

## ■ フランスの通過貨物車料金制度 (péage de transit poids lourds)

国建協情報 2014 年 11 月号 (No.845) 掲載 【要約版】

2014 年 1 月からの導入が予定されていたフランスの貨物車課金制度「エコタックス」は、全国の運送業界、農業団体などの職業団体、さらにはブルターニュ地方の住民を巻き込んだ大規模な反対運動に遭って頓挫していたが、税 (taxe) から料金 (péage) に姿を変えて、丸一年遅れて 2015 年 1 月から通過貨物車料金制度 (péage de transit poids lourds) として導入されることとなった。しかし、料金を取らない試験運用に入った 2014 年 10 月になっても、制度導入に反対する運送業界等の団体は道路封鎖などの示威活動と呼び掛けており、今や史上最低の支持率に悩むオランド大統領率いる社会党政権の屋台骨を揺るがしかねない政治上の大きな「頭痛の種」(casse-tête administratif) となっている。

担当のロワイヤル エコロジー大臣は、2015 年中の運用開始をにわけてはいるが、いまだ「無期限の中断」(suspension sine die) 状態となっている。よって、この報告も途中経過的なものにならないが、新しい制度の導入に至る経緯と制度の内容を紹介したい。

### 通過貨物車料金制度導入の経緯

サルコジ大統領が 2008 年に導入を決定した貨物車課金制度「エコタックス」については、全国規模の制度を運用する事業者選定において、2011 年 1 月、5 つの競争参加者の中からイタリアのアウトストラデー社をリーダーとするコンソーシアムが優先交渉権を獲得、同年 2 月に契約候補者に指名されたところまでを本誌で既に紹介した。(「国建協情報」No.822/2011 年 5 月号)

その直後、競争に負けた複数の企業グループが決定を不服として行政裁判所に提訴したため訴訟となったが、最高行政裁判所の権能を有する国務院 (le Conseil d'État) は 2011 年 6 月、この訴訟を退けた。国務院の決定を受けて、同月、アウトストラデー社は 70% を出資し、Thales (軍事・航空・交通分野のソフトウェア会社、11%)、フランス国鉄 SNCF (10%)、SFR (通信会社、6%) および Steria (IT 企業、3%) などフランス企業の参加を得て、新事業会社エコムーブ社 (Ecomouv SAS) を設立、国とエコムーブ社間に正式に PPP 契約が成立した。契約の内容は、契約額 20 億ユーロ、契約期間 13 年にわたる資金調達、設計、施工、維持・管理、運営の業務である。

その後、2012 年 5 月にはエコタックスを提案したサルコジ大統領の国民運動連合を中心とする保守党政権からオランド大統領率いる社会党政権へ政権交代となったが、エコタックス導入政策は上下両院議会の承認が得られていたので、そのまま引き継がれることとなった。

当初、エコタックスの全国展開は 2013 年 7 月と予定されていたが、準備不足、利用者の理解不足などを理由に、同年 10 月、さらには 2014 年 1 月と頻りに先送りされた。

さらに、課金徴収用の門型ガントリーが姿を現してくるにつれ、運送業界、農業団体などの職業団体だけでなく住民をも巻き込んだ反対運動に火が付き、抗議活動は激しくなった。特に大西洋側のブルターニュ地方では、2013 年 5、6 月ぐらいから完成したガントリーを標的にした破壊活動が

始まり、10月から11月にかけて反対運動はピークに達した。

エコタックス導入に当たり、ブルターニュ半島の先端部はスペインと接するバスク地方などと並んで全国レベルよりも25%低い料率に設定されるなど、ある程度地域性も配慮されていた。にもかかわらず、ブルターニュ地方でエコタックスに対する反対運動が突出して出てきた背景には、道路整備上、この地域では有料の高速道路ではなく無料の高規格道路が整備されており、これらの幹線道路の多くがエコタックスの対象路線(全国で約14,000km)になってしまったことが挙げられる。

ブルターニュ地方の主要な経済活動は、長年、比較的生産性の低い農業や食品加工業などに依存しており、他の地域に比べて開発が遅れていた。第二次大戦の戦災復興に当たり、ドゴール大統領は1960年代に無料の高規格道路を整備したので、ブルターニュ地方の幹線道路は「大統領の贈り物」とも呼ばれていた。

ブルターニュ地方は半島状の地形であることから、これらの幹線道路を通る貨物車は、他の地域の車や国際的な通過車両よりも地域の車両の利用が多いため、反発が他の地域よりも大きくなったものと推量される。

こういった事態を受けて、2013年10月29日、エロー首相はエコタックス導入を一時中断することを発表した。なお、2013年11月初めに行われた全国規模の世論調査では、エコタックス導入に賛成が48%、反対が49%と、国論は完全に二分された。しかし一方では、2014年の貨物車課金収入は既に予算化されており、交通インフラ資金調達庁(AFITF)への割り当て分5億ユーロはAFITF総予算の20%を占めていた。この収入欠損により、予定されていた道路・鉄道の維持・更新のほか路面電車などの交通インフラプロジェクトの多くが延期を余儀なくされており、早急な制度導入を求める声も強いものがあった。

2014年4月にエコロジー大臣に就任したセゴレーヌ・ロワイヤル女史は、就任早々、「貨物車課金制度を白紙に戻し、インフラ資金調達の別の道を模索したい」とか「外国籍の貨物車に対して、フランス通行のためのヴィネット(特定の道路を走行する場合にフロントガラスの内側に張り付ける証紙)を義務付け課金する」などと発言し、物議をかもした。

善後策を検討していた国民議会(下院)の「持続可能・開発委員会」は、5月、国民の理解を得るため「税金」からインフラ利用料を意味する「料金」(péage)に名称を変更し、料金徴収対象路線の削減を柱とする意見書をまとめて政府へ提出した。ロワイヤルエコロジー大臣はこの意見書を受けて、6月、通過貨物車料金制度の政府案を発表した。政府案の内容については次項で述べる。

新しい料金制度は、2014年6月から始まった国会において、「2014年予算法」を改定する形で審議された。これは、AFITFに2014年1月から入り都市交通などに充当される予定の予算が完全に1年遅れになってしまい、予算の変更を余儀なくされたことによる。また、6月20日には国とエコムーブ社との間で、プロジェクトの中断に伴う契約内容の変更と国がエコムーブ社に資本参加して国の関与を高めるための合意書が調印されている。

2014年10月から、実際には料金を徴収しない2カ月間にわたる機器の試験運転に入ったが、10月に入っても運送業界団体等の反対運動は収まる気配がなく、政府案を発表した6月時点で想定していた2015年1月からの本格運用には疑問符が付いている。

「10月15日までに制度の廃止を約束しないと、17日から道路封鎖を含む全国的な反対行動に入る」とする業界団体等に対し、ロワイヤル大臣は「少し落ち着いてほしい。徴収機器試験運転のフ



どフランス東部とを結ぶ国道 4 号などの幹線国道網（約 4,000km）、大型車が対象道路を避けて入り込む可能性のある地方道（約 200km）に的が絞られた。地方道の中には、パリ市が管理する環状自動車専用道路ブルーバル・ペリフェリック（BP：35km）も含まれている。なお、反対運動が燃え盛ったブルターニュ地方では、半島の付け根に位置するレンヌとナントを結ぶ国道 137 号（N137）、レンヌからノルマンディーのカーンに至る無料高速道路 A84 だけが対象となり、ブルターニュ半島内の高規格の国道はすべて対象外となった。

対象道路は、主要な公道との交差点間で一つの料金徴収区間（最長 5km）に区切られ、区間ごとに、4 車線以上の高規格道路および一般道路にはカメラ、無線受信機、レーザー装置を装着した門型ガントリーが、また往復 2 車線の一般道路には可動式標柱（bornes mobiles）が設置される。これら料金徴収用の施設は、新しいシステムでもエコタックスと同じものが利用され、交通管理業務は税関、国家警察、憲兵隊、エコロジー省交通インフラ局等で、また料金徴収業務はエコムーブ社が実施する。

平均的な通行料は 0.13 ユーロ/km（177 円/10km）を想定しているが、料率は貨物車の軸数（3段階に分類：12t 以下の 2 軸トレーラ、12 t 以上の 2 軸トレーラと 3 軸車（トラック+トレーラ）、4 軸以上のトラック+トレーラ）と個別の車両に適用される EU の環境基準（normes EURO）によって異なる。EU の排出基準は年々厳しくなっているため、新しい車両ほど料率は低い。車両側には、発信機能を持ったそれぞれの車両ごとに異なる GPS 機器が設置され、走行した区間・距離を記録、計算された料金が道路側のガントリーに設置された受信機に送信され、エコムーブ社の計算センターで請求書が作成される。

料率は地域によっても異なり、中心部から離れた 3 つの州については割引制度が適用される。

乗客用車両、消防・警察などの緊急車両、国・地方公共団体の道路維持・修繕用車両、農業用資器材運搬車両、軍用車両、サーカスなどの興行用車両などは料金が免除される。

期待される料金収入（エコムーブ社に入る運営費を除く）は AFITF に配分されるが、エコタックスによる収入が 8 億ユーロと見込まれていたのに対し、2015 年 1 月からの新制度では 5.5～5.6 億ユーロ/年に減少すると予測している。

#### [参考資料]

- ・フランスの大型貨物車課金システム（「国建協情報」No.822/2011 年 5 月号）
- ・フランス大型車課金（「国際建設情報」2014 年 4、5、6、7 月号）
- ・[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Carte\\_A3\\_reseau\\_reduit\\_19juin\\_bis\\_cle05dac8.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Carte_A3_reseau_reduit_19juin_bis_cle05dac8.pdf)
- ・[http://www.lemonde.fr/economie/article/2014/06/22/l-ecotaxe-devient-peage-de-transit\\_4443040\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2014/06/22/l-ecotaxe-devient-peage-de-transit_4443040_3234.html)
- ・[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/jpg/CartePeageTransitA4\\_1.jpg](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/jpg/CartePeageTransitA4_1.jpg)