

# 海外の高速道路料金—欧米諸国の事情

(財)高速道路調査会 総括研究員・審議役 西川了一

最近、休日の高速道路料金の1000円上限制や地方部の高速道路の無料化など高速道路の料金がどうあるべきかという議論が新聞紙上にぎわっている。そもそも、この料金はどのような考え方に立って設定されているのか、諸外国ではどのような設定になっているのか、生徒たちが考える材料として紹介したい。

## 1. 費用を回収(償還)するための料金

高速道路料金は、伝統的には、一定の期間(通常30年程度が多い)に、建設費、維持費、運営費、借入金の利子など、すべての費用を回収するためには、どれだけの料金とすればよいかを計算して決定されてきた。

実際には、高速道路ネットワークが拡大し、年数が経過してくると、インフレにより、維持、運営費が、上昇するので、前年の料金に対する改定率という形で料金が決定されることが多くなる。

## 2. 効率的な利用のための料金

おもに都市部における渋滞問題を解決するため(混雑課金)、あるいは大気汚染やCO<sub>2</sub>の削減のため(環境課金)に道路利用者に料金を負担させ、効率的な道路の利用を図る方法がある。さらに、EUのように別の政策目的を持った料金(後述)も出てきた。

## 3. 欧米の料金設定方法

### (1) 米国

1956年以降、州際高速道路しゅうざい(インターステート)は、国としての一体性を維持するための移動を提供する重要な手段であること等により、無料で、ガソリン税を主たる財源として建設された。一方、

インターステートの法定化以前に、東海岸に高速道路規格の有料道路が建設された。これらは、おもに州内交通のために、混雑回避および高速走行という付加的なサービスを提供するものとして、債券を発行して整備された。これらの道路の料金は、個別路線の回収原則で料金が決定されている。

また、最近では混雑課金も増加している。ピーク時間に高い料金を課する可変料金制や特定の車線に高い料金を課するHOTレーン(乗車人数が一定人数以下の車両に対して課金する)等がある。

### (2) EU諸国

#### ① EUの動向

EU加盟国でも、燃料税が、道路整備のためのおもな財源である。EUの成立により、国際間のトラック輸送が増加したが、ある国を通過するトラックが、そこで燃料を購入しないと、実質的に、道路の整備費用を負担しないことになる。これは、不公平であるとの議論がなされ、高速道路が無料のドイツやベネルクス3国などで、1995年から、重量トラックに対して、フロントガラスの内側に貼りつけるステッカー(ビニエット)を購入させることによって、料金を負担させる有料制を導入した。

EUでは、1999年に加盟国が課金する場合の基準を示した指令を制定した。課金の対象車両は、当初は12トン以上、現在3.5トン超のトラックである。対象道路は、欧州横断道路ネットワークおよびそこから転換可能な道路である。課金の種類は、対距離課金と期間性の課金(ビニエット方式)の2種類ある。現在の課金水準は料金収入合計=インフラ整備費だが、個別の料率は、各車両の大気汚染や混雑への影響度により、差別化が認められている。各国の実施状況は、対距離課金の国が、

スイス、オーストリア、ドイツである。ビニエツト方式の国が、ベルギー、オランダ、ルクセンブルク、スウェーデン等である。課金していない国が英国等である。

2009年3月の閣僚理事会において、混雑や環境等の外部費用を課金額に含める提案がなされたが、経済危機を反映して、採択が当面棚上げされた。

## ②英国

高速道路は、橋トンネルを除き、すべて無料で整備されてきたが、2003年にバーミンガム近郊に有料高速道路（M6 トール）が開通している。無料の理由は、馬車交通時代に整備されていた有料道路（ターンパイク）が、鉄道の普及により、破綻したことから、地方自治体が維持管理を引き継がざるを得なかったという歴史的な経緯によると考えられる。

1980年代から、保守党政権下で公共財源の不足、道路の混雑増加により、有料制の導入が促進された結果、上述のM6 トールが開通した。しかし、その後は環境保護派が主流となり、有料高速道路は建設されていない。M6 トールの料金は、回収原則により決定されている。

労働党政権下で、公共財源の不足とEU指令により、重量トラックへの課金、さらには、混雑削減を目的とした全車への対距離課金を模索したが、世論の反対や経済危機により2009年に断念された。

なお、これとは別に、ロンドンでは2003年から都心部を対象として混雑課金が導入されている。さらに、2008年から、概ねグレーターロンドンの地域を対象とした低排出ガス区域課金が導入され、大気汚染の緩和を目的として、重量トラックのうち排出ガスに関するEUの一定の基準を超えるものに課金されている。

## ③ドイツ

高速道路（アウトバーン）は、1930年代以降失業問題の解決、国威発揚等の目的で、無料で整備されてきた。1995年に前述のとおりビニエツト方式によるトラックの有料制を導入した。さらに2005年にGPSと広域通信を用いた対距離有料制に移行している。課金額は、EUの指令により、インフラの損傷費用と投資費用に相当する額である。

## ④フランス

20世紀初めに世界最高の一般道路網を過信していたため、高速道路の整備開始が遅れ、1950年代になって、主として有料制により整備を開始した。一方、ブルターニュ地方など経済発展が遅れた地域および都市内の高速道路は、無料の代替路線がないため、住民の移動権を保障する目的で、無料で整備されてきた。

料金は、当初は会社ごとの個別採算制で回収原則により決定されていた。1980年代に、建設時期等の差による路線間の料金格差を縮小するため、会社間の内部補助を導入した。

現在は、料金の改定率は、前年の消費者物価上昇率の70%以内とされている。

フランスでも、1992年からパリ北部の高速道路A1において、混雑時間帯の料金が高くなる可変料金制を導入しているが、前後の時間を値下げすることにより、増収額と減収額は同額とされている。

## ⑤イタリア

先進の北部の高速道路は、民間会社にコンセッション<sup>注</sup>されて、1955年から本格的に有料道路として建設・管理されてきた。経済発展の遅れた南部と都市部は移動権を保障するため無料で整備されてきた。有料区間の料金は、会社ごとに、回収原則により、決定されてきた。現在の料金の改定率の上限は、消費者物価上昇率の70%である。

## ⑥スペイン

1980年までは保守党政権下でコンセッションにより、有料高速道路が整備され、1980年代以降は、社会党政権下で無料高速道路が整備された。これは、社会党が、有料道路では、利用者が富裕層に限られ、平等主義に反すると考えたからである。有料道路料金は路線ごとの回収原則で決定され、改定率の上限は、消費者物価上昇率から予想と実際の交通量の差を引いた率である。

欧米各国および日本の高速道路の延長、料金等は以下の表のとおりである。

<sup>注</sup> 道路整備にあたって、民間企業が、政府との契約により、設計、建設、運営、維持、資金調達等を自らの費用とリスクで行い、料金を徴収して、これらの費用を回収するものである。

欧米諸国および日本の高速道路の延長・料金

項目	単位	米国	英国	フランス	イタリア	ドイツ	スペイン	日本
高速道路延長	km	94,004 (08.1.1)	3,559 (08.4.1)	11,000 (09.1.1)	6,588.2 (08.12.31)	12,678 (09.1.1)	13,507 (08.12.31)	9,267 (09.9.30)
内有料延長	km	6,876 (09.1.1)	42 (M6 TOLL)	8,522.4	5,694.2	12,678*	2,997	9,267
有料化率	%	7.3	1.1	78.1	86.4	100*	22.2	100
料金 水準	普通車 指定の ない限り /km	5.3セント (4.8円) 26道路平均	4.5ポンド/回 (590円/回) 0.1ポンド/km (13.1円) M6 TOLL	7.26ユーロ セント (7.8円) 南フランス 高速道路会社	5.4ユーロ セント (5.8円) アウトスト ラーデ	トラック対 距離料金 10~15.5ユー ロセント (10.8~16.7円)	8.3ユーロ セント (9.0円) 2社平均	24.6円/km +150円 ターミナル・ チャージ (高速自動車国 道)
為替レート 2010年6月7日		1 USドル= 91円	1 ポンド= 131円	1 ユーロ= 108円	同左	同左	同左	—

\* ドイツは12トン以上の貨物車のみ有料