

〔研究員の視点〕

ドイツ トラックが排出するCO₂への道路課金の開始

交通経済研究所主任研究員 土方 まりこ
※本記事は『交通新聞』（2023年11月28日付）に執筆したものを転載いたしました

はじめに

ドイツ連邦政府は、アウトバーンなどの長距離道路を走行するトラックを対象として、通行料金を徴収しているが、2023年12月1日より、車両が排出するCO₂への課金を開始することに伴い、その金額を大幅に引き上げる。また、これまではもっぱら道路への投資に用いてきた料金収入について、2024年からは鉄道にも充当することを決定している。

本稿では、ドイツにおける道路課金をめぐる直近の動向をまとめた上で、その意義について述べる。

課金制度の概要

連邦が管轄する道路を利用するトラックは、道路インフラに生じるダメージをまかなうべく、2005年以降、外国籍の車両も含め、走行距離に比例した金額の通行料金の支払いを義務づけられてきた。同料金は、今日までに複数回にわたって値上げされてきたほか、その課金対象となる車両や道路も順次拡大されてきた。

2023年11月現在においては、7.5トン以上のトラックにつき、1kmあたりの料金が排ガス規制値、車両総重量、軸数によって細かく規定されており（表1参照）、これに走行距離を乗算した金額が徴収されている。料

表1 連邦長距離道路¹⁾を走行するトラックを対象とする通行料金(単位：セント²⁾、2023年11月現在)

車両総重量、軸数	排ガス規制値						
	ユーロ 6 ³⁾	ユーロ 5 EEV ⁴⁾	ユーロ 4 ユーロ 3 ⁵⁾	ユーロ 3 ユーロ 2 ⁵⁾	ユーロ 2	ユーロ 1 ユーロ 0	
インフラ費用 (①)	7.5トン以上12トン未満	6.7					
	12トン以上18トン未満	10.9					
	18トン以上で3軸以下	14.3					
	18トン以上で4軸以上	15.5					
騒音費用 (②)	3軸以下	1.6					
	18トン以上で4軸以上	1.2					
大気汚染費用 (③)	7.5トン以上12トン未満	1.5	4.3	5.9	8.8	11.3	11.4
	12トン以上18トン未満	1.5	5.2	6.3	10.1	12.1	12.3
	18トン以上で3軸以下	2.2	6.2	8.0	13.4	16.4	16.9
	18トン以上で4軸以上	2.3	6.2	8.7	14.9	18.2	18.7
1kmあたりの 料金 (①+②+③)	7.5トン以上12トン未満	9.8	12.6	14.2	17.1	19.6	19.7
	12トン以上18トン未満	14.0	17.7	18.8	22.6	24.6	24.8
	18トン以上で3軸以下	18.1	22.1	23.9	29.3	32.3	32.8
	18トン以上で4軸以上	19.0	22.9	25.4	31.6	34.9	35.4

注1) アウトバーンと連邦道路からなっており、総延長はおおよそ51,000km。

注2) 100セント=1ユーロ。2023年11月中旬現在、1ユーロ=162円。

注3) 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)、PM(粒子状物質)、CO₂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。

注4) Enhanced Environmentally Friendly Vehiclesの略。

注5) 高性能な微粒子除去装置を搭載している車両のみ。

出所：Toll Collect 社ウェブサイトなどを元に作成

研究員の視点

金の内訳も明らかにされており、道路へのダメージの補償という位置づけの「インフラ費用」に加えて、環境に及ぼす悪影響も金銭換算され、「騒音費用」や「大気汚染費用」として負担を求められている。

なお、料金收受のためのゲートなどは設置されておらず、GPS機能を搭載した車載器から人工衛星へと位置情報を送信することで記録された走行距離に基づき、自動的に算出された金額を請求するというシステムが運用されてきた。

CO₂への課金と鉄道投資財源の確保

ところで、EU加盟国であるドイツは、域内に共通して適用される交通政策を遵守する義務を負っており、重量貨物車を対象とする道路課金については、2024年3月までに車両のCO₂排出量に応じて料金を細分化することを要請されている。

そこで連邦は、現行の料金体系にCO₂の排出に対する課金を組み込むことを決定した。具体的には、CO₂排出1トンあたり200ユーロ（およそ32,400円）という価格設定に基づき、車両のCO₂排出値に加え、排ガス規制値、車両総重量、軸数によっても変動する「CO₂排出費用」を新設した（表2）。

2023年12月1日以降、この費用が従来の金額に加算され、アウトバーンや連邦道路の通行料金は軒並み値上げとなる。なお、電気トラックなどのゼロエミッション車両は、CO₂排出費用が徴収されないことに加えて、2025年末まで通行料金の支払いそのものが免除され、2026年以降も75%という大幅な割引が適用される。

その他にも、2024年7月からは、通行料金の課金対象となる車両総重量を現行の7.5トン以上から3.5トン以上へと引き下げられる。

なお、これらの値上げの実施を通じて、連邦には2024年から2027年までの4年間で総額300億ユーロ（およそ4兆8,600億円）あまりの追加収入がもたらされると見込まれている。2022年における通行料金収入が74億ユーロ（およそ1兆1,988億円）ほどであったことを踏まえれば、年間の収入は単純計算で2倍の金額に達する。

そして、この倍増する収入について、連邦はその全額を交通インフラ向けの投資財源として確保する意向を表明している。具体的には、連邦長距離道路と鉄道線路の改良を目的として、得られた収入のおおむね半額ずつを双方への投資に活用する。もっとも、この通

表2 2023年12月1日より徴収が開始されるCO₂排出費用（走行1kmあたり）

（単位：セント）

車両総重量、軸数		7トン以上 12トン未満	12トン以上 18トン未満	18トン以上で 3軸以下	18トン以上で 4軸	18トン以上で 5軸以上
CO ₂ 排出値 ^(注) 排ガス規制値	4	4.0	5.0	6.3	6.8	7.9
	3	7.2	9.0	11.1	12.0	14.2
	2	7.6	9.6	11.8	12.8	15.0
1	ユーロ6	8.0	10.0	12.4	13.4	15.8
	ユーロ5	8.0	10.0	13.4	13.4	16.0
	ユーロ4					
	EEV	8.0	10.4	13.8	13.8	16.2
	ユーロ3					
	ユーロ2					
ユーロ1	8.0	10.4	15.8	15.8	16.2	
ユーロ0						

注1) 走行中の車両によるCO₂排出量に応じた分類であり、数字が大きくなるほど、CO₂排出量が少なくなことを表す。

出所：Toll Collect 社ウェブサイトなどを元に作成

行料金収入は、すでに2011年より道路特定財源化されており、すべてがアウトバーンや連邦道路のために用いられてきた。つまり、道路を対象とした措置は、継続実施という位置づけとなる。一方で、道路課金によって獲得した財源を鉄道のために拠出するという仕組みは、新たに設けられるものである。

おわりに

通行料金の値上げに伴い、コスト拡大への対応を迫られる物流業界は、荷主への価格転嫁にも限度があることなどから、中小事業者を中心に廃業を余儀なくされるとして強く反対してきた。あわせて、ゼロエミッション車両に対する優遇策が組み込まれたものの、高額な電気トラックの普及率が1%にも到達していない現状にかんがみれば、その流通拡大に向けた財政的な支援も十分に実施されなければ、実効的な措置とはなり得ないといった見解も示した。また、CO₂への課金の開始

そのものは不可避であるにせよ、EUの排出量取引制度における現下の排出枠価格(CO₂排出1トンあたり100ユーロ前後で推移)をも大幅に上回るような料金設定は、スタグフレーションを惹起する可能性があるとの懸念も、野党や経済専門家などから寄せられている。さらに、連邦は消費者価格への影響は限定的であるとの見方を明らかにしたが、これを疑問視する国民の声が多く聞かれた。

もっとも、こうした様々な批判の噴出は、連邦自身もあらかじめ想定していた展開であろう。それにも関わらず、トラックへの賦課の強化、並びに鉄道重視の姿勢の顕示に踏み切ったのは、気候変動への対応に実質の伴った寄与を果たし得る交通政策に取り組んでいくという、連邦の決意の表明であると解される。今回の値上げは、その具現化に向けて、交通政策上のツールである道路課金と気候変動対策としてのCO₂課金の融合を図る試みであると評せよう。