

ドイツ、オーストリアにおける高速道路の 整備・運営方式に関する調査

報 告 書

令和3年6月

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

はじめに

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、道路関係四公団の民営化に伴い、6つの高速道路会社とともに、平成17年10月1日に設立されました。

機構の役割は、第一に高速道路に関わる債務の確実な返済、第二に公的権限の適切な行使と高速道路会社と一致協力による安全で利便性の高い高速道路の維持・管理、第三に高速道路事業全体の透明性を高め、機構としての説明責任を果たすための積極的な情報開示を行うことであり、現在も懸命の努力を続けています。

機構は、これらの役割を果たすために、いろいろな面から調査研究を行っており、海外調査関係では、「高速道路機構海外調査シリーズ」として、現在までに巻末の一覧表のとおり29冊の報告書を発行しており、本報告書はNo.30となります（各報告書の全文は、当機構のウェブサイト（<https://www.jehdra.go.jp/>）の海外調査報告書・講演会資料等のコーナーに掲載しています）。

本書は、機構とPwCアドバイザリー合同会社との間で締結した契約に基づいて行われた、海外調査業務の成果を取り纏めた報告書です。当機構としては、これを海外調査シリーズの続刊に加えてその内容を周知することがきわめて有益であると考え、この調査報告書を当機構の海外調査シリーズNo.30として刊行することとしたものです。ここに、本調査を実施いただいたPwCアドバイザリー合同会社に御礼申し上げます。

本報告書の取り纏めに当たりましては、公益財団法人高速道路調査会の西川了一特任研究主幹から貴重なアドバイスを頂きました。ここに御礼申し上げます。

令和3年6月

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

ドイツ、オーストリアにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査

報 告 書

目次

1. ドイツにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査	5
1.1 新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯	5
1.2 関係法令	29
1.3 新しい高速道路の整備・運営方式の具体	42
1.4 建設及び管理会社等との契約方式	59
2. オーストリアにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査	60
2.1 現行の高速道路の整備・運営方式に至った経緯	60
2.2 関係法令	75
2.3 現行の高速道路の整備・運営方式の具体	82
2.4 建設及び管理会社等との契約方式	95
3. ドイツ、オーストリア、イギリス及び日本における高速道路の整備・運営方式の比較	98
3.1 基礎的な情報	98
3.2 関係法令等の整備状況（高速道路会社に係る主な法律）	98
3.3 道路資産	98
3.4 高速道路会社等への出資者と出資割合	98
3.5 高速道路会社等の形態	98
3.6 国・高速道路会社等の役割分担	98
3.7 料金収受の形態	98
3.8 高速道路会社等への助成及び罰則等	98

1. ドイツにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査

ドイツでは、2016年に高速道路を管理する新たな高速道路会社（以下、「新アウトバーン会社」という。）の設立に関する法律を閣議決定し、2017年に成立している。本調査では、ドイツにおける新アウトバーン会社の設立に係る高速道路の整備・運営方式について、次の観点から調査・分析を行うものとした。

- ・新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯
- ・関係法令
- ・新しい高速道路の整備・運営方式の具体
- ・建設及び管理会社等との契約方式

1.1 新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯

ドイツにおけるこれまでの高速道路の整備・運営に関しては、東西ドイツの国境開放よりドイツ統一長距離道路計画建設会社が設立される等の取組が進められてきたが、現状の管理体制からなぜ新アウトバーン会社を設立することとなったのか、その経緯を調査した。新アウトバーン会社設立の経緯を把握するため、ドイツの整備・運営方式の歴史、議会や専門部会などでの議論、世論及び新アウトバーン会社設立以前の課題に着目して整理した。

1.1.1 ドイツの整備・運営方式の歴史

ドイツにおける道路整備の歴史について、2000年までの内容については、「ドイツの道路 50年—その回顧 1949～1999—（公益財団法人高速道路調査会、中田勉訳）」において詳しく述べられており、2000年以降のドイツでの取組についても、「欧米の高速道路政策 新版（公益財団法人高速道路調査会、2018年6月）」において整理されている。上記の文献を参考に、近代までの道路整備の歴史¹を表 1-1へ抜粋して整理した。

戦後、旧西ドイツでは計画的に道路整備が進められたが、旧東ドイツでは整備が進まず、東西ドイツ国境開放後に旧東ドイツの整備が課題となって、ドイツ統一長距離道路計画建設会社が設立されている。

¹ ドイツにおける主要道路の分類と延長：連邦長距離道路は連邦長距離道路法に基づき、区分、管理され、連邦内の全体ネットワークを形成し、長距離の広域交通のための道路と定義されている。このうち自動車専用道路が連邦アウトバーンである。

分類	延長（2015年）
連邦長距離道路（Bundesfernstraßen）	51,296 km
a) 連邦アウトバーン（Bundesautobahnen）	12,993 km
b) 連邦道路（Bundesstraßen）	38,303 km
州道（Landesstraßen）	86,850 km
郡道（Kreisstraßen）	91,936 km
市町村道（Ortsdurchfahrten）	（記載がない）

出典：欧米の高速道路政策 新版、公益財団法人高速道路調査会

表 1-1 ドイツにおける道路整備の歴史概略

第一次世界大戦終了後第二次世界大戦終了まで	
1929 年ドイツで初めて的高速道路（アウトバーン）計画に着手、1932 年に開通。	
戦後旧西ドイツの状況：1960 年代まで	戦後の旧東ドイツの状況
1949 年 10 月占領軍により帝国アウトバーンの行政組織は廃止され、戦後の暫定的な道路担当組織が統合されて連邦交通省となった。 - 連邦長距離道路に関する行政については、連邦政府がすべてを所管するという形態でなく、基本法（憲法）の規定に基づいて連邦政府からの委託によって州が実施する。 1953 年連邦長距離道路法が制定。 1957 年連邦長距離道路網の最初の整備計画（1959-1970）が策定。1970 年末の整備計画の終了時点では、連邦アウトバーンが約 4,500km、連邦道路が約 32,500km となった。	- 帝国アウトバーン総局は廃止され、アウトバーンの維持管理は、一旦州政府に戻ったが、社会主義的建設の一貫として州が解体されて、中央の権限が強化された。基本的には、管理は人民公社道路管理局が、建設は人民公社アウトバーンコンビナートが担う形となった。 - この体制のもとで、資材を多く使用する業務への高い評価の付与、工事条件を無視した公示価格の導入、中央の指令を受けた工事の優先といった状況などの事情により円滑な事業の推進には至らなかった。また、ドイツ帝国鉄道の輸送力に限界があり、運行がまばらだったことから建設企業が工事資材をため込むという事態も生じた。さらに、石油危機後には、外貨不足の影響もあり、政府は瀝青の使用も制限し工事に影響が出た。こうして、東ドイツは基本的に道路網の延伸をしなかった。 - 旧東ドイツのアウトバーンは路肩が設置されていないのが普通であった。このため、交通安全上のリスクは高く、走行性能の低い区間がかなりあった。
戦後旧西ドイツの状況：1970 年代から 80 年代前半	
- 第 1 次 5 カ年計画（1971-1975）は第 1 次需要計画に対応し、整備計画の最初の実施計画の終了時には、アウトバーンの延長は約 6,200km となった。 - 第 2 次 5 カ年計画（1976-1980）は第 2 次需要計画に対応し、終了時にはアウトバーンの延長は 7,540km に達した。 - 第 3 次 5 カ年計画（1981-1985）は 3 次需要計画に対応し、1985 年末のアウトバーン延長は 8,350km であった。	
戦後旧西ドイツの状況：1980 年代後半以降の状況	
第 4 次 5 カ年計画（1985-1990）（第 4 次需要計画に対応）により 1990 年末にはアウトバーンの延長は約 8,960km に達した。	
東西ドイツ国境開放直後の情勢への対応と 21 世紀に向けた動き	
- 東ドイツ内の道路網はもはや手をつけられない状況にあり、その改修が喫緊の課題となった。 - 旧東ドイツ地域での速やかなアウトバーン等の整備を目的に、ドイツ統一長距離道路計画建設会社を設立（1991 年 11 月）した。その出資金はその半分を連邦政府、残る半分を旧東ドイツの州によった。	

出典：欧米の高速道路政策 新版（公益財団法人高速道路調査会、2018 年 6 月）より PwC 編集

また、ドイツにおける高速道路整備・運営の取組について、近年の主要な出来事である次の事項に着目して整理した。

- ・ドイツ統一長距離道路計画建設会社設立の概要
- ・新連邦交通インフラ整備計画（2030FTIP）策定の背景
- ・新アウトバーン会社設立に係る取組

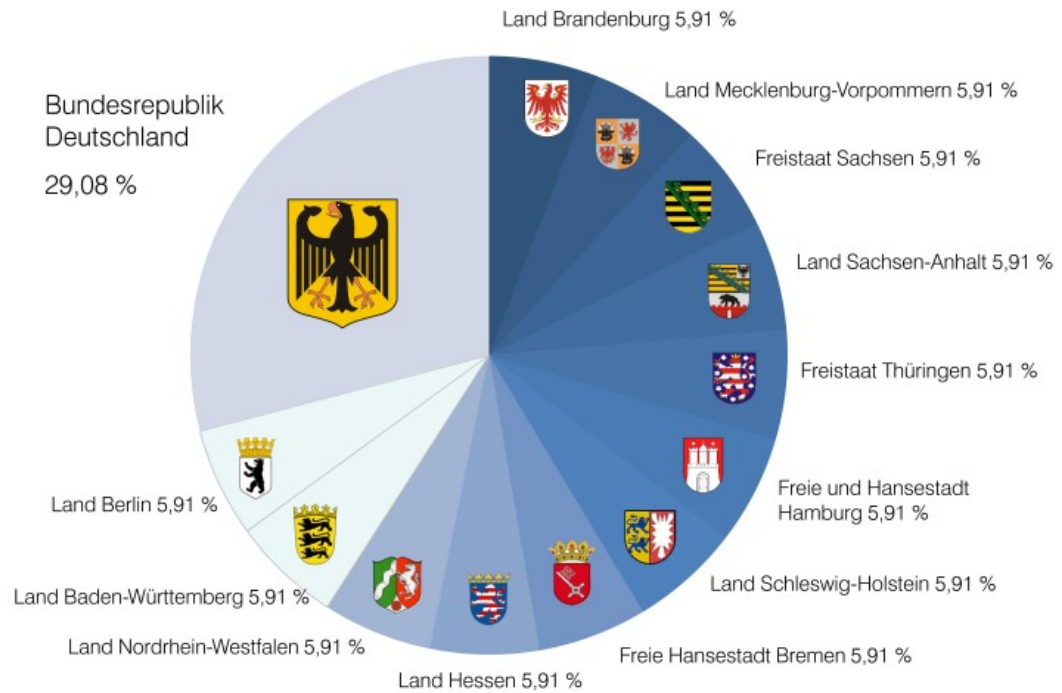
（1）ドイツ統一長距離道路計画建設会社（DEGES²）設立の概要

旧東ドイツ地域の道路網は、旧西ドイツ地域の道路網に比べて整備が遅れている状況にあったことから、旧東ドイツ地域での速やかなアウトバーン等の整備を目的に 1991 年 4 月、ドイツ連邦政府は、旧東ドイツの交通インフラの整備計画であるドイツ統一交通プロジェクト（VDE=Verkehrsprojekte Deutsche Einheit、以下 VDE という）を策定した。VDE は、道路、鉄道及び水路にかかる 17 のプロジェクトを内容とし、うち 7 事業が連邦長距離道路に関するものであった。

また、VDE の道路事業を担う組織としてドイツ統一長距離道路計画建設会社が 1991 年 11 月に設立された。ドイツ統一長距離道路計画建設会社はドイツ連邦政府に加え、ベルリンを除く旧東ドイツの 5 つの州（Brandenburg、Mecklenburg-Vorpommern、Freistaat Sachsen、Sachsen-Anhalt、Freistaat Thüringen）によって設立され、高速道路の計画、整備を担っている。当時の出資比率はドイツ連邦政府が 50%、その他の 5 つの州が各 10%の比率であった。

近年では VDE のみならず、PPP やその他のプロジェクトも担うようになり、旧西ドイツに該当する Freie und Hansestadt Hamburg (2007)、Schleswig-Holstein (2008)、Freie Hansestadt Bremen (2009)、Hessen (2010)、Nordrhein-Westfalen (2014)、Baden-Württemberg (2014)及び Berlin (2014) といった株主が加えられている（図 1-1 参照）。

² <https://www.deges.de/>



出典： <https://www.deges.de/unternehmen/profil/>

図 1-1 ドイツ統一長距離道路計画建設会社の株主構成

VDE では、1,250km の道路整備について、97 億ユーロの投資が予定されていた。ドイツ統一長距離道路計画建設会社は、その他の道路プロジェクトを含め、連邦長距離道路の拡張、建設に関して 2,450km、300 億ユーロの事業を担っている。

ドイツ統一長距離道路計画建設会社は、ドイツ連邦政府が設立した新アウトバーン会社である **Die Autobahn GmbH des Bundes** に統合される予定であり、主要なプロジェクトは継続して実施される予定である。

(2) 新連邦交通インフラ整備計画 (FTIP2030) ³策定の背景

2016 年 3 月 16 日、ドイツ連邦政府は新連邦交通インフラ整備計画 (Bundesverkehrswegeplans 2030 ; FTIP2030) を発表した。この計画は、道路、鉄道及び水路の整備に対する 2030 年までのドイツ連邦政府の投資計画である。

1) 策定に係る調査報告

ドイツ連邦政府による調査では、2030 年における一人当たりの移動距離が、2010 年比で 12.2%増加することが推定されていることに加え、国際輸送の増加により、貨物輸送が 38%増加することが予想されている。これにより、交通インフラへの維持管理や更新が必要とされ、交通ネットワークのアップグレードが必要とされている。

しかし、財政面では、Debt brake (Schuldenbremse)⁴により資金調達の制限が課され、交通インフラへの投資が不十分となっており、過去の投資資源では交通ネットワークの維持に十分でないことがわかってきている。よって、更新投資に対して必要な資金を確保することが必要であった。

2) FTIP2030 での道路分野の取組

FTIP2030 では、維持管理と更新への投資資金とプロジェクトがひも付けされており、2,696 億ユーロ（日本円で約 33.7 兆円：125 円／ユーロ換算）の投資が予定されている。このうち、49.3%が道路関連となっている。2,000 を超えるインフラプロジェクトが連邦州や議会、連邦政府等から提案され、道路関連事業は 1,700 に及ぶ。FTIP2030 におけるプロジェクトの実施により、高度な交通インフラネットワークの構築によってスムーズな輸送が可能となり、道路プロジェクトでは 2,000km に及ぶボトルネックの解消につながる見込みである。また、コストをカバーするため、連邦アウトバーンにおいて、一般車両に課金する予定である。

³ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/G/federal-transport-infrastructure-plan-2030.html>

⁴ 旧東ドイツの州への多額の投資により、マーストリヒト条約で定められている債務対 GDP 比率の閾値値 (60%) を超える状況にあったことから、ドイツ連邦政府は Debt Brake (Schuldenbremse) を 2009 年から導入した。この Debt Brake の導入により、構造的赤字のない公共予算もしくは GDP 比の 0.35%以下の限られた赤字のみ許されることとなった。

(3) 新アウトバーン会社設立に係る取組

2020 年からの新しい連邦州財政関係制度に向け、2017 年にドイツ連邦政府と州は改革に着手した。連邦長距離道路運営改革は、この新たな財政関係制度作りの一つの柱に置かれており、改革の目的はリソースをより効果的に使い、アウトバーンの品質を将来的に維持していくことにある⁵。

このため、連邦政府が 100%株主の新アウトバーン会社である Die Autobahn GmbH des Bundes が設立された。これまでは連邦アウトバーンの所有者である連邦政府が各州に運営を任せていたが、2021 年 1 月 1 日からは新アウトバーン会社に連邦アウトバーンの運営（計画、工事、財務管理及び維持）を一元化する。また、新アウトバーン会社設立に伴い、新アウトバーン会社を所轄する新庁、連邦長距離道路庁（Fernstraßen-Bundesamt: FBA）が設置された。

これまで連邦政府から州への予算配賦を担当した交通インフラ融資会社（Verkehrsinfrastukturförderungsgesellschaft: VIFG⁶）は新アウトバーン会社の一つの機能として吸収されるとともに、旧東ドイツ地域の連邦道路計画・整備を行ってきたドイツ統一長距離道路計画建設会社は新アウトバーン会社に完全に吸収される。

なお、連邦長距離道路のうち、連邦道路（Bundesstraßen）は今後も州の所轄となる。

1) 連邦・州財政関係制度改革

連邦憲法裁判所の「財政調整制度の期限を 2019 年末までとする」との 1999 年 11 月 11 日の判決に基づき、制度改革が必要となった⁷。連邦政府と各州の首相は 2016 年 10 月 14 日に、連邦・州財政調整制度を 2020 年より刷新するための改革骨子について合意した⁸。

2020 年以降の財政調整のあり方として、財政力の強い州が弱い州を助けるという目的のもと行われてきた各州間での財政調整を撤廃し、連邦政府から州への交付金を増やすとともに、これまで州で実施されてきたタスクを連邦政府レベルで行うことが打ち出された⁹。これに伴い、これまでの財政調整制度に基づく基金を利用して実施されてきた、旧東独地域の復興と開発のための「連帯協定 II（Solidarpakt II）」（2005 年か

⁵ <https://www.autobahn.de>

⁶ 交通インフラ融資会社（VIFG）は、PPP プロジェクトについて連邦を支援していた。VIFG は、ドイツ連邦政府の 100%出資会社である。同社は 2003 年に設立され、道路料金収入（重量貨物車料金）の配分のほか、連邦の指導の下で PPP のコンピテンスセンターとして活動していた。出典：ドイツにおける道路事業の PPP（その 1）、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

⁷ 連邦憲法裁判所決定 11/11/1999:
https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/1999/11/fs19991111_2bvf000298.htm

⁸ 連邦政府プレス記事 369: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/konferenz-der-regierungschefinnen-und-regierungschefs-von-bund-und-laendern-am-14-oktober-2016-in-berlin-beschluss-430850>

⁹ 具体的に「売上税収の州間配分調整」、「州間財政調整」のいわゆる水平的財政調整（Horizontaler Länderfinanzausgleich）は撤廃された。

州間財政調整は、財政力の強い州から財政力の弱い州へ交付金を給付する制度であり、交付額の決定は、①課税力測定値の算定、②調整額測定値の算定、③交付金受領額の算定、④交付金拠出額の算定、という手順で行われていた。「ドイツ連邦財政調整制度について（半谷俊彦）」参照。
https://www.soumu.go.jp/main_content/000228203.pdf

ら 2019 年) も終了した。

新アウトバーン会社設立を含む連邦長距離道路運営改革は、連邦・州財政関係制度改革の一つの柱として位置付けられており、改革の担当省庁は連邦財務省となる。

また、新たな連邦州財政制度のため、既存法の改正、新法の制定が行われた。関連法変更のための法律は「連邦州財政調整制度の新規則と 2020 年からの予算制度新規制のための法 (Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften¹⁰)」である。法案は 2017 年 6 月 1 日に連邦議会を通過し、続く 2017 年 6 月 2 日に連邦参議院によって承認¹¹、同年 8 月に発効された。この中で新アウトバーン会社設立など、連邦長距離道路運営改革に必要な法改正も行われている。第 13 条から第 22 条が連邦長距離道路運営改革に係る条項である。例えば、新アウトバーン会社設立の根拠は同法の第 13 条に基づいて施行された「インフラ会社設立法 (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz: InfrGG)」であり、同じく新たに設立され、新アウトバーン会社の監視当局となる連邦長距離道路庁 (FBA) の設立は同法の 14 条に基づいて施行された「連邦長距離道路庁設置法 (Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes: FS trBAG)」による。詳しくは次章で整理する。

¹⁰ 条文: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Stab-FBA/gesetz-zur-neuregelung.pdf?__blob=publicationFile

¹¹ 連邦参議院決議書: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2017/0401-0500/431-17.pdf?__blob=publicationFile&v=6

2) 州によるアウトバーン運営の問題点¹²

2015年12月11日、連邦交通デジタルインフラ省（BMVI）は連邦長距離道路運営の改革案をまとめた。この中で a) 計画・工事、b) 財務・財源及び c) 監督権について現状と問題点を整理している。

「起債制限（Schuldbremse）」¹³の導入以後、歳出削減を余儀なくされたことによって生じた人員削減によるキャパシティの問題により、州ごとの政策実施能力の格差が広がり、認可済み・実施済みプロジェクトの数にも差が生じた。このような状況に対して、連邦政府側は介入できなかったため、結果としてプロジェクトの遅延と長期化により、国内の道路事情、特に慢性的な渋滞の問題が深刻化している¹⁴。政府案では、新アウトバーン会社の設立はこうした連邦長距離道路運営の問題を解決する切り札的な位置づけとされた。

a) 計画・工事

計画策定時、土地整備やルート決定のための計画書を州が作成する。土地整備手続きは州が行い、ルート決定は連邦交通デジタルインフラ省が行う。また、連邦長距離道路の維持管理工事、部分的には運営サービスについても州が入札を行う。

しかし、州の立場からの優先的な計画策定がなされ、該当事業に人材を投入することとなるため、連邦政府側の意向を反映することは難しくなっていた。連邦政府は州から報告は受けるが、実際には制裁措置もなく、結果として連邦政府側の目標が計画通りに実施されるとは限らない状況にあった。

b) 財務・財源

資金の責任は連邦政府が中心に負い（基本法第 104a 条（2））、実施の責任は基本的に州が負うこととなっている。連邦政府は「目的支出（Zweckausgaben）」、特に建設費、維持管理費及び管理サービス費を負担する。州は管理費、プランニング、州職員の人件費、法的手続きなど行政手続き及び州職員の事務所代を負担する¹⁵。連邦政府は基本法第 104a 条（5）に基づき、州政府と同様に行政費用（特に職員の人件費や事務所代）を負担しなければならない。プランニングと工事監督は施工そのものではないが、これに付随した業務であるため、連邦政府はこのコストとして工事費の 3%を一律で還元している（連邦長距離道路の資産権に関する法（BStrVermG）第 6 条第 3 項、いわゆる「UA3 一括還元」に基づく¹⁶）。しかし、3%の是非を巡っては、議論があり、州は全てのプランニングコストの負担を連邦政府に求めている。

州は、実施計画書を含む応札書類を作成し、工事発注を行うが、追加工事の必要性は州政府が決定し、コストは連邦政府が負担する仕組みになっている。州側の不手際

¹² <https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2016/02/Bericht-BR-Reform-der-Auftragsverwaltung-im.pdf>

¹³ 渡辺富久子「ドイツにおける財政規律強化のための基本法の規定」なども参照。

https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_9111090_po_02630007.pdf?contentNo=1

¹⁴ Statista 統計 “Gesamte Staulänge auf Autobahnen in Deutschland in den Jahren 2002 bis 2019 “

¹⁵ 実際には、連邦負担の目的支出と州負担の管理費の分離は困難であり、摩擦を引き起こしている。

¹⁶ 条文: <https://www.gesetze-im-internet.de/babg/BABG.pdf>

による計画遅延や工事監督の不手際により追加となった工事費用は、連邦政府側の負担となる。また、州側の入札図書の質によって、追加工事のボリュームに大きく影響し、そのコスト負担も連邦政府側の負担となっている。

c) 監督権

連邦政府は州による計画実施が適切であるか法的・技術的にモニタリングを行わなければならない（基本法第 85 条第 4 項）。このモニタリング機能は、連邦政府に正当に認められた義務であり、連邦政府は技術面だけでなく、法的な規制を導入することができる。

しかし、上記の法的な規制を導入するためには、一般的州行政規則参議院議会（州の首相らによる議会）での同意を要するため、この方法が実現した事例はほとんどない。

1.1.2 新アウトバーン会社設立の目的

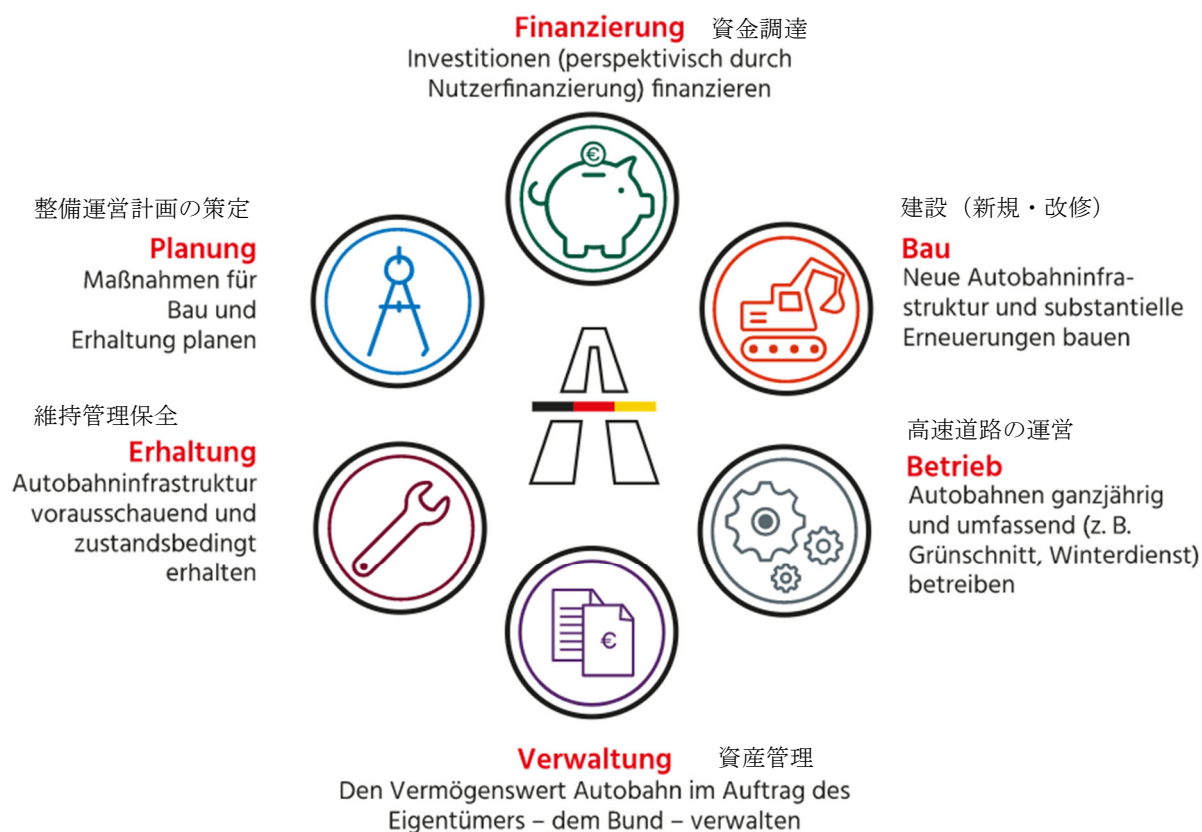
新アウトバーン会社設立の目的については、高速道路を所管する連邦交通デジタルインフラ省¹⁷において、次のとおり示されている。

(1) 新アウトバーン会社の設立¹⁸

新アウトバーン会社は 2018 年 9 月 13 日にベルリンに設立された。新アウトバーン会社は連邦長距離道路法（FStrG）の第 3 条の規定により、連邦アウトバーンの整備、維持管理に関するすべての業務を 2021 年 1 月 1 日より引き継ぐ。将来的には約 13,000km の道路の計画、整備、運営、維持管理、資金運用を一元的に担う予定である。

これまで、連邦州が高速道路の管理を行ってきたが、これまでの課題として、州ごとに個別の財政状況が異なっており、整備が進んでいない州があった。一方で、財政負担軽減のため、州職員を削減してきており、より困難を抱えることとなっている。結果として、プロジェクトごとに進捗が大きく異なる結果となっている。

近年の運営方式改革の目的は、道路ネットワークをより俯瞰的に、効率的に管理するものであり、連邦政府の資金がより迅速かつ直接的に整備需要を満たすことを目的としている。



出典： <https://www.autobahn.de/> に PwC 加筆

図 1-2 新アウトバーン会社の役割

¹⁷ <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Reform-Der-Bundesfernstrassenverwaltung/reform-der-bundesfernstrassenverwaltung.html>

¹⁸ <https://www.autobahn.de/>

新アウトバーン会社の本社はベルリンに設置され、全国に 10 支店が設置される計画である。実施中のプロジェクトをサポートする 41 地域支店も設置され、42 の交通制御センターと 189 のメンテナンスセンターが計画されている。メンテナンスセンターは各々70km ほどの高速道路を担うこととなる（図 1-3 参照）。



出典： <https://www.autobahn.de/>

図 1-3 新アウトバーン会社の支店等の配置図

(2) 連邦長距離道路庁 (Fernstraßen-Bundesamt: FBA) の設立¹⁹

高速道路の整備・運営方式の改革において、新たに連邦長距離道路庁（以下、「FBA」という。）が 2018 年 10 月 1 日に設立された。職員は連邦州から引き継がれる予定である。FBA の所在地はライプチヒとなり、ハンブルク、ハノーヴァーにも分所を出すことが発表されている。

FBA は 2021 年から道路計画の承認権限を持ち、ドイツにおける高速道路を管轄することとなり、主な役割は次のとおりとなる。

- ・ ルート選定の計画検討、承認
- ・ Die Autobahn GmbH des Bundes の管理監督
- ・ Die Autobahn GmbH des Bundes の職員への法的責任（新アウトバーン会社が公務員法に違反する行為をした場合、これを是正する。）
- ・ 規制作成の際の連邦交通デジタルインフラ省への補助 等

(3) 職員配置²⁰

新アウトバーン会社の職員は将来的に 15,000 人程度となる予定である。新アウトバーン会社には、2019 年に新アウトバーン会社に吸収された交通インフラ融資会社 (VIFG) と 2020 年中に同じく新アウトバーン会社へ吸収されるドイツ統一長距離道路計画建設会社職員、州職員のうち建設部門の職員も新アウトバーン会社の各管区に異動する。

FBA には、既存の州職員が異動される。連邦交通デジタルインフラ省に人事権があり、どの職員を州から新アウトバーン会社、あるいは FBA に異動するかを決定するが、連邦交通デジタルインフラ省は州側の異動（勤務地、勤務ポジション）に関する提案を受け入れる。異動には必ず当事者の同意を必要とすることを定めており、新アウトバーン会社へ異動を希望しない場合でも、州の仕事を担うことが可能である。

なお、2018 年 7 月から、連邦交通省は州職員から新アウトバーン会社に異動する職員に関し、労働組合との給与交渉を開始している。

2019 年 8 月に連邦交通デジタルインフラ省は州のアウトバーン運営関係部署の公務員を新アウトバーン会社及び FBA に移籍するための規則を公布している。職員の移管に係る事項については、長距離道路移管法 (FernstrÜG) において定められている。

¹⁹ https://www.fba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/FBAFlyerJanuar2019.pdf?__blob=publicationFile&v=5

²⁰ <https://www.autobahn.de/>

1.1.3 設立に至るまでにドイツ連邦議会や専門部会等で議論された内容^{21 22}

新アウトバーン会社設立に至るまでの議会や専門部会での議論内容について整理した。

(1) フラッチャー委員会 (Fratscher-Kommission)

連邦経済・エネルギー大臣ジグマール・ガブリエルは 2014 年 8 月、公共インフラの投資強化に関する専門委員会を招集した。委員長にはベルリンフンボルト大学の教授であり、ドイツ経済研究所の所長でもある経済学者マルセル・フラッチャーが招聘された。委員長の名前から、専門委員会はフラッチャー委員会と呼ばれる。特にインフラ関連の財源の確保について政策方針を提言した。

フラッチャー委員会は、公共インフラの投資強化に関する専門委員会であり、2015 年 4 月、委員会は提言の骨子を 10 点にまとめている²³。この 5 点目で、連邦政府によるインフラ会社の設立が言及されている。

5. 公共の「連邦長距離道路のための道路インフラ会社」の設立

- ・ 連邦長距離道路の工事、修繕、運営はライフサイクル分析に基づく「一元管理」
- ・ 道路建設管理の財源は通行料を中心とする、あるいは通行料のみによる確保とする。
- ・ 国による保証を必要としない独自の債務キャパシティを設け、公共領域との明確な線引きを行う。連邦長距離道路は「官」の管理下に置き、いかなる「民営化」も認めない。専門委員会はインフラ会社を少なくとも公共の手に委ねることで意見を一致させている。オーストリア、フランスなど他の組織モデルについての情報収集も有意義である。

政府委託の専門委員会が公式見解として、連邦長距離道路の一元管理、インフラ会社の設立について述べたのはこれが初めてであった。2015 年 12 月、連邦政府から連邦長距離道路運営改革の骨子が出されているが、これはフラッチャー委員会の見解を踏襲するものであった。

この後、フラッチャー委員会は 2016 年 12 月に最終報告書を提出している²⁴。報告書の中で委員会は、政府が委員会の提言を支持していることを確認した上で、インフラ整備が進まないのは財源だけの問題ではなく、プロジェクトの計画策定と実施に対するキャパシティ不足で、進捗が著しく遅い、あるいは停滞していることを指摘している。委員会は会社の組織化とともにこうした停滞の問題を早急に解消すべきであると指摘した。

²¹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Stab-IGA/standortkonzept-zur-infrastrukturgesellschaft.html>

²² Standardkonzept der FBA/Die Autobahn GmbH <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/089/1908900.pdf>

²³ フラッチャー委員会報告書紹介。「ドイツにおける投資強化(Stärkung von Investitionen in Deutschland)」
https://www.diw.de/documents/dokumentenarchiv/17/diw_01.c.500763.de/20150413_expertenkommission_zehn-punkte-plan.pdf

²⁴ フラッチャー委員会最終報告書。「ドイツにおける投資強化(Stärkung von Investitionen in Deutschland)」
https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/S-T/stellungnahme-expertenkommission-staerkung-von-investitionen-in-deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=4

(2) 連邦議会内での議論

2015 年 12 月、連邦交通デジタルインフラ省は、連邦議会内交通デジタルインフラ委員会に対し「連邦長距離道路の領域における委託運営改革」に関する報告書²⁵を提出し、委員会内での議論が行われた。Die Linke 党は 2015 年 11 月、改革の即時中止を求め、連邦議会での発議を行なった²⁶。

発議書は連邦政府が交通インフラ融資会社 (VIFG)、のちの Die Autobahn GmbH des Bundes が徴収するトラック通行料からの歳入と、連邦長距離道路の工事予算を一体で取り扱うことになることを指摘した。特に官民連携 (PPP) の導入により、連邦政府が民間資金を集めることで、低金利の昨今において、投資家に対して連邦長距離道路というアセットから得られる安全で高い配当を約束する投機先を提供しようとしていると指摘。また、州から連邦政府への一元化は大きな政治的反対 (特に各州政府から) にあり、実施困難が予想され、そのため連邦長距離道路の計画策定、工事等に年単位での遅れが出る可能性を指摘した。

連立与党 (CDU/CSU 党、SPD 党) はこの指摘を一蹴し、改革は一刻も早く進められるべきであるとし、緑の党 (die Grünen) も本改革を支持した。2016 年 6 月 8 日の委員会で、最終的にこの発議は連立与党と緑の党により、反対多数で退けられている²⁷。

しかし、民営化の可能性をいかに排除していくかが、新アウトバーン会社設立時の問題となった。官民連携は道路予算の逼迫を解消する手段として、ドイツでも 1994 年より採用されている。しかし、官民連携は公的資金で賄う事業よりもコスト高となることが指摘されていることに加え、官民連携の対象区間が増えれば、アウトバーン運営上の分裂につながる恐れもあり、慎重な取り扱いが必要とされている²⁸。

さらに、野党 (緑の党) から民営化を懸念する声が高まった。実際に 2016 年 11 月 14 日時点での法案では「この会社の過半数株は連邦政府に残る」とあった。連邦会計検査院 (Bundesrechnungshof: 政府、州、自治体の財務監査を行う) によるアセスメントでも、次の点で民営化の可能性は完全に排除し切れていないと指摘されていた²⁹。

- ・ 一般に、GmbH (有限会社) の商号は設立から 4 年すれば、連邦交通デジタルインフラ省の一存で連邦議会の決議なく AG (株式会社) に商号変更でき、株式の売却による民営化が否定できない。³⁰

²⁵ 連邦議会 2015/12/11 「連邦長距離道路領域における委託行政改革についての報告書」
<https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2016/02/Bericht-BR-Reform-der-Auftragsverwaltung-im.pdf>

²⁶ 連邦議会 2015/11/05 Die Linke 議員らによる発議。
<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/065/1806547.pdf>

²⁷ 連邦交通デジタルインフラ省委員会議事録 2016/06/08
<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/065/1806547.pdf>

²⁸ PPP については過去調査に詳しい。「ドイツにおける道路事業の PPP (その 4)」平成 25 年 12 月。独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構。<https://www.jehdra.go.jp/pdf/research/r096.pdf>

²⁹ 連邦会計検査院 2016 「連邦長距離道路の組織形成とファイナンス形態に関するアセスメント」 P25-27.
<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/gutachten-berichte-bww/gutachten-bww-schriftenreihe/langfassungen/2016-bww-gutachten-organisationsformen-und-finanzierungsvarianten-fuer-die-bundesfernstrassen>

³⁰ 商号変更法 (Umwandlungsgesetz) 第 224 条第 2 項による

- ・ 新アウトバーン会社は政府出資の国営企業であっても、PPP の活用により擬似的な民営化となりかねない。

バーデン・ヴュルテンベルク州の委託による独自調査でも、民営化は基本法によってのみ完全に排除できるとの結論に至っている。また、官民連携による部分的な道路網の工事、運営により、道路網の一部が投資家に委譲される可能性も排除するのが望ましいとしている³¹。

こうした背景を踏まえ、基本法の改正が行われた。第 90 条第 2 項は民営化の排除を謳っている³²。さらに、連邦政府は 2016 年 12 月 23 日の閣議にて、国営のインフラ会社に対し、法律により民営化の可能性を排除することで合意した。InfrGG 法第 1 条第 2 項では「会社は不可譲の連邦所有物である」とし、第 13 条第 5 項は「プランニング、工事、運営、維持に民間を登用する場合、最大で 100km までとし、個別の計画を契約に盛り込む。また、複数の計画を結合することを禁止する」という制限を設けている。

³¹ 「法的簡易アセスメント。計画中基本法 90 条の改正について」 P26-35 バーデン・ヴュルテンベルク交通省 <https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2016/06/Rechtsgutachten-Art.-90-GG-Hermes-Weiß.pdf>

³² 連邦アウトバーンの運営は、連邦政府のもと運営される。連邦政府はその業務遂行について私法に基づく会社（Gesellschaft）を利用することができる。会社は不可譲の連邦政府の所有である。直接的、間接的な第三者の会社への出資、及び子会社は排除される。連邦アウトバーン全て、もしくはある州にあるその他の連邦長距離道路、あるいはそのうちの大部分において PPP の枠組みにおける私人の出資は排除される。詳しくは連邦法が定める。

(3) 第二次ボーデヴィヒ委員会(Bodewig-Kommision II)と州側の動き

州の交通省大臣会議は、元連邦交通省大臣であるクルト・ボーデヴィヒ (Kurt Bodewig) を招聘し、専門委員会を立ち上げた³³。

なお、ボーデヴィヒを委員長とする委員会は 2013 年にも組織されているため、この委員会は特にボーデヴィヒ委員会 II と呼ばれる。

委員会は 8 州の交通大臣から構成されており、州側の意向を強く反映した委員会となっている。2016 年 2 月に委員会は最終報告書として「交通網の工事と運営(Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes)」を提出した³⁴。同委員会は現行の委託体制を維持する方向で、フラッチャー委員会、及び連邦交通デジタルインフラ省の改革案 (2015 年 12 月) の見直しを求めた。

連邦政府の州に対する管理強化、及び州側の責任をより大きくすることで改善を図る方向を打ち出し、「連邦政府によって設定された改革目標は硬直化しており、残念ながら必要性の一部しかカバーしていない」と結論づけた。連邦交通デジタルインフラ省がプロセスの最適化、コストとプロセスの透明性確保を、新アウトバーン会社設立を軸に進めたいと考えているのに対し、ボーデヴィヒ委員会の見解はあくまでも州委託事業の中でのプロセス最適化である。具体的には連邦政府と州との事業区分の線引きをより明確にし、現行のガイドラインを厳格に適應することなどが挙げられる。例えば「RE2012³⁵」によるプロセスと文書化を標準として適應することを挙げている。

また、スケジュールどおりの実施に対してはインセンティブ制度を設けることを提案した。さらに、州側はプランニングコストの 100%連邦政府負担を求めている。連邦交通デジタルインフラ省、フラッチャー委員会の方針とは異なり、ボーデヴィヒ委員会は個人投資 (民間財源) の可能性を排除し、税金とアウトバーン使用料を全ての財源とすることを主張した。

交通省大臣会議はこの報告書の結果に基づき、連邦政府側の新アウトバーン会社設立に関する提言を拒否することを全会一致で決議した³⁶。しかし、州大臣らの意向は連邦政府側に受け入れられず、その後、2017 年 6 月には連邦議会、連邦参議院で、連邦州財政調整制度改革の関連法改正が承認された。それを受け大臣会議は連邦政府に対し、移管期間中のプランニング、運営コストの州に対する 100%補償を求めた³⁷。

³³ 交通大臣会議決議書「交通網の工事と運営の委員会招集」

https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/15-07-13-umfrage-kommission-bau-unterhaltung-verkehrsnetz/einsetzungsbeschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2

³⁴ ボーデヴィヒ委員会最終報告書「交通網の工事と運営(Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes)」
2016/02/23 http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/16-02-23-sonder-vmk_kommission-bau-unterhaltung-verkehrsnetz/16-02-23-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=3

³⁵ RE2012 は連邦交通省によるガイドライン「道路工事におけるプランニングプロセスとドラフト書類の統一的な作成のためのガイドライン 2012 年版 (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau RE Ausgabe 2012)」

³⁶ 交通省大臣会議決議書。2016/02/23

https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/16-02-23-sonder-vmk_kommission-bau-unterhaltung-verkehrsnetz/16-02-23-beschluss-top-2.pdf?__blob=publicationFile&v=3

³⁷ 交通省大臣会議決議書。2017/11/10

https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/17-11-09-10-vmk/17-11-09-10-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3

1.1.4 世論の状況

ドイツ高速道路における新アウトバーン会社設立等の改革について、改革前から現在までに確認された世論を整理した。

(1) 肯定的な意見

Die Autobahn GmbH des Bundes の設立及びアウトバーン運営の連邦政府への一元化に対する世論として、ここでは高速道路利用者の立場を代表する **ADAC** 連盟（全ドイツ自動車クラブ）³⁸の意見表明を参考とした³⁹。

ADAC は 2019 年に発表した意見表明の中で、連邦政府がアウトバーンの建設、運営及び財務管理を一手に引き受けることについて、これを歓迎するとしている。**ADAC** はアウトバーン利用者を「顧客」として捉え、顧客が安全に速く快適に目的地に到着できるよう、政府もそのための努力を惜しんではならないと主張する。顧客満足の向上には、アウトバーンの拡張、修繕、工事現場管理の改善を行い、さらに快適な休憩施設の提供などの課題があるとしている。

州から連邦政府への移管については手続きが非常に複雑であることに理解を示した上で、移管中も道路運営に支障をきたすことのないよう政府に要望した。アウトバーンの整備プロジェクトは需要に沿ったものを実行すべきであり、移管プロセスの影響で投資に延滞が起きることがないように、さらに州に運営が残された連邦道路についても管理が疎かにならないよう、投資を行うことを要請した。

(2) 否定的な意見

今回の新アウトバーン会社の設立を伴う改革に対し、発案された当初から新アウトバーン会社に民営化の恐れがあることが指摘された。民営化を危惧する意見は世論だけでなく、先に記述した連邦議会内でも論点に上がっている。

また、新アウトバーン会社の設立後も、2021 年までの移行期間において、新アウトバーン会社及び **FBA** 設立に係る費用（コンサルティング企業や弁護士事務所費用、IT インフラの構築費用など⁴⁰）がかかりすぎているとして、批判の対象となってきた。

³⁸ **ADAC** は日本の **JAF** に相当する組織であり、自動車オーナーの会員費により運営されている。サービス内容はロードサービスの他、保険業、自動車ローン、出版、市場調査など多岐にわたる。

³⁹ **ADAC** 2019/7/11 Standpunkt. **Die Autobahn GmbH des Bundes**. <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/infrastruktur/autobahn-gmbh-adac-sp.pdf>

⁴⁰ コンサルティング企業、弁護士事務所への支払いが予想以上に膨れ上がっており、連邦会計検査院から指摘を受けている。参考記事によれば当初は全体で 2400 万ユーロを予定していたが、現在の試算では 2021 年までに 8600 万ユーロ、最終的には 1 億 3000 万ユーロにもものぼると言われている。出典: **Die Welt** 紙. 2020/07/14 <https://www.welt.de/wirtschaft/article211560573/Autobahn-Selbst-Scheuer-haelt-Kosten-fuer-Berater-fuer-zu-hoch.html>

～コラム【否定的な意見例】～

・ Autobahn GmbH des Bundes 本社の賃貸料⁴¹

約 13,000 キロのアウトバーン運営を州から連邦政府に移管するという空前のプロジェクトを時間内に完了するため、すぐに入居でき、準備の必要もないライプチガー・プラッツのオフィスを本社事務所として賃貸することになった。そこはベルリンの超一等地にある特別物件である。特別なのは立地だけではない。受付サービス、内装設備、事務用品まですべて完備されたオフィスでは、喫茶サービスも提供される。賃貸料は年間 200 万ユーロである。2019 年には賃貸面積を拡大しており、現在の賃料は月額平米あたりで 123 ユーロ、従業員一人当たりでは月に 1,044 ユーロとなる。新アウトバーン会社では今年さらに 290 人の従業員を迎えることになっており、現状の事務所の容量を大きく上回ることから、再び新しい事務所を探す必要に迫られている。

・ 移管などスケジュール遅れ^{42, 43}

2021 年までの完全移管を目前に控え、様々な問題が出てきている。

今回の改革では、各組織から新アウトバーン会社への職員異動が予定されている。新アウトバーン会社の給与体系は公務員から、労使交渉により新しく制定された民間給与体系となる。この給与体系（勤続年数、職能などのマトリックス）の中に従業員一人一人を正しく適合させる必要があり、その作業に想定以上に時間を費やしている。

さらに、州から連邦政府に移管する書類の整理に時間を取られている。一部はデジタル化する必要がある。

また、連邦会計検査院は州と連邦の所管の分離がうまくいかないのではないかと懸念している。今回の移管は連邦アウトバーンについてのみで、連邦道路については州が連邦政府への移管を希望しない限り、引き続き州の所轄となる。資料のみならず、組織全般にわたりこれを区分するのは容易ではない。各州はドイツ統一長距離道路計画建設会社にアウトバーン建設を委託している。このため、すでに委託後の案件についても体制変更後、再度、入札を実施する必要があるのではないかとされている。

人材確保の問題もある。2021 年のスタートまでに新アウトバーン会社にはあと 1,000 名ほどの補充が必要である。さらに、数年後には従業員の 3 分の 1 が退職する予定であり、若い人材の確保が急務とされている。

⁴¹ 連邦納税者連盟 2019/10/29 「クレイジー：快適、でも高い(Abgefahren: Bequem, aber teuer)」

<https://www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/steuergeldverschwendung-alle-faelle/details/abgefahren-bequem-aber-teuer>

⁴² Die Welt 紙. 2020/07/14 「Die Autobahn GmbH、次のショイアーの敗北(Die Autobahn GmbH, das nächste Scheuer-Debakel)」 <https://www.welt.de/wirtschaft/article211560573/Autobahn-Selbst-Scheuer-haelt-Kosten-fuer-Berater-fuer-zu-hoch.html>

⁴³ Fuldainfo.de 2019/04/28 「アウトバーン改革が遅延(Reform der Autobahnverwaltung verzögert sich)」 <https://www.fuldainfo.de/reform-der-autobahnverwaltung-verzoegert-sich/> ソースとなっている Handelsblatt 紙の記事で確認が取れなかった。

【参考：新聞での論調】

・ 論調などの特徴

ドイツ最大紙の南ドイツ新聞は左派・リベラル(中立)の論調を特徴とし、本社をミュンヘン(バイエルン州)に置くことから、地方色のある記事も見られる。現連邦交通デジタルインフラ大臣のアンドレアス・ショイアー氏、元連邦交通大臣のアレキサンダー・ドブリント氏がともに CSU 党⁴⁴議員であり、さらには一般車両向けアウトバーン通行料の導入が最初に議論されたのもバイエルン州であったことから、高速道路運営の制度には関心が高い。よって、高速道路運営について他紙にはない独自の記事も見られる。

・ 南ドイツ新聞 2020/06/26 「アンドレアス・ショイアーの次の破綻(Der nächste Crash von Andreas Schuer)」⁴⁵

一般車両向け高速道路通行料の導入失敗により、現時点で責任追及を受けているショイアー大臣を次の破綻が襲おうとしている。南ドイツ新聞が連邦会計監査院から独自に入手した文書によれば、ドイツ統一長距離道路計画建設会社の新アウトバーン会社への吸収合併手続きに違法な点が見つかり、手続きが大幅に遅れる見込みであると言う。本来ドイツ統一長距離道路計画建設会社の吸収は 2020 年 1 月 1 日に完了する予定であった。

・ 南ドイツ新聞 2020/06/22 「ショイアーの守られた時期は終わった(Ende der Schonzeit für Scheuer)」⁴⁶

一般車両向け高速道路通行料の導入が欧州司法裁判所により否決⁴⁷されたことを受け、連邦議会は調査委員会を招集。現在、国会にて重要参考人への聴取が行なわれている。ショイアー大臣が所属する CSU 党議員であり、現バイエルン州首相であるマルクス・ゼーダー議員は国営放送 ZDF のインタビューの中でショイアー大臣の失策を批判。関係者らはこれをショイアー氏が党から完全に見放された瞬間であると捉えており、彼の政治的失脚を予測する。今後、手数料徴収事業を入札した CTS Eventim 社、手数料を管理する Kapsch 社への聴取が予定されているが(9 月 17 日、10 月 1 日)、賠償請求に話が及ぶ可能性がある。後ろ盾を失ったショイアー氏にとっては厳しい内容になりそうだ。

⁴⁴ CSU 党はバイエルン州の地方政党であり、ドイツ最大与党 CDU 党の院内会派との位置付けとなっている。CDU 党のバイエルン支部のように捉えられることも多い。

⁴⁵ 出典: <https://www.sueddeutsche.de/politik/scheuer-verkehrsminister-bundesrechnungshof-autobahn-reform-1.4948848>

⁴⁶ 出典: <https://www.sueddeutsche.de/politik/scheuer-maut-csu-1.4972971>

⁴⁷ ドイツが導入を予定している乗用車課金に EU 法違反との判決が下る(2019 年 6 月 18 日 Zeit オンライン版)。欧州連合司法裁判所(ルクセンブルク)が、原告のオーストリアを支持する判決を下したため、当面、ドイツの道路を利用する外国からの乗用車は通行料金を支払わなくてもよいこととなる。

1.1.5 新アウトバーン会社設立以前までに抱えていた課題

これまでに記載した内容を踏まえ、新アウトバーン会社設立までに抱えていた課題について整理すると次の(1)から(6)に示す事項のとおりとなる。

(1) 歴史上の東西ドイツの整備格差

戦後、旧西ドイツでは計画的に道路整備が進められたが、旧東ドイツでは整備が進まず、東西ドイツ国境開放後に旧東ドイツの整備が課題となっていた。その課題解決のため、ドイツ統一交通プロジェクト（VDE）が計画され、実施機関としてドイツ統一長距離道路計画建設会社が設立されている。

(2) 連邦政府の資金不足

財政面では、政府債務の GDP 比を抑制するために連邦政府が導入した財政管理の手法である **Debt brake (Schuldenbremse)** により、高速道路整備等への財源抛出がより厳しくなり、また、これまでの交通インフラへの投資だけでは交通ネットワークの維持が困難になってきていた。そこで、交通分野への投資資金を戦略的に確保するため、新連邦交通インフラ整備計画（FTIP2030）を策定し、当プランにより投資資金とプロジェクトを連動させる取り組みを開始した。新アウトバーン会社は当プランに基づき業務を実施する。

(3) 州間財政調整制度の撤廃と州業務の連邦政府への移管

2020 年以降の財政調整のあり方として、財政力の強い州が弱い州を助けるという目的のもと行われてきた各州間での財政調整を撤廃し、連邦政府から州への交付金を増やすとともに、これまで州で実施されてきたタスクを連邦政府レベルで行うことが打ち出された。これに伴い、これまでの財政調整制度に基づく基金を利用して実施されてきた、旧東独地域の復興と開発のための「連帯協定 II (Solidarpakt II)」(2005 年から 2019 年)も終了した。

(4) 運営上の問題

起債制限（**Schuldbremse**）の導入以後、歳出削減を余儀なくされたことにより、財政力の乏しい州では、職員の人員削減の問題が発生していた。それにより、財政力の違いにより州ごとの政策実施能力の格差が広がり、認可済み・実施済みプロジェクトの数にも差がついた。また、プロジェクトの長期化により、国内の道路事情、特に慢性的な渋滞の問題が深刻化した。

州は、実施計画書を含む応札書類を作成し、工事発注を行うが、追加工事の必要性は州政府が決定し、コストは連邦政府が負担する仕組みになっており、州側の不手際による計画遅延や工事監督の不手際により追加となった工事費用は、連邦政府側の負担となっていた。

(5) 世論

新アウトバーン会社設立に係る肯定的な意見が見られるものの、新アウトバーン会社の将来的な民営化の恐れがあることが当初から批判の対象となり、結果として民営化を排除する方針で整理されている。

(6) まとめ

連邦政府の資金不足という財政面、州での人員削減の取組から州ごとの政策実施能力の格差が広がったという運営面という要因に加え、各州間での財政調整が撤廃されて州のタスクを連邦政府が担うことに伴う役割分担の見直し、旧東独地域の復興と開発のための「連帯協定 II (Solidarpakt II)」(2005 年から 2019 年)の終了という様々な課題がある中で、行政リソースを効果的に活用し、連邦アウトバーンの品質を将来的に維持していく手段の一つとして新アウトバーン会社が設立された。

新アウトバーン会社の制度設計時には、将来的な民営化余地に関して議論となったことから、政府 100%の国営企業とした。また、PPP 事業の実施は最大で 100km として、さらに複数の PPP 事業の結合を禁止することで、PPP 手法の活用拡大を通じて実現される可能性のある疑似的な民営化も排除する形になった。

1.1.6 年表

ドイツ高速道路の整備・運営方式に関する事項について、表 1-2 のとおりに整理した。本表では、これまでに整理した内容に加え、全体的な流れが捉えやすくできるように、料金徴収制度や PPP の活用についても追記している。

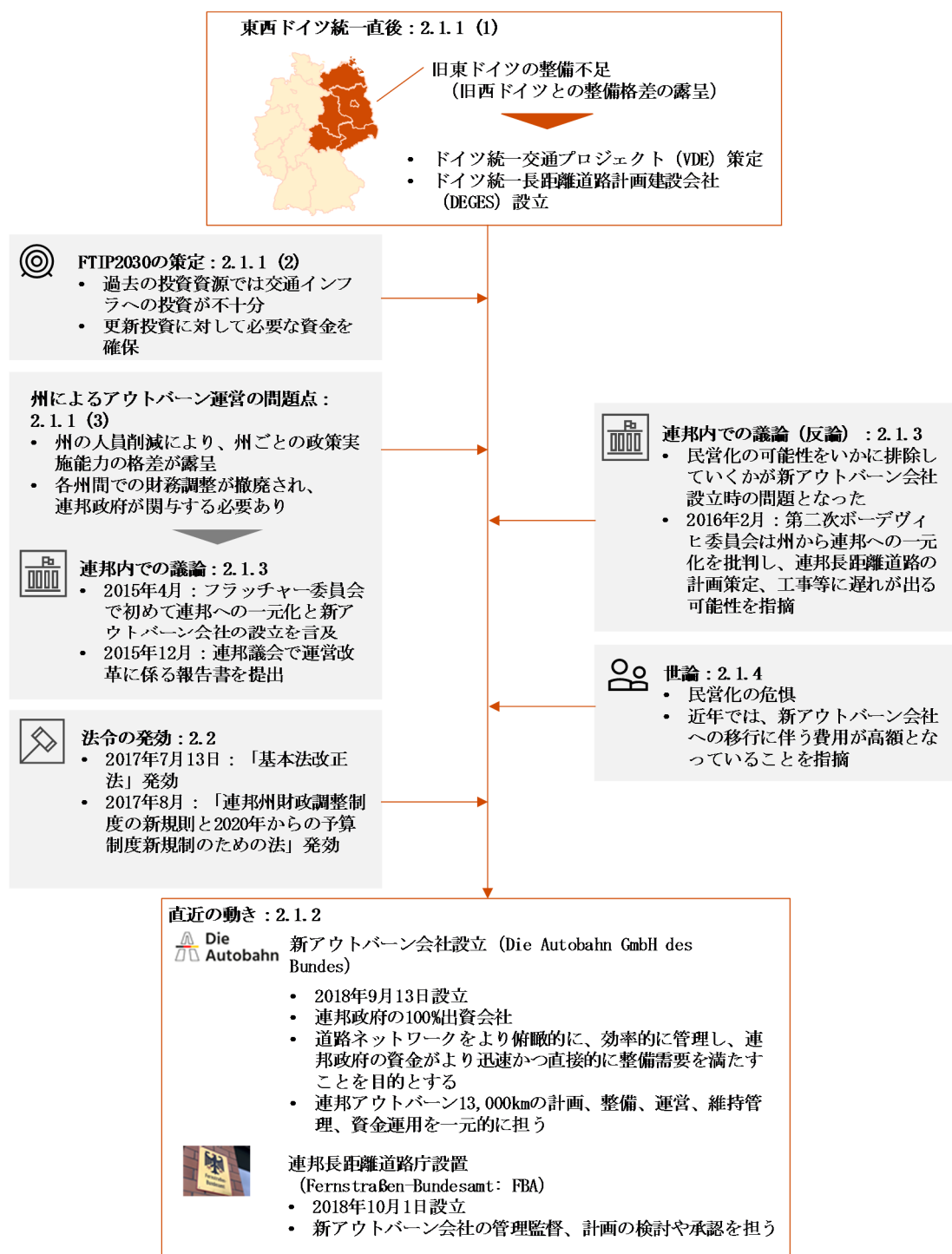
表 1-2 ドイツ高速道路整備・運営方式に関する年表

年	出来事
1929 年	ドイツで初めての高速道路（アウトバーン）計画に着手。
1932 年	ドイツで初めての高速道路（アウトバーン）が開通。
1949 年 10 月	（旧西ドイツ）占領軍により帝国アウトバーンの行政組織は廃止され、戦後の暫定的な道路担当組織が統合されて連邦交通省となった。道路行政は連邦政府からの委託によって州が実施。
1990 年 10 月	東西ドイツ統一。
1991 年 4 月	ドイツ連邦政府は、旧東ドイツの交通インフラの整備計画であるドイツ統一交通プロジェクト（VDE）を策定。
1991 年 11 月	旧東ドイツ地域での速やかなアウトバーン等の整備を目的に、ドイツ統一長距離道路計画建設会社を設立。
1994 年	「長距離道路建設のための民間資金調達に関する法律」が制定され、有料道路を前提とする PPP 事業の実施が可能となる（F-モデル）。
1995 年	オランダ、ベルギー、ルクセンブルク、スウェーデン、デンマークとともに、重量貨物車にビネットによる期間制の課金を導入。
1999 年 11 月	連邦憲法裁判所の「財政調整制度の期限を 2019 年末までとする」との判決。制度改革が必要となった。
2005 年	Lkw-Maut（重量貨物車課金）導入。 アウトバーンを走行する 12t 以上の貨物車に走行距離に応じて課金。
2005 年	A-モデルのパイロットプロジェクトに着手。
2007 年	Lkw-Maut 連邦道路 3 路線に適用。
2009 年	アベイラビリティペイメントモデル（V-モデル）の導入。
2011 年	Lkw-Maut を連邦道路にも拡大する法律制定。
2012 年	州交通大臣会議が連邦道路の老朽化により連邦予算が年間 21 億ユーロ不足することを報告。
2015 年	Lkw-Maut 連邦道路（約 1,100km）にも拡大。 Lkw-Maut 課金対象を 12t 以上から 7.5t 以上に拡大。 Pkw-Maut（乗用車インフラ課金）乗用車にビネットによる期間制の課金を導入する法律が成立。 欧州委員会が Pkw-Maut 導入について外国人に対する差別であるとして EU 裁判所に提訴 ⁴⁷ 。

年	出来事
2016 年	ドイツ政府と欧州委員会の間で、Pkw-Maut の内容を修正して導入することについて合意成立。
2016 年 3 月	新連邦交通インフラ整備計画（FTIP2030）を発表。
2016 年 10 月	連邦政府と各州の首相は連邦政府・州財政調整制度を 2020 年より刷新するための改革骨子について合意。
2017 年	Pkw-Maut の導入法成立。
2017 年 8 月	連邦州財政調整制度の新規則と 2020 年からの予算制度新規制のための法が発効。新アウトバーン会社設立など、連邦長距離道路運営改革に必要な法改正がなされる。
2018 年 9 月	新アウトバーン会社（Die Autobahn GmbH des Bundes）が設立。
2018 年 10 月	連邦長距離道路庁（FBA）が設立。
2021 年 1 月	新アウトバーン会社に出バーンの運営（計画、工事、財務管理、維持）の一元化を予定。

1.1.7 新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯取りまとめ

本節では、ドイツ高速道路の整備・運営方式の歴史、議会や専門部会などでの議論、世論及び新アウトバーン会社設立以前の課題に着目し、新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯を時系列で整理した。



出典：PwC 作成

図 1-4 新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯

1.2 関係法令

本節では、新アウトバーン会社の設立に当たり、新たに新設・改正された法律等について調査することで、新たな高速道路の整備・運営方式の調査を行う。新アウトバーン会社の設立に当たって改正された事項に着目して関係法令を整理した。

1.2.1 新アウトバーン会社設立に係る関係法令の整理

新アウトバーン会社設立を含む連邦州財政関係制度の改正には、関連する基本法の改正と連邦法（基本法以外の法）の改正が必要となる。基本法はその他の連邦法とは別途の取り扱いとなるため、まずは基本法の改正法が必要となる。

- ・ 基本法：「基本法改正法」の制定
- ・ 連邦法（基本法以外の法）：「連邦州財政調整制度の新規則と 2020 年からの予算制度新規制のための法」の制定

基本法の変更内容は次節で整理するものとし、連邦法については、「連邦州財政調整制度の新規則と 2020 年からの予算制度新規制のための法」（以下、「連邦州財政調整制度変更法」という。）に関する法令を次のとおり抽出した。

- ・ **Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG**（インフラ会社設立法）
- ・ **Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz - FStrBAG**（連邦長距離道路庁設置法）
- ・ **Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG**（連邦長距離道路使用料法）
- ・ **Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz - VIFGG**（交通インフラ融資会社法）
- ・ **Bundesfernstraßengesetz – FStrG**（連邦長距離道路法）
- ・ **Fernstraßen-Überleitungsgesetz – FernstrÜG**（長距離道路移管法）
- ・ **Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – FstrPrivFinG**（長距離道路工事民間財務法）
- ・ **Infrastrukturabgabengesetz - InfrAG**（インフラ賦課法）
- ・ **Straßenbaufinanzierungsgesetz**（道路建設財務法）

InfrGG（インフラ会社設立法）が、**Die Autobahn GmbH des Bundes** 設立の根拠法であり、新アウトバーン会社は 100%連邦政府が株主であり、連邦アウトバーンの計画、工事、運営、維持、財務及び資産管理を管轄することが示されている。また、新アウトバーン会社は連邦政府より通行料収入（長距離道路通行料法及びインフラ賦課法による）と連邦政府の財源が交付される。同様に **FStrBAG**（連邦長距離道路庁設置法）において、連邦長距離道路庁（**FBA**）を連邦交通デジタルインフラ省所轄下に置くことを定めるとともに、**FBA** の役割を明記している。

なお、**VIFGG**（交通インフラ融資会社法）によって設立された交通インフラ融資会社（**Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft: VIFG**）は 2017 年 8 月 1 日をもって廃止されている。

また、**FernstrÜG**（長距離道路移管法）により、長距離道路の州から連邦政府への移管に伴う人事について定めている。連邦政府が、異動の対象となった公務員、従業員、研修生らのポス

トを確保し、州から連邦政府に引き取ることを約束している。連邦交通デジタルインフラ省に人事権があり、州職員を州から新アウトバーン会社、あるいは **FBA** に異動するかを決定する。新アウトバーン会社、もしくは **FBA** に勤務する従業員について、基本的に同じ勤務地、同じポジションの原則を定めており、**FBA** については現行の労働契約を踏襲、新アウトバーン会社については新たに労働契約を結ぶことを定めている。

以上の法律について、概要を表 1-3 に整理した。

表 1-3 ドイツ新アウトバーン会社設立に係る関係法令

法律（日本語訳）	概要
Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG （インフラ会社設立法） ⁴⁸	- 連邦州財政調整制度変更法第 13 条により、2017 年 8 月 14 日施行された新法であり、Die Autobahn GmbH des Bundes 設立の根拠法である。 - 第 1 条第 1 項：連邦交通デジタルインフラ省が、アウトバーンの計画、工事、運営、維持、財務及び資産管理を管轄し、このために会社を設立することを定めている。 - 第 1 条第 2 項：新アウトバーン会社は 100%連邦政府が株主であり、第三者の株保有、子会社設立の可能性は排除されることが明記されている。 - 第 7 条第 1 項：新アウトバーン会社は連邦政府より道路通行料（長距離道路通行料法及びインフラ賦課法による）と国からの財源が交付される。
Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz – FStrBAG （連邦長距離道路庁設置法）	- 連邦州財政調整制度変更法第 14 条により、2017 年 8 月 14 日に施行された新法。 - 第 1 条：連邦長距離道路庁（FBA）を連邦交通デジタルインフラ省所轄下に置くことを定める。 - 第 4 条：新庁の役割を次のとおり定める。 ➤ 新アウトバーン会社の事業に関する法的、専門的な監査当局である。 ➤ 連邦アウトバーンプロジェクトの路線決定、計画決定及び計画承認を行う。 ➤ 州への委託管理に関して監視機能を担う際、法律と行政規定の策定が必要な際、さらに州間での調整が必要な際に連邦交通デジタルインフラ省に対しての支援を行う。
Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG （連邦長距離道路使用料法） ⁴⁹	2011 年 7 月 19 日発効。2020 年 7 月 4 日変更。 - トラック通行料（LKW-Maut）を賦課するための根拠法。「アウトバーン通行料新規制法（AutoBahnMautNeuregelungsGesetz - ABMNG）」により施行。アウトバーン通行料法（Autobahnmatgesetz）及び通行料令（MautHV）は同じく「アウトバーン通行料新規制法」により撤廃された。 - 第 13 条により 2012 年 8 月 1 日より徴収を開始している。
Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG	- 連邦州財政調整制度変更法第 16 条により、2017 年 8 月 1 日に失効された法律。 2003 年 6 月 28 日に発効。2015 年に交通インフラ融資会社法変更法

⁴⁸ 条文 https://www.buzer.de/InfrGG_Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz.htm

⁴⁹ 条文 <https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/>

法律（日本語訳）	概要
※失効 （交通インフラ融資会社法）	（Erstes Gesetz zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes）により改正された。⁵⁰ - インフラ会社設立法（InfraGG）による新アウトバーン会社設立により、2017年8月1日をもって失効（第4条）。 2003年6月23日に設置された交通インフラ融資会社（Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft : VIFG）の設立の根拠法である⁵¹。
Bundesfernstraßengesetz – FStrG （連邦長距離道路法）	- 連邦長距離道路法は1953年9月に公布され、最後の改正は2020年10月に行われた。連邦長距離道路法ではドイツの長距離道路区分とその定義とその所掌について定めている。 - 連邦長距離道路法には道路交通法規が紐づいているが、連邦長距離道路法そのものは交通ルールを定めていない。道路交通法規には、例えば、道路交通法（Straßenverkehrsgesetz）や道路交通令（Straßenverkehrsverordnung）がある。 - 第1条第2項：連邦長距離道路は本法により「連邦アウトバーン」と「連邦道路」とに区分される。 - 第3条：道路工事実施義務についての規定があり、この義務を持つものは状況に応じて法令的に問題のない状態に回復し、維持し、拡張し、改善しなければならない。また、公共の関心、つまり、自然保護、障がいのある方への配慮などを取り入れ、できるだけバリアフリーとすることなどが求められる（第3条第1項）。 - 連邦政府が道路工事実施義務を持つことが定められている（第5条第1項）。 - 第9条において連邦長距離道路の拡張制限、拡張禁止について、一定の間隔未滿で連邦長距離道路を建設できないことが定められている。
Fernstraßen-Überleitungsgesetz – FernstrÜG （長距離道路移管法）	- 連邦州財政調整制度変更法第15条により、2017年8月14日施行された新法。同法では連邦アウトバーンの州から連邦政府への移管に伴う人事について定める。 - 第1条にて州から新アウトバーン会社又は FBA へ異動の可能性のあ

⁵⁰ 連邦交通デジタルインフラ省交通インフラ財務会社法変更法案
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-18/aenderung-verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz.pdf?__blob=publicationFile

⁵¹ 設置当初は連邦長距離道路のみならず、連邦水路、連邦鉄道の新設、拡張、維持、運営の財務管理を交通省より委託されていた。2012年以降、同機構は連邦長距離道路の通行料を徴収し（根拠法は「連邦長距離道路通行料法」(Bundesfernstraßenmautgesetz)）、これを連邦長距離道路の新設、拡張、維持、運営目的で各州に配賦していた。その他、通常の連邦長距離道路予算については、連邦交通省が各州内にある予算出納精算部（Haushalts Kassen Rechnungswesen: HKR）に対して配分していた。同法は2015年に法改正され、2016年からは、再び連邦長距離道路の予算全般を、機構を通して州に配分する仕組みとなった。連邦長距離道路の工事、維持、運営のための配賦は、交通インフラ会社の財務管理システム（Finanzmanagementsystem: FMS）を通じて行われた（SAPのEnterprise Resource Planning Software）。この財務管理システムを通して、16連邦州（連邦政府から連邦長距離道路の管理を委託されている）、及びドイツ統一長距離道路計画建設会社への予算を配賦していた。これら全ての業務は新アウトバーン会社に引き継がれている。

法律（日本語訳）	概要
	る人員、道路工事の事業に関わる物品、連邦アウトバーンの土地、建物、付属施設（連邦長距離道路法第 1 条による）及び契約書類などについて 2014 年度から 2017 年度分を全て把握し、文書化することを定める（第 1 条）。第 3 条は特に州から異動する公務員に対する規定である。第 4 条では連邦政府が、異動の対象となった公務員、従業員及び研修生らのポストを確保し、州から引き取ることを約束する。連邦交通デジタルインフラ省は州側の異動（勤務地、勤務ポジション）に関する提案を受け入れる。連邦交通デジタルインフラ省に人事権があり、誰を州から新アウトバーン会社、あるいは FBA に異動するかを決める。異動には必ず当事者の同意を必要とすることを定めている。 異動決定については連邦政府・州の代表者で構成される委員会（Bund-Länder-Gremium）を設置する（第 4 条第 5 項）。新アウトバーン会社が本法他、公務員法に関する規定を見直しする際、その監査機関は FBA となる。新アウトバーン会社が公務員法に違反する行いを行った場合、これを是正するのも FBA の仕事である。第 5 条では新アウトバーン会社、もしくは FBA に勤務する従業員について、基本的に同じ勤務地、同じポジションの原則を定めており、FBA については現行の労働契約を踏襲、新アウトバーン会社については新たに労働契約を結ぶことを定めている。
Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – FstrPrivFinG （長距離道路工事民間財務法）	- 官民連携（PPP）プロジェクトのうち、F モデルの委託方法を法律化したもの。1994 年に施行。 - 第 1 条第 1 項には、連邦長距離道路の投資を強化するため、民間による通行手数料の徴収により、道路建設を行うことを許可している。この場合、民間が建設実施義務を担う。F モデルでは民間の事業者が特定の区間の建設、運営、維持、ファイナンスを担う。ファイナンスのために F モデルによる区間は、全ての利用者から通行料（手数料もしくは州と合意された対価）を徴収できる。本法を通して、F モデルは橋梁、トンネル、バイパス及び複数車線のアウトバーンに類似した連邦道路にも適応される。通行料の設定は管轄州によって決められる。
Infrastrukturabgabengesetzes （インフラ賦課法）	2015 年 6 月 12 日発効。2019 年 11 月 26 日変更（州間財政調整法の第 22 条にて変更が指示された。） - ドイツで導入が予定されている普通乗用車の連邦長距離の通行料の根拠法であるが、2020 年現在、実際の徴収は行われていない。法の発効後もシステム整備の完成を待つため徴収は開始されなかった。 2019 年 7 月 EU 裁判所の判決により、通行料が外国登録車を差別するものであるとされ、却下された。 2019 年の変更では、第 15 条第 2 項を追加し、連邦政府は得られた賦

法律（日本語訳）	概要
	課金を新アウトバーン会社に業務遂行の目的で配賦できることを定めている。
Straßenbaufinanzierungsgesetz （道路建設財務法）	・ 1960 年 3 月 28 日発効。2017 年 8 月 14 日変更（連邦州財政調整制度変更法第 19 条にて変更された。） ・ 本法の制定により、道路建設費用を捻出するためガソリン税（ディーゼル、ガソリン）の 50%を道路建設の使途に投入できる。

1.2.2 法令の改正内容

新アウトバーン会社設立に当たり法令の改正された内容を整理する。

(1) 基本法改正^{52 53}

連邦州財政制度に係る基本法の条項が「基本法改正法」により改正された。改正された条項は第 90 条、第 91c 条、第 104b 条、第 104c 条、第 107 条、第 108 条、第 109a 条、第 114 条、第 125c 条、第 143d 条、第 143e 条、第 143f 条及び第 143g 条である。基本法改正法案は、2017 年 2 月 16 日に審議に入り 3 回の審議を経て、6 月 2 日に参議院を通過し⁵⁴、2017 年 7 月 13 日に発効した。このうち連邦長距離道路運営に係る条項は第 90 条及び第 143e 条である。

基本法第 90 条は、連邦アウトバーンの運営を連邦所掌とすることを定める。第 90 条では連邦アウトバーンと連邦道路について、その所有が引き続き連邦政府にあり、譲渡できないこと、さらに連邦政府は運営のための会社を設置し、この会社も同様に第三者のいかなる出資を排除するとしている。さらに、連邦道路は州の所轄にとどまることを指定する。

第 90 条第 1 項と第 2 項をもって、新アウトバーン会社の民間からの出資、民営化の可能性を排除した。また、第 4 項にて州が希望すれば、連邦道路についても連邦管轄とすることができる可能性を残した。

第 143e 条をもって、2020 年 12 月末をもって州による連邦アウトバーンの委託運営が終了することを定めている。また、移管に伴う連邦法変更を指示している。

⁵² Bundestag <http://dipbt.bundestag.de/extrakt/ba/WP18/786/78664.html>

⁵³ 基本法改正法 <https://www.buzer.de/gesetz/12673/a207821.htm>

⁵⁴ 基本法改正法参議院議事録 2017/06/02 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/brp/958.pdf#P.261>

表 1-4 基本法変更法の概要（翻訳）

該当項目	変更内容
第 90 条第 1 項は右のように変更される。	「連邦政府は、連邦アウトバーンと長距離交通に係るその他連邦道路の所有者にとどまる。所有は不可譲である。」
第 90 条第 2 項に右の内容が追加される。	「連邦アウトバーンの運営は、連邦政府のもと運営される。連邦政府はその業務遂行について私法に基づく会社（Gesellschaft）を利用することができる。会社は不可譲の連邦政府の所有である。直接的、間接的な第三者による新アウトバーン会社への出資と子会社化は排除される。連邦アウトバーン全て、ある州にあるその他の連邦道路又は連邦アウトバーン等の大部分を PPP の枠組みとすることについての民間の出資は排除される。詳しくは連邦法が定める。」
第 90 条第 3 項（旧第 2 項）は右のように変更される。	「連邦アウトバーン」の文言が消去される。
第 90 条第 4 項（旧第 3 項）では右のように変更される。	「連邦アウトバーンとその他」が「その他」に置き換わる。 「連邦自らの運営」が「連邦運営」に置き換わる。
第 91c 条: 第 5 項に右の内容が新たに追加されたものである。	連邦政府と州の行政サービス双方への情報に対する技術的アクセスは連邦法にて、連邦参議院の承認を受けて法制化される。
第 104b 条: 第 2 項 1 文目の後に右の内容の文が追加されたものである。	連邦法もしくは行政合意により、財政援助を管理する各州政策の策定に関する規定が制定される。各州政策の策定のための評価項目は、各州が決定する。連邦政府は目的に沿った予算利用を確保するため、報告書、書類の閲覧を求めるか若しくは全ての役所への調査を実施することができる。
第 104b 条第 2 項、第 3 項は右の内容に変更される。	資金を投入する投資の種類は、連邦政府の参議院の同意を必要とする連邦法によって、または連邦予算法に基づく行政合意によって定める。連邦法または行政合意にて、財政援助を利用するための各州の政策形成を決めることができる。州政策の策定基準は、当該州との合意の下に決める。連邦法もしくは行政合意により、財政援助を管理する各州政策の策定に関する規定が制定される。各州政策の策定のための評価項目は、各州が決定する。連邦政府は目的に沿った予算利用を確保するため、報告書、書類の閲覧を求めるか若しくは全ての役所への調査を実施することができる。
第 104b 条第 3 項は右の内容に変更される。	連邦議会、連邦政府及び連邦参議院は、州への要請により、措置の実施及び達成された改善内容について報告を受けることができる。
第 104c 条に右の内容が新たに追加された。	連邦政府は州に対して、自治体の教育インフラ力を強化する目的で、国家全体に対する重要な投資の財政援助、すなわち州と自治体（自治体連

該当項目	変更内容
	合) に直接結びついた期間限定の支出を保証する。第 104b 条第 2 項及び第 3 項は有効である。連邦政府は、目的に沿った予算利用を確保するため、報告書、必要に応じて書類の閲覧を求めることができる。
第 107 条第 1 項に右の内容が新たに追加された。	各州の租税の収入並びに所得税及び法人税の税収に対する各州の取得分は、租税が税務官庁によって各州の領域内で徴収される範囲で各州に帰属する（地域的収入）。連邦参議院の同意を必要とする連邦法によって、法人税及び所得税につき、地域的収入の限度並びに配分の方法及び範囲に関する細則を定める。この法律は、その他の租税の地域的収入の限度及び配分についても規定することができる。各州の売上税の取得分は、第 2 項の規定を条件として、各州の住民数による。
第 107 条第 2 項に右の内容が新たに追加された。	連邦参議院の承認を必要とする連邦法にて、州によって異なる財政力を適切に調整できることを確保する。ここでは自治体（自治体連合）財政力と財政需要も考慮される。この目的のために、法律にて、売上税の税収を各州支給分に応じて分配する際の財政力に応じた割増、割引について法制化する。割増分の支給及び割引分の徴収のための条件、並びにこの割増分及び割引分の率の基準は、同法律で定めるものとする。財政力を算定するために、鉱業法上の採掘料は、その税収の一部についてのみ考慮することができる。また、本法律では、連邦政府が一般的な財政需要を補うための交付金（連邦補充交付金）を付与することについて規定できると定めている。交付金は、第 1 文から第 3 文に従った基準に拘わらず、特に自治体（自治体連合）の税負担力の低いと考えられる財政力の弱い州にも交付することができる（自治体担税力交付金）。
第 108 条第 4 項に右の内容が追加された。	連邦法は 1 文目に従い連邦政府と州の連帯の仕方を決め、法律にて決められた過半数の同意にて、すべての州について拘束力のある税法実施のためのルールが決められる。
第 109a 条第 2 項に右の内容が追加された。	財政安定化評議会（財政健全化に向けた独立財政機関）は 2020 年から連邦政府及び各州が第 109 条 3 項の規則を遵守していることを監視する義務を負う。監視は、財政規律維持のための欧州連合運営条約に基づいてなされる法行為による準則と手続きに対応させる。
第 109a 条第 3 項に右の内容が追加された。	財政安定化評議会の決議と基礎となる資料は公開される。
第 114 条第 2 項は右のように変更される。	連邦会計監査院の会員は裁判における独立性を持ち、連邦政府の予算と財務に関する計算及び経済性並びに規則への準拠を検査する。1 文目にある検査の目的で、連邦管理以外の分野でも閲覧を行うことができる。これは連邦政府と州に、州の職務を果たす目的に直結した交付金を与える場合にも適応される。委員会は、連邦政府以外で直接、連邦議会

該当項目	変更内容
	若しくは連邦参議院に毎年報告する義務がある。連邦会計監査員の権限に関するその他の事項は、連邦法で定める。
第 125c 条第 2 項は右のように変更される。	2006 年 9 月 1 日まで有効であった文言の自治体交通財政と住宅補助の分野で制定された第 104a 条第 4 項のルールは 2006 年 12 月 31 日まで有効である。自治体交通財政法の第 6 条第 1 項による特別政策のための自治体交通財政の分野で、また、基本法第 104a 条第 4 項により、ブレーメン、ハンブルク、メクレンブルク・フォアポマーニ、ニーダーザクセン及びシュレスヴィヒ・ホルシュタインにある海港に対して行われる連邦政府の財政補助に関する法律で、2001 年 12 月 20 日から 2006 年 9 月 1 日まで有効な文言の基本法第 104a 条第 4 項で制定された規則は、それが撤廃されるまで継続される。自治体交通財政法の連邦法による変更は許可される。2006 年 9 月 1 日まで有効な文言の第 104a 条第 4 項にて制定されたルールは、それが失効しない限り 2019 年 12 月 31 日まで引き続き効力を有する。
第 143d 条第 4 項に右の内容が追加された。	基本法第 109 条第 3 項の規則を将来的に自立して守ることができるための援助として、ブレーメンとザールラント州には 2020 年 1 月 1 日から、毎年総額 8 億ユーロの政府再建支援が政府予算より支払われる。これらの州はこれにより経済、財政力強化のための政策、また、債務超過を減らすための政策をとる。近く連邦参議院の承認を必要とする連邦法を制定する。政府改革補助と極端な予算逼迫の理由で行われる再建支援を同時に給付することは排除される。
第 143e 条は基本法に新条項として追加されたものである。	第 143e 条は、連邦政府による委託運営から連邦運営への移管に関して必要な職能を連邦政府に与えることを定める。条文は次のとおり。 「連邦アウトバーンは第 90 条第 2 項に逸脱して、最長で 2020 年 12 月 31 日まで、州もしくは州法に基づく自己運営団体により委託運営される。連邦政府は委託運営から連邦運営への移管を第 90 条第 2 項と第 4 項に基づき、連邦参議院の同意を伴う連邦法を制定する。2018 年 12 月 31 日までに提起されうる州の申請により、連邦政府は第 90 条第 4 項に逸脱し、その他長距離の連邦道路を、それが州内にとどまる限りにおいて、2021 年 1 月 1 日付で連邦政府が運営を引き受ける。」
第 143f 条は基本法に新条項として追加されたものである。	第 143d 条、連邦政府と州との財務調整に関する法及び 2020 年 1 月 1 日より有効となる文言の第 107 条第 2 項目により導入されるその他法律は、2030 年 12 月 31 日以降で、連邦政府、連邦議会若しくは少なくとも 3 州が連邦州の財政関係改正についての交渉を求め且つ連邦政府、連邦議会若しくは少なくとも 3 州が交渉要求を求めてから 5 年後に、特に連邦州間調整関係の法改正が発効しなかった場合に失効する。執行日は連邦法官報にて公開される。

該当項目	変更内容
第 143g 条は基本法に新条項として追加されたものである。	2019 年 12 月 31 日までの税収配分、各州の財政調整、及び連邦財政補充配分の規定については、2017 年 7 月 13 日付基本法改正法が発効する以前の文言における第 107 条が引き続き適用される。

(2) 連邦州財政調整制度関連法の改正

連邦州財政制度に関連する法改正のための法律の正式名称は「連邦州財政調整制度の新規則と 2020 年からの予算制度新規制のための法(Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften⁵⁵)」である。法案は 2017 年 2 月 16 日に審議に入り、6 月 1 日に連邦議会を通過し、続く 2017 年 6 月 2 日に連邦参議院によって承認された(その後 8 月に発効)⁵⁶。

この中で連邦長距離道路運営改革に必要な法の制定・廃止、改正が行われている。第 13 条から第 22 条が連邦長距離道路運営改革に係る条項であり、そのうち制定若しくは廃止になった法律を表 1-5 に示す。

表 1-5 連邦州財政調整制度変更法により、制定若しくは廃止になった法律
(運営改革に関するもの)

	内容	改革との関連
第 13 条	インフラ会社設立法(<i>Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz :InfrGG</i>)の制定。	新アウトバーン会社設立の根拠
第 14 条	連邦長距離道路庁設置法(<i>Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes : FStrBAG</i>)の制定	FBA 設置の根拠
第 15 条	長距離道路移管法(<i>Fernstraßen-Überleitungsgesetz: FernstrÜG</i>)の制定	移管による人事異動などを定める
第 16 条	交通インフラ融資会社法 (<i>Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz: VIFGG</i>)の失効。	交通インフラ融資会社の新アウトバーン会社への吸収

上記の各新法と失効した法について概要は前述のとおりである。また、これらの法令以外の現行法（連邦長距離道路使用料法 *BFStrMG*、連邦長距離道路法 *FStrG*、長距離道路工事民間財務法 *FstrPrivFinG*、インフラ賦課法 *Infrastrukturabgabengesetzes*、道路建設財務法 *Straßenbaufinanzierungsgesetz*）の改正については、州から連邦政府へのアウトバーンの道路建設実施義務の移管に関連する条項が変更されている。

これらの法令の変更の目的は次のとおりである。

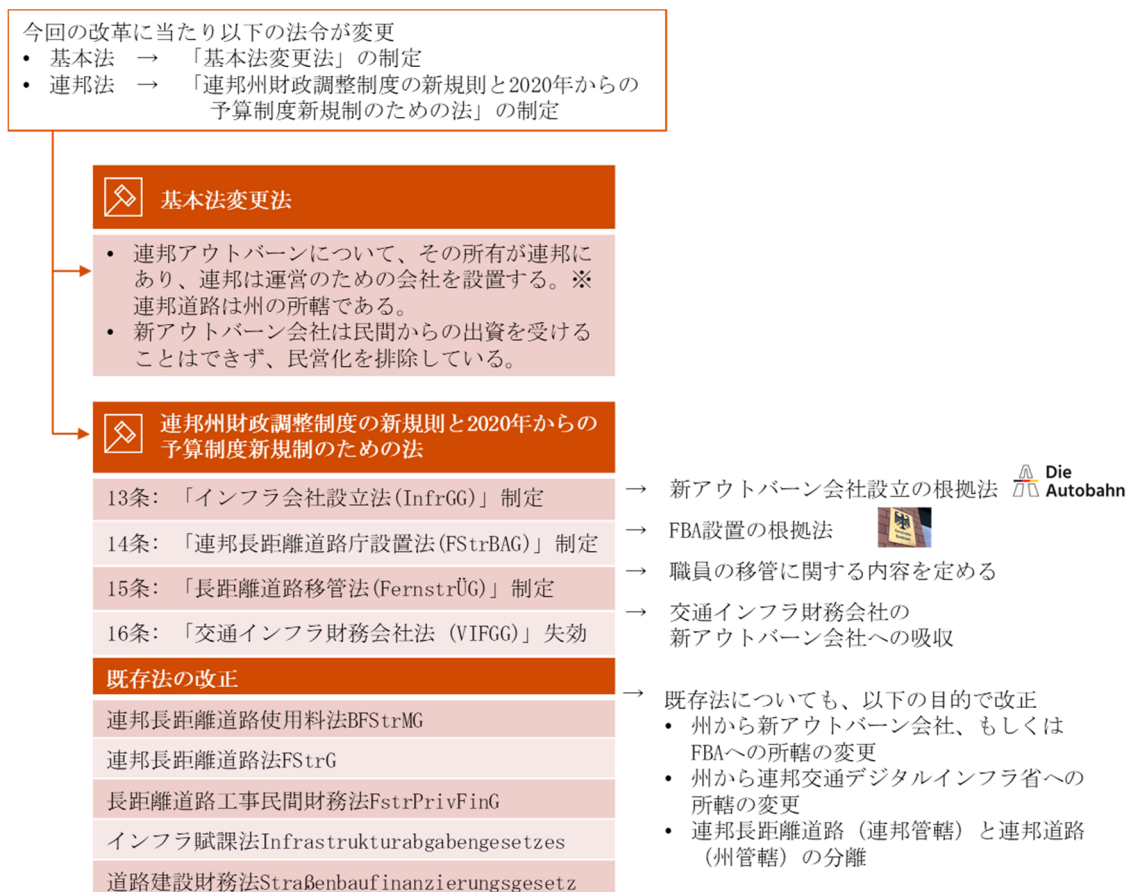
- ・ 州から新アウトバーン会社若しくは **FBA** への所轄の変更
- ・ 州から連邦交通デジタルインフラ省への所轄の変更
- ・ 連邦アウトバーン（連邦管轄）と連邦道路（州管轄）の分離

⁵⁵ 条文: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Stab-FBA/gesetz-zur-neuregelung.pdf?__blob=publicationFile

⁵⁶ 連邦参議院決議書: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2017/0401-0500/431-17.pdf?__blob=publicationFile&v=6

1.2.3 関係法令取りまとめ

本節では、ドイツ高速道路の整備・運営方式にかかる法令について整理した。各項目での内容を図 1-5 に整理した。



出典：PwC 作成

図 1-5 関係法令取りまとめ

1.3 新しい高速道路の整備・運営方式の具体

本節では、新アウトバーン会社の設立により、新たに整備された高速道路の整備・運営方式の具体について、国、州及び新アウトバーン会社間での役割分担に着目して整理した。

1.3.1 関係法令における国、州及び新アウトバーン会社間での役割分担に係る事項

関係法令における、国・州・新アウトバーン会社間での役割分担について、次の(1)及び(2)のとおりに示す。

(1) 概要⁵⁷

連邦長距離道路（連邦アウトバーンと連邦道路）は国の所有物である。連邦アウトバーンはその管理、運営について 2021 年 1 月 1 日より各州への委託から連邦管理に移行する。連邦政府は、連邦アウトバーンのプランニング、建設、運営、維持、資産管理及び財務に責任がある。これらの実務は、連邦政府が 100%出資する新アウトバーン会社 **Die Autobahn GmbH des Bundes** により行われる。新アウトバーン会社の監督並びに連邦長距離道路の建設及び変更などの認可当局として **FBA** を連邦交通デジタルインフラ省管轄下に設置する。連邦道路は従来どおり、連邦政府から州に対する委託により引き続き管理される。州は連邦道路の管理を申請して連邦政府（新アウトバーン会社）に任せられることもできる。

連邦長距離道路の整備・運営に係る財源は、連邦政府の財源と重量車輛への高速道路利用料により得られた収入である。

交通インフラ融資会社 **VIFG** は、これまで連邦政府から州への予算配分処理を行っていたが、組織・機能共に新アウトバーン会社に吸収される。州から連邦アウトバーンプロジェクトのプランニングとプロジェクト管理を委託されたドイツ統一長距離道路計画建設会社も新アウトバーン会社に吸収される。

(2) 主な関係法令での規定内容

役割分担について記載している関係法令は次の 1)から 3)とおりである。

1) 基本法(GG)⁵⁸

基本法第 90 条第 1 項にて連邦政府が連邦アウトバーンと連邦道路を所有することが定められている。第 90 条第 2 項にて連邦アウトバーンが連邦政府により運営されることが定められている。第 90 条第 2 項にて、連邦政府が連邦アウトバーンを運営する目的で 100%出資である会社を設立することを許可している。会社は不可譲の連邦政府の

⁵⁷ 出典：連邦交通デジタルインフラ省 URL 連邦長距離道路改革

<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Reform-Der-Bundesfernstrassenverwaltung/reform-der-bundesfernstrassenverwaltung.html>

⁵⁸ 出典：連邦交通デジタルインフラ省 URL 新アウトバーン会社法的根拠

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Stab-IGA/rechtliche-grundlagen.html>

所有物とされ、直接的、間接的な第三者の会社への出資及び子会社化は排除される。連邦アウトバーン全て、ある州にあるその他の連邦道路若しくはそのうちの大部分における PPP での管理・運営での民間の出資は排除される。

基本法第 143e 条は連邦政府による州の委託運営から連邦直接運営への移管に関して必要な権限を連邦政府に与えることを定めている。最長でも 2020 年 12 月末までに州による運営が終了することを定めている。

2) インフラ会社設立法(InfrGG)

Die Autobahn GmbH des Bundes 設立の根拠法である。第 1 条第 1 項で、連邦交通デジタルインフラ省が、連邦アウトバーンのプランニング、工事、運営、維持、財務及び資産管理を管轄し、この事業遂行のために私法による企業を設立することを定めている。

新アウトバーン会社の役割は第 5 条にある「会社の対象」で規定されている。

3) 連邦長距離道路庁設置法(FStrBAG)

連邦交通デジタルインフラ省所轄下に連邦長距離道路庁(FBA)を設置し、2021 年 1 月 1 日よりその業務を開始する(第 1 条)。新庁の役割については 2021 年から発効する第 2 条にて規定されている。また、第 4 条にて道路交通法令に関連する役割が規定されている。

1.3.2 各業務での各者の事業スキームの詳細（模式図含む）

各業務での各者の事業スキームの詳細については、次の(1)から(5)のとおりである。

(1) 新設

新設時には、連邦交通道路計画に基づき連邦交通デジタルインフラ省が「需要計画の策定」を実施し、連邦議会にて当該計画を決議する。決議され決定された需要計画を新アウトバーン会社に通達し、高速道路の建設を行う。

なお、高速道路を建設する際の各者のフローについては図 2-6 のとおりである。

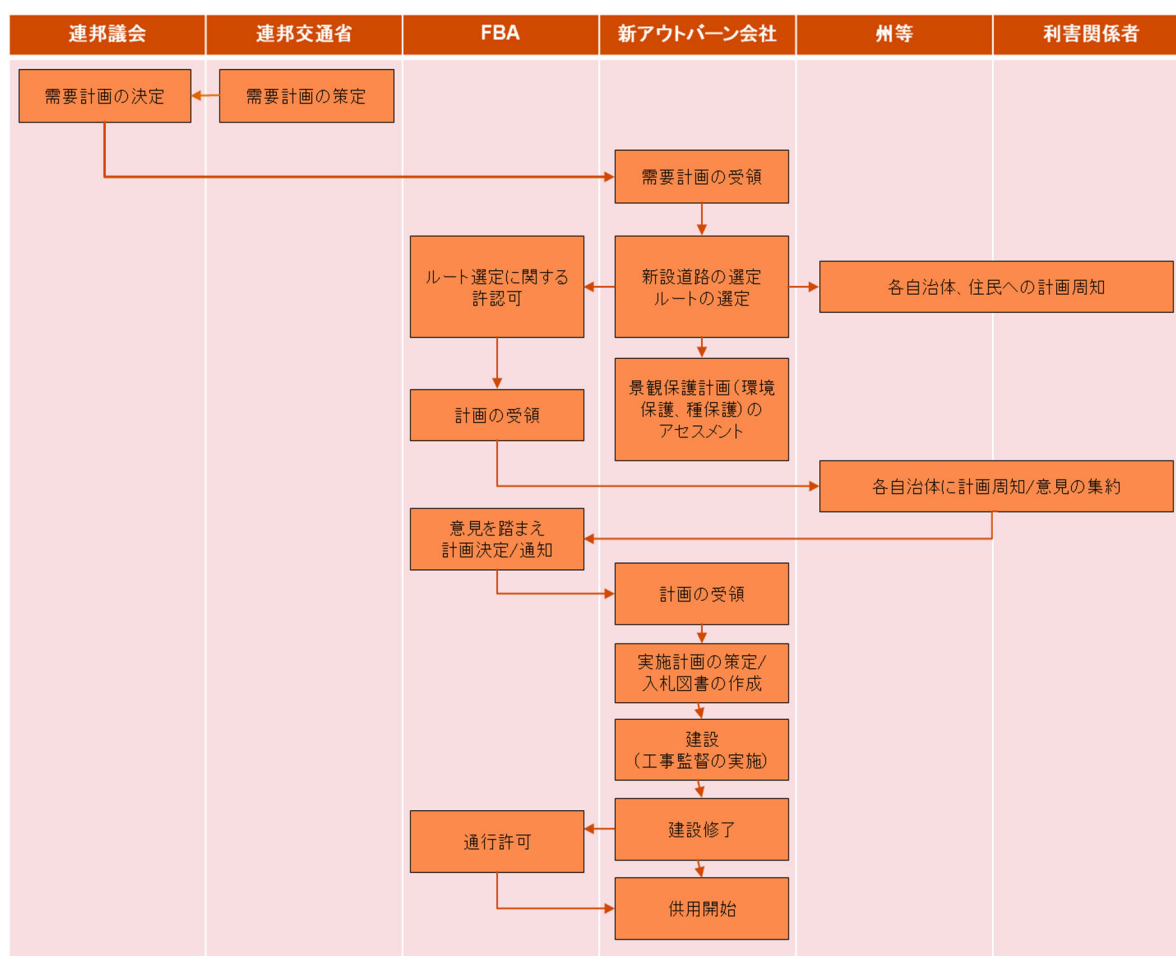


図 1-6 業務実施フロー（新設）

(2) 維持管理

ドイツの高速道路では、維持管理の概念に修繕と更新が含まれている。

ドイツの高速道路の維持管理については、連邦政府全体で定められているガイドライン「RPE-Strat01」に従い、維持管理計画や連邦政府全体の点検結果に基づき実施することと定められている。

維持管理・修繕・更新の実施有無については、新アウトバーン会社に決定権があり、連邦議会の公聴会等は実施されない。

新アウトバーン会社は、日常的な点検等を実施しており、更新時には新連邦交通イ

ンフラ整備計画（FTIP2030）に準拠し実施している。

(3) 災害復旧

高速道路内の除雪、落石・樹木の除去について、新アウトバーン会社の所掌となっている。

また、欧州では大規模災害が少ないため、大規模災害時の対応に関する行動指針等は定められていない。

(4) 交通管理

高速道路内の交通管理について、新アウトバーン会社の所掌ではなく連邦交通省と連邦交通研究所（Bundesanstalt für Straßenwesen）が所掌となっている。

連邦交通省が交通管理として実施しているのは、次の事項である。

- ・ 交通管理データの政策への策定
- ・ データの連邦交通道路計画への反映

連邦交通研究所が交通管理として実施しているのは、次の事項である。

- ・ 交通量測定に関するガイドラインの作成
- ・ 交通量測定所設置
- ・ 交通量測定結果の集計及び管理

(5) 財務管理（資金調達、債務返済、料金徴収、資産管理等）

ドイツの高速道路を運営するに当たり「資金調達及び債務返済」、「料金徴収」及び「資産管理等」の項目について、次の 1) から 3) のとおりに整理した。

1) 資金調達及び債務返済

高速道路を運営するために必要となる資金の流れについては、図 2-7 のとおりである。

なお、国の資金等で運営されることが基本となっていることから、高速道路事業単独での債務返済行為はない。

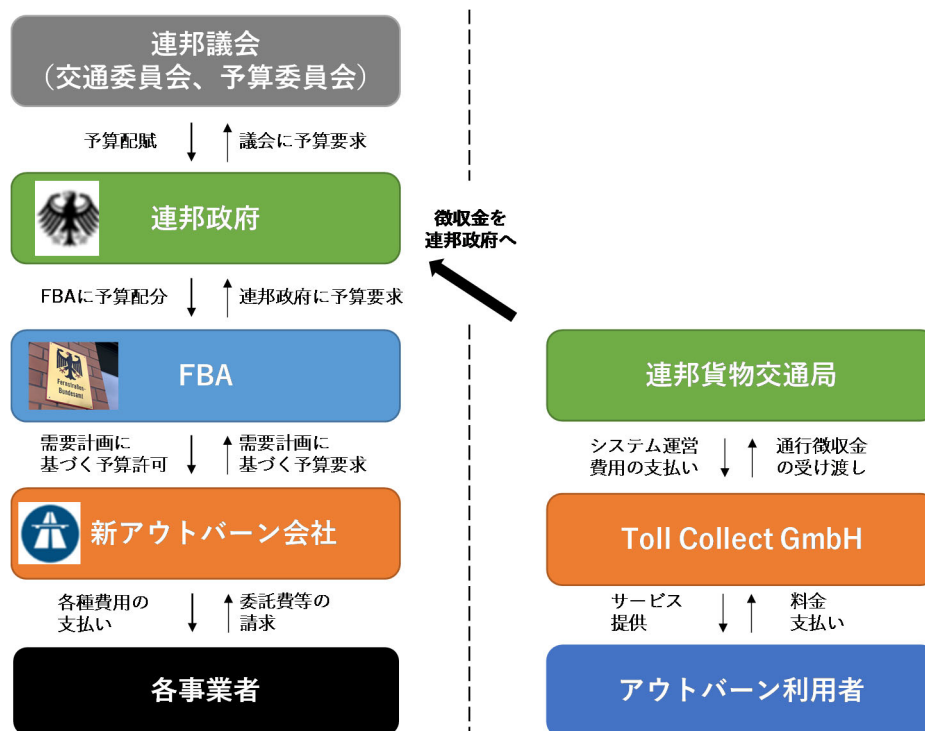


図 1-7 業務実施フロー（資金の流れ）

2) 料金徴収

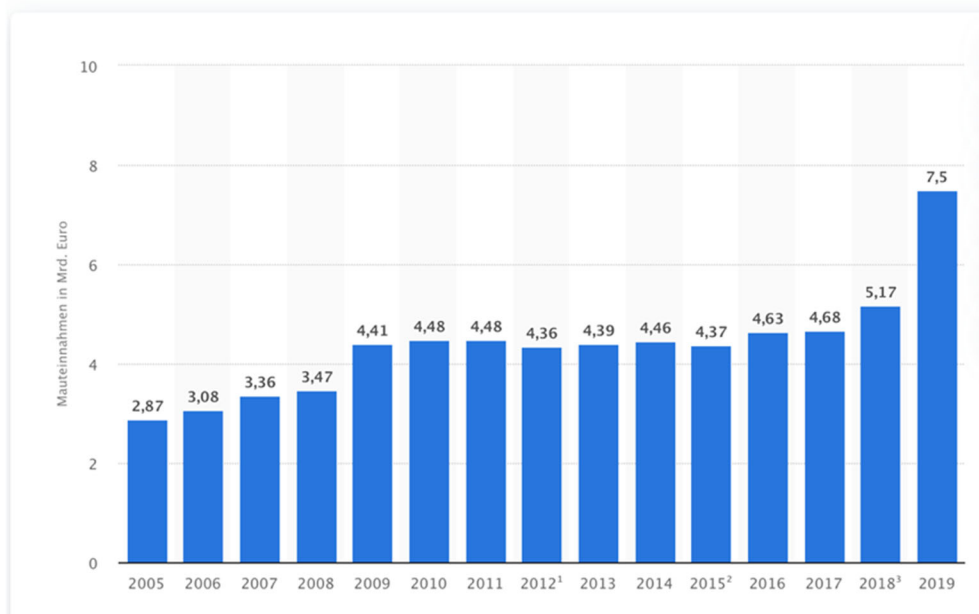
利用者からの料金徴収について、現状ではトラック通行料のみ徴収している。通行料金の徴収は、連邦貨物交通局の所掌である。

徴収された通行料は、一旦全て連邦政府予算に入り、そこからトラック通行料徴収実施に必要な経費分を差し引く。さらに、そこから年間約 4 億 5,000 万ユーロを徴収対象の企業の運営、資格、環境、安全の投資のために利用する。残りが、連邦長距離道路の投資分となる。

例として、2018 年の予算分配は次のとおりである。全体予算金額は、91 億 8,200 万ユーロであり、その内の投資額は 76 億 8,450 万ユーロ（維持・補修：44 億 7,180 万ユーロ、新設：23 億 6,170 万ユーロ、その他投資：8 億 5,100 万ユーロ）となっている。残り費用である 14 億 9,750 万ユーロは、除雪作業等の費用となっている。概ねの予算の目安であるが、2018 年の高速道路歳出予算の金額は上記のとおり 91 億 8,200 万ユーロであり、その財源としては、通行料金収入 51 億 7,000 万ユーロと税等の 40 億 1,200 万ユーロで構成されているものと考えられる。

参考として図 2-8 にドイツ国内における通行料金収入推移を示す。

Mauteinnahmen in Deutschland von 2005 bis 2019 (in Milliarden Euro)



※参考として、2005 年～2019 年間のドイツにおける通行料収入は上図のような推移をしている。
上図の 2018 年～2019 年での急激な増加（約 20 億ユーロ）に関しては、2018 年 7 月 1 日より、
周辺環境維持のための費用が料金に上乗せされたことが要因となっている。

出典: 通行料収入 2005 年-2019 年 (Statista)

図 1-8 ドイツ国内における通行料収入推移 2005 年-2019 年（単位 10 億ユーロ）

3) 資産管理

連邦アウトバーンと連邦道路の所有者は、引き続き連邦政府であるが、新アウトバーン会社設立後の連邦アウトバーンの資産管理については、新アウトバーン会社の所掌となっている。

1.3.3 新アウトバーン会社設立前後での各者の役割

新アウトバーン会社設立前後での各者の役割について次の(1)から(4)のとおり、整理した。

(1) 新アウトバーン会社設立までの各者の役割

1) 連邦政府

新旧体制共通の事項として、連邦政府は連邦長距離道路の政策実施機関として連邦交通デジタルインフラ省を置く。

連邦交通デジタルインフラ省は、道路、鉄道、航空、水路及びデジタルインフラに関する政策実施を担当する連邦省であり、同省内に連邦長距離道路を担当する「連邦長距離道路部」が置かれている。連邦交通デジタルインフラ省は、連邦議会より予算配付される。また、同省の権限は各種法令に規定され、立法機関である連邦議会、そのうち特に予算委員会や交通委員会の影響を強く受ける。

連邦政府は、連邦アウトバーンと連邦道路の所有者である（基本法第 90 条第 1 項）。また、連邦長距離道路の道路建設実施義務（**Straßenbaulast**）を負う（連邦長距離道路法第 5 条第 1 項）。

旧体制においては、道路建設実施義務を各州に委託していた。連邦交通デジタルインフラ省は連邦長距離道路法に基づき、「連邦交通道路計画(**Bundesverkehrswegeplan**)」に基づき「需要計画(**Bedarfsplan**)」を立て、用地確保（連邦長距離道路法第 99a 条）をし、プランニングとルート決りを各州と共同で行っていた（同法第 16 条）。

2) 連邦州

連邦政府から委託された道路建設実施義務により、連邦長距離道路（連邦アウトバーンと連邦道路）、州道路のプランニング、建設、維持及び運営を行う（旧基本法第 90 条第 2 項）。各州には道路建設部門としての州交通省がある。州交通省の一部門、さらに省の下に置かれた局若しくは州が設立した公営企業が実際の道路建設及び運営を担当する。道路建設義務実施のための組織化は、州によって異なる。

例えば、ノルトライン・ヴェストファーレン州では、州交通省が道路工事に特化した公営企業「州道路工事会社ノルトライン・ヴェストファーレン(**Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen**)」を運営する。州内 10 箇所には支社を置き、そのうち 2 箇所が高速道路のための支社、8 箇所がその他となっている。従業員数は 5,600 人であり、うちの 49%が技術職、33%が道路維持（修繕、草刈り、除雪など）担当、18%が総務関連である。一方で、バーデンヴェルテンベルク州ではこうした会社体は置かれておらず、州の交通省（同省内 2 課「道路交通課、道路インフラ課」）が道路建設実施義務を請け負う。

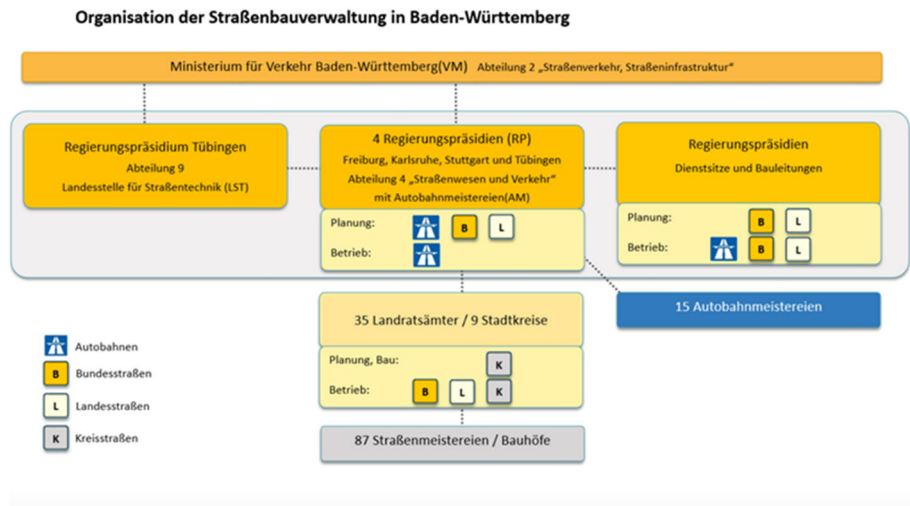


図 1-9 バーデン・ヴュルテンベルク州の道路建設管理組織図

「道路交通課と道路インフラ課」は、州としての全体の方針決定と連邦政府との連絡・調整を司る。

さらに、「道路交通課と道路インフラ課」は州内 4 カ所（フライブルク市、シュトゥットガルト市、カールスルーエ市及びチュービンゲン市）に置かれた道路担当部に分かれている。これらの道路担当部は、各管轄内にある連邦アウトバーン、連邦道路、州道路のプランニング、建設及び維持などを実際に担当する。

なお、チュービンゲン市の道路担当部に州の道路技術課が置かれており、全州に対してのサービスを行い、道路情報システムサービスも担っている。PPP 事業（F モデル）では、各州は連邦長距離道路のある区間について民間に建設、管理運営を一括して委託し、民間への通行料の徴収権限を与えることができる。今後は、連邦道路についてのみ、民間に対して通行料の徴収権限を与えることができる（長距離道路建設民間財務法第 2 条）。

3) ドイツ統一長距離道路計画建設会社 DEGES

1991 年、連邦政府は 7 件の「ドイツ統一交通プロジェクト (VDE)」を決定した。VDE プロジェクトを実施するため 1991 年 10 月にドイツ統一長距離道路計画建設会社 (DEGES) が設立された。設立時は VDE プロジェクトを早期に実現するため、5 つの新連邦州 (旧東ドイツ) が共同利用できる道路工事・管理のヴィークルであった。本社をベルリンに置き、全国に事務所を設置している。

事業対象は、委託行政 (州) から再委託された連邦長距離道路のプランニングと、工事準備や工事監督を含む工事の実施である。現在、連邦政府他 12 州 (ザールラント州、ラインラント・プファルツ州、バイエルン州、ニーダーザクセン州以外) が出資している。

ドイツ統一長距離道路計画建設会社は、委託者 (各州) に代り、大規模プロジェクトをマネジメントすることを主な事業としている。プランニングから土地の獲得、建設準備、建設監理を経て完工まで全ての段階について、エンジニアリングサービスをコーディネートし、プロジェクト参加者間を調整する。委託内容の 80%以上が連邦アウトバーンのプロジェクトである。道路工事の他、鉄道工事、水路プロジェクトも請け負う。また、直近では連邦交通デジタルインフラ省より BIM (Building Information Modeling) の各州に対する教育も委託されている。

強みはプランニングであり、建設技術に関する法制度やビジネス慣行などのノウハウを有している点も強みとして挙げられる。

ドイツ統一長距離道路計画建設会社は建設主体としてプロジェクト管理を行い、実務は各サービス会社を入札し委託する。例えば、建設会社、土地区画整理事業者、設計会社、建設監理会社などをその委託内容に応じて入札して選定する。

なお、次の業務は行わない。

- ・資金調達 (予算による実施が原則)
- ・官民連携 (PPP) プロジェクトによる資金調達、コンセッション取得

4) 交通インフラ融資会社 VIFG

交通インフラ融資会社の設立根拠法である「交通インフラ融資会社法」の第 2 条に会社の事業内容が規定されている。ただし、同法はすでに 2017 年に失効している。

同法によれば、当社は連邦政府から各州への建設実施義務に係る資金を配付する役割を担っている。同法第 1 条第 1 項にて連邦長距離道路の重量車輛向け通行料を徴収し、これを連邦長距離道路の新設、拡張、維持及び運営目的で各州に配付することが定められている。実際の徴収は、Toll Collect GmbH 社が運営する自動通行料徴収システム「Toll Collect」により行われ、その管理は、連邦貨物交通局(Bundesamt für Güterverkehr)が行う。このうちの長距離道路工事に利用される徴収分のみを連邦政府から各州への予算配付財源として受け取る。

2003 年の会社設立当初、連邦長距離道路予算については、連邦政府が各州内にある予算出納精算部 (Haushalt Kassen Rechnungswesen: HKR) に直接配付していたが、交通インフラ融資会社法の改正により 2016 年からは、通行料、予算ともに同機構を通じて州とドイツ統一長距離道路計画建設会社に配分する仕組みとなった。

配付にあたっては、交通インフラ融資会社の財務管理システム (Finanzmanagementsystem: FMS) が利用された。また、交通インフラ融資会社は PPP プロジェクト部を設置しており、PPP プロジェクトの実施にあたり必要なコスト計算、リスク分析などのツールを提供すると共に、過去プロジェクトの経験から得られたノウハウを蓄積するデータベースを運営した。

(2) 新アウトバーン会社設立までの事業スキーム

新アウトバーン会社の設立以前における各者の所掌範囲を表 2-6 のとおり整理した。

表 1-6 新アウトバーン会社設立までの各者の所掌範囲

名称	所掌範囲
連邦議会	・ 立法
連邦交通デジタルインフラ省	・ 連邦長距離道路の道路建設実施義務の財務責任（道路建設は各州へ委託） ・ 通行料システムの運営に関する決定 ・ 通行料徴収システム評価（運営手数料など）
各州とドイツ統一長距離道路計画建設会社（委託行政）	・ 連邦長距離道路の整備と運営
交通インフラ融資会社	・ 連邦長距離道路の予算に関する全ての出納 ・ 重量車輛通行料からの歳入を Toll Collect 社から受け入れ ・ 予算使途の透明性確保

(3) 新アウトバーン会社設立以降の各者の役割

1) 連邦政府

新体制への移行後も引き続き、連邦政府は連邦アウトバーンと連邦道路の所有者である。同様に連邦政府は改正後も連邦長距離道路の道路建設実施義務を負う。旧体制ではこの道路建設実施義務を各州に委託していたが、2021 年 1 月 1 日より、連邦アウトバーンについてはこの委託が撤廃される。また、同省の権限は各種法令に規定される。

連邦政府は、道路建設実施義務を果たすために設立した新アウトバーン会社の 100%株主であり、会社に対して資金を配付する義務がある（インフラ会社設立法第 2 条）。連邦政府は、新アウトバーン会社の株主総会において連邦交通デジタルインフラ省に自らを代表させる（同法第 3 条）。

連邦交通省の管轄下に連邦長距離道路の認可監視当局として FBA を設置する。FBA は新アウトバーン会社の監視当局でもある。連邦交通デジタルインフラ省は FBA 及び新アウトバーン会社に自らの職務を移譲することができる（連邦長距離道路法第 22 条第 1 項）。FBA 設立後に連邦政府に残る役割は、連邦長距離道路の政策部分を担当することが挙げられる。

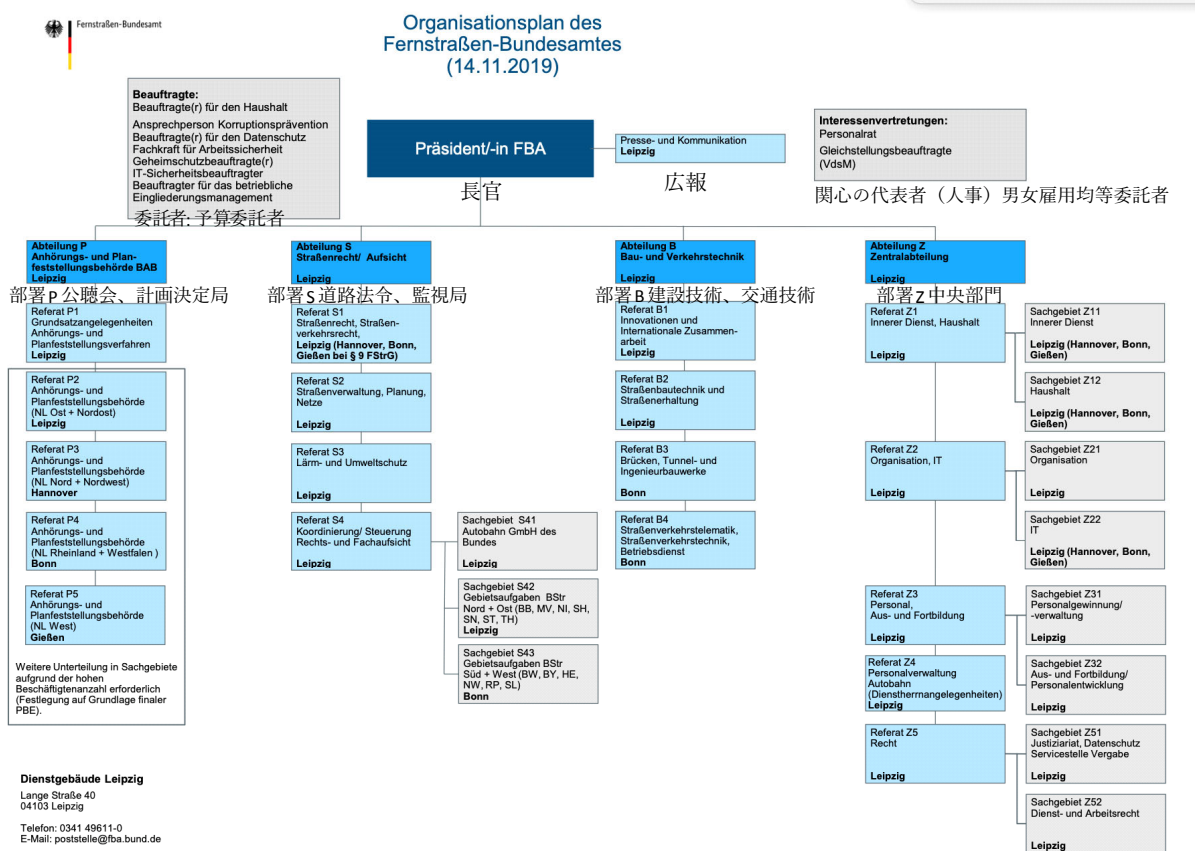
2) 連邦長距離道路庁 FBA

連邦長距離道路庁設置法(FStrBAG)の第 2 条に FBA の役割が定められている。同法第 2 条は 2021 年 1 月 1 日より発効する。

FBA は独立した連邦アウトバーンと連邦道路の連邦管理における監督庁であり、ライプチヒ本部に 200 名、その他に 200 名で、計 400 名の体制となる見込みである。FBA の所轄省は、連邦交通デジタルインフラ省である。FBA は連邦交通デジタルインフラ省の職務のうち、特に関連組織に関連法規を遵守させるための職務（Hoheitliche Aufgaben）を担当することとなる。主な職務は次の 1 から 8 のとおりである。

1. 連邦長距離道路法第 2 条による連邦政府が所轄する連邦長距離道路の公道資格の維持(Widmung)、格付け、公道資格の失効。
2. 連邦長距離道路法第 2 条により連邦アウトバーンと連邦道路に対して、州交通省による認可と格上げについての決定を承認する。
3. 連邦長距離道路法第 16 条により連邦長距離道路のプランニングとルート決めるを行う。
4. 連邦アウトバーンの建設、変更のためのプランの決定とプラン認可を行う。法令に基づく公聴会の実施なども含む。
5. 新アウトバーン会社の法的、専門的な監督機関である。
6. 州に対する監督、行政規則の作成、州間の協力について連邦交通デジタルインフラ省の支援を行う。
7. 連邦アウトバーンの計画決定手続きにおける公聴開催・計画決定を行う。計画認可手続きの所管当局である。
8. 連邦道路が州からの委託により連邦管轄となった場合、FBA はその公聴開催・計画決定を行う。

上記のような業務を担当する FBA の組織図は図 2-10 のとおりである。



P: 公聴会、計画決定局

P1: 総合課 公聴会と計画決定手続き

P2: 公聴会と計画決定局 (東・北東支部): ライプチヒ

P3: 公聴会と計画決定局 (北・北西支部): ハノーファー

P4: 公聴会と計画決定局 (ラインラント・ヴェストファーレン支部): ボン

P5: 公聴会と計画決定局 (西支部): ギーセン

さらに支部を必要とする。

【S: 道路法令、監視局】

S1: 道路法令、道路交通法令 (ライプチヒ、ハノーファー、ボン、ギーセン)

S2: 道路管理、プランニング、ネットワーク: ライプチヒ

S3: 騒音、環境保護: ライプチヒ

S4: 調整と指導、法律、専門管理: ライプチヒ

【B: 建設技術、交通技術】

B1: イノベーション・国際協力: ライプチヒ

B2: 道路建設技術、道路維持: ライプチヒ

B3: 橋梁、トンネル、エンジニアリング建設: ボン

B4: 道路交通テレマティックス、道路交通技術、運営サービス: ボン

【Z: 中央部門】

- Z1: 内部サービス、経理：ライプチヒ
- Z2: 組織化、IT：ライプチヒ
- Z3: 人事、研修、職業教育：ライプチヒ
- Z4: 人事管理、アウトバーン：ライプチヒ
- Z5: 法務：ライプチヒ

図 1-10 FBA 全体の組織図

3) 連邦州

連邦長距離道路のうち、連邦道路の建設実施義務を引き続き連邦政府から委託される。

4) 新アウトバーン会社

連邦長距離道路のうち、連邦アウトバーンの建設実施義務を連邦政府から委託される。州からの申請があれば、連邦道路についても引き受ける。新アウトバーン会社は GmbH（有限会社）の商号を持ち、社内に監査役会を設置する。監査役会には連邦議会内の予算委員会、及び交通委員会から選出された代表者がメンバーに就任する。よって、新アウトバーン会社におけるいかなる変更についても、事前に連邦議会の予算委員会及び交通委員会からの承認が必要である。

新アウトバーン会社の役割は次のようにまとめられる（インフラ会社設立法第 5 条）。

- ・連邦アウトバーンの建設と維持に関するプランニング
- ・連邦アウトバーンの建設と更新
- ・除雪、除草作業など道路運営活動
- ・アウトバーンインフラの維持管理
- ・連邦から委託されたアウトバーンの資産管理
- ・整備、更新等を行うための連邦政府予算の出納

新アウトバーン会社は、自らの業務(プランニング、建設、維持)を PPP により第三者に委託することができる。しかし、1 契約あたり最大で 100km までの区間とされている。

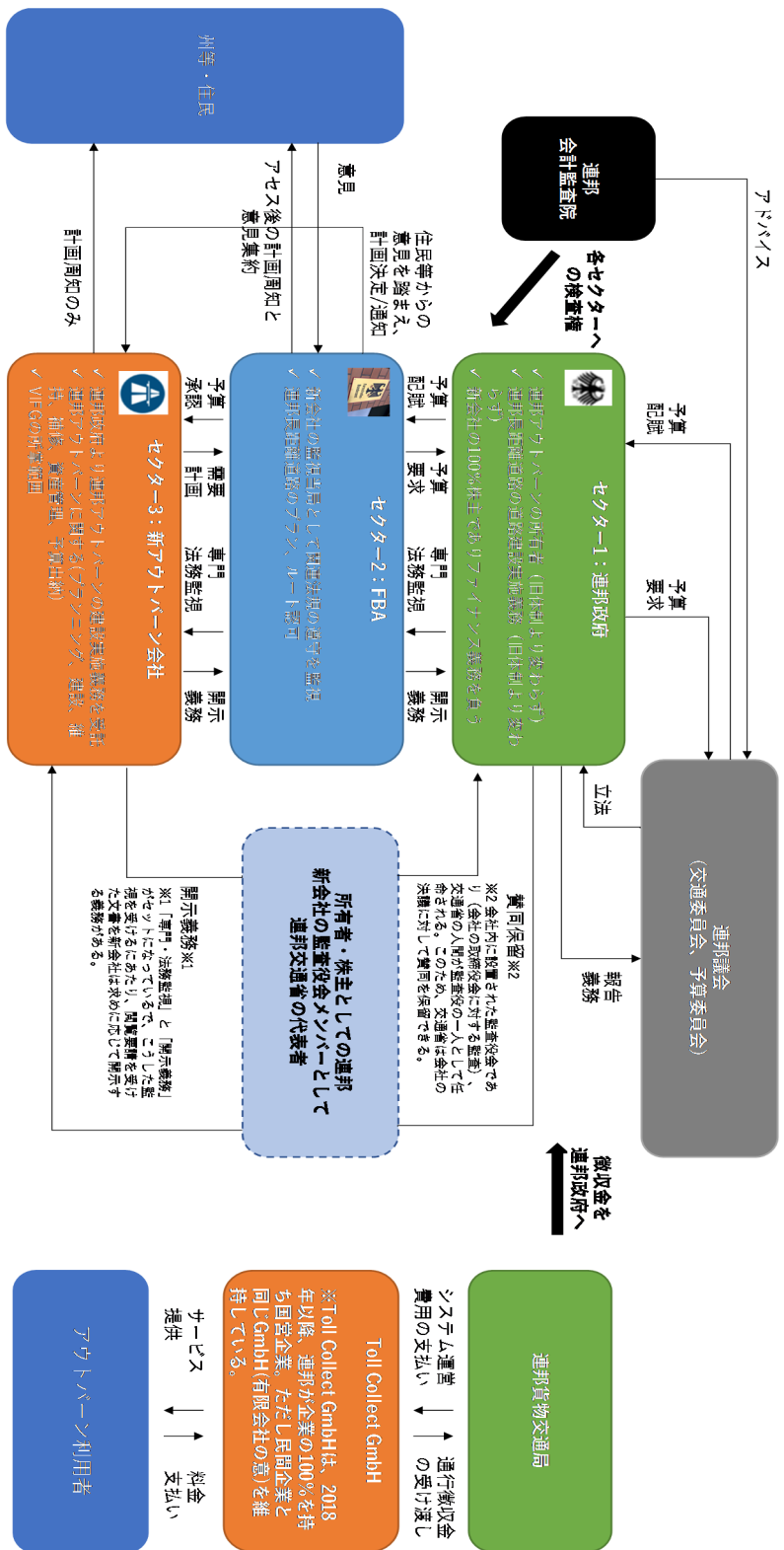
連邦アウトバーンの新設、拡張、維持の計画は、連邦交通デジタルインフラ省で作成され、連邦議会で決定される「需要計画」に拘束される。

これまでの州やドイツ統一長距離道路計画建設会社に対する予算配付を担っていた VIFG は新アウトバーン会社に吸収され、新アウトバーン会社は VIFG の役割を全て継承する（インフラ会社設立法第 2 条第 2 項）。

(4) 新アウトバーン会社設立以降の事業スキーム

連邦アウトバーンは立案された計画に従って拡張が進められる。この計画に沿って **Die Autobahn GmbH des Bundes** は 5 か年の計画実施、資金調達を行う。

なお、ドイツでは対象エリア以外である環境アセス団体等が計画に意見をすることも可能である。



出典: https://www.fba.bund.de/EN/AboutFBA/about_fba_node.html

図 2-11 連邦長距離道路管理の新体制図 ⁵⁹

⁵⁹ 出典: 連邦交通デジタルインフラ省 URL <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Fernstrassen-Bundesamt/fernstrassen-bundesamt>

新アウトバーン会社設立以降における、各者の所掌となった範囲を表 2-7 のとおりに整理する。

表 1-7 新アウトバーン会社設立以降の各者の所掌範囲

名称	所掌範囲
連邦議会	・ 立法
連邦政府	・ 連邦アウトバーンの所有者(旧体制より変わらず) ・ 連邦長距離道路の道路建設実施義務(旧体制より変わらず) ・ 新アウトバーン会社の 100%株主であり、新会社に対して予算配付を行う
連邦交通デジタルインフラ省	・ 新アウトバーン会社の株主総会にて連邦政府を代表する ・ FBA の所轄省庁 ・ 政策部分を担当
連邦長距離道路庁 (FBA)	・ 新アウトバーン会社の監視当局として関連法規の遵守を監視 ・ 連邦長距離道路のプラン、ルート認可
新アウトバーン会社	・ 連邦政府より連邦アウトバーンの建設実施義務を受託 ・ 連邦アウトバーンに関する次の内容を具体的に担う － プランニング － 建設 － 維持 － 補修 － アウトバーンの資産管理 － 連邦政府予算の出納
州等・住民	・ 各種計画に関する意見を FBA に伝達

1.4 建設及び管理会社等との契約方式

新アウトバーン会社が実施する高速道路の建設、管理について、その契約方式を整理した。

また、新アウトバーン会社では、英国道路庁での契約方式 (Collaborative Delivery Framework、CDF)のような、新たな契約方式は見当たらない。

1.4.1 新アウトバーン会社の工事等の契約情報

新アウトバーン会社の契約方式として、工事等の契約情報について整理した。新アウトバーン会社は業務を開始していないため、ドイツ統一長距離道路計画建設会社の入札情報を表 2-8 のとおりに整理する。

表 1-8 事例における入札方法等について

	事例 1	事例 2	事例 3
入札番号	AC24300102	A415210809	AD02301121
工事内容	埋め立ての必要な掘削物を法規に基づきおよそ 55,000m ³ 分の掘削物を廃棄、リサイクル処理。	交通設備のプランニング、HOAI 令 による業務フェーズ Lph3 (一部)、Lph5 と Lph6 (一部)、BIM モデリングを含む。	アウトバーン A4 号線、アーヘンとオーバーハウゼン A3、A4、A59 のランプウェイの差し替え工事について、7ブロック鋼鉄製接統構造物、及び暫定保護壁の静的・動的検査。
評価方法	価格	BIM (Building Information Modeling) (25%)、プロジェクト実施(45%)、価格(30%)	プロジェクト実施コンセプト (40%)、社内品質安全及びリスクマネジメント(30%)、価格(30%)
応札者	Helmut Beisheim GmbH & Co. KG	IBV GmbH	Ingenieurbüro Grassl GmbH

1.4.2 契約方式の選定条件等

選定条件は各案件により異なる。工事案件については、2020 年 9 月 29 日現在に入札中の案件 10 件で確認したところ、全ての案件で価格が唯一の評価項目であった。

一方、サービス（役務）提供の入札については様々な評価方法がある。価格が唯一の評価項目であるケースもあれば、応札書類の全てから評価するとの個別評価も見られる。また、特定の要素をパーセンテージ化して評価する方法もある。

2. オーストリアにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査

本調査では、オーストリアにおける **ASFiNAG** 社に係る高速道路（本報告書では主に **Autobahnen**（高速自動車国道）を示す。）の整備・運営方式について、次の観点から調査・分析を行うものとした。

- ・ 現行の高速道路の整備・運営方式に至った経緯
- ・ 関係法令
- ・ 現行の高速道路の整備・運営方式の具体
- ・ 建設及び管理会社等との契約方式

2.1 現行の高速道路の整備・運営方式に至った経緯

オーストリアの高速道路⁶⁰の整備・運営に関しては、**1960** 年代までは連邦政府が一元的に対応していたが、財政制約のため高速道路の整備の遅延が発生していた要因から、セクション毎に料金を設定した上で金融マーケットからの長期資金の調達が可能となる政府系の高速道路会社を設立して整備・運営等を行うようになった。これらの高速道路会社は後に **2** 社に集約され、現在は **ASFiNAG** 社が国内全域の高速道路網に係る建設、維持管理、運営（料金徴収を含む）及び資金調達を担う体制（ただし、道路資産は連邦政府が所有）となっている。

2.1.1 オーストリアの整備・運営方式の歴史

(1) オーストリアの整備・運営方式に関する歴史⁶¹

1) 第二次世界大戦前

1926 年に高速道路（ウィーンーゼンメリング間）の最初の設計研究が行われたが、結局このプロジェクトは実現しなかった。その後、**1928** 年に道路インフラ開発の最初の計画である道路拡張図が作成され、**1936** 年に最初のオーストリアの道路計画が設計された。しかし、本計画には高速道路は含まれていなかった。

2) 第二次世界大戦中

1938 年 3 月時点で、オーストリアからドイツに向かう接続道路が存在しており、ま

⁶⁰ オーストリアにおける主要道路の分類と延長（2019 年 1 月 1 日）

分類	道路延長
Autobahnen（高速自動車国道）	1,749km
Schnellstrassen（高規格自動車専用道路）	493km
Landesstraßen B（州道 B（国道から移管））	10,365km
Landesstraßen B（州道 L（元から州道））	23,653km
Gemeinde-straßen（市町村道）	91,238km

出典：Statistik Straße und Verkehr（交通・イノベーション・技術省）

⁶¹ 本項目は以下の文献等を参照している。National transport policy in Austria – from its beginning till today (Guenter Emberger)、Finanzierungsprobleme im Straßenbau (Wilfried Puwein)、MAINTENANCE PLANNING AUSTRIAN (Mario Krmek、ASFiNAG Holding MOTORWAYS)、Bericht des Finanzausschusses（財務委員会報告 1991 年）、Die finanzpolitische Entwicklung in Österreich 1981-1982 (Bernd Genser and Robert Holzmann)、Das Autobahnnetz in Österreich, 30 Jahre ASFiNAG

た、ドイツのライヒスアウトバーンネットワークのオーストリアへの拡大が開始された。1941 年 4 月までにこの高速道路を完成させる予定だったが、1942 年の第二次世界大戦のため、アウトバーンの建設工事はすべて中止された。当該時点では、2 つの短い高速道路区間のみが完成し、全長は 16.8 km であった。

3) 第二次世界大戦後から 1982 年の ASFiNAG 社の設立

第二次世界大戦後における、建設区間の 1 つはザルツブルクとウィーン間の高速道路が挙げられ、その後の 1970 年代後半までの約 30 年間でオーストリアでは高速道路建設が急速に進み、高速道路網は 1950 年の約 20 km から 1980 年には 1,000 km 以上に拡大された。1980 年から 2010 年にかけて、高速道路の整備速度は鈍化したものの、現在の総延長は 2019 年時点で 1,749km となっている。

第二次世界大戦以降、オーストリア政府では、当初は商務復興省、後に建設・技術省がオーストリアの高速道路網の整備を担っていたが、1950 年代以降は高速道路ネットワークの責任と組織にいくつかの変更の試みが行われた。

1953 年に高速道路ザルツブルク－ウィーン間の建設を実施するために **Autobahn Studien** 社が設立されたが、1954 年に **Autobahn Studien** 社が解散することとなり、政府の商務復興省がその責任を引き継ぐこととなった。1963 年には、商務復興省は大臣令を制定し、オーストリアの各州が各高速道路と高速道路ネットワークの建設と運営に責任を持つようになった。

そのような中、アルプスを通る最も重要な南北輸送ルート等の拡張が必要となったが、高額な整備費もあり、既存の連邦予算から拠出することができなかったため、1964 年以降に有料高速道路の建設・維持管理等を行う 6 社⁶²が設立され、セクションベースの特別な通行料を設定し、連邦政府予算外で民間ファイナンスを活用する枠組みを構築した。これらの会社は州と連邦政府が主たる出資者となった。その後、より効率的な高速道路会社の運営、さらなる高速道路網の拡張を目指して 1993 年に次の 2 社に統合された。

- ・ **Alpenstrassen AG (ASG : アルプス道路株式会社)**・・・主に西部を担当
- ・ **Österreichische Autobahnen und Schnellstraßen AG (ÖSAG : オーストリア高速道路・都市内高速道路株式会社)**・・・オーストリアのその他の地域

その一方で、1980 年代初頭は、低成長が続いてオーストリアの成長潜在力が失われていた時期であり、連邦予算では予算制約がより厳しくなる中で、景気刺激策も必要とされていた。また、道路分野においては維持費の増加と特定収入である鉱油税の収入が伸び悩む中、新設・更新に充てられる予算が減少となっていた。

このような中で、短期的には予算措置を縮減するとともに、その代替として金融面

⁶² Tauernautobahn AG、Pyhrn Autobahn AG、Arlberg Straßentunnel AG、Autobahnen- und Schnellstraßen AG、Wiener Bundesstraßen AG、Brenner Autobahn AG

での対応が高速道路整備を推進する手段として検討されるようになった。アルプスのルートに係る個別の路線については、高速道路会社を通じて建設し、それらの資金は連邦政府の保証付きで調達するという方法が行われていたが、高速道路の路線を拡大するためにはこの方法が必要な方策と認識され、この新たな資金調達方式を担う金融会社として **1982** 年に政府出資 **100%** の **ASFiNAG** 社を設立することになった。これにより、今後の高速道路整備にあたって連邦政府に短期での多額な財政負担を強いることなく、より効率的な財政政策を可能にさせ、借入によって高速道路路線の拡大を図ることになった。また、**ASFiNAG** 社設立により各高速道路会社が個別に資金調達するのではなく、資金調達を標準化し、より良い調達条件を作り出すことも可能になった。

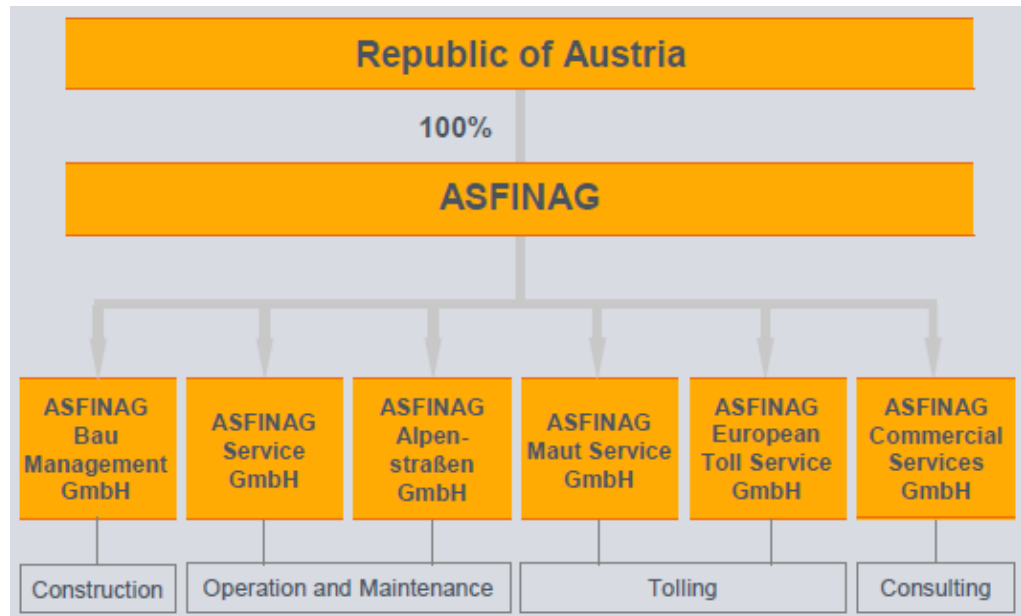
4) 1997 年の ASFiNAG 社の再構築

1995 年にオーストリアは EU 加盟国になった後、**1995** 年以前からの景気刺激策による支出と、EU における新たな競争環境に対処するためにオーストリア経済部門を支援する措置により、財政赤字は大幅に増加した。しかし、オーストリアは、EU の EMU（経済通貨同盟⁶³）に参加するためには、単年度財政赤字を GDP 比 **3%** 未満、政府債務残高を GDP 比 **60%** にする必要があった。

上記から緊縮財政政策が採用され、従来は連邦予算で賄われていたインフラ支出（道路・鉄道・建築物等）は民間が担う方向性となり、その結果、名目財政赤字は縮小した。この政策の中で、新たな官民パートナーシップ（Public Private Partnerships）の形が議論され、連邦政府は公的機関を通じて施策を実施するのではなく、民間の国有機関を通じて行動する方向となり、高速道路分野においては **1997** 年に **ASFiNAG** 社の機能強化が図られることとなった。**1997** 年に **ASFiNAG** の承認に関する法律により **ASFiNAG** 社が担う役割の再定義がなされ、連邦政府からの用益権付与（現在無期限に付与されている）により **ASFiNAG** 社は高速道路ネットワークの計画、建設、保守、運用等全体的な責任を負い、高速道路料金を徴収する権限も得ることになった。

このような経緯を経て、**ASFiNAG** 社がオーストリアにおける高速道路網に係る建設、維持管理、運営（料金徴収含む）並びに資金調達に対して責任を負う現在の体制が確立している。

⁶³ 域内単一市場を補完し、EU 経済の成長と安定を図るためマーストリヒト条約（**1991** 年採択）において規定された仕組み。加盟国間の経済・財政政策の協調、単一通貨ユーロ及びユーロ圏の政策、欧州中央銀行（ECB）による金融政策などが主な内容（<https://www.eu.emb-japan.go.jp/files/000305321.pdf>）



出典：ASFINAG SPEED GUIDE

図 2-1 ASFINAG 社の組織体制



出典：ASFINAG 社ホームページ

図 2-2 ASFINAG 社が管理する高速道路ネットワーク

(2) ASFiNAG 社設立の目的

1) 公共予算に影響を与えない民間資金活用の受け皿⁶⁴

連邦政府は、従前は道路整備の長期計画を立案し、それに基づき道路整備を進めており、財源としては鉱油税を充てていた。しかし、山国であるオーストリアの道路はトンネルや長大橋梁などの構造物が多く、連邦予算での高価な道路の建設は計画通り進まなかった模様で、その促進を図るために連邦政府は、一本の路線のうち緊急度の高い区間を対象としてその都度「会社組織」をつくり、その区間のみを建設・維持管理・運営を担う仕組みとした。1964年には、ブレンナー高速道路を完成させるための **Brenner Autobahn AG** が設立され、初めて資本市場から資金を調達して道路建設に充てることになった。1973年には、**Tauernautobahn AG**、**Phyrn Autobahn AG** 及び **Arlberg Straßentunnel AG** も存在していた。建設資金は、政府財政からの支出に加え、大部分は金融市場より長期融資を受けることになった。これらの借入金は、通行料金及び財政資金で返済していくことになっていた。

これまでの各高速道路会社での資金調達方法を踏まえ、連邦政府が一度に巨額な財政負担を強いることなく、より効率的な財政政策を可能にしつつ、高速道路路線の拡大を図ることを促進するため、また、各高速道路会社が個別に資金調達するのではなく、資金調達を標準化し、より良い調達条件を作り出すために、1982年9月に **ASFING** 法に基づき **ASFiNAG** 社が設立された。資金調達の受け皿である **ASFiNAG** 社の設立とほぼ同時期に、借入方式による道路整備を、都市部を含む非山岳ルート的高速道路路線にも拡大すべく、1981年に **Autobahnen- und Schnellstraßen AG** が設立された。さらに 1985年に都市部の高速道路の建設を担う **Wiener Bundesstraßen AG** が設立され、これらの会社は計画と建設を担い、資金調達は **ASFiNAG** 社によって行われた。

2) 連邦政府の財政赤字、債務削減、有利な資金調達⁶⁵

オーストリアの EU 加盟後、EMU（経済通貨同盟）に参加するためには単年度財政赤字を GDP 比 3%以内、政府債務残高を GDP 比 60%以内にする必要があり、従来は連邦予算で賄われていたインフラ支出（道路・鉄道・建築物等）は民間が負担する政策の方向性となった。

この政策の中で、連邦政府は、高速道路分野に関して **ASFiNAG** 社を民間活用の手段として着目し、1997年に連邦政府が用益権を付与することで、高速道路の建設、維持管理、運営（料金徴収含む）をアウトソースするとともに、料金徴収権を与えることで料金収入に基づいた資金調達も **ASFiNAG** 社が担うことができる体制とした。

資金調達に関して、**ASFiNAG** 社は債券を発行することになるが、その償還は連邦政府によって保証されている。それにもかかわらず、**ASFiNAG** 社はオーストリアの公共

⁶⁴ 第 15 回海外道路調査団報告書（高速道路調査会）、Das Autobahnnetz in Österreich, 30 Jahre ASFINAG を参照している。

⁶⁵ Die ASFINAG und das österreichische Modell der Fernstraßenfinanzierung（Thorsten Beckers, Andreas Brenck, Christian von Hirschhausen, and Jan Peter Klatt）を参照している。

部門の範囲に含まれていない。したがって、EC 条約第 104 条⁶⁶に基づく欧州安定成長協定の規定の遵守を監査される際にあって、その負債は連邦政府に計上されていない。この決定は、欧州連合の実施機関である欧州連合統計局（EUROSTAT）によって行われているが、このことにより連邦政府としては ASFiNAG 社の債務を認識する必要がないことから、高速道路に係る支出や債務は連邦政府から切り離される。

3) オーストリアの高速道路ネットワークを一体で建設、維持管理及び運営を担うことによる効率性

6 つの高速道路会社設立後、連邦政府では高速道路会社を数多く設立することは差し控え、一定の借入限度額と返済能力を定めて道路の建設を進める意向があったと言われており⁶⁷、1993 年以降、オーストリアにあった 6 つの高速道路会社は ÖSAG と ASG に集約された。その後 1997 年、ASFiNAG 社は政府から ÖSAG と ASG の株式を引き継ぐとともに、同社は政府からより多くの役割が与えられる用益権が付与された。同社には、オーストリアの高速道路の建設、維持管理、運営（高速道路料金を徴収する権利含む）に関する権利が与えられたが、料金自体は連邦政府が設定することになっている。このような経緯を踏まえ ASFiNAG 社は、オーストリアの高速道路ネットワークの独占的地位を有することが特徴と言え、例えば建設から維持管理・運営まで一体で担うことで効率化が図れることなどが想定される。ドイツ連邦共和国州交通大臣会議（2012 年 12 月）での「交通インフラ財源の将来」での記述においては、ASFiNAG 社という枠組みにより「新規建設工事と維持補修作業を効率的に実施すること」の目標が達成されると挙げられている。

4) 経営の柔軟性や収益性の向上

2004 年の連邦道路会社の措置に関する連邦法改正に基づき、ASFiNAG 社はドイツ及び海外に支店を設立、または子会社を設立できるとともに、ドイツ及び海外の他企業を買収できる権利が認められた。

このことにより、ÖSAG と ASG の合併、EUROPASS 社の買収により、ASFiNAG グループとして、組織の安定性が増すとともに、新たなビジネスを開始することも可能となった。具体的には、高速道路の建設、維持管理、運営の専門性やノウハウを国際プロジェクトに活用するために、コンサルティング業務の提供などを行なっている。

⁶⁶ 「1.加盟国は、過度の財政赤字を避けるものとする。2. 欧州委員会は、重大な誤りを特定するために、加盟国の予算状況及び政府債務残高の推移を監視するものとする。」と規定されている。

⁶⁷ 第 15 回海外道路調査団報告書（高速道路調査会）

表 2-1 ASFiNAG 社の主な経緯

年	内容
1982 年	・各高速道路会社の資金調達会社として ASFiNAG 社を設立
1993 年	・6 つの高速道路会社を再編し ÖSAG と ASG を設立
1997 年	・連邦政府が ASFiNAG 社に用益権を付与。高速道路ネットワークに係る建設、維持管理、運営を連邦政府から引き継ぐ。また、ASFiNAG 社として料金徴収可能となる
2005 年	・ÖSAG と ASG を ASFiNAG 社へ合併 ・オーストリアの高速道路の料金システムを有するイタリアの Autstrade の子会社である EUROPASS 社を買収することで、料金システムを引き継ぐ。 ・ASFiNAG インターナショナル GmbH（現：ASFiNAG Commercial Services GmbH⁶⁸）の設立
2007 年	・連邦政府との用益権を変更（所有者（連邦政府）との合意により、道路建設の枠組み計画を作成することなどの建設と維持管理に係る 6 か年マスタープランの策定義務等の規定、従前の契約に含まれていた政府による用益権解除規定の削除）
2009 年	・ASECAP（欧州有料道路事業者団体 ⁶⁹ ）と協力してブリュッセルに駐在員事務所を設立
2012 年	・高速道路に緊急通行車両の導入
2015 年	・ASFiNAG 社最大のオーストリアの道路建設プロジェクトである S10Mühlviertler Schnellstraße が 12 月にオープン
2016 年	・Laßnitzhöhe と GrazWest の間の A2 South Highway において自動運転のテストルートを運用

出典：MAINTENANCE PLANNING AUSTRIAN MOTORWAYS, ASFiNAG 社、<https://www.asfinag.at/ueber-uns/geschichte/stand/as> of 13.10.2020 を参照し PwC で作成

⁶⁸ コンサルティングサービスと主に国際的な道路インフラプロジェクトへの参加を行う ASFiNAG 社の子会社

⁶⁹ 有料道路の運営者による欧州での協会であり、その会員のネットワークは現在 21 国となっており、会員の運営する高速道路、橋、トンネルは合計 87,000 km を超えている。

表 2-2 ASFiNAG 社の主な商業ビジネス

国	分野	サービス内容
ルーマニア	建設	建設会社に対する建設マネジメントに係るコンサルティングサービス
スロベニア	料金システム	新しい料金体系の導入に関するコンサルティングサービス
ルーマニア	料金システム	市単位での料金体系の実施に関するコンサルティングサービス
ボスニア・ヘルツェゴビナ	PPP	PPP プロジェクトのフィージビリティスタディを実施
ロシア	PPP	モスクワ-サンクトペテルブルク間高速道路 PPP プロジェクトの入札コンソーシアムに対する除雪等に係るコンセプトの作成
フランス	料金徴収	全国的な料金徴収の導入を図るための入札において、応募コンソーシアムに対するコンサルティングサービス
クロアチア	財務	道路事業者である HAC に対するコンサルティングサービス
ロシア	維持管理	高速道路 M5 の維持管理に係るコンサルティングサービス
ハンガリー	トンネルの安全性	ハンガリー初の高速道路のトンネルプロジェクトである M6 South のトンネルに係るコンサルティングサービス
モロッコ	道路安全性	モロッコ交通省に対して道路安全性に係るコンサルティングサービス

出典：ASFİNAG COMMERCIAL SERVICES GMBH - Company Presentation, ASFiNAG 社

(3) オーストリア議会や専門部会等で議論されていた内容や世論の状況等⁷⁰

ASFiNAG 社設立前の 1950 年代から 1970 年代にかけて、道路政策は第二次世界大戦後の復興に重点を置き、道路建設と雇用促進に重点を置いていた。インフラ整備の資金調達は、自動車保有者の鉱油税から生み出された収入であった。

その後、1970 年代に石油危機を経験し、1974 年にはオーストリアの市民は週に 1 日車を運転しないように求められる事態にもなった。また、その後にアルプス山岳道路の完成に伴い、自動車の排ガス等によるアルプスの生態系等への影響も考慮されたことから、環境問題を道路政策に組み込むことも視野に、当時のクライスキー首相は政府宣言で初めて、最適な国内のアクセスシビリティを確保するためにすべての交通手段を国の交通戦略（マスタープラン）に含めることを宣言した。また、政府が鉄道と道路網の責任を一つの省庁に集中することも提案した。

1980 年代には、通勤者が自家用車を使用せずに都市集積の職場に到達できるようにするために、近距離の公共交通システムの改善に焦点が当てられた。1980 年代の終わりには、フラニツキー首相は、オーストリアの交通政策の目的は、既存の輸送需要を交通安全、経済的利益、環境及び効率に関する最高の特性を持つ輸送手段にシフトすることであると主張した。1990 年代には、オーストリアの地理的な特性からドイツ・イタリアへ向かうオーストリア内の高速道路の交通量が増加して環境問題も顕在化した。

1991 年には Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991（Austrian Transport Masterplan 1991）が公表された。この文書には、オーストリアの輸送政策の全体的な目的が示され、これらの目標を達成するための対策がリスト化されている。公共交通機関をより魅力的にすること、道路交通関連の排出量（騒音と大気汚染）を減らすこと、そして、輸送部門に真のコストの概念を導入することであった。

そして、2000 年には、道路建設・保守と鉄道ネットワーク建設・保守の管轄は、連邦交通・イノベーション・技術省と呼ばれる共同省に集約され、政府宣言では、オーストリアの交通政策の目的はオーストリアをビジネス拠点として強化することであると述べられた。

<2000 年政府宣言の主な内容>

- ・ 鉄道市場を開放し、外国企業の鉄道インフラへのアクセスを容易にする
- ・ インターモーダル輸送マスタープランの作成
- ・ 鉄道・道路網の拡大と環境に配慮した貨物輸送手段としての内陸水路の整備（ドナウ川の航行の改善等）
- ・ 公共交通の最適化
- ・ 新たな貨物輸送需要に対する環境にやさしい輸送手段へのモードシフト
- ・ 距離ベースの重量物車両路線課金システムの導入
- ・ オーストリアの鉄道事業者の再編（インフラと運営の上下分離）

⁷⁰ 本項目は、National transport policy in Austria – from its beginning till today (Gunter Emberger)、TRANSCONTINENTAL INFRASTRUCTURE NEEDS TO 2030/2050 INLAND HUBS: AUSTRIA SWITZERLAND CASE STUDY (OECD) を参照している。

- ・ 国道（高速道路以外）の州道への移管

現在のオーストリアの輸送政策における方向性はこの時代と概ね変わっておらず、交通インフラの改善によるオーストリアの経済成長への刺激が主な動機となっている。

このような政府の議論の中で **ASFiNAG** 社は誕生し、機能が強化されている。オーストリアにおける交通政策に関して公開されている資料は表 2-3 のとおりである。1968 年から今日までの国の交通政策を扱ったものとして合計 8 つ公開された。

主に、どのインフラストラクチャープロジェクトをどの順序で対応すべきか明らかにすることを目的としている。1950 年から 1990 年までのオーストリアの交通政策は、需要志向型と分類できる。自動車の移動性に対する需要を満たす必要があるためであり、カーモビリティの需要を削減/管理するための輸送需要管理対策は考慮されておらず、これらの期間のオーストリアの輸送政策にも含まれていない。

なお、**Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept1991**（オーストリア交通マスタープラン 1991）で初めて、交通量の削減が言及された。

表 2-3 オーストリアの主な交通政策の推移

年	内容	同時期の主なイベント
1968 年	Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung（オーストリア輸送計画 1968）	戦後復興
1978 年	Dringlichkeitsreihung1972 + 1975（道路優先順位付け調査 1972 + 1975）	第一次石油危機（1974 年） 第二次石油危機（1980 年）
1980 年	Dringlichkeitsreihung1980（道路優先順位付け調査 1980）	
1991 年	Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept1991（オーストリア交通マスタープラン 1991）	ベルリンの壁崩壊（1989 年） マーストリヒト条約（1993 年発効）
1998 年	Der österreichische Bundesverkehrswegeplan（連邦交通インフラストラクチャー計画 1998）	EU 加盟（1995 年）
1999 年	GSD Studie（ドナウ地域の道路輸送ネットワークの設計研究）	
2002 年	BGVP-Ö（オーストリア輸送マスタープラン 2002）	2010 欧州交通白書の公表（2001 年）
2013 年	Gesamtverkehrsplan für Österreich（オーストリア交通マスタープラン 2013）	単一欧州交通エリアに向けたロードマップ公表（2011 年）

出典：MAINTENANCE PLANNING AUSTRIAN MOTORWAYS, ASFiNAG 社、National transport policy in Austria

- from its beginning till today (Guenter Emberger)を参照し PwC で作成

2.1.2 ASFiNAG 社設立以前までに抱えていた課題

これまでに記載した内容を踏まえ、ASFiNAG 社設立・機能強化までに抱えていた課題について次の（１）から（４）のとおり整理した。

（１） 地理的な特徴による割高な建設費

山国であるオーストリアの道路はトンネルや長大橋梁などの構造物が多く、単位長さ当たりの建設費は他国より割高な状況⁷¹にあった。連邦政府は道路整備の長期計画に基づき建設を進めていたが、高価な道路建設は財政制約があり計画通りに進まなかった。

（２） 整備財源の不足に伴う他の資金調達手法

従前、道路整備は税財源で賄っていたが、上記のとおり高速道路は計画通りに進まなかったことから、新たに区間ごとの高速道路会社を設立し、これらの会社が金融市場から資金を調達し道路整備の推進を図ることとした。その後、政府の財源不足がより深刻になる中で、この資金調達手法を今後の高速道路整備に向けて広く活用していくため、さらに各高速道路会社が個別に資金調達するのではなく、資金調達を標準化し、より良い調達条件を作り出すために、ASFiNAG 社という金融会社が設立された。

（３） EU 加盟に伴い必要となった財政赤字や政府債務残高の削減

オーストリアの EU 加盟後、EMU（経済通貨同盟）に参加するためには単年度財政赤字を GDP 比 3%以内、政府債務残高を GDP 比 60%以内にする必要があり、これを達成するために従来は連邦予算で賄われていたインフラ支出（道路・鉄道・建築物等）は民間が負担する政策を採用した。

この政策の中で、高速道路分野に関して ASFiNAG 社に用益権を付与することで、高速道路の建設、維持管理、運営（料金徴収含む）をアウトソースするとともに、料金徴収権も与えることで料金収入に基づいた資金調達・償還も ASFiNAG 社が担うことができる体制となり、政府として高速道路分野の予算措置や負債計上を回避することが可能となった。

（４） まとめ

ASFiNAG 社の設立の背景としては、連邦政府の財政面からの影響が強かったと言える。1960 年代までは連邦政府が一元的に対応していたが、財政制約による高額な山岳道路の整備の遅延が発生したため、金融マーケットからの長期資金の調達が可能となる政府系の高速道路会社を必要な路線毎に設立したことが発端となった。その後、上記の民間資金活用の方策を、今後の高速道路整備に拡張することや、複数の会社ごとではなく資金調達を標準化することを目的に 1982 年に ASFiNAG 社が設立された。その後、EU の EMU（経済通貨同盟）に参加するため、緊縮財政政策が採用され、連邦政府は高速道路の財政負担や将来の政府債務を回避する必要が生じ、これを実行する機関とし

⁷¹ 第 15 回海外道路調査団報告書（高速道路調査会）

て ASFiNAG 社に着目し、ASFiNAG 社への用益権付与を通じて、建設、維持管理、運営（料金徴収含む）をアウトソースしつつ、料金収入に基づく資金調達が可能となる体制を構築し、ASFiNAG 社が負債の償還を行う形を進めた。このような経緯を経て、現在の ASFiNAG 社となっている。

2.1.3 年表

オーストリアの高速道路の整備・運営方式に関する事項について、表 3-4 に整理した。

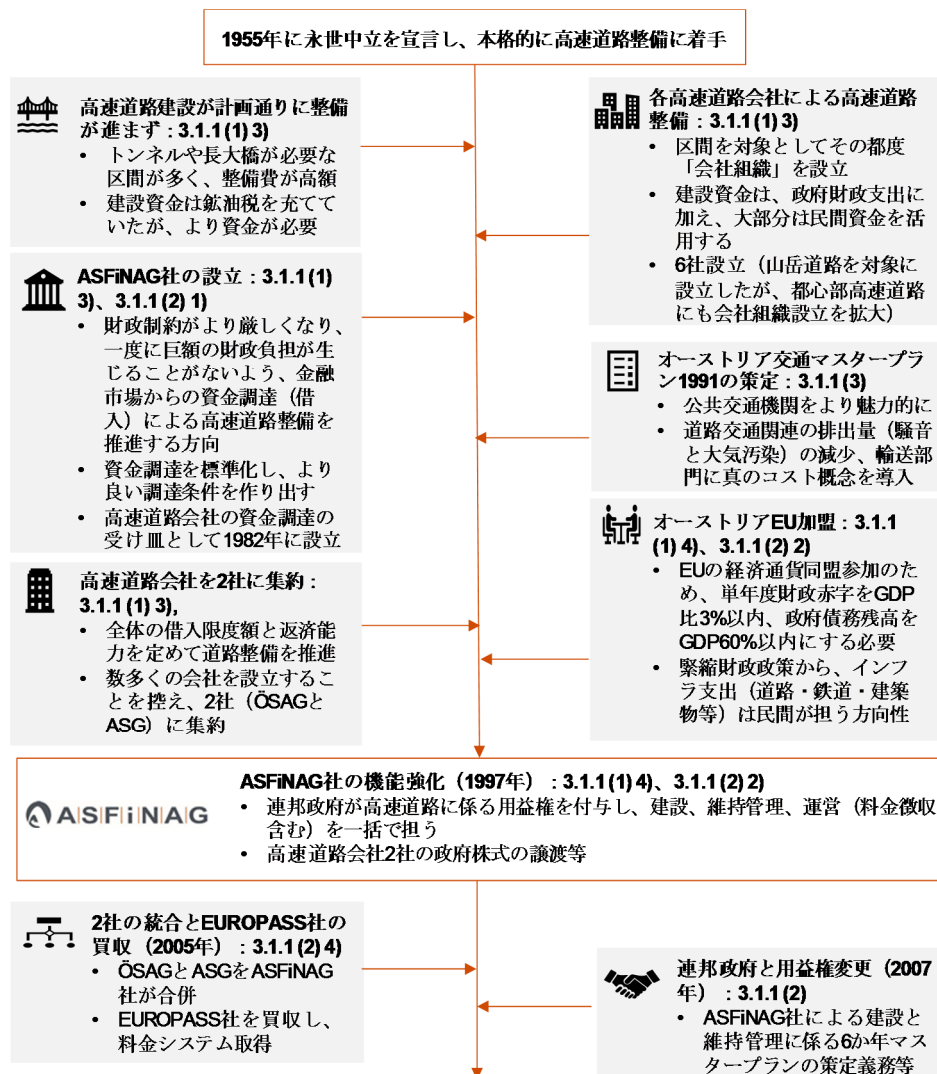
表 3-4 オーストリア高速道路整備・運営方式に関する年表

年	出来事
1955 年	永世中立を宣言し主権を回復。本格的に高速道路整備に着手
1963 年	高速道路の建設と運営主体を各州へ移管
1964 年	初の高速道路会社である Brenner Autobahn AG を設立
1968 年	Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung（オーストリア輸送計画 1968）の策定
1969 年	Tauernautobahn AG の設立
1971 年	Phyrn Autobahn AG の設立
1973 年	Arlberg Straßentunnel AG の設立
1978 年	Dringlichkeitsreihung1972 + 1975（道路優先順位付け調査 1972 + 1975）の策定
1980 年	Dringlichkeitsreihung1980（道路優先順位付け調査 1980）の策定
1981 年	Autobahnen- und Schnellstraßen AG を設立（アルプス山岳ルート以外にも融資活用による道路整備の取組を開始）
1982 年	ASFiNAG 社の設立
1985 年	Wiener Bundesstraßen AG の設立
1991 年	Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept1991（オーストリア交通マスタープラン 1991）の策定
1993 年	高速道路会社 6 社を再編し、2 社（ÖSAG と ASG）を設立
1995 年	オーストリアが EU に加盟
1997 年	インフラストラクチャーファイナンス法成立（既存の鉄道・高速道路等インフラに関する諸法令に対し、改正を行った法律）
1997 年	ASFiNAG 社に用益権付与（高速道路ネットワークに係る建設、維持管理、運営を連邦政府から引き継ぐ。また、ASFiNAG 社として料金徴収が可能となる）
1997 年	ビネットによる高速道路料金制度の導入
1998 年	Derösterreichische Bundesverkehrswegeplan（連邦交通インフラストラクチャー計画 1998）の策定
1999 年	GSD Studie（ドナウ地域の道路輸送ネットワークの設計研究）の策定
2002 年	BGVP-Ö（オーストリア輸送マスタープラン 2002）の策定
2002 年	国道を州道に移管
2005 年	ASFiNAG 社が ÖSAG と ASG を合併するとともに、EUROPASS 社を買収
2007 年	ASFiNAG 社と連邦政府が高速道路に係る用益権の変更（所有者（連邦政府）との合意により、道路建設の枠組み計画を作成することなどの建設と維持管

年	出来事
	理に係る 6 か年マスタープランの策定義務等の規定、従前の契約に含まれていた政府による用益権解除権規定の削除)
2013 年	Gesamtverkehrsplan für Österreich (オーストリア交通マスタープラン 2013) の策定

2.1.4 新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯取りまとめ

本節では、オーストリア高速道路の整備・運営方式の歴史、ASFiNAG 社設立の目的、議会や専門部会などでの議論や世論、ASFiNAG 社設立以前の課題に着目して図 3-3 のとおりに整理した。



出典：PwC 作成

図 2-3 新しい高速道路の整備・運営方式に至った経緯

2.2 関係法令

2.2.1 ASFiNAG 社に係る関係法令の整理

ASFiNAG 社に係る関係法令としては、まずは 1982 年 12 月に施行された ASFiNAG 法が挙げられる。この法律により、「連邦政府は、「Autobahn and Schnellstran-Benanz-Aktiengesellschaft」という会社を設立し、ウィーンに事務所を置き、1 億以上の株式資本を有する会社を設立しなければならない、その全株式は連邦政府のために保有される（第 2 条第 1 項）」とされている。このことから、ASFiNAG 社はオーストリア連邦政府が完全に所有する株式会社であることが明らかになっている。ASFiNAG 社の役割は、現存の高速道路会社からの財務上の義務の引受け、これらの会社の業務遂行のための資金の調達若しくは国内外での与信業務の実施であり、各高速道路会社に資金を配分することが目的とされていた。

その後、1997 年のインフラストラクチャー・ファイナンス法が制定され、ASFiNAG 社に対する高速道路の用益権付与、1993 年に設立された ÖSAG と ASG の連邦政府の株式の無償譲渡などが定められた。同社はオーストリアの高速道路ネットワークの計画、建設、運用、保守及びこのネットワークの使用のための通行料の徴収に対する包括的な権限が与えられた。

インフラストラクチャー・ファイナンス法の中に構成される ASFiNAG の承認に関する法律に従い、連邦政府とすべてのオーストリアの高速道路に関する Usufruct Rights（用益権⁷²）に関する契約を締結し、ASFiNAG 社は用益権を享受している。

具体的には、同法第 1 条第 2 項において、財務大臣と ASFiNAG 社が 1997 年 1 月 1 日に発効する契約を結び、既存及び今後建設される Autobahn（高速道路）、4 車線以上の Schnellstrassen（高規格自動車専用道路）、Landesstraßen B（州道 B（国道から移管））のうち Autobahn と同様の規格の区間について、その他の Landesstraßen B と Schnellstrassen のうち通行料を徴収する橋梁、トンネル、峠越え区間について、民法に相当する ABGB の第 509 条に規定されている Usufruct Rights（用益権）⁷³を ASFiNAG 社に対して付与することとしている。

また、同法第 1 条第 4 項では用益権の発生とともに、連邦政府が ÖSAG と ASG の連邦政府が持つすべての権利と義務は、ASFiNAG 社に譲渡されることが規定されている。ただし、別の法律で定められている連邦政府が主権を持つ事項は除くことも規定されている。

同法第 1 条第 5 項では、7,913,039,159 シリング（575,062,813 ユーロ⁷⁴）を用益権の価値と算定しており、第 2 条では ASFiNAG 法を改正し、権限移譲された道路に対して資金調達、計画、建設、維持管理等の業務を ASFiNAG 社の業務として定義している。

ASFiNAG 社の最も重要な資金調達の基礎となっているのは、オーストリア共和国によって当社に付与された高速道路と高速道路の使用に対する通行料を徴収する権利となる。2002 年の連邦道路料金法の規定に従い、ASFiNAG 社は使用される車両の最大許容総重量に基づいて、すべての高速道路のユーザーから通行料を徴収する。通行料⁷⁵は、時間に関連する通行料（最大総重

⁷² 一般的な PPP 手法でコンセッション方式に類似している。ここでは用益権と訳す。

⁷³ 民法 ABGB 第 509 条の「用益権」の定義は「他人の所有物を、構成要素の維持管理も含めて、制限なく享受すること」とされている。

⁷⁴ 2002 年ユーロ導入時の換算レートである 1 ユーロ＝13.7603 シリングで計算

⁷⁵ 法定総重量 3.5t 以下の車両に対しては期間ベース、3.5t を超える車両には距離ベースの料金体系が適用される。期間ベースではビネットと呼ばれる利用期間ベースのステッカーによる先払いもしくは料金所における徴収

量 3.5 トンまでの車両の場合）と距離に関連する通行料（最大総重量が 3.5 トンを超える車両の場合）に分けられる。ただし、料金カテゴリーや具体的な通行料金を決定する権限は、連邦政府の環境・エネルギー・モビリティ・イノベーション・技術省が留保している。

前述しているが、2004 年の連邦道路会社の措置に関する連邦法改正に基づき、ASFiNAG 社はドイツ及び海外に支店を設立、または子会社を設立できるとともに、ドイツ及び海外の他企業を買収できる権利が認められている。このことにより、ÖSAG と ASG の合併、EUROPASS 社の買収、ブリュッセルにおける駐在員事務所の設立などの新たな取組も行われている。

が行われる。距離ベースは、3.5t 超の車両に対する料金徴収は 2004 年より導入された Go-Box システムにより完全電子化されている。道路上に設置された機器を用いて自動感知を行い、徴収を行っている。ピネットまたは Go-Box による支払いをせずに走行した場合、110 ユーロの罰金が科される。（オーストリアの料金制度（アンドレアス・フロム（ASFiNAG 社））

2.2.2 法令内容

関係法律について概要を表 2-5 に整理した。

表 2-5 ASFiNAG 社に係る関係法令⁷⁶

法律（日本語訳）	概要
Bundesstraßengesetz(BStG)1971 (連邦道路法)	1971 年 9 月 1 日発効 道路使用等に関する全般的な使用規則を定めた法令。 第 27 条において、高速道路・市内高速道路に係る企業は連邦道路局の同意無しに設立されてはならず、また、その構造的変化には連邦道路局の承認が必要だと定められている。
Errichtung einer Autobahnen - und Schnellstraßen-Finanzierungs -Aktiengesellschaft, Übertragung der Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken und Änderung des Bundesministeriengesetzes (ASFiNAG 法)	1982 年 12 月 13 日施行された新法。ASFiNAG 社設立の根拠法。 第 2 条第 1 項目で連邦政府は、ASFiNAG 社を設立し、ウィーンに事務所を置き、1 億以上の株式資本を有する会社を設立しなければならず、その全株式は連邦政府のために保有されることが明記されている。 【改正】1997 年 1 月 1 日発効 高速道路の資金調達、計画、建設及び保守を提供する必要があることなどを定める。
Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften (連邦道路会社の措置に関する連邦法)	1993 年 1 月 1 日発効。 オーストリアの高速道路会社 6 社を再編し、ÖSAG, ASG へ合併する旨を定めた根拠法である。 第 1 条では「Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft と Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft、Tauernautobahn Aktiengesellschaft と Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft は新たな合弁株式会社を設立すべく、清算の除外の下で合併される。」、第 3 条では「Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft と Brenner Autobahn Aktiengesellschaft も、同様に新たな合弁株式会社に合併される」とされている。 【改正】1997 年 1 月 1 日発効 ・第 2 条第 3 項:「連邦政府は州の株式を獲得できる」の文言を追加 ・第 5 条:「経済省大臣」の文言を「道路融資に関する新会社 (ÖSAG、AG)」に置換。

⁷⁶ オーストリア法令検索サイト (<https://www.ris.bka.gv.at/default.aspx>) を参照している。

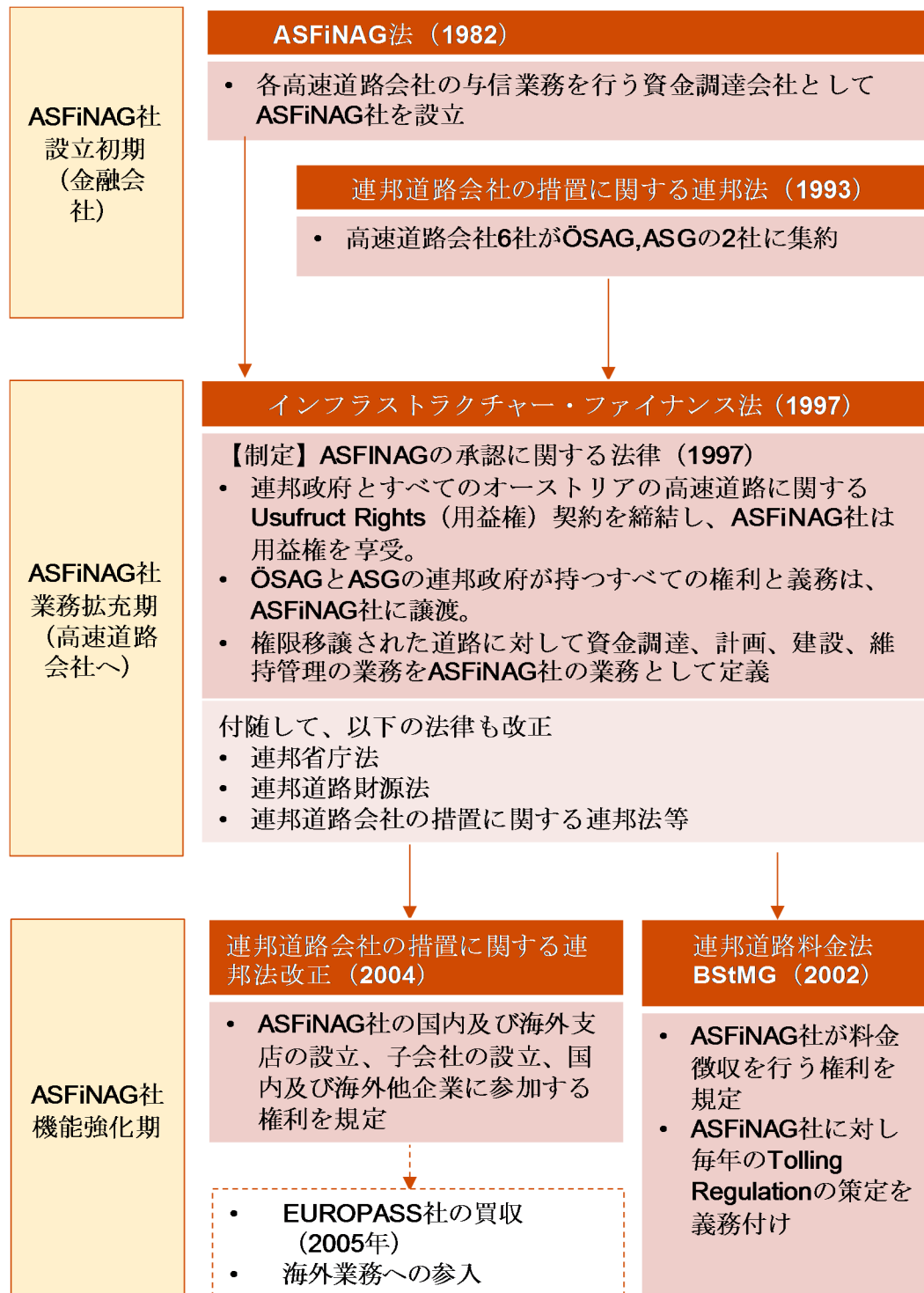
法律（日本語訳）	概要
	・第 10 条:文言の置換等 【改正】2004 年 12 月 30 日 ・改正法第 1 条において、「ASFINAG は、その任務を遂行すること及び収益性を高めるために、ドイツ及び海外に支店を設立し、または子会社を設立し、ドイツ及び海外の他企業に参加する権利がある。子会社の設立と国内外の他企業の株式取得のために計画されているすべての措置については、定期的かつ詳細に連邦運輸革新技術大臣（当時）に報告する必要がある。」と規定された。
Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 （インフラストラクチャー・ファイナンス法）	1997 年 1 月 1 日発効。 既存の鉄道・高速道路等インフラに関する諸法令に対し、改正を行った法律。 なお、本法令第 1 条にて唯一新たに制定されたのが、「ASFINAG の承認に関する法律（1997）」である。 第 2 条以下で改正が行われた法令のうち、主に ASFINAG 社に直接関連するものは次のとおりである。 ・ 連邦省庁法 ・ 連邦道路財源法 ・ 連邦道路会社の措置に関する連邦法
ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 （ASFINAG の承認に関する法律） ※Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 （インフラストラクチャー・ファイナンス法）の中で構成されている法律	1997 年 1 月 1 日発効。 連邦財務大臣が ÖSAG と ASG の株式や必要な連邦資産を ASFINAG 社に対して現物出資、連邦政府が有する ÖSAG と ASG の権利義務を ASFINAG 社へ移行、現在及び将来の高速道路の用益権を ASFINAG 社へ与える権利の設定、高速道路のすべてのユーザーから通行料金を徴収する権利を付与、ASFINAG 社の連邦政府に対する義務の規定、連邦財務大臣が技術的实施に適用される規制を発行する権利を留保、ASFINAG 社は毎年、計画、建設、保守及び管理のすべてのコスト計画を事前に提出、建設に必要な土地は連邦政府名義での購入、土木等に関する法令の遵守義務などを規定。 また、第 5 条では ASFINAG 社は、道路の建設と維持のための支援を受け入れる権利があり、国内及び国際的な金融市場から融資を受ける権利があることも規定されている。また、連邦政府による保証が正当化される場合、融資を受ける前に連邦財務大臣による合意が必要と定められている。さらに、必要に応じて、ローンの再スケジ

法律（日本語訳）	概要
	ュール及び延期も支援の一環として言及されている。また、ASFiNAG 社及びその関連会社は、儉約、経済効率及び事業目的原則に従うことが求められている。
Bundesministeriengesetzes （連邦省庁法） ※Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 （インフラストラクチャー・ファイナンス法）の中で構成されている法律	【改正】1997 年 1 月 1 日発効。 1973 年に制定された Federal Ministries Act につき、再宣言を行うという趣旨の法令。1973 年 Federal Ministries Act は、連邦省庁の数や権限、及びその設置を規定する法令である。第 1 条では省庁の数が 14 と定められ、その 1 つには連邦交通省（後の連邦気候変動・環境・エネルギー・モビリティ・イノベーション・技術省）が含まれている。1997 年の改正では、高速道路の建設及び保守を委託されている事業の事項を変更し、ASFiNAG 社が含まれることになった。
Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes (BStFG) 1996 （連邦道路財源法） ※Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 （インフラストラクチャー・ファイナンス法）の中で構成されている法律	1996 年 4 月 3 日発効。 主に高速道路における道路利用料金徴収制度や、徴収された料金の使途について規定する法律。 【変更】1997 年 1 月 1 日発効 下記のインフラストラクチャー・ファイナンス法発効と同時に下記が失効した。 ・第 1 条：「連邦政府は、道路使用料金の徴収を ÖSAG、ASG に委任する。」 「第 1 条に従い、連邦経済大臣は連邦財務大臣の同意・監督の下、有料道路に関する融資、計画、建設、及び保守を行う。上記には、連邦道路会社が運営並びに距離ベースの料金徴収を行う為に必要とする設備・施設も含まれる」 「連邦経済大臣は連邦財務大臣の同意・監督の下、連邦道路会社がドイツ又は外国で実施する信用業務実行の為に、第 1 条に従い有料道路計画、工事、拡大の為に支援を行う。上記には、連邦道路会社が運営並びに距離ベースの料金徴収を行う為に必要とする設備・施設コストも含まれる。」

法律（日本語訳）	概要
Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) (連邦道路料金法)	2003 年 1 月 1 日発効。 全ての高速道路並びに市内高速道路において、ASFINAG 社が利用者から通行料金を徴収する権利について定めた法令。第 14 条により、ASFINAG 社には有料の高速道路と市内高速道路の使用管理規定を含む道路料金規定（Tolling regulation）の策定が義務付けられている。この道路料金規定は財務省の合意の下、交通・イノベーション・技術省の承認を得なければならず、法律条項を遵守しかつ経済的効率・適切性の原則と矛盾しない限りにおいて、本料金規定には承認が付与される。 なお、本料金規定については、ASFINAG 社のホームページにて英語版が閲覧可能である。 徴収スキームは最大総重量を基準として 2 種に大別され、時間ベースの通行料（最大総重量 3.5 トンまでの車両の場合）と距離ベースの通行料（最大総重量が 3.5 トンを超える車両の場合）に分けられる。一部区間では特別料金体系が適用され、当該区間内では総重量に関わらず、全ての車両に対し距離ベースの通行料徴収が行われる。

2.2.3 関係法令取りまとめ

本節では、オーストリア高速道路の整備・運営方式にかかる法令について図 3-4 のとおり整理した。



出典：PwC 作成

図 2-4 関係法令取りまとめ

2.3 現行の高速道路の整備・運営方式の具体

ASFiNAG 社による現行の高速道路の整備・運営方式の具体を整理した。整備・運営方式の整理に当たっては、国、州及び ASFiNAG 社間での役割分担、事業スキームの詳細を整理した。

2.3.1 関係法令における国、州及び ASFiNAG 社間での役割分担に係る事項

関係法令等に基づき、国・州・ASFiNAG 社間での役割分担を次の(1)から(3)のとおりに整理した

(1) 概要

連邦政府は、ASFiNAG 社の唯一の出資者であるとともに、高速道路の用益権を ASFiNAG 社に付与する主体である。道路資産自体を保有するとともに、通行料自体は最終的に連邦政府が設定することになっている。また、道路整備等に対して ASFiNAG 社より申請を受け、許可するとともに、フォローアップ検査等を実施する主体でもある。

一方で、ASFiNAG 社は、法律及び用益権契約により、オーストリアの高速道路の計画、建設、維持及び通行料を徴収する能力が与えられている。ただし、事前のコスト計画を作成し連邦政府へ提出する必要があるとともに、通行料に係る道路料金規定の策定が求められる。料金カテゴリーや具体的な通行料金を決定する権限自体は、連邦政府が留保している。

政府は、ASFiNAG 社の運営において、出資者として直接的な支援と管理の役割を果たすことが必要になっている。例えば、会社の監査委員会のメンバーの過半数は政府によって任命され、政府は会社の予算も確認する⁷⁷。ASFiNAG 社の建設費は、建設及び安全対策の目標を設定する政府の権利を通じて効果的に管理されている。具体的には、2019～2024 年には、合計 81 億ユーロの建設プログラムが想定されており、2021 年に 16 億ユーロ相当の建設費がピークとして見込まれている。ASFiNAG 社は政府と調整及び合意された複数年のプログラムに従わなければならない、4 億 5,000 万ユーロから 5 億 5,000 万ユーロの平均保守費用、5 億 5,000 万ユーロから 9 億 5,000 万ユーロの更新、及びその他の小規模な投資などが規定されている⁷⁷。

(2) 主な関係法令での規定内容

ASFiNAG 法（1982 年）で、連邦政府は、ASFiNAG 社を設立し、1 億以上の株式資本を有する会社を設立しなければならず、その全株式は連邦政府が保有することが明記されている。

一方で、ASFiNAG の承認に関する法律（1997 年）には、現在及び将来の連邦高速道路の用益権を ASFiNAG 社へ与える権利の設定、高速道路のすべてのユーザーから通行料金を徴収する権利の付与、ASFiNAG 社の連邦政府に対する義務の規定並びに連邦財務大臣が技術的实施に適用される規制を発行する権利の留保などが規定されている。また、ASFiNAG 社は毎年、計画、建設、保守及び管理のすべてのコスト計画を事前に提

⁷⁷ Austrian Road Operator Autobahnen-und Schnellstrassen-Finanzierungs-AG 'AA+/A-1+' Ratings Affirmed; Outlook Stable（S&P Global Ratings）を参照している。

連邦道路料金法（2002）は、全ての高速道路において、ASFiNAG 社が利用者から通行料金を徴収する権利について定めており、ASFiNAG 社による高速道路の使用管理規定を含む道路料金規定（Tolling regulation）の策定も義務付けられている。

用益権に関して、**ASFiNAG** 社は、特定の状況下において毎年末に契約を終了する権利を有している。一方で、オーストリア政府はいかなる解約権を放棄している。**ASFiNAG** 社は、同社が維持不可能と判断する水準の料金を政府が設定した場合、3 か月の通知期間を考慮して、四半期ごとに契約を解約する権利を有している。**ASFiNAG** 社により用益権が解除された場合、政府は **ASFiNAG** 社の義務を引き受けなければならないとされている⁷⁷。

上記等をまとめると役割分担は図 3-5 のように整理できる。

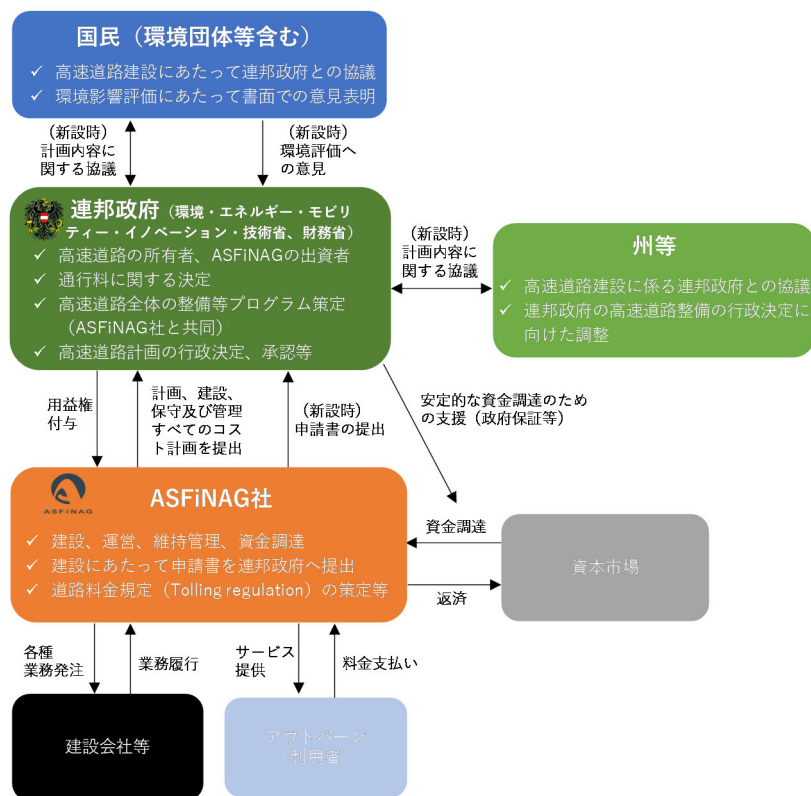


図 2-5 現行の高速道路の整備・運営の体制図

表 2-6 各者の所掌範囲

各者名	主な所掌範囲
連邦政府	・ 高速道路の所有者、ASFiNAG 社の出資者及び高速道路に係る用益権付与主体 ・ 通行料に関する決定 ・ 高速道路全体の整備等プログラム策定（ASFiNAG 社と共同） ・ ASFiNAG 社から申請のあった高速道路計画の内容に係る調査、専門家による評価等 ・ 高速道路計画の行政決定、承認 ・ ASFiNAG 社の安定的な資金調達のための支援（政府保証等）等
ASFiNAG 社	・ 高速道路の建設（更新投資含む）、運営（料金徴収含む）、維持管理及び資金調達 ・ 高速道路の建設にあたって申請書を連邦政府へ提出 ・ 高速道路ユーザーからの料金徴収 ・ 道路料金規定（Tolling regulation）の策定 ・ 計画、建設、保守及び管理のすべてのコスト計画を策定し、連邦政府への提出等
州等	・ 高速道路建設にあたって連邦政府と協議 ・ 連邦政府の高速道路整備の行政決定にあたっての調整
国民（環境団体、市民団体含む）	・ 高速道路建設にあたって連邦政府と協議 ・ 環境影響評価にあたって書面での意見表明

2.3.2 各業務での各者の役割と事業スキームの詳細（模式図含む）

各業務での各者の役割及び事業スキームについて、次の（1）から（6）のとおりに示す。

（1）新設

連邦道路法等では、新しい高速道路またはその一部のセクションの建設等の前段階において、連邦政府気候変動・環境・エネルギー・モビリティ・イノベーション・技術大臣は、建設プロジェクトの経済的実行可能性、環境適合性及び交通の要求水準に加えて、道路の機能的重要性や専門家によるヒアリング内容等を考慮して、連邦政府内での行政決定に関する承認を行うことになっている。

なお、10年以内に主要な建設工事が開始されなかった場合、この決定は無効になる。無効が適切である場合には、当該道路建設プロジェクトの実施は、セクション毎に申請がなされ、これを承認する形で進められることになっている⁷⁸。

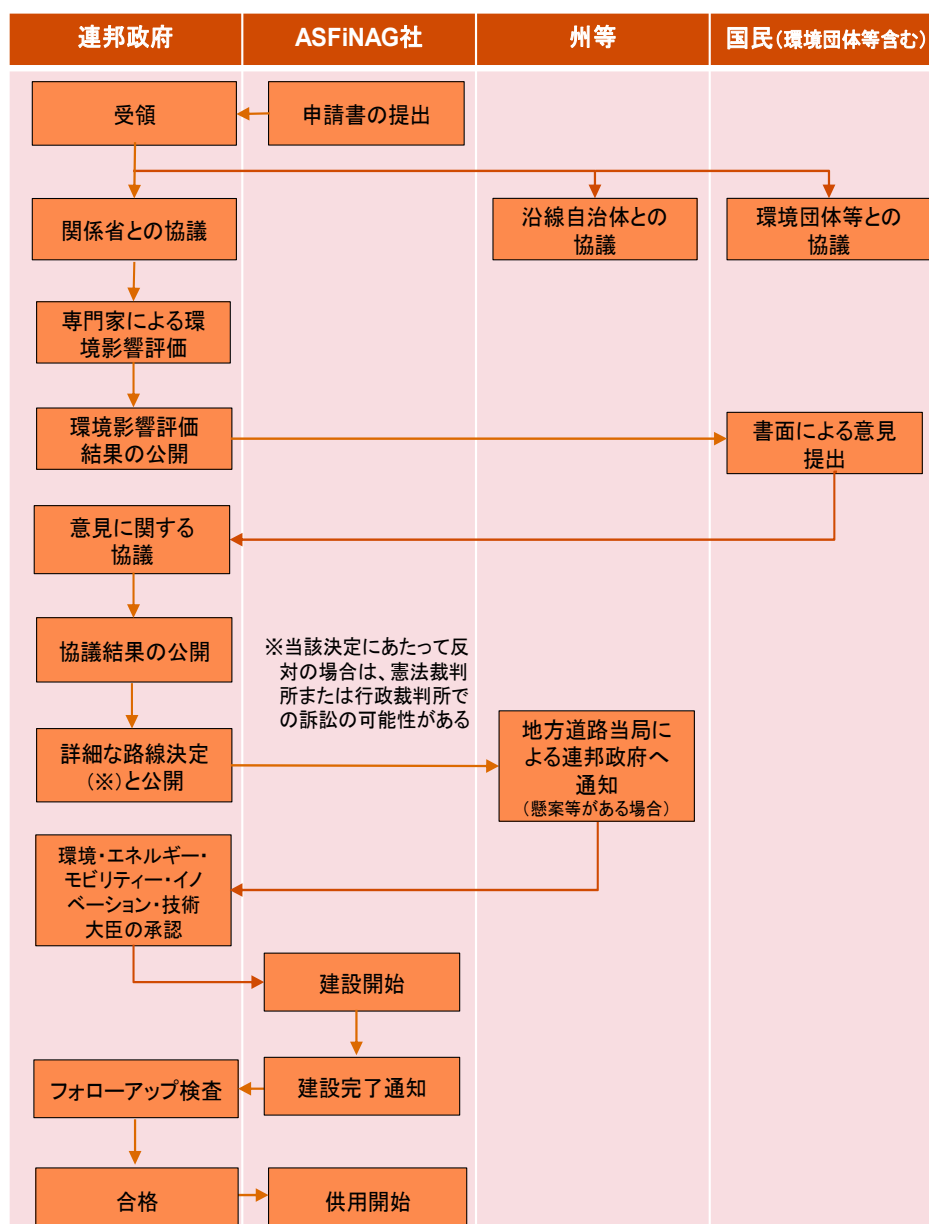
プロセスの前提として、**ASFiNAG** 社が建設を担うが、連邦政府が路線の決定、州等や利害関係者との調整を行い、主体的に整備を進めることになる。よって、**ASFiNAG** 社は連邦政府の決定に基づき当該高速道路（連邦政府所有）を整備する形となる。

具体的には、**ASFiNAG** 社が新設に係る申請書（計画文書、プロジェクト文書、環境適合性を示す書類を含む）を作成し、連邦政府へ提出することから手続きからプロセスが開始される。その後、連邦政府が環境影響評価を実施し、その結果について利害関係者等へ公表し、合意形成が図れるよう、交渉・協議も主体的に行う。環境影響評価に係る意見の協議後、詳細な路線が行政決定され、環境・エネルギー・モビリティ・イノベーション・技術大臣が承認する流れとなっている。

大臣承認後、**ASFiNAG** 社は建設を行い、建設終了後に連邦政府のフォローアップ検査を経て、供用開始となる。

上記内容を整理したフロー図は図 3-6 のとおりである。

⁷⁸ Project CHANGE, Page 4 of Draft Interim Report AP03 as of 03.08.2020, yet unpublished work



出典：Project CHANGE, Page 4 of Draft Interim Report AP03 as of 03.08.2020, yet unpublished work より PwC 作成

図 2-6 業務実施フロー（新設）

(2) 維持・修繕

維持・修繕に関しては、**ASFiNAG** 社内での取組で完結しており、連邦政府等との役割分担に関する内容は見当たらない。

<参考>ASFiNAG 社の将来ビジョンの検討状況

ASFiNAG 社において、維持・修繕を行う前提となる中期計画である「戦略プロセス 2025+」の策定に向けた検討が行われている。

ASFiNAG 社の現在の課題は、デジタル化レベルの向上など、新しいトレンドを考慮して、組織的な方法での開発を継続することとされている。また、「高速道路は安全で信頼できる移動手段であり、経済活動の中心としてオーストリアに重要な貢献をしている」ことも議論の焦点が当てられている。

中心的なトピックとしては、例えば、電子モビリティの利用拡大、気候変動を改善するための脱炭素化の促進、公共交通サービスとのネットワークの連結性強化などである。自社保有車両の代替燃料システムへの切り替えを加速するなど、野心的な社内目標をさらに推進する必要もある。

2025 年に向けたコンセプト

- ・目的地への迅速かつ安全な到着

ASFiNAG 社は積極的に路線網を形成しており、その高速道路はヨーロッパで最も安全なものの一つである。

- ・サービスと責任:

持続可能性や環境保全はもとより、お客さまのニーズを企業活動の指針とする。

- ・ネットワークを将来に適したものに:

マルチモーダルなコンセプト、インテリジェントな交通管理、正確な交通情報は、将来のモビリティの課題に対処するための鍵となる。

- ・常に経済的かつ効率的

ASFiNAG 社は、収益確保に責任を持ち、効率的に業務を実施する。

- ・新規開拓:

ASFiNAG 社は革新的な道を歩んでおり、新しい社会の発展や技術の動向に直面している。

- ・人に焦点を当てる:

将来の成功のための最も重要な基礎は、近代的な労働環境の中で有能でモチベーションあふれる従業員を有することである。

出典：ASFiNAG 社ホームページ(<http://gb1.asfinag.at/geschaeftsbericht2018/en/goals/>)

(3) 更新

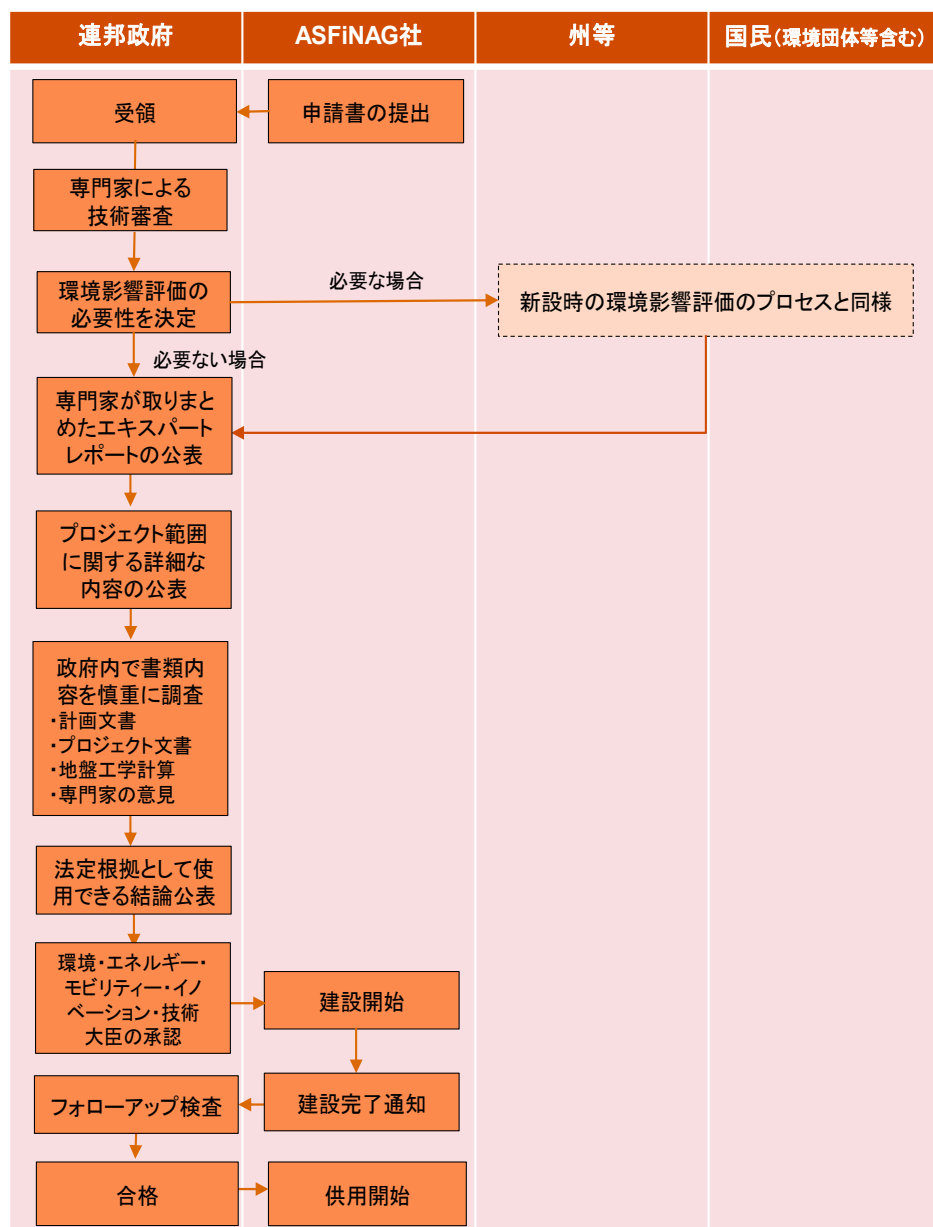
更新の際には、新設の場合と類似している部分が多いが、基本的に連邦政府と **ASFiNAG** 社の間で次のとおりの役割分担とやり取りとなっている。

具体的には、**ASFiNAG** 社が、計画文書、プロジェクト文書、環境適合性を示す書類を含む申請書を連邦政府に提出した後、連邦政府の中で専門家による技術審査、環境影響評価の実施有無の判断などが行われる。エキスパートレポートの公表の後、プロジェクト範囲に関する詳細な内容が公表される。この公表には、振動放出、騒音、大気汚染などの対策に係る特別な要件も付記される。

なお、橋梁に関しては、通常的高速道路路線に比べ、厳しい要件が課されることもある。

政府のプロジェクト範囲公表後、政府内で **ASFiNAG** 社提出時及び内容更新後の（申請書を構成している）計画文書及びプロジェクト文書の調査が行われる。これらの文書に加え、計画、環境、技術、騒音、換気、地盤工学等の専門分野からの意見も調査にあたって必要となる。その後、最終的にこれらの内容が決定の根拠と使用できる旨を公表し、環境・エネルギー・モビリティ・イノベーション・技術大臣が承認する流れとなっている。

上記内容を整理したフロー図は図 3-7 のとおりである。



出典：環境・エネルギー・モビリティ・イノベーション・技術省ホームページより PwC 作成

図 2-7 業務実施フロー（更新）

(4) 災害復旧

オーストリアの高速道路では災害復旧の実例に乏しく、そのための特別なプロセスは特段存在していない。

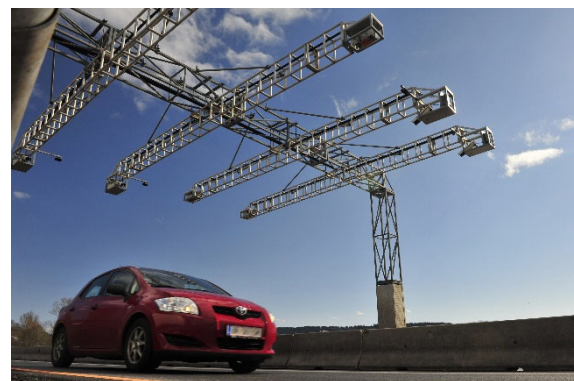
(5) 交通管理⁷⁹

ASFiNAG 社⁸⁰に所属する交通管理者が高速道路に係る交通管理を担っている。具体的には、ウィーンとその周辺地域には 20 人の交通管理者が配置され、リンツとその周辺地域には 12 人が 24 時間年中無休で対応している。交通管理者の最も重要な任務と定められているのは、交通渋滞の防止と事故の回避である。

交通管理者は、2013 年 4 月からウィーンとその周辺地域の高速道路に配置されることになり、2018 年 4 月中旬には、より広いリンツとその周辺地にも追加配置された。

国民の安全のために、合計 32 人の交通管理者が 24 時間体制で勤務しており、ウィーンだけでも、年間 16,000 件を超える任務が発生している。

オーストリアの高速道路での事故原因の 1 つは速度超過である。トンネルや建設現場などの高リスク区間の安全性を確保するため、ASFiNAG 社はセクションコントロールシステムを導入している。セクションコントロールシステムは、当該区間に入った車種と車両ナンバー及び時刻が記録されるシステムである。このシステムを通じて、車両の平均速度を決定し、制限値を超えていない場合は、すべての車両データが削除される。ASFiNAG 社はデータにアクセスできず、記録された違反行為は、警察によって分析され、行政上の訴追は、権限のある行政当局が行う。例えば、A22 ドナウファー高速道路のカイザーミューレントンネルでは、セクションコントロールシステムが導入されており、2003 年の導入以来、死亡者はゼロ、負傷者は 50%減少している。



出典：ASFiNAG 社ホームページ

図 2-8 ASFiNAG 社が導入しているセクションコントロールシステム

⁷⁹ 本項目は ASFiNAG 社ホームページ (<https://www.asfinag.at/road-safety/traffic-management/section-control/>) を参照している。

⁸⁰ ASFiNAG 社の常勤職員は 2018 年時点で 2,822 人

(6) 財務管理（資金調達、債務返済、料金徴収、資産管理等）

高速道路資産の所有は連邦政府となるが、財務管理自体は **ASFiNAG** 社が担っている。

1) 資金調達及び債務返済

ASFiNAG 社の資金調達として、原則連邦政府や州の予算からの財源拠出はなく、ビネット（時間単位での高速道路料金）、トラックの通行料、一部ルートで採用されているセクションベースでの通行料からの収入、及び資本市場での債券発行を通じて資金を調達している。

ASFiNAG 法により、連邦政府は **ASFiNAG** 社の流動性を確保することが必要となっており、資金調達コストを低く抑えるために、個々の資金調達取引に対して、政府保証等個別の責任を負う。

ASFiNAG 社は連邦政府 100%出資のため、黒字の場合、その一部を連邦政府へ配当として支払う場合がある。2017 年の **ASFiNAG** 社の収入は、トラックとバスの通行料から 13 億 7,000 万ユーロ、車の通行料から 6 億 6,000 万ユーロを得ている。一方で、9 億 5,600 万ユーロを投資に配分しており、年間 7 億 900 万ユーロの黒字を生み出し、連邦政府に 1 億ユーロを配当⁸¹した。

1970 年代半ばから 1980 年代の高速道路網の集中的な拡大の時代においては、調達資金の大半は新しい高速道路ルートの建設に活用されたが、現在、より多くの資金が高速道路の修繕工事等で求められている（表 3-7 を参照）。

なお、過去にアルプス路線の拡張にあたっては高額な建設費を要することとなり、当時政府からの一部財政支援を得たが、大半は借入に依存した要因などがあり、この影響から調達資金の大部分がローンの返済に充てられている現状⁸²もある。

⁸¹ 出典： <https://www.asfinag.at/ueber-uns/newsroom/pressemeldungen/2018/asfinag-bilanz-2017/>

⁸² 出典： <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.a/a971509.htm>

表 2-7 ASFiNAG 社の建設費支出とその内訳の推移

(単位：百万ユーロ)

年	建設費	内訳	
		新設	修繕工事等
2005	971	660	284
2010	753	340	363
2011	604	255	301
2012	632	288	305
2013	704	327	341
2014	909	382	455
2015	951	394	496
2016	907	406	463
2017	956	443	442
2018	935	372	472

出典：Statistik Straße und Verkehr（気候変動・環境・エネルギー・モビリティ・イノベーション・技術省）

2) 料金徴収

ASFiNAG 社は 1997 年の ASFiNAG の承認に関する法律、連邦政府との用益権契約等に基づき、料金徴収する権利が与えられている。

自動車（最大許容量 3.5 t まで）とオートバイに関する通行料金は、一般的にはビネットと呼ばれる時間ベースで徴収されることになる。車両に付着させるビネットに基づき徴収していたが、2017 年 11 月以降は、デジタルビネットを購入することも可能になっている。

一方で、アルプス横断道路など一部に関しては、日本の高速道路のように、利用区間ごとに課せられるセクションベースの料金体系を採用している。高額な建設費を踏まえ、料金はビネットの価格と比較して高く設定されている。

トラックやバスについては、車軸の数と移動した距離に応じて、GO-Box というシステムを通じて料金が徴収されている。

	10-day toll sticker	2-month toll sticker	Annual toll sticker
Motorbike	5.30	13.40	35.50
Car (vehicle up to and including 3.5 tonnes-maximum permissible weight)	9.20	26.80	89.20

出典：ASFINAG NATIONAL REPORT（2019年5月）、ASFINAG

図 2-9 バイク・自動車の通行料金（ビネット）

Rates 2019						
Distance-related toll including surcharges for air and noise pollution for motor vehicles with a maximum permissible weight of over 3.5 tonnes						
Rate groups	Category 2 2 axles		Category 3 3 axles		Category 4+ 4 axles and more	
	Day	Night**	Day	Night**	Day	Night**
Drive type E/H2*	0,1855 0	0,1859 0	0,2603 3	0,2612 5	0,3901 1	0,3912 7
EURO-emission class EURO VI	0,1882 0	0,1886 0	0,2641 1	0,2650 3	0,3944 3	0,3955 9
EURO-emission class EURO V and EEV	0,2024 0	0,2028 0	0,2839 9	0,2849 1	0,4187 5	0,4199 1
EURO-emission class EURO IV	0,2087 0	0,2091 0	0,2928 1	0,2937 3	0,4288 3	0,4299 9
EURO-emission class EURO 0 to III	0,2287 0	0,2291 0	0,3208 1	0,3217 3	0,4608 3	0,4619 9
Rates in EUR per km, excl. 20% VAT, valid as 1st of January 2019						

出典：ASFINAG NATIONAL REPORT（2019年5月）、ASFINAG

図 2-10 トラック・バスの通行料金

3) 資産管理等

道路資産の所有は連邦政府であるが、維持管理業務を通じて ASFiNAG 社が管理を行っている。ASFiNAG 社が管理する主な資産は表 3-8 のとおりである。

表 2-8 ASFiNAG 社で管理している主な資産

(2018 年時点)

主な管理資産	規模
ネットワーク全体	2,223km
うち 2×2 レーン	1,727km
うち 2×3 レーン	322km
うち 2×4 レーン	29km
うちその他	145km
料金徴収所	6 か所
料金徴収レーン	116 か所
Go-Box レーン	25 か所
サービスエリア数 (ガソリンスタンド設置)	87 か所
休憩所	259 か所
レストラン	55 か所
ホテル	19 か所

出典 : ASFiNAG NATIONAL REPORT (2019 年 5 月)、ASFiNAG 社

2.4 建設及び管理会社等との契約方式

ASFiNAG 社が実施する高速道路の建設、管理等の契約方式は、EU 調達規則等などの一般的な公共調達方法に準じて実施されている。また、欧州では、整備とサービスの契約を分離することが一般的で ASFiNAG 社も同様な対応を図っている。

なお、ASFiNAG 社では、英国道路庁での契約方式（Collaborative Delivery Framework、CDF）のような、新たな契約方式は見られない。

2.4.1 PPP プロジェクトの概要

所管する高速道路のうち、東部地域的高速道路区間のみ、ASFiNAG 社は唯一 PPP 方式を導入し、オーストリア東部の高速道路の建設とサービス提供、資金調達を一括して民間事業者に委ねている。オーストリア初的高速道路の PPP 案件となっている。



出典：Die Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH ホームページ

図 2-11 東部地域の PPP 導入区間

具体的には、PPP 事業の SPC⁸³である Die Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH は、ASFiNAG 社との PPP 契約に基づき、東部地域の A5、S1、S2 ルートの計画、資金調達、建設、運用保守を行う。ルート A5 南、S1 東西、及び S2 は、その配置関係から「イプシロンプロジェクト」としても知られており、51 キロメートルの高速道路が含まれる。

2.4.2 PPP プロジェクトの枠組み⁸⁴

ASFiNAG 社は、SPC である Die Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH にコンセッション

⁸³ 特別目的会社（Special Purpose Company）

⁸⁴ Die Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH ホームページ、TER WP2 Transport Challenges and Global Crisis (Dr. Klaus Schierhackl, CFO、ASFiNAG 社) を参照している。

を付与し、プロジェクトは共同で実施されている。具体的には、**ASFiNAG** 社がネットワーク計画策定、プロジェクト内容の政府との調整、政府への計画提出段階までを担当し、**Bonaventura** が実施段階（資金調達、詳細計画、資材調達、建設、運用、保守）を担当している。**ASFiNAG** 社と **Bonaventura** の間の契約は 2039 年（2009 年サービス提供開始）までとなっている。

このようなストラクチャーを通じ、**Bonaventura** が通常 **ASFiNAG** 社によって実行される業務とリスクを引き受け、**ASFiNAG** 社より効率的に実行することを追求している。リスク分担は、両者がより適切に処理できるリスクを負うべきであるという原則に基づいている。

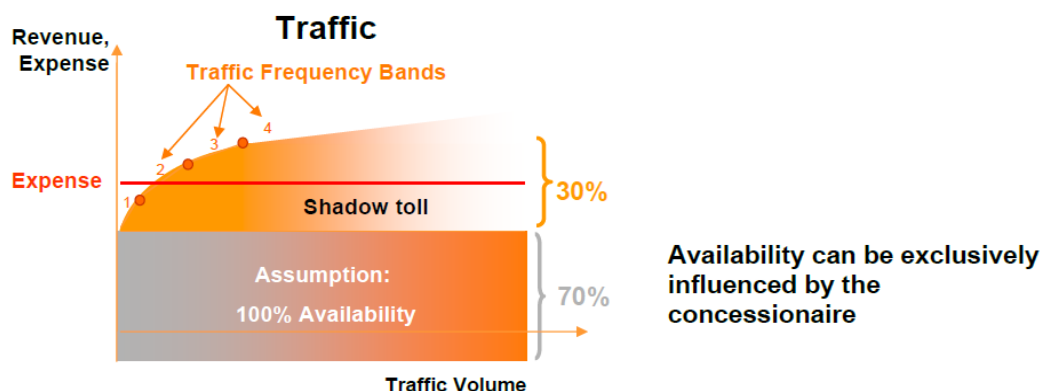
2009 年 1 月と 2010 年 1 月に予定どおりに完工したプロジェクト全体のコストは 9 億 8,800 万ユーロとなり、Hochtief (44.4%)、Alpine Mayreder (44.4%)、Egis Projects (11.2%) から出資、欧州投資銀行からのローンやドイツ銀行からプロジェクトボンドによって資金提供された⁸⁵。

SPC である **Bonaventura** は資金を民間から調達する一方で、建設費の償還と運営費を賄うため、**ASFiNAG** 社から固定のアベイラビリティペイメントとシャドートール（影の通行料）の支払いを受ける。シャドートールでの SPC への支払いは、ルートを走行したキロメートルに基づいて計算され、この契約構造自体は高速道路ユーザーに影響を与えない。よって、PPP 区間であっても、料金システムであるビネット（車両）と **GO-Box**（バス・トラック）は変わらない。契約には、車線の封鎖などの障害が発生した場合には、支払額を減額する支払メカニズムを導入し、民間事業者のモチベーションを引き出す仕組みも導入されている。

なお、州道や市道など、建設後に市町村や州の所有物となる建造物については、**ASFiNAG** 社から別途の支払いがある。

■ **Approx. 30% via shadow toll**

■ **Approx. 70% via availability fee**



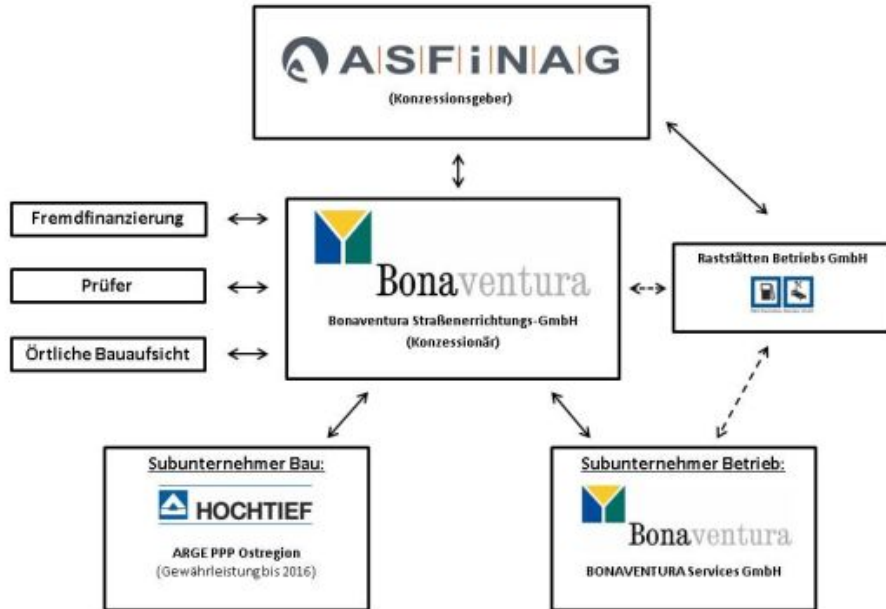
出典：TER WP2 Transport Challenges and Global Crisis (Dr. Klaus Schierhackl, CFO、**ASFiNAG** 社)

図 2-12 PPP 事業での支払メカニズム

⁸⁵ Ostregion Vienna A5 Motorway (Project Finance & Infrastructure Journal)

2.4.3 PPP 事業者

SPC である Bonaventura の株主は、当初 HOCHTIEF、Alpine Mayreder 及び Egis Projects という構成であったが、2018 年以降は MERIDIAM INFRASTRUCTURE⁸⁶の出資が 100%となっている。



出典：Die Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH ホームページ

図 2-13 PPP 事業のストラクチャー

⁸⁶ 当社は SPC に対するメザニンローンも拠出している（Ostregion Vienna A5 Motorway（Project Finance & Infrastructure Journal））。

3. ドイツ、オーストリア、イギリス及び日本における高速道路の整備・

運営方式の比較

本業務で調査したドイツ、オーストリアの高速道路の整備・運営方式を踏まえ、過去に機構の調査で実施されたイギリスにおける高速道路の整備・運営方式を合わせて、本邦での現況と比較整理した。

次の項目について、表形式で整理した。

3.1 基礎的な情報

3.1.1 高速道路供用延長

3.1.2 PFI、PF2 及びコンセッション方式により管理される道路延長

3.1.3 料金制度

3.1.4 各種高速道路事業に関する主な財源（資金調達方法、PPP を除く）

3.2 関係法令等の整備状況（高速道路会社に係る主な法律）

3.3 道路資産

3.3.1 道路資産の帰属者

3.3.2 道路資産の管理者

3.4 高速道路会社等への出資者と出資割合

3.5 高速道路会社等の形態

3.6 国・高速道路会社等の役割分担

3.6.1 道路計画

3.6.2 新設事業

3.6.3 改築事業

3.6.4 維持業務

3.6.5 修繕業務

3.6.6 災害復旧業務

3.7 料金収受の形態

3.8 高速道路会社等への助成及び罰則等

表 3-1

項目	日本	ドイツ	オーストリア	イギリス
高速道路運営会社	東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）、西日本高速道路（株）、本州四国連絡高速道路（株）、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）（以下、「高速道路会社」という。）	Die Autobahn GmbH des Bundes	ASFiNAG 社	ハイウェイイングランド社
基礎的な情報				
高速道路供用延長	10,388km (2020) ⁸⁷	12,993 km（2015）	1,749km（2020）	3,723km（2018） ⁸⁸
PFI、PF2 及びコンセッション方式により管理される道路延長	-	F モデル：1.7km（2020 年時点の政府 HP 情報） A モデル：398.5km（欧米の高速道路政策新版（公益財団法人高速道路調査会）に基づき計算） V モデル：318.0km（同上）	オーストリア東部区間（A5、S1、S2）51km（2020）	11 区間約 1,000km（2012） ⁸⁹
料金制度	対距離、対車種別料金制。一部区間は均一料金を採用。	7.5t 以上のトラックに対する徴収。乗用車には 2020 年現在適応されていない。 トラック重量クラス、排出クラス（EURO0-6）、騒音クラスに応じて、走行距離あたりの通行料が異なる。	車両：ビネット（時間単位での料金） トラック、バス：車軸数と移動した距離での料金 一部ルート：セクションベースでの通行料	基本的に無料 ⁸⁹ 〔有料道路の場合〕 ・民間の高速道路会社が自由に設定（M6 Toll） ⁹⁰ ・投下資金（建設費、管理費、借入金利）をコンセッション期間内で償還できるように設定され、交通省令で定める（セパレート橋、ダートフォード橋） ⁸⁹
各種高速道路事業に関する主な財源（資金調達方法、PPP を除く）	料金収入、資本市場での債券発行、国地方公共団体等からの出資金並びに SIC 及び災害復旧に関する国庫補助等	料金収入及び国からの財源	料金収入（ビネット、トラック・バスの通行料、一部ルートのセクションベースでの通行料）、資本市場での債券発行	国からの財源。有料道路は料金収入
関係法令等の整備状況（高速道路会社に係る主な法律）	・ 高速道路株式会社法 ・ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法 ・ 道路整備特別措置法等	・ 基本法第 90 条、第 143e 条 ・ 連邦州財政調整制度の新規則と 2020 年からの予算制度新規制のための法 ・ インフラ会社設立法	・ ASFiNAG の承認に関する法律 ・ 連邦道路財源法 ・ 連邦道路会社の措置に関する連邦法	・ 1980 年道路法 ⁹¹ ・ 1991 年新道路及び街路事業法 ⁹¹ ・ 1984 年道路交通規制法 ⁹¹ ・ 2004 年交通マネジメント法 ⁹¹
道路資産				
道路資産の帰属者	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」という。）	連邦政府	連邦政府	英国政府
道路資産の管理者	高速道路会社	Die Autobahn GmbH des Bundes	ASFiNAG 社 ※PPP 区間は民間事業者	ハイウェイイングランド社
高速道路会社等への出資者と出資割合	100%政府等の出資	100%政府の出資	100%政府の出資	100%政府の出資
高速道路会社等の形態	株式会社	有限会社	株式会社	株式会社

⁸⁷ 高速道路機構の概要 2020（独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構）
⁸⁸ 欧米の高速道路政策 2020 年版（公益財団法人高速道路調査会）
⁸⁹ 英国の道路と道路行政 英国道路庁派遣報告書（独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構）
⁹⁰ 道路課金制度に関する調査研究（一般財団法人道路新産業開発機構）
⁹¹ 英国の道路と道路行政-道路庁の国有企業化と主な施策・事業- 英国道路庁派遣報告書 3（独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構）

項目		日本	ドイツ	オーストリア	イギリス
国・高速道路会社等の役割分担					
	道路計画	高速道路会社が事業計画を策定し、国土交通省が承認	新アウトバーン会社を実施	ASFiNAG 社が申請し、連邦政府が承認	政府で道路投資戦略を策定し、ハイウェイイングランド社が実施 ⁹¹
	新設事業	高速道路会社を実施	新アウトバーン会社を実施	ASFiNAG 社が実施	ハイウェイイングランド社が実施
	改築事業	高速道路会社を実施	新アウトバーン会社を実施	ASFiNAG 社が実施	ハイウェイイングランド社が実施
	維持業務	高速道路会社を実施	新アウトバーン会社を実施	ASFiNAG 社が実施	ハイウェイイングランド社が実施
	修繕業務	高速道路会社を実施	新アウトバーン会社を実施	ASFiNAG 社が実施	ハイウェイイングランド社が実施
	災害復旧業務	高速道路会社を実施	新アウトバーン会社を実施	-（事例なし）	-（不明）
料金収受の形態		現金収受、ETC（Electronic Toll Collection System）での収受	Toll Collect GmbH が収受。車両の登録と区間の登録を行い、料金体系を選択。あるいは走行の都度、Toll Collect ターミナルで支払い。 ※Toll Collect GmbH は、2018 年以降、連邦政府 100%出資の国営企業。ただし民間企業と同じ GmbH を維持している。	一般車両：ビネットの購入（10 日、2 か月、1 年） バス・トラック：Go-Box により徴収	M6 Toll 等の有料道路では、Telepeage（自動料金収受）ゲートなどにより収受。 なお、第二セバーン橋は、Telepeage に加え、クレジットカード用ゲートも存在 ⁹¹ 。
高速道路会社等への助成及び罰則等		・ 助成制度 ⁹² 高速道路会社と機構の間で協定により定められた工事ごとに、機構が引受ける債務の額（実際に工事に要した費用）が助成対象基準額を下回った場合に、助成対象基準額を下回った額のうち、会社の経営努力による費用の縮減と認められるものの 5 割を、高速道路会社に対して助成金として交付する制度。	・ 連邦政府が 100%株を持つ会社のため助成などはない。 ・ FBA と連邦会計監査院による予算利用の監視はある。	・ 連邦政府による財政支援は行わないが、資金調達にあたっての支援（政府保証等）は行う。 ・ 連邦政府は、100%出資者として ASFiNAG 社予算の管理や建設プログラムの承認等。	・ 交通省はハイウェイイングランド社が遵守すべき業務性能規定を設定 ⁹¹ 。 ・ 鉄道規制庁とトランスポート・フォーカスが独立した監視機関となっている ⁹¹ 。 ・ 監視機関は、業務執行に問題があるときはそれを改善させること、罰金を課すことができる ⁹¹ 。

⁹² <https://www.jehdra.go.jp/pdf/1059.pdf>

PwCの作業は、本報告書に記載された調査内容に限定されており、2020年12月21日までに入手した情報にのみ基づいて実施しております。従って2020年12月以降に環境や状況の変化があったとしても、本報告書に記載されている内容には反映されておられません。

また、PwCは、第三者に対していかなる契約上またはその他の責任を負うものではありません。

なお、PwCの業務は、日本公認会計士協会その他会計基準委員会によって制定された基準に従って監査、レビュー、証明、その他の保証をしたものではありません。

高速道路機構海外調査シリーズ 報告書一覧

No.	名称	発行 年月	概要
1	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書	2008. 4	有料道路の先進国であるフランス、イタリアについて高速道路及び有料道路制度等の現状、投資回収の仕組み、入札競争条件、財政均衡確保の仕組み、リスク分担、適切な維持管理を行うためのインセンティブ等について調査した。
2	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ	2008. 9	上記報告書の続編として、近年活発な高速道路整備を進めているスペイン及びポルトガルを中心として、同様の内容について調査し、併せてEUの政策がこれらの国々に与えた影響、コンセッション会社の事業戦略について調査したものである。またフランス、イタリアについての最新の情報（会社の利益規制、アウトストラーデの契約改定等）についての追加調査の内容も盛り込んでいる。
3	米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書	2008. 12	世界の超大国である米国で、現在急速に進められている高速道路の官民パートナーシップ（Public Private Partnerships: PPP）についての主要な論調に係る報告書および議会証言等を取りまとめたものである。
4	マドリッド工科大学バサロ教授講演会報告書 －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－	2008. 12	当機構が、欧州だけでなく世界の有料道路制度の実情と理論に詳しいマドリッド工科大学のホセ・M・バサロ教授を招聘して東京及び大阪で実施した講演会及び同教授から提出された最終報告書を取りまとめたものであり、主に欧州におけるコンセッションに関して、会社の利益と道路インフラの品質やサービス水準の確保、リスク分担の方法、スペインの道路会社の世界進出などの実情と理論的基礎、また、このような世界潮流から見て、我が国の高速道路制度がどう評価されるかについてのバサロ教授の見解が述べられている。
5	米国陸上交通インフラ 資金調達委員会報告書 「私たちの道には自分で支払おう」（Paying Our Way） －交通資金調達のための新たな枠組み－ エグゼクティブサマリー	2009. 4	現在の中期陸上交通授權法である SAFETEA-LU による法定委員会による答申であり、米国の陸上交通システム（道路および公共交通システム）は、長期にわたる投資の不足により、危機的な状況に陥っており、このような状況に対処するために、2020 年までに、課税方法を現在の自動車燃料税によるものから、走行距離に基づく利用者負担に変更するとともに、また、それまでの当面の対策として、現在の連邦ガソリン税をガロン当り 18.4 セントから 28.4 セントに値上げし、インフレによる目減りを防ぐため物価連動とすること等を勧告している。
6	米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書Ⅱ	2009. 7	2008 年 12 月に発行した「米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書」の続編であり、当機構が本年 4 月に開催した「米国における官民パートナーシップに関する調査報告会」説明資料、米国連邦道路庁による「米国における有料道路事業の現状－調査と分析」、および「PPP 取引における公共政策の考慮」、2009 年 2 月の米国陸上交通資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう（Paying Our Way）の紹介を取りまとめたものであり、米国における高速道路 PPP の公益性に関する論点、有料道路プロジェクトの最新の状況、新たな道路財源のあり方等が理解できる。

No.	名称	発行 年月	概要
7	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	2009. 8	本報告書は、米国連邦道路庁が米国道路及び交通関係州行政官協会（AASHTO）と共同で 2007 年 7 月に発行した報告書「欧州における商用車のサイズと重量の取締り」および、インディアナ州交通局副交通監理官のMark Newland 氏が 2006 年 1 月に行ったプレゼンテーション資料「インディアナ州交通局の挑戦：我々の道路をどのようにして保全するか」およびその講演録を当機構において翻訳したものであり、現在大きな社会的問題となっている大型車のサイズおよび重量違反による走行を車両の走行状態で自動的に測定する動態荷重測定（Weigh-in-motion：WIM）技術を利用して取り締まる方法について欧米の先進事例を紹介したものである。
8	欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書	2009. 10	本報告書は、ロードプライシングの種類、世界各国の先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画に関する 7 つの報告書を取りまとめたものである。また、8 つ目として、有料道路の資金調達、PPP について最新の動向を知るために米国のリーズン財団の民営化年次レポートの 2009 年版を付け加えている。
9	高速道路機構海外調査シリーズ連続講座 「欧米のロードプライシング」	2010. 1	本報告書は、No. 8 の「欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書」を、機構等の職員研修用として再構成し、簡潔にわかりやすく要約するとともに、これまでの欧米の有料道路制度調査のエッセンスと最新情報を付け加えて実施した「高速道路機構海外調査シリーズ連続講座」（E-メールで配信）の内容を取りまとめたものである。本報告書では、ロードプライシングの定義、種類、世界各国の有料道路制度の変遷、ロードプライシングの先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画が簡潔に紹介されている。
10	NCHRP（全国共同道路研究プログラム）報告書 第 632 号 「インターステート道路網に関するアセットマネジメントの枠組み」 [2009 年4 月]	2010. 2	本報告書は、米国の人流および物流において決定的な重要性を持つインターステート道路網をよりよく管理するため既存の道路の保全に留まらないあらゆる投資に適用すべきアセットマネジメントの手法が取り扱われている。内容は、アセットマネジメントの概要、インターステートの管理者が作成すべきインターステート・アセットマネジメント計画の策定方法、インターステート道路網のシステム機能停止リスクをアセットマネジメントに組み込む方法、利用可能なデータおよび分析ツール、パフォーマンス指標、およびアセットマネジメントの導入方法に関するガイダンスとなっている。

No.	名称	発行 年月	概要
11	欧米の高速道路整備の基 本思想 —歴史的検証—	2010. 3	本報告書では、欧米の 4 カ国（英国、米国、フランス、スペイン）における、古代ローマ帝国時代から現代までの道路整備の歴史の変遷を辿ることにより、道路整備において、どのような基本思想が存在していたか、また、高速道路の有料・無料がどのような要因により決定されてきたか、さらに、今後の道路整備を進める際に参考となる点はないかについて調査した。 道路に関わる基本思想として、基本人権としての移動の自由があり、そのことは社会の経済的・文化的発展にとって必要不可欠と認識されていた。そのため道路は常に公的所有だった。 高速道路整備の有料・無料の決定要因として、①公共財源の多寡、②利用者の負担力、③政権政党の政治思想、④過去の政策の成功と失敗、⑤類似の制度の存在の有無等が関係していた。 今後の道路整備を進める際に学ぶべき点としては、①基本的人権としての交通権の尊重、②持続可能な総合的な交通体系構築のための有料道路料金の活用があった。
12	F H W A (連邦道路庁) 国際 技術調査プログラム 道路インフラに関する官民 パートナーシップ (P P P): 国 際的な経験を活かす	2010. 6	本報告書は、米国が今後 PPP を本格的に適用するに当たり、世界で既に実施されている PPP の事例を調査しとりまとめたもので、その目的は、①PPP の事例について検証を行うこと、②それらの事例から教訓を導き出し文書化すること、③米国において PPP を適用するための提言を行うこと、の 3 つである。 机上調査の他に、官・民・学から成る専門チームにより、PPP を積極的に導入しているオーストラリア、ポルトガル、スペイン及びイギリスを訪問し、政府側機関や運営する民間会等から情報収集を行った内容も含まれる。
13	海外調査プログラム ロードプライシングによ る渋滞緩和と交通整備財 源の確保	2010. 12	本報告書では、米国連邦道路庁が米国州道路及び行政官協会 (AASHTO)、交通研究委員会 (TRB) と合同で行ったロードプライシングに関する海外訪問調査の報告を紹介する。 当調査報告は、シンガポールと欧州 (5 カ国) の実例 (オランダは計画のみ) に加え、ロードプライシングを円滑に導入し効果を収めるために重要と考えられる事項を、訪問で得られた次の 9 つの知見としてまとめている。 それによると、①政策目標の明確化と市民の理解、②ロードプライシングの有用性を体験する場の市民への提供、③綿密な計画策定と効果測定、④利用者の利益に見合った料金設定、⑤一般市民への広報、⑥開かれたシステム設計、⑦相互利用性確保への取組み、⑧公平性・プライバシーへの配慮、⑨公共交通機関に対する投資や土地利用計画との連携、が重要であるとされる。 また、訪問調査の対象事例のうち対距離課金を行っているドイツ・チェコについては参考資料を掲載した。

No.	名称	発行 年月	概要
14	EU 交通白書(2011 年) 欧州単一交通区域に向けてのロードマップー競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して	2011. 7	2011 年 3 月に公表されたEUの交通白書である。欧州が、その地域内における均衡のとれた発展とその一体性を確保して、対外的にも一つの統一体として行動することが、競争力を保持して、質の高い生活を実現するうえで重要であるとの認識に立ち、その基盤として欧州単一交通区域実現に向けた方策を提言している。モーダルシフトに向けた姿勢において前回 2001 年の白書と方向性を同じくするが、今回は、エネルギー効率の向上に強い関心が向けられており、交通部門における温室効果ガスの削減について具体的年次における数値目標を掲げている。
15	米国における管理レーンへの取り組み	2011. 10	交通需要が増大し道路の新設や拡幅が望まれる一方、これに要する資金が不足するという状況下で、米国では、既存の道路をより有効に活用する一つの手法として「管理レーン」を活用する動きが見られる。本書は、米国連邦道路庁の発行した「管理レーンの手引き」によりその状況を紹介する。この中で管理レーンは、能動的な管理という考え方を根底に持つところが通常のレーンと異なるものであるとしている。また、管理レーンの不正取締りに関するリーズン財団の報告書「HOT レーンの自動取締り」と同財団の「民営化年次報告書(2010): 陸上交通」もあわせて紹介する。
16	英国の道路と道路行政 英国道路庁派遣報告書	2012. 3	2010 年 8 月から翌 2011 年 8 月までの 1 年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書である。 主な内容としては、第一に英国の道路行政についての中央政府と地方自治政府との関係を、法令による位置づけで整理している。第二に、道路庁の維持管理の現場や、大規模プロジェクト(拡幅工事)の現場を訪問した他、高速道路を実際に走行し路面状況や標識・案内板の設置状況を確認するなど、実地の調査を行った。走行調査にはフランスの高速道路も含まれている。第三に、PFI/PPP について、英国での最近の動向やこれまでのプロジェクトの評価を、現地の報道や道路関係者へのヒアリングを中心にまとめている。近年は PFI/PPP のデメリットも改めて認識されており、採用にあたってはよく検討する必要がある。 さらに、主にイングランドにおける最近の道路政策の経緯や、地方自治体と道路庁との関係についての調査も行っている。

No.	名称	発行 年月	概要
17	ドイツにおける道路事業の PPP（その１） ー PPP 事業の概要とアウトバ ー ー有料化関連『ペルマン委 員会』最終報告書 ー	2012. 5	ドイツにおける道路事業の PPP について、その概要を紹介するものである。資料の理解を助けるため、「ドイツにおける PPP 事業概要・その法的環境の整備と道路概況」の章を当機構で執筆し掲載している。事業の概略を説明する資料としては、①「PPPー連邦長距離道路建設の実例」（連邦交通省作成）②「PPP ハンドブッケーPPP の手引き第2版（連邦交通省・ドイツ貯蓄銀行編）③「ニーダーザクセンにおける PPP」（ドイツニーダーザクセン州財務省）を紹介する。 ①は一般向け、②は自治体に配布されたやや専門的内容のものとなっている。③は、PPP の事業の採択から工事施行・完了までの事務手続きを説明している。また、以上の資料に加えて、ドイツのアウトバーンの有料化の背景を理解するうえで不可欠であるがこれまで国内では十分に紹介されていなかった『交通インフラ資金調達委員会』（委員長の名を採って『ペルマン委員会』と呼ばれる）の最終報告書を紹介する。同報告書は、全連邦長距離道路（地域間道路）における全車種の対距離料金の可能な限りの実施、連邦長距離道路融資会社の設立、料金徴収システムの構築、料金と租税の調整、工事入札へのコンセッションの公募を提言している。なお、この報告書は、鉄道、水路についての提言を含むもので、ここではその全文を紹介している。
18	欧米の高速道路政策	2012. 6	欧米の道路先進国（英、米、仏、独、伊、西 EU）の道路の概要、高速道路整備の歴史、最近の動向、およびわが国への示唆を以下のとおりまとめている。 ・道路に関わる基本思想として、基本的人権としての移動の自由が存在しており、そのことが社会の経済的・文化的発展にとって必要不可欠であると認識されていた。 ・高速道路の整備は、個人のモビリティの向上および経済発展には必須であるが、公共財源の不足と地球環境問題が足かせになっている。これに対処するため、各国では、ロードプライシングの導入、道路という一つの交通モードを超えた総合的な交通体系の検討、官民パートナーシップ（PPP）の増加、および道路事業者のグローバル化が進んでいる。 ・わが国への示唆としては、①基本的人権としての交通権の尊重、②持続可能な総合的な交通体系構築のための有料道路料金の活用、③料金制度の方向性として地域別課金、環境課金、電子的対距離課金、④料金制度の変更に当たって注意すべき事項として、丁寧な広報活動による世論の支持獲得、プライバシーへの配慮、外部費用に関する総合的な調査研究の必要性、を挙げている。

No.	名称	発行 年月	概要
19	幹線道路網の立国的意義と 戦略課題へのチャレンジ	2012. 9	産業革命以来、先進諸国が進んできた経済成長モデルが転換期を迎え、いずれの国も国家財政の逼迫、経済成長の鈍化し、新たな立国モデルを模索している。このような中であって、欧米各国は、国家の最大のインフラである幹線道路の整備、維持、更新について様々なチャレンジをしており、これまでの報告書では個別にその状況を紹介してきた。 本書は「幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ」と題して、高速道路を巡る戦略な観点をこれまでの報告書を基に体系的にまとめようと試みたものである。
20	ドイツにおける道路事業の PPP（その2） ー PPP プロジェクト経済性調査指針・Aーモデル経済性調査指針ー	2012. 12	No.17 に引き続き、ドイツの PPP について紹介するものである。本書では、 PPP 事業を実際に行うに当たりその経済性を確認するための調査指針として、連邦交通省が中心となって作成された、「 PPP プロジェクト経済性調査指針」と「 Aーモデル 事業公募のための経済性調査指針」を紹介している。 前者は、ドイツにおける PPP 事業導入初期に策定されたもので、建物建設がその対象として想定されていた。 PPP 事業の経済性を採択から管理までわたる 4 段階で検証しつつ、事業を進めるものとしている。後者は、これを踏まえ、道路事業のための指針を策定したもので、 PPP と従来の方式での費用比較やリスクの検討等具体的内容を含むものとなっている。 両者を通じ、事業採択の重要性、従来の方式との比較、や責任分担の明確性の重要性について言及されている。
21	ドイツにおける道路事業の PPP（その3） ー Aーモデル及び Fーモデル 事業に関する報告書ー	2013. 2	ドイツの道路事業の PPP モデルである Aーモデル 事業と Fーモデル 事業の評価報告書を紹介するものである。このうち、前者は、プロジェクトの選択、組織を明確化の重要性が述べられているほか、公募手続きは有効に機能したとしつつその短縮は困難であるとしている。なお、効率の向上やイノベーションの促進については、部分的に達成されたとしている。一方、 Fーモデル については、事業上の経験不足を認めるほか、今後の方策として、より柔軟な法的運用が必要であるとしている。 なお、本書には、 Fーモデル の根拠法である民間資金調達法全文を掲載した。

No.	名称	発行 年月	概要
22	英国の道路と行政 －政権交代後の道路改革と 最新施作－ 英国道路庁派遣報告書 2	2013. 3	2011 年 11 月から 2013 年 1 月までの約 1 年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書である。 2010 年 5 月の政権交代後、戦後最大となった財政赤字の解消や今後増加する交通需要に対処するために、道路庁の運営見直しによる効率化や新たな整備財源の確保に向けた道路改革をはじめ、多くの新たな施策にチャレンジを始めており、本報告ではこれらの主な内容を以下の通り取りまとめている。 1. 道路政策の背景である財政状況、新政権が目指す大きな社会、交通政策のグリーン化の流れ、将来交通予測 2. 主要道路施策のラインナップとこれを進める交通省と道路庁の役割、道路庁のビジョン 3. 現在の道路施策の最大のチャレンジである、道路庁の運営見直しと新たな整備財源の確保を含む道路改革 その他最新施策である、路肩の常時走行車線化や PFI 改革、新たな長期維持管理契約、車線レンタル制度、交通安全対策、ネットワークの設定方法の変更、大型車課金、フリーフロー課金
23	ドイツにおける道路事業の PPP（その 4） － PPP に関するドイツ会計 検査院報告とリスクマトリ ックスほか －	2013. 12	ドイツにおける道路事業の PPP について、①会計検査院報告及びこれに対する議会質問へのドイツ政府の回答と②A-モデルのリスクマトリックス等の資料、③連邦長距離道路料金法（＝旧アウトバーン料金法）を紹介している。①の会計検査院報告では、民間からの資金調達割合の削減、トランザクションコストの削減、リスク配分の最適化、コンセッション対象区間の残存価値の検討等が提言されている。②の資料としては、リスク負担やボーナスに関する考え方に関する資料を付したほか、A-標準コンセッション契約書（通常型）の全文を紹介している。 ③の法律は、重量貨物車が連邦長距離道路を利用する場合に、これに対距離料金を課すことを定めた法律で、A-モデルはこの料金を原資とする事業である。
24	英国の新しい道路計画 －道路アクションプラン・ 21 世紀の新計画－	2014. 2	2013 年 7 月にイギリス交通省が国内の道路整備や維持管理の方針を示した『Action for Roads - A network for the 21 st century(道路アクションプランー21 世紀の道路網)』を紹介するものである。この計画は、イギリス道路行政において、今後 2021 年までの期間、過去最大の投資額となるもので、既存の道路改良を中心に新たな技術革新を取り入れ、世界一の道路ネットワークを再生する壮大な目標が掲げられている。また、そのために交通省が管理する戦略的道路網の執行機関である道路庁について、新たな独立性の高い政府所有企業への再編が盛り込まれていることや、地方道路への支援、環境などに配慮した取り組みなど、イギリス道路政策にとっても画期的な計画となっている。
25	「高速道路の社会的効用」 とは －各界有識者による講和－	2014. 8	世界も、日本においても時代の変革を迎えようとしている中で、改めて「高速道路の社会的効用」について一助になればと、各界の有識者を講師としてお招きし、ご講話いただいた内容を取りまとめたものである。

No.	名称	発行 年月	概要
26	交通インフラ財源の安定的 確保を目指すドイツ ードイツ・州交通大臣会議報 告書ー	2015. 2	ドイツの州政府交通大臣会議が設置した委員会『交通インフラ財源の将来』に関する委員会による報告（2012 年）と『持続的な交通インフラ財源』に関する委員会による報告（2013 年）を紹介するものである。 以上の報告においては、現在、ドイツの連邦長距離道路について、維持管理に予算不足が生じていること、相当量の積み残し工事が発生していること、道路の劣化が進行していること等が指摘されている。そして、その対策として、エネルギー税等の道路予算への配分増や、重量貨物車料金の対象車両・対象道路の拡大や乗用車に対するビニエット課金または対距離課金等の財源が提案されている。 税金については、目的税としての取扱いの強化の必要性が強調されており、それとともに上述の資金を原資として交通網別に基金を設置することにより、年度を越えて安定的に道路財源を確保することが提案されている。加えて、持続的な財源の確保までの行程も提案されている。
27	「米国連邦高速道路予算支出をより生産的にするための方策」 ー米国連邦議会予算局報告書（2016 年2 月）ー	2016. 4	米国連邦議会予算局が、上院の前予算委員会議長からの要請に応じて、2016 年 2 月に作成したレポートである。道路予算を賄うハイウェイ・トラスト・ファンドが不足し、一般財源からの財源投入を余儀なくされてきた状況に照らして、走行距離課金や混雑課金の拡大などの財源方法論と費用対便益分析や道路のパフォーマンス指標による分析などの生産性の高い道路予算の支出決定方式について考察し、報告したものである。
28	英国の道路と道路行政 ー道路庁の国有企業化と主な施策・事業ー 英国道路庁派遣報告書 3	2017. 3	2013 年 7 月から翌 2014 年 7 月までの約 1 年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査するとともに、その後の道路庁の国有企業化にともなった動向についてまとめた報告書である。主な内容としては、英国ではリーマンショック後の経済立て直しに成功し、2015 年 5 月に保守党政権の続投が決まったことで、さらなる経済成長に向けてインフラの整備を加速させ、その一環として道路庁が国有企業化され、2015 年 4 月から新会社「ハイウェイイングランド」として新たな船出をした等、道路庁の新会社移行への経緯から移行後の評価までの約 3 年間の振り返るとともに、並行して進められた新たな取組を詳細にとりまとめたものである。
29	欧米の高速道路政策 新版	2018. 8	本シリーズ No.18 の「欧米の高速道路政策」（2012 年 6 月）をもとに、米、EU、英、独、仏、伊等の高速道路に関する最新情報及びデータを加えて内容を一新したものである。最近の動向として、①高速道路の整備財源が燃料税から走行距離課金に転換しつつあること、② PPP が経済危機を経験して公共側の役割を重視になっていること、③ インフラ整備がマルチモーダルから、マルチ・インダストリーの移動ネットワーク整備に移行していること、④コンセッション会社の利益を道路以外の交通モードに充当していること、⑤政策の社会的受容性は、個人の受益と負担の一致が重要であること、⑥公的な情報の公開による民間の政策決定への参画が重要であること、が明らかになった。

本報告書に関するお問い合わせは、下記のお問い合わせ先をお願い致します。

ドイツ、オーストリアにおける高速道路の整備・運営方式に関する調査 報告書

発行日 令和3年 6月

発行所 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

所在地 〒220-0011

神奈川県横浜市西区高島一丁目1番2号 横浜三井ビルディング5階

Tel.045-228-5977

機構ホームページアドレス <https://www.jehdra.go.jp/>

問い合わせ先 <https://www.jehdra.go.jp/toiawase.html>
