

## フランスの無料高速道路等への重量貨物車課金（エコ・タクス）の導入計画

(財)高速道路調査会 総括研究員・審議役 西川了一

本稿は、フランスにおける無料高速道路及び国道等約 14,000 kmを走行する重量貨物車に対して環境課金（エコ・タクス）を行う計画について背景及び概要を報告するものである。

### 1. フランスの道路の概要

フランスは、ヨーロッパ大陸西部に位置する共和国で、面積 54 万 7,000 平方キロメートル、人口は 6340 万人（2007 年）、国内総生産は 18950 億ユーロ（2007 年）である。

交通機関別の分担率を見ると、旅客については、2007 年の人キロベースで、道路が 88%と圧倒的であり、次いで鉄道が 10.5%、航空が 1.5%となっている。貨物については、トンキロベースで道路が 79.9%、鉄道が 11.4%、パイプラインが 6.5%を占めており、やはり道路の占める割合が高い。日本は道路が、旅客のうち 66%、貨物のうち 59%を占めているので、日本と比較しても、道路への依存度が高いといえる。

道路の総延長は 2009 年現在で 1,027,791 kmであり、日本の高速道路にあたるオートルート（autoroute）の延長は 11,042 km（うち有料 8,431 km）となっており、一般国道 9,765 km、県道（routes departementale）377,984 km、市町村道（voies communales）629,000 kmとなっている。2004 年に公布された地方分権法により、国が管理する道路は、高速道路並びに国及びEUの利害に関する道路網となり、それ以外の約 16,200km が県に移管された。

フランスにおける道路行政は、エコロジー・持続可能な発展・交通・住宅省（Ministere de l'Ecologie, du Developpement durable, des Transports et du Logement）の道路局（Secteur Routier）が所掌している。

国道については、同省の土木事務所（県整備局）を通じて建設、管理に当たっている。高速道路については、同省（土木事務所）が直轄で行う無料路線（約 2,500 km）と混合経済会社（SEM、2 社）又は民間会社（8 社）にコンセッションを付与して行う有料路線（8,431 km）がある。

### 2. サルコジ政権のもとでの総合交通政策

#### (1) 環境グルネル

サルコジ大統領は、かねてから公約の一つとして持続可能な発展（developpement durable）を掲げていたが、2007 年 5 月に大統領に就任すると、その実現を目指して中央省庁の統合・再編を行い、2007 年 6 月にエコロジー・エネルギー持続可能な発展・国土整備省<sup>1</sup>を発足させ、同省大臣に経済・財政・雇用大臣であった J・L・ボルローを任命した。ま

<sup>1</sup> フランスでは省庁名の改変が頻繁に行われ、現在は上記の名称に変更されている。

た、同年 7 月には国・地方自治体・経営者団体・環境保護団体等が参加する「環境グルネル」<sup>2</sup>が組織され、作業部会の議論、公聴会を経て基本方針がまとめられ、同年 10 月「環境グルネル最終報告」が大統領によって発表された。

この最終報告において、政府は「環境ニューディール」の実現を標榜し、EU における共通目標である、温室効果ガスの 20%削減・再生可能エネルギー比率の 20%までの向上・エネルギー消費の 20%削減を、2020 年までに達成することとした。

## (2) グルネル第 1 法

2007 年 12 月から 33 の実行委員会による具体策の検討と法制化がすすめられ、環境グルネルの決定事項を実施する最初の法案として *Projet de loi de programme relatif a la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement* が 2008 年 4 月に公表され、これが通称「グルネル第 1 法」と呼ばれている。ボルロー大臣は政府提案理由として、この法律をエコノミー・エコロジーのための法律であるとし、持続可能な成長、建物・再生可能エネルギー・熱分野の技術革新により 2020 年までに 50 万人の雇用を創出すること、公共住宅における熱利用の技術革新の 3 点を挙げている。

グルネル第 1 法は前 6 編 57 条からなるが、交通政策は第 1 編 「気候との戦い」の第 3 章交通に規定されている。第 11 条に貨物輸送に関連する施策が規定されている。

ここでは鉄道貨物輸送と河川・海運の活用によって道路輸送の削減を図ることとし、道路と航空以外の輸送シェアを現在の 14%から 2020 年までに 25%とすることを目標としている。鉄道貨物については、既存線区の強化・再生のために 2006 年から 2010 年の再生計画をベースに毎年投資額を増加して 2015 年には 4 億ユーロを投資するとしている。

さらに、トラックの環境への負荷を減らすために、コンセッションされていない高速道路、国道、及びこれらの道路からの転換により混雑が予想される地方道の利用に対してエコ・タクスを 2011 年に導入する。この課金から得られる収入は交通インフラプロジェクトの整備のために使用される。地方道については、徴収経費を差し引いた収入が、当該地方道を管理する自治体に移譲される。課金額は混雑課金を上乗せされる可能性がある。この課金は運送業者から貨物の輸送によって利益を受ける者に転嫁される（後述）。

この法律では、その他に旅客輸送、都市交通、及び 1982 年国内基本法の改正においても、環境重視の政策を実施するための規定が盛り込まれている。

## 3. 無料の高速道路及び国道等への環境課金（エコ・タクス）

上記のグルネル第 1 法、2010 年 7 月 12 日に制定されたグルネル第 2 法 (*Loi No 2010-788 du 2010, portant engagement national pour l'environnement* : 環境に関する国のコミット

---

<sup>2</sup> グルネルは、労働省のあるパリの街区名であるが、1968 年の 5 月革命を收拾するため政府・労働組合・経済界が協議して作られた協定が「グルネル協定」とよばれたことから、各界にわたる大規模な協議会、首脳会合等を意味する。

メント)及び関係政令により、無料の高速道路、国道及び一部地方道の約 14,000 km を走行する 3.5 トン以上の重量貨物車に対して課金(税金であり、エコ・タクスと呼ばれている。)する計画が、明らかになった。以下に概要を記す。

#### (1) 目的

この課金の目的は、第一に道路貨物運送から発生する環境への影響を削減することである、第二に道路に課金することにより、道路の利用を減らし、より効率的な利用を促すことである。第三に、総合的な交通戦略のもとで、自動車から他の交通機関へのモーダルシフトを促進するための財源を確保することである。

#### (2) 基本的性格

この課金はEUにおけるユーロビニエット指令(1999/62、2006/38)<sup>3</sup>及びETC指令(2004/52)<sup>4</sup>を遵守するため以下の基本的性格を持つ。

- ・徴収総額＝課金対象路線の建設及び管理費
- ・使用する技術は、すでに普及している 2 つの技術(DSRC 及び GPS)のいずれかと互換性を持つこと
- ・導入予定の欧州電子課金サービス(European Electronic Toll Service)と完全な互換性を持つこと

#### (3) 課金概要

課金対象は、無料の高速道路及び国道(約 12,000 km)及び深刻な交通量の転換が予想される地方道(2,000 km)である(図 1 参照)。

課金対象車両は、総重量 3.5 トンを超える重量貨物車で、国内車両が 60 万台、外国車両が 20 万台と予想されている。

車種区分は、総重量と車軸数及びユーロ排出ガス等級<sup>5</sup>に基づいており、これはすでに重量貨物車に対する対距離課金が導入されているドイツ、スイス、オーストリア等と同じである(表 1 参照)。さらに、今後混雑課金も導入される可能性がある。

課金システムはフリーフローの ETC 技術を使用し、約 3000 箇所の課金ポイントが設置される。

支払方法は、EETS への加入者対象の後払いと非加入者のための前払いが用意されている。

<sup>3</sup> EUの成立により、国境を越えて通行する重量貨物車が増加し、通過国で燃料を購入しないことによる道路の整備費用負担の不公平が発生した。この問題に対処するため、EUは1999年に重量貨物車に課金する場合の基準を定めたユーロビニエット指令を制定し、2006年に改正した。加盟国は課金する場合にはこの指令を遵守する義務を負う。

<sup>4</sup> 今後設置する ETC システムについての規格の統一について定めた指令である。

<sup>5</sup> ユーロ排出ガス等級とは、指令によって規制された車種別の排出ガスの等級のことであり、規制に対応していないものが、EURO0、その後順次強化されていったものとして EURO I ~ VIがある。この規制は加盟国内で販売される新車に対して適用される。



図1 課金対象道路網図

凡例 赤：課金対象の国道、 ピンク：課金から除外される国道、 緑：課金対象の地方道  
 青：既存の有料道路

予想総収入は年間約 11 億ユーロであり、徴収経費はこのうち 15~20%である。

平均料率は 12 ユーロセント/km であり、最高 20 ユーロセント/km、最低 2.5 ユーロセント/km とされている。

ちなみに、既存の有料高速道路の重量貨物車の料金単価（付加価値税込み）は、12~36 ユーロセント/km で、平均は 19 ユーロセント/km である。

表 1 車種区分の概要

単位ユーロセント

	2 軸、12 トン未満	2 軸、12 トン以上、 または 3 軸	4 軸以上
ユーロ 2			最高 20
ユーロ 3			
ユーロ 4			
ユーロ 5			
ユーロ 6	最低 2.5		

注 車種区分数は未定であり、増加の可能性もある。

#### (4) 調達手法

徴収は、民間の ETS 供給業者に委託される。ETS 供給業者は、加入契約により、加入者に ETS へのアクセス権を付与する。

契約期間は 14 年（設計・建設 21 か月、運営・維持 11 年半）であり、業者の決定は競争的対話による入札手続きによる。

契約額（期間中の収入合計額）は約 20 億ユーロであり、主契約業者は、業務量に基づきパフォーマンスによって調整されるレンタル料を受け取り、交通量変動リスクを負わない。

政府は、主契約業者と契約を締結し、主契約業者は、徴収、顧客に対する情報提供、取り締りの総括責任を持ち、複数の ETS 供給業者と契約を締結する。

なお、2011 年 1 月 14 日に、フランス政府は、主契約業者として、イタリアのアウトストラーデを中心とするコンソーシアムである Ecomouv を主契約業者の優先交渉権者に決定した。

全体のスキームについては図 3 のとおりである。

#### (5) システムの互換性

欧州では、15 種類の料金徴収システムが存在しているが、トラックについては TIS-PL<sup>6</sup> という ETC に加入すれば、相互利用が可能となっている。エコ・タクスはこのシステムと互換性を持たせることが義務となっている。

#### (6) 今後のスケジュール

2011 年までに、重量貨物車課金を先行して導入したドイツからの転換車両の多いアルザス地方の約 190 km に試験導入され、全国導入は 2012~13 年頃と予想される。

<sup>6</sup> ASFA（フランス高速道路協会）が、2007 年 4 月に導入した大型車に対する共通 ETC システムであり、同国内のほとんどの会社で利用可能である。周波数 5.8GHZ、パッシブ方式の DSRC を採用している。

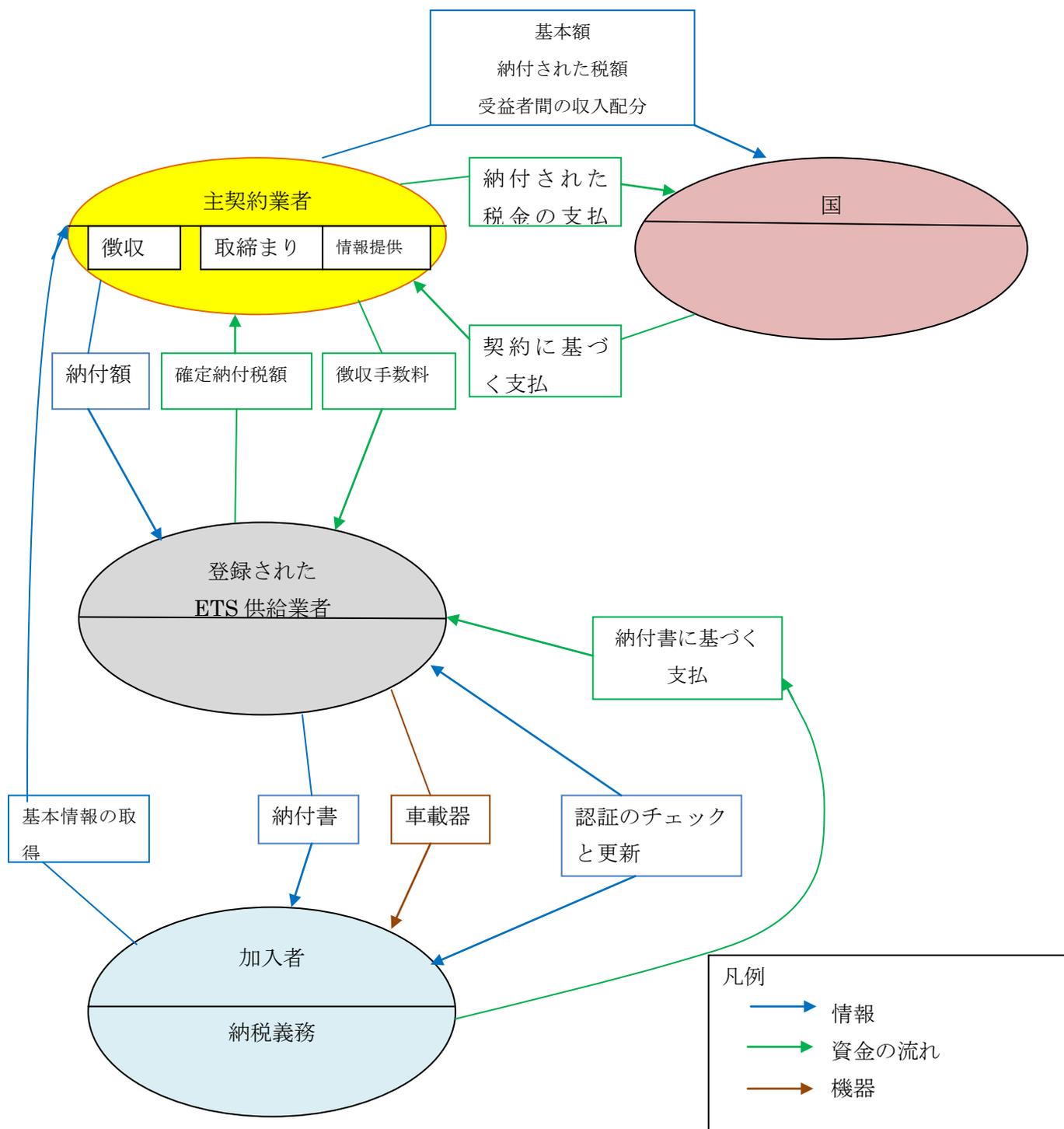


図2 エコ・タクスのスキーム

(参考文献)

- Direction generale des Infrastructures, des transports et de la mer, Ministere de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable, et de l'Amenagement du territoire, Avant-Projet – Scema national des infrastructures de transport soumis a concertation, Juillet 2010
- Oliver Quoy and Bernard Jacob, French pay-per kilometer Eco-tax on Heavy Goods Vehicles, Presentation in Merbourne on March 14, 2010
- LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement
- LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, L'éco-redevance poids lourds, Mars 2010
- Direction generale des Infrastructures, des transports et de la mer, Ministere de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable, et de l'Amenagement du territoire, Notice de presentation du projet, Contrat de partenariat relatif a l'eco-taxe poids lourds nationale et la taxe experimentale aisacienne, Mars 2009
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-eco-taxe-poids-lourds-sera-mise.html>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Classement-des-offres-finales.html>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Auditions-des-acteurs-du-telepeage.html>
- <http://pme.service-public.fr/actualites/breves/eco-taxe-poids-lourds-vigueur-2011.html>
- Atlantia, "Consortium led by Autostrade per L'Italia chosen to install satellite-based Toll System for heavy vehicles in France", Press release on January 18, 2011
- 「ヨーロッパでは道路課金制が好評である」 高速道と自動車、海外ニュース 2010年3月号