

1-4	フランス（平成 25 年 11 月時点整理）	1-4-1
(1)	国勢について	1-4-1
(2)	道路を取り巻く状況	1-4-5
1)	交通・輸送の現状	1-4-5
(i)	道路延長	1-4-5
(ii)	車両台数と交通量	1-4-7
①	乗用車	1-4-7
②	貨物車	1-4-7
(iii)	輸送分担率	1-4-8
①	旅客輸送	1-4-8
②	貨物輸送	1-4-8
2)	道路整備及び交通インフラ投資の状況	1-4-9
(i)	道路建設・管理	1-4-9
①	高速道路、道路整備を含む長期交通インフラの国家計画	1-4-10
②	無料の高速道路及び国道への環境課金（エコ・タクス）	1-4-10
(ii)	税収構成	1-4-11
(iii)	交通インフラ投資	1-4-13
3)	フランスの有料道路	1-4-17
(i)	高速道路整備の歴史	1-4-17
(ii)	有料道路の現状	1-4-18
①	有料道路の仕組み	1-4-18
②	その他の課金制度	1-4-18
③	自動支払い方式（ETC）	1-4-19
④	取り締まり	1-4-20
(iii)	有料道路とコンセッション契約	1-4-21
①	フランスのコンセッション形式	1-4-21
(a)	コンセッションの範囲	1-4-22
(b)	コンセッションの対象物	1-4-22
②	コンセッション会社	1-4-22
③	料金水準と契約期間	1-4-23
④	サービス水準を確保するための仕組み	1-4-24
(a)	サービス水準の管理	1-4-24
(b)	監査組織	1-4-24
(iv)	道路管理権限	1-4-25
①	組織の根拠法令	1-4-25
②	コンセッション会社への権限移譲	1-4-25

(v)	通行の禁止及び規制と根拠法令	1-4-26
(vi)	運用基準やガイドラインの有無とその内容	1-4-27
(vii)	関係機関との協議・調整	1-4-27
(viii)	罰則	1-4-28
(ix)	<参考>コンセッション方式に至る経緯	1-4-28
①	高速道路の誕生と発展（1950~60年代）	1-4-28
②	ポンピドー政権下（1969~81年）の高速道路整備	1-4-28
③	ミッテラン政権下の高速道路政策	1-4-30
(a)	インターモーダルの社会経済評価の義務化	1-4-31
(b)	計画策定・実施過程への地方、労働組合等の参画－地方分権、民主化との整合	1-4-32
(c)	移動圏の確保のための高速道路計画の拡大	1-4-32
(d)	高速道路整備の進展（1988~92年）	1-4-32
(e)	1994年の改革	1-4-33
(f)	EU指令の影響（1998年）	1-4-34
(g)	2000年の改革	1-4-34
(h)	SEMの一部民営化	1-4-34
(i)	SEMの完全民営化	1-4-35
(3)	道路課金の状況	1-4-36
1)	重量貨物車への課金	1-4-36
(i)	導入の背景	1-4-36
(ii)	導入の目的	1-4-37
(iii)	導入の延期	1-4-37
2)	重量貨物車課金の概要	1-4-39
(i)	対象道路（Taxed Road）	1-4-39
(ii)	対象車両	1-4-41
(iii)	料金体系（課税体系）	1-4-42
(iv)	輸送費への転嫁	1-4-45
(v)	支払い方法	1-4-46
(vi)	課金収入	1-4-49
(vii)	サービス提供事業者	1-4-51
3)	重量貨物車課金構成とその運用	1-4-52
(i)	システムの仕組み	1-4-52
(ii)	運用方法	1-4-53
(iii)	取り締まり・違反对応	1-4-53

1-4 フランス（平成 25 年 11 月時点整理）

（１）国勢について

フランスは面積が、本土 54 万 3,965 km²、海外県（DOM）8 万 8,969 km²、合計 63 万 2,834 km²となっています。フランスの国土は西ヨーロッパ最大（EU 総面積の 5 分の 1 近く）、広大な海域（排他的経済水域は 1100 万 km²）も擁します。

フランス全土の 3 分の 2 の面積を平野が占め、2 つの古い山塊があります。1 つは中央山塊、ヴォージュ山地、さらに 3 つの山脈からなります。もう 1 つはアルプス山脈（西ヨーロッパ最高峰のモン＝ブラン、標高 4807m）、ジュラ山脈、ピレネー山脈からなります。



図 1-4-1 フランス共和国の地図

出典：外務省

表 1-4-1 フランスの概要

項目	内容・値	備考
国名	フランス共和国	
国土面積	63万2,834km ² 本土 54万3,965km ² 海外県 8万8,969km ²	(日本の約1.7倍)
人口	6,566万人	2012年、世界銀行
首都	パリ	人口約224万人(2012年、フランス国立統計研究所(INSEE))
GDP 他	2012年 名目 2.681兆米ドル 一人当たり 40,838.02ドル 失業率 9.5%	世界銀行

出典：外務省、JETRO、フランス国立統計研究所

フランスの国土行政は伝統的に中央集権型でしたが、1982-83年に可決された地方分権法により抜本的な変革を遂げました。以降、国は経済や文化をはじめとする一部の特権を地方自治体と共有しています。フランス共和国は次の地方自治体で構成されています。

- 本土（22 地域圏、96 県）
- グアドループ、マルティニーク、ギアナ、レユニオンの 4 海外県（DOM）
- 仏領ポリネシア、ワリス・エ・フトゥナ、マイヨット、サン＝ピエール・エ・ミクロン、仏領南方・南極大陸地域、サン＝バルテルミ、サン＝マルタンの 7 海外自治体
- ニューヴェル・カレドニー（ニューカレドニア）特別自治体

地方行政区画には次のようなものがあります。

- 地域圏（本土 22 地域圏、4 海外県）

面積ではミディ=ピレネー地域圏とローヌ=アルプ地域圏（4 万 km²以上）が最大ですが、人口ではイル=ド=フランス地域圏（1,100 万人）がローヌ=アルプ地域圏を大きく離して最上位です。

- 県（本土 96 県、4 海外県）
- 市町村（3 万 6778）

2013 年 1 月 1 日現在のフランスの人口は約 6,500 万人で、そのうち本土人口が 6,350 万人、海外県人口（マイヨットを除く）が 190 万人です。

フランスの人口は 30 年前より 1,000 万人増加し、50 年前より 2,000 万人増加しています。

1999 年から 2011 年にかけての人口増加率がフランス本土内で最も高かったのは、コルシカ島です。コルシカ島の人口増加は、転入数が転出数より多かったことによる社会増のみによるものです。

イル=ド=フランス地域圏では出生数が死亡数を大幅に上回り、フランス全体の人口増加率と同じ勢いで人口が伸びています。フランス南部及び西部の地域圏では転入が転出を上回り、このために国の平均より高い年平均人口増加率となりました。

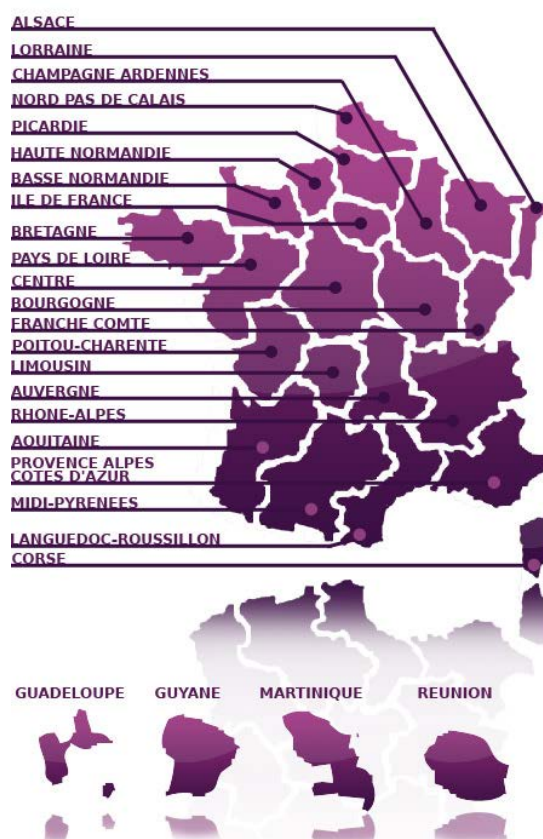


図 1-4-2 フランスの行政区画

出典：在日フランス大使館

表 1-4-2 フランス地域圏の人口変動（1999-2011 年）

地域圏	予測人口	人口密度	年平均人口変動率		
	(1,000人)	(人/km ²)	(1999年-2011年、%)		
	2011年1月1日		総計	自然増	流入出差
アルザス	1,860.2	224.7	0.6	0.5	0.1
アキテーヌ	3,258.2	78.9	1.0	0.1	0.9
オーベルニュ	1,347.8	51.8	0.2	-0.1	0.3
バス＝ノルマンディー	1,476.9	84.0	0.3	0.2	0.1
ブルゴーニュ	1,647.7	52.2	0.2	0.0	0.2
ブルターニュ	3,221.5	118.4	0.9	0.2	0.7
サントル	2,551.4	65.2	0.4	0.2	0.2
シャンパーニュ＝アルデンヌ	1,335.0	52.1	-0.1	0.3	-0.4
コルシカ	312.9	36.1	1.6	0.0	1.6
フランシュ＝コンテ	1,177.3	72.7	0.4	0.4	0.0
オート＝ノルマンディー	1,843.1	149.6	0.3	0.4	-0.1
イル＝ド＝フランス	11,866.9	987.9	0.7	0.9	-0.2
ラングドック＝ルーション	2,661.4	97.2	1.3	0.2	1.1
リムーザン	746.7	44.1	0.4	-0.3	0.7
ロレーヌ	2,354.9	100.0	0.2	0.3	-0.1
ミディ＝ピレネー	2,916.1	64.3	1.1	0.2	0.9
ノール＝パ＝ド＝カレー	4,038.3	325.3	0.1	0.5	-0.4
ペイ＝ド＝ラ＝ロワール	3,594.9	112.1	0.9	0.5	0.4
ピカルディー	1,919.4	98.9	0.3	0.4	-0.1
ポワトゥ＝シャラント	1,780.4	68.7	0.7	0.0	0.7
プロヴァンス＝アルプ＝ コート・ダジュール	4,944.4	157.5	0.8	0.2	0.6
ローヌ＝アルプ	5,272.5	143.5	0.9	0.5	0.4
フランス本土	63,127.8	116.1	0.6	0.4	0.2
グアドループ	401.7	247.2	0.3	0.9	-0.6
ギアナ	236.3	209.4	3.5	2.8	0.7
マルティニック	396.0	354.7	0.3	0.7	-0.3
レユニオン	839.5	335.3	1.5	1.4	0.1
本土と海外県	65,001.2	102.7	0.7	0.4	0.3

出典：LES TABLEAUX DE L' ECONOMIE FRANÇAISE 2012

表 1-4-3 主要都市の人口

順位		人口（人数）	順位		人口（人数）
1	パリ	2,234,105	14	サン・テティエンヌ	171,961
2	マルセイユ	850,602	15	トゥーロン	165,514
3	リオン	479,803	16	グルノーブル	155,632
4	トゥールーズ	440,204	17	ディジョン	152,110
5	ニース	340,735	18	アンジェ	147,305
6	ナント	282,047	19	サン・ドニ（ラ・レユニオン）	145,209
7	ストラスブール	271,708	20	ヴィラールバン	144,751
8	モンペリエ	255,080	21	ル・マン	142,281
9	ボルドー	236,725	22	エクス・アン・プロヴァンス	141,895
10	リール	226,827	23	ブレスト	141,315
11	レンヌ	206,604	24	ニーム	140,747
12	ランス	180,842	25	リモージュ	139,216
13	ル・アーヴル	177,259			

出典：LES TABLEAUX DE L' ECONOMIE FRANÇAISE 2012

今日のフランスでは市街地が国土の 22%を占めています。市街地の居住者は 4,790 万人で、全人口の 77.5%が市街地に集中しています。

パリ都市圏は 412 の市町村、1,030 万人の人口を有し、他を大きく引き離してフランス最大の都市圏の座を保っています。パリ都市圏では新たに誕生した 30 の市町村によって都市圏域がさらに拡大し、10 年間で 14%もの人口増加をもたらす結果となりました。パリに続く大都市圏はマルセイユ・エクス・アン・プロヴァンス都市圏とリヨン都市圏ですが、人口規模はいずれも 150 万人強で、パリに比べるとはるかに規模が小さい都市圏です。フランス本土には、人口 20 万人以上 100 万人未満の都市圏が 28 か所あります。このうち非常に大きな都市圏においては、人口密度の増加よりも地理的な区域拡大によって都市圏規模の拡大が進行しています。

人口増加が最も著しいのは農村部においてであり、農村部では転入が転出を上回っているだけでなく、自然動態も出生数が死亡数を超えてプラスになっています。また、小規模の都市圏とパリ都市圏でも人口増加に勢いがあります。

（２）道路を取り巻く状況

１） 交通・輸送の現状

（i）道路延長

フランスの道路総延長は 103 万 km（2009 年時点）であり、うち日本の高速道路にあたるオートルート（Autoroute）は 11,043km となっています。高速道路には、有料の高速道路と無料の高速道路があり、有料の高速道路の延長は 8,431km です。

フランスの道路の分類は表 1-4-4 のとおりです。分類には明確な法的基準はなく、国道は国が管理し、県道は県が管理する道路です。高速道路は分類上、国道に区分されていますが、1955 年に制定された高速道路法において、アクセスの制限、利用車両の制限といった法的な定義が定められたことにより、他の国道と区分されています。

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 の利害に係る道路網となり、それ以外の約 16,200km が県に移管されました。

表 1-4-4 フランスの道路

道路種別	延長 (km)	備考
高速道路	11,043	2009年
うち有料高速道路	8,431	2009年
うち無料高速道路	2,612	2009年
一般国道	9,747	2012年
県道 (Routes departmentale)	377,400	N/A
市町村道 (voies communales)	629,000	N/A

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

表 1-4-5 フランス、イタリア、日本の高速道路状況

		イタリア	フランス	日本
国土面積	00年 km ²	242,900	551,500	377,873
人口	00年 1,000人	56,306	58,521	126,926
人口密度	00年 人/km ²	232	106	336
GDP	02年 100万米ドル	1,184,171	1,431,206	3,983,495
一人当たり GDP	02年 米ドル	20,601	23,913	31,277
自動車保有台数	00年 1,000台	35,143	33,813	72,653
整備主体		インフラ交通省 ANAS*	設備省 道路局	国土交通省 道路局
高速道路の延長 (km) (伊・仏は02年末、日は03年度末)		6,487km	10,225km	高速自動車国道：7,343km 高規格幹線道路：8,540km
高速道路延長/国土面積 (km/千km ²)		26.7	18.5	22.1
有料区間延長の割合		86%	76%	大部分が有料
高速道路供用開始時期		1925年	1955年	1963年
高速道路会社数		25社	11社 (その他2社が新規区間建設中)	6社

※ANAS：高速・国道担当だったが、2002年に株式会社化。現在は国が100%株保有

出典：小宮朋弓（2005）「イタリア、フランスにおける高速道路の整備・運営」、
一般財団法人国土技術研究センター、JICE REPORT 第8号

有料道路延長は近年も延伸しており 2011 年末で延長 8,887 k mとなっています。車線数構成では、片側 2 車線以上が標準となっており、3 車線、4 車線区間も一部あります。

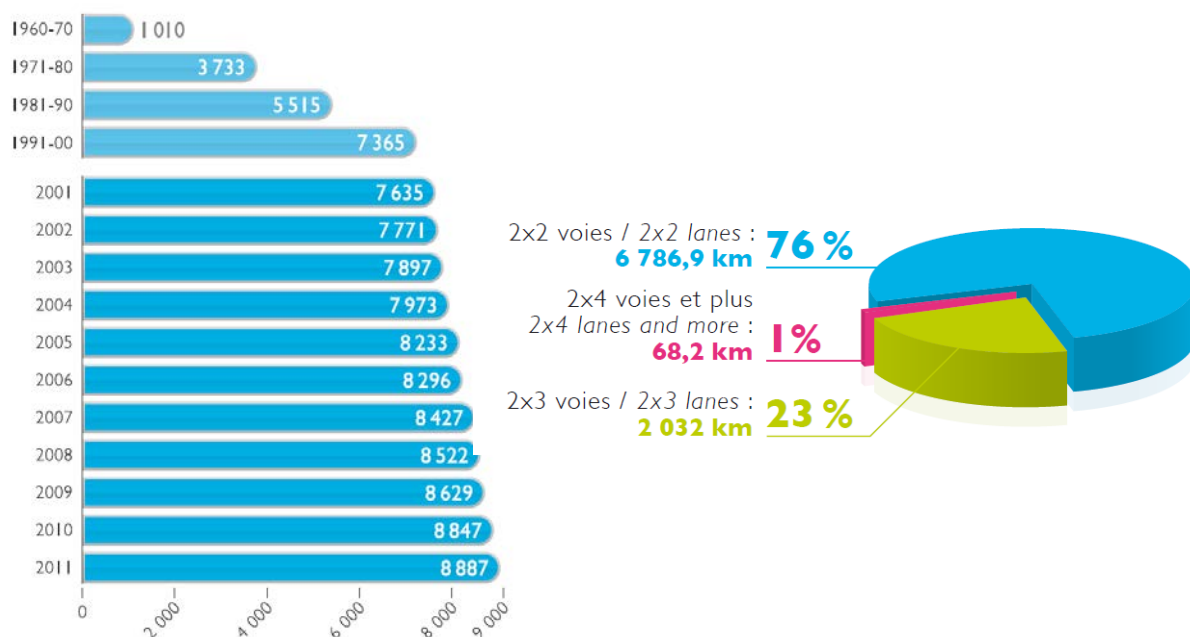


図 1-4-3 有料道路延長の推移（左）と有料道路に占める車線構成比（右）

出典：フランス高速道路協会「Key Figures 2012」

有料道路通行に占める車種別割合は以下のとおりです。

表 1-4-6 有料道路通行台数

(単位：億台・km／年)

	乗用車	貨物車	合計
2009 年	70.7	11.6	82.3
2010 年	72.0	12.1	84.1
2011 年	73.1	12.3	85.4
(参考) 平均走行距離	59.5km	73.6km	61.2km

出典：フランス高速道路協会「Key Figures 2012」

(ii) 車両台数と交通量

① 乗用車

人口あたりの乗用車登録台数は日本よりも多いといえます。

表 1-4-7 乗用車類の単年度登録台数（2009 年）

乗用車の新車登録状況			
	2009	2010	
	(1000 台)	(1000 台)	(%)
フランスメーカー総計	1 316.8	1 331.3	59.1
PSA	738.4	728.8	32.4
プジョー	391.9	400.7	17.8
シトロエン	346.4	328.1	14.6
ルノー	517.1	497.8	22.1
他国メーカー	985.6	920.3	40.9
合計	2 302.4	2 251.7	100.0
エネルギー別新車の登録状況			
ディーゼル	1 628.5	1 593.2	70.8
ガソリン	635.5	567.9	25.2
液化石油ガス	24.8	75.6	3.4
ハイブリッド車	9.9	9.7	0.4
その他	3.7	5.4	0.2
合計	2 302.4	2 251.7	100.0

	乗用車 登録台数 (千台)	1,000 人あたり 乗用車 登録台数 (台/千人)	二輪車登録台数 (千台)	バスなど登録台数 (千台)
ドイツ	41,738	510	5866.8	76.4
オランダ	7,622	460	1579.1	11.7
フランス	31,394	500	3532.0	95.8
日本	40,419	323	-----	228.2

出典：EC、交通関連統計資料集

② 貨物車

単年あたり貨物車登録台数はドイツなどに比した場合、3.5 t 以上での登録割合が少ないのが特徴です。

表 1-4-8 2010 年貨物車の「単年」登録台数

車両（台／年）	3.5トン未満		3.5トン以上	16トン以上		貨物車計
ドイツ	196,533		80,405	48,817		325,755
	60.3%		24.7%	15.0%		100.0%
オランダ	49,610		9,487	7,929		67,026
	74.0%		14.2%	11.8%		100.0%
フランス	415,449		35,859	28,172		479,480
	86.6%		7.5%	5.9%		86.6%
EU15	1,403,352		221,567	150,598		1,775,517
	79.0%		12.5%	8.5%		100.0%
車両（万台／年）	軽トラ	4 トン	5~8 トン	10 トン	トラクタ	貨物車計
日本	21.9	2.0	0.6	2.0	0.4	26.9
	81.4%	7.4%	2.2%	7.4%	1.5%	100.0%

出典：EC、日本自販連、全国軽自動車連調べ

(iii) 輸送分担率

① 旅客輸送

2009 年の輸送機関別の分担率をみると、旅客については、人キロベースで乗用車類が約 83.0%、鉄道が約 9.9%を占めています。日本に比して車利用の割合が高いようです。

表 1-4-9 旅客輸送実績と構成比（2009 年）

（単位：十億人 km、カッコ内%）

	乗用車		バス		鉄道		都市鉄道 (トラムなど)		総計
ドイツ	886.80	(84.6)	62.40	(6.0)	82.40	(7.9)	16.50	(1.6)	1048.10
オランダ	146.30	(83.0)	12.10	(6.9)	16.40	(9.3)	1.60	(0.9)	176.37
フランス	723.90	(83.0)	48.90	(5.6)	86.00	(9.9)	13.20	(1.5)	871.90
日本	898.72	(69.5)	----	----	393.76	(30.5)	-----	----	1292.48

注) 日本の乗用車走行距離はバス含む自動車の総計、鉄道は都市鉄道含む総計

出典：EC 資料および自動車輸送統計年報、鉄道輸送統計年報

② 貨物輸送

貨物については、トンキロベースで道路が約 71.8%、鉄道が約 16.0%、パイプラインが約 8.3%を占めており、鉄道の輸送割合も一定量あります。

表 1-4-10 貨物輸送量の輸送機関分担率の国際比較（トンキロベース）

（単位：%）

	道路	パイプライン	航空	鉄道	内航海運	資料
アメリカ	43.0	13.5	0.3	43.0	---	国交省
イギリス	80.9	5.4	0.4	13.2	---	国交省
※	81.6	12.4	--	12.4	0.1	EC
フランス	71.8	8.3	0.4	16.0	—	国交省
※	74.6	7.8	--	13.8	3.7	EC
ドイツ	57.4	3.4	0.2	25.1	—	国交省
※	64.8	3.4	--	20.2	11.7	EC
オランダ	60.8	3.4	--	4.7	29.8	EC
日本	63.9	--	0.2	3.9	32.0	国交省

注 1) 日本は 2010 年度、アメリカ、イギリス、フランス、ドイツは 2008 年の数値

注 2) アメリカは、そのうち道路については 2003 年の数値、パイプラインについては 2007 年の数値

注 3) アメリカはアメリカ運輸省、イギリス、フランス、ドイツについては EU 及び国際民間航空機関調査

注 4) イギリス、フランス、ドイツの船舶は内陸水路によるものに限る

出典：2009 年 EC 資料、日本 国土交通省 発表資料 または 交通統計資料集

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

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・交通及び住宅省（Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement）の道路局（Secteur Routier）が所掌しています。国レベルの事項や道路関連方策については、同省が決定し、その出先機関である県整備局（Interdistricts Roads Departments : DIR）に指示を行い、実行に移す権限を持っています。

国道については、県整備局を通じて建設、管理に当たっています。

高速道路については、同省が直轄で行う無料路線（約 2,500 km）と、混合経済会社（SEM、2 社）もしくは民間会社（8 社）にコンセッション^①を付与して行う有料路線（8,431 km）があります。民間会社による道路は、総延長のおよそ 40%に相当します。

県道は地方当局により個別に維持管理されています。377,400kmのうち 5,000km については、新制度である重量貨物車課金 Eco-Tax の対象です。このようなケースでは、State（都道府県）と地方当局とのあいだに、なんらかの契約が結ばれています。



図 1-4-4 フランスの高速道路網

出典：フランス高速道路協会（ASFA）

なお、フランスでは、個人所有の車に対しては、自動車税や自動車重量税、自動車取得税といったような自動車関連の課税は行われていません。

^① コンセッションとは、民間事業者に付与される事業運営や開発にかかわる権利。事業権、運営権等を指す。コンセッション契約とは、期間を定めて、公的インフラ建築物等の財政、設計、建設、維持管理を委託するものである。コンセッション契約が期間満了となると、所有権と維持管理責任は国へと帰属する。このコンセッション契約を用いることで、財政支出を伴うことなくインフラを整備することが可能となり、政府投資によるインフラ構築が急成長した。民間事業者による高速道路の整備・運営を目的に、国は民間企業とコンセッション契約を結び、高速道路会社の権限と義務を規定している。

① 高速道路、道路整備を含む長期交通インフラの国家計画

フランス政府は、グルネル第 1 法に基づき、2010 年 7 月に、今後 20 年間の総合交通計画の方針を示す「交通インフラの国家計画のドラフト」(L' avant-projet de Schema National des Infrastructure de Transport : SNIT) を公表しました。さらに、環境当局の意見や持続可能な発展及び環境に関する国家評議会における議論などを追加した第二次ドラフトが、2011 年 1 月に公表され、パブリック・コンサルテーションにかけられました。

この計画案は、環境グルネルの方針とグルネル第 1 法の規定に従って、道路輸送から鉄道・公共輸送・河川海運輸送に転換するための行動計画です。

計画策定にあたって以下の 4 つの原則が定められています。

- ・新規のインフラ建設を抑制するため既存の交通システムの活用を最適化する。
- ・地域の均衡ある発展と人々の移動のための輸送システムのパフォーマンスを改善する。
- ・交通部門の温室効果ガス排出を削減し、輸送機関のエネルギー効率を改善する。
- ・健康及び生物多様性を尊重する環境を維持するため交通機関の環境負荷を軽減する。

この計画の大きな柱は今後 20 年間に 1,700 億ユーロの投資を予定するもので、予算額の 90%以上が道路以外に向けられています。内訳は道路 7.8%、鉄道 62.2%、都市公共交通 18.1%、水運 9.7%、港湾 1.8%、空港 0.6%となっています。

道路については交通安全、渋滞削減及び地域格差の解消のための特定地域における整備に限定されています。

この計画に示されている予測によれば、上記の政策により、2030 年には鉄道から道路への転換が、貨物輸送において約 100 億トンキロ、旅客輸送で 25 億人キロ抑制され、これにより、CO₂ の排出量は今後 50 年間で 10 億トン（年間 200 万トン）削減されます。また、20 年間にわたり毎年 6,500 人の直接または間接の雇用が創出されます。

この計画の最大の課題は資金調達面であるとされています。従来から大プロジェクトに国が参画する場合には、いつも資金調達が問題となってきました。また、地域圏、地方自治体との費用負担に関する協議も難航することが予想されています。

② 無料の高速道路及び国道への環境課金（エコ・タクス）^②

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合計約 14,000 km を走行する 3.5 トン以上の重量貨物車に対して対距離課金（税金であり、エコ・タクス（環境税）と呼ばれている。）する計画が明らかになりました（西川、2011 年）。

この課金の目的は、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、及び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

^② 以下の内容は、西川、2011 年をベースに整理されたものだが、エコ・タクスは後述のとおり、無期延期となっている。

フトを促進するための財源を確保することです。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ます。課金額は混雑課金を上乗せされる可能性があります。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直接転嫁されます。

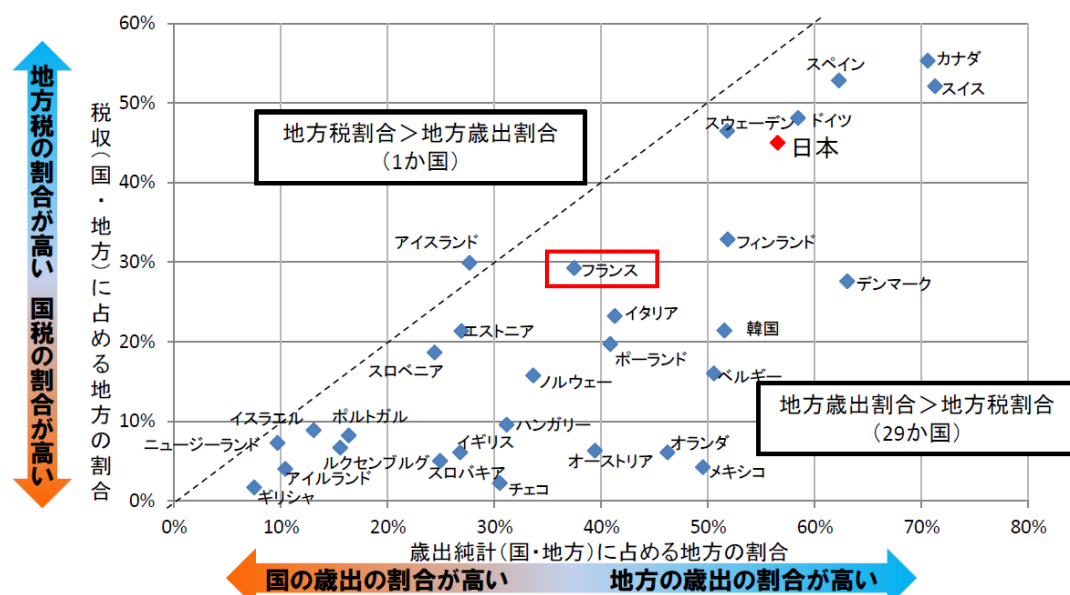
課金システムはフリーフローの ETC 技術を使用し、約 3,000 カ所の課金ポイントが設置されます。予想総収入は年間約 11 億ユーロであり、徴収経費はこのうち 15~20%です。

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とされており、既存の有料高速道路の料金の 2/3 程度です。徴収は、民間の ETC 供給業者に委託されますが、全体の責任を持つ主契約業者としてイタリアのアウトストラデを中心とするコンソーシアムである Ecomouv が選定されました。契約期間は 14 年（設計・建設 21 か月、運営・維持 11 年半）、期間中の収入合計額は約 20 億ユーロです。

2011 年までに重量貨物車課金を先行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 年頃と予想されます。

(ii) 税収構成

OECD 諸国の中でもフランスは、税収に占める国税の割合、歳出に占める国の歳出の割合ともに日本よりも国の割合が高くなっています。また、GDP に占める社会保障支出も日本より高い割合となっており、OECD の中でも上位となっています。



(出典) 歳出純計: OECD statistics (Annual national accountsのGeneral government accounts)、日本は内閣府国民経済計算。

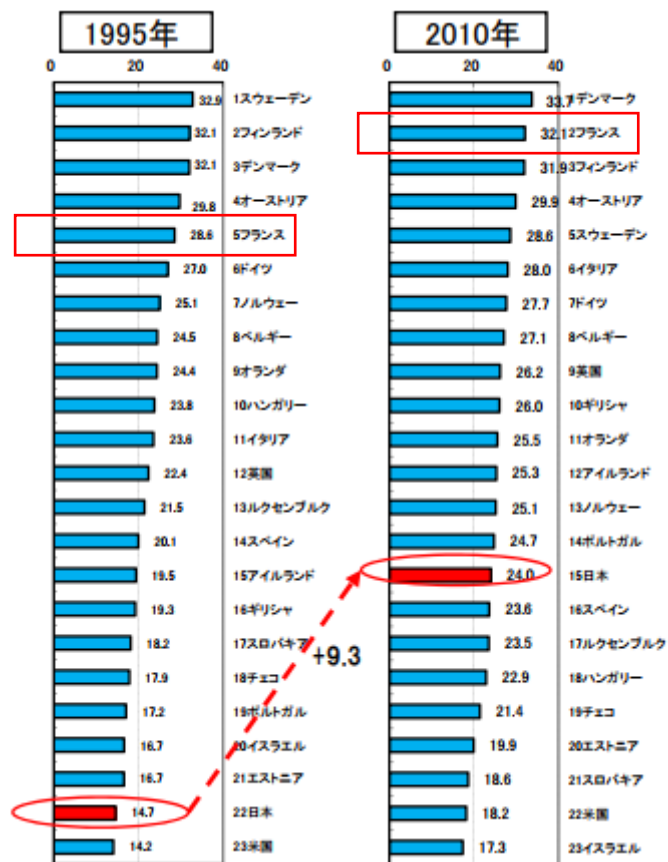
税収: OECD revenue statistics、日本は決算。

(注1) 歳出純計については、一般政府部門から社会保障基金を除いた上で、中央政府と州政府・地方政府間の財政移転を除いた中央政府(=国)と州政府・地方政府(=地方)の歳出額の配分を計算。また、税収については、社会保障料は含まず、また、社会保障基金を除いた上で、中央政府(=国)と州政府・地方政府(=地方)の税収の配分を計算。なお、日本については地方法人特別譲与税は地方の税収として整理。

(注2) OECD加盟国34ヶ国のうち、統計上、中央政府と州政府・地方政府間の財政移転の計数が判明せず、歳出純計が計算できないオーストラリア、チリ、トルコ、アメリカは掲載していない。また、原則として2011年の計数を用いているが、2011年について歳入・歳出のいずれかのデータが不明なカナダ、ハンガリー、韓国、メキシコ、オランダ、ニュージーランド、ポーランド、ポルトガルは2010年の計数。

図 1-4-5 国税と地方税の割合

出典：財務省主計局（平成 25 年 5 月資料）



(資料) OECD「Stat Extracts National Accounts」、EU「Euro stat Government Finance Statistics」

図 1-4-6 政府の社会保障支出 (対 GDP 比)

出典：財務省主計局 (平成 25 年 5 月資料)

(iii) 交通インフラ投資

OECD の資料によると、フランスの道路建設投資は日本の約 3 分の 1、道路維持管理費では 6 分の 1 程度となっています。

表 1-4-11 道路インフラへの投資 (1)

(単位: 百万ユーロ)

Country	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Albania		15	14	28	73	108	108	65
Armenia								
Australia	2 424	2 926	3 332	3 536	3 930	3 697	3 259	3 429
Austria	457	426	365	430	391	475	640	532
Azerbaijan					1	30	48	47
Belarus								
Belgium	1 069	987	954	1 134	1 253	1 300	1 173	995
Bosnia								
Bulgaria								
Canada	3 576	3 335	3 478	3 155	3 210	3 728	4 396	3 981
Croatia	71	135	185	341	340	304	305	616
Czech Republic	283	306	382	374	323	309	303	518
Denmark	352	404	400	388	419	455	497	399
Estonia	8	12	10	17	21	22	22	47
Finland	457	429	436	443	458	488	508	520
France	10 439	10 504	10 390	10 164	9 924	10 545	10 376	10 160
FYROM	36	35	31	29	29	29	29	37
Georgia						18	33	42
Germany	10 216	11 126	10 916	10 850	11 146	11 967	11 558	11 100
Greece						1 402	1 604	1 692
Hungary	131	123	299	281	209	177	237	283
Iceland	75	69	81	140	110	129	109	123
India								
Ireland	283	281	375	446	606	780	908	1 084
Italy	4 980	5 052	5 144	6 258	6 365	6 930	4 582	5 071
Japan	71 561	62 572	60 876	60 366	69 806	79 260	67 594	59 979
Korea							72	69
Latvia	3	4	2	2	6	13	16	12
Liechtenstein	14	28	26	27	23	24	30	30
Lithuania	15	24	40	96	130	109	70	112
Luxembourg	114	107	101	113	146	166	186	213
Malta	3	7	10	8	7	11	8	16
Mexico	579	540	1 287	806	1 112	1 283	1 150	1 447
Moldova	1	10	14	8	2	2	1	2
Montenegro								1
Netherlands			1 122	1 350	1 500	1 727	1 847	2 279
New Zealand							169	181
Norway	826	782	869	952	1 002	909	1 018	1 161
Poland	638	180	227	299	297	1 019	1 094	1 035
Portugal	737	748	970	905	552	961	1 685	1 620
Romania	356	394	456	487	441	631	736	634
Russia	1 883	2 452	3 108	2 348	1 665	2 579	2 345	2 078
Serbia	28	75	148	75	33	57	80	139
Slovakia	53	79	315	300	204	227	201	260
Slovenia	186	284	293	263	352	372	284	337
Spain	4 263	4 010	3 977	4 787	4 328	4 792	5 558	6 874
Sweden	912	1 014	891	1 046	926	912	1 007	1 295
Switzerland	2 520	2 419	2 336	2 298	2 603	2 716	2 765	2 847
Turkey	157	281	503	401	361	408	331	348
Ukraine								
United Kingdom	5 224	4 864	5 082	4 783	4 758	5 564	5 930	6 247
United States	30 335	32 522	40 438	42 780	49 231	61 267	69 359	63 701

出典: OECD International Transport Forum 2013
 Spending on Transport Infrastructure 1995-2011

表 1-4-12 道路インフラへの投資（２）

（単位：百万ユーロ）

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Country
61	91	68	175	253	500	487	242	210	Albania
									Armenia
4 086	5 194	6 736	6 973	8 025	9 263	9 196	11 200	13 792	Australia
650	720	687	802	870	875	665	390	303	Austria
34	48	82	260	374	1 327	1 272	1 545	1 562	Azerbaijan
									Belarus
1 118	1 432	1 562	1 508	1 281	1 432	1 432			Belgium
									Bosnia
		272	166	134	169	101	281	344	Bulgaria
3 938	4 174	5 497	6 780	7 810	8 751	10 891	15 394	15 061	Canada
1 047	877	750	875	1 066	1 101	909	515	466	Croatia
627	1 031	1 415	1 491	1 493	2 041	1 985	1 721	1 294	Czech Republic
587	728	928	1 191	1 029	936	714	937		Denmark
48	56	102	130	126	142	119	137	158	Estonia
533	599	595	650	802	973	922	890	932	Finland
10 448	11 271	11 355	12 099	12 489	12 623	12 648	11 942	11 876	France
42	28	23	23	39	45	43	32	38	FYROM
41	40	62	91	122	124	219	232	216	Georgia
10 790	10 710	10 200	10 730	10 845	11 410	12 160	11 710	11 610	Germany
1 636	1 507	1 592	1 845	1 946					Greece
243	1 427	1 704	584	646	976	1 564	841		Hungary
171	143	152	211	186	242	121	79	39	Iceland
	2 332	3 832	4 606	5 403	5 817	6 235			India
1 169	1 190	1 153	1 495	1 425	1 319	1 173	841	463	Ireland
6 874	7 572	9 169	14 280	13 664	13 051	5 641	3 389		Italy
49 862	43 290	40 103	36 585	31 560	31 861	37 207	35 774		Japan
67	57	60	61	58	19				Korea
58	63	161	181	241	265	135	140	224	Latvia
25	26	27							Liechtenstein
142	137	165	242	312	437	448	422	343	Lithuania
188	135	128	176	157	138	148	183	220	Luxembourg
13	10	8							Malta
1 683	1 999	2 854	2 542	2 164	2 545	3 023	3 938	3 912	Mexico
2	4	2	6	28	26	13	14		Moldova
1	4	3	37	51	11	23	18	15	Montenegro
2 328	2 334	1 636	1 654	1 680	2 194	2 363	2 300	2 287	Netherlands
200	269	347	396	487	512	579	732	840	New Zealand
1 074	1 138	1 463	1 474	1 718	1 985	2 396	2 622	2 724	Norway
1 010	1 237	1 875	2 605	3 443	4 508	5 340	6 510	8 319	Poland
1 537	1 933	2 112	1 940	1 453	1 366	951	1 511		Portugal
707	1 095	1 331	1 950	2 806	3 891	3 105	2 850	3 283	Romania
2 113	3 182	3 790	4 872	7 299	9 899	6 240	6 210	8 414	Russia
169	185	174	351	406	379	252	229	339	Serbia
210	240	360	411	520	567	662	342	432	Slovakia
470	496	450	573	666	694	406	221	128	Slovenia
7 321	7 244	8 580	8 411	8 077	8 522	8 588	7 818	5 911	Spain
1 399	1 443	1 298	1 407	1 423	1 604	1 574	1 653	1 871	Sweden
2 734	2 730	2 766	2 711	2 674	2 840	2 997	3 388		Switzerland
377	634	921	1 967	1 947	2 233	2 918	5 419	5 181	Turkey
									Ukraine
5 195	4 949	5 632	6 341	6 202	6 043	6 583	6 472	5 147	United Kingdom
53 075	48 959	52 890	58 538	54 360	53 576	56 711	59 893	55 532	United States

出典：OECD International Transport Forum 2013
 Spending on Transport Infrastructure 1995-2011

表 1-4-13 道路インフラにおける維持管理費（１）

（単位：百万ユーロ）

Country	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Albania				3	3	4	6	7
Armenia								
Australia	1 457	1 823	2 036	1 765	1 871	1 852	2 158	2 320
Austria	532	478	463	533	527	508	520	294
Azerbaijan							16	16
Belarus								
Belgium	381	403	396	351	390	406	410	464
Bosnia								
Bulgaria								
Canada	3 293	3 404	4 121	4 020	4 607	5 887	5 294	5 304
Croatia	22	78	62	84	120	316	132	171
Czech Republic	133	188	178	173	186	202	272	280
Denmark	555	574	505	557	582	586	648	674
Estonia	23	21	26	25	14	14	15	16
Finland	599	526	564	549	527	534	543	634
France	178	180	186	185	210	228	221	233
FYROM							15	18
Georgia						8	9	7
Germany								
Greece								
Hungary	97	91	135	158	128	107		
Iceland	14	16	16	16	21	25	23	24
India								
Ireland			123	130	143	102	51	52
Italy	4 856	4 927	5 016	5 799	8 258	9 720	5 506	5 896
Japan	18 757	16 773	15 979	15 914	18 488	22 269	19 848	17 788
Korea							14	14
Latvia	10	24	36	58	75	45	39	38
Liechtenstein	3	4	4	4	4	4	4	4
Lithuania	11	27	60	60	67	61	74	107
Luxembourg	23	23	22	19	28	26	31	33
Malta	3	4	2	4	5	5	4	2
Mexico	196	261	309	365	475	474	511	565
Moldova	14	16	18	11	5	7	6	8
Montenegro								
Netherlands			475	494	521	524	549	639
New Zealand								370
Norway	475	473	475	467	477	554	608	936
Poland	287	98	134	111	136	449	666	791
Portugal	125	152	126	197	210	128	229	181
Romania	105						341	234
Russia								
Serbia	19	48	49	49	24	25	61	107
Slovakia	25	45	56	51	54	67	68	69
Slovenia	53	96	101	93	101	79	66	68
Spain								
Sweden	502	558	545	735	702	747	755	805
Switzerland	1 209	1 180	1 103	1 152	1 307	765	1 410	1 453
Turkey	18	30	66	61	98	99	82	51
Ukraine								
United Kingdom	3 837	3 670	4 080	4 077	4 447	5 119	5 150	5 164
United States	14 515	15 393	17 937	18 850	21 097	25 958	26 549	26 347

出典：OECD International Transport Forum 2013
 Spending on Transport Infrastructure 1995-2011

表 1-4-14 道路インフラにおける維持管理費（２）

（単位：百万ユーロ）

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Country
6	7	7	6	6	8	9	7	8	Albania
									Armenia
2 359	2 624	2 893	2 239	2 720	3 237	3 192	4 471		Australia
388	458	443	495	486	467	516	559	494	Austria
17	35	33	55	31	35	25	23	26	Azerbaijan
									Belarus
482	491	470	492	458	499	523			Belgium
									Bosnia
			108	215	203	69	100	71	Bulgaria
5 251	5 403	5 246	5 413	6 879	6 948	6 551	8 703	5 816	Canada
209	244	242	155	158	168	144	195	212	Croatia
265	296	351	544	589	611	578	670	570	Czech Republic
704	737	767	705	729	716	866	1 058		Denmark
21	23	25	28	32	38	39	38	39	Estonia
627	587	600	612	611	673	684	667	658	Finland
239	239	2 189	2 235	2 294	2 286	2 601	2 431	2 746	France
17	7	6	4	14	13	12	16	15	FYROM
7	6	6	10	11	12	11	9	13	Georgia
									Germany
									Greece
	254	283	1 256	1 367	444	454			Hungary
26	26	34	32	35	52	30	29	29	Iceland
	2 379	3 774	5 156	5 382	5 296	6 255	9 312	8 831	India
53	51	53	54	50	55	45	42	35	Ireland
11 596	11 241	12 549	13 452	9 764	10 756	6 008	6 437		Italy
15 466	14 630	14 030	11 773	11 373	10 875	13 529	13 966		Japan
17	11	14	18	15					Korea
64	71	80	129	211	225	133	120	126	Latvia
4	4	4							Liechtenstein
122	122	125	161	125	134	125	160	153	Lithuania
43	32	35	24	23	27	30	34	36	Luxembourg
5	2	3							Malta
396	377	478	472	465	690	672	802	821	Mexico
8	10	8	11	11	18	17	37	676	Moldova
									Montenegro
587	611	725	1 040	1 091	1 231	827	1 209	323	Netherlands
417	482	570	543	616	579	607	720	787	New Zealand
843	906	993	1 054	1 109	1 149	1 223	1 499	1 670	Norway
721	1 055	1 263	1 670	1 515	2 006	2 341	2 636	2 678	Poland
221	233	177	203	192	141	124	102		Portugal
268	379	426	1 041	1 337					Romania
									Russia
100	184	259	260	300	331	259	229	205	Serbia
72	82	100	130	156	161	192	175	160	Slovakia
75	77	99	140	139	148	151	137	122	Slovenia
									Spain
756	758	788	809	836	859	787	983	925	Sweden
1 492	1 476	1 520	1 534	1 410	1 611	1 817	2 036		Switzerland
84	71	89	157	278	309	411	360	674	Turkey
									Ukraine
4 832	5 450	5 662	5 857	5 639	5 057	4 409	3 989	3 719	United Kingdom
22 822	21 037	23 569	25 004	22 513	22 642	23 088			United States

出典：OECD International Transport Forum 2013
 Spending on Transport Infrastructure 1995-2011

3) フランスの有料道路

フランスでは、1955 年から有料道路という形での道路課金を行っており、高速道路において通行料金を導入してきたという点で日本との共通点があります。

EU 指令の発令や、EU 諸国における道路課金制度導入の動きもあり、フランスにおいても、重量貨物車を対象とした新たな道路課金制度が導入されることになりました。

新制度は一般国道に対して課金を行うという点で注目され、2007 年末の発表以来、制度導入に向けた努力が続けられています。また、「エコタックス：Eco-Tax」として導入されることから、「料金」ではなく「税金」として扱われている点も特徴的です。

対象となる車両は、3.5 トンを超える重量貨物車です。全ての国道が対象ですが、すでに有料とされている道路は除外されます。

2013 年 10 月 1 日からの導入が予定されていましたが、9 月に発表があり、2014 年 1 月 1 日からのスタートへと導入開始が延期され、11 月初旬に、さらなる延期が発表されています。

(i) 高速道路整備の歴史

フランスの都市間高速道路は、当初(1955 年頃)から有料制により整備されてきました。フランスは、他の欧州諸国に比べ高速道路整備が遅れており、それを取り返すために有料制が敷かれたと言われています。遅れをとった背景には、フランスにおいてはルイ王朝時代に世界最高の国土網が整備されており、ほとんどの地域で既にナショナルミニマムとしてのモビリティが確保されていたことがあります。そうしたこともあって、付加的なサービスを提供する高速道路は有料でもよいと判断されたと考えられています。したがって、代替する道路がない地域の高速道路は無料で整備されてきました。ブルターニュ地方や中央山岳地域の高速道路などが、これにあたります。

都市内においても、無料の高速道路がありますが、これは、1955 年以前に既に無料道路が存在していたことや、料金所を設置する余地がなかったことなどが理由であったとされています。その他、都市内交通のナショナルミニマムとしてのモビリティ確保のための施策であったとも考えられています。

高速道路の建設・管理は、当初は公社（混合経済会社）へ、途中からは民間会社にもコンセッションが付与され実施されてきました。2006 年末現在の高速道路延長 10,906km のうち、有料化率は約 78%、乗用車の平均料金水準は 9.8 円/km となっています。

フランスでは、高速道路会社が高速道路の建設を行います。しかしながら、建設の際の建設費を高速道路会社単独で調達するのは困難であり、通常、公的補助がなされています。完成後の資産は国に帰属し、供用後、高速道路会社は料金収入により債務の返済、道路の維持管理・運営を行います。

フランスの有料道路は、1955 年に有料制による枠組が確立し、本格的に整備が開始されて以来最近に至るまで、大規模な半官半民、あるいは完全なる公営企業によって運営・管理されてきました。当初 1955 年から 1963 年の間は、地方政府、商工会議所および主要な都市を出資者に、半官半民の会社（高速道路混合経済会社。以下 SEMCA）が複数設立され、それらを中心としてネットワークの早期整備が図られてきました。フランス政府は、フランス高速道路機構（ADF：Autoroutes de France）と呼ばれる公共機関を設立し、その主たる目的を内部補助によって会社間の財政的均衡をとることに置きました。SEMCA は、会社の所有権、料金設定、他のプロジェクトとの間の内部補助（プール制）の可能性等に関し、その意思決定において政府の介入の下に置かれていたわけです。

その後、SEMCA は経済情勢に応じた統合や再編成を繰り返し、効率性の向上を目指して民営化のプロセスをたどりました。2000 年以降、政府の財源とするために SEMCA の株式が市場で販売されるようになり、2005 年を境に SEMCA の民営化が急速に進展した後、完全に民営化されました。なお、当時から存続している民間企業は COFIROUTE®社の 1 社のみです。

（ii）有料道路の現状

① 有料道路の仕組み

フランスの有料道路は、対距離ベースの課金を基本としており、地区によって異なる料金が設定されています。

高速道路（Motorway）を走る全ての車が有料道路の対象であり、ETC による自動徴収もしくはオペレータによる徴収が行われています。

料金は、以下の要素の組み合わせで設定されています。

- ・ 車種
- ・ 走行距離
- ・ 道路建設後に発生する費用
- ・ 道路区分やオペレータの有無
- ・ 車軸数
- ・ 地域

② その他の課金制度

高速道路 A1 では、日曜日の午後と夕方にはパリに向かう車で渋滞することから、ピークを他の時間帯に分散する目的で、ピーク時間帯割増（25～56%）を行っています。なお、それ以外の時間帯において割引が行われていますが、これは、ピーク時間帯の割増の目的が、収入の増加ではなく他の時間帯への交通分散であるからと言われています。

③ ドイツの道路課金サービス会社に出資している。

③ 自動支払い方式（ETC）

有料道路の料金を支払う方法には、料金所方式と自動支払い方式（ETC）があります。ETC を利用する場合は日本と同様に、スピードを緩めたり、車両を停止させたりする必要はありません。

フランスの ETC は完全に自動化されており、車載器が搭載されていれば、当該道路のコンセッション企業がどこであろうと、車を停止させることなく、料金ポイントを通り過ぎることができます。

ETC システムは、普通乗用車向け「Liber-t」と、重量貨物車向け「TIS-PL」と呼ばれています。ETC 車載器は DSRC（Dedicated Short Range Communication）対応であり、料金ポイントを通過すると反応する仕組みとなっています。

ETC 車載器である「Liber-t Box」、「TIS-PL Box」は、ハンズフリーの支払いカードホルダーです。料金所で受け取ることができ、ネットから申し込むことも可能です。車載器の所有権は課金を担当する事業者もしくはサービス提供事業者に帰属します。なお、日本の ETC のようにカードの挿入は必要としません。

契約内容にもよりますが、通常、車載器を利用すると、管理費として月に 2 ユーロの支払いが必要となります。数年にわたり車載器を利用しなかった場合には 10 ユーロの管理費の支払いを義務付けているサービス提供事業者もありますが、通常は 1 年に 1 回でも車載器が利用されていれば、この 10 ユーロの管理費を支払う必要はありません。

乗用車向け車載器「Liber-t Box」は、車両最大重量 3.5 トン以下で、高さ 3 メートル以下（2 メートル以下が望ましい）の車両に適用されます（トレーラーを含む）。また、駐車場において駐車料金の自動支払いに利用することもできます。車内のフロントガラスの上部、バックミラーのやや左の位置に設置することになっています。



図 1-4-7 乗用車向け車載器「Liber-t Box」

出典：Tolttickets 社

2009 年の時点における、「Liber-t」システムの概要は、対応するレーンは 3,810 本、料金所 126 箇所、利用登録者数 280 万人、車載器台数 59 万 1,000 台となっています。処理件数は 3 億 8,970 万件であり、1 台あたりの平均年間利用件数は 150.3 件、相互利用することのできる駐車場は 179 箇所、駐車場での利用件数は 144 万件となっています。

重量貨物車向け ETC システム「TIS-PL」は、車両重量 3.5 トン超、高さ 3 メートル以上、

車軸数2本以上の車両に適用されます(トレーラーを含む。バスは除く)。2009年の時点で、対応するレーン1,236本、利用登録車数59万1,000台、処理件数1億5320万件、1台あたりの平均年間利用件数235件となっています。

その他、学生割引や障害者向け無料定期のほか、利用頻度の低い利用者向けに月メンバーシップ制(月2ユーロ)など、利用者のニーズに合わせた仕組みが用意されています。また、車の流れの適正化のための、一定の地区を対象とした割引制度や地元在住／在勤者向けの割引定期などの措置もあります。

普通乗用車向けETCシステム「Liber-t」は、2000年6月から利用が開始されましたが、重量貨物車向けシステム「TIS-PL」は開発が遅れ、2007年から利用が開始されました。対応する車載器には何種類かありますが、石油業界大手のTOTAL社^④が開発した車載器PASSangoの普及率が高いようです^⑤。



図 1-4-8 重量貨物車向け車載器

出典：TOTAL 社

④ 取り締まり

有料道路においては取り締まりが強化されており、支払いが行われないケースは稀です。警告の看板を掲げ、アラーム音を鳴らすなどの予防策が取られており、監視スタッフや警官の姿も抑止力となって未払いを防ぐ効果を生んでいるようです。

法律上、ビデオを用いて支払いを強制することは禁じられており、違反の記録媒体として唯一有効なのは、警官もしくはスタッフの目視です。違反と思われる車両のナンバーを把握したとしても、サービス提供事業者は、ナンバーが登録されているデータベースにアクセスすることはできません。また、違反を犯した人を記録したり、事実をさらしたりすることも許されていません。違反を記録したステートメントを警察に送り、あとの処置は警察に任せることになります。

^④ TOTAL 社は車載器配布に加えて、料金集計、配分等の業務を代行している。

^⑤ PASSango の普及率が高いのは、PASSango が、フランスに加えてスペインでも使用できるようになったことが大きいと考えられている。

(iii) 有料道路とコンセッション契約

フランスでは、多くのインフラ整備がコンセッション方式により提供されています。フランスにおけるコンセッションは古い歴史を有し、既に 19 世紀の時点で、多くのインフラ整備や公共サービスがコンセッション方式により提供されていたといわれます。例えば、エッフェル塔もコンセッション方式により整備された施設の一つです。20 世紀に入ってから、国民の社会資本整備に対するニーズが拡大したことにあわせて、コンセッション方式によるインフラ整備が盛んに行われました。

フランスにおけるコンセッション方式の対象施設は様々であり、有料道路、空港、港湾、鉄道、水道、駐車場等の分野等で用いられています。特に、有料道路や水道の適用事例が多いのが特徴的であり、有料道路については、高速道路の約 76%がコンセッション方式による運営です（2005 年末時点）。

① フランスのコンセッション形式

フランスにおけるコンセッションでは、国と高速道路会社との間で、コンセッション契約以外に、5～7 年毎に業務契約が結ばれます。コンセッション契約は 30～70 年と長期に渡るもので全ての規定事項を扱うことが困難なため、契約は大枠を定めた基本契約と位置付けられます。具体的な規定事項（投資額、改修・修繕費、情報提供等）については、別途業務契約にて定められています。

高速道路会社が実現すべきサービス内容についても企業契約に規定されています。SANEF 社との契約を例にすると、安全と利用者サービスの質に関して、以下のような事項が記載されています。

- ・ 道路網における利用者の安全性向上：交通事故調査研究と対策の実施に関する事項
- ・ 職員の安全性の向上：現場作業における職員の安全性向上に関する事項
- ・ 運営の質：実現につとめる運営目標
- ・ 他の顧客サービス：高速道路ラジオの整備、駐車場の受入れ能力向上、ETC の整備、SA での商業活動、新規サービスの発展等に関する事項

また、今後についてはサービス水準に関して利用者満足度、維持管理、交通量等に関する具体的な指標が設定される方向で検討が進んでいます。

政府には、高速道路会社の契約の実施状況をチェックする部局があり、建設段階では仕様・技術基準が守られているか、供用後は維持管理・運営状態が契約に準じているかどうか検査活動が行われています。検査内容には、路面状態だけでなく、サービスエリア、休憩施設の状態、レストラン、トイレ、ゴミ箱の状態のチェックも含まれています。検査の結果、不備があれば、高速道路会社に指摘し、改善のために企業契約の枠内で協議をおこないますが、ペナルティや罰金に関する規則は定められていません。

(a) コンセッションの範囲

コンセッション会社は国から対象区間の高速道路における建設、維持、運営の権利を付与されています。

(b) コンセッションの対象物

当該高速道路及びその建設、維持、運営に必要な全ての土地、構造物及び施設であり、一般道との接続部、パーキングエリア、サービスエリア及びその付帯施設も含まれます。

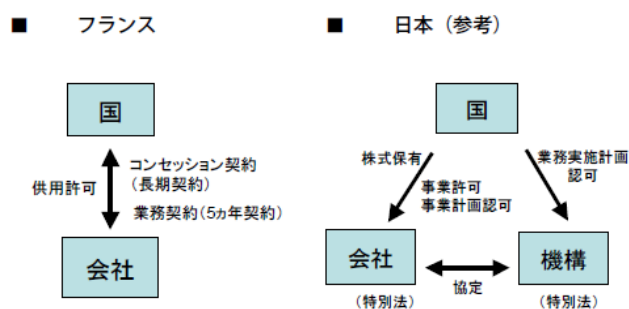


図 1-4-9 契約体系の比較

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

② コンセッション会社

2005 年、3 つの高速道路会社グループの全面的民営化が発表されました。その後順次、国が保有する株式が売却され、現在では民間 11 社、SEMCA（半官半民の高速道路混合経済会社）2 社が高速道路を運営しています。主なコンセッション会社の出資率、人員、料金等の基礎情報は次の表のとおりです。

表 1-4-15 主なコンセッション会社の基礎情報

会社名	グループ 1		グループ 2		グループ 3		COFI ROUTE	ALIS ¹⁵	ATMB ¹⁶	SF TRF ¹⁷	合計
	APRR	AREA	ASF	ESCOTA	SANEF	SAPN					
資本金（百万ユーロ）	33.9		29.3		63.6		158.3	2.85	22.3	10.67	320.92
出資率（%）	国								60.05		
	ADF									97.34	
	親会社	81.48	99.82	(73.4)	98.97	75.66	99.92	33.56	100 ¹⁸		
	地方自治体		0.17						24.03	1.93	
	商工会議所			0.8	1.03	0.32				0.73	
	従業員			2.0		0.91			1.05		
	Vinci 委託会社			73.4				65.34			
その他	18.52	0.01	23.8		23.12				14.87		
人員（フルタイム）	3,236	1,131	5,665	1,828	2,380	728	1,919	65	425	288	17,665
売上（百万ユーロ）	1,571.1		2,474.2		1,152.5		888.6	4	128.4	88	6,306.8
平均通行料金（ユーロ/km）	0. 0535		0. 0564		0. 0553		0. 0653	n/a	n/a	n/a	

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

また供用中の高速道路を管理しているコンセッション会社は、次の表のとおりです。現在、16社の高速道路会社により運営されています。なお、1994年のSEMCA再編成により、ESCOTAはASFの、SAPNはSANEFの、AREAはAPRRの子会社となっています。

表 1-4-16 供用中路線を有するコンセッション会社別の延長

会社名	運営延長(2011) (km)	売り上げ(2011) (万ユーロ(税抜))
ADELAC社	20	3,270
ALICORNE 社	45	1,350
A' LIENOR 社	150	3,490
APRR(親会社)／ AREA社(子会社)	2,235	202,160
ARCOUR 社	101	3,710
ATMB社	126	10,210
ミヨ一橋(CEVM社)	4	3,580
COFIROUTE社	1,115	120,200
ASF社(親会社)／ ESCOTA社(子会社)	3,090	317,020
SANEF(親会社)／ SAPN社(子会社)	1,756	148,900
ATMB社	126	6,070
SFTRF社	68	3,500
ALIS社	125	5,360

出典：国土交通省

③ 料金水準と契約期間

フランスの有料道路の通行料金は運営するコンセッション会社や車種により異なります。

各社の代表的な区間における車種別 km あたりの料金は以下のとおりです。

表 1-4-17 車種分類

車種	説明
1	車高2m以下、車両総重量3.5t以下
2	車高2～3m、車両総重量3.5t以下
3	車高3m以上、車両総重量3.5t以上の2車軸車
4	車高3m以上、車両総重量3.5t以上で3車軸以上の車
5	バイク

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

表 1-4-18 平均通行料金

会社	車種	単価(ユーロ/km)
ASF	1	0.071
	2	0.105
	3	0.147
	4	0.194
	5	0.040
SANEF	1	0.072
	2	0.097
	3	0.141
	4	0.190
	5	0.039
SAPRR	1	0.064
	2	0.090
	3	0.155
	4	0.214
	5	0.039
COFIROUTE	1	0.081
	2	0.129
	3	0.178
	4	0.243
	5	0.049

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

④ サービス水準を確保するための仕組み

(a) サービス水準の管理

高速道路の維持管理の水準については明文化されているものではありません。コンセッション契約の仕様書は長期間を対象としているため、サービス水準の管理という具体的な課題に対して明確な記述がされていないのが現状です。コンセッション会社が実現すべきパフォーマンスは、会社と国が5～7年ごとに結ぶ業務契約の中で示されており、主な項目として利用者満足度、維持管理、交通量等があります。

高速道路については、契約実施状況をコントロールする機関（RCA：管理代表団）が存在しています。状況に不備があれば、管理代表団は高速道路会社に指摘を行い、改善のため、業務契約の枠内で協議が行われます。

(b) 監査組織

コンセッション会社の監査はフランス設備省道路局高速道路コンセッション会社コントロール・ミッションが行います。建設・維持管理課と運営・高速道路サービス課の二つの部署があります。

(iv) 道路管理権限

道路交通の権限区分については、フランスも日本と同様に道路法と道路交通法が並立しています。道路法では道路の建設、維持、運営について規定されており、道路交通法では道路交通の安全に関する規制について記述されています。

① 組織の根拠法令

フランスでは、管理者ごとに国道、県道、市町村道の管轄が区分されています。以前はどのような路線を国道にするかというような明確な法的規定が存在せず、路線ごとに道路管理者が行政命令（アレテ）に基づき決定していました。しかしながら、2004年8月の地方分権法第18条第2項により、国が管理する道路は「高速道路、ならびに国及びEUの利益に合致する整合的な道路ネットワーク」と定義され、高速道路の管理区分が明確にされています。

② コンセッション会社への権限移譲

表 1-4-19 高速道路コンセッションにおける一般的な官民の役割分担

	国	コンセッション会社
権利の付与	会社に高速道路の建設、維持、運営の権利を付与。	
資金調達	場合により補助金を供与。	国の保証を受けることなく資金調達を行う。
用地取得		自らの負担で用地を取得する。
建設	建設終了後、完成検査を実施。供用開始の許可を出す。	（詳細）設計、建設を行う。
通行料金の設定	会社が提示する料金の審査、承認。	業務契約の範囲内で原則的に会社が毎年決める。
運営	・ 年次報告書等を介した会社の状況の監督 ・ 例外的に交通遮断が必要な場合の交通遮断の許可 ・ 会社が運営を履行できない状態にある場合の臨時的な運営の代行	原則として維持、運営に関わる以下のような事項は会社が行う。 ・ 維持管理 ・ 料金収受 ・ 付属施設の運営委託 ・ クレームへの対処 ・ 交通の遮断と制限の実務
施設や構造物の追加・変更	会社の提示する追加・変更案の承認	国の承認を得て、会社は施設や構造物の追加・変更が可能
契約満了時	会社からコンセッションに関わる全ての権利を引き継ぐ。	コンセッションされた資産を全て国へ引き渡す。

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

(v) 通行の禁止及び規制と根拠法令

コンセッション会社が管理する有料の高速道路における通行の禁止及び制限は、以下のとおりです。

高速道路における通行の禁止及び制限は、プレフェ^⑥が決定権限を一元的に有しています。（道路交通法（R）411 条 18 項）。高速道路における通行の禁止及び制限は、プレフェの行政命令（アレテ）により、コンセッション会社が国とのコンセッション契約に基づき実施します。また、高速道路上で通行の妨げとなる不可抗力が生じた場合や自然災害等による緊急な通行の禁止及び制限が必要な場合、即座にプレフェに通知をするとともに、高速道路利用者に対してこの規制内容を即刻周知させなければなりません。

一方、国家警察または憲兵隊は、高速道路上の通行の禁止及び制限の行使権限はなく、あくまでも警察権限の範囲内での違反防止、取締りを行います。

なお、フランスにおける通行の禁止及び制限ならびに交通違反の防止・取締りの行使権限は、次の図のようにまとめられます。

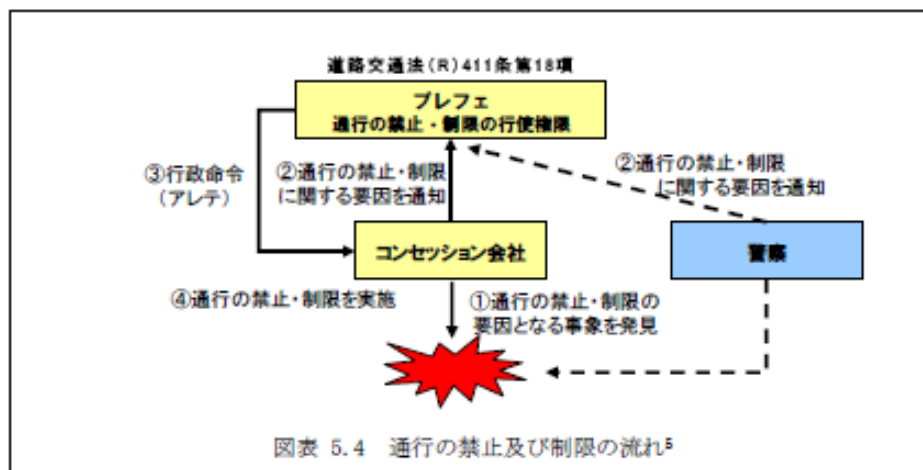


図 1-4-10 通行の禁止及び制限の流れ

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

^⑥ 1982 年 5 月 10 日の政令第 82-389 号にて地位を規定されている。その内容は「県における国の権限の保持者であるプレフェを各県に派遣する。政府から派遣されたプレフェは首相及び各大臣からの代理人となる」とある。プレフェは閣議で決定され、大統領の政令により任命される。

(vi) 運用基準やガイドラインの有無とその内容

通行の禁止・制限は、プレフェが決定権限を一元的に有しており、コンセッション会社はプレフェの命令（アレテ）を受け通行の禁止・制限を行います。このため、国とコンセッション会社のどちらが規制を実施するかを判断する運用基準やガイドラインは存在しません。また、コンセッション会社が降雨や地震などにより通行禁止や制限を実施する際の定量的な数値による運用基準やガイドラインも存在していません。なお、日本の場合は、機構と高速道路会社が各々の権限で通行止めを実施することができます^⑦。

表 1-4-20 通行の禁止及び制限並びに交通違反の防止・取り締まり行使権限

	プレフェ		コンセッション会社
	警察	道路管理者	
通行の禁止及び制限 (車両制限令違反、危険物積載車両に起因するものを除く)	通行の禁止・制限の権限は有しない。 ^⑥	プレフェが通行の禁止・制限の決定権限を有し、通知内容によって行政命令（アレテ）を発する。 (道路交通法 R411 条 18 項)	プレフェの行政命令（アレテ）により、通行の禁止及び制限を実施する。 ^⑦ 常に、安全で快適な交通を継続的に保障するという義務 (コンセッション契約 13 条 1 項) のもとでプレフェの行政命令に従う。 通行の禁止及び制限の内容は、あらゆる手段を用いて、適宜、利用者に周知しなければならない。 (コンセッション契約 15 条)
【参考】			
交通違反防止・取締り	高速道路における交通警察権限はプレフェが有する。 (道路交通法 R411 条 9 項) 内務省の国家警察が都市部、国防省の憲兵隊が地方部を管轄し取締る。 ^⑧	—	取締り権限はない（違反者を発見した場合の通知程度 ^⑨ ）。警察の依頼によりパトロール等、一部協力することがある。

出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

(vii) 関係機関との協議・調整

コンセッション会社は、通行の禁止及び制限に関してプレフェの命令（アレテ）を受けて執行するため、工事や気象状況によって通行の禁止・制限の必要があるとき、事前に高速道路管轄の県の担当課に連絡を入れます。通常、県の交通安全課（道路管理者）の課長がプレフェの任務を代行する形で命令（アレテ）を発令し、コンセッション会社が執行します。ただし、コンセッション会社は、放置・落下物、交通を妨げる貨物や事故車等の緊急を要する移動については、協議・調整なく自らの判断で行うことができます。

^⑦ 道路交通法第 75 条の 3 の規定による

(viii) 罰則

取り締まりは警察が実施し、刑法 131 条 13 項の規定により、5 段階の違反レベルで罰金行政罰が科せられます。

(ix) <参考>コンセッション方式に至る経緯

「フランスの高速道路政策」(2011 年) 西川了一より転載

① 高速道路の誕生と発展 (1950~60 年代)

フランスでは 19 世紀半ばに鉄道が登場し、主役となりましたが、20 世紀に入り自動車が登場し、陸上交通の主役となりました。このため、道路整備の必要性が高まり、1930 年代には国道、県道などの総延長は約 8,0000 km に達し、当時としては世界最高の道路網を有していました。このため同国は、新たに高速道路を建設する必要はないとの方針を採っていましたが、戦後の急速なモータリゼーションに対応するため、1950 年代になって、ようやく高速道路整備に着手することになりました。

戦後の道路整備は、1951 年の道路整備特別基金 (FSIR) の創設による道路特定財源制度でスタートし、高速道路の整備も一部の都市高速について計画されましたが、この制度は財政の逼迫によって骨抜きにされて道路整備は遅れました。しかしながら、1955 年には、自動車保有台数は 500 万台を超え、道路の状況は近い将来飽和することが予想され、また経済も好転し高度成長期に向かうことが期待されました。

こうした状況のもとで、早急に高速道路の整備を行う必要が認識され、1955 年 4 月に高速道路法 (法令 55-435 号) が制定されました。

法案審議の過程で、「道路は無料」の原則論と、「背に腹は代えられない」とする現実論とが激しく衝突し、結局、同法第 4 条で「高速道路の利用は原則として無料です。しかし特別な場合、高速道路の建設および管理は国から地方公共団体、その連合体、商工会議所または公共の利益を優先する SEM (混合経済会社) にコンセッションすることができる」と規定することとなりました。

これに基づき 1956~63 年までの間に 5 つの SEM およびモンブラントンネル会社 (Société Tunnel du Mont-Blanc : STMB) が設立され、有料による高速道路建設がスタートし、最初の高速道路 (28km) は 1961 年 3 月 1 日に ESCOTA 社により開通しました。

1960 年代の都市間高速道路の整備は、主として SEM の手によって行われ、建設のテンポも当初の年間 50km から 150km に上昇しましたが、1970 年時点での供用延長は 1,152km にすぎませんでした。その間に高速道路整備を求める声が各地で強くなり、高速道路を国土開発の重要な手段と見なす考えも強まりました。

② ポンピドー政権下 (1969~81 年) の高速道路整備

1969 年に就任したポンピドー大統領は、前任のシャルル・ドゴール大統領よりも、道路整備の優先順位を高めました。新たな設備大臣として任命されたシャランドンが高速道路

制度を次の 3 点において修正しました。すなわち、新規のコンセッションに民間会社の参加を認めたこと、既存の SEM の自立性と責任を高めたこと、1970 年代に 3,000 k m の高速道路の建設を行うことでした。

シャランドンは、民間会社が新たな資金調達先となり、建設費と維持管理費を低下させ、かつ SEM の活動に良い刺激を与えることを期待していました。コンセッションの競争入札が 1969 年に開始され、1970 年から 73 年の間に、4 つの新規の民間有料道路会社にコンセッションが付与されました。これらの新規のコンセッション会社はすべてフランスの公共事業を請け負う建設会社及びフランスの銀行によって結成されていました。有料道路は非常に長期の投資であり、資金の回収に 25 年以上を要すると予想されました。明らかに、投資家は他の利益があると期待しない限り、このように長い回収期間を容認しませんでした。銀行が出資（相対的に少額の株式しか保有しなかった）したのは、投資から得られる利益よりも、債券の発行手数料収入を期待したからであるとされています。建設会社は、通常主要な株主でしたが、当初の高速道路の建設により、十分な利益を上げることができると、資金回収の遅れを容認することができました。

設備省は、競争入札にあたり路線を指定しましたが、詳細設計、資金調達、経営、運営、計画は各会社の提案に委ねました。設備省と財務省の担当官によって構成された選定委員会が、国からの無利子貸付金（総費用の 25% 以下）、株主から提供される資本金および準備金（総費用の 10% 以上）、政府保証の付かない借入金（総費用の 15% 以上）、費用見積及び交通量予測の質と信頼性、さらに最初の 2 つの競争入札においては、高速道路の開通時期の早さに基づいて選定を行いました。

シャランドンは、SEM が自らのパフォーマンスと自己責任を向上させる努力を促すために独立性と自立性を与えました。彼は SEM に、料金収受だけでなく、道路の設計、建設、及び維持管理の責任を持たせました。SEM は民間会社に対するような競争入札によってではありませんでしたが、十分なコンセッションが付与されました。通常は新規のコンセッションは主要な幹線から出る枝線に対して付与されました。SEM は、しばしば当初のコンセッション期間の満了時期に、新しい区間のコンセッションを引き受けることを条件として、コンセッション期間を延長されました。

政府は新たなコンセッションの付与において助成を与えることについて、SEM であるか民間会社であるかにかかわらずなく、以前ほど寛容でなくなりました。これはシャランドンのコンセッション会社の自己責任を高める方針と、財務省の費用抑制方針に沿うものでした。1970 年からは、建設貸付金は政府が不採算であると認めた区間に限られ、新規の貸付金は金利を付して返済されることとなりました。政府保証の借入金は 70% を超えることができなくなりました。とはいえ、1970 年代の初めには、以前ほどではないにしても、かなりの額の補助が民間会社と SEM に与えられました。

1970 年代の石油ショックにより、道路の建設費が高騰し、新規のコンセッション会社の多くに深刻な問題を引き起こしました。フランス政府の建設物価指数は、1970 年代の半ば

の数年間は年率 20%の上昇を示しました。1970 年代の初めまでは、430 万フランであったキロ当たり建設費は 1978 年までには 1,000 万フランに上昇しました。金利も同様に上昇し、新規のプロジェクトの資金調達コストを増加させました。

これらの問題は交通量の伸びの鈍化と政府の料金改定を抑制する方針によって悪化しました。1970 年と 1975 年の間には、キロ当たりの平均交通量は、リール〜パリ〜リヨン〜マルセイユ間の縦貫路線では 71%も増加し、5 つの SEM 合計でも 39%増加しました（キロ当たり 13,000 台から 17,000 台）。しかしながら、1974 年から交通量は、伸びなくなり、1970 年代の終わりには再び増加に転じはしましたが、以前よりもずっと低い伸び率となりました。

エネルギー危機によって引き起こされたインフレ率を抑制しようとする財務省の方針により、料金改定率はインフレ率の約半分に削られました。1970 年代の終わりまでに、4,054 k mの都市間高速道路を含む 5,235 k mの高速道路のうち、ほとんどがコンセッションにより開通しましたが、多くのコンセッション会社、特に 4 つの民間会社は、すべてのプロジェクトが 1970 年代に建設されたために、深刻な財政危機に陥りました。いくつかの SEM も、1960 年代に建設された重交通量路線からの利益の一部が 1970 年代に建設された交通量の少ない路線の損失によって相殺されていたため、問題を抱えていました。

③ ミッテラン政権下の高速道路政策

ジスカールデスタン大統領の保守党政権からミッテラン大統領の社会党政権に移行した 1981 年から、高速道路政策の改革が始まりました。設備省の新大臣となったシャルル・フィテルマンはミッテラン連立政権における共産党からの入閣者であり、当初は 1994 年までにすべての高速道路における料金を廃止しようとしていました。彼は、すぐに料金を廃止することは財政的に不可能であることがわかり、その代わりに 4 つの民間コンセッション会社のうち経営状況が良好なコフィルトを除く 3 社を政府が引き取って、SEM 化するとともに、SEM 間の内部補助制度を導入することにより、料金の格差を 3 : 1 から 2 : 1 に減少させました。

会社間の内部補助を実施するために、1982 年に政府機関である ADF (Autoroute de France) が創設されました。ADF は、SEM に対して新規の貸付金を交付し、SEM から古い貸付金に対する返済を受け取るための精算所 (クリアリング・ハウス) として機能しました。すべての貸付金の債権は国から ADF に引き継がれました。フランス政府は少なくとも 1970 年代の半ば以降、会社内の内部補助を導入していましたが、ADF の創設により、政府は、会社間の内部補助を導入することが可能になりました。これは破綻した 3 つの民間コンセッション会社を政府が引き継ぎ、料金の格差是正政策を実施する (料金格差是正政策は実務的には古い SEM の利益と後発の SEM の損失を増加させたので) ために必要でした。ADF 全体の収支は、1980 年代の後半から、主に交通量の伸びの回復および 1980 年代初めから中頃の新規のコンセッションの付与の減少によって、利益が出始めました。

また、この改革は、政府の政策の転換を示しています。1960 年の高速道路整備計画は、どの路線が建設されるべきかを決定するための適切な指標として、個別の区間の交通量と採算性に重点を置いていました。それによって政府が料金による資金調達を可能にするためでした。1969 年から 70 年のシャランドンの改革は民間会社をコンセッションに参加させることによって料金への依存を強化し、SEM の独立性と自己責任を高め、政府貸付金を減少させました。しかし、同時に、おそらく気づかれないうちに、彼の高速道路建設速度の 3 倍化は、次第に会社内の内部補助を導入させ、個別路線の採算性重視の方針を後退させていきました。この過程は石油危機によって早められましたが、おそらく道路網を交通量が少ない路線に拡大していったときに不可避免的に発生したものでした。1980 年代の改革は、SEM の会社内の内部補助と同様に会社間の内部補助システムを創設することによって、このような展開をさらに促進しました。

フィテルマン設備相は上記の高速道路政策の改革と同時に国内交通基本法（以下「LOTI」とする）の検討を進め、同法は 1982 年 12 月に制定されました。これは、世界で初めて移動権を人間の基本的な権利として認めた画期的なものでした。

LOTI は、もともと 1982 年末までに解散することが決まっていたフランス国有鉄道の経営形態を決定するために検討を開始されたものでしたが、検討の過程で国内交通体系全体について再編する必要性が認識されたために、鉄道をはじめとして、道路、河川交通、航空等のすべての交通モードを対象にして策定されたものです。

LOTI の特色としては、交通政策の策定・実施に当たり地方分権の推進が強調されたこと、公共交通の重視と政府機関の責任を明確化したこと、さらに重要なこととして、あらゆる国民が自由に移動する権利を保障する「移動権」が明確に規定されたことが挙げられます。

この LOTI と、これに基づく各種の法令が高速道路政策に与えた影響は以下のとおりです。

(a) インターモーダルな社会経済評価の義務化

LOTI 第 14 条では、インフラ整備における公共投資は、社会経済的な効率性に基づいて決定されるべきであり、それは利用者のニーズ、安全性、環境保護、国家計画の目標、国土整備政策、国防上の必要、国内及び国際的な交通の見通し、資金調達費用、及び環境費用等の社会的費用を含めた総費用を考慮すべきであるとされています。さらに、大規模なインフラの整備に当たっては、環境費用、安全性、健康等の社会的費用を含めた統一的な指標で、異なるモード間の比較を行うべきであるとされています。

道路については、LOTI に基づく 1984 年 7 月 7 日付政令およびそれを具体化する 1986 年 3 月の道路局長通達等により、延長 25 km 以上の 2 × 2 車線以上の高速道路および投資額が 5 億フランを超えるプロジェクトについて、国土の均衡ある発展、交通安全、利用者便益、環境・他の交通機関・雇用・エネルギーへの影響、政府とコンセッション会社の財務収支等 10 項目の指標による社会経済評価が義務化されました（奥野、栗田、杉山 1997

年)。

さらに、上記のような事前評価だけでなく、事後評価も義務化され、コンセッション契約に路線名と実施時期を規定することとされました。

(b) 計画策定・実施過程への地方、労働組合等の参画—地方分権、民主化との整合

LOTI 第 4 条では、総合交通政策の策定と実施は、地方分権化と民主化のため、地方自治体及び労働組合等すべての利害関係者の代表の参加の下に行われるとされています（安部 1986 年）。

(c) 移動圏の確保のための高速道路計画の拡大

LOTI に基づいて制定された 1995 年 2 月国土整備の開発指針に関する法律（パスクワ法）では以下の目標が設定されました。

- ・パリと地方及び都市と農村の均衡のとれた発展を目指す
- ・交通・通信のインフラ整備によって雇用を創出する
- ・EU の中心としてのフランスの地位の確保

また、移動権は、以下のとおり高速道路、高速鉄道へのアクセス時間および距離の明確化という形で具体化されました。

「2015 年には、国道網との連続性を持つ 2 × 2 車線の自動車専用道路または高速道路、または高速鉄道網の駅から自動車で 45 分または 50 km を超える場所には、いかなる市町村もなくなる。」（第 17 条第 1 項）

ここでは人権としての移動権の確保において、高速道路と公共交通機関としての TGV が同等に取り扱われており、当初の公共交通機関重視という考え方は後退しているといえます。

このような変遷の中で、フィテルマン設備相の在任中こそ、高速道路の整備速度は若干低下しましたが、退任後の 1988 年および 1990 年には、移動権の確保を理由として、以前よりも野心的な高速道路計画が策定され、実施されていきました。

(d) 高速道路整備の進展（1988～92 年）

1980 年代の初めに決定された政策は、1988 年及び 1990 年の道路整備基本計画に基づく都市間高速道路の大々的な拡張政策によって再度是認されました。

1990 年の計画では、都市間高速道路の整備延長は、9,530km とされました。これは年間 350 km を開通させることを意味し、1980 年代初めの 3 倍、1980 年代半ばの 2 倍の速度でした。以前と同じく、内部補助が新規建設のための主要な資金調達方式とされていました。実際に新計画の建設速度は、明らかに SEM の会社内及び会社間の内部補助を前提として、合理的な交通量の増加、インフレ率に連動する料金の改定、及びコンセッション期間の 2015 年までの延長を考慮して決定されました。

しかしながら、ADF の利益を高速道路以外の用途に使用するために吸い上げ、料金改定率を制限したいという財務省の意向により、加速された高速道路建設速度に対する深刻な脅威が提起されました。すなわち、1989 年と 1990 年に財務省は ADF の 24 億フランの利益のうち 21 億フランを、国に対する債務の返済に充て、新規の道路建設のためには 3 億フランしか充当させませんでした。財務省は、料金改定に対しても消極的でした。それは彼らの関心が高速道路の建設よりも、インフレと独占の問題にあったからです。将来の料金引き上げに関する不確実性は、民間高速道路会社にとって新たなコンセッションを引き受ける際の深刻な問題でした。1990 年代の初めに、設備省はコフィルトに新規のコンセッションを引き受けるよう圧力をかけましたが、コフィルトは財務省が将来の料金改定率について保証を与えないことを理由に拒否しました。SEM は将来の料金改定の保証なしに新規区間の建設を引受けましたが、彼らは財務省が料金改定率をインフレ率以下でしか認めなかった場合には計画された速度で建設することは不可能でした (Gomez-Ibanez and Meyer 1993)。

(e) 1994 年の改革

1990 年計画を改定した 1992 年の高速道路整備基本計画は、さらに高速道路の整備を加速するものであり、これを実現するために以下の 2 つの必要が生じました。

- ・ ADF による調整メカニズムが限界に達していたため、それ以外の手段による SEM の財務基盤強化
- ・ 監督省庁との計画契約 (Contract du plan) 締結による SEM の責任の明確化

第 1 の目標達成のためには、SEM がそれまでに受領した借入金を自己資本化し、さらに財政基盤が安定している 3 会社を“親会社”として地域ごとに決算を統合しました。その結果、国は、直接または ADF を通じて親会社 3 社の資本の 45% を保有することとなりました。また、各親会社は、子会社の資本の 95% 以上を保有しました。

このように SEM は地域ごとに 3 グループ (ASF-ESCOTA、SANEF-SAPN、SAPRR-AREA) に再編されましたが、各社の経営の自立性と一貫性は維持されました。ただし、財政的に最も脆弱な会社は、極めて有利な条件で貸付を受ける権利を得ました。同時に、この改革により、高速道路網の運営上望ましい地理的一貫性が確保されました。

1994 年の改革のもう一方の柱は、国と各コンセッション会社の計画契約の締結でした。1995～99 年を最初の期間とする 5 年間の計画契約により、投資、料金政策、財務目標、運営に関して国とコンセッション会社双方の義務が明確になりました。

従前には、通行料金は各コンセッション会社の提案に基づき、国がその都度決定していました。これ以降は、インフレ率を基準に現行の通行料金、当該会社の財務状況、高速道路網拡張の見通しを勘案して、以下の式で料金改定率が各社ごとに決定されることとなりました。

料金改定率の上限 = 70% × 前年の消費者物価上昇率

(f) EU 指令の影響 (1998 年)

フランスにおいては、新規路線の建設については、上述のように地理的条件に基づき、隣接する路線を運営しているコンセッション会社に割当てられてきました。しかしながら、1998 年以降、EU 指令及びその国内への適用法に鑑み、新規路線のコンセッションは、欧州レベルでの国際競争入札に付され、それぞれ独立の契約となりました。これにより、従来からのプール制路線と、新規の独立路線とが併存することとなりました。

新規路線には ALIS 社 (A28 号線) やエファージュ社 (ミヨー高架橋) など、新たな民間会社が参入しています。

(g) 2000 年の改革

2000 年に実施された高速道路部門に関する 2 つの改革は、SEM の財政状況及び経営に大きな影響を与えました。

第 1 の改革は、SEM がそれまで享受していた会計上の優遇措置を廃止したものです。具体的には、従来認めていた、コンセッションの初期の財政的に苦しい時代の損失を繰り延べ構造基金として積み立て、経営損失として計上せず、次第に交通量が増加してきたときにこれを取り崩す会計手法を廃止しました。これは、一般の民間会社と条件を同じにすることにより、コンセッション付与における競争性と公平性を確保する目的で実施されたものです。この変更の見返りとして、SEM のコンセッション期間を従来よりも 12~15 年延長しました。

第 2 の改革は、2001 年 1 月 1 日からの有料高速道路に対する付加価値税 (VAT) の適用でした。これは、高速道路の通行料金を VAT の課税対象から除外することが、EU 条約に違反しているとする EU 司法裁判所の判決に基づくものです。

(h) SEM の一部民営化

2001 年 10 月、国営企業 (通信、航空、エネルギー) の民営化政策を推進していた政府は、その一環として、政府が保有する ASF 社の株式の一部を売却することを発表しました。2002 年 3 月に、株式の過半数は政府が保有し、残る 49%分 を市場で売却しました。ASF 社がフランス最大、ヨーロッパでも第 2 位の規模の高速道路会社であること、コンセッション契約において、明確な形で料金改定が認められていること、収入の大半を料金収入が占める一方で、今後も交通量の堅調な伸びが期待できることから、同社株は安定成長株として市場で高い評価を受け、売却は予想を越える好結果となりました。この売却の成功により、政府は同社のさらなる株式売却のみならず、SAPRR 社、SANEF 社の株式売却についても検討を始めました。

2003 年末に国土整備開発省庁間委員会 (CIADT) が開催され、2025 年までの大規模交通インフラプロジェクト 50 件が採択され、うち 2012 年までの 35 件のプロジェクトに必要な 200 億ユーロのうち、75 億ユーロを国が負担することが決定されました。その財源とし

て、財務省は、ASF 社の残りの政府保有株式、並びに SAPRR 社及び SANEF 社の株式の売却益を充てるべきであると主張しました。一方、設備省は、2020 年までのインフラ整備計画を賄うための財源として、SEM は国営のままとし、その配当金を財源に充てるべきであると主張しました。結局、設備省案が採用され、国は SEM の株式を売却せず、配当金を長期的な道路を含む交通インフラ整備財源とすることが決定されました。また借入金比率の高い資金構成を改善するため、SAPRR 社及び SANEF 社については増資することとされ、株式が市場で売却されました。

(i) SEM の完全民営化

2005 年 5 月 29 日の EU 憲法条約の批准が国民投票で否決されたことの責任をとり、ラファラン首相が辞任し、ドミニク・ドヴィルパン首相が就任しました。同首相は、施政方針演説で、従来の方針を転換し、高速道路会社の国保有株式を売却すると発表しました。

政府は、今回の売却に際しては、一般市場への売却ではなく、競争的対話入札手法を採りました。すなわち、入札参加者は価格だけでなく、買収後の経営方針・ビジネスプランを示し、国、高速道路会社、そしてその社員にもたらす利点を説明することが求められました。同年 2 月に、フランス政府は高速道路会社 3 社の政府保有株式の売却先を発表し、ASF 社はフランスのヴァンシ、SAPRR 社はオーストラリアの投資銀行であるマッコーリーとフランスのエファージュの連合、そして、SANEF 社はスペインのアベルティスが売却先として選定されました。

(3) 道路課金の状況

1) 重量貨物車への課金

(i) 導入の背景

フランスの重量貨物車課金である「HGV eco-tax (TPL : Taxe poids lourds)」は、導入発表当時、2013 年 6 月の導入が予定されていましたが、その後 2013 年 10 月 1 日に延期されました^⑧。さらに 2013 年 9 月には政府による公式発表が行われ、2014 年 1 月 1 日からの再延期となっていました、ジャン＝マルク・エロー首相自ら、さらなる延期を発表するに至っています。

重量貨物車課金 TPL は、サルコジ大統領就任（2007 年 5 月）後に組織された「環境グルネル懇談会」^⑨における合意事項に基づいたプロジェクトであり、「環境グルネル最終報告」^⑩において示された方策のキーとなる環境課税です。

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進められ、2008 年 4 月に環境グルネルの決定事項を実施する最初の法案、「グルネル第一法」が公表され、トラックの環境への負荷を減らすために、Eco-tax の導入施策案が公表されました。

2010 年 7 月に制定された「グルネル第二法（環境に関する国のコミットメント）」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 14,000km を走行する 3.5 トン超の重量貨物車に対して課金（税金。Eco-tax）する計画が明らかになりました。



2013 年 4 月にアルザスでテストを行い (TPLA)、
2013 年 7 月に全国展開する予定です (TPLN)。

図 1-4-11 重量貨物車課金の導入計画

出典：Ecomouv 社

^⑧ 2013 年 2 月に正式な発表があり、第一ステージとして、2013 年 7 月から予行演習期間としてボランティアベースでの導入（課税対象外）を開始し、第二ステージとして 2013 年 10 月 1 日から対象全道路、対象全車両に向けて導入されることになっていた。

^⑨ 2007 年 7 月に組織化。国・地方自治体・経営者団体・環境保護団体等が参加。

^⑩ 「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が報告された。

環境グルネル法：2009 年制定。気候変動対策。法案の目的は「温室効果ガス排出の削減」「自然環境と生態系の保護と修復」「健康や環境へのリスク管理」

(ii) 導入の目的

フランスの重量貨物車課金 TPL は、「利用者負担」を徹底し、道路利用に関して、できるかぎりフェアな状況を形成するという目的をもった道路課金制度です。フランス国民だけでなく他国民も含め、フランスの道路を利用する利用者全員に適用されます。

TPL は Eco-tax として導入されるなど、環境重視の姿勢のもとで進められました。道路への課金によって交通手段の選択肢を広げ、道路の利用を減らし、道路貨物運送から発生する環境へのマイナス影響を減少させることが、環境グルネル法に基づく当初の目的でした。しかしながら、年月を経るにつれ、交通モードを変化させて環境負荷を低減するとともに、道路交通そのものの需要を減らすことが主要目的とされています。

長期的には、有料道路と有料でない道路の交通需要をバランスさせ、全国の道路利用を最適化させることや、空積載での通行や過積載車を減らすことで、短中距離交通を合理化することも目的としています。派生的に、輸送量を減らすために生産を最適化する、より効率的な利用を促し自動車輸送の効率化を図るといったこともあります。

その他、総合的な交通戦略のもと、あらたなインフラ整備のための財源を確保し、複数の輸送手段を確立し、持続可能な交通政策を導入して、自動車から他の交通機関へのモータリシフトを促進するための、新しい社会インフラ形成に向けた財源確保の意味合いもあります。

(iii) 導入の延期

TPL は、導入開始日から、フランス全体において適用されることとなります。導入開始日は、法令により定められることになっていますが、現時点では、2014 年 1 月 1 日スタートとの発表から、さらに延期されることになり、導入日は明らかにされていません。なお、正式導入開始前には、テストランが行われる予定です。

2014 年 1 月導入開始との延期発表の際には、「新たな道路課金システムが『完全なる安全性』のもとに導入されることを保証するため」に、延期を決めたと発表されました。延期の理由としては「オペレーション上の問題」があり「技術的な精度の向上を図る必要がある」こと、また「前政権（導入決定段階における政権^⑩）の準備不足と、問題点（システム設計と技術面における難しさ）への認識の甘さ」が挙げられています。背景には容易に解決しがたい問題点あり、この問題が解決されなければ導入はできないといわれていました。

再延期となったここ数週間の報道では、一部地域で、物流業者や農業従事者、企業経営者などを中心に、TPL を含む新税制に反対する激しいデモが行われたことが伝えられています。政府は、現オランダ政権の不人気もあって、増税強行は難しいものの税収確保の必

^⑩ サルゴジ政権（2007 年 5 月～2012 年 5 月）。現在はフランソワ・オランド大統領

要性は高いという、苦しい立場に置かれているようです。

現政権は、Eco-tax が「balanced and responsible」として機能するために、一つ一つ段階を踏んで導入することが必須であると主張しています。計画段階においては、Eco-tax は「物流サービスコストのアップにつながるため」、「物流業者はその分をクライアントへの請求に載せることができる」、すると「そうした価格体系も手伝って、モーダルシフトを促す」仕組みであると議会に対しても説明されていたことを強く主張することで、物流業者との対立を避けたいもようです。

なお、予定されていた 10 月 1 日に向けた車両登録の出足は鈍く、9 月初旬時点で登録申請の手続きを行った車両は、国内対象車両 60 万台のうち約 3 万台、うち、登録が完了した車両は約 2 万台であったと報道されており、課金システムの普及遅延も一つの要因である可能性も否めないのではないかと思います。

2) 重量貨物車課金の概要

フランスの道路課金システム TPL は、EU 指令であるユーロビニエツ指令^⑫及び ETC 指令^⑬に沿ったかたちで形成されています。

課税 (eco-tax) 形式でフランス本土に導入され、3.5 トン超の重量貨物車を対象に走行距離に応じて課金を行います。指定された高速道路 (motorway) と国道 (highways of the state road network) を対象としており、ディーゼル税 (1 リットルあたり最大 0.4284 ユーロ) 等、既存の税金はそのままに、課金分を上乗せするかたちで課税されます。

なお、システムの運営は、Ecomouve 社 (後述) に委託されています。

これまで無料であった国や地方の公的道路を利用する重量貨物車に課金するという、この仕組みにより、新たな財源が確保されることになります。特に、スペインやイタリア、ドイツといった国からフランス国内に入ってくる外国籍の重量貨物車に対して課金することにより、収入を生み出すという点が、これまでと大きく異なります。これまでは、これら外国籍の車両は、ドイツやスイスで実施されている重量貨物車に対する課金や、フランス国内の有料の高速道路を避け、フランス国内の無料の道路を選択して走行するといった傾向もあったと考えられ、道路課金制度の導入により、フランスの道路を利用する際の課金状況のギャップを埋めることができるようになります。現実の状況に見合ったシステムであるということができるでしょう。

(i) 対象道路 (Taxed Road)

重量貨物車課金は高速道路と国道^⑭を対象としますが、すでに有料である高速道路、国道の有料部分は除外されています。また、課金対象道路であっても重量貨物車による利用がほとんどない区間 (両方向合計の重量貨物車の交通が 1 日 800 台以下)^⑮は除外されています^⑯。都道府県道であっても、高速道路や国道からの交通シフトが予想される箇所は、対象

^⑫ Directive 2006/38/EC dated 17 May 2006 of the Parliament and the Council modifying Directive 1999/62/EC concerning the taxation of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, known as "Eurovignette"

Ruling of the Commission 2009/750/EC concerning the definition of the European toll automatic toll payment system and its technical aspects. : 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生じるようになった。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ツ指令を制定し、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。

^⑬ Directive 2004/52/EC of the European Parliament and the Council of 29 April 2004 on "Interoperability" : 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

^⑭ 「the French Highways Code」 L. 121-1 において定義されている

^⑮ not belonging to the Trans-European network as defined in decision n° 1692 / 96 / EC of the European Parliament and Council of 23 July 1996 (community guidelines for the development of the Trans-European transport network).

^⑯ The non-taxable national network is defined in decree n°2009-1588.

に含まれます。また、フランス中心部を離れていても、有料制を敷いている近隣諸国の道路に隣接している道路も対象とされています。対象となる道路の総延長は、約 15,000km（主要国道と無料の高速道路 10,500km、都道府県道 5,000km）です。



図 1-4-12 課金対象道路

出典：Wine and Spirits Shippers Association(WSSA)

<<https://wineandspiritsshippersassociation.wordpress.com/2013/09/26/french-eco-tax/>>

すべての国道が対象であり、3分の2が現在無料である国道、残りが、既存の有料道路や、新たに導入される課金制度により迂回交通が予測される地方道やその他の道路です。

すでに有料とされている高速道路、交通量の少ない道路（(Decree n°2009-1588 of 18th December 2009 にて規定）、特別に規定されている地域の道路（Decree n°2011-910 of 27th July 2011 にて規定）は除外されています。

「国境地域」と定義されている地域の道路^⑭については、1kmあたりの課金レートが減額されます。Aquitaine、Midi-Pyrenees の2地域については30%減額、Brittany 地域については50%が減額されます。山脈が多く走り、大きく迂回して走行せざるを得ないため、直線距離との比較感から、減額割合が決定されているといわれています。

高速道路と国道のほぼ全てが有料道路もしくは課金対象道路となることから、都道府県道への大量な交通シフトが予想されています。近隣諸国の実施状況からは、都道府県道も、重量貨物車課金（eco-tax）の対象となる可能性があります。なお、都道府県道を対象に含める場合には、自治体審議会による2年間の協議を経て、国レベルの審議が行われ、その後法令で定められることになります。

正式導入の前には、試行期間が設置され、ボランタリーベース、税金徴収なしのかたちで、試験導入されることが決まっています。

（ii）対象車両

課税対象車両は、3.5トン超の重量貨物車であり、フランス国内の車両も外国籍の車両も同様に課金の対象となります。フランス国内登録車60万台、外国登録車20万台、計80万台が対象となると想定されています。

公益サービスのための車両^⑮、軍用車両、農作業車両、牛乳運搬車等は、課税対象外とされています。公的交通機関及びバス等、人を輸送する車両についても課税対象とはなりません。

なお、フランス国内において登録している車両は、課税対象道路の通行有無に関わらず、車載器を搭載する義務があります。外国籍の車両については、課税対象道路を通行するのであれば車載器搭載義務を負います。また、走行中はスイッチをオンにしておく義務があります。

対象車両は、オンラインで事前登録を行い、課税対象となる走行を行うごとにEco-Taxを支払うことになり、GPSに対応した車載器の搭載が義務付けられています。

なお、支払い義務を負うのは、車両自己所有の場合は所有者、リースまたはサブリースの場合は借り手、車両運転者、その他対象車両利用者となります^⑯。

^⑭ 2011年3月2日の法令（2011-233）で規定。ヨーロッパ主要都市との距離により、特別措置を図ることが定められている。

^⑮ French Road Code R.311 に規定

^⑯ French custom code 272 に規定

(iii) 料金体系（課税体系）

課金額は走行距離に基づいて計算されます。これは「利用者負担」「受益者負担」の考え方に基づくものです。課金ポイント（仮想）の通行をベースに計算される仕組みであり、ドイツの課金制度と同様の「ポイントベース課金」です。

課金対象道路は課税基本区間となるセクションに分割されています。たとえば、交差点と交差点の間が1セクションといった具合であり、「charging sections of taxed road」と名づけられています。課税区間の距離が非常に短いケースなどでは、隣接する複数のセクションを合わせて一つの課金セクションとして取り扱うといった対応が行われている場合があります。課金区間の距離は一番長いところでも **5km** とされています。

課金区間ごとに課金ポイント（仮想）が設けられており、該当課金区間の距離にもとづいた課金額が設定されています。課金対象道路を利用し、課金区間として設定されている区間の課金ポイント（仮想）を通過すると課金の対象となります。課金ポイントを通行すると、該当課金区間の距離に相当する課金額が加算されていきます。

総延長 **15,000km** の課金対象道路上に **4,100** の課金ポイントが設置されています。

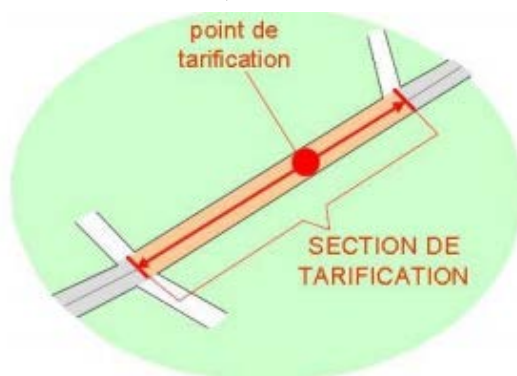


図 1-4-13 課金ポイントと課金区間の概念

出典：エコロジー・持続可能開発・エネルギー省

料金は設定された **1km** あたりのベースレートと走行距離によって決定されます。

ベースレートは、1) 車種、2) 排気量 (Euro エミッションクラス) により決定されます。車種ごとに **1 km** あたりのレートが設定されており、排気ガス量 (ユーロクラス) や、走行地域、渋滞度合い等により軽減される仕組みです。なお、車両のカテゴリーは PTAC (gross vehicle weight rating : 車体総重量、連結車両重量) 基準と車軸数^⑩に基づいて定められています。

^⑩ 重量貨物車課金について定めた Decree n° 2011-234 of 2nd March 2011 に規定されている

課金の基準レートは走行 1km あたりにつき設定されており、毎年見直しが行われます。
2013 年の適用レートは下記のとおりです。

カテゴリー 1：車両総重量 12 トン未満／2 軸 1km あたり 0.08 ユーロ

カテゴリー 2：車両総重量 12 トン以上／2 軸 または 3 軸の車両全て
1km あたり 0.10 ユーロ

カテゴリー 3：4 軸以上の車両全て 1km あたり 0.14 ユーロ

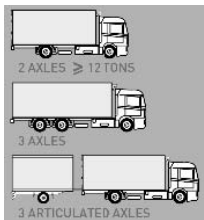
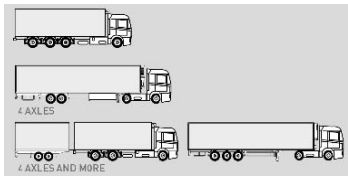
なお、2014 年については、以下のように発表されています。

カテゴリー 1：車両総重量 12 トン未満／2 軸 1km あたり 0.088 ユーロ

カテゴリー 2：車両総重量 12 トン以上／2 軸 または 3 軸の車両全て
1km あたり 0.111 ユーロ

カテゴリー 3：4 軸以上の車両全て 1km あたり 0.154 ユーロ

表 1-4-21 軸重別総重量別での基本料金テーブル

カテゴリー	車種基準	標準 距離料金
Category 1:	2軸かつ12トン未満  2 AXI FS	8,8 €ct/km
Category 2:	2軸で12トン以上または3軸  2 AXLES ≥ 12 TONS 3 AXLES 3 ARTICULATED AXLES	11,1 €ct/km
Category 3:	4軸以上  4 AXLES 4 AXLES AND MORE	15,4 €ct/km

出典：エコロジー・持続可能開発・エネルギー省

また、ユーロエミッションクラスのカテゴリーは次の表のとおりです。

ユーロクラスは車両登録の際に申告することになっています。登録時もしくははしかるべきタイミングで公式書類²¹の提示が必要です。書類提示がない場合には、最も厳しいユーロクラスが適用されることになります。

表 1-4-22 排気ガス基準 (Euro X) 対応別での割引率

	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI及び 電気自動車
標準料金に対する増減	+15%	+10%	0%	-5%	-15%

出典：エコロジー・持続可能開発・エネルギー省

表 1-4-23 カテゴリー別料金表

2013	VÉHICULES ÉLECTRIQUES	EURO VI	EURO V	EURO IV	EURO III	EURO II	EURO I ET ANTÉRIEURS
Catégorie 1 2 essieux 3,5t < PTAC < 12t	6,8 cts €	6,8 cts €	7,6 cts €	8,0 cts €	8,8 cts €	9,2 cts €	9,6 cts €
Catégorie 2 essieux ≥ 12t, PL 3 essieux	8,5 cts €	8,5 cts €	9,5 cts €	10,0 cts €	11,0 cts €	11,5 cts €	12,0 cts €
Catégorie 3 4 essieux et +	11,9 cts €	11,9 cts €	13,3 cts €	14,0 cts €	15,4 cts €	16,1 cts €	16,8 cts €

出典：エコロジー・持続可能開発・エネルギー省

1 キロメートルあたりの課金額は、平均すると 0.12 ユーロ、4 軸以上の重量貨物車は 0.14 ユーロとなっています。

さらに、料金には、地理的条件も加味されます。現時点で地理的要素が考慮されるのは、アキテーヌ、ミディ=ピレネー、ブルターニュの 3 地域です。アキテーヌとミディ=ピレネーは 30%、ブルターニュは 50%の割引があります。その他、渋滞がひどい箇所といった理由により、フランス国内の一部地域では、法令により 1 キロメートルあたりのレートが若干低く設定されます。

以上から、現時点における料金体系は、以下のようにまとめられます。

基本料金(軸重別、総重量別) × (EURO X 別での増減率) ×
 × (特定地域割引率:30%引、50%引)
 × (事前登録割引:10%引、プリペイドでの逐次登録型:0%)

²¹ (Registration certificate or equivalent document, compliance certificate issued by ECMT or manufacturer's certificate) 証明書、ECMT もしくは車両製造メーカーによる証明書

課金レートについては、各々の課金ポイントにおける渋滞の度合いや、事前に設定されたタイムフレームに応じた調整が行われていくものと思われます。

(iv) 輸送費への転嫁

重量貨物車課金導入により、フランス国内の貨物交通 1 トンあたりのコストが 2.9%上昇すると予想されています。導入に伴い、輸送事業者は料金負担の増額分を一定の割合で転嫁することが法的にできるようになっています。地域ごとの転嫁率は以下の表のとおりです。

表 1-4-24 地域ごとの転嫁率

地域	地域内	地域間
アルザス	6.3%	4.4%
アキテーヌ	1.8%	
オーベルニュ	2.8%	
バス＝ノルマンディー	3.2%	
ブルゴーニュ	2.9%	
ブルターニュ	3.3%	
サントル	2.6%	
シャンパーニュ＝アルデンヌ	3.7%	
コルシカ	0.0%	
フランシュ＝コンテ	2.5%	
オート＝ノルマンディー	3.5%	
イル＝ド＝フランス	6.1%	
ラングドック＝ルーション	1.9%	
リムーザン	3.9%	
ロレーヌ	5.3%	
ミディ＝ピレネー	1.9%	
ノール＝パ＝ド＝カレー	5.0%	
ペイ＝ド＝ラ＝ロワール	2.6%	
ピカルディー	3.1%	
ポワトゥ＝シャラント	3.1%	
プロヴァンス＝アルプ＝ コート・ダジュール	2.2%	
ローヌ＝アルプ	2.5%	

出典：フランス国会 立法報告

(v) 支払い方法

重量貨物車課金の徴収は車載器をベースに行われます。

フランス国内の重量貨物車は、課金対象道路の走行有無に関わらず、車載器搭載の義務があります。また外国籍の重量貨物車両は、課金対象道路を走行する際には車載器搭載の義務を負います。車載器は、課金に必要な情報を自動的に記録していきます。

車載器を搭載し課金制度へ対応するためには、対象となる車両の情報を登録し、車載器を入手する必要があります。車載器は、登録申請のあった車両に対し、個別に提供されます。

課金対象となる場合、車載器を入手し、eco-tax を支払う方法には二つあります。

【方法 1】課金担当企業と契約（システム登録車）

認可された課金担当企業（SHT）と契約を結び、税金を支払うという方法があります。SHT は車載器を供給し、その他関連するサービスについても担当します。毎月の支払い額の通知も行います。SHT と利用者とのあいだの契約内容については、特に規定はありませんが、毎月のレポートなど、契約者が利益を得ることについては、法でも認められています。この形式をとる利用者は「(課税契約者)」と称されます。

【方法 2】Ecomouv 社と直接契約（システム未登録者）

課金担当企業と契約をしない場合には、Ecomouv 社と直接契約を結んで車載器を入手する方法があります。インターネット経由、コールセンター経由、課税ポイントネットワーク経由等の手段があります。この方法をとる場合には、課金対象ネットワークを走行する際には、事前に相当額をチャージしておく必要があります。この方法を採用する利用者は「(課税未契約者)」と称されます。

税金支払い義務の対象車であれば誰でも、車両を登録することができます。具体的には、車両所有者、リースもしくはサブリース契約により車両を借りているもの、運転者、利用者などです。

登録にあたっては、車両登録を行うものは、以下の書類を用意する必要があります。

- i) 身分証明書
- ii) 請求書の宛先となる人物の詳細情報
- iii) 登録対象車の詳細情報（登録番号、最大重量、ユーロ排出ガスクラス等）

ユーロ排出ガスクラスに関する証明書類がない場合には、もっとも厳しいクラスが適用されます。

車両登録を行う際には、運転免許証（車両登録を行う者が運転者である場合）、車両がリース車両である場合はそれを証明する書類、車両がサービス提供車両である場合は、その旨を記した書類の提示が求められます。

課税義務対象者以外が登録を行う場合には、法的な委任状や、証明書、もしくは署名入りの書類等が必要となります。SHT と契約する場合には、SHT との契約を示す書類とともに、契約主体が発行する証明書が必要となります。

このように、車両登録を行うにあたっては、登録申請者の立場に応じて複数の書類が必要となります。なお、必要となる書類は、制度を利用するにあたって特別に用意するものではなく、通常の交通規則上必要とされているものばかりです。

Ecomouv 社と直接契約を結ぶ場合の方法には、以下の 4 つの方法があります。

- 1) Web サイトから登録：オンライン登録申請書を記入すると、仮登録となります。仮登録後、Ecomouv 社が書類を確認し、承認されると登録完了となります。仮登録情報は、デジタル情報で送信することもできますが、ファックスまたは郵送でも受け付けています。
- 2) コールセンターから登録：Ecomouv 社のコールセンターから登録する場合には、オペレータによるガイドがあります。オンライン登録と同様に、Ecomouv 社による情報確認が済んでから、登録が完了となります。
- 3) ネットワークから登録：Ecomouv 社の物流ネットワーク上からの登録も可能です。「Eco-tax ポイント」と呼ばれる 420 のポイントのどこからでも登録することができます。「Eco-tax ポイント」はフランス国内の課金対象道路のすぐ近くに設定されており、アクセスも容易です。ドイツ、ベルギー、ルクセンブルグ、スイス、イタリア、スペインとの各国境に近い高速道路や、重量貨物車の通行が多いところに設置されています。この場合には、車両登録は、即時対応となります。
- 4) 郵送登録：Web サイトから登録用紙をダウンロードし、記入後郵便で送ることもできます。郵便物受領後、担当者が登録を行います。

登録情報のサマリーとサービス契約内容は、契約完了に伴い該当者に送付されます。

車載器配送の前にデポジットを支払う必要があります。車載器とその付属品（必要に応じて予備バッテリー、アンテナ等）についてのデポジット金額は法令により指示されます。

なお、システム未登録車（Ecomouv 社との直接契約者）については、課金対象道路を走行する前に、クレジットのかたちでデポジットを支払う必要も生じてきます。支払いは登録時もしくはその後となります。デポジットの額は、課金対象道路の走行分をカバーしうだけの額を維持する必要があります。登録の方法により、許可される支払い手段が異なります。各々のデポジットから、Eco-tax クレジット分が引き落とされることになります。

システム未登録車のデポジット残高は、常に走行分をカバーできるだけの額をキープする必要があります。Ecomouv 社は、以下の方法で残高を確認しています。

- ① 車載器の警告情報：デポジット残高が契約における閾値を超えると、追加するように警告が表示されます
- ② 走行距離に対して、デポジット残高が不足する場合には、違反行為として車載器がアラームを鳴らします。

その他、e-メールやSMSを利用して警告やアラームを示し、クレジットの状況を知ることができます。車両登録の際や、車載器供給の際のサービス契約時にリクエストに応じて設定されます。

クレジット分については、いつでも入金して引き落とすことができますので、不足する前に対応することが求められています。車載器上に警告が表示されたら、入金するタイミングだと考えるべきであることになります。

「Eco-tax ポイント」、もしくはWeb サイト、コールセンターのどこからでも入金が可能です。なお、入金の際には、車両登録ナンバーが必須となります。

デポジットやクレジット残額があればその残額は、サービス契約終了時もしくは車載器を返還する際に精算されます。

デポジットを精算するには、車載器の返還が必要となります。車載器返還手続きは、「Eco-tax ポイント」もしくは郵送による申請が必要です。返還された車載器が正しく動くことを確認し、残高確認を行ったのち、精算プロセスが始められます。このプロセスには長い場合 5 日間ほどかかります。

各課金担当企業（SHT）と契約している場合には、各々の SHT が契約時に定める手順に従うことになります。

システム登録車の場合には、重量貨物車課金の支払いには2つの方法があります。

通行する車両が課税対象車であった場合、システムへの登録が完了しているかどうか、自動的に判定されます。すでに登録が行われている場合には、後払いすることもできます。

請求書による後払いの場合には、指定された ETC（Electronic Toll Collection）企業とのあいだの同意書が必要です。ETC 企業は、車載器の供給と、関連するサービス一切を担当しており、請求書の発行や、契約締結、利用者の口座管理なども業務に含まれます。

事前クレジット払いの場合、利用者は直接 Ecomouv 社とのあいだで同意書を取り交わして車載器を入手し、プリペイドカードを購入することになります。残高や、その残高でどの程度利用可能かといった情報に関しては、車載器を通じて入手することができます。

プリペイド払いの場合には、システムへの登録および車載器の入手方法には数通りあり、Ecomouv 社のウェブサイトや、コールセンターを利用する方法、Ecomouv 社が用意するサービスカウンター（有人／無人）を利用する方法などがあります。

表 1-4-25 事前登録と逐次登録で設定の違い

事前登録車 (支払いは事後)	未登録車 (逐次登録) (機器借用デポジットと距離料金プリペイド)						
・電子課金システムサービス提供会社と契約 (略称SHT) ・Ecomouv' と契約の6社 <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table>							Ecomouv'社に手続きが必要 ・WEBサイトで登録 ・電話での登録 ・郵送またはE-mailで登録 ・課金道路区間や国境に隣接して420箇所の提携登録所がある  (公式登録所の例)
							
							
・課金用の車載器及び各種課金に係るサービスは基本的に各車が契約した会社 (SHT) より提供される ・課金用車載器 (OBU) はフランスの重量貨物車・課金システム (TIS-PL) および欧州の複数国の課金システムにも技術的に準拠している。	・課金用車載器 (OBU) のEcomouv' Pass は直接Ecomouv' 社より入手する ・同器は他の車両間での転用は出来ない						
・SHTとの決済：月ごとの課税 ・事後支払い方式	・デポジット分と見なし課税分をクレジット方式による事前課金となる ・事前課金額については、課金対象地域を走行する前に登録所、WEBサイト、コールセンター経由で登録が必要						
・事前登録による優遇：エコタックスの料金を一律10%割引	・料金は固定 (割引なし)						
未払い時の罰金 750ユーロ							

(vi) 課金収入

重量貨物車課金による収入 (Ecomouv 社に支払われた料金) は所定の運営経費率分を確保した後に、AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France : フランス政府インフラ整備基金) のもとに納付されます。地域ごとの道路課金担当部署に対しては、AFITF から課金及びその処理に要した費用を引いた額が送られます。

重量貨物車課金による徴収額は、年間約 12 億 4 千万ユーロと見込まれています。オペレーション費用は、年間 2 億 5 千万ユーロほどが予定されています。その費用を差し引いた残りの額が AFITF に納付されます。納付額の配分は、AFITF へ 7 億 6 千万ユーロ、地方公共団体へ 1 億 6 千万ユーロと見込まれています。残りが、期間 11 年半のコンセッション契約の資本コストとなるという想定です。

徴収コストは、資本コストのリカバリー分も含めると、総収入の 25.8%となるとされています。2001 年のスイス LSVa や 2005 年のドイツ LKW-Maut の導入以降、道路課金に関する技術はかなり進歩しているにもかかわらず、コストはいまだに高止まりしているといえるでしょう。フランスの課金システムは、技術的には、ドイツが採用している方法を踏襲しており、パイオニアであったドイツの導入時と較べれば、4～5年を経て導入するフランスのシステムは、コストの面で効率化されていてもおかしくないのですが、実際にはコスト比率は高いままです。

ただし、導入以後導入から年月が経てば、利用者もシステムに慣れ、人々への周知も徹底し、監視にかかるコストも、初期導入時に較べれば、かなり軽減されるはずであり、コスト比率もより低い値に落ち着くのではないかと考えられます。

課金による収入分は、AFITF や地方公共団体を通じて配分されます。国管理下の道路において徴収された課金収入は AFITF を通じて、社会インフラ投資や、「環境グネル合意」に即して、環境保護や持続可能性を追求する交通システム関連のプロジェクトへ配分されます。また、地方道における課金収入は、運営費を引いた額が課金対象道路を担当する各地方自治体へ戻されることになります。

対象とする車両の数がそれほど多くはないこともあり、課金収入の絶対額への期待というよりは、財源構成を変化させていくといった役割への期待もあるようです。長期的にみた場合、高齢化の進展はフランスにおいても深刻な問題であり、労働をベースにした税金（所得税等）を財源とする現税収構成において、環境税などの、人口構成に影響を受けない税金の割合を増やしていく一つの方法であるという、長期的視点に立った見方もあるようです。

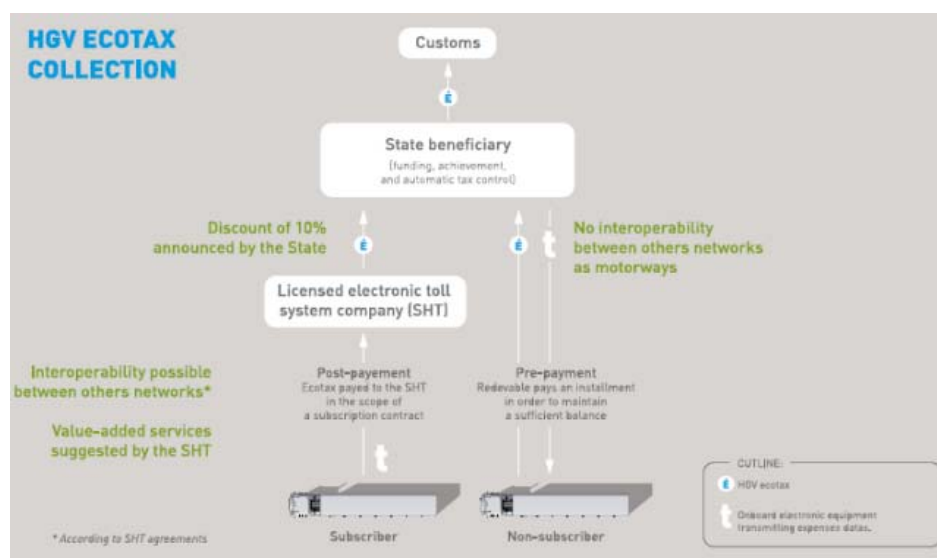


図 1-4-14 料金収集の構成

出典：フランスインフラ整備基金（AFITF）

(vii) サービス提供事業者

道路課金システムのサービスを提供するのはコンソーシアム「Ecomouv」です。2011 年にフランス交通担当省（MEDDE : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie）とのあいだでコンセッションによるパートナー契約を締結しています。

具体的には、Ecomouv 社は必要なシステム構築のための資金調達、設計、システム開発、導入、運用、サービス提供および維持管理を担当します。Eco-tax の徴収も担当し、その取り締まりに協力する役割を担います。車載器の配布も Ecomouv 社の担当範囲です。受注額は約 2,300 億円であり、コンセッション契約の期間は、2024 年までとされています。

なお Ecomouv 社は、イタリア最大の民間高速道路運営会社であるアトランティア社（旧 Autostrade per l'Italia）²²の子会社であり、当該 eco-tax 導入事業のために設立されました。コンソーシアム出資比率は Autostrade 社 70%、フランス Thales 社（軍需産業）11%、フランス国鉄 SNCF10%、フランス SFR 社（インターネットプロバイダー）6%、フランス STERIA 社（IT 事業）3%です。

契約は 2011 年 10 月に締結され、1 年 9 ヶ月のあいだに、総距離約 15,000km に渡る高速道路網で道路課金システムを運用可能とし、以後 11 年半の期間にわたる運営権が供与されています。事業総額 28 億ユーロが見込まれており、これまでにイタリア企業がフランス国内で実施した中で最大の事業です。なお、Ecomouv 社の落札にあたっては、シーメンス社を含む競合コンソーシアムが異議を申し立てていました。

TSP（Toll Service Provider）として、現時点で 6 社が登録されています。

- ・ AXXES
- ・ DKV
- ・ EUROTOLL
- ・ RESSA
- ・ TELEPASS
- ・ TOTAL

²² イタリア最大の民間高速道路運営会社。2007 年にアトランティアに名称変更。アウトストラードは旧名称。アトランティアは、イタリア本国でも課金システム「フリーフロー」の追加区間 800km 分を落札している

3) 重量貨物車課金構成とその運用

(i) システムの仕組み

Ecomouv 社が提供する道路課金システムにおいては、以下の 3 つの機器が重要な役割を果たします。

- 1) 車両に搭載される電子車載器
- 2) 課金対象道路の走行距離を測る衛星システム
- 3) 車両とシステムセンターとの情報授受を行う GPRS システム

正確な情報収集のために、様々な技術が集約されています。Ecomouv 社は、フランス国家との契約に基づき、効率的な道路課金システムを確立することを目的に、活動しています。

課金対象道路上の課金ポイントを通過すると、課金が発生します。車載器が課金ポイントを通過したことを検知し、課金が生じたことを記録します。

対象車両は GPS 対応の車載器を搭載する必要があります。車載器は最新の GPS システムに対応しており、GPS と同等にキーとなる機器であるといえます。車種ごとのプログラムが提供されており、車両位置を即時に検知し、課金ポイントを通過したかどうかを判断して、課金を行うために必要となる情報を自動的に記録し、走行ポイントに基づいて eco-tax の計算を正確に行います。なお、車載器は単体で機能し、日本の ETC のようにカードの挿入を必要とはしていません。

各車両に設置された車載器は、該当車両に対してのみ機能するように設定されており、車両登録情報がデータベースに入力された時点で有効となります。この際の登録情報には所有者情報、車両登録ナンバー、車軸数、車両総重量、最大積載量、排気量クラス（ユーロ排出ガス基準）等の情報があります。車両登録情報のうち運転者により調整可能なのは車軸数のみです。つまり、トレーラーを連結したときだけ、車両情報を修正して車軸数を変更することができます。

課税対象車両の関係者は、車載器を目視可能かつ法的にも正しい位置に取り付けなければなりません。取り付けは簡単で、利用者でも設置することができます。こうした詳細は車載器ユーザーマニュアルに記述されています。

車載器のスイッチが入り、通常運転が行われていれば、車載器は正しく機能していると判断されます。オペレーションに支障がある場合、故障の場合には、画面上にその旨が表示されます。

Ecomouv 社の車載器「Pass」はフランスの課金制度（TIS-PL）だけでなく、ヨーロッパ各国の重量貨物車課金制度に対応するよう設計されています。5.8GHZ の DSRC（専用狭域

通信)の機能とともに、衛星通信機能として GPS 以外に、GALILEO (EU 型)、GLONASS (ロシア型)の機能も搭載しており、システム登録車であれば、フランス国内はもちろん、ヨーロッパ各国においても「Pass」により、重量貨物車課金制度に対応することができます。ただし、システム未登録車については、フランス国内のみの使用となり、各国の課金制度には利用できません。

車載器との衛星通信により、車両の走行する位置をピンポイントに判断し、課金対象区間であるかどうか、どれだけの区間を走行しているかを把握することができます。課金区間を走行したら車載器に距離を記録し、携帯電話の通信網を利用してその情報をバックオフィスへと送信して課税額が計算されます。なお、情報は暗号化され、本部でシステム処理されています。後払い利用者には請求書が送付され、前払い利用者には、プリペイドのクレジット分から課金額が差し引かれます。

Eco-tax の徴収および取り締まりのためのシステムに採用された技術は、GNSS システムです。相互運用が可能であることと、ダイレクトな仕組みであることから選択されたといわれています。また、EETS (European Electronic Toll Service) に準拠しています。

フランスのシステムの特徴は、以下のようによまとめられます。

- 1) ETC カード等、カードの挿入を必要としない。車載器単体で機能する。
- 2) 地図情報等の必要情報は、システムセンターが担当し、車載器には必要最低限の情報のみを保有させている。そのため、地図情報やその他の情報の変更・修正があった場合にも、車載器のリプレースメントの必要はない(ドイツのシステムは、車載器側に地図情報等を持たせたために、車載器情報の修正・更新等の場合、車載器そのものに対して操作を行う必要がある。また、容量的な問題から、数年後にはリプレースメントが必要となると予想されている。リプレースメントには、それなりの費用と時間がかかることから、これらがドイツ方式の弱点であるとも考えられている)。

(ii) 運用方法

利用者は HGV eco-tax へ登録を行います。課金対象となる車両は、システムへ登録を行うことにより、車載器や必要な情報を入手することができるようになります。登録にはオンラインでの登録方法が提供されており、支払いもオンラインにて処理が可能です。

(iii) 取り締まり・違反対応

取り締まりには固定の装置による自動取り締まりと、それを補完する人手による移動取り締まりがあります。

課税対象道路には最新技術を備えたガントリーが設置されており、課税対象車両に車載器が搭載されているかどうかを確認します。車載器の搭載が確認されない場合には、自動的に車体とナンバープレートの写真が写されます。

ガントリーに加えて、ロケーションを特定しない移動式の監視も用意されています。これは行政の要請によるものであり、まんべんなく、持続的に監視することができるよう、課税対象道路の様々な箇所でチェックが行われることになっています。車載器が正しく搭載され、正常に稼働しているかどうかを確認し、不正通行の取り締まる意味合いもあります。固定式ガントリーは 173 基、ロケーションを特定しない移動式（Mobile）も 500 台用意されています。

不正が発見された場合には、自動で写された車両映像とともに当該情報がすぐに Ecomouv 社本社に伝送されます。本社のプロセスセンターでは、情報を確認し、課税対象であるのに対応されていないことが確認されたら、その先のアクションをとるべく、詳細情報が国の該当機関へと送られます。

未払いの場合や支払額に不足がある場合には、支払額に加えて、最高 750 ユーロの罰金の支払い義務を負うことになります。

なお、こうした仕組みは、警察、憲兵隊、税関といった、フランス政府機関と連携して実行されます。

＜参考文献＞

安部誠治（1986）「交通権に基づく公共交通再生の試みー国内交通基本法の制定とフランスの国鉄改革ー」交通権学会編『交通権ー現代社会の移動の権利』第9章 日本経済評論社

奥野信宏、栗田啓子、杉山武彦（1997）「フランスにおける道路投資評価」中村英夫編 道路投資評価研究会著『道路投資の社会経済評価』第17章 東洋経済新報社

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

西川了一（2011）「フランスの高速道路政策」公益財団法人高速道路調査会『海外高速道路情報』

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（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ー歴史的検証ー』

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）『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（2012）『幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ』

Ecomouv 社ホームページ URL : <http://www.ecomouv.com/> (2013年11月12日検索)

Jose A. Gomez-Ibanez and John R. Meyer（1993）『Going Private - The International Experience with Transport Privatization』Brookings Institute.

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