

| | | |
|-------|---|--------|
| 1-5 | 英国（平成26年2月時点整理） | 1-5-1 |
| (1) | 国勢について | 1-5-1 |
| (2) | 道路を取り巻く状況 | 1-5-6 |
| 1) | 交通・輸送の現状 | 1-5-6 |
| (i) | 道路延長 | 1-5-6 |
| (ii) | 車両台数と交通量 | 1-5-9 |
| ① | 自動車登録台数 | 1-5-9 |
| ② | 交通量 | 1-5-10 |
| (iii) | 輸送分担率 | 1-5-11 |
| ① | 旅客輸送 | 1-5-11 |
| ② | 貨物輸送 | 1-5-12 |
| 2) | 道路整備及び交通インフラ投資の状況 | 1-5-13 |
| (i) | 道路建設・管理 | 1-5-13 |
| ① | 道路行政区分 | 1-5-13 |
| (a) | 交通省（Department for Transport） | 1-5-13 |
| (b) | 道路庁（Highway Agency） | 1-5-13 |
| (c) | 地方区分 | 1-5-13 |
| ② | 道路整備計画 | 1-5-14 |
| (a) | 交通省の道路整備目標 | 1-5-14 |
| (b) | 道路庁の道路整備目標 | 1-5-14 |
| ③ | 道路アクションプラン | 1-5-15 |
| (a) | 計画策定の背景 | 1-5-15 |
| (b) | 道路投資額 | 1-5-16 |
| (c) | 交通予測 | 1-5-18 |
| (d) | 予算概要 | 1-5-19 |
| (e) | 主要対策 | 1-5-19 |
| (f) | 道路アクションプランの方向性 | 1-5-23 |
| (ii) | 税収構成 | 1-5-24 |
| (iii) | 交通インフラ投資 | 1-5-25 |
| ① | 交通インフラ投資の現況 | 1-5-25 |
| ② | 道路投資の変遷 | 1-5-27 |
| (a) | 財政削減下の投資削減 | 1-5-27 |
| (b) | 道路整備財源確保の検討 | 1-5-27 |
| (c) | 積極的投資への転換 | 1-5-28 |
| ③ | 道路への投資計画（Investing in Britain's future） | 1-5-29 |
| (a) | インフラ投資計画 | 1-5-29 |

| | | |
|-------|---------------------------------|--------|
| (b) | 道路への積極姿勢の明示 | 1-5-30 |
| (c) | プログラム概要 | 1-5-31 |
| 3) | 英国の道路事業 | 1-5-32 |
| (i) | 有料道路事業の概要 | 1-5-32 |
| (ii) | PFIによる道路事業 | 1-5-32 |
| (iii) | 有料道路 | 1-5-33 |
| (iv) | 無料区間道路の一部におけるPFI事業 | 1-5-34 |
| (v) | 有料区間道路におけるPFI事業 (M6 Toll) | 1-5-35 |
| (3) | 道路課金の状況 | 1-5-38 |
| 1) | 対距離課金制度の検討状況 | 1-5-38 |
| (i) | 対距離課金制度導入の試み (2004年7月) | 1-5-38 |
| (ii) | 道路利用者課金についての考え方 | 1-5-39 |
| (iii) | 当時のキャメロン政権のスタンス | 1-5-39 |
| 2) | A14道路の有料化 | 1-5-41 |
| 3) | 重量貨物車への課金 | 1-5-42 |
| (i) | 重量貨物車課金制度の検討 (2002年～) | 1-5-42 |
| (ii) | 課金検討の状況 | 1-5-42 |
| (iii) | 制度の内容 | 1-5-42 |
| ① | 対象道路・対象車両 | 1-5-43 |
| ② | 予定されている制度の内容 | 1-5-43 |
| (iv) | 重量貨物車課金制度導入の目的 | 1-5-44 |
| (v) | 重量貨物車課金制度導入の背景 | 1-5-44 |
| 4) | ロンドンの混雑課金 | 1-5-45 |
| (i) | 概要 | 1-5-45 |
| (ii) | 混雑課金導入の背景とその効果 | 1-5-48 |
| ① | 導入背景 | 1-5-48 |
| ② | 導入効果 | 1-5-49 |
| ③ | 課金制度による収入 | 1-5-50 |
| (iii) | 混雑課金導入に際しての問題点 | 1-5-51 |
| ① | 貨物輸送業界の反発 | 1-5-51 |
| ② | システム上の問題点 | 1-5-51 |
| ③ | 公平性の維持 | 1-5-51 |

1-5 英国（平成 26 年 2 月時点整理）

（1）国勢について

欧州の西に位置するイギリスは4つの地域から構成され、面積は日本の0.65倍、人口は日本の半分程度となっています。

人口の大半となる80%程度がイングランドに集中しており、その他には20%程度となっています。また、首都ロンドンには人口の約12%が集中しています。

人口は過去10年間堅調に増加しています。一人あたりGDPは、日本よりもやや多くなっています。

表 1-5-1 英国の概要

| 項目 | 内容・値 | 備考 |
|----------|--|--|
| 国名 | グレートブリテンおよび北アイルランド連合王国 United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland | イングランド、スコットランド、ウェールズ、北アイルランドの4つの地域からなる |
| 国土面積 | 24万1,752km ² | (日本の0.65倍) |
| 人口 | 6,180万人(2010年) | 注) 2006年時点 6,059万人(2006年、National Statistics) イングランド: 5,076万人(83.8%) スコットランド: 512万人(8.4%) ウェールズ: 297万人(4.9%) 北アイルランド: 174万人(2.9%) |
| 首都 | ロンドン | 人口約758万人、2010年 |
| GDP 他 | 2011年 実質 1409十億ポンド (239.5兆円) 名目 2418十億ドル 一人当たり 39,652ドル 失業率8.0% ※1£=170円換算 | 名目…2兆7,726億ドル (2007年、IMF) (日本4兆3,838億ドル) 一人当たり…45,575ドル (2007年、IMF) (日本34,312ドル/人) |

表 1-5-2 英国の地図

出典：外務省

出典：外務省、財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所「英国の地方自治 2008年9月改定版」

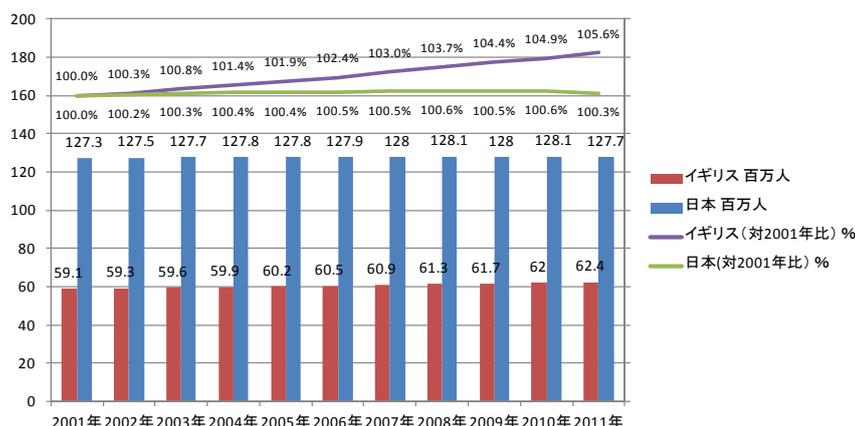


表 1-5-3 日英の人口の推移

出典：総務省統計局

行政制度は二院制をとっており、政権交代に応じて地方行政制度も変遷しています。

英国の地方自治体の種別構成は表 1-5-4 の通りです。日本では、全国一律の構成（二層制：都道府県及び市町村）が採用されていますが、英国の場合は地域によって異なります。イングランドにおいては二層制と一層制が混在しており、ウェールズ・スコットランド・北アイルランドにおいては一層制に統一されています。二層制は、カウンティ（County Council）とディストリクト（District Council）で構成されています。カウンティは日本の県に相当する広域自治体であり、ディストリクトは日本の市町村に相当する基礎自治体です。

表 1-5-4 英国の行政構成（2008年時）

| 地域 | 種別 | | 自治体数 |
|----------------------------|--------------------|-----------------------------------|------|
| イングランド (England) | カウンティ | County Council | 34 |
| | ディストリクト | District Council | 238 |
| | 大都市圏ディストリクト | Metropolitan District Council | 36 |
| | ユニタリー | Unitary Council | 47 |
| | ロンドン区 | London Borough Council | 32 |
| | シティ | City of London Corporation | 1 |
| | グレーター・ロンドン・オーソリティー | Greater London Authority | (1) |
| ウェールズ (Wales) | ユニタリー〔注〕 | Welsh Unitary Council | 22 |
| スコットランド (Scotland) | ユニタリー | Scottish Unitary Council | 32 |
| 北アイルランド (Northern Ireland) | ディストリクト | Northern Ireland District Council | 26 |
| 合計 | | | 468 |

〔注〕歴史的な経緯により「ディストリクト」の代わりに「バラ(Borough)」という名称の自治体があるが、その機能に差はない。

出典：財団法人自治体国際化協会 ロンドン事務所「英国の地方自治 2008年9月改定版」

また首都ロンドンの広域自治体であるグレーター・ロンドン・オーソリティー（Greater London Authority : GLA）は、2000年に創設されました。ロンドン全域をカバーする広域

の地方自治体です。首長は直接選挙で選ばれます。政権の交代に応じて行政制度も変化しており、その中で道路制度、交通政策なども変化が生じています。

GLA は、直接選挙で選ばれるロンドン市長 (Mayor of London) と、同じく直接選挙で選ばれる 25 人の議員からなるロンドン議会(London Assembly)、双方を補佐する事務局、さらには市長を補佐する市長室(Mayor's Office)で構成されます。職員数 650 名ほどの組織です。その所管業務は、ロンドン全域にわたる①公共交通、②地域計画、③経済開発及び都市開発、④環境保全、⑤警察、⑥消防及び緊急計画、⑦文化、メディア及びスポーツ、⑧保健衛生などの分野でのロンドン全域に係る企画・調整を行うことです。また、GLA 本体以外に、4つの実務機関 (Functional Body) があり、GLA と 4つの実務機関を合わせて GLA グループともいわれます。4つの実務機関とは、首都警察局(Metropolitan Police Authority)、ロンドン消防・緊急時計画局(London Fire and Emergency Planning Authority)、ロンドン交通局(Transport of London)及びロンドン開発公社(London Development Agency)です。なお、住民への行政サービスはロンドンの基礎自治体である 32 のロンドン区とシティが行います。

表 1-5-5 近年のロンドン行政制度変遷

| | |
|------------------|---|
| 1986 年 | グレーター・ロンドン・カウンシル (Greater London Council : GLC) がサッチャー政権により廃止 32 のロンドン区とシティの計 33 団体の一層制の地方自治体で構成 |
| 1997 年 | 総選挙の結果、政権に返り咲いたブレア労働党政権が選挙公約で、ロンドンの広域行政を担当する広域自治体を復活させるとした。 |
| 1998 年 5 月 7 日 | GLC 創設に係る住民投票の実施 (賛成 72%で承認) |
| 1999 年 11 月 11 日 | 「1999 年 GLC 法(Greater London Authority Act 1999)」成立 |
| 2000 年 5 月 4 日 | 市長及び議会議員選挙 (投票率: 市長選 34%、議会議員選挙 31%)、市長にケン・リビングストン氏が当選 |
| 2000 年 7 月 3 日 | GLA 発足 |
| 2008 年 5 月 1 日 | 市長にボリス・ジョンソン氏が当選 (投票率 45%) |

出典：財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所「英国の地方自治 2008 年 9 月改定版」

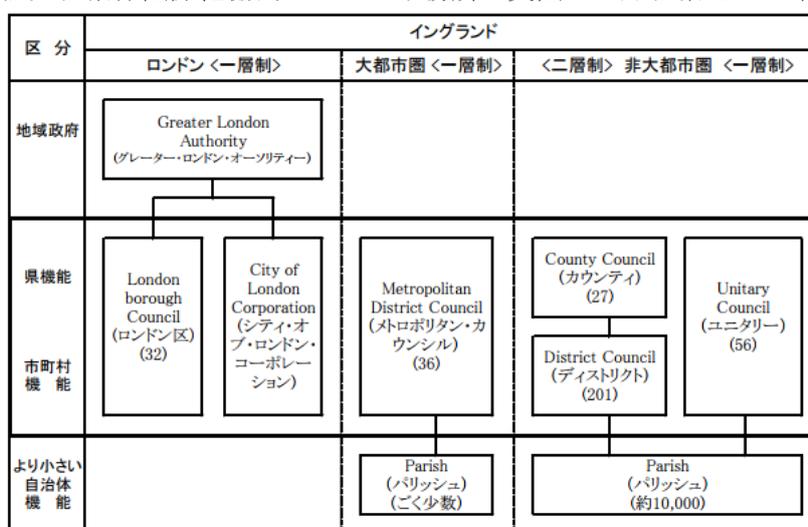


図 1-5-1 イングランドの行政構造

出典：財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所「英国の地方自治 (概要版) 2011 年改定版」

他方、ロンドン以外の地域においては異なる行政構成をとっています。

表 1-5-6 イングランド・ウェールズにおける各地方自治体の権能

| | 大都市圏 | | 地方 | | | | ロンドン | | |
|---------------|---------|------|-------|-------|---------|------|-------|-----|------|
| | ディストリクト | 事務組合 | ユニタリー | カウンティ | ディストリクト | 事務組合 | ロンドン区 | GLA | 事務組合 |
| 教育 | ● | | ● | ● | | | ● | | |
| 道路 | ● | | ● | ● | | | ● | ● | |
| 交通計画 | ● | | ● | ● | | | ● | ● | |
| 公共交通 | | ● | ● | ● | | | | ● | |
| 社会福祉 | ● | | ● | ● | | | ● | | |
| 住宅 | ● | | ● | | ● | | ● | | |
| 図書館 | ● | | ● | ● | | | ● | | |
| レジャー・レクリエーション | ● | | ● | | ● | | ● | | |
| 環境・保健 | ● | | ● | | ● | | ● | | |
| ごみ収集 | ● | | ● | | ● | | ● | | |
| ごみ処理 | | ● | ● | ● | | | ● | | ● |
| 計画申請 | ● | | ● | | ● | | ● | | |
| 戦略的計画 | ● | | ● | ● | | | ● | ● | |
| 警察 | | ● | | | | ● | | ● | |
| 消防・救急 | | ● | ● | ● | | ● | | ● | |
| 地方税 | ● | | ● | | ● | | ● | | |

出典：財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所「英国の地方自治（概要版）2011年改定版」

4 地域毎に行政構成は異なりますが、人口の大半が集中するイングランドにおいては表のようになっています。これは、1990年以降のメジャー保守党政権は、大都市圏以外の地域における39カウンティと296ディストリクトから成る二層制の地方構造をユニタリーという一層制の地方自治体に再編していくことを目標としました。しかし、各地方自治体の思惑や利害が絡み、作業は困難を極め、最終的には「一層制の導入を原則とする（二層制は例外とする）」という当初の方針も「二層制の維持も選択肢として認める」へと大幅に修正されました。その結果、47のユニタリー・カウンスルが新設されることとなり、再編前に39あったカウンティが34に減少し、同様に296あったディストリクトも238となりました。

またイングランドの行政所掌は表のようになっています。

また、2007年度における英国の地方自治体の歳出総額は1,557億ポンドとなっており、国を含めた全公共支出の3割弱（28.9%）を占めます。

地方自治体の会計は、経常会計（Revenue Account）及び資本会計（Capital Account）に大きく二分されます。このうち経常会計は、一般経常会計（General Fund Revenue Account）、商業会計（Trading Services Revenue Account）、住宅会計（Housing Revenue Account）の3つから構成されます。会計年度は日本と同様、4月1日に始まり、3月31

日に終わります。

経常支出は職員の人件費や、施設維持費、サービス費などの経常的経費に関するもので、2009年度のイングランドにおける純経常支出について見てみると、表のとおり教育分野37%、社会福祉分野18%、住宅15%及び警察11%の分野が大きな割合を占めています。

資本支出とは、土地の取得、道路及び建物、その他の構造物の取得、建設等に係る支出を指し、2009年度の歳出規模はイングランド全体で約221億ポンドとなっており、目的別では教育27%、交通25%、住宅19%が大きな割合を占めています。

表 1-5-7 2005年度～2009年度 純経常支出（イングランド）／目的別内訳

【単位:百万ポンド】

| | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 構成比 |
|--|--------|---------|---------|---------|---------|-------|
| 教育(Education) | 36,020 | 37,942 | 40,135 | 42,148 | 42,991 | 37.2% |
| 社会福祉(Social care) | 17,359 | 18,108 | 18,587 | 19,604 | 20,251 | 17.5% |
| 住宅(特別会計を除く) (Housing (excluding Housing Revenue Account)) | 14,066 | 14,963 | 15,841 | 16,985 | 17,130 | 14.8% |
| 警察(Police) | 10,957 | 11,542 | 11,704 | 11,548 | 12,218 | 10.6% |
| 文化・環境・計画 (Cultural, Environment and Planning) | 9,162 | 9,658 | 10,143 | 10,489 | 10,533 | 9.1% |
| 道路・交通 (Highways and transport) | 4,843 | 5,316 | 5,634 | 5,710 | 6,332 | 5.5% |
| 庁舎管理等(Central services) | 2,432 | 3,430 | 3,526 | 3,776 | 3,521 | 3.0% |
| 消防・救急(Fire & Rescue) | 2,040 | 2,193 | 2,233 | 2,104 | 2,311 | 2.0% |
| 裁判(Courts) | 58 | 62 | 70 | 73 | 71 | 0.1% |
| その他(Others) | 206 | 128 | 369 | 639 | 202 | 0.2% |
| 合計 | 97,142 | 103,341 | 108,243 | 113,076 | 115,559 | |

出典：財団法人自治体国際化協会 ロンドン事務所「英国の地方自治（概要版）2011年改定版」

表 1-5-8 2005年度～2009年度 資本支出（イングランド）／目的別内訳

| (単位:百万ポンド) | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 構成比 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 住宅(Housing) | 4,534 | 4,507 | 5,008 | 4,901 | 4,255 | 19.2% |
| 教育(Education) | 3,492 | 3,442 | 3,711 | 4,542 | 5,983 | 27.1% |
| 交通(Transport) | 3,461 | 3,480 | 5,916 | 4,735 | 5,568 | 25.2% |
| 図書館・文化・遺産 (Libraries,culture&heritage) | 329 | 296 | 321 | 356 | 550 | 2.5% |
| スポーツ・レクリエーション (Sport & recreation) | 424 | 415 | 446 | 496 | 653 | 3.0% |
| 警察(Police) | 606 | 531 | 550 | 794 | 827 | 3.7% |
| 社会福祉(Social services) | 387 | 364 | 411 | 300 | 400 | 1.8% |
| 消防・救急(Fire & rescue) | 96 | 126 | 169 | 167 | 229 | 1.0% |
| 農業・漁業 (Agriculture& fisheries) | 93 | 96 | 85 | 82 | 73 | 0.3% |
| 裁判(Magistrates courts) | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0% |
| その他(Other) | 3,218 | 3,052 | 3,342 | 3,427 | 3,572 | 16.2% |
| 合計 | 16,641 | 16,307 | 19,958 | 19,801 | 22,110 | |

出典：財団法人自治体国際化協会 ロンドン事務所「英国の地方自治（概要版）2011年改定版」

(2) 道路を取り巻く状況

1) 交通・輸送の現状

(i) 道路延長

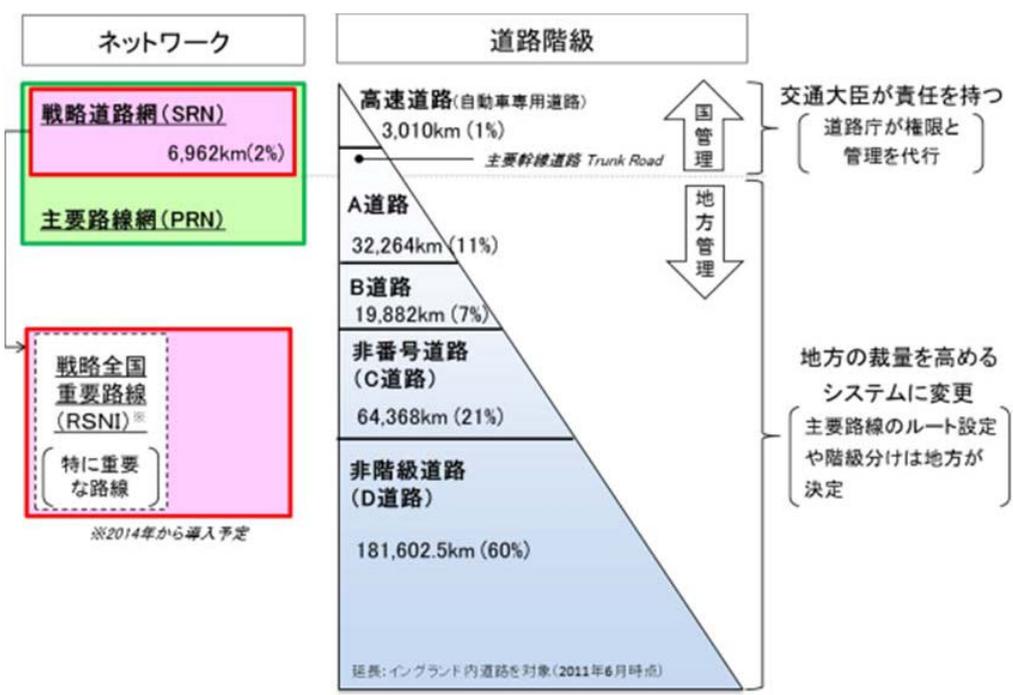
英国の主要な道路ネットワークは次のようになっています。

道路総延長は、2011年時点で24万5千マイル(約39万2千km)となっており、過去40年で30%増加、過去10年間で0.9%増加しています。



表 1-5-9 主要道路網

出典：Highways Agency (現 Highways England)

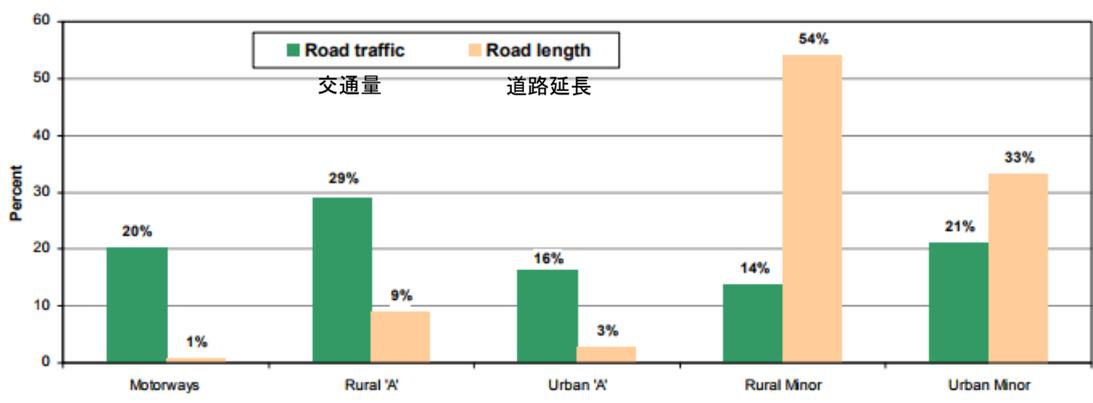


(資料) 英国交通省「Road Network Policy Consultation」(2011年1月)

図 1-5-2 道路ネットワーク構成と今後の道路システム

出典: 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

「英国の道路と道路行政 - 政権交代後の道路改革と最新施策 -」



| 単位: km | 高速道路 | 地方 A | 都市部 A | 地方その他 | 都市その他 | 合計 |
|--------|-------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 延長 | 3,570 | 35,646 | 11,088 | 212,681 | 131,311 | 394,296 |

図 1-5-3 英国道路交通量と道路延長構成比 (2011年)

出典: 英国交通省 道路交通量調査

高速道路延長は他の EU 諸国に比べて少なく、過去 10 年間の有料道路整備もあまり行われていません。高速道路密度もドイツやフランスに比べて低くなっています。

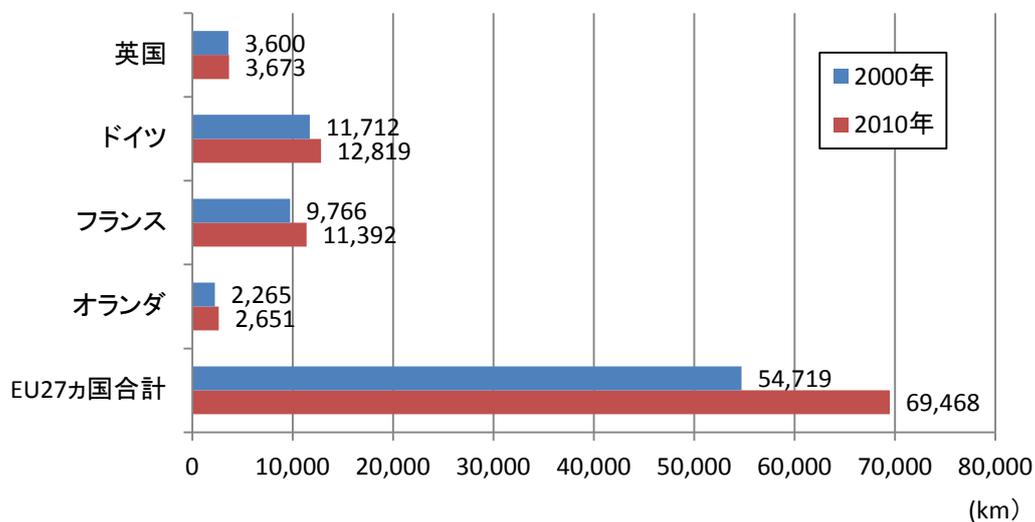


図 1-5-4 高速道路延長 (2000 年と 2010 年)

出典：欧州委員会「Statistical Pocketbook 2013」より作成

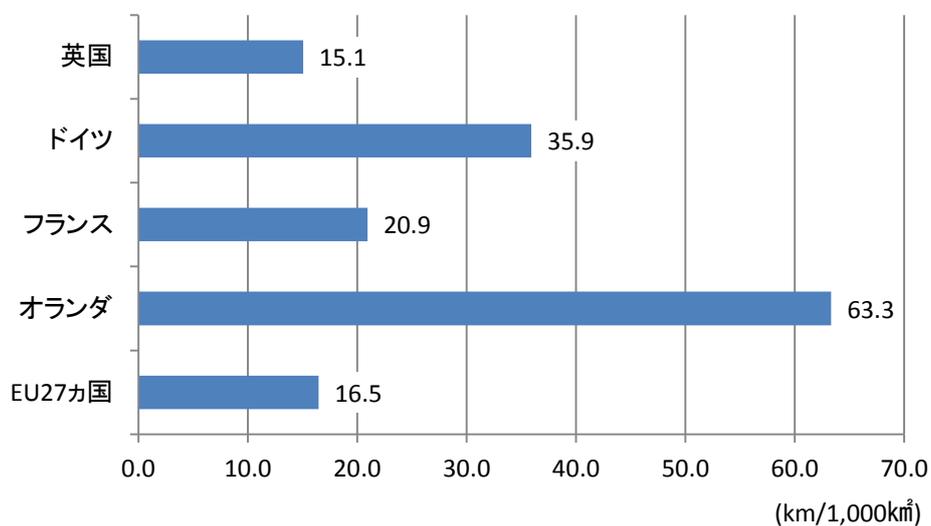


図 1-5-5 高速道路密度 (2010 年)

出典：欧州委員会 Eurostat より作成

(ii) 車両台数と交通量

① 自動車登録台数

自動車登録台数は2011年時点で約3,400万台、うち貨物車は小型貨物車約320万台、大型貨物車約50万台となっており、乗用車などが中心となっています。

EU内ではドイツやフランスに比べて乗用車の保有率は低くなっています。

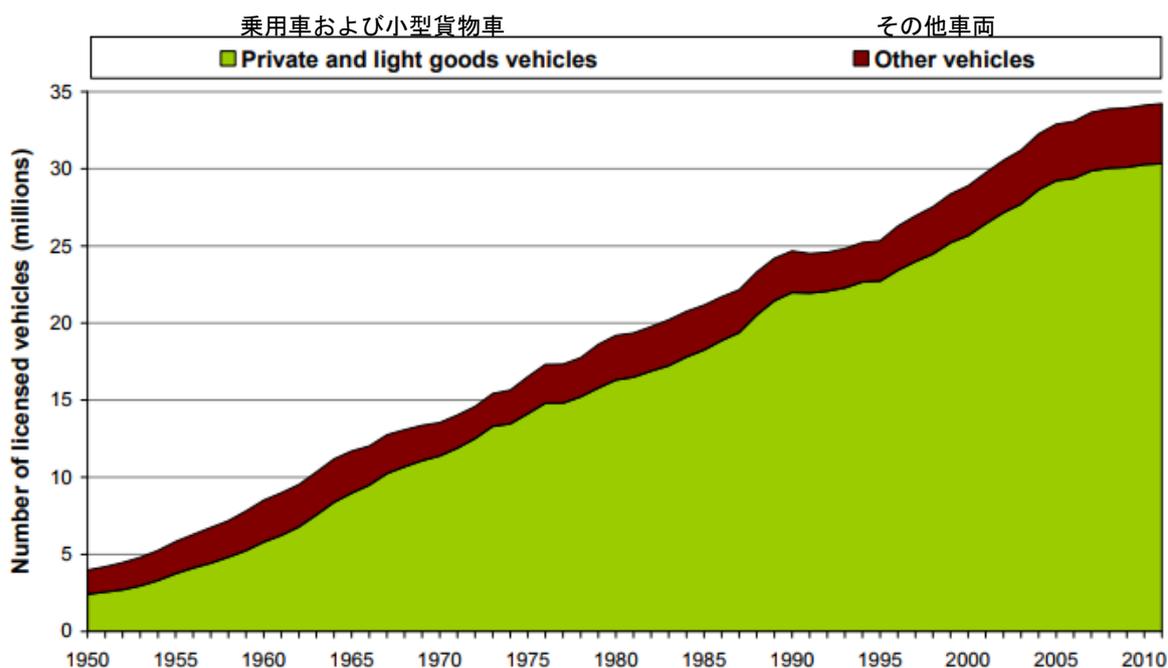


図 1-5-6 登録車台数の推移

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

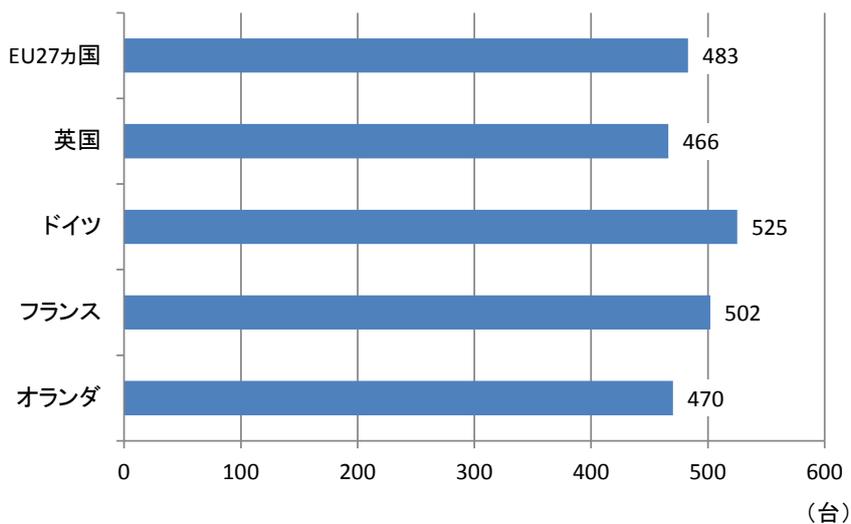


図 1-5-7 1,000人あたり乗用車保有台数(2011年)

出典：欧州委員会「Statistical Pocketbook 2013」より作成

② 交通量

道路交通量は右肩あがりで増加しています。貨物車では、小型貨物車が著しく増加しています。道路延長の増加は十分ではありません。

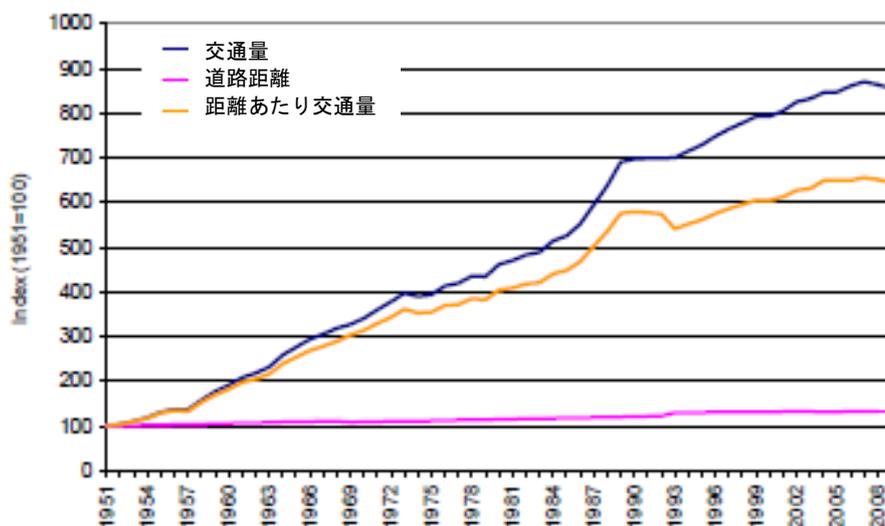


図 1-5-8 道路距離と交通量の推移

出典：英国交通省 道路交通量調査

表 1-5-10 車種別道路交通量の推移

(単位：十億台キロ)

Billion vehicle kilometres

| Year | 乗用車 タクシー | オートバイ | バス | ライトバン (3.5ト未満) | 貨物車 (3.5ト以上) | 全車種 | 自転車 |
|------|-------------|-------|-----|-------------------|-----------------|-------|-----|
| 1994 | 345.0 | 3.8 | 4.6 | 43.3 | 24.8 | 421.5 | 4.0 |
| 1995 | 351.1 | 3.7 | 4.9 | 44.5 | 25.4 | 429.7 | 4.1 |
| 1996 | 359.9 | 3.8 | 5.0 | 46.2 | 26.2 | 441.1 | 4.1 |
| 1997 | 365.8 | 4.0 | 5.2 | 48.6 | 26.9 | 450.3 | 4.1 |
| 1998 | 370.6 | 4.1 | 5.2 | 50.8 | 27.7 | 458.5 | 4.0 |
| 1999 | 377.4 | 4.5 | 5.3 | 51.6 | 28.1 | 467.0 | 4.1 |
| 2000 | 376.0 | 4.6 | 5.1 | 52.2 | 28.2 | 466.2 | 4.1 |
| 2001 | 381.2 | 4.8 | 5.1 | 53.4 | 28.0 | 472.6 | 4.2 |
| 2002 | 390.6 | 5.0 | 5.2 | 54.7 | 28.3 | 483.7 | 4.4 |
| 2003 | 390.0 | 5.6 | 5.3 | 57.4 | 28.4 | 486.7 | 4.4 |
| 2004 | 394.2 | 5.1 | 5.1 | 60.2 | 29.3 | 493.9 | 4.1 |
| 2005 | 392.7 | 5.3 | 5.1 | 61.8 | 28.9 | 493.9 | 4.3 |
| 2006 | 397.4 | 5.1 | 5.3 | 64.3 | 29.0 | 501.1 | 4.5 |
| 2007 | 397.9 | 5.5 | 5.4 | 67.4 | 29.3 | 505.4 | 4.1 |
| 2008 | 395.0 | 5.0 | 5.0 | 66.9 | 28.6 | 500.6 | 4.6 |
| 2009 | 394.0 | 5.1 | 5.0 | 65.5 | 26.2 | 495.8 | 4.8 |
| 2010 | 385.9 | 4.6 | 5.0 | 66.1 | 26.3 | 487.9 | 4.8 |
| 2011 | 387.4 | 4.6 | 4.7 | 66.6 | 25.6 | 488.9 | 4.9 |

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

(iii) 輸送分担率

① 旅客輸送

人の移動に占める乗用車等の割合は 83.6%、次いで鉄道 8.4%となっています。自動車、オートバイ、自転車を含めた道路による移動が、90.6%を占めています。

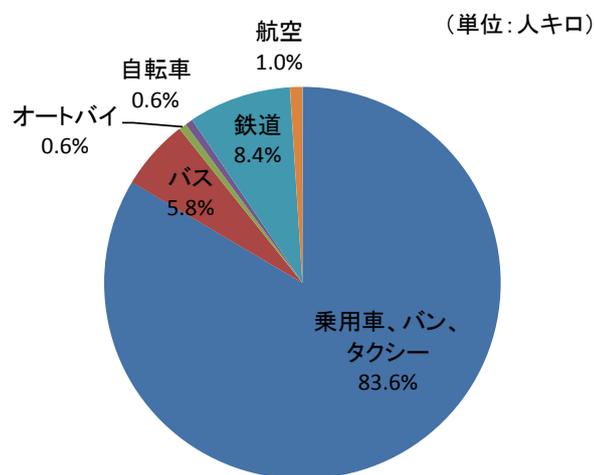


図 1-5-9 交通手段割合 (2010年)

出典：英国政府統計より作成

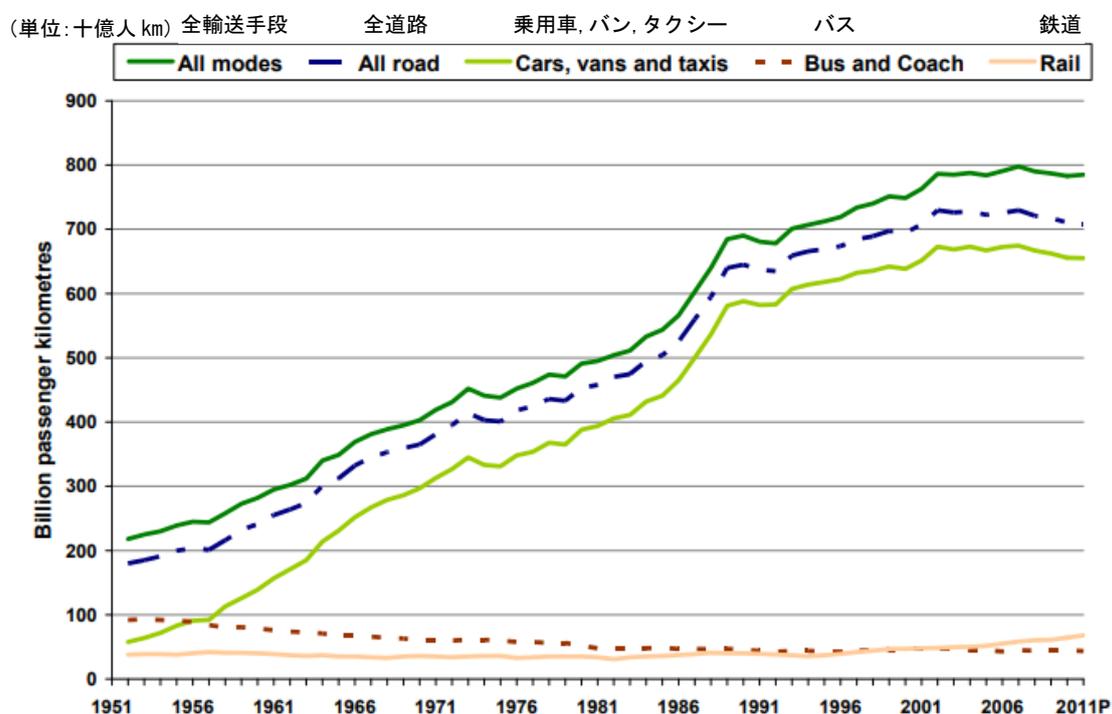


図 1-5-10 旅客道路交通量の推移

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

② 貨物輸送

貨物輸送については、道路が 66.1%を占め、次いで内航海運 20.0%、鉄道 9.2%となっています。

貨物交通量は内需主体でもあり、経済変動に応じてそれほど上昇していません。

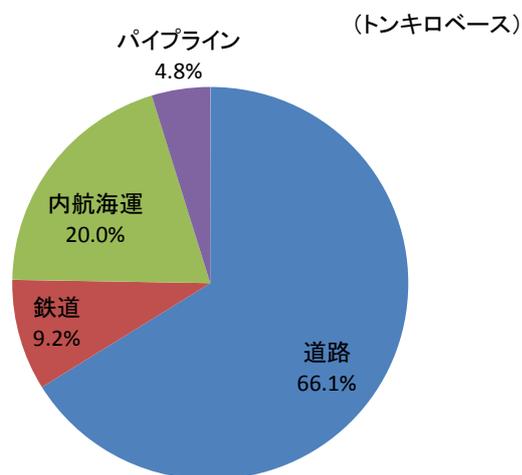


図 1-5-11 貨物に占める輸送手段割合 (2010年)

出典：英国政府統計より作成

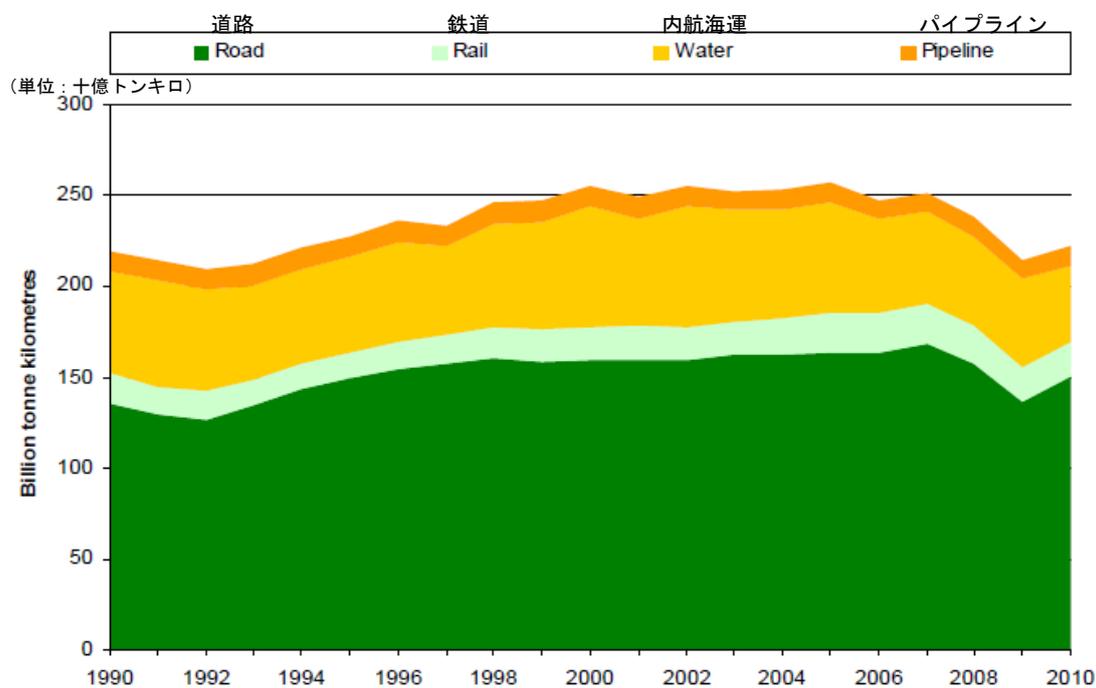


図 1-5-12 国内貨物輸送量の推移

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

2) 道路整備及び交通インフラ投資の状況

(i) 道路建設・管理

英国では、交通インフラ分野において多くの新たな施策を試みています。これは、今後増加が予想される交通需要へ対処するためのものであり、また、財政制約下における経済成長と、交通のグリーン化の進展を目的としています。

道路に関しては、「道路運営のさらなる効率化」と「新たな整備財源の確保」の実現に向けて 2020 年度までの主要施策を策定し、交通省と執行機関である道路庁とが役割を分担して、施策を実行していくことになっています。

① 道路行政区分

(a) 交通省 (Department for Transport)

英国の道路施策は、交通省と道路庁が、その役割を分担しながら進めています。交通省が担当するのは、主に全国の道路に関わる施策の企画立案や許認可等です。公式文書では、「交通省は道路庁のスポンサーであり、かつクライアントでもある」と紹介されています。

(b) 道路庁 (Highway Agency)

イングランド地方の戦略的道路網を担当する道路庁は、道路の整備や維持管理を担当する目的で、1994 年に交通省の外庁 (Executive Agency) として設立されました。職員数は 3,600 人、2013 年度の予算は 36.5 億ポンド (約 6,000 億円)、管理延長は 4,300 マイル (6,920km) です。イングランドに 7 つの事務所と、全国と地方の交通管制センターがあります。

担当領域は「Framework Document」にて定義されています。イングランド地方の戦略的道路ネットワーク (strategic road network) とされる、Motorway と A 道路 (all-purpose trunk roads) 4,300 マイル (約 7,000km) の運営、維持管理、改良 (Operating, maintaining, improving) を担当しています。

(c) 地方区分

英国では、イングランド、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドの 4 つの地方が、それぞれに担当部局を設置して道路行政業務を行っています。

イングランド地方では、交通大臣が管轄するモーターウェイ (M 道路 : Motorway) と主要幹線道路 (A クラス道路) の一部を「戦略的道路網 (Strategic Road Network)」として指定し、改良から維持管理までの実務を、交通省 (Department for Transport) の外庁である道路庁 (Highways Agency) が担当しています。

その他、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドでは、それぞれ地方ごとに担当部局が設置され、道路管理業務が行われています。

② 道路整備計画

(a) 交通省の道路整備目標

交通省は、2013年7月に「Action for Roads : A network for the 21st century (道路アクションプラン : 21世紀のための道路ネットワーク)」を公表しています。詳細は③道路アクションプランに記述します。

「道路アクションプラン」では、2020年度までの道路整備について目標が定められ、交通関連分野全体では730億ポンド(約11兆円^①)、うち道路分野に280億ポンド(約4.2兆円)をそれぞれ計上し、集中投資を行うことが盛り込まれました。財政的な担保に基づいた、2020年度までの具体的な投資内容が策定されています。

なお、日本の高速道路にあたるM道路(Motorway)は、これまですべて個別法で整備されています。日本の「高規格幹線道路ネットワーク14,000km」のような全体計画は、これまで策定されてきていません。現時点で、個別法に基づいて整備されているM道路、もしくはM道路区間というものはないことから、英国の高速道路網は、ほぼ完成されているという考え方ができるのかもしれませんが。

(b) 道路庁の道路整備目標

道路庁は、2009年に発表した「The Highways Agency's Strategic Plan 2010-15」で、2015年までの5年間で「The world's leading road operator」を実現するというビジョンを掲げており、海外の優れた事例を積極的に導入することや、ビジョンに対して実績パフォーマンス評価を行うことなどへの取り組みを始めようとしています。

^① 1ポンド=150円で計算

③ 道路アクションプラン

2013年7月に2015年度以降の道路整備について目標を定める「道路アクションプラン (Action for Roads : A network for the 21st century)」が交通省から発表されました。

プランの中では、英国のインフラ投資、特に道路への投資が不可欠であるという認識や、90年代後半からの投資削減に対する反省の姿勢が打ち出され、道路分野について、財政的な担保に基づき、2020年度までの具体的な投資内容が策定されました。

(a) 計画策定の背景

アクションプランの第1章では、道路の必要性や経済成長のためには道路整備が欠かせないことが強調されています。特に「なぜ道路が必要なのか」について、以下の7つの視点から説明が行われています。

- 1) 効率性向上
- 2) 革新性促進
- 3) 投資対象としての魅力向上
- 4) 競争力強化
- 5) 労働市場性の向上
- 6) 貿易強化
- 7) 経済活動強化、生産性向上

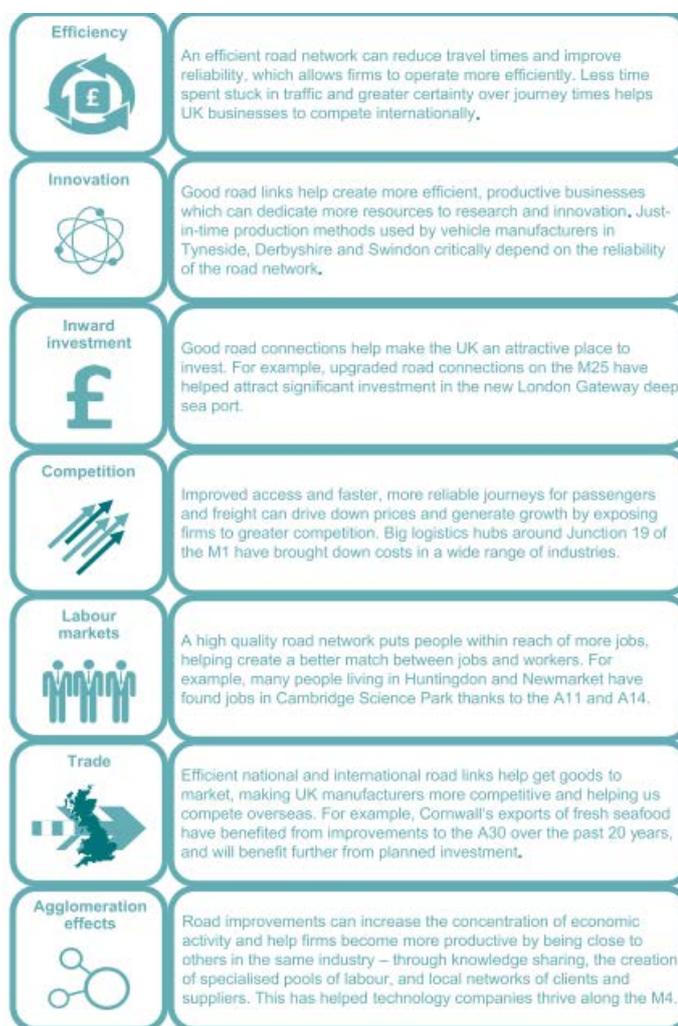


図 1-5-13 道路と経済（道路の必要性の説明）

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」

(b) 道路投資額

「なぜ、道路が必要か」を、改めて明確にしようとする姿勢の裏には、数年間、道路整備への投資が抑制されていたため、欧州の主要国と比べても国内の道路事情が相対的に弱体化しているという事実を、国民に認識させる目的があったものと思われます。

英国における道路への投資額は、1990年代前半には年間20億ポンドほどでしたが、2000年代になると最低で4億ポンドにまで削減されました。

計画の中では、道路整備に関して、以下のように述べられています。

“1990年代以降、道路整備のスピードが低下した。この間、フランスやドイツにおいては、継続的な投資が行われた。2000年から2009年間の道路投資をみると、英国で新規に開通した高速道路は46マイルに過ぎないが、フランスは850マイル、ドイツは680マイル、オランダは225マイルとなっている。いまや英国のインフラは多くの先進国の後塵を排し、道路の世界ランキングでも24番目になってしまった。この事実は、世界的な競争に勝つためには、道路に真剣にならなければいけないことを意味する。(中略)道路が必要十分な能力を有し高い接続性を持つようにすることは、経済が成功を収めるための寛容な要素だ。今後も道路が経済成長を支援し、成長を未来に残し続けるために、道路への『重要な挑戦』に勝ち続けなければならない”

表 1-5-11 フランス・ドイツとの交通状況比較

| | Motorway network (miles) | Density of network (UK=100) | Motorways built (miles): | | Traffic density on motorways (million vehicle miles/mile) |
|---------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------|---|
| | | | Since 1990 | Since 2000 | |
| France | 6950 | 115 | 2700 | 850 | 39 |
| Germany | 7950 | 237 | 1200 | 680 | 47 |
| UK | 2300 | 100 | 300 | 46 | 113 |

Source: EU Transport in Figures: statistical pocketbook 2012
<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/invindex.html>

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」



図 1-5-14 交通状況国際比較

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」

なお、2000年代に英国の道路投資額が大幅に低くなった理由のひとつに、2004年7月の「The Future of Transport」の中で謳われた、交通改革基金 (Transport Innovation Fund) の設立があると思われます。

交通改革基金は、地方当局が革新的な交通戦略を開発し実施するインセンティブを与えることを主な目的としており、需要管理政策とモード転換、たとえばバス・サービスの改善等、革新的な域内交通パッケージの費用支援を行ってきました。原資はイングランド地方への政府予算であり、道路投資の予算とは、別途配賦されるかたちを取っていました。イングランド地方のみを対象としており、スコットランド、ウェールズ、北アイルランドの各地方には適用されていませんでした。

プロジェクトのタイプによって、「Congestion TIF」と「Productivity TIF」の2つのファンドが用意されていました。「Congestion TIF」は地方政府による独自のスキームのもとでの入札プロジェクトを対象とし、「Productivity TIF」は交通改革基金自身が、国家政策にもとづきスキームを形成するプロジェクトを対象としていました。

ファンドサイズは、下記の表のとおりであり 2008年度 480億円、2014年度には 4,230億円となっていました。なお、2011年度からは「The Urban Challenge Fund」へと変更されています。

表 1-5-12 交通改革基金ファンドサイズ

| 年度 | 08/09 | 09/10 | 10/11 | 11/12 | 12/13 | 13/14 | 14/15 |
|-----------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| (100万ポンド) | £290m | £600m | £930m | £1300m | £1680m | £2100m | £2550m |

(c) 交通予測

将来予測では、人口増や経済成長に伴い、戦略的道路網における交通量は2040年の時点で、最低でも24%増加すると見込まれています。そのため、現状のままでは15%の区間で通常時から渋滞が発生し、さらに渋滞が悪化する可能性があることも明示されています。この結果、渋滞により車による移動時間の4分の1が影響をうけると予想されています。アクションプランでは、これを渋滞損失時間（年間一人当たり70時間）や労働時間が影響を受けることによる経済損失（年間1億ポンド）、物流コストの上昇額（140億ポンド）としています。こうして定量化することで、道路整備の意義を強調し、道路投資を強く後押ししています。



Source: DfT National Transport Model

図 1-5-15 2040年時点の渋滞損失の状況予測

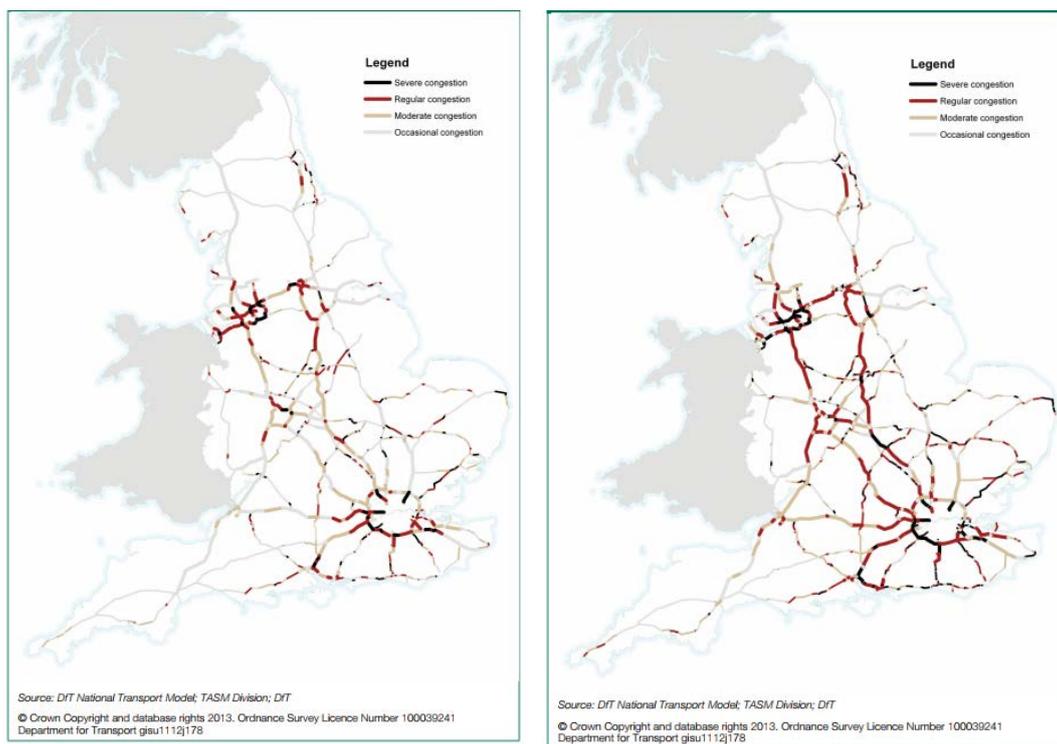
出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」

表 1-5-13 2000年～2012年の交通量変化

| Year | Traffic volume (million vehicle miles) | | | Indexed traffic volume (2000=100) | | |
|------|--|-----------------|-----------|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| | Strategic road network | All other roads | All roads | Strategic road network | All other roads | All roads |
| 2000 | 75.2 | 174.6 | 249.8 | 100 | 100 | 100 |
| 2001 | 77.8 | 175.5 | 253.3 | 103 | 101 | 102 |
| 2002 | 79.3 | 179.4 | 258.7 | 105 | 103 | 104 |
| 2003 | 80.0 | 180.0 | 260.0 | 106 | 103 | 104 |
| 2004 | 82.1 | 181.6 | 263.7 | 109 | 104 | 106 |
| 2005 | 83.0 | 180.7 | 263.7 | 110 | 104 | 106 |
| 2006 | 84.6 | 182.3 | 266.9 | 113 | 105 | 107 |
| 2007 | 84.9 | 184.2 | 269.1 | 113 | 106 | 108 |
| 2008 | 84.1 | 182.1 | 266.3 | 112 | 104 | 106 |
| 2009 | 84.4 | 179.4 | 263.7 | 112 | 103 | 106 |
| 2010 | 83.5 | 176.1 | 259.6 | 111 | 101 | 104 |
| 2011 | 84.5 | 175.8 | 260.3 | 112 | 101 | 104 |
| 2012 | 84.7 | 174.4 | 259.1 | 113 | 100 | 104 |

Source: Department for Transport traffic count data.

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」



(左) 2010年時点

(右) 2040年時点の予測

図 1-5-16 混雑状況

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」

(d) 予算概要

アクションプランは、2015年度から2020年度までの6年を対象としており、その予算規模は総額280億ポンド(4.2兆円)^②とされています。これは、本計画の前に発表された財務省の「Investing for future」において担保されている数字です。

(e) 主要対策

(ア) 戦略的道路網（道路庁管理）関連

戦略的道路網に関しては、過去最大規模のグレードアップを行うことが謳われており、2020年度までに、道路拡幅に対する事業費を現在の水準の3倍にするなど、投資的費用の予算として151億ポンド（約2.3兆円）を投入するとされています。

交通量が多く、渋滞の著しい高速道路を221車線マイル以上拡幅するとともに、費用対効果と事業実施可能性の高い52の新規プロジェクトを実施することが計画されています。

「ホットスポット」と呼ばれる渋滞ポイント5ヶ所に関しては、フィージビリ

^② 対象期間の、国・地方を併せた道路全体への投資額

ティスタディを行い、部分改良などの渋滞対策に取り組むことになっています。インターチェンジの小規模改良など、ピンポイントの対策も進められます。

A クラス道路に関しては、「高速で移動できる道路」を目指し、最も重要度の高いA クラス道路を M 道路基準へとグレードアップするとされています。機能強化策として、M 道路の基準に準ずる形で、制限速度を上げるための整備が行われています。同一路線上に、機能が不均一な箇所もあり、こうした「まだらの状況」を解消するための対策として、中央分離帯の設置等が行われ、安全性や時間信頼性のパフォーマンスを高める工夫がなされています。

その他、戦略的道路網については管理を充実させることも計画されています。そのための予算として 120 億ポンド（約 1.8 兆円）が投資される計画です。特に、車線延長ベースでネットワーク全体の 8 割の路面を再舗装することが決定されており、このための予算は 60 億ポンド（約 0.9 兆円）用意されています。

最混雑区間については、新たに改良された「管理型高速道路（Managed Motorways）」の全国展開を図ることにしています。管理型高速道路とは、ICT（情報通信技術）を活用し、交通量に応じて、規制速度提言、信号機を利用したランプメータリングによる流入規制、路肩の開放など交通状況を最適化する取り組みです。2005 年から 2013 年 6 月までに 4 区間、38 マイルで導入されており、現在 50 マイルで事業中です。2014 年以降は、路肩を第一走行車線化し、全車線を 24 時間交通管理する「オールレーンランニング」をスタートさせ、M 1 や M6 など、最も交通量が多い路線に 100 車線マイル以上導入される予定です。

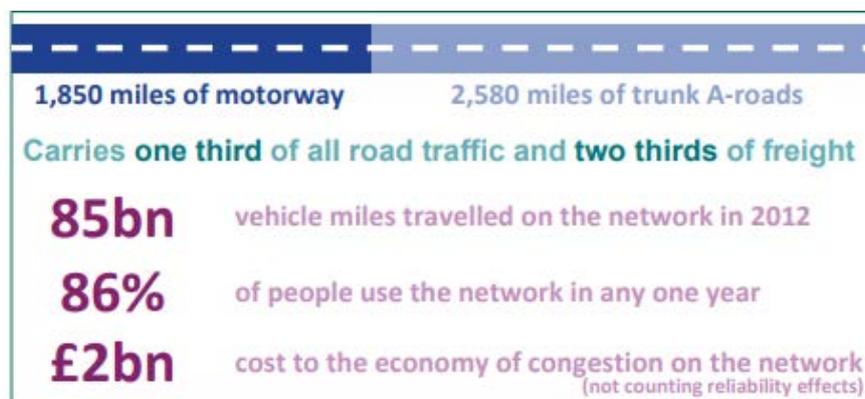


図 1-5-17 戦略的道路網の状況

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」

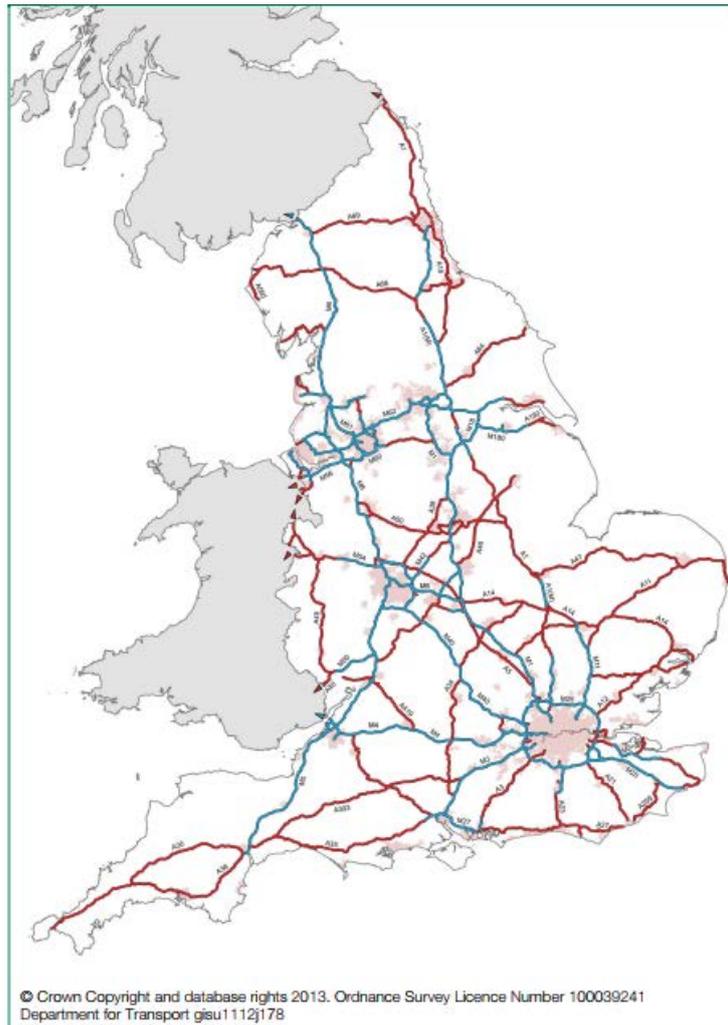


圖 1-5-18 戰略的道路網

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」

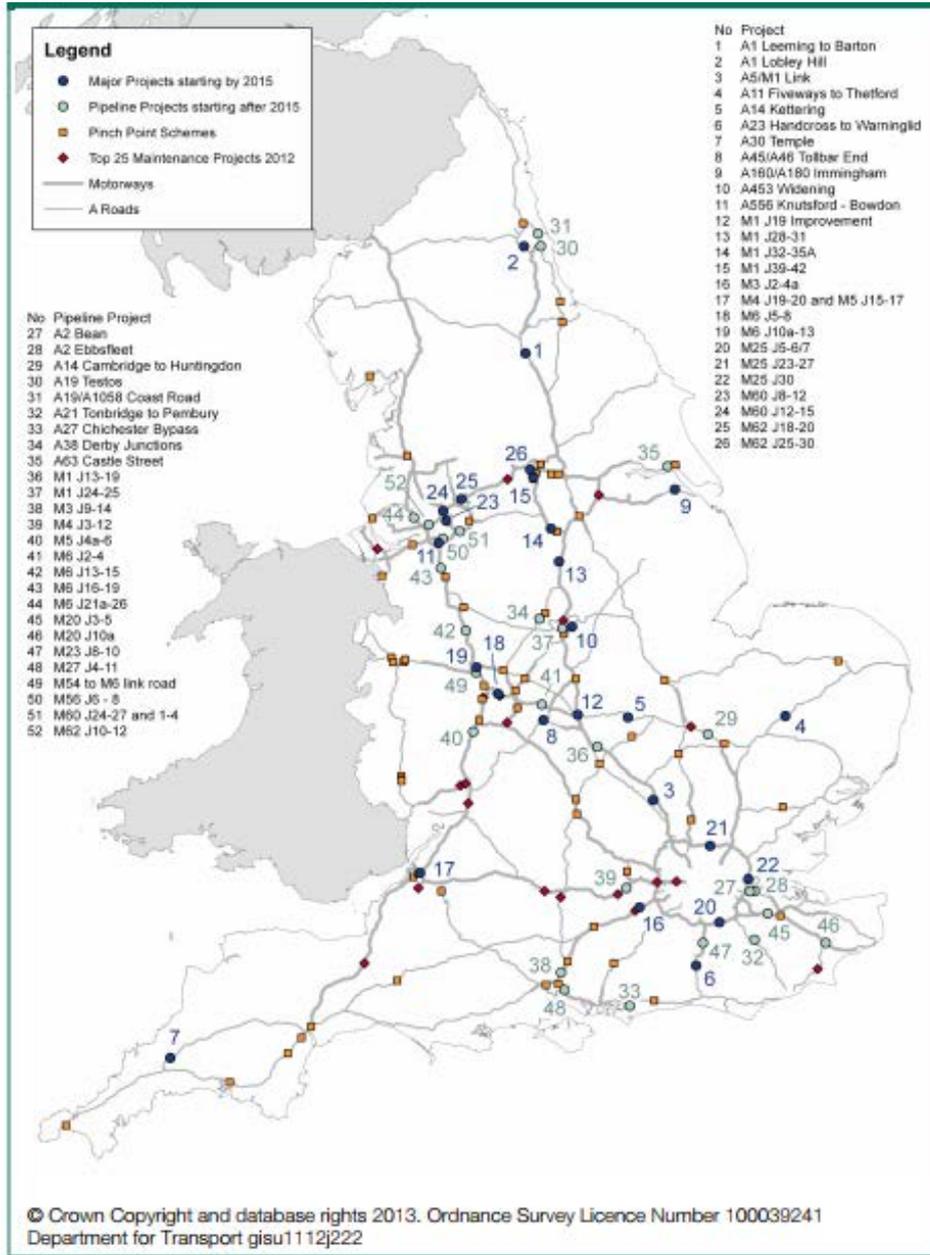


図 1-5-19 戦略的道路網における投資計画

出典：英国交通省「Action for Roads : A network for the 21st century」

(イ) 環境対策の実施

排出ガス量の低い自動車の普及促進策として、これまで新車購入の際、4億ポンド(約600億円)が補助されてきましたが、2020年までに、さらに5億ポンド(750億円)の補助が実施されることになっています。

また、環境改善に向けて、最新の低炭素技術の採用が促進されます。自転車に関しては、通行が危険とされている戦略的道路網上の20ヶ所について、安全性確保のための対策が実施されます。

(ウ) 地方道路の支援

地方自治体の道路担当部局(道路管理者)に対しては60億ポンド(9千億円)を補助し、地方道路の維持管理に投資することになりました。また、地方の経済成長を支援するため、地方の道路ネットワーク上の渋滞ポイント対策が行われます。2015年までに1.9億ポンド(285億円)を政府が支出し、地方と合わせ3億ポンド(450億円)の予算が確保されます。

こうした地方の渋滞対策事業は、車やバス交通だけでなく、自転車や歩行者の利用改善が目的とされます。渋滞ポイントは72ヶ所の計画があり、改良や橋梁などの対策が実施されます。また、維持管理に関しては、ベストプラクティスの共有を図り、地方自治体がより質の高い管理や工事の合理化ができるよう支援することになっています。

(f) 道路アクションプランの方向性

以上のように、道路アクションプランでは、大規模な道路の改良・更新、情報通信技術を活用した新たな高速道路の交通管理を含め、大胆な投資を行うことが表明されています。

道路は、英国の経済成長に欠かせない、最も重要なインフラ投資として位置づけられており、国際競争に打ち勝ち、国内の雇用を創出していくために効率的・効果的な道路資産の構築が必要であるという姿勢が示されています。

なお、道路整備財源については、英国も同様に将来的な財源不足が見込まれており、「利用者負担」をふまえた新規の有料道路プロジェクトが進行中です。2014年4月からは重量貨物車に対する対距離課金が始まる予定とされています。

(ii) 税収構成

自動車関連税収は、燃料税と自動車税（Vehicle Excise Duty：エンジン排気量、燃料種類、CO2 排出量などに応じて増減）は増加してきました。

2011 年時点では、燃料税収は 268 億ポンド、自動車税は 59 億ポンド、合計 327 億ポンドとなっています。

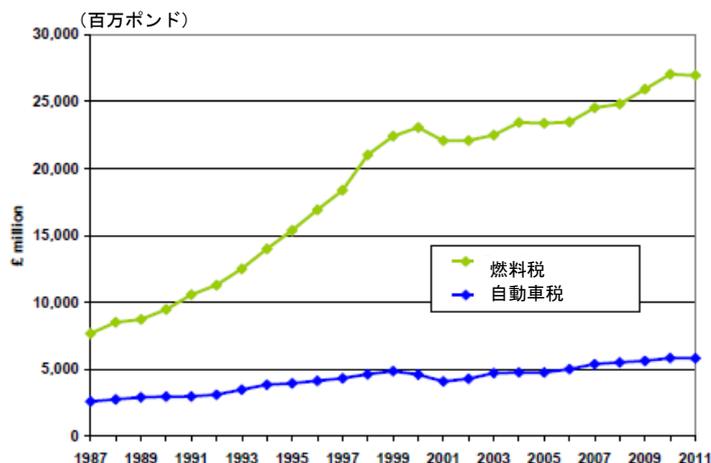


図 1-5-20 自動車関連税収

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

表 1-5-14 車種別自動車税収構成

| | | 自動車税 (百万ポンド) | | |
|---|------------------|---------------|-----------------|--------------------|
| | | 台数 (千台) | 自動車税 (£million) | |
| (a) Vehicle Excise Duty classified by vehicle taxation group | | | | |
| Private and light goods | 乗用車と小型貨物車 | 39,505 | 5,591 | |
| Motorcycles, scooters and mopeds | オートバイ、スクーター、モペッド | 1,375 | 60 | |
| Buses and coaches | バス | 126 | 29 | |
| Goods | 貨物車 | 487 | 233 | |
| Other | その他 | 1,987 | 18 | |
| All vehicles | 全車 | 43,480 | 5,932 | |
| (b) Fuel tax classified by propulsion type² | | | | |
| | | Petrol | Diesel | Total ¹ |
| | | 11,258 | 14,944 | 26,800 |

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

表 1-5-15 英国における道路関係課税収入

| 道路利用者からの徴収税種 | 年負担額 (単位：十億ポンド) |
|----------------|-----------------|
| 燃料税 | 26.9 |
| 付加価値税 (燃料) | 9.9 |
| 自動車税 (VED) | 6.0 |
| 付加価値税 (自動車購入時) | 8.5 |
| 社有車税 | 3.7 |
| 保険関連特別税 | 2.9 |
| 合計 | 58.0 |

出典：英国道路利用者協会 (2012 年)

(iii) 交通インフラ投資

① 交通インフラ投資の現況

交通関係事業費などは、2011年/2012年会計において総額202億ポンド（約3兆2,500億円^③）となっています。内訳は、国道関連31億ポンド（約5,000億円）、地方関連49億ポンド（約7,900億円）などとなっています。

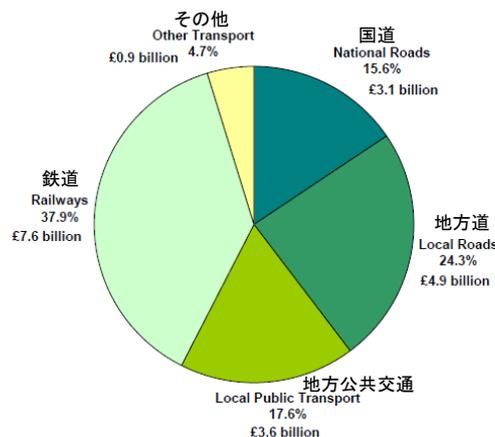


図 1-5-21 交通関係事業費の内訳

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

表 1-5-16 交通関係事業費の推移

単位：百万ポンド
£ million (outturn prices)

| | 2005/06 | 2006/07 | 2007/08 | 2008/09 | 2009/10 | 2010/11 | 2011/12 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 国道 | 2,760 | 3,370 | 3,260 | 3,539 | 4,215 | 3,633 | 3,148 |
| 資本予算 | 1,085 | 1,560 | 1,450 | 1,558 | 2,561 | 2,148 | 1,736 |
| 流動予算 | 1,675 | 1,810 | 1,810 | 1,981 | 1,653 | 1,484 | 1,412 |
| 地方道 | 4,963 | 4,946 | 5,156 | 5,669 | 5,995 | 5,868 | 4,904 |
| 資本予算 | 2,766 | 2,763 | 2,931 | 3,430 | 3,557 | 3,736 | 2,889 |
| 流動予算 | 2,197 | 2,183 | 2,226 | 2,239 | 2,438 | 2,133 | 2,015 |
| 地方公共交通 | 2,573 | 2,909 | 3,150 | 3,514 | 3,894 | 3,603 | 3,557 |
| 資本予算 | 616 | 571 | 587 | 553 | 1,062 | 1,033 | 1,052 |
| 流動予算 | 1,957 | 2,338 | 2,563 | 2,961 | 2,832 | 2,570 | 2,506 |
| 鉄道 | 5,921 | 7,826 | 7,943 | 7,159 | 7,705 | 7,348 | 7,650 |
| 資本予算 | 3,937 | 5,413 | 5,460 | 6,150 | 5,775 | 5,572 | 5,974 |
| 流動予算 | 1,984 | 2,413 | 2,484 | 1,009 | 1,930 | 1,776 | 1,676 |
| その他 | 822 | 834 | 1,096 | 1,160 | 1,195 | 1,003 | 946 |
| 資本予算 | 176 | 161 | 311 | 290 | 257 | 158 | 197 |
| 流動予算 | 646 | 673 | 785 | 870 | 938 | 846 | 749 |
| 合計 | 17,039 | 19,885 | 20,605 | 21,042 | 23,003 | 21,456 | 20,205 |
| 資本予算 | 8,580 | 10,467 | 10,739 | 11,981 | 13,211 | 12,647 | 11,848 |
| 流動予算 | 8,459 | 9,417 | 9,867 | 9,061 | 9,792 | 8,808 | 8,357 |

出典：英国交通省「Transport Statistics Great Britain: 2012」

③ 1ポンド=161円で計算

過去 10 年程度の国の交通関係投資では、鉄道への投資が大きく、道路については半分から 3 分の 1 程度となっています。このような中、自動車利用者の税負担に対して国による交通投資が十分でない、とユーザー団体から指摘されています。

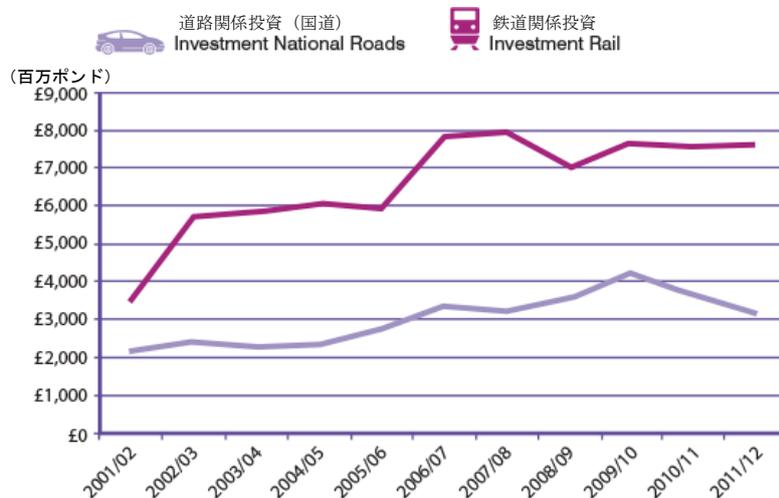


図 1-5-22 交通関係と投資の推移

出典：英国道路利用者協会（2012 年）

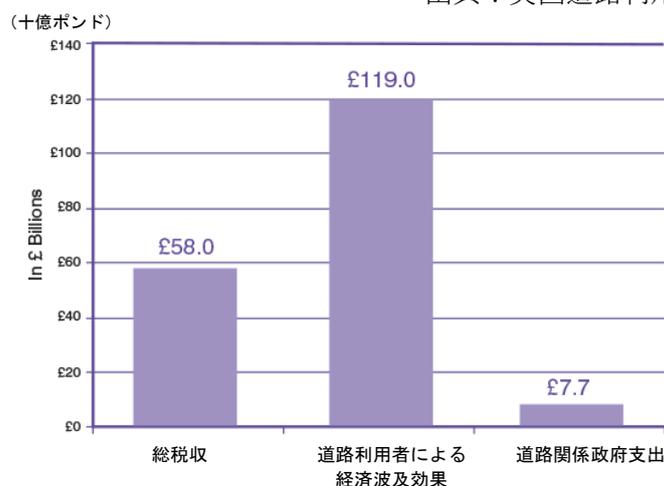


図 1-5-23 道路関係税負担と道路交通支出との関係 (2011-2012)

出典：英国道路利用者協会（2012 年）

表 1-5-17 交通関係投資の推移

| | 1999-00 | 2000-01 | 2001-02 | 2002-03 | 2003-04 | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 |
|------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| £ million | outturn | outturn | outturn | outturn | outturn | outturn | outturn | outturn | estimated |
| National roads | 1,943 | 1,970 | 2,147 | 2,397 | 2,262 | 2,341 | 2,692 | 3,279 | 3,151 |
| Local roads | 2,851 | 3,350 | 3,660 | 4,202 | 4,252 | 4,580 | 4,940 | 4,922 | 5,625 |
| Local public tpt | 2,349 | 2,309 | 1,365 | 1,868 | 3,114 | 2,227 | 2,567 | 2,909 | 3,299 |
| Railway | 1,212 | 1,057 | 3,518 | 5,714 | 5,867 | 6,050 | 5,946 | 8,100 | 8,185 |
| Other transport | 690 | 539 | 634 | 643 | 695 | 783 | 858 | 869 | 998 |
| Total Transport | 9,045 | 9,225 | 11,324 | 14,825 | 16,189 | 15,981 | 17,004 | 20,080 | 21,259 |

出典：Taxes and charges on road users Sixth Report of Session 2008-09

② 道路投資の変遷

(a) 財政削減下の投資削減

2010年5月に誕生したキャメロン連立政権は、リーマンショック以降の経済状況の悪化と構造的な財政赤字をふまえて、財政縮減政策を実施してきました。インフラ投資に関しても例外ではなく、大幅な削減政策が敷かれてきました。

2010年10月の歳出見直し（Spending Review 2010）において、各省庁の歳出枠を削減することを決定し、2011年度から2014年度までの歳出枠は2010年度と比べ平均19%削減することになりました。交通省関連予算に対しても大変厳しい結果となり、全体で15%、経常的費用は21%、資本的費用については11%の削減が決定され、道路分野については、主要幹線道路に関する事業7つが中止とされました。

(b) 道路整備財源確保の検討

当時、厳しい財政制約の下で今後大幅に増加する交通需要に対処するために、新たな整備財源として「利用者課金」と「自動車税の改正」が検討されていました。

(ア) 利用者課金による財源確保の検討

「利用者課金」については、過去において全国道路課金の導入を試みて失敗したことを踏まえ、課金は新たなキャパシティを対象に行い、「既存道路には課金は行わない」ことを前提としており、まず、A14道路改良事業を先行して検討するとされていました。

さらに、全国の事業への拡大を視野に入れた「全国道路システムの新たな所有権や資金調達に関するフィージビリティスタディ」を2012年秋までに行うことが、2012年3月に首相から交通省及び財務省に対して指示されていました。

(イ) 自動車税改正による財源確保の検討

英国の「自動車税」（VED：Vehicle Excise Duty）は、CO2排出量を基準に税率が定められています。したがって、自動車の燃費性能の改善に伴い、その税収は今後大幅に減少することが見込まれています。英国財務省は、これをカバーするための自動車税の改正検討を進め、有力案として、幹線道路の利用者は高税率とし、生活道路のみの利用者は低税率とする「2層の税」も検討されました。また、この税による税収を、民間資金を活用した道路整備の返済資金に充てることも検討の範囲とされました。

しかしながら、幹線道路の利用の有無を監視するためには、多大なコストがかかることや、現在、自動車関連税収のうち道路に使われているのは4分の1程度であるにもかかわらず、整備財源確保のために税により新たな負担を強いることは、本末転倒なのではないかとの指摘も行われました。結局2013年予算では、自

動車税の大規模な構造改革を今議会中に行う予定はないと記述され、燃料価格の高騰により、検討俎上にのぼっていた燃料税の値上げも中止が発表されました。

(c) 積極的投資への転換

こうした状況を大きく変えたのが2013年6月に財務省から公表された「歳出見直し2013 (Spending Round 2013)」です。「Spending Round 2013」では、2010年から続けられてきた歳出削減が一定の効果をあげ、財政再建により経済が成長軌道にのったことをふまえて、さらなる経済成長のために選択と集中を進める方針が明らかにされました。次の総選挙が行われる2015年度までの予算が策定され、持ち直し傾向にある経済状況を反映して、財政均衡の軸を保ちつつ、インフラ投資に関しては積極的に推進していく姿勢が打ち出されました。

経常的費用は2.6%削減(対前年度比)、資本的費用は1.3%の微増という全体計画の中で、交通省関連の予算は、経常的費用は35億ポンドから32億ポンドへと9.3%削減されるものの資本的費用は89億ポンドから95億ポンドへと5.5%増加(同)されました。

国道、地方道、およびロンドン市内交通と高速鉄道「High Speed2」については、政府が長期投資計画を策定することが発表されました。なお、経常的費用の削減は、ロンドン市内交通と鉄道関連予算の削減を続けることでまかなうとされています。

また同時期に財務省により発表された「英国の将来へのインフラ投資(Investing in Britain's future)」では、英国が競争力を増し、強い経済を確立するためには、インフラ整備が欠かせないとされ、道路や鉄道について2015年度以降積極的な投資を行うことが明示され、財政的なバックアップが明確にされました。

③ 道路への投資計画 (Investing in Britain's future)

(a) インフラ投資計画

2013年6月に財務省から発表された「Investing in Britain's future」では、財政縮減政策のもとでも、インフラ投資については長期的ビジョンを持ち、特に道路や鉄道について、積極的に投資を行っていく姿勢が明らかにされました。

表 1-5-18 政府長期投資計画

Table 1.A: Government long-term spending plans

| £m | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 | 2020-21 | Total |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Transport | | | | | | | |
| High Speed 2 ¹ | 832 | 1,729 | 1,693 | 3,300 | 4,000 | 4,498 | 16,052 |
| Highways Agency | 1,497 | 1,907 | 2,316 | 2,614 | 3,047 | 3,764 | 15,145 |
| Network Rail ² | 3,548 | 3,681 | 3,770 | 3,789 | 3,824 | 3,859 | 22,471 |
| London Transport Investment | 925 | 941 | 957 | 973 | 990 | 1,007 | 5,793 |
| Local Authority Major Projects ³ | 819 | 819 | 819 | 819 | 819 | 819 | 4,914 |
| Local Authority maintenance | 976 | 976 | 976 | 976 | 976 | 976 | 5,856 |
| Integrated Transport Block ⁴ | 458 | 458 | 458 | 458 | 458 | 458 | 2,748 |

出典：HM Treasury（英国財務省）

計画は総額 1,000 億ポンドに及び、道路の改修・保全や鉄道インフラの改善等を柱としています。

表 1-5-19 主な投資内容と金額

| 主な投資内容と金額 | |
|--------------------|--------------|
| 内容 | 金額 (億ポンド) |
| 16万5,000戸の手ごろな住宅建設 | 30 |
| 道路の改修・保全 | 280 |
| 学校の 신설・校舎補修 | 100 |
| 鉄道インフラの改善 | 300 |
| 農村地域のブロードバンド整備 | 2.5 |
| 洪水対策 | 3.7 |
| グリーン投資銀行への追加予算 | 8 |
| 認知症などの研究 | 1.5 |
| ウェールズでの刑務所新設 | 1 |

出典：財務省/BBC

出典：財務省/BBC

(b) 道路への積極姿勢の明示

「Investing in Britain's future」の中で、道路ネットワークは「英国経済の基本」と位置づけられています。

道路の維持管理や改良といった項目が、過去において、ともすれば近視眼的な財政計画の最たるターゲットとなり、交通量が増え、渋滞がひどくなっているにもかかわらず、道路への投資額は減らされてきたことが省みられました。政府が道路に対する姿勢を「歴史的に」シフトし、1970年代以来最大規模のプログラムを用意すること、また財務省もそれをコミットすることが明示されました。

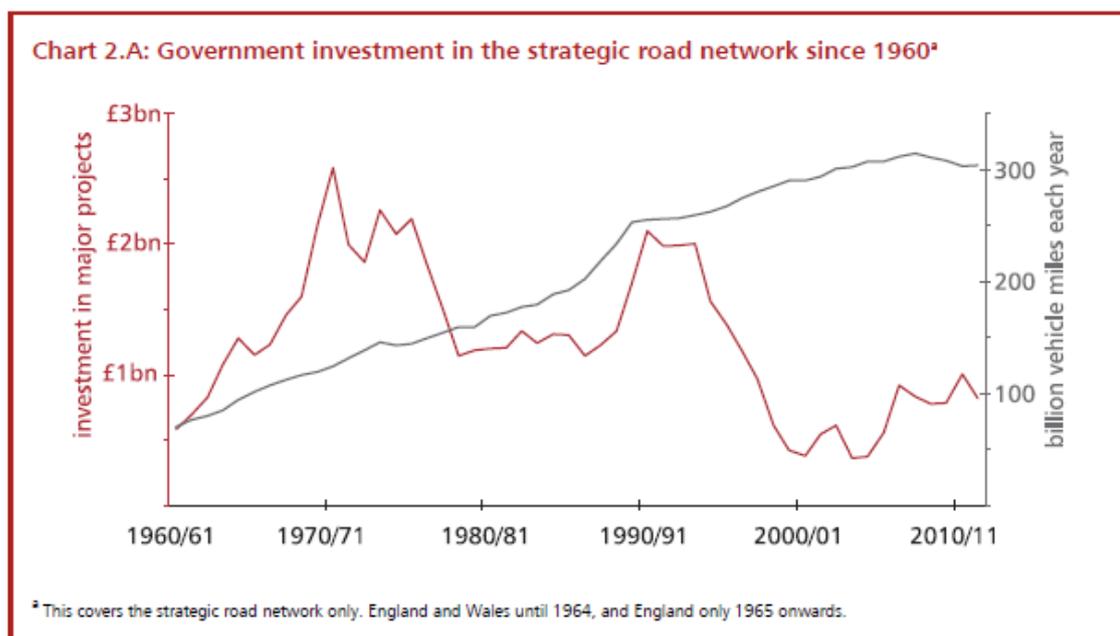


図 1-5-24 戦略的道路網への政府投資額の推移

出典：HM Treasury（英国財務省）

2020年度までに、100億ポンドが予定されている維持管理費に加えて、主要道路の拡張に力をいれ、既存ネットワーク道路の更新プログラムを策定することになっています。予算は全体で280億ポンド（4.2兆円）が予定されています。100億ポンドは老朽化した道路の修復に投じ、渋滞が激しい道路への車線追加等を行う予定が発表されました。また、イングランド東部ケンブリッジシャー州の高速道路A14号線の一部区間拡張計画には15億ポンドを投じ、さらに整備資金確保のために通行料を徴収する計画も明らかにされました^④。

鉄道インフラ関連には300億ポンドが充てられ、ロンドンと7都市を結ぶ高速鉄道「ハイスピード2（HS2）」敷設計画の予算は420億ポンド超に増額されることになりました。その他、駅舎の改修や鉄道の電化などが計画に含まれています。

^④ A14の有料化計画は、利用者の反対の声が大きかったことなどを考慮して、2013年12月に正式に有料化取り止めが発表されている。参1-5-41ページ参照。

なお、これ以前に発表された 2015/2016 年度の予算総額では、115 億ポンドの歳出削減が明らかにされていました。

(c) プログラム概要

280 億ポンドの予算が予定されているのは、下記の分野です。

- (ア) motorways の渋滞がひどい箇所について、走行レーンを追加
 - ・ 221 マイルを予定
 - ・ 新技術を駆使し路肩レーンを構築
- (イ) 道路庁の現プロジェクトの実現
 - ・ 特に渋滞がひどい箇所を優先
 - ・ A14 ケンブリッジーハンティントン区間
 - ・ M4 ロンドンーリーディング区間
- (ウ) 対応が必要な箇所の認識ならびに財源問題の解決
 - ・ フィージビリティスタディの実施
 - ・ A303 南西ルート、A27 南ルート、A1 ニューキャッスル北ルート、A1 バイパス等
 - ・ シェフィールドーマンチェスター間のリンク強化
- (エ) 道路庁管轄化のネットワーク（高速道路以外）の高規格化
 - ・ 複線化
 - ・ 高規格化
- (オ) 国道および各地方道の改良
 - ・ 全予算 100 億ポンド
 - ・ うち、各地方政府による地方道の改良に 60 億ポンド
 - ・ 道路庁による改良に 40 億ポンド
- (カ) 道路庁の改革
 - ・ 民営化
 - ・ クックレビュー^⑤に基づく改革
 - ・ これにより 2020 年度までに 6 億ポンドのコスト削減を実現

^⑤ 2011 年 11 月に発表された、政府が指名したアラン・クック氏による提言。英国道路庁は、効率化のための外圧に晒されておらず非効率であるとの指摘のもと、交通省と道路庁は「新たにビジネスライクな関係」を構築すべきであるとの道路庁の運営に関する重要な提言がなされた。

3) 英国の道路事業

(i) 有料道路事業の概要

英国の道路は、高速道路を含み基本的に無料ですが、一部に有料の長大橋やトンネルがあります。有料道路には、法令上「有料道路事業」と「混雑課金の有料道路」があり、有料道路事業は根拠となる法令および事業主体により4種類に分類されています。

表 1-5-20 イングランドの有料道路事業

| 種別 | 根拠となる法令 | 事業主体 | 箇所数 | 備考 |
|-----------|-------------------------|---------|-----|---|
| 有料道路事業 | 個別法または「1991年新道路及び街路事業法」 | 政府（道路庁） | 2 | セヴァン横断道路、M6Toll |
| | | 地方自治体 | 5 | イングランド： マーゼイトンネル・タイントンネル、ハンバー橋、タマー橋、イチェン橋 ウェールズ： クレドー橋 |
| | （非法定） | 民間 | 8 | （個別法に基づく公道法上の民間有料道路） |
| 混雑課金の有料道路 | 「2000年交通法」 | 政府（道路庁） | 1 | ダートフォード横断道路 |

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

(ii) PFIによる道路事業

英国は、世界的にPPPを先進的に主導してきた国として知られています。その起源は1979年の保守党サッチャー政権発足以降、「小さな政府」の実現を目指して、幅広い分野で民間開放（民営化、エージェンシー化）を推進したことにあります。続くメージャー政権においても市場原理の導入が積極的に行なわれ、この中で1992年、官が民間の資金やノウハウを活用しながら質の高いサービスを効率的に提供することを目指す手法として、PFI手法が導入されました。ブレア政権においては、公共サービスの効率性と共に質の向上の実現を目指す政策が推進され、その実行手段としてPPPが重視されるなか、施設の所有権を移転せず、民間事業者インフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式であるコンセッション方式が生まれ、活用されています。

英国には、PPP/PFI及びコンセッションについての固有の法制度はありません。凡例に基づいた運用や、契約の一手段としての規定があるだけであり、各案件は個別の契約ごとに対応されています。また、法制度がないことから、対象となる公共施設についても明確

な規定はありません。実際に適用されている分野を見ると有料道路、空港、鉄道、バス等の分野があります。

イングランドの高速道路及び幹線道路における PFI には、有料区間における PFI と無料区間における PFI があります。無料区間における PFI はシャドウトルという形をとり、政府が PFI 事業者に通数に応じて通行料を支払うことで成立しています。一方、有料区間の PFI としては M6Toll が知られています。

(iii) 有料道路

イングランドの高速道路及び幹線道路における有料道路は、有料道路事業であるセヴァン横断道路と M6Toll、これにダートフォード横断道路の計 3 箇所です。ダートフォード横断道路は「有料道路事業」とされていましたが、償還終了後も 2000 年交通法に基づき混雑料金として課金が継続されています。

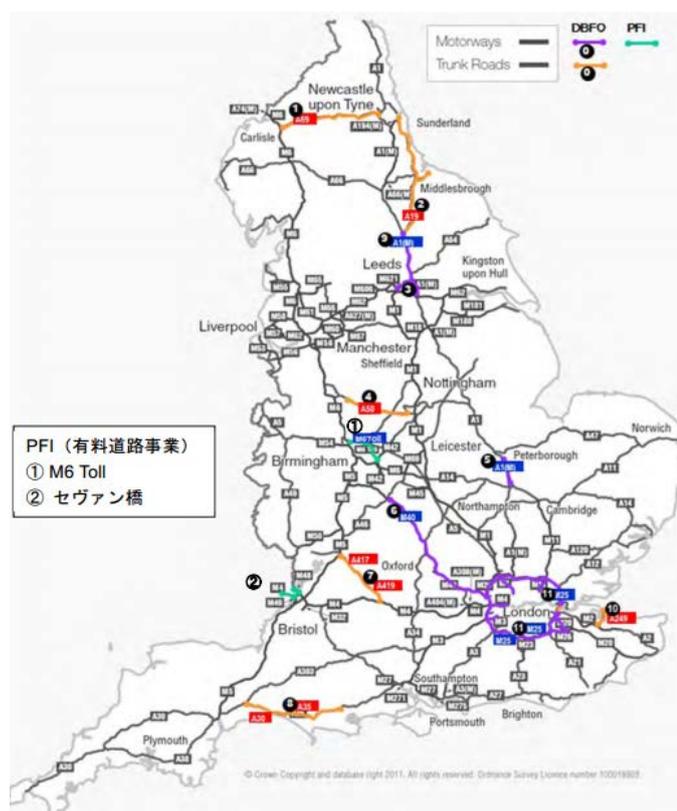


図 1-5-25 イングランド幹線道路の PFI と DBFO

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「英国の道路と道路行政」

(iv) 無料区間道路の一部における PFI 事業

高速道路及び幹線道路のほとんどを占める無料区間においてもいくつかの区間では PFI が実施されており、DBFO（デザイン・ビルド・ファイナンス・オペレーション）と称されています。大規模改良工事とその後の 25 年間の維持管理業務をあわせた業務、及びこれに必要な資金調達を一括して民間企業に請け負わせ、道路庁側はその間一定の額を請負った企業に支払うという方式を採用しています。英国道路庁の DBFO は PFI の一種であり、「イングランドの無料区間道路に適用される PFI」という位置づけです。将来の道路有料化を想定した試行的プロジェクトとして導入されているといわれています。

道路庁側からは毎年「シャドウトール（shadow toll＝影の料金）」が支払われます。有料区間道路の場合、有料区間運営会社は通行車両から直接通行料金を徴収しますが、シャドウトールの場合は、運営会社の収入は国の税金を財源として支払われます。つまり国の運営会社に対する割賦金というわけです。

DBFO はメジャー政権時代の 1996 年に最初の 8 区間の契約が成立しました。当初、この 8 区間を含め計 21 区間を整備する計画でしたが、1997 年の労働党への政権交代により計画が見直され、供用中の DBFO 区間は、2009 年に契約された M25 を含めて 11 区間で。なお延長は合計で約 1,000km です。

表 1-5-21 イングランドの幹線道路の PFI と DBFO 事業者等

| 番号 | 道路名 | DBFO事業者名 | 契約締結 | 道路延長 | MACエリア番号 |
|----|---------|--|----------|--------|--------------------|
| 1 | A69 | Road Link(A69) Ltd | 1996年1月 | 84km | 13,14 (North) |
| 2 | A19 | Autolink Concessionaries (A19) Ltd | 1996年10月 | 118km | 14 (North East) |
| 3 | M1-A1 | Connect M1-A1 Ltd | 1996年3月 | 約 30km | 12 (North East) |
| 4 | A50 | Connect A50 Ltd | 1996年5月 | 57km | 9 (West Mid.) |
| 5 | A1(M) | Road Management Services (Peterborough) Ltd | 1996年2月 | 21km | 8 (East) |
| 6 | M40 | UK Highways M40 Ltd | 1996年10月 | 122km | 8,9 (East/West M.) |
| 7 | A419 | Road Management Services (Gloucester) Ltd | 1996年2月 | 52km | 2 (South West) |
| 8 | A30/A35 | Connect A30/A35 Ltd | 1996年7月 | 102km | 1,2 (South West) |
| 9 | A1DD | Road Management Services (Darrington) Ltd | 2003年2月 | 53km | 12 (North East) |
| 10 | A249 | Sheppey Route Limited c/o Carillon Highway Maintenance | 2004年2月 | 17km | 4 (South East) |
| 11 | M25 | Connect Plus | 2009年5月 | 約400km | 5 (London) |

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「英国の道路と道路行政」

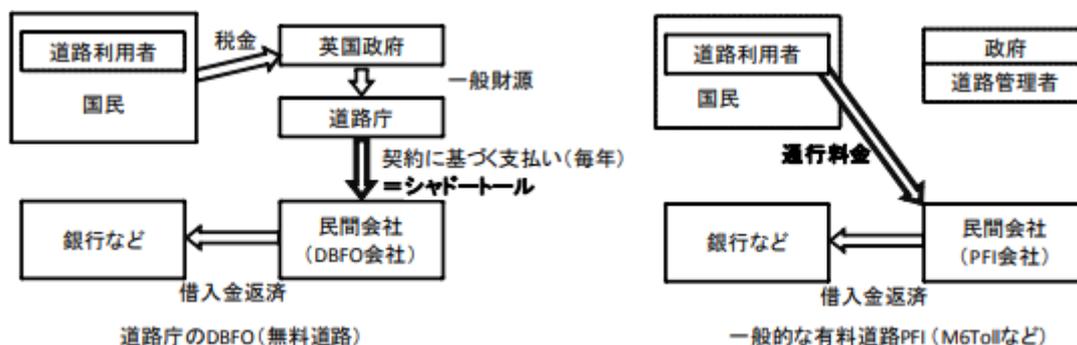


図 1-5-26 道路庁 DBFO と一般的な PFI 運営の流れ

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「英国の道路と道路行政」

(v) 有料区間道路における PFI 事業 (M6 Toll)

M6Toll は、英国の道路分野における独立採算制型 PFI の代表例であり、英国唯一の有料道路です (有料の橋梁、トンネルを除く)。この道路は、無料で提供されている既存の M6 高速道路の混雑解消のために、M6 をバイパスする形で建設されたものです。

民間投資による独立採算制が採用され、建設・運営を担当するミッドランド高速道路会社が道路庁とのあいだで 2054 年までの 53 年間のコンセッションを締結しています。料金徴収期間は 50 年であり、建設費は約 9 億ポンド (約 1,350 億円) です。

M6Toll は渋滞を解消し、環境や経済への影響を抑制する目的で整備され、2003 年 12 月に開通しました。公共予算を使わずに 100%民間投資で道路整備が実現されたことは評価されていますが、供用から 10 年が経った今も交通量が伸び悩み、毎年損失を計上しているところに課題があるとされています。なお、債務返済計画に対する実績対比など全容は情報開示されていません。2011 年期の決算では、約 4,200 万ポンド (約 63 億円) の損失が発生しており、これは年間の収入の約 5,600 万ポンド (約 84 億円) に匹敵する規模となっています。当該コンセッションでは、高速道路会社が自由に料金を設定できるため、数度にわたって通行料金が値上げされています。

当初は 1 日 10 万台の交通量を見込んでいましたが、2013 年夏の時点で交通量は、無料通行 (一ヶ月実験) のトラックも含めて、1 日約 4 万 5000 台に過ぎないといった状況です。特に乗用車の交通量はほぼ当初の需要見込み通りですが、トラック交通量は当初の需要見込みをはるかに下回っているとのこと^⑥。また、交通量は連続して微減傾向にあり、2010 年 6 月期の交通量は 2004 年 12 月期の約 75%でした^⑦。



図 1-5-27 M6 Toll 位置図

出典 : M6Toll <<https://www.m6toll.co.uk/>>

⑥ 2007 年時点。米国交通省レポートによる。

⑦ マッコーリー社 (空港や道路などインフラに投資するファンドの世界最大級の豪投資銀行) 資料

表 1-5-22 M6 Toll の概要

| | |
|----------|--|
| 開通年 | 2003 年 |
| 延長 | 43km (27 マイル) |
| 車線数 | 片側 3 車線 |
| 料金 (普通車) | 平日昼間 5.3 ポンド (約 800 円) ※ 1 ポンド=150 円 |
| 料金水準 | 約 3.7 円/km |
| 運営会社 | ミッドランド・エクスプレスウェイ (Midland Expressway) 所在地: T5 (5 番インター付近) 社員数: 約 140 名 |
| 支払方法 | 現金、各種カード、プリペイドの「タグ」による無線通信 |

出典: 内閣府

表 1-5-23 M6 Toll 料金の値上げの変遷

| | 2004 年 8 月～ | 2005 年 6 月～ | 2008 年 1 月～ | 2009 年 1 月～ | 2010 年 3 月～ | 2013 年 現在 |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| クラス 1 (バイクなど) | £ 2.00 | £ 2.50 | £ 2.50 | £ 2.70 | £ 2.70 | £ 3.00 |
| クラス 2 (乗用車) | £ 3.00 | £ 3.50 | £ 4.50 | £ 4.70 | £ 5.00 | £ 5.30 |
| クラス 3 (乗用車、牽引車) | — | £ 7.00 | £ 8.00 | £ 8.40 | £ 9.00 | £ 9.60 |
| クラス 4 (バン、バス) | £ 6.00 | £ 7.00 | £ 9.00 | £ 9.40 | £ 10.00 | £ 10.60 |
| クラス 5 (貨物車など) | £ 6.00 | £ 7.00 | £ 9.00 | £ 9.40 | £ 10.00 | £ 10.60 |

出典: 内閣府

表 1-5-24 M6 Toll 通行台数

| | | | | | | |
|------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| 年月 | 2004 年 12 月 | 2005 年 6 月 | 2005 年 12 月 | 2006 年 6 月 | 2006 年 12 月 | 2007 年 6 月 |
| 通行台数 (台/日) | 40,941 | 44,089 | 48,457 | 43,572 | 52,876 | 45,119 |
| 年月 | 2007 年 12 月 | 2008 年 6 月 | 2008 年 12 月 | 2009 年 6 月 | 2009 年 12 月 | 2010 年 6 月 |
| 通行台数 (台/日) | 46,665 | 39,843 | 41,174 | 36,801 | 40,252 | 38,290 |

出典: 内閣府

表 1-5-25 M6Toll 財務状況

(単位：百万ポンド)

| 年月 | 2004年 12月 | 2005年 6月 | 2005年 12月 | 2006年 6月 | 2006年 12月 | 2007年 6月 |
|---------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| 料金収入 | 22.0 | 20.7 | 25.1 | 23.5 | 29.4 | 28.0 |
| その他収入 | 1.3 | 0.6 | 1.0 | 1.0 | 1.1 | 1.3 |
| 運営費用 | 5.7 | 5.5 | 5.7 | 4.6 | 4.6 | 4.0 |
| 運営収支 (EBITDA) | 17.5 | 15.8 | 20.4 | 19.8 | 26.0 | 25.2 |
| 年月 | 2007年 12月 | 2008年 6月 | 2008年 12月 | 2009年 6月 | 2009年 12月 | 2010年 6月 |
| 料金収入 | 29.4 | 27.9 | 29.2 | 26.9 | 29.9 | 28.4 |
| その他収入 | 1.3 | 1.1 | 1.4 | 1.1 | 1.3 | 1.2 |
| 運営費用 | 3.8 | 3.6 | 3.9 | 3.8 | 4.1 | 3.7 |
| 運営収支 (EBITDA) | 26.9 | 25.4 | 26.7 | 24.2 | 27.2 | 25.9 |

注) EBITDA=税引前利益+支払利息+減価償却費

出典：内閣府

(3) 道路課金の状況

1) 対距離課金制度の検討状況

(i) 対距離課金制度導入の試み (2004年7月)

2004年7月、当時の交通大臣の Alistair Darling により、燃料税に替わる制度としてGPSを利用して、全国・全車種に対して対距離制により課金する NRP (National Road Pricing) の導入が発表されました。同時に、フィージビリティスタディ (実行可能性調査) の結果が公表されました。報告書には、課金額を社会的限界費用により決定すること、混雑度を反映して地域と時間帯で料率を変化させることといった内容が含まれていました。

2005年6月には、Darling 交通大臣が以下のようなスピーチを披露しています。

- 1) 対距離課金制度への移行については、劇的な変化が予想されることから、まず政治的にコンセンサスを取り、検討する必要がある。
- 2) 地球温暖化対策については政府の優先課題である^⑧ため、道路課金制度を検討する際にも、クリーンな自動車開発へのインセンティブとなるような条件付けを検討することが望ましい。
- 3) フィージビリティスタディによれば、渋滞状況と走行距離に応じた課金にすべきであるとのことである。例えば、主要幹線道路 (ロンドン環状 M25 など) の通勤時間帯のように、常時混雑する箇所での課金額は1マイル 1.34 ポンド、対して、郊外の道路の通勤時間帯以外のケースは1マイルあたり2ペンスといったような試算が行われている。
- 4) 対距離課金のスキーム構築のために、交通改革基金を年間約 400 億円準備している。

制度設計は、各種スキームの実施に必要な技術やシステムの提供について、民間事業者と契約段階に至るまで進み、NRP により創出される利益は、2025年の時点で年間 280 億ポンドまでになる^⑨と試算されていました。

当時の試算では、新たな道路課金制度は都市の交通量については、全体で4%の減少をもたらすにすぎないけれども、渋滞や環境費用を半減させるポテンシャルを持っているとされていました。また、課金技術の進歩により、2014年には実施可能になるであろうと予測されていました。

2008年11月には、導入に向けた実験実施のために、数百人に及ぶボランティア運転者が募集されました。各車両にGPS対応装置を取り付け、各々作成された実験用口座から自動的に料金を引き落とす仕組みが予定され、2009年初めに、英国内の4箇所で開催される

^⑧ 2010年までにCO2排出量を20%削減 (1990年との比較)

^⑨ Eddington 報告書 (2006年)

ことになっていました。

しかしながら、首相官邸の公式ウェブサイトには 170 万人の反対意見が寄せられるなど、世論の反対が大きかったことなどをきっかけに、この政策は 2007 年頃から大きく後退しはじめました。また、2008 年 10 月のリーマンショックに端を発する金融危機により、国民に新たな負担となるような政策を導入することが、困難な状況になりつつあったという背景があります。

NRP 導入は、結局、2009 年 6 月に交通大臣に就任した Adonis 卿により、導入中止が発表されるに至りました。

なお、重量貨物車に対する課金（Lorry Road User Charge、以下 LRUC）に関しては、2002 年以来、対距離課金の制度設計が検討されており、2014 年 4 月より、本格的に導入されることが決まっています。重量貨物車課金については、参 1-5-42 ページで後述します。

(ii) 道路利用者課金についての考え方

2009 年 7 月には、英国議会より「Taxes and charges on road users」が発表され、以下の点について、考え方やスタンスが明示されました。

- ・ 道路利用者は税金を支払いすぎているか？
- ・ 自動車関連税収は、道路へと使用されるべきか？
- ・ 財源確保の方法には何があるか？
- ・ 道路課金の方式にはどのようなものが考えられるか？

(iii) 当時のキャメロン政権のスタンス

この後、2010 年 5 月の総選挙で、労働党ブラウン首相から、保守党のキャメロン首相へと政権が変更され 2010 年 7 月、総選挙以来初となる下院交通委員会の交通大臣所信演説において、全国道路課金制度についての答弁が行われました。

“ 連立政権は、既に導入を約束した大型車課金を除き、今議会中に全国道路課金の導入は行わない。これは、既存の道路に対してである。しかし、我々は、道路利用に対する料金徴収で支援される民間投資による新たな道路の提案に対する門戸は開く。”

(「英国下院交通委員会交通大臣所信質疑」より抜粋)

この方針表明により、自動車利用者に広く負担を求める税としての全国道路課金は行わず、特定の道路利用者から料金を徴収するかたちで、利用者課金を進めていく方向性が明確に示されました。なお、方針表明において言及されている大型車課金は、主に外国籍の大型車を対象としており、国内の大型車に追加負担を求めるものではなかったため、特段の争点とはならず、政権樹立後に策定された政策プログラムに盛り込むことができたと言

われています。

ただし、この大臣答弁における「既存の道路に対する課金は行わない」とする方針表明は、後にその解釈を巡り大きな議論となることとなります。

背景をたどると、英国ではかつて有料道路(ターンパイク)が乱立し破綻した歴史があり、前労働党政権時代には、全国道路課金の導入を試みようとしたものの、約 200 万の署名が寄せられ断念した経緯もあります。こうしたことから、英国においては、今もなお有料道路に対する抵抗感が根強いとされています。さらには、経済が低迷しガソリン価格が高騰する中、国民に新たな負担を強いる全国道路課金を導入することは、新政権にとっては、次期選挙に向けての大きな痛手になりかねないと考えられました。前政権における課金制度導入失敗の経験を踏まえると、「既存の道路に対する課金は行わない」との約束は、避けることが出来ない約束であったということが出来るでしょう。

<参考> 18 世紀のターンパイク・トラストの破綻^⑩

18 世紀に入ると、産業革命の進行により、道路交通は着実に増加し、使用される交通手段も荷馬から馬車に転換していった。それに伴い英国内での長距離移動が増加してきたことにより、多くの地域で道路を維持する費用を負担しない通過交通に対する不満が生じてきた。このため通行者から料金を徴収するターンパイクが成立することとなった。

料金徴収は、地方の自主性に基づいて設立された道路管理の特別行政機関（アドホック機関）であるターンパイク・トラストに委ねられた。ターンパイク・トラストは教区道路財源に比較して、きわめて豊富な料金収入により道路の修繕を実施した。このような修繕によって、かつて通行不可能であった馬車類の通行が可能になり、その利用はさらに普及していった。ターンパイクは、最盛期の 1830 年には、約 1, 100 のトラストが存在し、ほとんどの幹線道路 23,000 マイル (32,000km) を管理するようになっていた。

1825 年から乗り心地および速度に勝る鉄道が出現したため、地域間の長距離交通は鉄道が分担するようになり、長距離交通を担っていたターンパイク・トラストの経営は破綻し、多くのターンパイクが未修繕のまま放置されることとなった。これにより道路管理義務を有する教区が修繕費を負担せざるを得なくなった。このような状況により、住民の不満は鬱積し、一部地域では暴動が発生した (1842 年のレベッカ・ライオット等)。このため、最終的には地方自治体が中央政府の支援を受けて維持管理を引き継がざるを得なかった。

^⑩独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構「高速道路機構海外調査シリーズ No.18 欧米の高速道路政策」より抜粋

2) A14 道路の有料化

2010年10月には「歳出見直し2010 (Spending Review 2010)」が発表され、道路庁が関係する大規模事業については、5つの新規事業が決定されたものの7事業は中止、その他の将来事業も見直しを行うこととなりました。

このうちA14道路の渋滞解消のための改良事業(事業費約1,500億円)については、事業自体が大規模であることから、公共予算で整備を行うことは予算的に不可能であると判断され、「民間に事業への参画の機会を与えるアプローチ」の検討が進められることになりました。これが、新政権においてPFI方式を活用した有料道路の第1号事業となる予定でした。

“道路のプログラムには、1個別事業で10億ポンドを超える建設コストが見積もられている「A14道路エリントン～フェンディトン事業」がある。(略)しかし、現在のスキームは、如何に合理的な将来の資金シナリオの下でも、単純に経済的ではない。それ故に交通省は、現在のスキームを取り下げる。(略)コスト効果的で実用可能な、利益をもたらす渋滞を緩和する提案の検討に着手する。このアプローチはまた、交通幹線における既存の問題に取り組むために、民間に事業への参画機会を与えるものとする。”

(「交通関係歳出見直し2010」より抜粋)

A14改良プロジェクトの総費用のうち2割を有料化収入により賄う予定でしたが、2013年12月時点で、利用者の反対等により、有料化計画の中止が発表されました。

A14有料化事業については、有料化が適切かどうか、パブリックコメント等のコンサルテーションが続けられていました。A14には代替ルートがなく、有料化を行えば、自動車関連税の負担に加えて二重の負担になることなどが指摘されました。こうした利用者等による強い反対を受けて、A14プロジェクトについては有料化を行わずに事業を続けることが決断されました。中止により、財務省には新たに15億ポンドの財源確保を行う必要が発生しています。

このように、英国においては、パブリックコメント等コンサルテーションの実施により、日々道路を利用する地元住民や運送会社等の意見を注意深く聞くという仕組みが出来上がっているように見受けられます。

英国の自動車利用者は、年間460億ポンドの自動車関連税を支払っているにもかかわらず、道路投資にあてられているのは、そのうちの25%程度に過ぎません。課金制度導入を問うコンサルテーションにおいても、この点が常に指摘されています。A14以外にも、今後全国で同様の課金制度導入の計画がありますが、英国における制度導入は、かなり困難なものと考えられるでしょう。

3) 重量貨物車への課金

2012年9月には重量貨物車に対し、道路使用料を課するという方針が発表されました。1994年に英仏海峡トンネルが開通し、ユーロスターによって英国と大陸とが陸路で結ばれ車両の行き来も可能となりました。この結果、道路課金制度を取り入れている EU 各国の道路を英国の車両が走行する際には道路使用料を課されるのに、各国の車両は、英国の道路を無料で走行することができるという状況が生まれました。重量貨物車課金は、その不公平感をぬぐうための対応であるといわれています。

(i) 重量貨物車課金制度の検討 (2002年～)

重量貨物車に対する課金 (Lorry Road User Charge、以下 LRUC) に関しては、2002年以来、対距離課金の制度設計が検討されてきました。LRUC の目的は、貨物輸送業者に道路インフラ費用を公平かつ平等に負担させることにありました。対象となる車両は、英国の道路を走行する総重量 12 トン以上の全ての重量貨物車とされ、課金の額は、重量貨物車の大きさや重量、自動車専用道路とそれ以外の道路、走行する時間帯により異なる金額となるように計画されていました。

(ii) 課金検討の状況

課金制度による収入は年間 2,000 万ポンドと見積もられており、実現すれば、公平な競争の場を生み出し、英国の競争力を向上するとともに、成長を促すことが期待されています。

英国政府は、2012年1月にコンサルテーションレポートを、10月には草案を提出し、早い段階で施行にいたる計画でしたが、2014年1月時点では、いまだ実現していません。現時点では2014年4月からの導入に向けて、準備が進められているとのことです^⑩。

なお、2012年10月には「Tax Information and Impact Note for Heavy Goods Vehicle charging proposals」も発表され、重量貨物車課金を導入した場合に、どのような影響が及ぶかというパブリックコメントの内容が明らかにされています。

なお、英国自動車協会 (AA) からは、同制度に対し、高速道路の有料化につながることへの懸念が表明されています。

(iii) 制度の内容

課金額は車両の大きさによって異なり、最高年間 1,000 ポンド程度が予定されており、英国内の重量貨物車も同様に支払いますが、支払った道路使用料と同額が車両税から差し引きされ相殺されます。

^⑩ 重量貨物車課金 (The heavy goods vehicle road user levy) は 2014 年 4 月より導入されている。

① 対象道路・対象車両

重量貨物車課金制度が対象とするのは、英国内の全道路であり、英国籍・他国籍とも 12 トン以上の重量貨物車に適用されます。導入の影響が及ぶ対象者には、以下の 3 者が挙げられています。

- 1) 英国内の重量貨物車利用者。12 トン以上
- 2) 外国籍の重量貨物車利用者。12 トン以上
- 3) スーパーマーケットや製造業など、重量貨物車への依存度の高いビジネス（ポテンシャルがある）

しかしながら、英国の場合、他国から入国してくる車両自体少なく、ドイツやフランスと比較すると、対象となる車両数は格段に少ないのではないかと考えられます。

② 予定されている制度の内容

英国内の道路ネットワークを利用する重量貨物車は、国内・国外の車両籍を問わず、道路利用税を支払うことになります。

料金は時間ベースであり、最も重量の重い車両の場合、1年間で 1,000 ポンド、1日単位だと 10 ポンドが予定されています。英国内の車両には年単位もしくは半年単位での許可証が用意されており、自動車税（Vehicle Excise Duty）を支払うときに、許可証の購入が求められます。なお、許可証の期間（年もしくは半年）は、自動車税の支払い期間と同じ期間が適用されます。外国籍車両は、必要に応じて日、週、月、年の単位で許可証を購入することができます。

予定されている料金体系は下記のとおりです。トレーラーを牽引する車には、別の料金体系が適用され、30%ほど高い料金が予定されています。

表 1-5-26 料金体系（予定）

| VED band | User charge rate: (foreign vehicles only) | | | User charge rate (foreign and UK vehicles) |
|----------|---|--------|---------|--|
| | Daily | Weekly | Monthly | Annual |
| A | £1.70 | £4.25 | £8.50 | £85 |
| B | £2.10 | £5.25 | £10.50 | £105 |
| C | £4.80 | £12 | £24 | £240 |
| D | £7 | £17.50 | £35 | £350 |
| E | £10 | £32 | £64 | £640 |
| F | £10 | £40.50 | £81 | £810 |
| G | £10 | £50 | £100 | £1,000 |

出典：英国政府

英国内の運送業者に対しては 2014 年 4 月から制度が導入される予定です。外国籍の車両についても同時期の導入が予定されていますが、場合によっては制度導入による調達プロセスへの影響を見極めてからとされています。

料金を支払わないケースに対しては、罰金が課されます。

政府は同時にこの重量貨物車に対する新たな課金をオフセットするような方法について検討を行っています。手法としては、道路利用者が現在支払っている税金を引き下げること、もしくは現在支払っている通行料金を引き下げること、その他、適宜な対策費を拠出することなどが検討されています。

概算では、制度が導入されても、英国内の 12 トン以上の重量貨物車の 98%は、わずかに年間 50 ポンドくらいの支出増となるだけであるとされています。残り 2%についても損失を最小にする方向で検討されています。自動車税の最小レートに関しては、EU 規則が定められており、100%補償されるような仕組みは許されません。

なお重量貨物車課金制度は、1999 年の EU ビニエット指令の内容に準拠する方向で計画されています。

(iv) 重量貨物車課金制度導入の目的

政府は、重量貨物車を対象とした課金制度の導入の目的は、国内の重量貨物車利用者に対し、公平な機会をもたらすこととしています。

現時点で、英国の重量貨物車が他の EU 諸国を走行する場合、料金の支払いもしくはビニエットの購入が義務付けられているにもかかわらず、他国籍の車両が英国内の道路を走行する場合には、課金されていないという不公平を是正することが目的です。

(v) 重量貨物車課金制度導入の背景

既に他の主要な EU 諸国において重量貨物車課金が始められていたこともあり、英国の運送業界は、重量貨物車課金の仕組みについて、ここ数年ロビー活動を続けてきました。

2010 年 5 月には、「We will work towards the introduction of a new system of HGV road user charging to ensure a fairer arrangement for UK haulers」という協調の合意声明が発表されました。

2010 年 10 月の「National Infrastructure Plan」の中で、「環境にやさしく、温室効果ガスを減らし、しかも競争力のある交通経済を成立させるために、政府は・・・(中略) 貨物車を対象とした利用者課金制度を導入する」と発表された内容を受けたものでした。

また、それに対応して、重量貨物車課金は交通省の事業計画にも取り込まれ、2010 年 11 月と 2011 年 5 月において、優先順位の 4 番目に「英国内の重量貨物車利用者のために、公平な仕組みづくりとしての重量貨物車課金制度の導入」と明記されています。

4) ロンドンの混雑課金

(i) 概要

ロンドン市のコードン課金は、2003年2月にはじまっており、2003年度より本格導入されています。ロンドン中心部の定められたエリア内に進入する車両に対し、月曜から金曜の午前7時から午後6時30分の間に通行した場合、全車種一律に1日5ポンド(約1,000円)。のち2005年7月に一台当たり8ポンド(約1,208円)に値上げ済み)が課せられます。

支払いはプリペイドまたは当日に電話、郵便、インターネット、小売店、またはサービスステーションで支払うかたちとられています。中心部への進入ポイントにカメラが設置されており、中心部に進入するすべての車両のプレート番号を記録します。記録されたプレート番号と支払いを行った車両のプレート番号が照合され、支払いを行ったかどうか確認される仕組みです。

料金支払いがされなかった場合には100ポンド(約15,100円)の罰金が課されます。支払いが14日以内に行われた場合には50ポンド(約7,550円)に軽減され、28日以内に支払われなかった場合には175ポンド(約26,425円)に増額されます。

二輪車、タクシー、緊急車両等は対象から除外されています。また、課金地区に居住する住民は9割引です。

技術的には、ANPR(カメラおよび自動ナンバー読取機)、DSRC(タグとビーコン識別)、GPS等が活用されています。

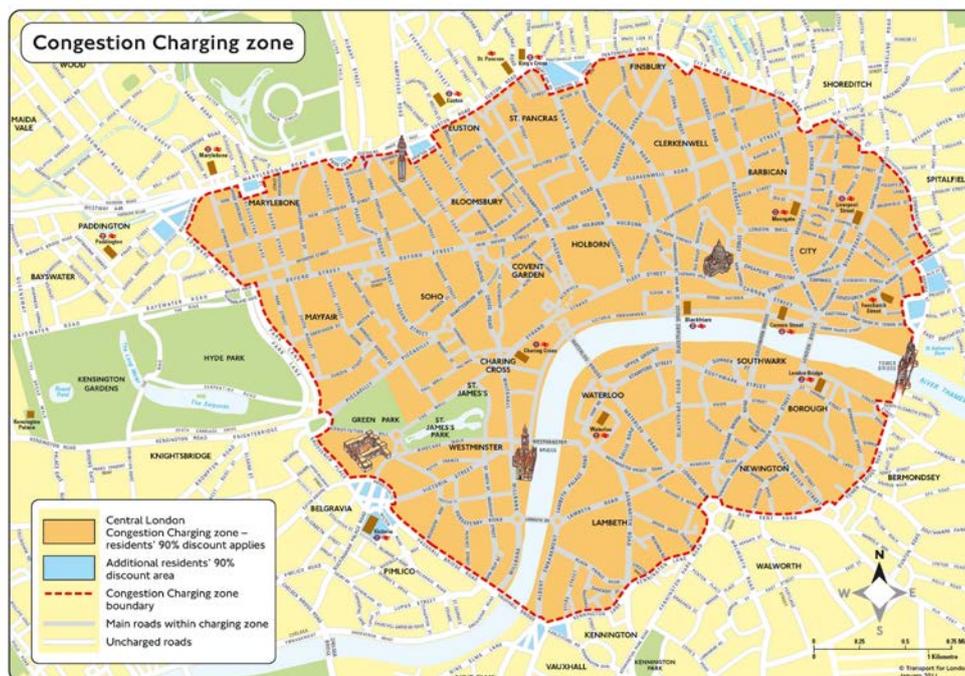


図 1-5-28 混雑課金対象区域

出典：ロンドン交通局

＜参考＞対象区域の拡大と縮小

課金対象区域は、2007年2月から西側の混雑区域であるケンジントン、チェルシー、ウェストミンスターを含む区域に拡大されました。影響が生じる区域では、この拡大を全住民の24%しか支持していませんでしたが、実施されました。この拡張によりロンドン中心部の課金区域は面積で70%増加することになりました。

西側の拡張に併せて、課金終了時間は、月曜から金曜の午後6:00となり、祝日とクリスマスから元日の間は課金されないこととされました。

拡張後、課金区域の交通量は14%減少しましたが、市長の交代により、この拡大部分についての課金は2010年12月24日をもって廃止され、クリスマス休暇を経て2011年1月4日から新料金体系へと移行しています。

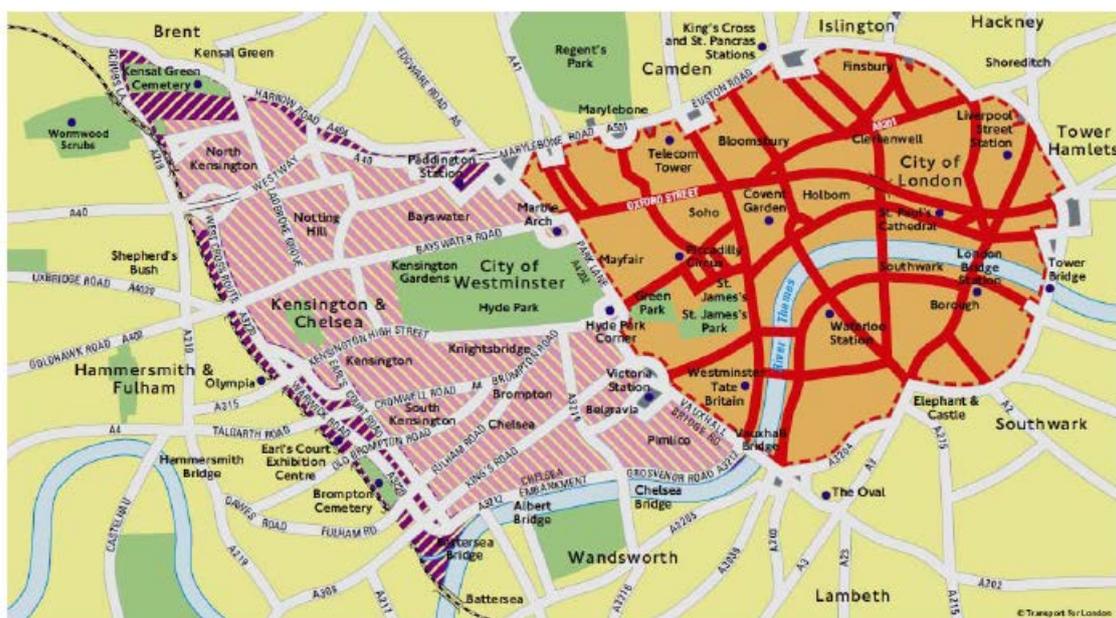


図 1-5-29 西側拡大区域図

出典：ロンドン交通局

なお、重量貨物車に関しては、このコードン課金とは別に、2008年2月から、重量貨物車を対象としたLEZ（Low Emission Zone）課金が実施されており、概ねグレーター・ロンドン地域内が対象とされています。



図 1-5-30 ロンドンのLow Emission Zone 区域

出典：ロンドン交通局

(ii) 混雑課金導入の背景とその効果

① 導入背景

ロンドンでは、慢性的な道路の混雑が定常化しており、ピーク時間帯の平均旅行速度が時速 16km といった状況でした。混雑課金制度は渋滞緩和策として、ロンドン中心部に乗り入れる車両に対し導入されました。

過去 40 年間にわたり、ロンドンは市内における混雑を減少させるために各種のロードプライシングを検討してきました。しかしながら、公平性の観点や課金区域内の事業所への負の経済効果に対する懸念から、道路課金制度は実現せずになりました。しかし、1998 年に混雑課金に対する新たな関心を引き起こす重要な法律が可決され、政権党であった労働党により、地方政府に個人の駐車に対する課税とともに混雑課金制を導入し、これらの課金から得られた収入を地方の交通プロジェクトに使用する権限が与えられ、ロンドンが踏み切ったというわけです。導入にあたっては、実証実験や社会実験などを行い、住民や関係者の合意を得ていったとされています。

なお、ロンドン以外の地方都市においても、7つの都市が混雑課金について関心を示しており、2009 年ごろよりモデル検証や社会実験が行われていますが、導入にはいたっていません。

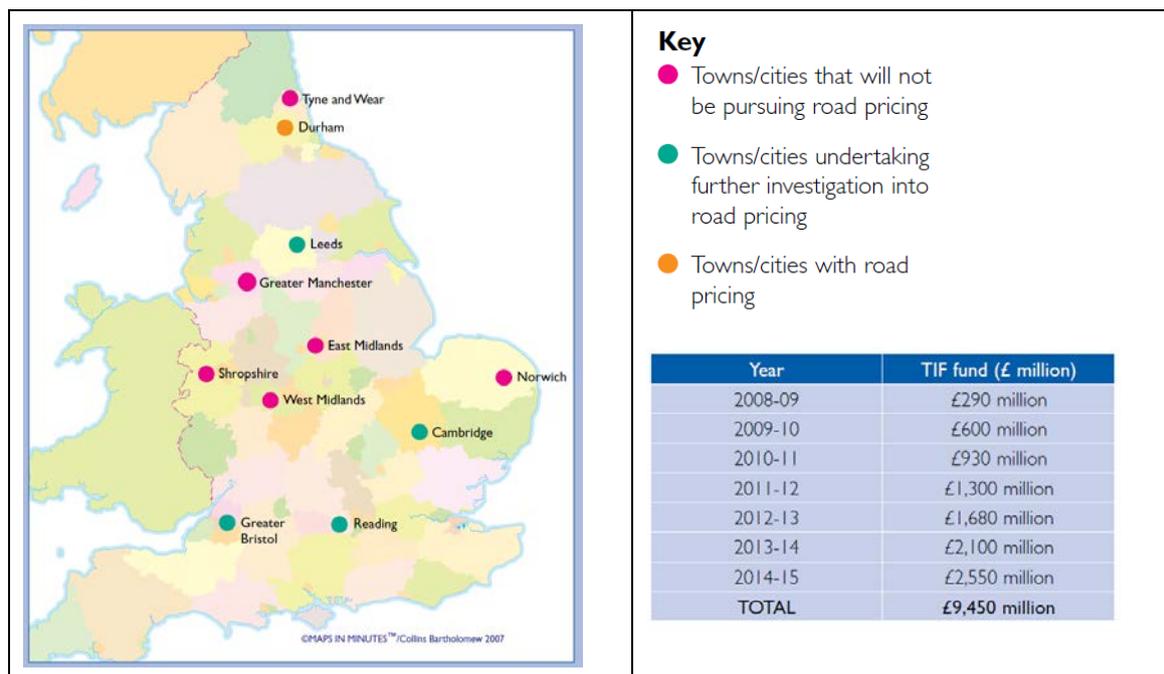


図 1-5-31 ロードプライシングの導入検証都市（2009 年時）と交通改革基金の当初予算案
出典：Freight Transport Association 「Road pricing schemes in England」

② 導入効果

ロンドン中心部における混雑課金は、特に課金区域内における混雑の軽減に成功したといわれています。導入から2年後のコードン課金による自動車交通抑制の効果は、次のとおりです。

- 1) 渋滞度合い：30%減少
- 2) 課金地域の交通量：全体で18%減少、自家用車33%減少
- 3) 移動時間の信頼性：向上
- 4) バス利用：増加
- 5) 公共交通機関への変更：50~60%
- 6) 課金区域の迂回：20~30%
- 7) 他の交通手段への変更：15~25%

ロンドン市中央部へのトリップ数は変化がないものの、バスや公共交通機関へと交通手段を変更する、混雑区域を避けるといった対応がとられるようになり、全体として、交通量の抑制に効果が出ています。

自動車の交通量は、2003年2月に混雑課金が導入されてから一日あたり60,000台減少しました。導入初年以來、課金区域に進入した交通量は18%減少し、区域内の交通渋滞（混雑）は30%減少しました。対照的に、タクシーの利用は30%増加し、区域内のバスの台数は20%増加しています。

タクシーとバスはいずれも混雑課金を免除された交通機関です。バスは交通混雑による運行時間の遅れが60%減少し、朝のピーク時間の乗客が29,000人増加しました。ロンドンの中心部におけるバスの増加と交通量の減少により、区域内のバスの待ち時間は33%減少しています。プロジェクトの実施機関によれば、プロジェクトの開始一年後の時点で、市内に進入する車は一日あたり50,000台減少したということです。ただし、ロンドンに入った人数は4,000人しか減少していないことをみると、交通手段の変更が積極的に選択されたと考えることができるでしょう。

③ 課金制度による収入

混雑課金による料金収入は、年間 200 億円です。課金区域内における混雑の軽減には成功しましたが、交通の改良のための収入の創出という点ではあまり成功しなかったという評価がされています。

表 1-5-27 収支推移

(単位：百万ポンド)

| 年 | 収入 | 支出 | 純利益 |
|---------|-------|-------|-------|
| 2002/03 | 18.5 | 76.8 | -58.3 |
| 2003/04 | 186.7 | 141.4 | 45.3 |
| 2004/05 | 218.1 | 125.1 | 93.0 |
| 2005/06 | 254.1 | 147.8 | 106.3 |
| 2006/07 | 252.4 | 163.3 | 89.1 |
| 2007/08 | 328.2 | 191.2 | 137.0 |
| 2008/09 | 325.7 | 177.2 | 148.5 |
| 2009/10 | 312.6 | 154.5 | 158.1 |
| 2010/11 | 286.5 | 113.0 | 173.5 |
| 2011/12 | 226.7 | 89.9 | 136.8 |

出典：ロンドン交通局「Annual Report Statement of Accounts」各年データより作成

混雑課金から得られた収入は予想を下回りました。このスキームが初期の計画段階にあったときには、推計された年間収入は 2 億ポンド（約 302 億円）でした。2003 年の 2 月に制度が始まったときには、2003 年から 2004 年の総収入は約 1.2 億ポンド（約 181 億円）、それ以降は 1.3 億ポンド（約 196 億円）になり、純利益は 2004 年に 6,800 万ポンド（約 100 億円）で、将来的には 8,000 万～1 億ポンド（121 億～151 億円）になると予想されていました。2005 年に料金は 60% 値上げされたにもかかわらず、純利益は予想をかなり下回ったままでした。

純収入が予想を下回った主な理由として、以下の要素が挙げられています。

- 制度による交通量の減少が予想よりも大きかったこと
- 制度違反者の 80% しか捕捉できないシステムであること
- 割引または免除の車両数が予想よりも多かったこと

2007 年に西側へ課金区域を拡張したことにより収入は増加し、2008 年における収入は 2.68 億ポンド（約 405 億円）となり、運営費用 1.31 億ポンド（約 198 億円）を差し引いた 1.37 億（約 207 億円）ポンドが純収入となりました。その後の、対象区域の狭小化、交通量そのものの減少等から、2011 年度の総収入は 2.27 億ポンド、純収入は 400 万ポンドとなっています。

(iii) 混雑課金導入に際しての問題点

① 貨物輸送業界の反発

導入が発表されたのち、貨物輸送業界は、貨物車には利用可能な代替手段がないとしてこの制度に反対を表明しました。乗用車利用者は公共交通への転換が可能です。ロンドン中心部に目的地のある貨物車は料金を支払う以外に選択の余地がなかったからです。

導入当初、一日当りの料金は乗用車 5 ポンド (約 755 円)、トラック 15 ポンド (約 2,265 円) で計画されていましたが、結果、トラックの一日あたり料金は 5 ポンド (約 755 円) に減額されました。ただし、免除の要求は拒否されました。

② システム上の問題点

ロンドンの混雑課金システムは、ビデオによりライセンス番号を認識するものでした。このシステムは、車両が区域にスピードを出して進入する際に、ライセンス番号を正確に読み取るために進入地点にカメラを設置し、読み取ったライセンス番号を支払いと照合するためのソフトウェアの設置を必要としています。

車載器を必要としないこと、また、たまたまロンドンに旅行に来た自動車運転者からも料金の徴収が可能であることが、システムの利点です。

一方、車両が一日のうちに都心部をどれだけ走行したかに係わりなく同一料金が課されることは、システムの大きな欠点として指摘されています。この仕組みは課金区域にはじめて進入しようとする人々については抑制力がありますが、一旦区域内に進入してしまった車両に対しては抑制効果がないからです。

また、カメラまたはライセンス番号読み取りソフトウェアの問題により、違反者の 80% しか捕捉できないことも、システムの欠点とされています。捕捉率が低いということは、車載器を用いた電子的システムに比べ、導入自体は非常に容易ですが、制度収入が少なく、混雑管理能力が劣るということを意味します。

③ 公平性の維持

混雑課金制導入にあたっては、この制度がどのように機能するか、住民に情報提供したうえで、世論の支持を得ることが必要でした。ロンドン市長には課金制度を導入する権限を持つてはいましたが、選挙によって選ばれた公職者としても、この制度を成功させるためには世論の同意が必要だったのです。

ロンドンの交通渋滞は重症であり、中心部において何らかの措置が必要であることについては、世論の一般的な合意がありました。しかしながら、一日あたりの料金を支払う余力の乏しい低所得層や障害者への影響など、その公平性について懸念も示されていました。

ロンドン中心部の交通量とその影響を減らすためのプログラムが追加されました。課金制度から得られた収入は、1) 公共交通サービスの改善と拡張、2) 交通の流れを改善するための交通信号の時間調整、3) 容量を増やすための道路インフラの改良に使用するこ

ととされ、これらの追加プログラムにより、公共交通を中心とした代替手段が充実されることになりました。この対応により、日々の課金料金を支払いたくない、あるいは支払えない利用者の問題が解決されることになりました。

また、公平性の観点からは、公共交通サービスの改良に加え、特定のグループに対して割引及び免除が適用されることになりました。課金区域内の住民は 90%の割引を申請することができ、2階建てバス、コーチ（長距離用バス）、タクシー、二輪車、緊急車、身体障害者による車両および低排出ガス車に対しては制度適用が免除されています。

<参考文献>

国土交通省（2013）道路幹線部会資料『諸外国における高速道路料金の状況』社会資本整備審議会 道路分科会 第3回国土幹線道路部会配布資料

塚田幸広・井坪慎二（2006）「米国をはじめとする諸外国の課金政策に関する最新の動向（その2） ～走行距離に対する課金政策～」『交通工学』2006年5月号（Vol.41, No.4） 国際工学研究会

西川 了一（2009）「英国の高速道路政策」『海外高速道路情報』公益財団法人高速道路調査会

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2008）『世界の有料道路事業の潮流から見た日本の高速道路事業』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2008）『欧州の有料道路制度等に関する調査報告書』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2008）『欧州の有料道路制度等に関する調査報告書 II』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2009）『欧米における大型車のサイズおよび重量の取締り状況に関する調査報告書』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2010）『欧米の高速道路整備の基本思想－歴史的検証－』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2010）『欧米のロードプライシング』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2012）『幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2012）『欧米の高速道路政策』

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（2013）『政権交代後の道路改革と最新施策』

宮本 和明 (2010) 「道路 PFI 事業と事業スキーム検討ツールの提案」『総研レポート』vol.5
2011 年 4 月 一般財団法人建物物価調査会 総合研究所

和田 卓 (2013) 「英国の新たな道路中期計画：『道路アクションプラン』」『道路』2013 年
11 月号通巻 872 号 公益社団法人日本道路協会

英国 Department for Transport (2012) 『Transport Statistics Great Britain: 2012』

英国 Department for Transport (2013) 『Action for Roads : A network for the 21st century』

RDW (2012) 『ROAD PRICING in EUROPE Second version』