

3 - 2 イタリア

3 - 2 - 1 投資回収の仕組み

高速道路の建設はコンセッション会社によって行われ、完成後の資産は法文上は国、登記上はコンセッション会社に帰属¹する。建設費はコンセッション会社の自己調達資金と国、地方公共団体からの補助金によりまかなわれる。供用後は、コンセッション会社は料金収入により債務の返済と道路の維持、運営を行う。国に対しては、コンセッション料²が毎年支払われる。

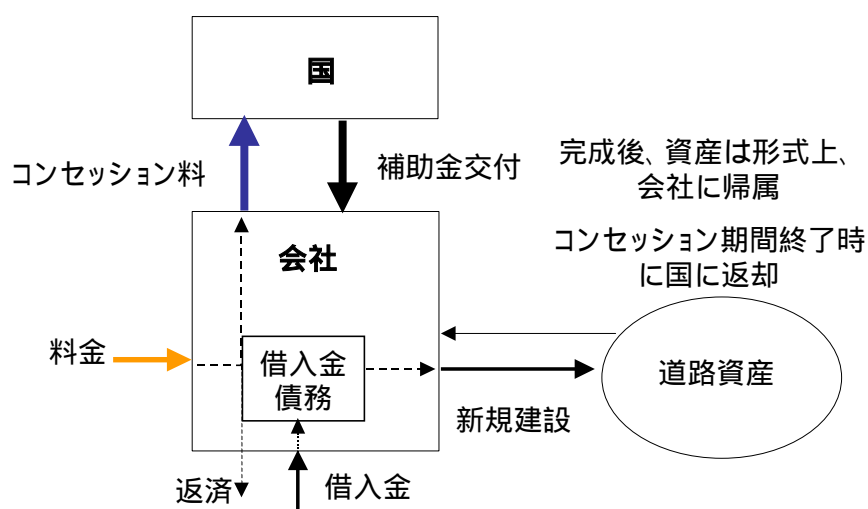


図 3.2.1 コンセッションによる投資回収のフロー

¹ イタリア民法 822 条第 2 項により、高速道路は政府所有物の一部とされているが、登記は、コンセッション期間終了時に国に無償で譲渡されることを明記して、コンセッション会社の名義でなされる。

² コンセッション料：コンセッション会社から国へ毎年支払うもので 2006 年 12 月 31 日までは料金収入の 1.0%とされていたが、2007 年 1 月 1 日からは 2.4%に引き上げられ、そのうちの 42%が ANAS によるコンセッション会社の監督とモニタリングに使用されるものとされている。

(2) 財務諸表の分析

高速道路会社の財務状況を把握するためにアウトストラード社 (Autostrade SpA) の財務諸表の分析を行った。

アウトストラード社の損益計算書、貸借対照表、キャッシュフロー表は、表3.2.1～表3.2.3のとおりであり、概要は以下の通りである。

- ・ 2005年の税引き後当期利益は約1,100億円である。
- ・ 投下資本利益率(当期純利益の総資産に対する割合)は、約5%である。
- ・ 売上高営業利益率(営業利益の総営業収益に対する割合)は、約52%である。
- ・ 売上高経常利益率(経常利益の総営業収益に対する割合)は、約22%である。
- ・ 料金収入が総営業収益の約85%を占めているが、その他の営業収入も約14%を占める。
- ・ 主要な営業費用項目の営業収益に対する割合は、外部用役が約18%、人件費が約17%、減価償却費が約9%、コンセッション料が約1%である。
- ・ 租税負担率(法人税とコンセッション料の合計額の営業収益に対する割合)は、約16%にのぼる。

表3.2.1 アウトストラード社損益計算書(単位:百万円)

	2005	%	2004	%
(1) 営業収益				
料金収入	344,831	85.13%	325,249	84.78%
請負工事からの収入	2,362	0.58%	1,852	0.48%
その他の営業収入	57,874	14.29%	56,531	14.74%
総営業収益	405,067	100.00%	383,632	100.00%
(2) 営業費用				
原材料および消耗品	-17,518	-4.32%	-14,758	-3.85%
材料費	-26,704	-6.59%	-20,425	-5.32%
材料、付属品および消耗品、および再販売財の棚卸資産変動	525	0.13%	772	0.20%
資本化された材料費	8,661	2.14%	4,895	1.28%
サービス⁴	-53,607	-13.23%	-48,473	-12.64%
サービス費用	-73,093	-18.04%	-63,192	-16.47%
資本化されたサービス費用	19,486	4.81%	14,719	3.84%

⁴建設、専門サービス、交通、公益設備、維持管理、保険、会計監査費用、雑サービス、資本化された費用

	2005	%	2004	%
有形固定資産の一部処分による利益 (損失)	-48	-0.01%	-618	-0.16%
純人件費	-68,431	-16.89%	-66,147	-17.24%
人件費	-73,794	-18.22%	-69,120	-18.02%
資本化された人件費	5,363	1.32%	2,973	0.78%
その他の営業費用	-18,747	-4.63%	-24,621	-6.42%
コンセッション料	-3,968	-0.98%	-3,756	-0.98%
権利放棄対象資産の修繕および 交換のための引当金の変動	-5,932	-1.46%	-8,132	-2.12%
負債引当金	-999	-0.25%	-5,403	-1.41%
賦課引当金	-208	-0.05%	-	-
その他の営業費用	-8,076	-1.99%	-7,885	-2.06%
その他の資本化された営業費用	436	0.11%	555	0.14%
減価償却費	-37,401	-9.23%	-32,651	-8.51%
権利放棄対象資産の減価償却費	-30,173	-7.45%	-27,335	-7.13%
有形固定資産の減価償却費	-3,906	-0.96%	-2,910	-0.76%
ファイナンス・リースで保有する有 形固定資産の減価償却費	-306	-0.08%	-329	-0.09%
無形固定資産の減価償却費	-3,016	-0.74%	-2,077	-0.54%
減損、(減損の取り崩し)	244	0.06%	-1,379	-0.36%
総営業費用	-195,508	-48.27%	-188,647	-49.17%
営業利益	209,559	51.73%	194,985	50.83%
金融資産からの収入	17,263	4.26%	14,078	3.67%
金融収入	14,857	3.67%	13,246	3.45%
金融資産の再評価	2,281	0.56%	71	0.02%
投資配当金	125	0.03%	761	0.20%
純金融支出	-76,809	-18.96%	-76,950	-20.06%
金融支出	-80,640	-19.91%	-76,255	-19.88%
資本化された金融支出	3,579	0.88%	1,985	0.52%
金融資産減損	-11	0.00%	-2,680	-0.70%
利子補助金	263	0.06%	-	-
為替差益	26	0.01%	6	0.00%
(3) 財務収支	-59,520	-14.69%	-62,866	-16.39%
(4) 税引前営業利益	149,810	36.98%	131,992	34.41%
(5) 租税	-60,688	-14.98%	-54,475	-14.20%
当期所得税	-51,396	-12.69%	-47,474	-12.37%
前年の所得税と当期所得税の差額	224	0.06%	2,094	0.55%
繰延税金資産(負債)	-9,516	-2.35%	-9,095	-2.37%
(6) 経常利益	89,122	22.00%	77,517	20.21%

	2005	%	2004	%
(7)営業・資産売却による特別純利益	20,978	5.18%	21,096	5.50%
(8)当期純利益	110,105	27.18%	98,611	25.70%
うち、グループ利益	108,385	26.76%	98,632	25.71%
うち、少数株主持分利益	1,720	0.42%	-21	-0.01%

1 ユーロ = 134.14 円 (2004 年) 136.97 円 (2005 年) で換算

出典 : 2005 Annual Report Autostrade SpA

表 3.2.2 アウトストラード社貸借対照表(単位:百万円)

資産	2005年 12月31日	2004年 12月31日
(1)非流動資産		
有形固定資産	944,611	878,520
権利放棄対象資産	922,780	859,667
有形固定資産	19,198	16,277
リースで保有する有形固定資産	2,633	2,576
無形固定資産	614,121	602,818
無期限の耐用年数を有する営業権、その他の無形固定資産	600,332	587,928
その他の無形固定資産	13,789	14,890
投資	18,290	16,980
原価もしくは公正価値による投資額	8,991	10,973
持分法による投資	9,299	6,007
その他の金融資産	121,934	129,323
長期銀行預金	120,610	121,000
金融派生商品	109	-
その他の金融資産	1,214	8,323
繰延税金資産	337,201	331,527
その他の資産	2,270	2,521
非流動資産合計	2,038,426	1,961,689
(2)流動資産		
特定取引資産	102,269	94,694
棚卸資産	5,988	5,350
仕掛請負工事	1,924	1,188
売掛金	94,357	88,156
現金および現金同等物	12,350	29,036
預金および現金	10,591	22,838
現金同等物	1,759	6,198
その他の金融資産	11,379	8,021
中期・長期金融資産の当期支払分	3,603	3,363
短期銀行預金	3,393	695
その他の記入資産	4,383	3,963
税金資産(流動)	5,633	1,955
その他の資産	17,909	13,481
売却のために保有されている資産	-	1,472
流動資産合計	149,540	148,658
(A)資産合計(=(1)+(2))	2,187,966	2,110,348

表 3.2.2 アウトストラード社貸借対照表(単位:百万円)

株主持分および負債	2005年 12月31日	2004年 12月31日
(1)株主持分		
グループの株主持分	429,373	390,381
資本金	78,307	76,689
積立金および留保利益	262,258	215,060
当期純利益	88,808	98,632
少数株主持分の株式	38,253	35,493
資本金および積立金	36,533	35,514
当期純利益	1,720	-21
(A)株主持分合計	467,626	425,874
(2)非流動負債		
引当金	142,381	146,078
従業員手当引当金	31,579	29,464
権利放棄対象資産の修繕および交換のための引当金	108,956	111,607
その他の引当金	1,846	5,007
金融負債	1,283,220	1,266,588
社債	861,924	839,183
中期・長期借入金	383,029	421,414
金融派生商品	30,257	5,478
その他の金融負債	8,010	513
繰延税金負債	17,807	17,014
その他の負債	7,154	6,667
非流動負債合計	1,450,562	1,436,347
(3)流動負債		
引当金	27,806	14,048
特定取引負債	77,567	66,544
仕掛請負工事	70	150
買掛金	77,497	66,394
金融負債	66,904	69,104
当座借越	11,289	13,059
中期・長期借入金の当期支払分	51,550	52,272
その他の金融負債	4,065	3,773
税金負債(流動)	11,015	16,661
その他の負債	86,488	81,766
処分される負債	-	-
流動負債合計	269,780	248,126
(B)負債合計(=(2)+(3))	1,720,342	1,684,470
株主持分および負債合計 (=(A)+(B))	2,187,968	2,110,344

表 3.2.3 アウトストラード社キャッシュフロー表(単位:百万円)

	2005	2004
(1) 営業活動によるキャッシュ・フロー		
当期純利益	110,105	98,612
調整:	30,281	-129,324
減価償却	37,401	32,651
原価もしくは公正価値による投資額を含む非流動資産に関する減損/(減損の取り崩し)	-2,281	2,164
持株法による関連会社およびジョイント・ベンチャーによる利益	227	93
その他非流動資産に関する減損(減損取り崩し)	-1,757	419
非流動資産の売却および調整による利益(損失)	-21,166	-19,331
繰延税金(資産)/負債の純変動	9,621	9,233
その他の非貨幣的支出	-18	-6,162
非流動引当金の純変動	-6,770	11,624
運転資本の変動	9,801	-161,716
その他の非流動非金融負債の純変動およびその他の変動	5,223	1,701
営業活動によるキャッシュ・フロー(A)	140,386	-30,712
(2) 投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	-116,747	-83,680
無形固定資産の取得による支出	-3,156	-2,570
未払込払込株式資本を除く投資	-3,533	-4,375
有形固定資産、無形固定資産の売却および非連結投資からの収入	3,168	56,125
連結投資から処分された現金および現金同等物を差し引いた収入	23,530	-
その他の非流動資産の変動	304	-744
取引目的では保有されていない流動および非流動金融資産の変動	7,039	-2,449
資産に関する政府補助金の変動	9,840	2,011
投資活動によるキャッシュ・フロー(B)	-79,555	-35,682
(3) 財務活動によるキャッシュ・フロー		
資本拠出	-	24
配当金支払	-59,769	-24,024
通貨換算積立金およびその他積立金の純変動	16	-17
株式資本および少数株主持分の積立金の純変動	546	254
社債	-	871,910
中期/長期借入金の増分(ファイナンス・リースを除く)	2,055	129,613
社債償還	-	-3,464
中期/長期借入金の返済(ファイナンス・リースを除く)	-32,479	-896,499
ファイナンス・リース返済	-276	-265
その他の流動および非流動金融負債の純変動	13,774	24,437

	2005	2004
財務活動によるキャッシュ・フロー(C)	-76,133	101,969
現金および現金同等物の増減(A+B+C)	-15,302	35,575
現金および現金同等物の期首残高	16,314	-20,773
新たに連結された会社の年頭における現金および現金同等物	49	-
当期の特別営業によるキャッシュ・フロー	-	1,137
現金および現金同等物の期末残高	1,061	15,976
キャッシュフロー計算書補足	125,758	257,590
所得税支払	58,831	202,999
利子収入およびその他の財務収入	10,902	9,279
利子支払およびその他の財務支出	49,902	44,514
配当受取	125	761
為替差益	3,007	22
為替差損	2,991	15
現金および現金同等物の調整		
現金および現金同等物の期首残高	16,314	-20,773
現金および現金同等物	24,664	21,920
当座借越	-13,334	-42,693
売却および処分のために保有されている資産に関する現金および現金同等物	4,984	-
現金および現金同等物の期末残高	1,061	15,976
現金および現金同等物	12,350	24,154
当座借越	-11,289	-13,059
売却および処分のために保有されている資産に関する現金および現金同等物	-	4,881

3 - 2 - 2 入札競争条件

- ・ EU 指令 93/37/CEE により、500 万ユーロ以上の公共事業の入札は競争入札が義務化。
- ・ 同指令を国内法にしたメルローニ法によりコンセッション契約の手続きを規定。
- ・ メルローニ法により入札公告に審査項目と評価基準を記載することを義務付け。

コンセッション会社の決定手続きは、メルローニ法第 20 条、第 21 条において、以下のとおり規定されている。

公共工事のコンセッション付与は競争入札に基づき行われる。

工事は所轄行政機関によって施工計画が承認された後、開始される。

コンセッション付与に係るオファーは経済的に最も有利なものを以下の項目により評価される。

- ・ 公的補助金額
- ・ 計画された工事の技術的・景観的価値
- ・ 工事の期間
- ・ 収益
- ・ コンセッション期間
- ・ 通行料金の改定方法、水準、基準
- ・ 実施工事に伴うその他の事項

入札心得書または入札公告は最も有利なオファーを特定できるよう、上記事項の優先順位を明示する。

落札業者の選定は審査委員会が行う。

審査委員会は工事に関する専門家で 5 名以下の奇数のメンバーで構成される。

メルローニ法およびその後の改正法に関する施行規則第 91 条において、審査方法は次のとおり定められている。

- ・ 評価項目ごとの配点を決定し、合計を 100 点として、入札の公示に明示しなければならない。
- ・ 落札者決定プロセス
 - 非公開の会議で委員会が技術上の評価項目について評価、採点
 - 公開の会議で経済上の評価項目について評価、採点
 - 経済的に有利なオファーを決定

新規事業の提案から事業者決定までのプロセスについては、メルローニ法第 37 条 bis に次のとおり規定されている。

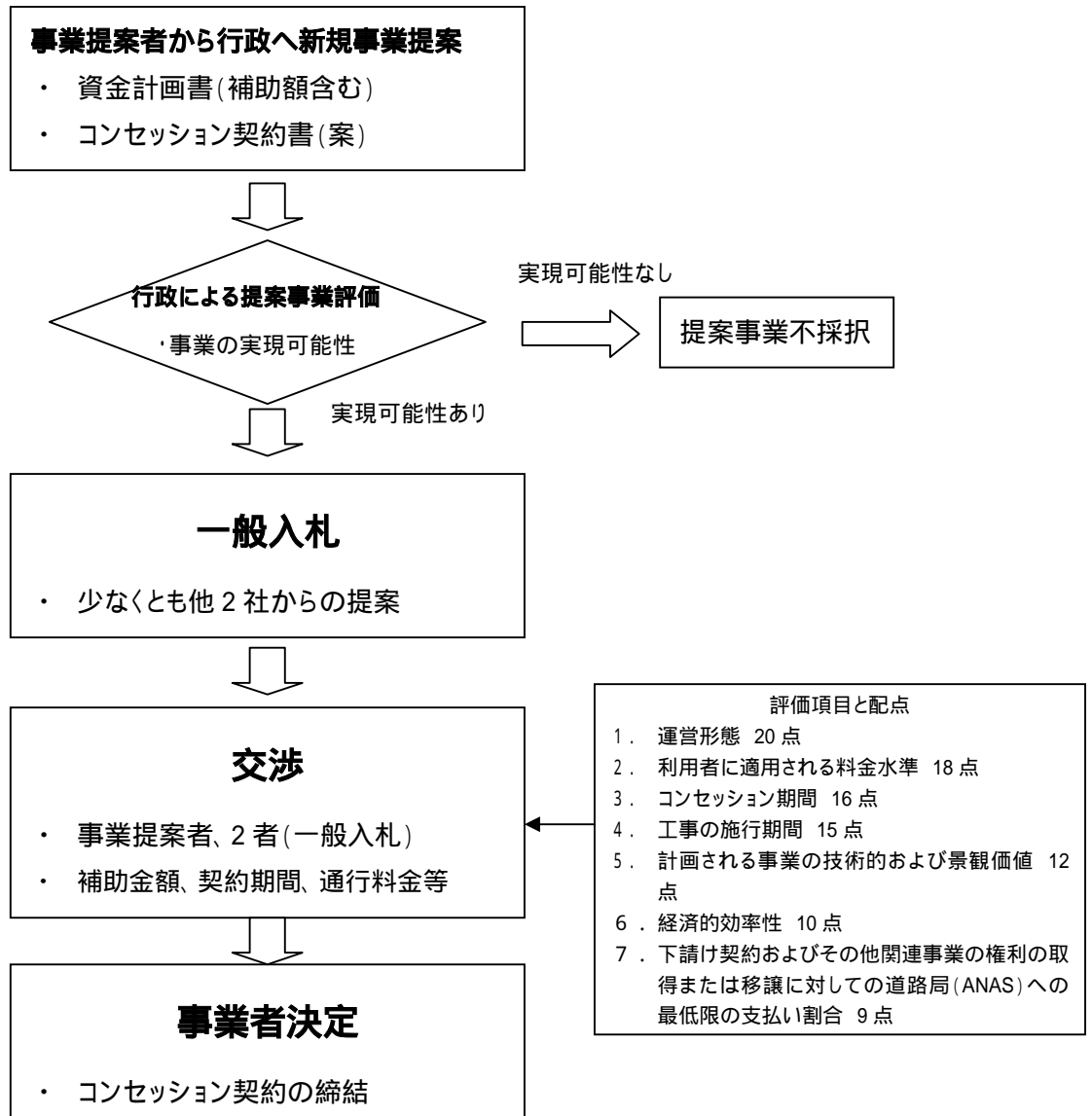


図 3.2.2 新規事業の提案から事業者決定までのプロセス

ミラノ～ブレシア間の高速道路についての国際競争入札の公告事例を以下に示す。
 事業費や通行料金の数値は、ANAS のプロモーターである BREBEMI 社が発案したもので、
 入札の競争力を保つため、入札公告にその根拠は公表されない。BREBEMI 社は当該区間の
 予備設計を実施している。

表 3.24 国際競争入札の入札公告（ミラノ～ブレシア間の高速道路の事例）

入札の対象	ミラノ市とブレシア市を結ぶ高速自動車道路の最終設計、施工設計、建設および運営
落札者の決定方法	事業提案者（プロモーター）から提出された経済財務プランを基準として、経済的に最も有利なオファーを決定するため必要な項目が評価される。
事業費	コンセッション費用総額は 13 億 727 万 9000 ユーロ、そのうち投資費用が 7 億 5600 万ユーロ、コンセッション期間における運営費用が 5 億 5127 万ユーロ
通行料金	軽量車両：0.06998 ユーロ/km 重量車両：0.12443 ユーロ/km （高速道路供用時の予想）
料金改定	1996 年 12 月 20 日の経済計画閣僚会議（CIPE）の決議およびその後の改正で定められた基準に従って行われる。
委託期間	最大 2036 年 12 月 31 日まで
評価項目と配点	1．運営形態 20 点 2．利用者に適用される料金水準 18 点 3．コンセッション期間 16 点 4．工事の施行期間 15 点 5．計画される事業の技術的および景観価値 12 点 6．経済的効率性 10 点 7．下請け契約およびその他関連事業の権利の取得または移譲に対しての道路局（ANAS）への最低限の支払い割合 9 点
交渉手続き等	事業提案者と公募入札上位 2 社に対して交渉手続きを実施し落札者を決定 応札者が 1 社の場合は事業提案者とその 1 社、審査委員会が受理可能と認める応札がない場合は事業提案者に落札される 応札者が落札した場合、最終落札から 60 日以内に事業提案者は支出費用の払い戻しを受ける権利を付与 等

3 - 2 - 3 財政均衡確保の方法とリスク分担

イタリアインフラ省およびANASへのヒアリングを行いコンセッションに係る財政均衡確保の方法とリスクの分担の実態について調査した。

(1) 基本的な枠組み

料金水準と契約期間について

- ・ 料金水準はコンセッション期間中の会社の経済・財政上の均衡を確保するように設定される。
- ・ 公的補助は社会的に受容可能な料金水準を実現するために与えられる。

適正な管理について

- ・ 契約の中に会社が適正な管理を行う義務条項を定めている。また、ANASにより検査が行われている。

国等への税金と補助金との関係について

- ・ 補助金と税金等の額の間に関連性は無い。通常、補助金の方がコンセッション関連税よりも多い。
- ・ 2007年1月1日にコンセッション料は1%から2.4%へ引き上げられる。このうち42%はANASによるコンセッション会社の監督とモニタリングに使用される。

(2) 入札競争条件と審査基準

- ・ 入札時の審査は、補助金額、コンセッション期間、施行期間、利用者料金の改定方法・水準、管理水準、整備水準等について総合的に評価される。各項目に係るウェイトは案件ごとに異なる。
- ・ コンセッションの入札時には 交通需要、 料金水準、 管理サービス水準、 整備水準、 公的補助、 契約期間、 を会社側が提案する。

(3) リスク分担の合理性等について

- ・ コンセッションに係るリスクは不可効力あるいは第三者による責任による場合を除いて、コンセッション会社が負担する。
- ・ 入札時の変数の見込み違いのリスクについても、不可効力あるいは第三者による責任による場合を除いて、コンセッション会社が負担する。
- ・ 但し、経済・財政の均衡を保証するため、五年ごとに財政計画を検査し、必要な場合は、料金水準の見直しを行うことができる。
- ・ 災害のような不可抗力による損害は会社と国が共同で負担する。
- ・ 必要な場合には、国が介入してコンセッション会社の財政状況を回復することが想定される。
- ・ 投資あるいは維持管理に関する不十分な支出は、契約の不履行のために契約の取消しにつながる。

- ・ 維持管理の年次プログラムは ANAS の承認を必要とする。
- ・ 投資と維持管理の実施状況を把握するために、コンセッション会社は四半期毎に技術的・経済的情報を ANAS に提出する。
- ・ コンセッション高速道路のパフォーマンスのモニタリングは ANAS により運営されるイタリア・モニタリング検査部 (Inspettorato di Vigilanza) により実施される。
- ・ コンセッション終了時に会社は国に道路資産を「良好な状態」で返還する義務を負う。「良好な状態」とは、高速道路はその特質に適した状態になければならないことを意味する。
- ・ コンセッションの終了 1 年前に、ANAS による特別検査の後に必要となるインフラの補修工事の実施を規定する契約条項がある。

1. 基本的な枠組み：イタリア

質問項目	詳細な質問内容	調査で分かったこと	今後の調査課題	備考
(1) 料金水準と契約期間について	料金水準と契約期間はどのよう な考え方に基づいて設定され ているのか？	・料金水準はコンセッション期間中の 会社の経済・財政上の均衡を確保す るよう設定。 ・公的補助はより社会的に受用可能な 料金水準を実現するために与えられ る。		・入札過程において会社が料金水準とコン セッション期間を提案する。(メルローニ 法 19 条)
(2) 適正な管理について	国、地方公共団体からコンセ ッション会社への補助率はどの ような考え方に基づいて設定さ れているのか？	・契約の中に義務条項を入れている。 ・ANAS による検査がある。		・財政上の均衡を図る ために建設費に対して補助金を 供与できる。(メルローニ法 19 条) ・管理サービス水準は料金改定に 反映される。(ア社コンセ ッション契約 11 条)
(3) 国等への税金と補助との関係について	国、地方公共団体からコンセ ッション会社への累計補助総額 は、会社から国、地方公共団体 への返済支払総額(コンセ ッション料および税金)よりも小 さいのか。	・補助金と税金等の関連性はない ・通常、補助金の方がコンセ ッション関連税よりも多い。		・1 年目は純料金収入の 0.5%、 2 年目以降は同 1% を年間 コンセッション料として 国に支払う。(ア社 コンセッション契約 14 条、1993 年法律 537 号)

質問項目	詳細な質問内容	調査で分かったこと	今後の調査課題	備考
	<p>会社から国へのコンセッション料の用途は決まっているのですか。決まっているとすれば何の財源となっているのですか。</p>	<p>・2007年1月1日にコンセッション料は1%から2.4%へ引き上げられ、このうちの42%はANASによるコンセッション料の監視とモニタリングに使用される。</p>		

2. 入札競争条件と審査基準：イタリア

質問項目	詳細な質問内容	調査で分かったこと	今後の調査課題	備考
(1)入札時の総合評価基準について	評価時の基準として各評価項目の重み付けについて知りたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・各項目に係るウエイトは案件ごとになる。 - 補助金額 (prezzo) - 工事の技術的・景観的価値 - 工事の施行期間 - 収益 (il redimento) - コンセプション期間 - 運営方法、運営水準、利用者に課す通行料金の改定基準 - 実施工事ごとに必要となるその他の事項 		<ul style="list-style-type: none"> ・審査は、総合的評価。経済的に最も有利なオファーを基準として、補助金、コンセプション期間、施工期間、利用者料金の改定方法・水準、管理水準・整備水準を考慮して評価される。評価項目に重み付けを行い評価。(メルロ一二法 21 条)
(2)以下のそれぞれの条件は入札の際、与件か変数か	交通需要、料金水準、管理サービス水準、整備水準、公的補助、契約期間	<ul style="list-style-type: none"> ・全てコンセプション会社により情報が供給される。 		<ul style="list-style-type: none"> ・同上

3. リスク分担の合理性等について：イタリア

質問項目	詳細な質問内容	調査で分かったこと	今後の調査課題	備考
(1)長期リスクについて	70年(イタリアの場合は30年)にも渡る、長期の期間におけるリスク配分についてどのようになっているのか。例えば、国が負担するリスク、会社が負担するリスクの具体について知りたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・規則の修正、交通量、インフレ、利子率に関するリスクは会社が負う。 ・その他の工事費の増加につながるリスクは従来の規則では政府の負担とされた。 ・新しい法律では、不可抗力あるいは第三者による責任による場合を除いて全てコンセッション会社の負担。 		<ul style="list-style-type: none"> ・コストチャンピ指令以前は、財政均衡策として、補助金の交付、通行料の値上げ、コンセッション期間の延長の3手法がとられていたが、それ以後はコンセッション期間の延長は認められなくなった。(メルローニ法19条、アソコンセッション契約、コストチャンピ指令)
(2)リスク分担の具体について	<p>入札時の変数の見込み違いは、誰がリスクを負担するのか。例えば、交通量の見込み違いは会社がリスクを負担するのであるか。</p> <p>計画交通量と交通量の実績は、可能ならば資料をいただきたい。並行する一般道路の整備が進み、交通量が大幅に減少する場合は、どう対処するのか。</p> <p>工事費増加のようなリスクは誰が負担するのか。国が負担する基準の変更による工事費増とは、どの様に負担するのか</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量に関するリスクや工事に関するリスクは、不可抗力と第三者の責任によるものを除いて、全てコンセッション会社が負う。 ・その他の特定のリスクについては契約書に明記される。 		
		<ul style="list-style-type: none"> ・従来の制度では会社が負担。現行の通行料規則は、経済・財政状況の均衡を保証するため、5年ごとに財政計画を検査し、必要な場合、料金水準の見直しを行うことができる。 ・建設費の増加は、不可抗力または第三者によるものを除いてコンセッション会社が負担する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・資料は入手不可。 	
				<ul style="list-style-type: none"> ・不可抗力が原因の場合、新規の資金計画書を提出し、契約条件の見直しを要求することができ。(アソコンセッション契約12条)

質問項目	詳細な質問内容	調査で分かったこと	今後の調査課題	備考
	災害のような突発的な事象が生じた場合のリスクは誰が負担するのか。 国が負担する不可抗力のリスクは、どのような事象か	<ul style="list-style-type: none"> ・不可抗力による損害はコンセッション会社と国が共同で負担する。 ・必要な場合には、国によりコンセッション会社の財政状況を回復することが想定される。 ・回答なし。 	<ul style="list-style-type: none"> ・規則の有無は不明。 	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
(3) 並行道路	並行道路がない場合は、有料高速道路を整備できない規則がありますか。	<ul style="list-style-type: none"> ・投資あるいは維持管理に関する不十分な支出はコンセッション会社が直接責任を負うことになり、契約の不履行のために契約の取り消しにつながる。 ・維持管理の年次プログラムは、ANASの承認を必要とする。 ・新しい法令はコンセッション会社が維持管理を怠った場合の罰則制度を要求している。 		
(4) 会社利益と道路管理の調和	過剰な利益を追求する結果、管理を犠牲にする可能性があるが、それを防止する手立ては	<ul style="list-style-type: none"> ・投資と維持管理の実施状況を把握するために、コンセッション会社は4半期毎に技術的・経済的情報を提出する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・記載内容は不明。内部資料のため入手不可。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会計作成の義務付け（コンセッション契約3条） ・Autostrade社は、「高速道路コンピュータ土台帳」（1992年4月30日暫定措置令第285号「新道路法典」第13条による）を作成し、ANASに提出すること。（ア社コンセッション契約3条）
(5) 年次報告および資産目録について	年次報告書および資産目録とはどのようなものか。可能であればいただきたい。			

質問項目	詳細な質問内容	調査で分かったこと	今後の調査課題	備考
(6) サービス水準の設定とモニタリング効果について	<p>設定されるサービス水準のモニタリング、年次報告の提出は、どのように改善行動に反映されるのか。 (例えば、契約打ち切り等)</p>	<p>・サービスに悪影響を与える項目は要求される生産性の回復とサービスの質の指標とに關係する。 ・新しい法令は質を計測する変数の修正と追加を要求している(現在作成中)。</p>		<p>・通行料金は、予想インフレ率、サービス水準により、見直すことができる。(ア社コンセッション契約11条) ・会社が契約書に定められたサービス提供を継続的に怠った場合、コンセッション契約は失効する。(ア社コンセッション契約24条)</p>
(7) 料金改定について	<p>道路利用者からの意見の聴取結果は、どの様に改善行動に反映されるのか。 交通事故の処理や交通流の管理などに関する警察と会社の役割分担は、どの様に規定されているのですか</p>	<p>・道路警察は民事と刑事の観点から事故の検証を行う。 ・コンセッション会社は警察の指示に従い、事故に巻き込まれた車両を除去し高速道路の交通を回復する。 ・回答なし。</p>		
(7) 料金改定について	<p>料金値上げの実態はどのようになっているか。 管理の質の向上が料金値上げに反映された例を教えてください</p>			<p>・通行料金は、予想インフレ率、サービス水準により、見直すことができる。(ア社コンセッション契約11条) ・プライスキップ方式で算定し、改定料金をANASに申請し決定される。(ア社コンセッション契約11条) ・算定方式は5年ごとに見直される。(ア社コンセッション契約12条)</p>

質問項目	詳細な質問内容	調査で分かったこと	今後の調査課題	備考
(8) 監査について	コンセッションの監査はどのよう な組織が、どの様な頻度で行 うのか。またその結果はいかに 反映されるのか。	・コンセッション高速道路のパフォー ム ンスのモニタリングは ANAS により運営 されるイタリア・モニタリング検査部 (Inspettorato di Vigilanza) により 行われる。	Inspettorato di Vigilanza の組織 概要。	・ 次年度の通常の維持作業の 計画を毎年 11 月末までに、 ANAS の監査のために提示する こと。(ア社コンセッション 契約 3 条) ・ 臨時の補修プロジェクトに ついて、ANAS に提案して、そ の承認を受けること。(ア社 コンセッション契約 3 条)
(9) 契約終了時に 計画する維持更新 計画について	契約終了時にどの程度の維持更 新計画を策定するのか。			
(10) 道路資産の継 承について	道路資産の国家への継承で、「良 好な状態」とはどのような状態 を言うのか。	・「良好な状態」とは、高速道路はその 特質に適した状態になればならない ということを意味する。すなわち、イン フラストラクチャを交通の要求に適合 させる一連の条件を必要とする。 ・上記の新しい法令と計画された維持管 理の実施の要求は、コンセッションの終 了時に、高速道路が通常の維持状態であ ることを保証する。		・ コンセッション期間が満了 した時点で、コンセッション された道路およびその従属物 を無償で、「良好に保守した 状態」で返還する。(ア社コン セッション契約 3 条)
	継承前の点検や修繕等に関する 合意内容はあるか	・コンセッションの終了1年前に、ANAS による特別検査の後に必要となる施設 の補修工事の実施を規定する契約条項 がある。		

3 - 2 - 4 適切な維持管理・運営

イタリアでは、サービス水準を通行料金水準に反映させることにより、道路の適正な管理・運営の動機付けが行われている。現在は事故率と路面の状態がサービス水準の指標となっている。

料金改定式(各社共通)

$$\Delta T = \Delta P - X + \Delta Q$$

T : 料金の加重変動

P : 予測インフレ率

X : 生産性利益目標

Q : サービスの質の指標の変動率

: 係数

品質指数は、事故率と舗装状況の2つの指標の加重平均から、下式の通り求める。

$$Q = 0.4 \times I_s (\text{事故率指標}) + 0.6 \times I_{pav} (\text{舗装状況指標})$$

出典:アウトストラード社コンセッション契約書

生産性利益目標は、以下の観点に関する評価を基に協議により定められる。

- 適切な資本利益率
- 将来の投資計画
- 生産性の変化の目標値
- 需要の予測変化及びその企業が事業活動をしている市場での競争条件の変化

1998~2002年の5年間についてはANASとアウトストラード社の協議により変数Xは0とされた。

【参考：他のサービス水準の指標の料金への反映の検討】

サービス水準の指標の料金への反映については、表 3.2.5 における 14 の指標が検討されているが、現在採用されている指標は、舗装のうちすべり抵抗と平坦性および安全性とサービスのうち平坦部と山地部の事故率である。

表 3.2.5 検討されている品質指標

	性能指標：計 14 項目
舗装(3 項目)	a. <u>すべり抵抗</u> 、b. <u>平坦性</u> 、c. 耐荷力
構造物 (5 項目)	a. 橋梁、高架橋、トンネル b. 土質的安定性 c. 水理的安定性 d. 道路標識 e. 防護柵
安全性とサービス (6 項目)	a. <u>事故</u> <u>平坦部</u> <u>山地</u> b. 交通サービス 交通情報 事故時の車両撤去時間 道路工事の車道の占有時間/道路工事の数 料金支払い時間