

〔研究員の視点〕

ドイツにおける高速道路有料化の動向とその背景

運輸調査局 主任研究員 土方まりこ

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

自動車利用者の費用負担の軽減が志向されている、近年のわが国とは対照的に、欧州地域においては、複数国がその強化を図っている。

本稿では、高速道路の一部有料化を実現し、現在も通行料徴収対象の拡大に向けて模索を続けているドイツの動きを紹介する。

現行の高速道路通行料金の概要

20世紀前半に整備が開始されて以来、ド

イツのアウトバーンは、長年にわたり通行料完全無料の高速道路として供用されてきた。

しかし今日では、総重量12トン以上の貨物自動車に限り、通行料金の支払いが義務づけられている。2005年以降、該当する貨物車は、アウトバーンにおける走行距離に比例した金額を負担している。表に示したとおり、この通行料金は車両の軸数とクリアしている排出ガス規制によっても増減する。

表 走行距離1kmあたりの貨物自動車のアウトバーン通行料金

(単位：セント¹⁾、2010年現在)

排出ガス規制 車軸数	ユーロ5 ²⁾ 、 EEV ³⁾	ユーロ4、 ユーロ3 ⁴⁾	ユーロ3、 ユーロ2 ⁴⁾	ユーロ2、 ユーロ1、 ユーロ0
3以下	14.1	16.9	19.0	27.4
4以上	15.5	18.3	20.4	28.8

注 1) 100セント=1ユーロ。なお、2010年10月初旬現在、1ユーロ≒115円。

2) ここでいう「ユーロ」とは、欧州連合(EU)域内で用いられているNox(窒素酸化物)やPM(粒子状物質)などの排出規制値である。数字が大きくなるほど、規制が強化されていることを表す。

3) Enhanced Environmentally Friendly Vehiclesの略。

4) 高性能の微粒子除去装置を搭載している車両にのみ適用。

出所：ドイツ連邦交通・建設・都市開発省ウェブサイト等をもとに作成。

高速道路通行料金収入の用途

前項のような仕組みのもとで徴収されたアウトバーン通行料金収入は、連邦(国)が管轄する全国の交通インフラの新設・拡張・維持投資のために拠出されている。ここでいう

「交通インフラ」とは、道路、鉄道、ならびに水路のことを指す。つまりドイツでは、自動車利用者から収受した資金が、道路以外の輸送モードにも投じられている。

アウトバーン通行料金収入による交通イン

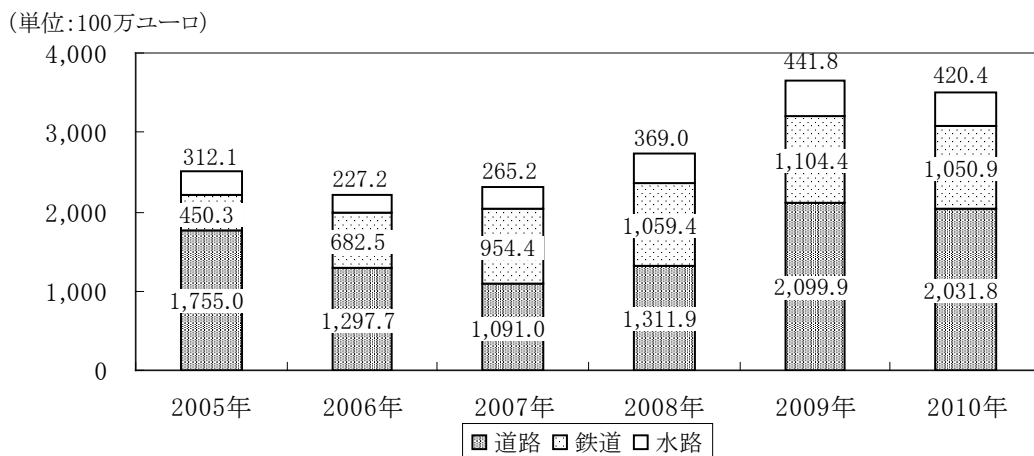
研究員の視点

フラへの投資額の推移を、輸送モード別の内訳も含めて図に示した。同図のとおり、いずれの年も道路への投資額が最大ではあるものの、少なからずの金額が鉄道や水路にも配分されている。2010年は、連邦による交通インフラ投資予算として、総額106億ユーロあまりが計上されているが、そのうちの35億ユーロ超、すなわち3割ほどがアウトバーン通行料金収入によってまかなわれることになっている。

なお、アウトバーン通行料金収入は、諸経費等が控除されたのち、VIFG（交通インフラ資金調達株式会社）という国が運営する事業体

によって確保される。VIFGは、交通インフラの現状分析と輸送需要予測にもとづき、各年において見込まれるアウトバーン通行料金収入の各輸送モードへの配分額を提案する。また、交通インフラや収入の状況の変化に応じて、この配分額を変更することもできる。こうして、アウトバーン通行料金収入の配分に関する権限をVIFGに一元的に集約することを通じて、同収入を交通インフラへの投資財源として確実に充当することや、輸送モード横断的にみて最適な資金投入を実現することが企図されている。

図 アウトバーン通行料金収入による各輸送モードの投資額の推移



注) 図中の数値は、2005～2009年は実績、2010年は予算にもとづいている。

出所：VIFG ウェブサイトをもとに作成。

高速道路一部有料化の背景と今日の動向

そもそも、現行のようなアウトバーン通行料金制度は、連邦政府の運輸諮問委員会が2000年に提出した提言に従って導入された。同提言は、疲弊が著しい旧東ドイツ地域の復興に向けた支出の増大などにより、連邦財政が逼迫すると予測されることから、道路整備のための新たな財源の確保の必要性を指

摘した。くわえて、EUの拡大により、東欧方面からの貨物自動車の流入量が急増したことも、財源調達方法の変更を迫る要素であるとした。すなわち、連邦が管轄する道路の維持・整備財源は、もっぱら鉱油税収から工面されてきたが、ドイツ国外で燃料を購入する貨物自動車は、同税の負担を必然的に免れている。しかし、国外から流入してくる貨物自

動車が惹起する路盤へのダメージも看過できるものではないことから、外国籍の車両も含め、アウトバーンを走行する大型貨物車から通行料を徴収し、これを税金に替わる投資財源とするという発想の導入が望まれるとの提言がなされた。

ちなみに、委員会提言はアウトバーン通行料金収入を用いた道路への投資にのみ言及していたが、連邦政府は鉄道や水路にも同収入を配分するという政策を実現した。これを可能としたのは、いずれかの輸送モードを偏重することなく、総合的な観点から最適であると判断可能な水準に交通インフラを整備するという考え方である。こうした考え方がドイツの運輸政策において確立されていることは、総合交通整備計画の継続的な策定、ないしは、鉱油税収の鉄道や水路への投資財源としての活用といった実績に裏打ちされてい

る。

なお、経済の停滞に起因する税金の落ち込みや、交通インフラ全般が更新時期を迎えていることにかんがみて、2009年秋に就任した交通大臣は、道路通行料の徴収対象の拡大を目指している。具体的には、アウトバーンを利用する旅客自動車や、高規格の連邦道路を走行する重量貨物車からの通行料金の収受の可能性について検討がなされている。歴代の交通相も同様の趣旨の政策に言及しながら、各方面からの強硬な抵抗ゆえに、実現には至らなかったというこれまでの経緯にかんがみれば、その達成は決して容易ではないだろう。しかし、財政赤字が深刻化するにつれ、交通インフラの整備財源はその利用者から徴収するという現実的な発想は、一般国民に対しても一定程度の説得力を獲得しつつある様子である。