

第5章 今後の検討方針

本章では、本業務における調査・比較・分析・我が国の比較を経て、今後の諸外国の有料道路制度等において着目していくべき点について述べる。

今後特に着目すべき点については表 5.1 の通りである。

表 5.1 今後の検討課題（調査項目案）

	調査項目案	調査対象	理由・事例
1	他国のコンセッション制度	スペイン、ポルトガルのコンセッション制度	高速道路整備が近年に急進展している。比較的新しいコンセッション制度がある。ABERTIS や BRISA といった大きなコンセッション会社がある。
2	自国の民営化システムを守る諸制度	コンセッション導入国 ・フランス、イタリア、スペイン	コンセッション入札制度は EU 内での競争入札となっているが、他国の会社がコンセッション市場を席卷するような事態とはなっていないため。
3	コンセッション会社の他国への進出	コンセッションをグローバルビジネスとして展開するための会社の条件、コンセッション付与国の諸制度。	マッコーリー銀行やフェロヴィアル、ヴァンシなどが近年、海外展開を積極的に行っている。
4	都市内有料道路事業の状況	都市内高速道路を有料道路として建設、維持、運営している事例。	A86、プラドトンネル、ミラノ環状、ノルウェー（トールリンク）等
5	一般道との競合	高速道路と一般道の並行区間における整備の考え方	アメリカで、有料道路に並行する区間で一般道路の整備を行わない契約の事例がある。
6	投資回収の仕組み	コンセッション契約における償還計画と財務状況（公的補助率等）の分析	フランスやイタリア以外で他国の車両が通過するような国（オランダ、デンマーク、スイス等）
7	交通管理に関する警察と道路管理者の役割分担	英国における警察と道路管理者の役割分担の見直しなどをもとに海外と我が国の役割分担を比較する。	道路管理者の交通事故処理時間の短縮、警察の負荷の軽減等

次頁にそれぞれの調査項目案毎の我が国から視点を含めた調査理由等を述べる。

(1) 他国のコンセッション制度

本業務では、フランスとイタリアについてのコンセッション制度について調査を行い、そのスキーム、投資回収の仕組み、契約内容等、全般にわたって知見を得ることができた。

ただ、両国とも高速道路の整備は計画延長に対しほぼ完了している状態にあり、我が国の現状（債務や将来の投資等）とは異なる。

そういった観点からすると、近年、急激に高速道路が整備されているスペインは着目すべき国であり、高速道路整備にシャドウ・トールを採用したり、SANEF 買収やアウトストラーデ合併などで話題の Abertis 社が存在する。また、ポルトガルも BRISA 社などのコンセッション会社があることから我が国において参考となる面があると考えられる。

(2) 自国の民営化システムを守る諸制度

最近、マッコーリー銀行をはじめとして国際的にインフラビジネスを展開している会社が隆盛であり、高速道路コンセッション事業を多国で展開されていくことが一般化しつつある。我が国においても例外でなく（箱根ターンパイクなど）その潮流にあって各国はどのようにして自国の利益を守るような制度を確立してきたか、今後こういった制度を確立していこうとしているか、といった事項を調査することが必要ではないかと考える。

例えば、イタリアのコンセッション協定の変更、フランスの税制など

(3) コンセッション会社の他国への進出

主にヨーロッパのコンセッション会社の他国への進出が盛んである。

一方、我が国の高速道路会社は、債務の返済に向けた企業努力が第一ではあるが、高水準の蓄積されたノウハウがあり、人材も豊富であることから、維持管理技術や高速道路の運営に関するノウハウの途上国への移転も視野に含めた海外進出の道筋を整備していくことが、今後の会社のありようを見出していくための一助となるのではないかと考えられる。そのため、各国のコンセッション会社がコンセッション事業をどのようにとらえ、どんな方策や手順をもって他国のコンセッションに参画しているかを調査することも有効ではないかと考える。

(4) 都市内高速道路のコンセッション事業

本調査で、フランス、イタリアでは都市内高速は、これまで環境費用や渋滞費用等を考慮して、無料が原則であったが、パリの環状道路である A86 など近年整備されたものには有料道路もあることが明らかになった。

都市内高速は無料という社会背景の中で、都市内高速道路をどのような手法で整備しようとしているか、どの程度の料金水準を設定することにより利用者から理解を得ているのか、多大な事業費が予想される中でどのような契約を結んだかといったことについて、その成功例や失敗例を学ぶことが、我が国の今後の都市内高速の整備の参考になるのではないかと考える。

(5) 一般道との競合

本調査では、フランス、イタリアでは「高速道路に並行する国道などが整備されて高速道路の交通量が減少するリスク」にはどう対処するか、というヒアリングをしたところ、それぞれの道路の目的が異なるため、それはリスクとならない、という回答を得ている。

しかし、そう回答した具体的な裏付け資料はなく、それが交通量推計の際にどうなっているのか、利用者による高速道路利用の有無の判断がどういう点にあるのか、サービス水準に関係するものなのか、等は不明となっている。

我が国では一般的に国道バイパスなどは線形もよいことから、高速道路と並行してそのような路線があれば、車両は一般道に集中する傾向にある。

そのような背景から、今後の整備計画にあたり、直轄国道とのバランスをどう位置づけていくのか、高速道路を無料にするか、有料にして早期に整備するかといったことを踏まえ、諸外国において並行する一般道と高速道路の交通実態や整備手法などを調査していくことも有効ではないかと考えられる。

(6) 投資回収の仕組み

オランダ、デンマーク、スイス等他国の車両が通過するような国の有料道路の料金水準や投資回収の仕組みを調べる。また、このような国において大型車の通過による環境問題にどのように対処し、自国の物流、経済の発展に役立っているかについても調査することも意味があると考えられる。

(7) 警察と道路管理者の役割分担

英国道路庁では、警察と道路管理者の役割分担の見直しが行われ、交通オフィサーの増員が完了しつつある。英国道路庁やフランスの高速道路における警察と道路管理者の役割分担と我が国の高速道路での役割分担を比較し、その差異をもとに我が国での役割分担の検討のための基礎資料とする。

