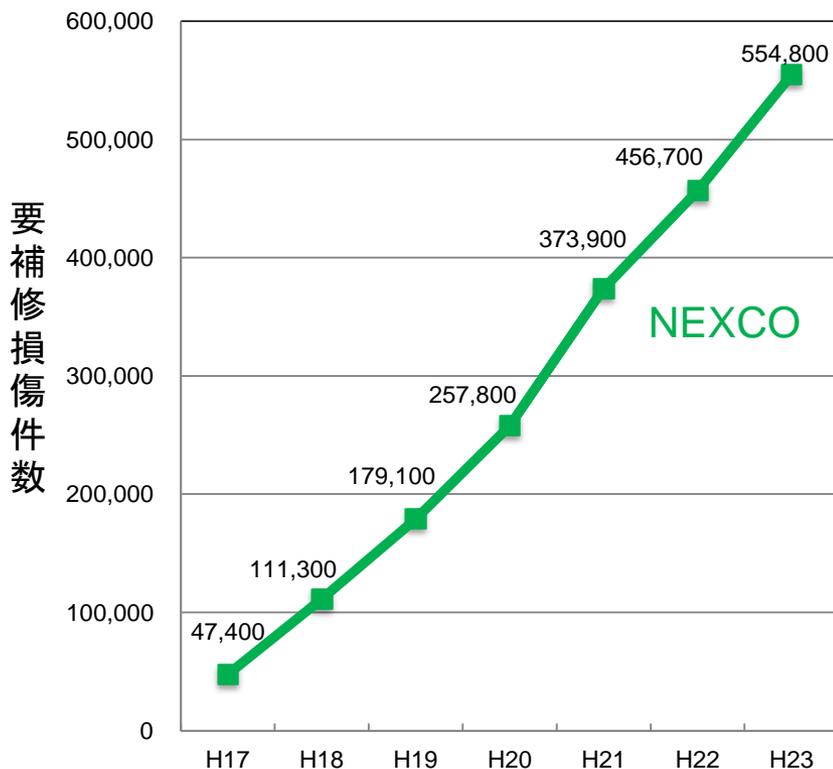


NEXCO : H24.4時点
 首都高速: H24.4時点
 阪神高速: H24.4時点
 一般国道: 道路統計年報2011より

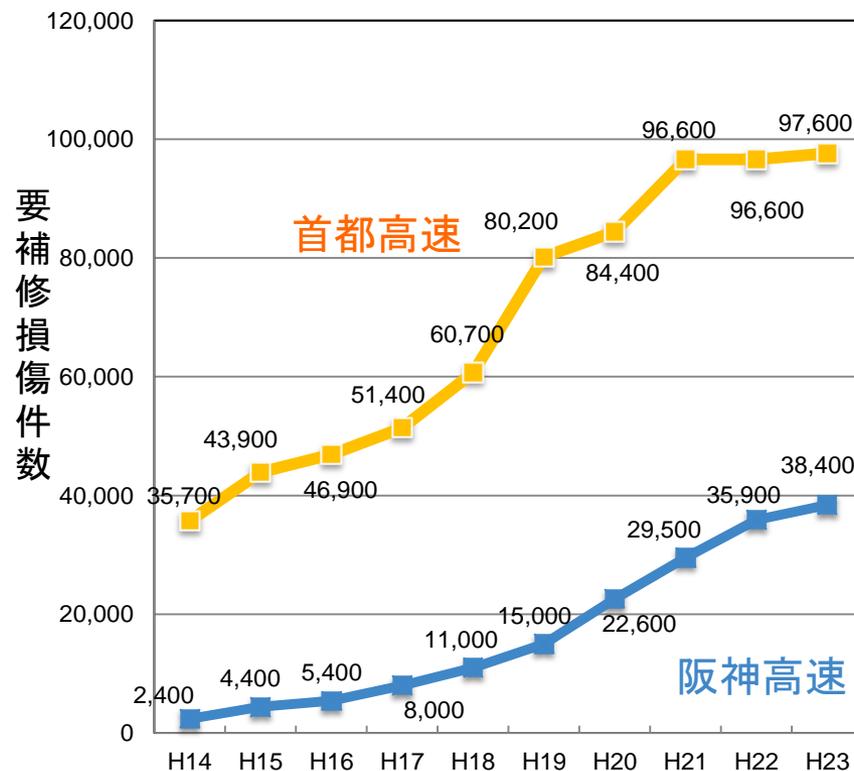
○老朽化の進展と長年にわたる過酷な使用により、計画的に補修を実施しているものの、補修が必要な損傷は、平成23年度末時点で、NEXCOでは約55万件、首都高速では約10万件、阪神高速では約4万件にのぼるなど、構造物の劣化状況は厳しい

■要補修損傷件数の推移

【NEXCO】



【首都高速・阪神高速】



※要補修損傷件数＝各年度の(損傷発見数－補修数)の累積

※NEXCOについては、未点検箇所があるため一部未集計

※首都高速についてはH16以前、阪神高速についてはH20以前において未点検箇所があるため一部未集計

大規模更新等の概算費用

※各高速道路会社が設置した
有識者委員会においてとりまとめたもの

	首都高速	阪神高速	NEXCO
大規模更新 (橋梁架替等)	5,500～6,850億円	4,400億円	2.0兆円
大規模修繕	950～1,050億円	400億円	3.4兆円
(耐久性向上)	1,350億円	1,400億円	—
合計	7,900～9,100億円	6,200億円	5.4兆円*

* 大規模修繕には、今後の検討により、大規模更新となる可能性のあるものが含まれており、それらが全て大規模更新となった場合は、5.2兆円の追加費用が必要となる

* また、対策実施期間を限定しておらず、長期にわたって必要となる額として算出していることから、有識者委員会において、今秋にも、短期的に実施する対策に必要な費用を算出する予定

更新需要についての負担のあり方（案）

<更新の必要性>

- ・老朽化の進展、過酷な使用状況により損傷が増加
- ・ネットワーク機能を将来に渡り永続的に維持し、構造物の安全性を確保するために更新が必要
- ・更新により償還満了後も含め将来の修繕費を縮減



<償還計画上の扱い>

- ・更新に必要な費用は、償還計画には含まれていない



新たな措置が必要

<国土幹線道路部会における主な意見>

- ・料金の収入を高速道路の維持更新に充てることは、受益者負担の原則から妥当。

<高速道路のあり方検討有識者委員会 中間とりまとめ>

以下のような方策をはじめとして幅広く検討すべき

- ・更新や機能強化による橋梁などの耐用年数の延びを精査した上で、現行の償還期間を延長し、これに伴う費用を新たに償還計画の中に組み込むこと
- ・更新などの費用の確保とあわせて、償還前後の利用者負担の激変緩和などを図るため、減価しない用地にかかる費用を償還の対象から除外するなど、償還対象の経費を見直すとともに、償還期間の短縮なども検討

- ▶「地方自治体アンケート」においては、有料の国土幹線道路の大規模更新費用の財源について、償還期間の延長を含む「利用者負担」とする回答が最も多い。

<更新需要に対する負担方法>

税金

- 課題 ・厳しい財政状況下での税負担の是非（他の施策との優先度の整理が必要）
- ・高速道路利用者ではなく、広く国民に負担を求める理由の整理

(参考事例)海外における主要な都市再生プロジェクトは税金により整備
 BIG DIG(アメリカ ポストン) …税金負担約 9割(国6割、州3割)
 清溪川(韓国 ソウル) … " 約10割(市10割)
 ライン川河畔(ドイツ デュッセルドルフ) … " 約10割(国4割、州4割、市2割)

※()内は行政毎の内訳

注)BIG DIGプロジェクトの対象となった高速道路の一部(I-90)は有料道路、清溪高架道路及びライン川河畔連邦道路は無料の道路

- ▶「首都高速の再生に関する有識者会議」の提言書においては、『税金に極力頼らず、料金収入を中心とした対応を検討するべき』とされたところ

料金値上げ

- 課題 ・利用者負担の増に対する是非

更新のための料金を上乗せ



更新費

建設債務の償還

H17

H62

関連制度:特定都市鉄道整備積立金制度

(工事費の一部を運賃に上乗せし、工事に充当する制度)

償還制度の見直し

- 課題 ・「建設と債務の返済を45年で終了させる」という民営化の当初目標との整合
- ・更新費を将来世代のみに求めることの是非

建設債務の償還

➡ 料金水準を変えず
償還期間を延長

更新費

H17

H62

更新に必要な財源の確保に関する試算

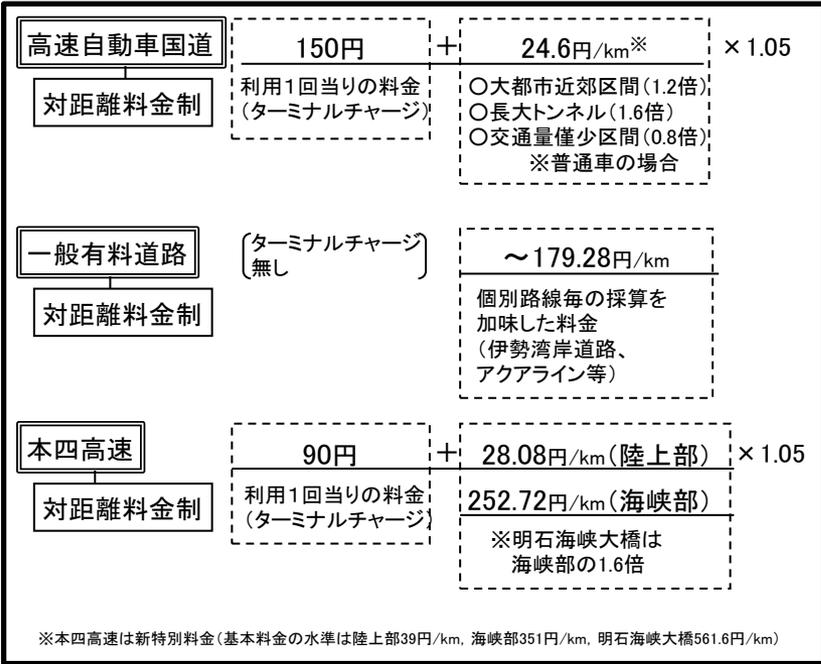
	大規模更新等の 概算費用※ (試算)	料金値上げにより 財源を確保する場合	料金徴収期間の延長により 財源を確保する場合
首都高速	7,900億円 ～9,100億円	15%程度の値上げが必要	15年程度の延長が必要
阪神高速	6,200億円	15%程度の値上げが必要	15年程度の延長が必要

※高速道路会社の有識者委員会においてとりまとめ

注) NEXCOについては、「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」(委員長: 藤野陽三東京大学大学院教授)において、中間とりまとめとして概算費用を5.4兆円と試算しているが、今秋にも、短期的に実施する対策に必要な費用を算出することとしており、それを踏まえ整理

シンプルでわかりやすい料金水準 (案)

<現在の料金体系>



<目指すべき方向性(案)>

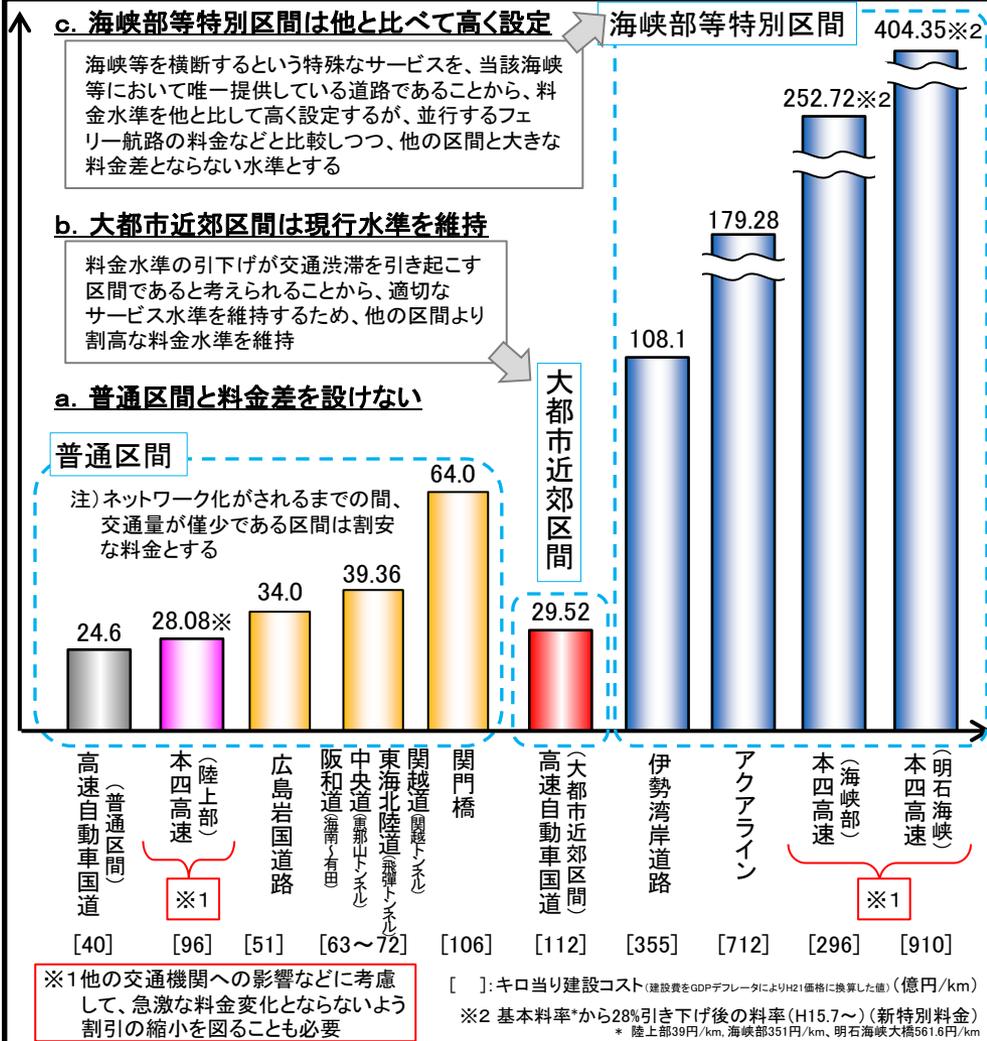
<高速道路のあり方検討有識者委員会 中間とりまとめ>

今後の料金制度については、以下を基本とすべき

- ① 公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ② 安定的でシンプルな料金制度の構築
- ③ 弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

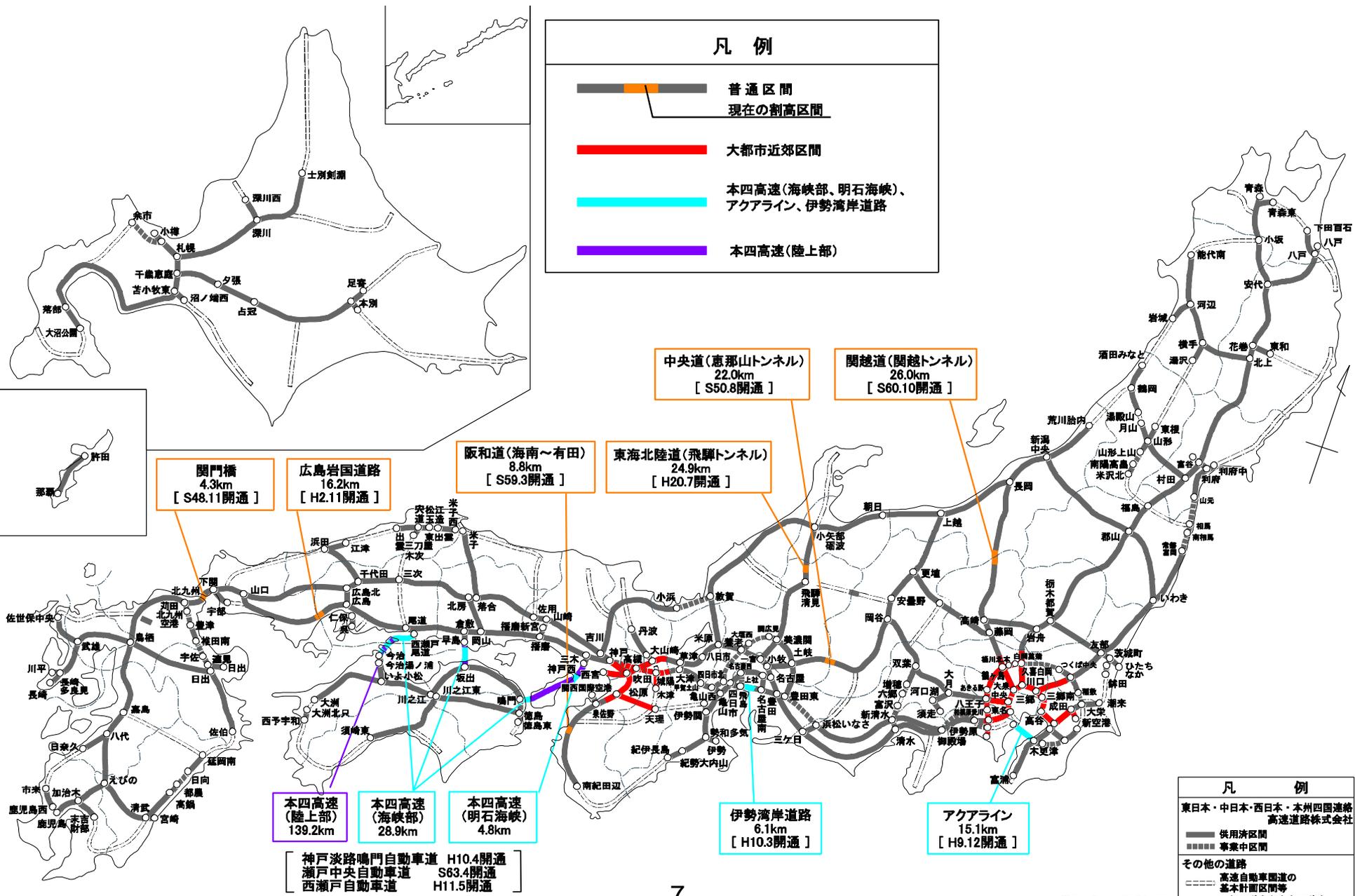
➢ 約1万kmにも達するまでに進展した高速道路ネットワークをできる限り利活用するため、ネットワーク形成の進捗状況を踏まえ、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」に軸足を移していくとともに、利用者にとってシンプルでわかりやすい料金体系とする

<新しい3つの料金水準(案)>



新しい料金水準の導入は、有効利用の観点から取り組むものであり、利用者が負担すべきであるが、対象規模、引き下げに伴う周辺道路網も含めた交通量増加、期待される地方公共団体等による利用促進の取組などを勘案すれば、全国の利用者に求める負担は、過度なものにならず、許容されるのではないかと想定される。
このため、新たな料金水準の導入は今後想定される定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討すべきである。

(参考)割高な料金水準となっている区間の位置図〔現況〕



本四高速、アクアラインの料金に関するこれまでの意見

<これまでの意見>

- 今後は、他の地域の利用者に不公平感を与えないことや、本四間フェリーなど他の交通機関に影響を与えないことに配慮しつつ、全国と共通の料金水準を基本とした料金体系を目指すべきである。その上で、建設コストが著しく高く、効果も大きい海峡部については、通常より高い料金に設定するとしても、他区間と著しく大きな料金差とならないよう配慮する必要がある。
(高速道路のあり方検討有識者委員会「中間とりまとめ」(H23.12.9))
- 本四高速の料金については、「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」を踏まえ、平成26年度から全国共通の料金水準を導入すること。
(本州四国連絡高速道路出資地方公共団体「今後の本四高速についての出資地方団体の基本的考え方」(H24.2.17))
- 本四高速については、NEXCOと本四の不公平な料金格差を解消し、平成24年2月に国交省が公表した「今後の本四高速料金の基本方針」に示されているように、平成26年度からNEXCO並みの全国共通料金を導入すること。
(第3回部会資料 兵庫県アンケート(H25.2.22))
- 東京湾アクアラインを含む首都圏の環状道路の料率を低減させ、都心部に集中する交通を環状道路へ適切に誘導し、都心部の渋滞緩和を図るなど高速道路ネットワークを最大限に利活用できる料金制度の構築が必要である。(中略)木更津市を中心に人口の増加、大型商業施設の立地の進展、物流の効率化が進むなど、料金引下げを前提として地域社会が形成されている。これらのことから、平成26年度以降の東京湾アクアラインの通行料金は、地方の負担を伴うことなく、国策による引き下げが必要である。
(第3回部会資料 千葉県アンケート(H25.2.22))
- 全国共通料金制が避けられないのであれば、せめて、マイカー土休日5割引や、トラック深夜5割引、通勤5割引など、「税金を投入して実施されている」各種の割引制度は、なんとしても見直し(廃止・縮小)していただきたい。
(第6回部会資料 (社)日本旅客船協会、(社)日本長距離フェリー協会ヒアリング(H25.3.22))
- 現状の料金水準(割引適用後の料金)からの値下げは、経営安定化に向けた措置に基づく当社の経営自立計画の破綻、ひいては四国の鉄道ネットワークの維持が困難となることから、避けて頂きたい。本四高速道路料金は、四国と本州間の鉄道利用に大きな影響を及ぼすことから、割引を行ったとしても、3,000円程度(瀬戸中央道早島～坂出間、普通車の場合)として頂きたい。
(第7回部会資料 四国旅客鉄道(株)ヒアリング(H25.4.11))

<他の交通機関への対応>

地方から、地域の実情を適切に伝えるなどして、関係団体の理解を得ることも必要か

(本四高速とアクアラインの料金)

瀬戸中央自動車道※ (早島IC～坂出IC) [延長37.3km]		(参考) 四国フェリー※ (宇野～高松)	(参考) JR本四備讃線 (早島駅～坂出駅)
基本料金	4,100円	平日2,980円 休日2,780円	790円
3割引	2,870円		
5割引	2,050円		

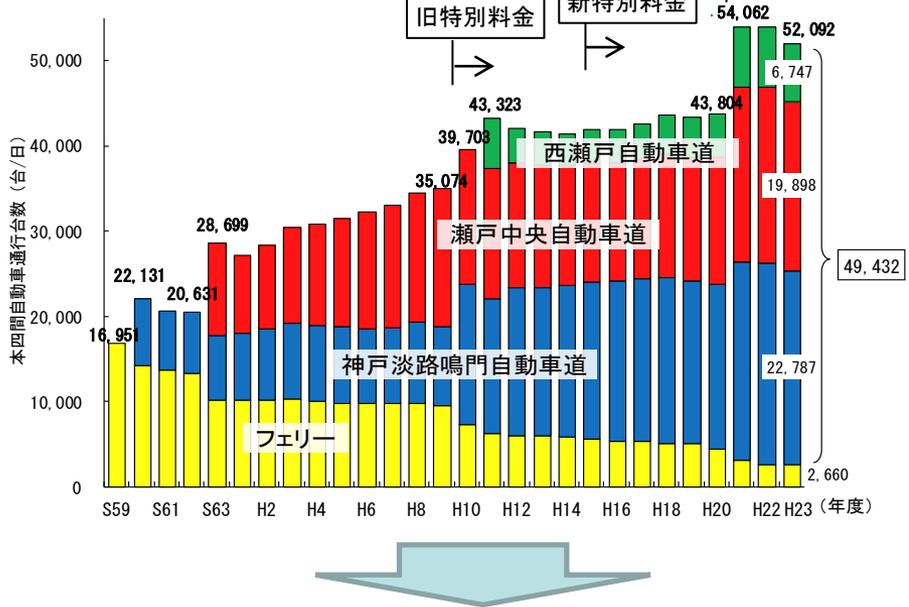
※普通車の例

アクアライン※ [延長15.1km]	
基本料金	3,000円
ETC特別割引(▲23%)	2,320円
社会実験(H23～H25)	800円

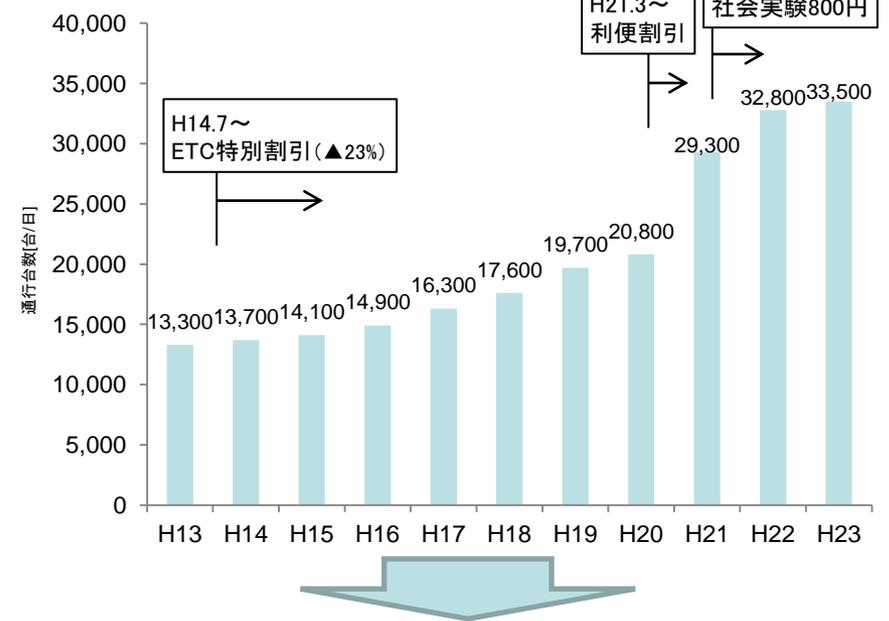
本四高速、アクアラインの交通量の推移と地域に与える効果

本四高速(+フェリー)

【交通量の推移】



アクアライン



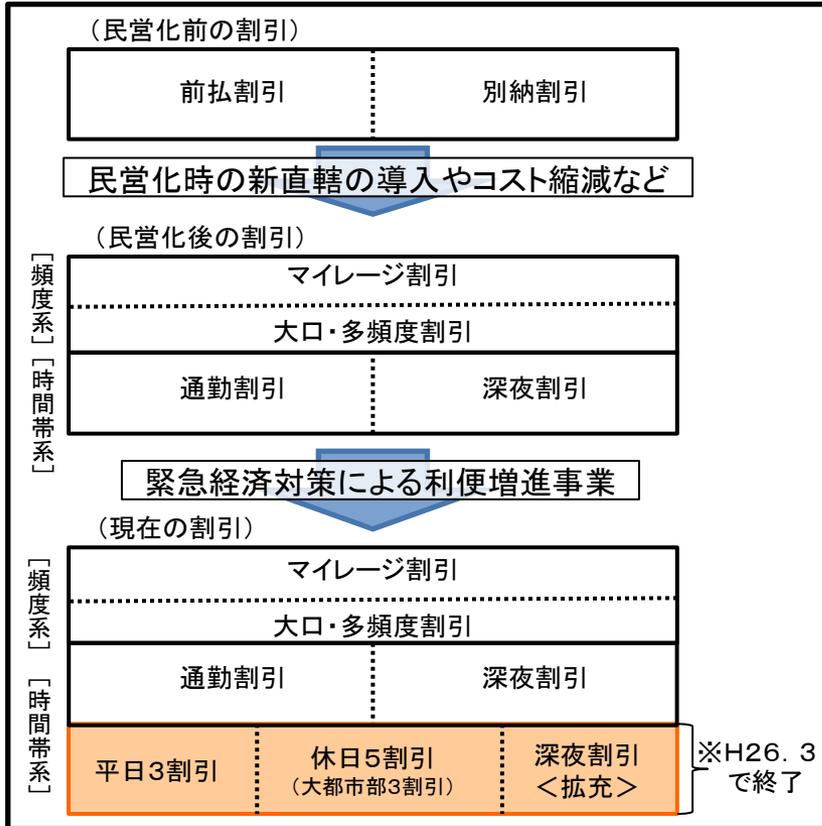
- 本四間通行台数(H23)が開通前(S59)と比べて約**3.1倍**
特に、休日1,000円により交通量は約**2.1倍**(H21.3~4/H21.2~3休日)となり、四国地域の活性化に効果が見られたものの、他の交通機関への影響などの課題 (料金収入 H20:729億円、H21:536億円)
- 本四間の各ルート所要時間が、フェリー利用と比較して約**1/3**
- 全国と四国間の貨物流動量(H22)が開通前(S59)と比べて約**2.4倍**
(全国平均:約1.5倍)
- 四国4県の県外観光客数が開通前(S62)と比べて**1.2~1.8倍**
(徳島H22、香川H23、愛媛H23、高知H17)

- 交通量(H23)は料金引き下げ前(H13)と比べて約**2.5倍**
特に、社会実験(800円)により約**5割増加**(H21.8~H23/H20)
(料金収入: H20:156億円、H23:109億円)
- 所要時間は湾岸ルート(東関道)と比べて約**1/2**
(霞が関~君津)※
- 社会実験により、物流事業者の約**2割**が湾岸ルートからアクアルートへ転換※
- 南房総地域の観光入込客数は社会実験前(H20)より約**1割増加**※

※東京湾アクアライン料金引下げ社会実験協議会調べ

今後の料金割引のあり方（案）

<これまでの料金割引>



<評価と今後の方向性(案)>

- 平日の全時間帯が3割以上の割引となってしまうことや、深夜割引の拡充により平日3割引による料金所での滞留解消効果が打ち消されていることなど、目的の異なる割引を並べて導入していることにより、本来の効果が大きく低減している。
⇒[料金割引のあり方の観点からの検討が必要]
- 時間帯割引とマイレージ割引または大口・多頻度割引が重複して適用されている。
⇒[各割引相互間の関係について整理する必要]

<今後の料金割引のあり方(案)>

①PDCAサイクルの導入による適切な実施

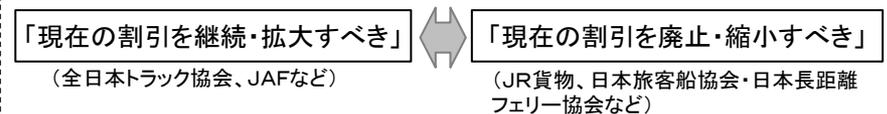
- 割引は、期間を区切って行うこととして、PDCAサイクルを導入し、当初予測した効果が還元しているかを定期的に評価した上で、継続・廃止を検討すべき。

②料金割引の再編の観点

- 一般道路の渋滞緩和や沿道環境改善など、政策課題との関係を整理しつつ割引のあり方を検討すべき。
- 物流や通勤利用などの多頻度利用の優遇による経営の安定のための利用促進の割引は会社が特に主体性を持って検討すべき。
- 時間帯割引と頻度系割引の関係を整理すべき。
- 地域において独自に取り組む割引は地方に協力を求めるべき。

③割引の規模

<これまで当部会で頂いた意見>



- 民営化時の新直轄の導入やコスト縮減などの範囲内を基本として見直すべき。

- 上記範囲を超えるような規模の割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討することが必要。

料金割引の評価と今後の方向性（案）

全体の方向性

- 平日の全時間帯が3割以上の割引となってしまうことや、深夜割引の拡充により平日3割引による料金所での滞留解消効果が打ち消されていることなど、目的の異なる割引を並べて導入していることにより、本来の効果が大きく低減している。
- 時間帯割引とマイレージ割引または大口・多頻度割引が重複して適用されている。



料金割引のあり方の観点からの検討が必要



各割引相互間の関係について整理する必要

1. 通勤割引

- 通勤割引については、区間により並行一般道路の渋滞解消の効果の程度は異なるものの、約半数の区間で効果が確認された。
- 通勤者を対象としているが、通勤時間帯に高速道路を通過する車両全てに割引が適用されている。



政策目的の継続を基本としつつも、効果の最大化を考慮し、割引内容・手法(対象、曜日など)を見直すことも必要

3. 平日3割引

- 平日3割引については、普通車以下も対象としたことにより、多くの貨物車両以外の車が割引対象となり、交通政策としての目的が不明確になっている。
- また、中型車以上についても、約3~4割の区間でしか並行一般道路から高速道路への交通の転換は見られていない。



効果を見極めた上で割引内容を見直すことも必要

5. マイレージ割引

- マイレージ割引については、普通車以下の4割以下しか利用していない。
- 他の交通機関では、同種の割引を廃止している例もある。



利用状況をモニタリングした上で割引内容を見直すことも必要

2. 深夜割引

- 深夜割引のうち、最初に導入した3割引については、普通車以下で約5割、中型車以上では約7割の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換しているため、沿道環境の改善に効果があったと考えられる。
- その後、4割引・5割引に拡充した際には、高速への転換が見られていない。



3割引については、継続を基本とすべき。ただし、拡充分については、効果を見極めた上で見直すことも必要

4. 休日5割引(大都市部3割引)

- 休日5割引(大都市部3割引)については、地域活性化に一定の効果が見られたものの、高速道路での渋滞の増加といった課題も生じた。



渋滞が顕著とならない地方部において割引を継続することも今後検討

6. 大口・多頻度割引

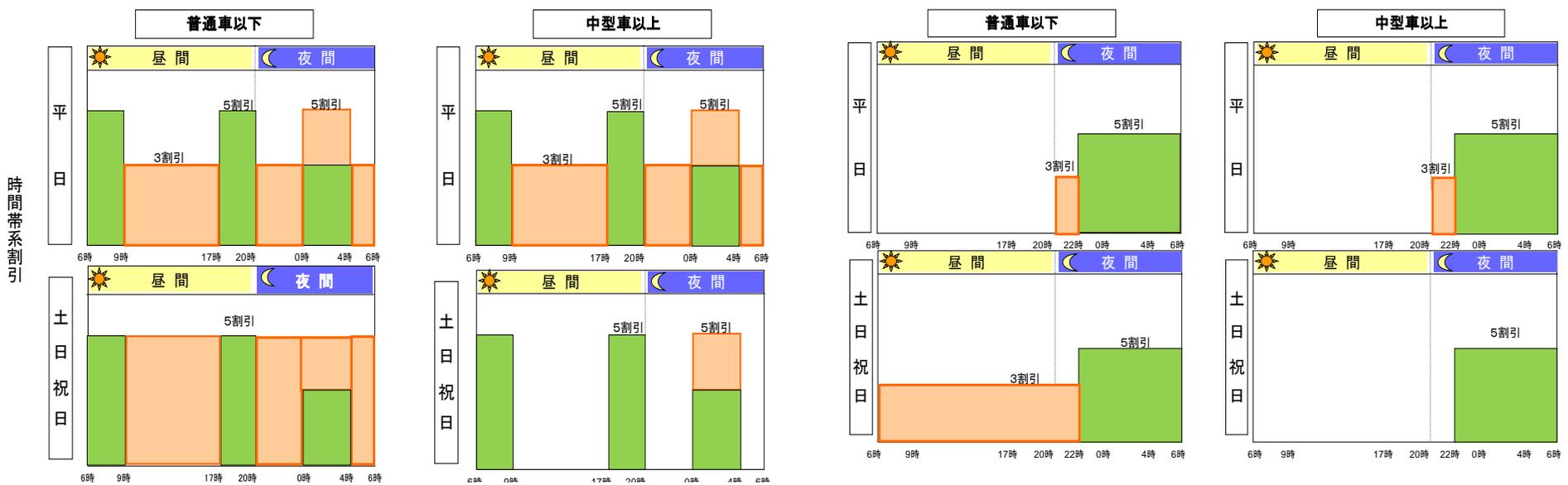
- 大口・多頻度割引については、中型車以上の6割以上が利用している。
- かつての別納割引において発生した悪質行為はみられない。



基本的に継続すべきであるが、他の割引との重複適用の状況を確認し、整理することも必要

< 地方部 >

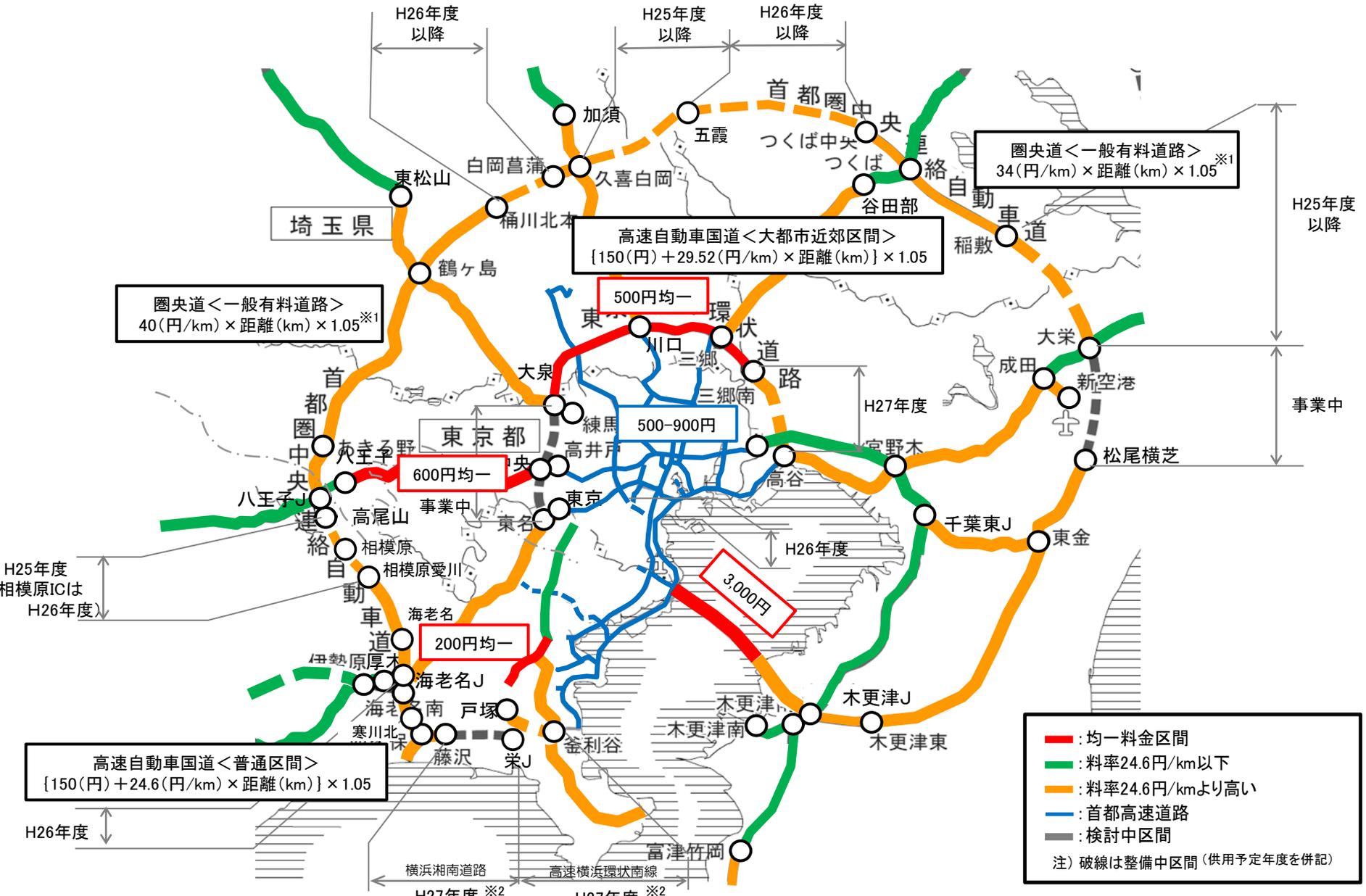
< 大都市部 >



■ : 民営化時に導入した割引 (H16.11※~)
■ : 利便増進事業による割引 (H20.10※~H26.3)

※割引時間帯毎に順次導入

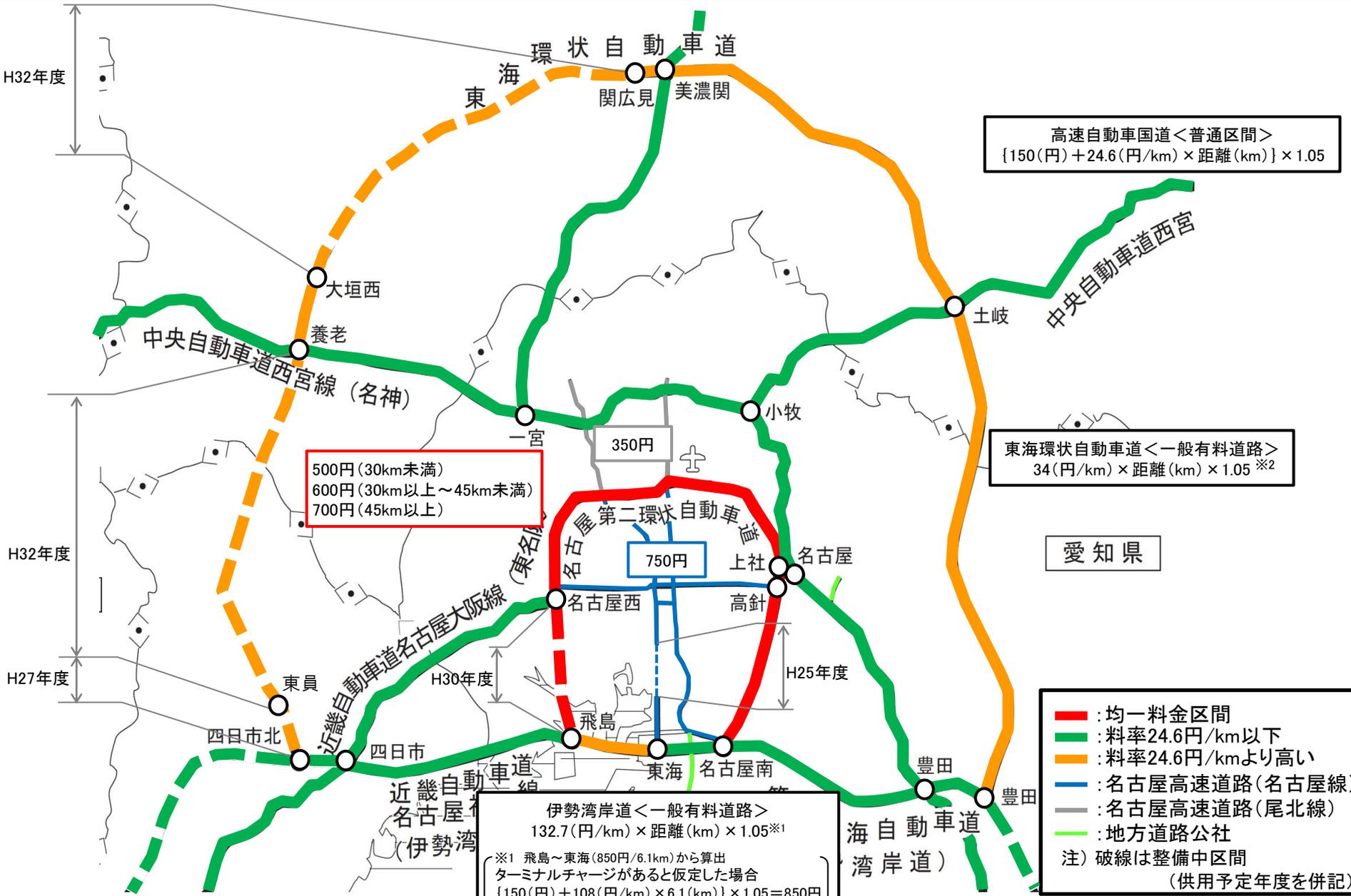
(参考)首都圏の料金体系[現行定価料金(普通車)]



※1 40kmを超える利用分については、料率を高速国道と同率に通減

※2 供用時期については、検討が必要

(参考)名古屋圏の料金体系[現行定価料金(普通車)]



※2 40kmを超える利用分については、料率を高速国道と同率に逡減

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

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

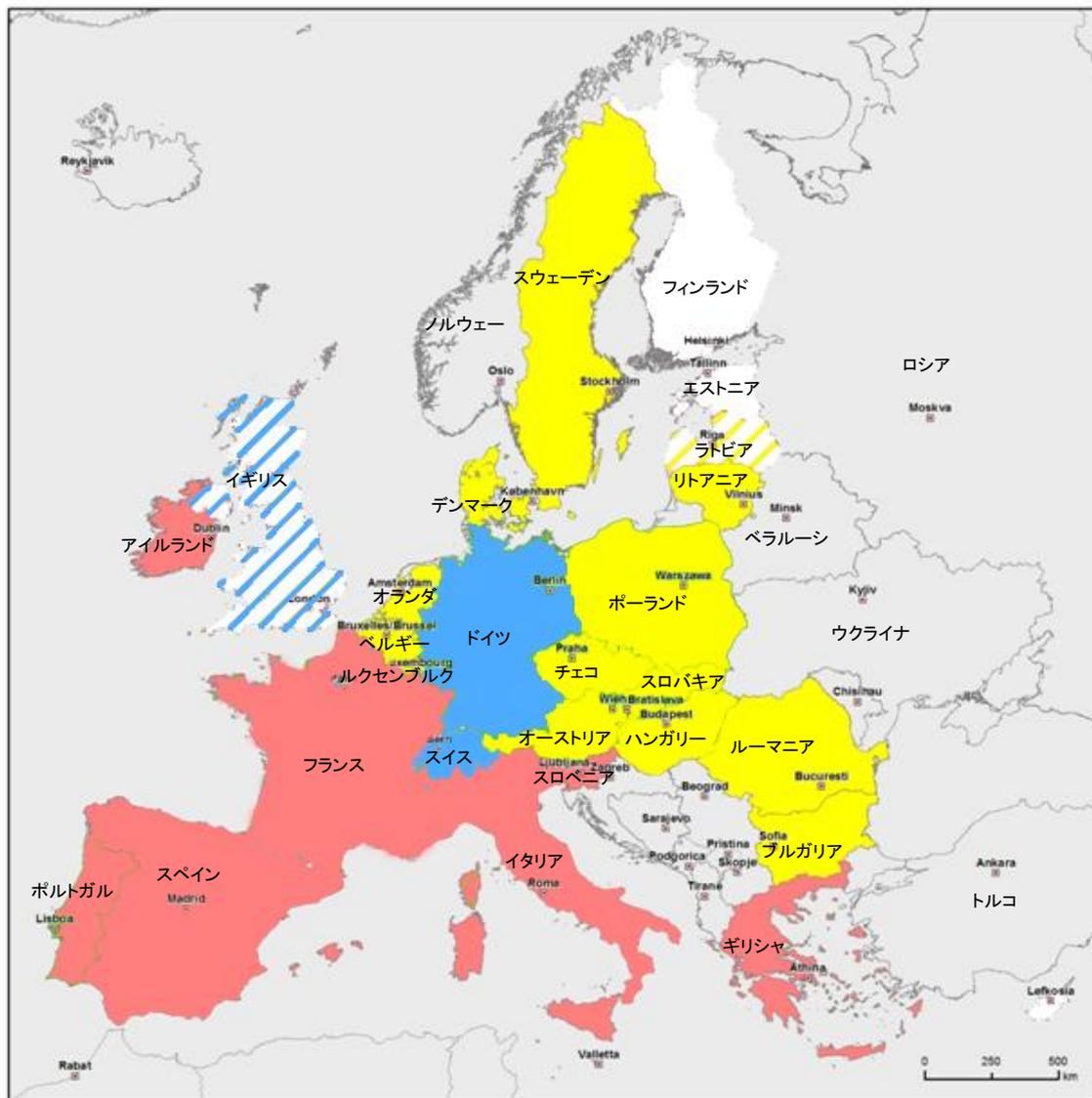
EU指令に基づく課金導入状況

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

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

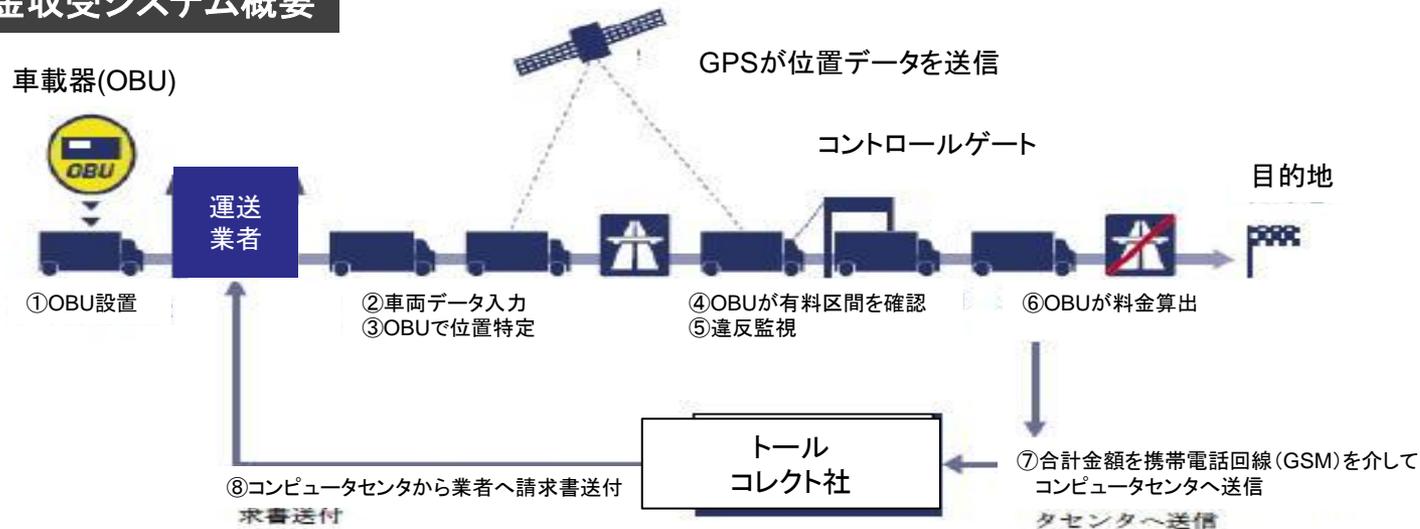


課金方法等	導入している国(導入時期)
大型貨物車に課金 (高速のみ)	スウェーデン(1995年) ベルギー(1995年) デンマーク(1995年) オランダ(1995年) ルクセンブルク(1995年) ハンガリー(2000年) ポーランド(2002年) ブルガリア(2004年) ルーマニア(2005年) オーストリア(2004年) チェコ(2007年) リトアニア(2007年) スロバキア(2010年)
大型貨物車に課金 (高速と一般道)	スイス(2001年) ドイツ(2005年) イギリス(準備中)

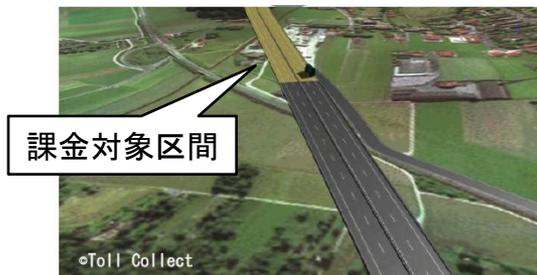
※フランスは一般道の大型貨物車にも課金を検討中

- 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



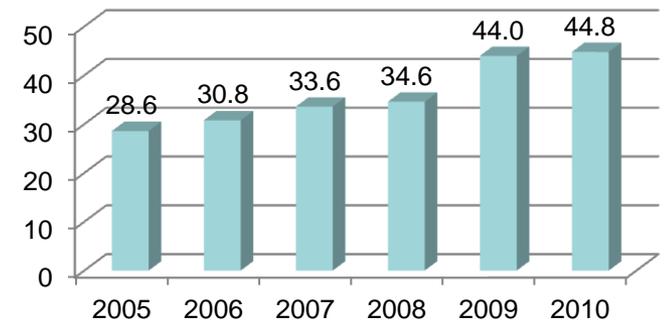
車載器(OBU)



GPSで位置を把握。課金区間に入れば、区間に応じて課金

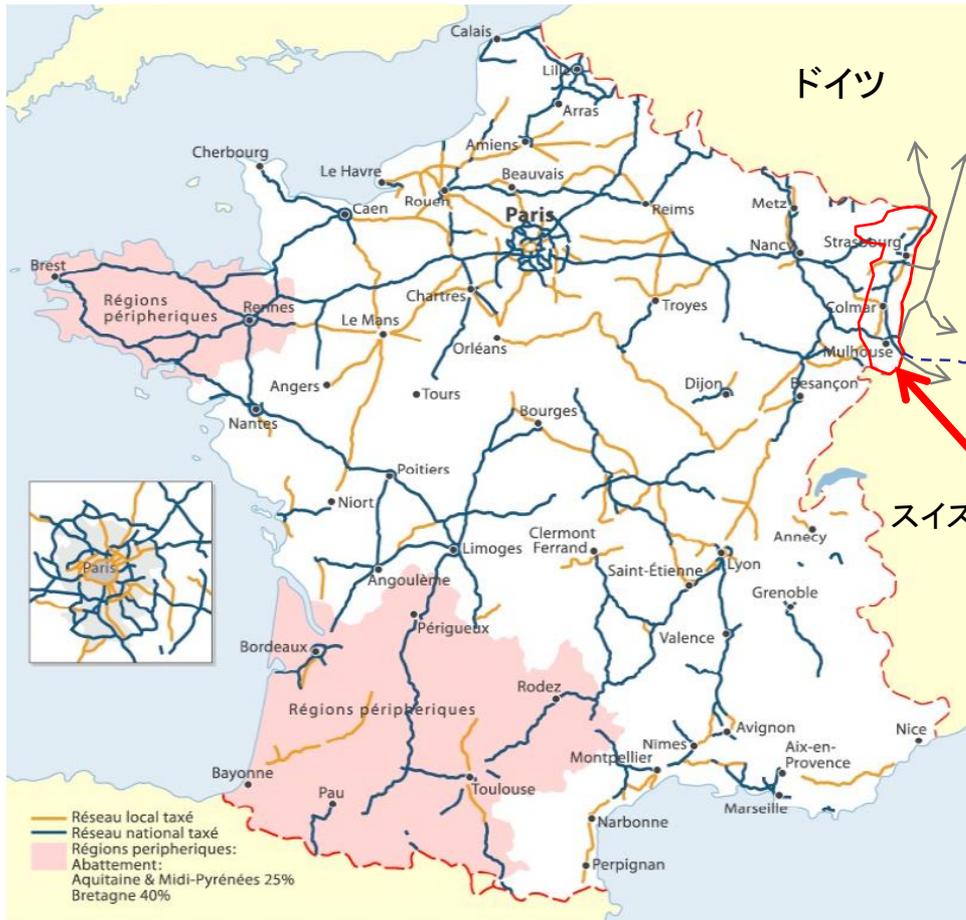
大型貨物車課金による収入

億ユーロ



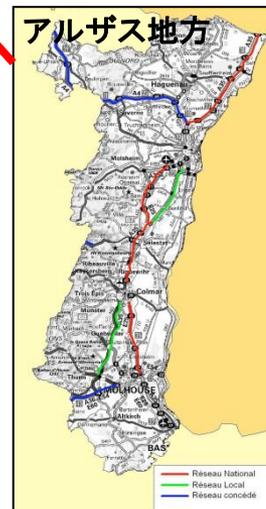
フランスにおける大型貨物車対距離課金導入の動き

- 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)。



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

※ 青色: 課金対象となる国道網(10,000km)
 オレンジ: 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

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。		

フランス有料高速道路の頻度割引等

○ 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。

仏有料高速道路網



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



ミヨ一橋

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)

◆SANEF社

利用回数	割引率
1~44回	50%割引
45回以上	通常料金

※6ヶ月間で最低200回の通行必要

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%

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€

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	38.9€	51.5€	149.5€	300.5€
Euro* 3,4,5			141.3€	284.0€

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

*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。

(参考)フランスの大都市圏(パリ周辺)における高速道路の料金について

○フランスでは既存の高速道路網を最大限有効活用するため、国の交通政策として、公共の利益(intérêts général)に基づく料金調整施策を実施している。

○具体的には、割引と割増を同時に行い、収入に影響を与えない(収入一定の原則)料金調整を実施

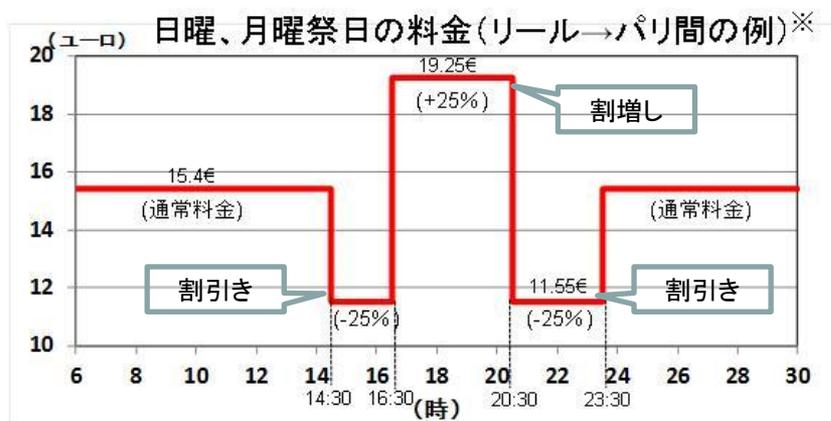
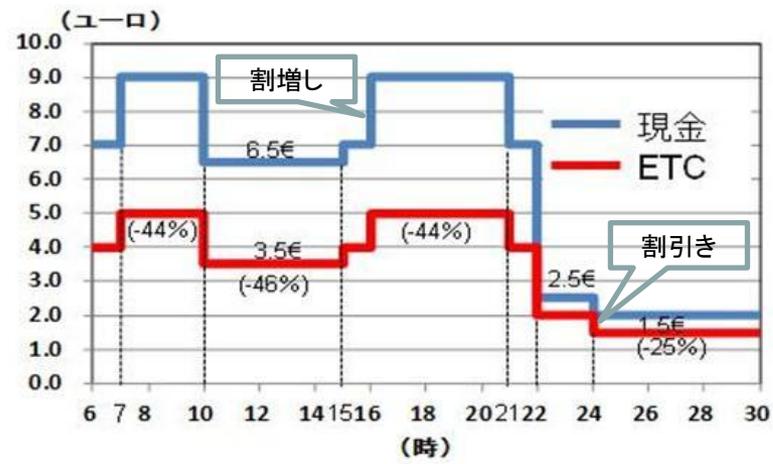
◆A86トンネル(フランス:コフィルート社)



◆A1(フランス:SANEF社)



◆時間帯別料金制 (この他に多頻度割引)



※車両総重量3.5t未満(クラス1とクラス2)の車両に適用