

第4章 我が国との比較

本章では、第2章及び第3章の記述をもとに、高速道路の概要と整備方式、有料道路制度、投資回収の仕組みとコンセッション契約について、フランス、イタリア及び我が国との比較を行った。

高速道路の概要と整備方式

		日本	フランス	イタリア
名	称	高速自動車国道	Autoroute	Autostrada
所	管	国土交通省 道路局	交通・設備・観光・海洋省道路局	インフラ交通省・ANAS 株式会社 (ANAS は、1994 年に公共事業省外局から公益法人に転換。2002 年末に株式会社化)
計	画 延 長	・ 予定路線 11,520km ・ 整備計画 9,342km (事業中区間：有料方式 1153km、新直轄方式 822km)	・ 12,120km (都市内高速は含まない)	・ 7,515km
供	用 延 長	・ 7,422km (2006 年) (64%の整備率)	・ 10,840km (2005 年) (89%の整備率)	・ 6,844km (2005 年) (91%の整備率)
有	料 区 間 の 延 長	・ 7,422km (100%)	・ 8,233km (76%)	・ 5,638km (82%)
無	料 区 間 の 特 徴	・ -	・ 都市間高速：経済発展の遅れているブルターニュや中央山塊地方（採算が合わない）とされる路線）。 ・ 都市内高速：環状道路や都市近郊の高速道路	・ 都市間高速：経済発展の遅れている南部地域（採算が合わない）とされる路線）。 ・ 都市内高速：環状道路や都市近郊の高速道路
有	料・無料の決定方法	・ -	・ 都市近郊は交通誘算のしやすさ、環境面や経済活動に有利となるよう無料とするのが原則。 ・ 都市間は設備費が計算を行い、採算が合わない）とされた路線を直轄で整備。 ・ 公的補助の負担割合で判断（50%を越えれば無料）	・ 有料・無料とする原則的考え方はフランスと同じ。 ・ 国の10カ年計画（マスタープラン）に基づきANAS が3カ年計画を策定する過程でANAS が判断。 ・ 建設費の50%を越す公的補助が認められている。
方	式	・ 有料道路方式（民営化後はBTO方式） ・ 直轄方式	・ コンセッション方式 ・ 直轄方式	・ コンセッション方式 ・ 直轄方式
現	在の整備方式	<p>無料 直轄方式 有料 (BTO方式)</p> <p>【整備主体】 民間会社 (株) 国が保有</p>	<p>無料 直轄方式 有料 コンセッション方式</p> <p>【整備主体】 民間会社</p>	<p>無料 直轄方式 有料 コンセッション方式</p> <p>【整備主体】 民間会社</p>
ス	キームの比較		<p>無料 直轄方式 有料 コンセッション方式</p> <p>【整備主体】 民間会社 混合経済会社等 混合経済会社(SEMCA)・・・国、地方自治体等が過半数の株式を有する半官半民の混合会社。</p>	

有料道路制度概要

	日本	フランス	イタリア
民間方式導入の仕組み	<p> <ul style="list-style-type: none"> 会社が建設した道路資産は機構に帰属し、会社に貸し付けられる。機構は貸付料を原資として債務を民営化から45年後までに返済。債務返済完了後、機構は解散し資産は国に帰属。道路は無料開放。 </p>	<p> <ul style="list-style-type: none"> 国と会社とのコンセンション契約(35年~75年)により会社が道路の建設・維持管理を行い、料金収入により建設債務を返済。契約期間満了後、道路資産は国に引き渡される。 </p>	<p> <ul style="list-style-type: none"> 国から高速道路の計画、管理等の権限を委託されたANASと会社がコンセンション契約(35年程度)を結び、会社が道路の建設・維持管理を行う。料金収入により建設債務を返済。契約期間満了後、道路資産は国に引き渡される。また、会社は純収入の2.4%をコンセンション料として国に払い続ける(うち、42%はANASのコンセンション監督費等に充てられる) </p>
有料・料金改定等	<ul style="list-style-type: none"> 高速国道の料金水準は全国一律(首都圏等の大都市近郊 長大トンネル等の特別区間、均一区間等の例外あり) なお高速国道以外の高速道路は別の料金体系に基づく料金改定には協定等の変更を伴う。 各会社毎に機構と協定を締結 債務返済計画は機構において高速国道を含む全国路線網で一体管理 	<ul style="list-style-type: none"> 料金は路線ごとに決定。 料金改定方法(値上げ式)は契約において定める。 仕様書に示された範囲内で毎年料金改定を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金は会社毎に決定。 料金改定方法(値上げ式)は契約において定める。 プライスキヤップ制(サービス水準との運動)により毎年料金改定を行う。
内部補助等	<ul style="list-style-type: none"> 債務返済計画は機構において高速国道を含む全国路線網で一体管理 	<ul style="list-style-type: none"> 会社毎のプール制と個別路線採算性の併用(93年のEU指令前の契約分はプール制、それ以降の新規コンセンション契約は個別路線採算制。) 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ
道路資産の取り扱	<ul style="list-style-type: none"> 償還期間中：機構資産(償還後：本来道路管理者(国)) S A、P Aの道路管理上必要な道路資産(駐車場・トイレ等)以外は会社資産 	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間中は、会社の資産(土地の登記名義は国) 契約期間終了後、国に引き渡す S A、P Aは道路と同じ扱い 	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間中は、会社の資産(土地の登記名義は会社、ただし売却のときない限定的所有権) 契約期間終了後、国に引き渡す S A、P Aは道路と同じ扱い
導入の単位	<ul style="list-style-type: none"> 地域単位(東日本、中日本、西日本等) 	<ul style="list-style-type: none"> 路線単位(93年以前契約分は複数路線) 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ
導入の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 債務の確実な返済、少ない国民負担での真に必要な道路の建設、民間ノウハウ発揮による多様なサービスの提供 	<ul style="list-style-type: none"> 1970年代の民間会社参入許可は、高速道路の整備促進 2000年以降のSEMCA完全民営化は、国の債務の削減 	<ul style="list-style-type: none"> 国の債務の削減 市場原理の導入による効率及びサービスの向上
民間方式導入の基準	<ul style="list-style-type: none"> 民間会社(国が株を保有) 6社 (高速国道等の建設・管理：3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) (その他の高速道路会社) - 首都高速道路(株) - 阪神高速道路(株) - 本州四国連絡高速道路(株) (首都・阪神・本四は地方自治体も株を保有) 	<ul style="list-style-type: none"> 民間会社 12社 供用中(10社) - SANEFグループ(SANEF, SAPN) 2005年12月民営化 - APRRグループ(APRR, AREA) " - ASFグループ(ASF, ESCOTA) " - COFROUTE社 -ALIS社 - SMTPC社(ゾフト社) -CEVIN(ミヨ高架橋) 建設中(2社) - ARCOUR - ADELAC 混合経済会社(2社) - ATMB社(モワラント社) -SFTRF(ブルゴストン社) 商工会議所 - Le Havre商工会議所(ルアグレイ橋、タカビル橋) 	<ul style="list-style-type: none"> 民間会社 25社 - アイトラデーグループ 8社 - ASTIMグループ 5社 - ASTM提携会社 3社 - その他 9社 (上記の会社のうち、多数の会社にANASまたは地方公共団体が出資している。)
コンセンション等期間	<ul style="list-style-type: none"> 45年 	<ul style="list-style-type: none"> 35~75年(75年が上限) 	<ul style="list-style-type: none"> 35年(上限値なし)

投資回収の仕組みとコンセッション契約

	日本	フランス	イタリア
資金調達	<ul style="list-style-type: none"> 政府保証債、自主調達（社債及び借入金）（機構での債務借換時には財投機関債も利用） 原則なし 地震等の大規模災害時の災害復旧の場合、復旧費用に對する国からの補助金制度あり 国稅特になし 道路資産に關して固定資産稅免除（地方稅法によりH27まで確定）（SA等会社資産は課稅） 供用中資産は再調達原価、新たに建設する資産は取得原価をもとに供用時点から資産種別毎の耐用年数で順次償却（国土交通省の委員會を通じ耐用年数を設定） 消費稅（5%） 法人稅（会社） 	<ul style="list-style-type: none"> 自主調達（社債及び借入金） 公的補助金 通行料金を利用者が受容可能な水準に設定するために必要であれば補助（交通量の少ない路線が対象となりやすい） 大規模引当金の計上 固定資産稅免除（国に引渡さない資産には課稅） 期間内投資の全額を償却 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ フランスと同じ 修繕費用及び建設費用引当金の計上 修繕基金の積み立て（国からの補助金含む） 固定資産稅免除（国に引渡さない資産には課稅） 補助金を除く全資金調達額を償却
投資と回収	<ul style="list-style-type: none"> 国土整備稅：収益の約8.5%（ASF-2005年） 国有地使料：収益の約2.4%（ASF-2005年） 法人稅：利益の33% 付加價値稅：料金の19.6% 職業稅 累積赤字支払：供用後40年後や50年後に黒字の度合いにより生じる（実績なし） 	<ul style="list-style-type: none"> 売上高經常利益率22%（701トラダ-2005年） コンセッション料：収益の1.0%（2007年から2.4%） サブコンセッション料：収益の2.0% 法人稅：利益の36% 付加價値稅：料金の20% 	<ul style="list-style-type: none"> 売上高經常利益率22%（701トラダ-2005年） コンセッション全期間を通して内部収益率7~8%を想定
利益	<ul style="list-style-type: none"> 料金の予定利益は含まない。 ただし、収入変動が生じた場合、計画収入の1%を上限として結果利益は発生（なお、会社の管理費用縮減があった場合も同様） その他、関連事業による利益は別會計 	<ul style="list-style-type: none"> 売上高經常利益率18%（ASF-2005年） 売上高經常利益率27%（701トラ-2005年） コンセッション全期間を通して内部収益率8%を想定 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ
収益増による効果	<ul style="list-style-type: none"> 償還期間の短縮等 	<ul style="list-style-type: none"> 初期投資費用の早期回収 株主への利益還元 会社が計画、国が承認 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ
建設計画	<ul style="list-style-type: none"> 整備計画と整合した内容の協定を機構と締結後、有料道路事業許可を申請、大臣が許可 	<ul style="list-style-type: none"> 会社が計画、ANASが承認 	<ul style="list-style-type: none"> 会社が計画、ANASが承認
施工管理	<ul style="list-style-type: none"> 会社による自主管理 	<ul style="list-style-type: none"> 会社による自主管理が基本 年4回の国への報告 	<ul style="list-style-type: none"> ANASによる監督
検査	<ul style="list-style-type: none"> 国が完成後に道路整備特別措置法に基づき検査を実施 国が供用許可を出す 	<ul style="list-style-type: none"> 国が完成後に検査 国が供用許可を出す 	<ul style="list-style-type: none"> ANASが完成後に検査 ANASが供用許可を出す
契約変更の標準精度	<ul style="list-style-type: none"> おおむね5年毎に協定内容に検討を加え、必要があれば変更 	<ul style="list-style-type: none"> 5年毎に業務契約を更新 5年毎に料金改定式を更新 	<ul style="list-style-type: none"> 5年毎にコンセッション契約を見直し 5年毎に料金改定式を更新
財務状況管理（会社）	<ul style="list-style-type: none"> 会社は年度事業計画の認可が義務 国は1/3の法定株主 	<ul style="list-style-type: none"> 年次報告書の国への提出が義務 	<ul style="list-style-type: none"> ANASが会社の財務状況をいつでも把握できるよう会社が努めることが義務
サービス水準の確保	<ul style="list-style-type: none"> 機構との協定に基づき、社内基準等に従い会社を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 業務契約で設定した目標値を達成すべく実施 料金改定の交渉の際に提示 	<ul style="list-style-type: none"> サービスキヤップ式であるため、実施成果が通行料金に反映 サービス水準をサービスカードに示すのが義務
工事監督	<ul style="list-style-type: none"> 会社による自主管理が基本 	<ul style="list-style-type: none"> 国は監査機関を任命、監査機関が会社の施工管理を監査 四半期に一度、工事の進捗を国に報告 	<ul style="list-style-type: none"> ANASによる監督
道路資産があるべき状態	<ul style="list-style-type: none"> 道路法第42条第1項の規定に基づき、良好な状態を維持（協定においても同様の事項を記載） 	<ul style="list-style-type: none"> 構造物の全てが通常の老朽化を除き、正常に利用できるよう定期的に維持され、構造物を刷新できる状態（良好な状態） 期間満了5年前に維持更新計画を作成し工事を実施、工事の予測費用は保証金として支払う 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路としてその特質に適した状態（良好な状態） 期間満了1年前にANASによる特別検査を実施 検査後の補修工事の実施要件を契約条項で規定
道路資産の担保	<ul style="list-style-type: none"> - 	<ul style="list-style-type: none"> 証金として支払う 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ
契約終了時	<ul style="list-style-type: none"> 45年以内にすべての債務を償還することを前提として、機構と会社が協定を締結し、5年程度で見直すことにより一体としてリスクに対応する 地震等の大規模な災害復旧については、国からの補助金により債務返済リスクが軽減される 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路の建設、維持管理、運営に関するリスクは不可抗力を除いて会社が負う 予期されなかったリスク事象が発生し、なおかつ財政的不均衡が生じる場合は国が助成する 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ
リスクへの対応	<ul style="list-style-type: none"> 基本的考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路の建設、維持管理、運営に関するリスクは不可抗力を除いて会社が負う 予期されなかったリスク事象が発生し、なおかつ財政的不均衡が生じる場合は国が助成する 	<ul style="list-style-type: none"> フランスと同じ

多角経営	他事業・他国への参画	<ul style="list-style-type: none"> SA・PA、有料駐車場、トラックターミナル、クレジツトカード事業等 他国へのコンセッション参画(イギリス、アメリカ、ギリシヤなど、コフィールト社) 独トールコレクト社への出資(コフィールト社) サービス水準と通行料金の運動(プライスキヤップ式) 	<ul style="list-style-type: none"> 他国へのコンセッション参画(イギリスなど、アウトストララーデ社)
インセンティブ	インセンティブ要素	<ul style="list-style-type: none"> 経営努力によるコスト縮減に対し、機構から会社に助成金を交付 また貸付料の額を固定することにより、維持、修繕等の費用縮減努力が会社の業績に反映 	<ul style="list-style-type: none"> サービス水準と通行料金の報告

民間方式の場合の資金調達	<ul style="list-style-type: none"> 財政投融资(政府保証債)及び自主調達(社債及び借入金) <p>【中日本高速会社の2007年度の資金計画】</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">事業計画画費(億円)</th></tr> <tr><td>新設・改築費</td><td>3425</td></tr> <tr><td>修繕費</td><td>226</td></tr> <tr><td>一般管理費</td><td>180</td></tr> <tr><td>支払利息他</td><td>163</td></tr> <tr><td>合計</td><td>3994</td></tr> </table> <p>財源構成</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">事業計画画費(億円)</th></tr> <tr><td>財政投融资</td><td>1749</td></tr> <tr><td>自主調達</td><td>2245</td></tr> <tr><td>合計</td><td>3994</td></tr> </table>	事業計画画費(億円)		新設・改築費	3425	修繕費	226	一般管理費	180	支払利息他	163	合計	3994	事業計画画費(億円)		財政投融资	1749	自主調達	2245	合計	3994	<ul style="list-style-type: none"> 必要事業費のうち、国や地方自治体の50%を上限として補助金の支出が認められている <p>【ALIS(A28)の財源構成】</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">出資額</th><th>構成比(%)</th></tr> <tr><td>自己資金</td><td>112</td><td>12.2</td></tr> <tr><td>国</td><td>171.5</td><td>18.7</td></tr> <tr><td>地方自治体</td><td>171.5</td><td>18.7</td></tr> <tr><td>借入金</td><td>460</td><td>50.3</td></tr> <tr><td>合計</td><td>915</td><td>100</td></tr> </table> <p>37%が公的助成(うち、国50%、自治体50%)</p>	出資額		構成比(%)	自己資金	112	12.2	国	171.5	18.7	地方自治体	171.5	18.7	借入金	460	50.3	合計	915	100	<ul style="list-style-type: none"> 公的助成の上限値なし(2002年のメルローニ法改定までは50%を上限としていた)
事業計画画費(億円)																																									
新設・改築費	3425																																								
修繕費	226																																								
一般管理費	180																																								
支払利息他	163																																								
合計	3994																																								
事業計画画費(億円)																																									
財政投融资	1749																																								
自主調達	2245																																								
合計	3994																																								
出資額		構成比(%)																																							
自己資金	112	12.2																																							
国	171.5	18.7																																							
地方自治体	171.5	18.7																																							
借入金	460	50.3																																							
合計	915	100																																							
主要な財務指標	<ul style="list-style-type: none"> 東日本高速道路会社、2006年度 株主資本 1,250億円 料金収入 7,089億円 税金収入(参考、貸付料) 5,268億円 税引後利益 75億円 (法人税等) 55億円 負債 5,531億円 (うち道路建設関係固定負債 2,850億円) 	<ul style="list-style-type: none"> コフィールト社、2005年 株主資本 1,905億円 料金収入 1,199億円 税引後利益 387億円 (税金 201億円(*1) + 142億円(*2) = 343億円) 負債 4,435億円 	<ul style="list-style-type: none"> アウトストララーデ社 2005年 株主資本 4,676億円 料金収入 3,448億円 税引後利益 1,101億円 (税金 607億円(*1) + 40億円(*2) = 647億円) 負債 17,203億円 																																						

*1 ユーロ = 136.97 円で換算

