

ヨーロッパにおける道路有料化の現状と背景

ヒアリング(2011.09.21-22)まとめ

調査団代表：赤井伸郎(大阪大学大学院国際公共政策研究科教授)¹

調査の背景

高速道路では、イタリアとフランスが先行、その他の国では、EU 指令にしたがって、課金を導入。今回の調査では、すでに高速道路を有料化してきたイタリアにおいて、政策的に無料で作られてきた道路の有料化に向けた議論、および、1995 年に本格的にトラックの有料化に踏み切ったドイツにおいて、今後の有料化拡大に向けた動きを探った。

(すでに調査の前時点で以下の参考資料あり。)

欧州の有料道路制度等に関する調査報告書 (平成 20 年 4 月・9 月)

<http://www.jehdra.go.jp/houkokusyo1.html>

<http://www.jehdra.go.jp/houkokusyo2.html>

ドイツにおける高速道路有料化の動向とその背景

http://www.itej.or.jp/archive/shiten/2010_118.pdf

ヒアリングから得られたポイントまとめ

イタリアでは、すでに北部地域において有料化が行われており、現在は南部地域において制作的配慮により無料とされていた区間の有料化が争点である。ドイツでは、高速道路は無料であったが、2005 年から本格的にトラックへの課金が始まり、拡大を見せている。有料化の議論が活発となっている背景は、①EU 指令 (原則利用者負担と汚染者負担原則の徹底：地域内の持続可能な輸送システムの促進のため。) ②財政難である。財政的に、他の費用が増える中、インフラ整備や維持更新費用が制約を受ける中、持続可能性を維持するため、課金は避けられないとの判断。ただし、イタリアでは、南部地域は所得が低く、課金への障害となっている。また、ドイツでは、北部地域の所得が低く、課金への障害となっている。その中でも、ドイツが、いわゆる自動車税ではなく、コストのかかる課金システムの範囲拡大を狙う、もう一つの理由は、通過交通である。財政的に厳しい中、単に通過のためだけに高速道路を使うトラックへの負担論が高まっている。(大陸ならではの課題：日本とは違う。)

障害はあるものの、持続可能性を見据えた戦略が練られている点は、日本が学ぶべき点

¹ akai@osipp.osaka-u.ac.jp 本調査は、現地大使館(国土交通担当)の協力の下、倉本宜史氏(甲南大学講師)とともにいった。

であると思われる。2011年11月22日に行われた提言型事業仕分けにおいても、今後の日本の社会インフラの持続可能性が議論され、現在のままでは、維持更新費用も賅えなえず、持続不可能であるとの議論がなされた。持続可能な形でのインフラ維持・更新システムの在り方を練る必要がある。

目次

イタリア政府インフラ交通省	3
現在無料の道路への課金を検討している理由	3
将来の道路収入と費用の予測	3
有料化の永続性	3
有料化に伴う、制度・自動車関係税制の変更	3
有料化以外の方法の検討	4
有料化に伴う、他の交通機関（一般道路も含む）への影響・生産業への影響	4
ドイツ政府 BMVBS（連邦交通建設都市開発省）	4
課金の背景	4
課金の経緯と現状	5
普通車への課金	6
将来の道路収入と建設・維持管理費用の予測	6
有料化の永続性	7
有料化に伴う、自動車関係税制（ガソリン税等）の変更	7
有料化以外の方法の検討	7
有料化に伴う、他の交通機関（一般道路も含む）への影響	7
有料化に伴う、生産業への影響	8
連邦と州政府とで道路政策の権限、財源の配分	8
ドイツ政府連邦財務省	8
EU 指令：ヨーロッパの高速道路利用に関する指令のまとめ（2011年11月17日）	10
指令の目的	10
指令の趣旨	10
内容の要約	10

イタリア政府インフラ交通省

(Direzione generale per le infrastrutture stradali (道路インフラ局))

訪問日時： 平成 23 年 9 月 21 日 (水曜) 10 : 30

対応者： Barbara Marinali 氏、Filveria Antoniazzi 氏、Gabriele Di Nardo 氏

随行者： 在イタリア日本国大使館 早船文久氏

通訳者： 在イタリア日本国大使館 ヴァレンティーナ・ザッピテッリ氏

現在無料の道路への課金を検討している理由

EU 指令 (EU 指令の詳細は補論参照。)によって、高速道路への受益者負担の方向性 (投資や維持補修費は、原則、利用者負担で。)が明示されたこと、および EU の経済危機を発端とする財政的な問題 (歳入減、国債残高増) が、検討を始めた理由である。ただし、まだ決定に至っていない (国家全体の緊急経済対策も未定)。決定が遅れている理由は、二つである。第一は、これまで無料だった道路を有料にするのは難しいこと、第二は、どのように課金するのかが定まっていないことである。距離によって課金するのか、投資費用によって課金するのかを現在、検討中である。

将来の道路収入と費用の予測

示せるものはない。予測は困難。

今後、交通量・道路の込み具合を見て費用を計算。どの道路で儲かるのかは現在検討中。

なお、道路利用者のみが道路整備・運営費用を負担する応益主義を考えている。

税込全体が落ち込んでいる中、交通量収入で新道路の建設費用、既存道路の第 3 車線への拡幅費用、道路維持管理費用を賄えると、現在使用している税金を他に使える。

有料化の永続性

有料化を永続するか一時的にするのかの規定は現在無い。しかし、すでに、有料化されている高速道路も多く、同様に、永続的と考えている。「インフラを安定的に発展させるためには、特に高速道路は、利用者からお金を取って、維持すべき。」(局長の見解)

有料化に伴う、制度・自動車関係税制の変更

自動車の利用料金の区分を、現行の 2 つから、より細かな 5 つにする。

料金は未定。車両が止まらずにナンバー読み取りによる課金を検討 (Free Flow System の導入、システム運営会社の選定は済んでいる)。

通行料は、道路予算として使用可能。

その他の税制は財務省の問題なので、担当外。原則個別の問題であり、連動はしない。

有料化以外の方法の検討

なし。

有料化に伴う、他の交通機関（一般道路も含む）への影響・生産業への影響

以下の3つが考えられる。

- 1：トラフィックが変わる。他の道路（特に無料の並行道路）への転換。（AISCATが調査）
- 2：ANASが高速道路を運営することになり、すでに高速道路を運営しているアウストラダ（民間有料道路運営会社）との間で、北部地域での競争が起きる。
- 3：交通手段の多くを道路で行っているトラック輸送（物流）会社へのコスト増の影響はあるだろう。また、輸送コストの上昇は製造業の生産コストを高め、物価上昇につながる可能性もある。

ドイツ政府 BMVBS（連邦交通建設都市開発省）

訪問日時： 平成23年9月22日（水曜）10：00-11：30

対応者： Alexander Durnagel、Antje Geese

随行者： 在ドイツ日本国大使館 江口大暁氏

通訳者： ティーテン礼子氏（ドイツ在住）

課金の背景

財政制約と環境問題が背景。そこから、計画が立てられ、その計画が長期的であったため安定した財源の確保が必要となった。

理由は二つ。

- 1：EU指令も出ており、受益者負担の方向（道路損傷度という観点から、トラック（大型車）へ課金する）が定まった。環境への配慮から、排ガスの影響度に応じて課金するシステムが導入されている。
- 2：本来受益者負担の場合には、（源泉である自動車や自動車の燃料に税を課す）自動車税が、課税コストの面からも効率的。しかしながら、実際、道路を損傷させているトラックのうち、36%は国外から来てドイツを通過するトラック（自家用車（普通自動車）の通過割合は5%以下）であり、そのタイプの自動車税では、そのトラックに課金ができない。（島国

である日本では、そのような問題は全くと言っていいほど生じない。) そのような理由から、課税コスト的には、非効率であるが、道路通行をするトラックへの課金を行った。

課金の経緯と現状

課金の歴史からすると、初めは、ステッカーによる課金システムであったが、実際の通行の度合いに応じたものとはならないため(要確認)、2005 年からは、オンボードの機械により GPS で通行距離を測り課金するシステムを導入した。2007 年からは、環境上の理由(環境負担の大きいトラック対策)から、これまでの高速道路(アウトバーン)以外の道路(有料道路に入るための一般国道)での課金を始める。なお、交通量調査の結果、迂回車両は 4% であり、少ないと判断。2011 年から財政上の理由(2011 年度に高速道路予算として 1 億 2000 ユーロ必要)により、さらに拡大し、高速道路につながる(4 車線で 4 キロメートル以上の路線の)連邦道路 1000km に関して、課金する法律が成立。ただし、施行日は(ヒアリング時点で)未定。遅れている理由としては、①現在の課金システムにおいて車載機(OBU)のメモリー容量を拡大するデータ処理技術において技術的に限界にあり、現在、改良・更新をしているため、②TOLL COLLECT 社²への委託金の配分の交渉のため。来年中の実現を目指す。

なお、有料区間拡大の議論が行われた当初は 2000km の区間を予定していた。2000km から 1000 km へ短縮された理由は、①交通量の多い市街地に近い場所では課金をやめてほしいとの反論が州からあるため、②車載機の技術開発が遅れているため。

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。

出所: 「ドイツにおける高速道路有料化の動向とその背景」

² TOLL COLLECT 社はダイムラーが 45%、ドイツテレコムが 45%、フランス政府が 10% 出資している企業。2005 年の有料化以来独占して業務を受託している。2011 年には再度入札により 2015 年までの契約が決まった。主な選定理由は、全有料路線で一括した有料道路システムを構築したいから。ただし、独占であることで、今後交渉が遅れる原因になることが県選される。

http://www.itej.or.jp/archive/shiten/2010_118.pdf

収入は、トラックの通行料金で 45 億ユーロ。EU の規定により、料金は道路整備・運営費用以上には徴収してはいけないことになっており、トラック協会からの反対もあり、今の政権では連立協定により今任期中の料金変更はしないことになっている。

支出は、約 50 億ユーロ（現在、維持補修に 70%、新規投資に 30%。）。

有料道路を走行するトラックから徴収する約 36 億ユーロのうちの、約 30 億ユーロ（全体の 16%に当たる約 6 億ユーロは、課金を委託している TOLL COLLECT 社への委託料の支払い。その他、トラック業界への支援（排ガス規制を促す補助金など）にも回され、その残りが約 30 億ユーロになる。）が道路予算として使える。この 30 億ユーロに一般財源からの 20 億ユーロを加えた 50 億ユーロが道路予算の総収入。

つまり、現在は維持補修費が約 35 億ユーロ、道路予算に使える料金収入が 30 億ユーロということで、料金収入だけでは道路の維持補修費に対して不足している。

普通車への課金

普通車への課金は、現在の政権ではなされないことが宣言されている。

その理由は、①政治的不安定、②EU 指令により、支出（道路整備・運営費）以上の収入をとってはいけないから。

「すでに、自動車税などで、十分に高い税金が課されている」と国民は感じている。実際は、自動車税は一般財源となっており、道路財源とはリンクしていない。

ただし、オーストリアでは、普通車にも課金している。したがって、オーストリアへの移動の多いドイツ南地域の住民からは、普通車への課金に対する理解や、議論が出ている。

（政治家の夏休み期間に、ほかの話題がないので、その話題が出やすい。）

将来の道路収入と建設・維持管理費用の予測

将来予測は困難。現在、排ガスの排出度合いに応じて課金しており、排ガスの改善が進めば、将来、収入は減少するであろう。また、収入は、物流度合いに依存しており、景気の影響を受ける。景気が拡大すれば、収入も増えるであろう。

維持補修費のための料金収入という考えではなく、今後は新規路線の建設費用と既存路線の維持補修費用を合わせた全費用を、有料道路利用者が負担するべきだと考えている。

なお、道路を長期的な計画のもとで整備する必要があることから、現在は一般会計と高速道路収入を合計して道路事業全体の財源としているが、これからは道路事業の財源について、国の財政とは別に道路財源を分けたい。これまでの「どんぶり勘定」による道路整備への反省から、現在は PPP を利用したプロジェクトの推進等を進めている。

今後は 50 億ユーロ以上の費用のかかることが予想されるため、一般財源を減らしながら、料金収入を増やすことで対応したい。

会計的には、支出と収入はリンクしていない。必要なものは今後も支出する。道路に対しては、補助という形式の制度ではなく、直接支出である。

有料化の永続性

EU 指令もあり、永続的と考える。

個人的(説明者)な考えであるが、「基本的に、一般道路は税で、高速道路は受益者負担で行うのが望ましい。」と考える。課税方式としては、料金所方式も考えられるが、すでに、道路が無料の設計になっており、料金所での徴収は困難。費用は掛かるが、GPS は効率的なシステム。

有料化に伴う、自動車関係税制（ガソリン税等）の変更

2005 年に、トラック輸送会社への補助金を設定した。車を排ガスの小さいものに買い替える補助金。安全性を高めるための車両整備の補助金。職員の安全研修のための補助金。また、トラックに対するガソリン税も引き下げた。総額は、6 億ユーロ。

自動車税等の変更は政治的に難しい。(自動車税は一般財源であり、国民は何に使われるかわからない税金の増加を望んでいない。また、すでにガソリン税が高く、総額で 4000 億ユーロになっていることから、これ以上支払いたいとは思っていない。)

有料化以外の方法の検討

他の政策は検討されなかった。

すでに、高速道路につながる(4 車線の)連邦道路 1000km に関して、課金する法律が成立。ただし、施行日は(ヒアリング時点で)未定。課金する制度の簡素化(課金段階を少なくする)を予定。ただし、料金は未定。

施行が遅れている理由としては、①現在の課金システムがデータ処理技術において技術的に限界にあり改良更新をしているため、②市街地に近い場所では課金をやめてほしいとの反論があるため。来年中の実現を目指す。

有料化に伴う、他の交通機関（一般道路も含む）への影響

2005 年からの推移をみると、鉄道へのモーダルシフトは起きていない。政府も、鉄道など

への物流移管を積極的には推進していない。やはり、車が主流との認識。したがって、環境的な視点での効果はないとみている。

有料化に伴う、生産業への影響

課金された額(コスト)は、結果として、最終消費者に帰着していると考えている。(物価のアップ。ただし、現在のところ景気への影響は感じられない。)

日本では、地域活性化のために、料金を引き下げるなど、政策に利用されているが、ドイツでは、そのような議論はない。もちろん、遅れている東ドイツの地域活性化の議論はあるが、そのために、高速料金を引き下げるという案は出ていない。これは「料金制度に優遇策を設けたとしても直接地域の人口を増やせるわけではなく、地域対策は企業立地で行った方が効果的である」という考えに基づく。

ドイツでの道路整備の考え方は、「まずは道路のないところに道路を作ることが重要」というもの。

連邦と州政府とで道路政策の権限、財源の配分

州の意見を聞きながら、全体計画を連邦が作り、それに応じて州内での道路を州が提案。州と連邦が協議したのち、プロジェクトの実行・建設・管理は州に委託。予算は連邦が出す。なお、道路の規格は連邦で統一されている。

ドイツ政府連邦財務省

訪問日時： 平成 23 年 9 月 21 日 (水曜) 15 : 00-16 : 00

対応者 : Dr. Klaus Eckhardt 氏 (課長)、セベリン氏

随行者 : 在ドイツ日本国大使館 江口大暁氏、小嶋大造氏

通訳者 : ティーテン礼子氏(ドイツ在住)

願する資料 : EU 指令、2005 年導入時の調整措置

財務省では、いろいろな部局で、交通インフラの在り方を議論している。

交通政策担当は、財政(総合)、主計、評価、省庁担当部局、さらには、ヨーロッパ課などに設置されている。説明者は、財政(総合)部局の交通財政担当者³。財政(総合)の担当者は各部局の交通政策のまとめ役。

回答ポイント

³ 財政(総合)部局の交通財政担当者は交通財政部として郵便、通信事業も担当するほか、EUROやIMFとの調整を行う財政政策や財政評価・予想も行っているということであった。

- 交通インフラは、経済成長に寄与。地域活性化に寄与。したがって、効率性が重要。環境問題とも密接にかかわる。
- 連邦道路は、州に委託されている。
- 最近の動きとしては、1998年の連立協定から応益負担を目指し、2005年に、トラックに課金。(によるもの)
- 理由:①EU指令=>受益者負担の徹底(12トン以上のトラックによる道路損傷対策)、②外国籍トラックの通過が多い(通行料の36%は海外からの通過)=>道路整備・管理費を負担させるためには、通行者に課金するしかない。③環境維持にも貢献する。排ガスに応じて14~28セントを課金。
- 徴収された収入は、交通財源に回される。交通財源を確保できるメリットはあるが、すべての財源を賄うことは考えておらず、支出とのリンクはない。
- 2010年までは、道路以外の支出(水道事業等)にもまわっていたが、政治的に、道路にのみ使うべきだとの議論があり、2011年からは、道路のみに支出することを決定。(ただし、道路支出は、収入よりも多く、この決定により、支出方法への実質的な影響はない。)2011年は、全体の支出は約46億ユーロ。収入は、約36億ユーロ(うち、16%はTOLL COLECTへの徴収料金委託料)
- 将来の見通しは困難。排ガスが減り収入が減る可能性。財務省と交通省とで将来を議論。将来の収支であるが、支出額を賄う収入を目指すわけではなく、今後収入が増えなくても減っても、道路投資に必要な額は決まっており、リンクはない。もちろん、収入は、道路に回す特定財源であり、EU指令との関係はある。将来的にも、利用者負担は効果的に継続する。=>2005年より前に導入されていた「ステッカーによる課金システム」では、料金の差別化は、困難であり、今のオンボードシステムを導入。コストはかかるが、効果はある。

EU 指令：ヨーロッパの高速道路利用に関する指令のまとめ（2011 年 11 月 17 日）

資料⁴：

- ① 「委員会指令 93/89/EEC」（1993 年 10 月 25 日）
- ② 「指令 1999/62/EC 欧州議会と委員会」（1999 年 6 月 17 日）
- ③ 「指令 2006/38/EC 欧州議会と委員会」（2006 年 5 月 17 日）：「指令 1999/62/EC」の改正

指令の目的

課金システムによる調整と運送事業者への社会基盤インフラに関する費用を徴収する料金体型の構築とを望む、加盟国内での運送事業者間の競争により生じている市場の歪みの除去。

指令の趣旨

EC 加盟国によって適用される、財を運輸する際に道路を利用する車両に対する課税と社会基盤インフラの利用に関する通行料金と利用者料金についての説明。

内容の要約

近年（資料③より）の通行料金と利用者料金の考え方の基本は「利用者負担」原則と「汚染者負担」原則。課金することにより、地域内の持続可能な輸送を促進する。

欧州委員会の白書「2010 年に向けたヨーロッパの運輸政策：決断のとき」において、道路施設の利用に対する課金の指令を提案する意図があることが発表され、近年の道路利用者への課金の議論が行われるようになった。2003 年 3 月 20 日と 21 日のブリュッセル欧州理事会では、新しい「道路課金（Eurovignette）指令」の提示に関する委員会の意図が支持されている。そこで欧州理事会は、持続可能な交通政策は、増加する交通量と混雑、騒音へ取り組み、社会と環境の費用を完全に内部化することと同様に、環境にやさしい交通のあり方を推進するべきであると述べている。

課金の料金を設定する基本は、1999/62/EC 指令（資料②）では社会基盤インフラの整備、運営、管理、および開発コストを考慮に入れており、これが今も続いている。

なお、現在の国際道路輸送業務は欧州横断運輸ネットワーク（the trans-European transport network ; TEN-T）に集結されており、この道路網での商業関係の運輸についての課金を欧州議会は想定している。補完性原理により、加盟国は欧州横断運輸ネットワーク（TEN-T）以外の道路には自由に通行料と利用者料金を適用できるべきと考えている。

⁴ 資料名が特に記載されていない場合は、3 資料共通の概念。

ただし、欧州横断運輸ネットワーク（TEN-T）との競合路線に関しては、当事者である加盟国は欧州横断運輸ネットワーク（TEN-T）との協議を必要とする。

加盟国は車両の汚染物質放出分類（「ユーロ」分類）や車両が道路にもたらす損害の水準、場所、時間、および交通量に従って、通行料金に差をつけることで、高速道路利用者に対して低公害車の利用や混雑していない時間帯での道路利用を促進しようとしている。

また、加盟国が欧州横断運輸ネットワーク（TEN-T）の道路利用者へ通行料金もしくは利用者料金を課す場合、課金対象道路は各加盟国の補修計画において優先的に補修されるべきであるとされている。ただし、道路交通ネットワーク全体のバランスを見て、持続可能な道路ネットワーク発展のため徴収された通行料金もしくは利用者料金は使用される。

現在の道路整備に関しては官民協働（PPP）の考え方を導入している。市場経済と官民協働の機能に障害を生み出さずに透明性を達成するために、加盟国はまた、委員会とコミュニケーションをとらねばならないことになっている。委員会は意見や単位費用、他の変数（加盟国が課金の様々な原価要素の計算に適用しようと思う変数）を加盟国に示すことのできる状況にいることが求められている。

通行料と利用者料金の規定の詳細

- ・ 欧州連合（EC 時代も含む）加盟国において、同一区間の道路を通行する車両に対して、通行料と利用者料金は、橋、トンネル、山岳道路以外で同時に徴収されない。
- ・ 車両の登録国家を問わず、道路利用者には通行料と利用者料金を課すことができる。
- ・ 通行料と利用者料金は修正可能。
- ・ 通行料と利用者料金は高速道路か高速道路と同じ特徴を持つ複数車線の道路、橋、トンネル、山岳道路のみ徴収可能。
- ・ 加盟国は、国内登録車両に対して、国内全道路網の利用に対する利用者料金を課すことができる。
- ・ 加盟国の最大利用者料金合計額は年間 1250ECU（資料①のみ）。2年おきに見直し。
- ・ 利用者料金は時間制。
- ・ 通行料は社会基盤インフラの建設、管理、開発費用に比例して決まる。
- ・ 資料②の付録Ⅱに規定されている金額以上の利用者料金は課さない。（資料②）
- ・ 複数の加盟国が共通の利用者料金制度を導入することは可能。
- ・ 加盟国以外でも、共通利用者料金制度に参加できる。
- ・ 加盟国は少なくとも 12 トンの最大許容重量を持つ車両にのみ適応できる通行料金そして/または離床者料金を維持または導入できる。加盟国は、12 トン未満の最大許容積載量を持つ車両に対しても 2012 年より課金できる。（資料③）
- ・ また、加盟国は料金を他の車両の課金に対して 13%以内で割引することも可能。
- ・ 通行料と利用者料金に関しては、日常的な利用者を優遇してはならない。そして、課金システムとして車載機を利用する加盟国では、妥当な行政・経済手続により利用可能にし

なくてはならない。(資料③)

・通行料金は社会基盤インフラの費回収の原理にのみ基づく。特に、加重平均料金 (weighted average toll) は建設費用、管理費用、維持費用、道路ネットワーク関連の開発費用に関連付けて計算される。加重平均料金によると、市況によっては資本収益を生むこともあり得る。(資料③)

・また、加重平均料金に影響を与えないという条件の下で、加盟国は環境負担の減少や混雑解消、社会基盤インフラへの損害の最小化、関連インフラの最適な利用、道路交通の安全性向上等を理由に、通行料金を変更することができる。ただし、料金変更が、特に運搬事業者の国籍、運搬事業者の設立や車両の登録の国や場所、そして、運送事業の出発地や目的地に関して、透明であって、差別化されていないことや、追加的な交通量収入を得るように設計されていないこと（追加的な収入が発生した場合、その会計年度の終了 2 年以内に再度料金の変更を通じて相殺する）が必要である。

*通行料金の変更基準：PM と NOx 水準で測った欧州排出物分類（資料③の付録 0）や時間帯、曜日・祝祭日等の日付の違い (type of day) もしくは季節。

・なお、山岳地帯や委員会報告を行なった場合、加重平均料金に影響を与えないという条件の下で、特定の同六缶における料金の変更も可能。(資料③より)

・社会基盤インフラネットワークやその中での指定された一部区間への課金に対して加重平均料金水準を決める際に、加盟国は様々な費用を考慮するが、その費用の計算には付録 III (Annex III) を用いる。(資料③より)

・また、加盟国は、欧州横断運輸ネットワーク (TEN-T) から交通量が転換されるかもしれない並行道路、そして/また、課金されるそのネットワークとの直接競合する路線である並行道路に対する新しい通行料金協定を実行の少なくとも 4 か月前には委員会に知らせるものとする。(資料③より)

用語

用語：

「高速道路、自動車用道路 (motorway)」：自動車交通に対して特別に設計、建設された道路

「通行料金 (toll)」：社会基盤インフラを利用して 2 地点間を移動した車両が支払う金額、この指令では、車種別の対距離制で金額が決まることが記されている。

「利用者料金 (user charges)」：一定の期間内に社会基盤インフラを車両が利用するための権利に対する金額。

「車両 (vehicle)」：資料②では、自動車車両、もしくは最大総積載量が少なくとも 12 トンの財の輸送に使われる連結式車両。資料③では、3.5 トンに変更。「欧州 I 型車両 (EURO I vehicle)」、「欧州 II 型車両 (EURO II vehicle)」：汚染物質・排気ガスの量で区分されたデ

ディーゼルエンジン車の分類（資料②より）

「欧州 0 型車両（“EURO 0）」、「欧州 I 型車両（EURO I）」、「欧州 II 型車両（EURO II）」、「欧州 III 型車両（EURO III）」、「欧州 IV 型車両（EURO IV）」、「欧州 V 型車両（EURO V）」、「欧州 EEV（Enhanced Environmentally Friendly Vehicles）」：汚染物質・排気ガスの量で区分された車両の分類（資料③より）。2006 年より車両の分類が 2 種類から 6 種類に変更になっている。「車種（type of vehicle）」：車軸、寸法、重量という数量、または道路への負荷によって規定される車両の分類。（資料③より）

「欧州横断運輸ネットワーク（the trans-European transport network ; TEN-T）」⁵：1996 年 7 月 23 日に欧州議会と委員会の判決番号 1692/96/EC において定義されたヨーロッパ全体における交通網。道路以外にも鉄道、空港、港湾等の輸送インフラ関係のヨーロッパにおける交通網を意味する。

「建設費用（construction costs）」：新路線の建設ならびに道路改良・修理費用。2008 年 6 月 10 日時点で既に課金の同意がなされている、2008 年 6 月 10 日以前に完成した完成後 30 年未満の道路、もしくは、2008 年 6 月 10 日以降に導入された新しい課金への同意の締結以前に完成した完成後 30 年未満の道路の建設並びに道路改良・修理費用。（資料③より）

「資金費用（financing costs）」：借入金への利子支払い、株主への配当。（資料③より）

「重大な構造的修復（significant structural repairs）」：現在の道路利用者に対して何らかの利益をもたらす構造的な修復。（資料③より）

「加重平均料金（weighted average toll）」：「特定期間内に通行料を通じて得られた総収入」を「料金を課されるある高速道路網を走行した車両走行距離数（the number of vehicle kilometers）」によって割った値。収入と車両走行距離は課金対象車両に対して計算される。（資料③より）

「コンセッション契約（concession contract）」：「公共事業コンセッション」もしくは「サービス供給コンセッション」を意味する。公共事業（工事）の契約（public works contracts）、公的な財の供給契約（public supply contracts）、公的なサービスの供給契約（public service contracts）の締結に関して、は Directive 2004/18/EC of the European Parliament と the Council of 31 March 2004 の第 1 条で定義されている。（資料③より）

「コンセッション料金（concession toll）」：コンセッション契約に基づき、コンセッション契約提携者が徴収する料金。（資料③より）

⁵ 野本（2002）も参考にした。