

# 4

## 欧州で導入が進む大型車 対距離課金

株式会社公共計画研究所所長

今西 芳一

一橋大学大学院教授

根本 敏則

大型車の走行は交通混雑、大気汚染や騒音などの環境負荷、道路損傷等が発生させる。大型車対距離課金はこれらの社会費用を利用者に負担させる財源調達手段として有効であるとともに、混雑等の外部不経済の少ない路線への誘導、道路損傷への影響が少ない路線への誘導等の交通管理手段として活用できる。大型貨物車対距離課金の導入事例が欧州において増加している。各国の制度を概観し、欧州の経験を我が国への導入の参考とする。

共同研究「課金などによる大型車マネジメントに関する研究」（日交研シリーズA-668）

### 1. EC指令による制度の推進

#### 1) EC指令によって大型貨物車に課金が可能に

1993年に制定されたEC (the European Community) 指令により、道路施設の建設および維持管理費用（以下、インフラ費用と略する）の回収を目的として、総重量12トン以上の大型貨物車の走行に固定額を課金するビニエットを導入することがEU (the European Union) 加盟国において可能となった。これに呼応し、1995年からビニエットを導入する国が増加した。

注) EC指令:加盟国の法的整合を図る共通のルール

#### 2) EC指令による大型貨物車課金の拡大 - 環境費用への課金、対象車両の拡大

1999年EC指令により、固定額課金に加えて対距離課金が可能になり、また、インフラ費用の回収に加えて環境を考慮して金額を変化させることが可能になった。2006年EC指令改定では対象車両が総重量3.5トン以上の大型貨物車に拡大した。2011年EC指令改定によりインフラ費用に対する課金に加えて環境（大気汚染、騒音）に関する費用を課金することが可能になった。ただし、混雑費用に対する課金は見送られた。

#### 3) 欧州統一サービスの模索

2004年EC指令によって、一つの車載器によって各国の課金サービスを受けることができるように、欧州で統一された電子課金サービスを実施することが要請された。しかし、有効なビジネスモデルを構築できないなどの理由で開発が停滞している。

### 2. 大型貨物車課金の導入動向

#### 1) 大型貨物車課金システムを導入する国の拡大

1993年にはEUは11カ国で構成されていた。1995年には11カ国のうちドイツ等の6カ国がビニエットを開始した。EU非加盟国のスイスでは1984年に既にビニエッ

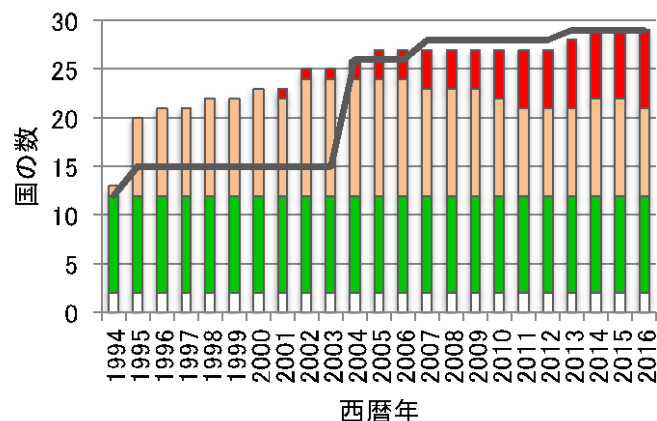
トを始めており、当時はEU加盟国ではなかったチェコも1995年にビニエットを始めた。1995年時点では欧州で8カ国がビニエットを実施している。

その後、EU加盟国が増加しながら、ビニエットを導入する国が増加し、2000年にはEU加盟国7カ国・非加盟国4カ国、計11カ国がビニエットを導入した。

#### 2) ビニエットから対距離課金へ移行

2001年にはスイスが対距離課金を先駆的に始めた。スイスにおける対距離課金は全道路を対象にしている。車両走行位置を判定せず、走行距離測定にタコグラフを用いている。2004年にはオーストリアがDSRCを用いて高速道路を対象に対距離課金を導入した。2005年にはドイツが高速道路を対象として、最初のGPSを用いた対距離課金を始めた。その後、ビニエットから対距離課金に移行する国が増加し、2016年には対距離課金8カ国、ビニエット9カ国、計17カ国になっている。

図1 欧州各国の道路課金導入推移



凡例 ■ ビニエットから対距離課金へ移行

■ ビニエット(固定額課金)

■ 有料道路

□ 課金なし

— EUメンバー + スイス

注) 国数の合計はEU加盟国(28カ国、2016年現在)にスイスを加えた29カ国である。

出所：各国資料

### 3. ドイツとフランスー対照的な展開

#### 1) ドイツにおける課金システムの順調な拡大ー対象ネットワークの拡大、対象車両の拡大

ドイツでは1995年にビニエットを導入し、2005年に対距離課金に移行した。GPSを用いたシステムは地上施設を必要とせずに対象車両の走行位置を認識できる。これによって、課金対象道路を高速道路のみに限定することなく、また、臨機応変に対象道路網を変更することが可能となった。2016年には車軸数と排出性能に応じて0.081~0.218 €/kmが課金される。

ドイツの対距離課金は次のように拡大している。

- 対象車両の拡大：2005年の開始時には総重量12トン以上の車両が対象であったが、2015年に7.5トン以上の車両に拡大した。
- 課金対象道路網の拡大：2005年にはアウトバーン（約9,400km）が対象であった。2007年には一部の連邦道路（約1,300km）を追加、2012年には4車線以上の連邦道路を追加（約1,000km追加）した。2018年には全ての連邦道路（アウトバーンと連邦道路の計約49,000km）を対象とすることを予定している。
- 課金対象費用の拡大：2005年にはインフラ費用の回収を対象としていた。2015年には大気汚染費用を対象に加えた。
- 車両区分の細分化：排出クラスEuro VIを新設。車軸数区分を2区分から4区分に細分した。

#### 2) フランスにおける対距離課金の頓挫とその後の対応

フランスにおける対距離課金導入の試みは2つの点で初めての挑戦であった。一つは有料道路制度を持ちながら一般道路に対して対距離課金を導入しようとしたことである。欧州には高速道路は有料である国も多く、2016年においては10カ国ある。これらの国は1993年EC指令によって大型車に課金することが可能になった後も、有料道路制度を保ち、大型車課金を導入することはなかった。

他のひとつはビニエットを経ることなく、対距離課金を導入しようとしたことである。2016年に対距離課金を実施している8カ国はいずれもその前段階にはビニエットを実施していた。例えば、ドイツは1995年にビニエットを開始し、10年を経て2005年に対距離課金を導入した。いずれの国もビニエットによって国民が課金に馴染んだ後に対距離課金を導入している。

フランス政府がエコタックスと呼ぶ対距離課金を導入しようとし、頓挫するまでは次のような経緯を経た。

- 2009年8月：エコタックスの導入を法律で規定。
- 2013年5月：交通法典、税関法典を改正し、エコタックスの具体的な運用制度が最終的に決定。
- 2013年8月：ブルターニュ州でガントリーが初めて破壊される。その後、反対運動は激化。
- 2013年10月：エコタックスの一時延期を発表。

その後、フランス政府は国会に調整委員会を設置し、エコタックスに比べ対象道路網の規模などを縮小した大型車通過交通料金を2014年6月に提案した。しかし、これもトラック業界による反発が激しくなり、2014年10月に無期限延期となった。

政府が提案した大型車対距離課金がいずれも無期限延期になった影響で、予想されていたエコタックス税収（約11億5000万ユーロ）を失い、交通プロジェクト（特に都市公共交通）への投資停滞が懸念された。また、エコタックスの運営会社であったエコムブ社や銀行だけでなく、エコタックスで認定されたETC会社からも訴訟を受け、最終的に賠償金額は12億ユーロを越えると推測される。

これらの課題に対応するため、ディーゼル税を0.02€/ℓ増税し、さらに、高速道路会社に対して、コンセッション期間を通じて総額10億ユーロを交通インフラ資金調達庁（AFITF）に拠出、目標を30%上回る利益は国に納付など、負担を強化した。併せて、負担軽減として、コンセッション期間を数年延長することも行った。

### 4. 事例から学ぶこと

これまで概観した欧州における大型車課金の導入動向から次のことを学ぶことができる。

- 道路利用に応じた道路費用の利用者負担の仕組みである対距離課金を導入する国が増加している。
- 欧州全域におけるシステムの統一化、課金対象道路網の拡大、課金対象車両の拡大、外部費用の課金など、課金システムが高度化している。
- しかし、フランスにおける無期限延期などの例もあり、段階的实施など合意形成のための工夫・努力が必要と思われる。

#### 参考文献

- 各年のEC指令
- 根本敏則他（2008）「対距離課金による道路整備」日本交通政策研究会研究双書、勁草書房
- 今西芳一（2013）「EUにおける道路課金制度の動向」道路建設、平成25年7月、35-41
- European Commission（2011），“White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area”，COM(2011)，144