

パネルディスカッション

# 走行課金に関する 国際シンポジウム



モデレーター

根本 敏則氏 (一橋大学大学院教授)

ゲストスピーカー

ドイツ：トルシュテン・ベーカー氏

VIFG (交通インフラ資金調達公社) 社長

オーストリア：アンドレアス・フロム氏

ASFINAG (オーストリア道路公社) 技術調査部長

フランス：アラン・エスティオ氏

AETC 社長, 元コフィルト社 (フランス高速道路会社) 特別プロジェクト担当部長

アメリカ：ダレン・ティモシー氏

米国連邦道路庁革新プログラムデリバリー課  
シニア・アドバイザー

## 1. 概要

「走行課金に関する国際シンポジウム」(主催：日本道路協会, 共催：ITS サービス高度化機構, 後援：国土交通省, 道路新産業開発機構)を10月28日に開催した。

シンポジウムでは、欧州を中心として、道路財源の確保等を目的に検討・導入が進められつつある対距離課金システムについて、ドイツ、オーストリア、フランス、アメリカからゲストスピーカーを招き、講演していただくとともに、パネルディスカッションを行った。

最初に、モデレーターである根本教授から欧米の走行課金に関する動向について解説があった。引き続き、4カ国が走行課金について発表し、討論が展開された。

## 2. 各スピーカーの発言要旨

### (1) ベーカー：大型車課金から包括的利用者負担へ

ドイツでは、高速道路12,900kmの全てが2005年から通行料課金の対象となっている。課金対象車両は、これまで12t以上の大型トラックであったが、2015年10月からは7.5t以上が課金対象となった。また、高速道路以外の幹線道路4万kmのうち2,300kmは課金対象となっており、2018年には全ての連邦道路が対象となる計画である。

大型車の通行料金は、走行距離と軸数、排出ガスレベルに応じて課金されている。その収入は道路建設等

に充当されているが、道路投資額全てを賄うことはできない。

現在、ドイツでは通行料の負担から、包括的な利用者負担の考え方へ方向転換が起こっている。通行料は利用者負担の一部ではあるが、イコールではない。通行料収入は、当初は鉄道等にも充てられており道路支出と結びついていなかったが、現在は全て幹線道路網に充当されている。利用者負担の考え方を導入するためには、効果的なプランニング、最適な価格設定、効率的な管理、効率的な資金調達、顧客志向といった原則を適用することが必要であると考えている。

### (2) フロム：EETSを新たなビジネス展開へ

オーストリアでは、二輪車・乗用車用の料金ステッカー、特別料金所(トンネル、橋梁が多い山岳地帯に設置)、大型車向けの電子料金徴収システムであるGO-Boxシステム(総重量3.5t超の大型貨物車が対象車両であり、軸数と排出ガスレベルに応じて料率を設定)によって通行料が徴収されている。また、高速道路は全て有料道路であり、ASFINAGは有料道路網の全てを管理運営している。営業延長は2,183kmであり、100%政府が所有する企業である。2016年から2021年にわたる建設計画を策定しているが、これは全て通行料収入によるものであり、国からの助成金は一切ない。

欧州では、EETS(欧州電子道路課金サービス)の導入を図っているが、これは一つの車載器と一つのプロバイダーの契約により、欧州全域において道路課金サービスが受けられるインターオペラビリティ(相互運用性)を目指すものである。EETSが導入されれば、ASFINAGがEETSプロバイダーとしての役割(車載器の配布、料金請求、カスタマーサービス)を担うことが想定され、ASFINAGにとって新たなビジネス展開の機会となる。

### (3) エスティオ：課金システムの相互運用性の確保

フランスの有料道路網は現在9,000kmであり、コンセッション契約を結び、通行料によって投資と保守管理費用が回収されている。また、通行料は年に1回、インフレ率と追加的投資を勘案し改定されている。



課金システムにおいて、インターオペラビリティは必須であり、2000年に乗用車向け共通ETCであるLiber-Tシステムを導入している。2005年には大型車を対象とした規格であるTIS-PLが導入された。大型車向けEETSプロバーダー最大手であるアクセス（Axxès）では、DSRCシステムとGNSSシステムと連動するサービスを提供しており、フランスのほか、スペイン、ベルギー、ポルトガルの高速道路網全てに共通の車載器で利用することができる。

フランスでは道路財源が不足しているため、国はコンセッション事業で生まれた利益に着目し、「アドスマン（Adossement）（プール制・担保制度）」の考え方によって、コンセッション期間を延長して、高速道路事業を実施している。

#### （4）ティモシー：燃料税に代わる主要な道路財源

米国は、自動車・燃料関係税収及び通行料をはじめ様々な財源から資金を調達し、その収入は公共交通等にも使用されている。しかし、自動車・燃料関係税収等が財源に占める割合は減少してきているほか、近年では、道路信託基金の収入は支出の伸びに追いついていない。

米国の有料道路は、全長5,433マイルに達している。現在、通行料は交通投資財源として注目を集めている。従来型の財源から大型プロジェクトの資金調達は非常に難しい状況になっているが、通行料は受益者である利用者に直接課金することができるからである。また、ETCによって渋滞や安全を改善する狙いもある。

最近、大都市圏において新たな有料道路を建設し、既存道路においてはHOTレーンを新設しようとする動きが高まっている。特に、有料施設を整備するために、官民パートナーシップが進められている。

米国では、対距離課金は燃料税に代わる道路の主財源と考えられている。燃費の改善や代替燃料車の増加によって燃料税の長期的存続には懸念があるからである。現在、オレゴン州など州レベルで対距離課金の研究・実証プロジェクトを実施している。

### 3. ディスカッションの主なやりとり

#### ●課金の目的（財源調達、交通需要管理）

欧州では、料金設定の主な根拠となるのはインフラ費用の調達である。環境費用については、EURO排出クラスに応じて料金が差別化されることで、ある程度は反映されているといえる。ただ、環境費用の負担については、道路利用の対価としての料金に含めるよりも、税として徴収すべきではないかとの意見もあった。

米国のHOTレーンは、一般的に交通需要管理とされる。ロードプライシングの利点は、道路の新設や拡幅等と比べ、投資コストが低く、かつ収入にもなることである。

#### ●課金の対象車両の設定

欧州ではインフラ費用の負担という観点から、大型車に課金を求める傾向にあるが、根本の問題はインフラ財源の資金不足であり、乗用車にも相応の負担を求めるべきではないかとの考えがある。

税収で道路整備を推進してきた国では、新規に負担（通行料金）を求めることへの国民の反発が強く、行政に困難な問題が生じる可能性がある。

フランスでは、大型貨物車を対象とする課金（エコタックス）の導入は頓挫してしましたが、国は大型車課金の導入を諦めたわけではない。

#### ●課金政策の方向性

欧州では、ETCの統一システムの導入に取り組んでいるが、現時点では最適なシステムがまだ見いだされていない。技術的な障壁はないが、課金事業者、課金プロバイダー、利用者の間での費用負担や、適正な利益配分に関する問題がクリアされていない。

米国では対距離課金の導入に関して引き続き研究が継続される予定である。連邦政府としては、対距離課金など具体的な実施方法に焦点を当てるのではなく、従来の税収に代替する財源の調達ということを重視して、課金プログラムを発展させていければと考えている。

#### おわりに

財政が逼迫する中で、各国は道路財源を調達するために様々な工夫をしている。我が国では道路の老朽化対策も急務であり、税金と料金を組み合わせ、どのような道路サービスを提供していくのか検討が求められている。また、我が国では混雑料金は導入していないが、最先端のITS技術を活用した料金の仕組みについても今後議論が深まることを期待したい。

（文責：国土交通省道路局企画課国際室企画専門官 田中 衛）