

第2章 スペインの有料道路制度

2-1 高速道路の歴史的背景

スペインの高速道路の歴史的背景は下表のとおりである。

図表 2.1 歴史的背景

1953年	<ul style="list-style-type: none"> 2月26日の法律により、有料道路コンセッションに民間部門の参入が可能になる。だが、財政面での利益を保証する条項が欠けていたために、参加した民間企業はなかった。
1965年	<ul style="list-style-type: none"> 現在の有料高速道路のスキームが始まった。 政令第 3225/1965 号により、バスク地方とカタルーニャ地方の路線で、建設、維持、運営を目的とするコンセッションの入札手続きが行われた。 1965年から70年代半ばまでに、約2000kmのコンセッション契約が締結された。
1966年	<ul style="list-style-type: none"> 財政面での保証を与えるため、各個別コンセッションごとに政令を制定。通常の民間会社にコンセッションを付与できる法律規定。資本に対する債務の比率の上限に関する法的規定が免除された。 国は海外債務のうち75%を保証するという提案もなされ、為替リスクが保証された。 運営開始後5年間は、減価償却費の計上なしとされた。 建設工事の競争入札による発注が義務化された。
1972年	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路法が制定された。 コンセッション期間の上限が50年とされた。 税制面での優遇措置が継続された 為替リスク保証が継続された。 財務計画に応じた減価償却の権利が保証された。
1973年	<ul style="list-style-type: none"> 1972年の高速道路法を適用するための省令第 215/1973 号が施行された。
1970年代後半	<ul style="list-style-type: none"> 二度に渡る石油危機を受け、政府の与えた保証により大きな打撃を受けた。多くのコンセッション会社が政府と交渉し、契約の見直しを余儀なくされたが、政府は財政面での支援を継続した。 1969-2001年において、政府から海外の貸し手に為替保証として支払われた総額は45億1450万ユーロにのぼり、高速道路への総投資額のほぼ半分を占めていた。
1982年	<ul style="list-style-type: none"> 社会党が政権を獲得した（1996年まで与党）。
1982年～1996年	<ul style="list-style-type: none"> 社会党は、政治的な立場から、道路投資に民間資金を活用する

	<p>ことに反対し、「無料高速道路（アウトピア）計画」を推進した。1986年に加盟したEUからの補助金も受け、主要幹線道路の拡幅（2×2車線）もしくは改築を通して、有料高速道路（アウトピスタ）に等しい規格の実現を目指した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 石油危機の影響を受け、経営難に陥った3社が、高速道路公社（ENA）に吸収された。 その一方で、地方分権化の動きを受け、自治州もコンセッションを付与することができるようになった。 政府の無料アウトピアの建設推進は、結果的に有料道路への拒否感と有料高速道路延長の地域的不平等をもたらすことになった。
1988年	<ul style="list-style-type: none"> 7月29日の法律により、政府の為替リスクの保証が廃止された。
1996年	<ul style="list-style-type: none"> 右派大衆党が政権を獲得した。政府の財源不足の結果、コンセッションによる有料道路整備が復活した。 全国インフラ計画1996-2007（PDI）が可決された。
1996年～2004年	<ul style="list-style-type: none"> 統一通貨ユーロに参加するため、財政赤字を削減する必要性が生じ、全国インフラ計画において、政府はコンセッションによる有料道路への民間資本の積極的な活用を提案した。 この期間に約1000kmの高速道路のコンセッションが付与された。
1997年	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路料金にかかる付加価値税が16%から7%に軽減された。
1999年	<ul style="list-style-type: none"> 1972年の高速道路法が改正され、高速道路会社の関連事業への進出が許可された。
2003年	<ul style="list-style-type: none"> コンセッション契約に関わる主要法律、13/2003法が可決される。これは、高速道路コンセッションの経験を公共事業コンセッション契約全般に拡大するものであるが、この法により、民間部門の（高速道路を含む）公共事業参加を促すための確実な法的枠組みが与えられた。 高速道路公社（ENA）が民営化された。
2004年	<ul style="list-style-type: none"> 社会党が政権の座に復帰し、2005年に長期全国交通マスタープランであるPEIT2005-2020が可決された。投資額の半分は鉄道に充当される予定で、現政府は、有料高速道路の新規建設には消極的である。
2006年	<ul style="list-style-type: none"> 2003年に海外展開等業容拡大を目指しAcesa、AureaとIberpistasの合併で誕生したabertis社は2006年6月にイタリアのautostrade社との合併を発表した。しかし、12月には、合併が難しくなったと発表した。

2-2 高速道路の概要

(1) スペインの基礎データ

スペインは、人口 4,269 万人（2004 年）、面積 50.6 万平方 km（2004 年）で日本の人口の 32. 2%、面積 134%である。

図表 2.2 スペインの基本データ

項目	年	単位	スペイン	日本
国土面積	06 年	km ²	505, 992	377, 873
人口	06 年	1, 000 人	43, 800	127, 757
人口密度	06 年	人/km ²	87	338
GDP	06 年	100 万米ドル	680, 700	4, 584, 000
一人当たり GDP	06 年	米ドル	15, 541	35, 888
自動車保有台数	04 年	1, 000 台	18, 688	78, 279

出典：人口及び自動車保有台数は Eurostat、GDP は OECD 資料

(2) 高速道路の現状

スペインの高規格幹線道路の延長は、2006年現在で有料のアウトピスタ3099 k mと無料のアウトビアが約10900 k mで、合計14000kmである。



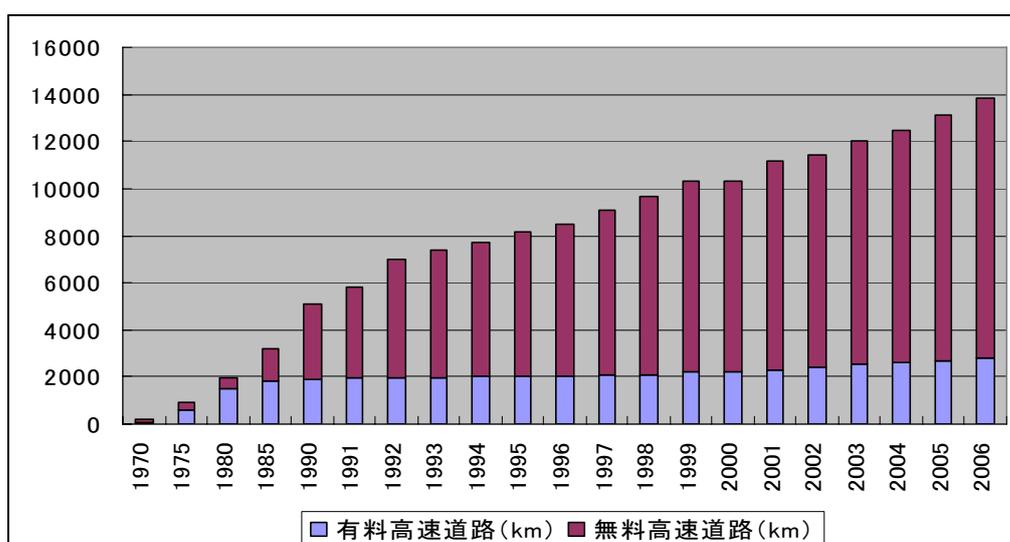
図表2.3 スペインの高速道路網

出典：スペイン高速道路会社協会（ASETA）ホームページ（2008年現在）

(3) 高速道路の延長の推移

スペインの高速道路は、1965年に有料道路のコンセッションに関するデクレが成立し、現在のコンセッションのスキームが開始され、有料高速道路（アウトピスタ）の整備が始まった。

1982年にアウトピスタ計画は大幅に修正され、無料高速道路（アウトビア）の建設に取り組むことになった。その後、驚異的な早さで高速道路（アウトビア）が建設された。



図表2.4 スペインの高規格幹線道路の推移

出典：公共事業省統計年鑑2006

(4) 有料高速道路の委託者別の延長

スペインでは、有料高速道路コンセッションの付与者は、中央政府だけでなく、自治州や県であり、地方自治体が管理しているコンセッション道路の延長は合計で約17%を占めている。

図表2.5 高速道路延長コンセッション当局別内訳（2006年）

コンセッション当局	延長 (Km)	延長割合 (%)
中央政府	2583.45	83.35
カタルーニャ州	214.01	6.90
バスク州	125.39	4.05
バレアレス州	3.02	0.10
ガリシア州	61.10	1.97
ナバラ州	112.60	3.63
合計	3099.57	100

出典：ASETA資料

(5) 有料高速道路の受託者別の延長

スペインでは、2006年度において、29のコンセッション会社が、有料高速道路の運営を行っている。各高速道路会社は、Abertis社、Cintra社、Itinere社のいずれかの親会社に属しており、供用延長は以下のようになっている。

図表2.6 コンセッション会社別供用延長（2006年末）

グループ	会社名	供用延長 (km)	株保有率 (%)	備考
Abertis グループ				
直接もしくは共同経営会社	ACESA	541.52	100%	
	AUMAR	467.66	100%	
	AUCAT	56.3	100%	
	IBERPISTA	69.6	100%	
	Castellana de Autopistas	50.78	100%	
	AULESA	37.68	79%	
	AVASA	294.42	50%	ITINEREグループも50%保有
株式保有会社	TUNEL DEL CADÍ	29.7	37%	
	ACCESOS DE MADRID	90.23	35%	ITINEREグループも25%保有
	HENARSA	80.7	22%	ITINEREグループも7.5%保有
合計		1718.59	-	
Cintra グループ				
共同経営会社	Autopista des Sol	105.14	80%	
	AUTEMA	48.3	76%	Abertisグループも24%保有
	Autopista Madrid-Levante	177.3	52%	ITINEREグループも40%保有
	Autopista Madrid Sur	82.14	55%	ITINERE Eグループも35%保有
合計		412.88	-	
ITINERE グループ				
直接もしくは共同経営会社	AP-1 Europistas	84.3	100%	
	AUDASA	219	100%	
	AUCALSA	86.83	100%	
	AUTOESTRADAS de GALICIA	61.1	100%	
	INTERBIAK	35.88	50%	
	TUNELES DE ARTXANDA	4.89	50%	
	AUDENASA	112.6	50%	
株式保有	ACEGA	56.6	18%	
合計		661.2	-	
その他	AUTOPISTA MADRID-TOLEDO	80		Mota-Engil グループ
	AUSUR	76.6		PLODERグループ
	BIDEGI	69.72		バスク州 Gipuzkoa県
	Autopista Eje Aeropuerto	46		OHLグループ
	TUNEL DEL SOLLER	3.02		FCCグループ
	TABASA	16.66		カタルーニャ州
	AUTOPISTA EIBAR-VITORIA	14.9		バスク州 Gipuzkoa県
その他合計		306.9		
スペインコンセッション会社29社合計		3,099.57		

出典：ASECAP 資料

Abertis 社、Cintra 社等の親会社は、本社機能として、プロジェクトの財務分析、法律分析、技術分析、評価を行い、入札までを責任を持って担当する。プロジェクトを落札してからは、各路線区間を担当し高速道路のプロジェクトファイナンス、建設、管理運営を行う高速道路会社を設立する。各路線区間に関しては、そのために設立した高速道路会社が全ての責任を負担し、Abertis 社、Cintra 社等の株主である親会社に波及しない。高速道路会社は、行政に対し建設時には投資額全体の 4%、供用後は 2%の担保を差し出す。

有料高速道路のコンセッションは 2 段階になる。親会社が入札に参加し、資本金や株主として参加条件を決める第一段階、契約書にサインして以降の第二段階、第 2 段階以降は、高速道路会社が全ての責任を負う。資金調達、担保の提供も高速道路会社が行う。

2-3 高速道路の計画

高速道路の計画を決定するのは、公共事業省または地方政府である。どの路線を対象とするかについては、一般的に交通需要、公共補助の必要額を考慮の上、最終的には政治的状況により決まる。理想的には高速道路の計画は、社会経済的な要請、交通動態、持続的な開発といった観点から定められるべきであるが、実態的には政治的かつ短期的な理由に基づいて決められるのが通例である。

全国交通マスタープラン（PEIT2005-2020）における高速道路の整備計画を以下に示す。

- ・ 2004年12月、公共事業省（Ministerio de Fomento）が総合交通インフラ整備計画（PEIT：Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte）を発表し、2005年に採択された。
- ・ 計画期間：2005-2020年
- ・ 目的
 - － 競争と経済発展を促進する。
 - － 全国的に交通を確保して、地域的社会的な統合を強化する。
 - － 交通網の継続性を確保する。
 - － あらゆる交通手段の安全性を高める。
 - － 効率的な交通システムを確立して、高い移動性レベルを保つ。
 - － あらゆる交通手段の均衡と競争を実現する。
 - － 近隣諸国との交通リンクを開発して、ヨーロッパ交通網との統合を図る。
- ・ 投資額
 - － インフラ投資総額は約2,489億ユーロ（スペインで過去最大）である。
 - － うち43.7%は鉄道に投資される。
 - － うち25.2%は高規格幹線道路の投資に充てられる。

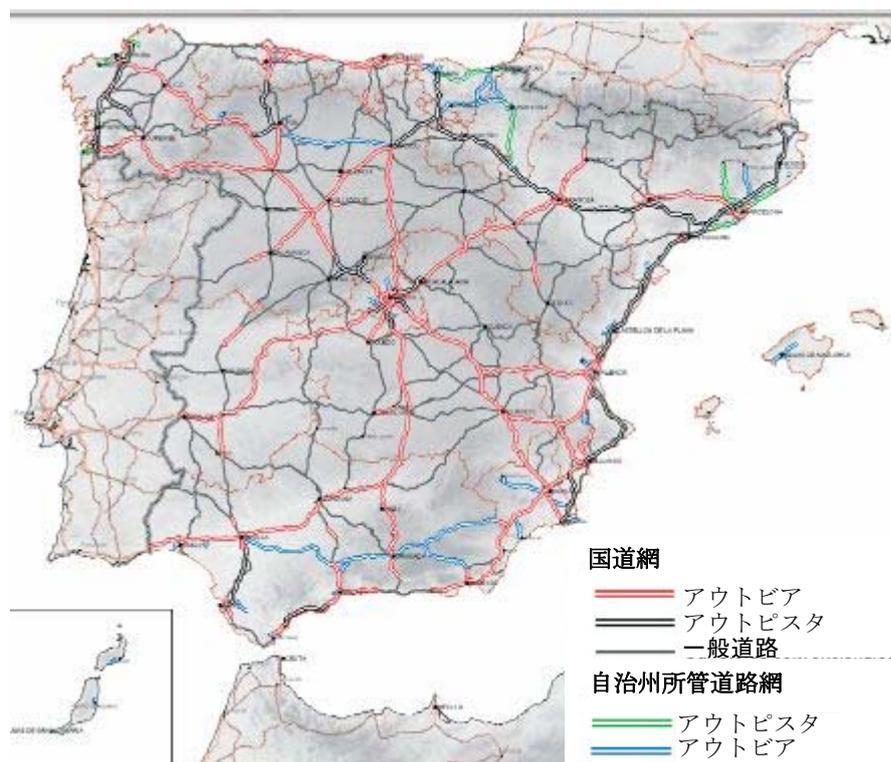
図表2.7 総合交通インフラ整備計画（PEIT）における投資内訳

部門	投資額 (億ユーロ)	割合 (%)
鉄道	1088	43.7
道路	628	25.2
航空交通	157	6.3
港湾・海上交通	235	9.4
インターモーダル交通（旅客・貨物）	36	1.5
都市内交通	325	13.1
研究・開発・技術革新	20	0.8
合計	2489	100

出典：総合交通インフラ整備計画（PEIT）2005-2020

- 財源負担
 - 国による財源：59.5%
 - 民間/公的機関による財源：40.5%

- 道路整備延長：約6,000km



図表 2.8 スペインの道路網計画（2004）

出典：Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT2005-2020)

2-4 有料・無料の高速道路

(1) 有料・無料に関する政府の判断

①有料と無料の道路の区別

スペインの高規格幹線道路は、有料のアウトピスタと無料のアウトビアの2種類に大別される。

アウトピスタは、自動車交通専用計画・建設され、標識が設置された道路のことを指し、以下のような特徴を備えている。

- 隣接する土地からのアクセスが不可能
- 同一平面上において、他の道路や鉄道・路面電車線路と交差することなく、また連絡道路や通行権を持つ道路とも交差しない。
- 往復分離された車線を持つ。

アウトビアは高速道路（アウトピスタ）の条件の全てを備えてはいないが、往復分離された車線を持ち、アクセスが制限されている道路である。アウトピスタよりも規格が低いため建設費はアウトピスタの3分の1程度となっている。アウトビアは、有料高速道路と比較すると、事故率が50%以上高くなっている。

有料道路は基本的に都市間で整備され、一方都市周辺部は無料となっている。

②有料道路と無料道路整備の歴史的変遷

- ・ スペインにおける道路整備の基本方針は、政権を有する政党によって変化してきた。保守党政権は、有料道路（アウトピスタ）を支持し、社会党政権は、無料道路（アウトビア）を支持してきた。
- ・ 1960年から1980年まで、保守党政権は、高速道路を建設するための手段として有料道路を指向した。これは国の限られた資金で経済成長に必要な高速道路整備を行うために民間部門の資金を活用しようとしたものである。
- ・ 80年代になると、社会党政権は、主に、無料で規格の低い高速道路（アウトビア）を建設した。この結果、有料道路に対する社会的な拒否感、また、有料道路として建設された地域と無料道路として建設された地域の間における利用者負担の不公平を生み出すことになった。
- ・ 90年代になると、EUのマーストリヒト条約が発効し、ユーロ導入国の国の財政赤字は、単年度で国内総生産の3%が上限とされた。そのため、政府は、税収入だけで高速道路を大規模に整備することが困難となり、民間資金を活用する方式（コンセッション）の必要性が生じてきた。しかし、政府は、高速道路の有料化に反対する世論に配慮して、シ

ャドウトール方式を採用することとなった。

- ・ 現在、政府は、交通流動の実態と持続的な開発の見地から有料とするかどうかを定めているとしている。しかしながら、政治的な作用が相変わらず強く働いており、純粹に交通流動と持続可能な開発に基づいて有料無料の決定を下す、というところまで至っていないように思われる。

③シャドウトールの登場

シャドウトール制度は、道路を無料で通行させながら、コンセッション会社が交通量に応じた通行料金を政府等から受け取ることができる方式である。

1990年代になると、EUのマーストリヒト条約が発効し、ユーロ導入国の財政赤字は、単年度で国内総生産の3%以内とされた。そのため、税収入だけで新たな高速道路を大規模に整備することが困難となり、スペイン政府には、再度民間資金を活用する方式（コンセッション）の必要性が生じてきた。

一方で政府は、有料化の再来に反対する世論にも配慮しなければならず、そこで有料化が実際には好ましいところでも、利用者に対しては無料とするシャドウトール方式を採用することとした。

政府がシャドウトール方式を採用することとなった理由としては、EUの会計法の変更によるところも大きいといえる。建設費の延べ払いを認めず建設費が分かっているものについては、建設当初に一括計上しなければならないため、通常無料高速道路の建設では、開通当初に単年度の財政赤字が発生しやすい。シャドウトールでは、例えば10年後の支払額は分からず、数十年の契約期間に渡って毎年の交通量に応じて支払うため、単年度の支払額は少なく、財政負担が軽くなる。

しかしながら、シャドウトールの大きな問題点としては、支払額を毎年国の予算に計上する必要があるため、継続して多額の予算を計上しなければならないことである。また、シャドウトールを支持しない政権に変わった場合に、そのスキームを継続出来るかといった不安定性があることが指摘されている。

リアルツールとシャドウトールの決定には、経済性と政治性という二面性がある。

経済性によるアプローチでは、料金収入により独立的に採算がとれるか、また、料金水準の変更に対する交通量の変動が大きいのか、課金してもいいほどの十分な交通量があるかどうか基準となる。

つまり、理論的に言えば、リアルツール道路は社会経済的な面で発展した地域、すなわち、利用者の支払い能力がある地域に建設され、シャドウトール道路の方は、経済的に遅れた地域に建設される、と考えられる。しかしながら、実際には政府は、この基準を用いず、極めて政治的な理由から経済的に豊かな地域でもシャドウトール方式を採用している場合がある。

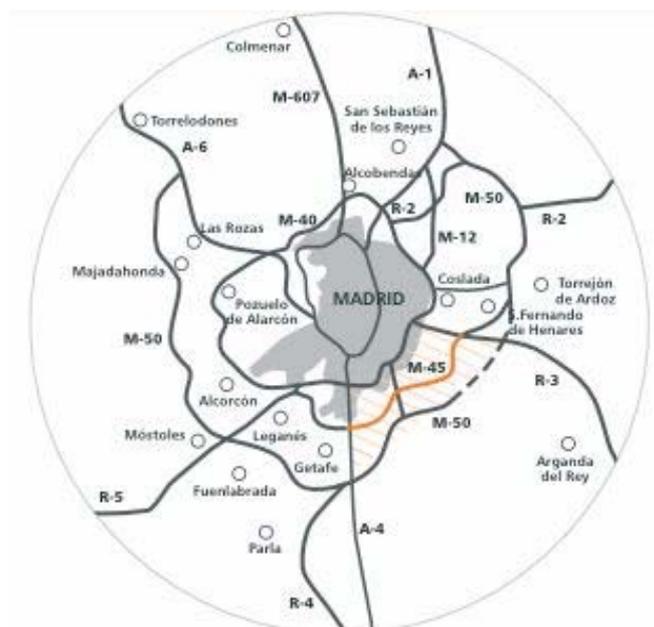
このように、実体的にはリアルツールにするか、シャドウツールにするか、という決定は、最終的には、政府の判断となり、採算性などの技術的な理由よりも、政治的な理由によるケースがある。

これまでにシャドウツールを実施した道路は以下の2つである。

- M-45 (マドリッド近郊) : 延長36.1km
- M-501 (Carretera de los Pantanos) : 延長22km、マドリード付近のQuijorna and Navas del Reyの都市間を結ぶ、1日当たり交通量は約15,000台で拡幅計画がある。

M-45 (マドリッド近郊)

- ・ 3区間 (延長約15km) に分けて、それぞれの区間でコンセッション契約を結び、2002年にAbertis社系列のTRADOS45社が、運営を開始した。
- ・ 3区間の総費用 (初期投資額) は4.87億ユーロだった。
- ・ 2005年8月契約者は合計で2.044億ユーロ (初期投資額の42%) を受け取った。
- ・ 予測では、契約者はマドリッド市から16.71億ユーロを受け取る予定であった。
- ・ この額は過大評価であるとの批判があり、シャドウツールの支払いシステムの見直しが行われた。
- ・ コンセッション終了年は、2029年である。



図表 2.9 M45 のシャドウツール区間

図表 2.10 M45 の支払いシステム

交通量帯域	普通車		大型車	
	百万台キロ/年	単価(ユーロ)	百万台キロ/年	単価(ユーロ)
1	0～289.2	0.082511	0～32.4	0.115289
2	289.2～375.96	0.04069	32.4～42.120	0.057645
3	375.96～488.748	0.0012433	42.120～54.756	0.016954
4	488.748～	0	54.756～	0

出典：TRADOS45 社資料

シャドウトルプロジェクトの最新契約情報は以下のとおりである。

- 2005年1月、Sacyr Vallehermoso社が、シャドウトルによるCuéllar-Segoviaを結ぶ道路の建設事業を契約した。
 - 延長：40.5km
 - 建設期間：32ヶ月
 - 総費用：2.85億ユーロ
 - 建設費用：8900万ユーロ
 - コンセッション契約期間：35年
 - 契約期間中の収入予測：2.85億ユーロ

- Sacyr Vallehermosoは他に2件のシャドウトルを財源とした以下のようなコンセッション契約を交わしている。
 - CV-35：Valencia-Losa del Obispo間の52.9km
 - AS-18：OviedoとGijónのAstrurian都市間道路
 - 総費用：1.9億ユーロ
 - 建設費：1.21億ユーロ
 - 30年の契約期間の収入予測：2.7億ユーロ

2-5 事業プロセス

(1) スペインにおけるコンセッション当局

スペインにおいても、国が（公共事業省（Ministerio de Fomento）を通じて）コンセッションを与えることが多いが、自治州がコンセッション当局になることも多く、カタルーニャ州とバスク州が国に次いでいる。

スペインでは、フランコ独裁政権の後、民主政府の成立を受け、地方分権化の流れが進み、インフラの計画と公的サービス管理の権限が、地方政府へと移譲された。そして、中央政府には、国家全体の利益となるインフラの立案・整備の責任のみが残された。

スペインは現在、17の自治州に分割され、道路の管理権限はその自治州に移管されている。自治州は、完全にその領域内であって、中央政府から移譲された道路の管理権限を持っていれば、有料道路のコンセッションを与えることができるとのことである。

(2) 入札プロセス

1972年の高速道路法 8/1972 の「動機の説明」には、公開性と競争性の原則の尊重に基づき、高速道路のコンセッションには入札方式で行うことが最も適切であると述べられている。また、議会勅令 2/2000 付第 235 条（法律 13/2003 で新たに加えられた部分）では、無制限または制限付の入札のほか、非公開の交渉手続きが挙げられている。

コンセッション当局は計画を策定を事前設計を実施し、入札手続きを行う。環境影響評価と環境に対する承認の取得はコンセッション当局が行う。応札者は、当局の作成した素案を発展させて、詳細設計、建設計画を作成し、価格の提案を行う。

そして、コンセッション当局が、コンセッション契約の基本要素を決定し、コンセッション会社は、収入予測、料金設定、維持管理、サービスの質などに関して提案を行う。

国が定めたコンセッション契約の基本要素は、入札公告において公開される。コンセッション期間は、政府により決定されるが、応札者はそれより少ない年数を提案することができる。

交通需要に基づく収入予測は、応札者が定め、コンセッション当局は、km 当たりの平均料金を定める。工事期間、供用日はコンセッション当局により定められる。

助成可能額もコンセッション当局により定められる。応札者の要求する助成額、貸付金（劣後公債 SPPL¹）の要求額は、入札評価の重要項目となる。

用地買収の責任は国にあるが、用地買収の実務は会社が計画を策定して行い、国は支援を行う。

サービス、維持管理の質に関しては、応札者が提案するが、最低基準がコンセッション当局により定められる。

¹ 会社の利益の規制方法の項を参照

道路の所有者は国となるが、財務的には、道路資産は国の貸借対照表には掲載されず、また道路からの料金収入も国の収入とされない。これらは、コンセッション会社の貸借対照表及び損益計算書に計上される。

2-6 高速道路コンセッションのスキーム

(1) 1972年高速道路法

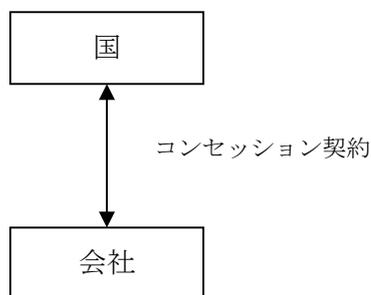
コンセッション方式による高速道路の建設、維持、運営について定めた法律で、高速道路コンセッションを公契約の中に位置づけた。

(2) 1973年公共事業省令

高速道路法のコンセッションの入札手続き、会社の権利と義務、国の役割を規定した省令である。

(3) 2003年コンセッション法（議会勅令 2/2000 の改正）

この法律は、高速道路だけに限定されない公共事業コンセッションについての全般的枠組みを規定したものである。内容は主として「行政機関による契約に関する法律の改定を承認する議会勅令 2/2000」を部分的に修正することを目的としている。具体的な構成は、「公共機関による契約に関する法律」を修正する条項、続いて 12 の付則、1 つの廃止規定、5 つの最終規定となっている。その中でも最も重要な核を成すのが条項第 5 項で、その内容は「公共機関による契約に関する法律」第 2 巻に新たに付け加えられる第 5 編「公共事業コンセッション契約について」となっている。



図表 2.11 コンセッション契約のスキーム

高速道路会社は、コンセッション当局の監督・検査・管理のもとコンセッションにおける主要目的であるサービスの管理を行う。組織や管理に関しては、中央政府の公共事業・交通省に属する有料高速道路管理部（Department of National Toll Road Concessionaire Companies）が監督、検査を行う。

【コンセッション契約の特徴】

- ・ 老朽化した道路の維持管理のコンセッションを積極的に行っている。

- ・ コンセッション期間は20－30年である。
- ・ 自治州のコンセッションによる有料道路事業は3.25%にまで増加した（イタリアでは2%未満）
- ・ コンセッション当局からコンセッション会社への支払いは原則年に1回である。
- ・ コンセッション当局は、建設期間中は支払いをしない。
- ・ 資金不足のコンセッション当局にとって建設費用を直接払わなくてよい利点がある。
- ・ 建設・運営リスクはコンセッション会社が負担する。
- ・ 2005年公共事業・交通省によって設立されたSEITTSA (Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes Terrestres) が高速道路投資の管理と民間運営者との調整、中央政府から契約者への支払いの責任を負っている。
- ・ 9億ユーロの補助金を毎年受けている。
- ・ 自治州がコンセッション当局となる場合は、自治州が支払いの責任を持つ（M-45はこのケースで、コンセッション当局はマドリッド自治州）。

【コンセッション会社の権限及び義務】

前述のとおり、2003年に施行された13/2003法がコンセッション契約の根拠となっており、コンセッション会社の権利および義務は、以下のように規定されている。

①コンセッション会社の権利

- ・ コンセッション期間中、有料道路を運営し、契約に従って経済的報酬を得ること
- ・ 法律13/2003の第248条で規定されているようにコンセッションの財政的バランスが崩れる事態が生じた場合、契約に述べられているようにその均衡を回復すること
- ・ 公共事業の建設、修正、運営、維持のために、政府の公有地資産を利用すること
- ・ 道路の建設のために必要な土地を収用する権限を政府から付与されること
- ・ 法律13/2003の第114条にしたがって他の会社にコンセッションを与えること
- ・ 法律13/2003の第254条に記述されているように、コンセッション当局の承認を得た上で、有価証券を発行して将来収入を確保すること

②コンセッション会社の義務

- ・ コンセッション会社は建設前に、投資額（付加価値税を含む）の4%以上の保証金を政府に預けなければならない（法律8/1972第9条）。また、高速道路を供用するに当たり、投資額の2%以上の保証金を設定しなければならない（法律8/1972第14条）。
- ・ 契約で定められた規則にしたがって建設を実施すること（議会勅令2/2000付記第243条a)
- ・ 契約で定められた、あるいは後に政府によって変更された条件にしたがって、有料道路

- を運営し、経営に関わる経済的リスクを負うこと（議会勅令 2/2000 付記第 243 条 b）
- 平等原則にしたがって、差別をすることなしに、適切な通行料金を払う有料道路利用者全てを通行させること（議会勅令 2/2000 付記第 243 条 c）
 - 公共事業に望ましい秩序や質を確実に遵守すること（議会勅令 2/2000 付記第 243 条 d）。
 - 道路の建設や運営によって第三者に与えた損害について、コンセッション会社の責任である場合、補償すること（議会勅令 2/2000 付記第 243 条 e）
 - コンセッションに隣接した公有地を、とりわけ生態系と環境を保護することによって保全すること（議会勅令 2/2000 付記第 243 条 e）

2-7 料金制度

(1) 料金水準

スペインの車種分類は、コンセッション会社により異なっているが、一般的には、以下の3種である。

図表 2.12 料金の車種分類

車種	説明
クラス 1	オートバイ、普通車
クラス 2	2~3 車軸の大型車
クラス 3	4 車軸以上の大型車

ETC 利用の有無、利用時期に応じて、大部分の会社は、変動料金制を採用している。例えば、マドリッド~トレド間では、週末、休暇シーズン（7,8月）を安くするなどの工夫をしている。

図表 2.13 コンセッション会社の料金水準（税込み平均）単位：ユーロ/km

会社名	Km 当たりの平均料金	
AUMAR 社	クラス 1	0.087
	クラス 2	0.125
	クラス 3	0.134

会社名	平日	週末・祭日・ 7,8月	
Autopista Madrid/Toledo	クラス 1	0.079	0.066
	クラス 2	0.113	0.094
	クラス 3	0.135	0.113

(2) 料金改定式

法律 14/2000 による高速道路料金の改定方法は以下のとおりである。

- ・ 通行料金は、公式に従って毎年見直される。
- ・ 料金改定率は、年間の消費者物価指数の変化率および日平均交通量の予測値と実績値の差を考慮して決定される。

$$C_R = 1 + \Delta CPI_{average} - X$$

$$\text{ただし } X = \left(\frac{1}{100} \right) \times \left[\frac{(AADT_R - AADT_P)}{AADT_P} \right]$$

$$\text{かつ } 0 \leq X \leq 1$$

C_R = 料金改定率 (改定前料金と改定後料金との比率)

ΔCPI = 過去 12 ヶ月の消費者物価指数の変化率

$AADT_R$ = 実際の日平均交通量

$AADT_P$ = 予測された日平均交通量

2-8 リスク分担

(1) リスク分担の原則

- ・通常は、コンセッション会社がリスクを負担する。
- ・自然災害など予測不能な事態（不可抗力）、もしくは、契約時点で想定されていなかった法律の変更、コンセッション会社に責任のない事態が生じた場合、法律 13/2003 の第 248 条に基づいて、コンセッション契約の財務バランスを回復させるために、コンセッション会社は、コンセッション当局に対して補償を要求することができる。
- ・法律 13/2003 の第 248 条では、不可抗力として、天候条件により発生した火災、地震、火山爆発、地滑り洪水等の自然災害、公安を乱す擾乱が発生した場合などが挙げられている。
- ・シャドウトールの場合、コンセッション会社の交通量リスクは少なくなる。
これは、交通量が少ない場合、予測値に近い交通量の場合、交通量が多くなった場合の 3 段階を想定した会社への支払いが、シャドウトールとして入札時に決められているためである。すなわち、交通量が少ない場合は高い料金単価を、交通量が多くなった場合低い料金単価を支払うことが入札時に合意されているため、交通量が少ない場合でもコンセッション会社の料金収入は極端に少なくなる。逆に、交通量が多くなった場合でも料金収入は極端に多くなる。
- ・また、交通量リスクを間接的に国が分担する手段として、劣後公債（SPPL）²の貸付がある。
- ・コンセッションの経済的均衡を回復するための方策として、法律で以下の方法が認められている。
 - 通行料金の値上げ
 - コンセッション期間の延長
 - 契約における財務条件の変更（公的補助）

(2) リスク分担に関する係争例

Accesos de Madrid社との間で、土地収用費が予想以上に高騰したために発生

その他、スペイン国内のものではないが、スペインの会社の海外進出先での係争事例としては以下のものがある。

- ・ Sanef社（フランス）：高速道路A8号線の料金値上げ
- ・ 407ETR（カナダ）：近年の料金値上げ

² 会社の利益の規制方法の項を参照

2-9 維持管理の現状と水準のモニタリング方法

(1) コンセッション会社の義務

コンセッション会社には以下の義務が課せられている。

- ・ 利用者に中断なく通常に通ることができる道路状態を提供すること。
- ・ 契約で定められた、あるいは後に政府によって変更された条件にしたがって、有料道路の維持、運営に関わる経済的リスクを負うこと。(議会勅令 2/2000 付記第 243 条 b、同付記第 220 条第 2 項、同法付記第 239 条)
- ・ 道路の建設や維持、運営によって第三者に与えた損害について、コンセッション会社の責任である場合に補償すること。(議会勅令 2/2000 付記第 243 条 e)
- ・ 隣接した公有地について、特に生態系と環境を保護すること。(議会勅令 2/2000 付記第 243 条 f)

(2) サービス水準を確保するための仕組み

コンセッション当局には、コンセッション契約が正常に履行されているかどうかをチェックし、監視する義務がある。また、ペナルティを課す権限があり、契約を正常に履行できるよう会社に対して改善を要求することができる。

コンセッション会社は安全性、供給量などの道路サービスの質に関するいくつかの指標を達成する義務があり、達成できない場合はペナルティが課される(議会勅令 2/2000 付記第 244 条第 5 項)。

一方、目標が達成されれば、コンセッション期限の延長(最高 5 年まで)というボーナスが与えられる可能性がある(議会勅令 2/2000 付記第 244 条第 5 項)。

上記はコンセッション契約への記載によって実施されるが、公共事業省が公告し、落札された最新のコンセッションでは、安全性、料金所の待ち時間、維持状態等について一定の基準をクリアすれば、コンセッション期間が延長されると規定されている。

高速道路のサービス水準が不十分となり、拡幅が必要と考えられる場合には、政府は、拡幅を決定することができる。この場合、コンセッションの財務的均衡を維持するため、コンセッション契約に、拡幅工事実施による影響を料金に反映させるための条件を定めることができる(法律 8/1972 第 25 条)。

(3) 監査組織

高速道路法(1972年)の第36条で、コンセッション会社が義務を履行しているかどうかを監督する有料道路専門の機関を政府内に創設すると規定されている。この規定に従って、公共事業省の中に、「有料道路管理部」が設置され、コンセッションされた道路の監査を行うとともに、コンセッション当局の代表として、道路が正しく管理されているかどうかをチェックしている。また、年間報告書は、有料道路管理部に送られる。

(4) 高速道路の監査

有料道路管理部が定期的に安全等の品質管理チェックを行っており、公共事業省の各地方部局に、道路検査官(Inspector)がいて、頻繁にコンセッション会社の責任者と会合を持ち、品質をチェックしている。なお、何が社会の変化に伴う道路仕様の変更で会社がリスクを持ち、何が政府による条件の変更で政府による補償されるに関しては、その都度協議の対象となる。現在は2輪車安全対策の取り扱いについてASETAと政府の間で協議中とのことである。

また、維持に関しては、高速道路法と高速道路一般仕様条項により、コンセッション当局により道路検査官が任命され、「高速道路の状態を定期的に検査し、改善もしくは破損部分の取り替えを要求し、使用する機材の条件が示される」。道路検査官は、高速道路ごとに任命され、道路検査官の職責は、「道路一般仕様条項」に規定されている。

ペナルティを課す状況は、「道路一般仕様条項」の99条で、以下のように規定されている。

- ・ 道路維持の怠慢
- ・ 維持作業の遅延
- ・ 利用者に対するサービスの怠慢
- ・ 事前の許可なく道路交通を全面的ないし部分的に中断

また、道路規格(道路一般仕様条項第107条)に反する以下の行為があった場合、契約は破棄されることもある。

- ・ サービス供給レベルの不足
- ・ 道路維持の著しい怠慢

会計監査の他に、コンセッション当局は、道路のサービスレベルと維持状態を監視する義務がある(高速道路法第27条)。そのため、コンセッション当局は、コンセッション会社に対して必要な技術的情報、試験結果等の提供を要求でき、道路の維持状態を正確に把握し、必要であれば、改修を要求することができる。現在までのところ、サービスレベルの低下を原因として、コンセッション契約が取り消されたという事例はない。

(5) 契約終了時の監査

契約終了時の監査について、道路一般仕様条項の第106条で以下のように規定されている。

「道路が完全な維持状態にあるかどうかを検証することに加え、コンセッション期間が満了する一年前に、公共事業省は、コンセッション会社に対して、サービス水準が完全に良好な状態でコンセッション当局に引き渡すように要求を行う」。

コンセッション会社は、道路資産の引渡しに当たり、コンセッション当局の要求する条件を満たさなければならない。引渡しのための費用が高額となる場合、会計基準では、コンセッション会社に対して、「引渡資金」と呼ばれる準備金を計上するよう要請されている。

(6) プロGRESS条項

法律、契約の中にPROGRESS条項があり、技術等の進歩に伴う道路仕様の変更に対応するとともに、道路資産をいつも最適な状態に保つことが要求される。

マドリッド／トレド間高速道路入札（2003年8月8日の官報）

第24項 PROGRESS条項

コンセッション会社は、いかなる時においても、技術、環境、利用者の安全面で技術の進歩（PROGRESS）に適合した規格によって、コンセッションの対象である高速道路を維持、運営しなければならない。

2-10 国による財政支援

(1) 歴史的変遷

1967年～1975年の間に、現在の3分の2に当たる2042kmの高速道路がコンセッションされている。この時期は、スペイン経済は高成長を記録し、交通量が大きく増加したために、早急に質の高い道路を整備する必要性が生じた。しかしながら、政府にそれだけの財政的な余裕はなく、民間資金の活用が不可欠であった。

この時期の高速道路コンセッションは、課税、債務、為替などの面において国から優遇ないし保証を受けていた。将来的には高いリスクとなる可能性があったにも関わらず、当時の政府は、民間資金を活用して高速道路の建設を推進するために、こうした措置は不可欠であると考えていたのである。

1970年代に2度の石油危機が起こり、為替レートも非常に不安定となったため政府の与えた保証は大きな財政的負担となった。1969年～2001年において政府から海外の貸し手に為替保証として支払われた総額は、45億1450万ユーロにのぼり、有料道路への総投資額のほぼ半分を占めていた。

この時期のコンセッション契約に関する評価は、二面性があるといえる。一方で、コンセッションを採用したことで、政府が負担できない投資額を必要とする近代的な高速道路網を建設できた。他方で、コンセッション会社に対する、保証は政府にとって非常に多額の負担となった。

1975年～1995年の時期においては、コンセッションされた道路は少ない。これには、幾つかの理由がある。第一に70年代の2回にわたる石油危機でスペイン経済が不安定になったこと。第二に、フランコの死後、スペインの政治情勢が不安定であったこと。三番目の理由は、最も重要であるが、1982年に社会党が政権を握り、1996年まで与党であったことである。社会党は、道路の整備に民間資金を活用することに政治的な立場から反対していた。

出典：Jose M. VASSALLO 教授の論文 “Subordinated public participation loans for financing toll highway concessions in Spain”、2006

(2) 国の支援の目的

政府が、財政面からコンセッションを支援する目的は以下の5つである。

- ・ インフラ整備の外部効果を内部化すること
- ・ インフラ整備のための資金調達のリスクを軽減すること
- ・ 政治的及び法制上のリスクを軽減すること
- ・ 料金水準と利益に間接的な制約を設けること

- ・ 財源をすべてのインフラに適切に再配分すること

国による財政支援には、大きく分けて、事前補助と事後補助の 2 種類あるが、一般的に
 いて、スペインのコンセッション契約では、補助金の割合が、必要投資額の 50%を超える
 ことはない。

- ・ 2003 年のコンセッション法は、コンセッション期間中に財務的均衡が崩れる事態が生
 じた場合に、コンセッション当局が補償を行う義務を規定している。
 具体的には、政府が補償する場合として、以下のケースが想定されている。
 - ー 政府から追加工事などコンセッション契約の変更を課した場合
 - ー 自然災害等の不可抗力、もしくは、政府が原因となり財務的均衡が崩れた場合（例
 えば、契約時に計画のなかった並行道路の建設）

2003 年のコンセッション法 13/2003

第 248 条 契約の財務的均衡の維持

1. 公共事業のコンセッション契約は、契約期間中において、公益とコンセッション会社
 の利益を考慮し、以下の規定に適合して、財務的均衡を維持しなければならない。
2. 政府は、以下に規定する場合に契約の財務的均衡を回復させなければならない。
 - a. 政府が、公益を理由として構造物の運営条件を変更する場合。
 - b. コンセッションの財務的均衡を実質的に崩す不可抗力が発生した場合、もしくは、
 政府の側でコンセッションの財務的均衡を実質的に崩す行為を行った場合。この場
 合の不可抗力とは、本法第 144 条で規定する事態を意味する。
 - c. 契約で規定されていた事態が生じた場合には、本法第 230 条の 1、及び、第 233 条
 の 1 の規定に従う。
3. 上記の財務的均衡の回復は、各ケースの状況に応じて、適宜行われる。具体的には、
 料金の見直し、本法第 263 条で設定された限界内においてコンセッション期間の延長ない
 し短縮、契約の財務条件の見直しなどが可能となる。上記の 2. b. で規定された不可抗力が
 生じた場合、コンセッション当局は、構造物の建設ないし運営の継続のために必要な努力
 がなされていれば、契約で規定された最低限の収益を保証することになる。

コンセッションの財務的均衡の回復が必要とされる事態は、以下のように要約される。

- ー コンセッション当局が、コンセッション契約の条件の変更を決定し、コンセシ
 ユン会社に対して経済的に悪影響がもたらされる場合。典型的な例は、高速道路
 の延伸が必要とされた場合で、コンセッション会社は、もとの契約で想定されて
 いない新規投資に対して補償を受け取ることになる。
- ー 不可抗力の場合（火災、自然災害、戦争）
- ー 法律の変更など、政府側からコンセッションの財務的なバランスを崩す事態を引き

起こした場合

- 交通量が予測の最低水準に達しないなど、契約で規定された事態が生じた場合
契約で一定の交通量の域値が設定され、リスクと利益を分担することを規定することができる。交通量が最低水準を下回れば政府が何らかの補助を行い、上回れば超過利益を政府が受け取ることになる。

(3) 投下資金に対する政府保証

- コンセッション会社が破綻した際、投資額から減価償却費を差引いた額を政府が保証することができる。減価償却費の計上方法は会計基準で定められている。
- 銀行等は、一般的に、貸付額を国が保証できる金額以下に抑える。コンセッション会社と銀行は、貸し付けの際、返済条件を定め、会社は毎年元本の一部と金利を払う。
- このような政府保証があるので、コンセッション会社は、低い金利で銀行から融資を受けることができる。このため、実質的には政府がリスクを負っているといえる。会社が貸し付けを受ける場合、銀行は保証を要求し、政府が会社に対して保証を与える仕組みになっている。

(4) 間接的な助成

政府はコンセッション契約の財務的なバランスの回復を考慮して、以下の間接的（補償的）な助成を行う事がある。

- 料金の値下げ
政府の決めた有料高速道路の路線区間の料金の値下げを補償するために、コンセッション会社に助成金を出すことがある。
- (都市周辺部) 一定区間を無料に
政府が都市周辺部の料金所を撤去し無料にすることを決めた場合、それを補償するためにコンセッション会社に助成金を出すことがある。
- (頻繁な利用者、地元住民に対する) 割引制度
政府の決めた有料高速道路の路線区間の割引制度を補償するために、コンセッション会社に助成金を出すことがある。

2-11 会社が支払う税金等

コンセッション会社から、国に支払われる税金は、以下のものである。

(1) 法人所得税

会社の利益に課税され、拠点を有する世界各国であげた利益に課税されるが、海外に拠点を有していない場合は、スペインであげた利益にのみ課税される。税率は2007年では一般的に32.5%だが、2008年1月1日から30%に減額される予定である。

(2) 付加価値税 (VAT)

スペイン内で消費される品物とサービスのすべてに課せられる税金であり、税率は、一般的には16%であるが、高速道路料金に対しては7%となっている。

(3) 固定資産税 (IBI)

スペインのコンセッション会社は、従来の契約では95%のディスカウントを受けているが、最近の契約に控除はない。税率は、1%前後で、課税基礎額は資産の評価額の1/4となる。

ヒアリングによれば、課税しない自治体もあり、資産の評価額も大きくないため、コンセッション会社にとって大きな負担とは考えられていないとのことであった。

(4) 経済活動税 (IAE)

2004年の地方財政法で規定された地方税である。会社の活動全般にかかる直接税であるが、税率が決まっているわけではなく、企業の活動が行われる面積、設備が考慮されて基準額が算定され、それに売り上げに応じた係数が掛けられて額が決定される。ただし、課税しない場合もあり税率も低いいため、コンセッション会社にとってそれほど重要ではない。

出典：Abertis 社ヒアリング他

2-12 料金水準と契約期間

(1) 料金水準と契約期間

コンセッション会社は、コンセッション契約により、建設、維持、運営のための投下資金を、料金収入によって回収でき、利益を上げるようにする。高い料金設定とすれば、短期で投資分を回収できるが、安い料金設定とすれば、多くの期間を必要とする。

しかしながら、料金は社会に受容されるために一定限度に定められるべきである。なぜならば、一定限度を超えると、社会に拒否され高速道路がほとんど利用されない結果に終わる可能性があるからである。従って、料金は、原則的に投資額に基づいて決められるとしても、社会に受容されるための上限がある。

スペインでは、入札書類において、平均料金水準、料金の上限が国により定められている。料金改定は、法律 14/2000 で公式が定められ、すべてのコンセッション会社に共通である。料金改定は、コンセッション会社に認められている権利で、公式に適合していれば、国は承認を行わなければならないこととなっている。

(2) コンセッション契約の期間

コンセッション期間は、コンセッション契約において規定される。同時に、コンセッション期間の変更のルールについても定められる。

2003 年の新コンセッション法により、建設、維持、運営のコンセッションは最長 40 年、維持、運営のみのコンセッション場合は 15 年から 20 年と定められている（法律 13/2003 第 263 条）。これらは契約された道路の財務的均衡を回復するためなどの場合において、それぞれ最長 60 年および 25 年に延長することができる。

(3) 契約終了時における資産の取り扱い

コンセッション期間終了後には、当該道路資産はコンセッション当局に、無償で引き渡される（議会勅令 2/2000 付記第 261 条第 2 項および第 262 条第 2 項）。

スペインにおける唯一のコンセッション期間の終了例は、ビルバオからフランス国境に至る A-8 である。この路線は、1968 年から EUROPISTAS 社により運営されていたが、2003 年にコンセッション期間が満了し、バスク自治政府に返還された。

この高速道路を運営するために、公営会社である BIDEGI (Euskadi 県)、INTERBIAK (Bizkaia 県) が創設された。これらの公営会社は、維持と運営に関して、それぞれ民間の DRAGADOS 社の系列会社である BIDE LAN 社および EUROPISTAS 社の系列会社である AUTOPISTAS DE BIZKAIA 社とコンセッション契約を締結した。

現在、この路線は返還前よりも安い料金で供用されており、その収入は、高速道路の維持、運営に使われている。

2-13 道路管理権限

(1) 道路管理権限

スペインでは、道路交通に対する管轄権は、道路行政当局と交通警察の間で分担されている。コンセッション会社は、道路行政当局の指示に従って行動する。コンセッション会社は政府の代理として高速道路を管理しているが、実際の管理は、道路行政当局と交通警察との緊密な連携の下に行われている。

(2) 通行止め、交通制限

スペインにおける道路に関する権限は、道路行政当局と交通警察の間で分担されている。そのため高速道路コンセッション会社は、道路行政当局の指示に従って行動しなければならない。

道路行政当局ないし交通警察だけが、道路を通行止めにすることができ、コンセッション会社はその指示に従わなければならない。

交通制限も、同様に、道路行政当局（コンセッション当局）か交通警察だけが、命令できる。コンセッション会社が通行制限を余儀なくされる工事を行う場合、コンセッション当局の認可が必要となる。事故が生じた場合、交通制限、通行止めの命令は交通警察から出される。

(3) 特殊車両の通行

特殊車両の通行も、道路行政当局ないし交通警察の許可を得なければならない。特車の通行許可申請は、コンセッション会社を通して、あらかじめ申請を交通警察に行う。コンセッション会社は、特殊車両の通行が高速道路に深刻な損傷（特に橋梁など）を与えないかどうかを確証しなければならない。同時に、通行に最適な日時がコンセッション会社により決定される。

車両のカテゴリーは、普通車、大型車 I と II である。この区別は車軸数およびダブルタイヤの有無によって決められている。連休時期には、ある種の大型車の通行が道路当局によって制限されることがある。40 トン以上や特殊な寸法の車両については特別措置（割増料金、特別許可などの）が講じられる。

2-14 会社の利益の規制方法

(1) 概要

スペインでは、コンセッション会社の利益の上限を設定する直接的な法文上の規定は存在しない。また、会社の利益が、モニタリングされたり、制限されたりすることもない。政府としては、競争入札の実施によって、自動的にコンセッション会社の適正利潤の水準が決定されると認識している。

1990	1995	2000	2001	2002	2004*
130.77	337.43	538.89	566.22	644.17	735.23

Source: Ministerio de Fomento; *estimated in 2002

図表 2.14 コンセッション会社の純利益（単位：100 万ユーロ）

出典：公共事業省資料

会社の利益を計測する指標としては、料金収入に対する EBITDA³ の比率が最もよく使われる。成熟した会社であれば、この比率は、60～85%である。ただし、料金水準が、大きな影響力を有している点に注意すべきである。シャドウトルの場合、EBITDA 比率は 90%を超えることもありうる。交通量が多くなれば、利益も当然多くなる。

料金の改正は、コンセッション契約を通じて定められている。コンセッション契約には、コンセッション会社の超過利益を制限する条項が含まれることもある。例えば、「収益分担システム」というのがある。そこでは、コンセッション当局とコンセッション会社の間で、超過した分の利益が共有される。その他では、コンセッション契約にて、事前に定めた内部利益率（IRR）を達成した場合、国に資産を返還すると規定しているものもある。

(2) 劣後公債（SPPL: Subordinated Public Participation Loans）

会社が過剰な利益を上げるのを制限する間接的なメカニズムとして、劣後公債（SPPL）が存在する。

- SPPL とは、コンセッション会社から要求があれば、政府から会社にも与えられる補助的な貸付である。
- SPPL は、1996 年の法律 7/1966 で初めて規定され、2003 年のコンセッション法により役割が強化されている。
- 政府は、予算上の制約から、コンセッション契約を通して、交通インフラに民間投資を促進しようとしている。だが、コンセッション期間の長さや仕組みの複雑さから、政府が財政面での支援を余儀なくされる場合がある。

³ : 税引前利益 + 支払利息 + 減価償却費

- SPPL は、新しい公的補助のメカニズムで、交通量のレベルが利率の増減に反映する貸付金である。すなわち、交通量レベルが一定以上であれば貸付利率を引き上げ、一定以下であれば貸付利率を引き下げる。
- SPPL には、2 つの目的がある。一つ目は、交通量が少ないことが予測される場合に金利を低く設定することにより会社の資金繰りを容易にして、コンセッション契約を円滑に履行することである。二つ目は、官民のリスク配分を均等化し、交通量増による収入増の恩恵を政府も受けることである。
- SPPL の利点としては、以下のものがある。
- 利益がそれほど見込めそうにない計画に民間部門を参加させること
- 補助金等の直接支出ではなく、融資であることから財政赤字を悪化させることなく公的資金を供給できること
- コンセッション契約における交通量リスクを官民に公平に配分できること

SPPL の特徴は次の通りである。

- SPPL は、上位債務 (Senior debt) に常に従属する。その結果、政府は、コンセッション会社が予め上位の債権者に対する義務を果たした後に始めて返済してもらうことになる。ただし、政府は、債権者として株主が配当金を受け取る前に返済してもらうことになるという点で株主より上位にある。
- SPPL の予想収益率は、コンセッションのパフォーマンスに関連付けられていなければならない。言い換えれば、コンセッションが、交通量、料金収入、利益の面でより良い結果が生み出されれば、SPPL のリターン率も高くなるということになる。
- SPPL の予想収益率は、政府の負担するリスクレベルに一致していなければならない。
- SPPL は、助成金と異なり、Eurostat で定められた欧州国家会計基準に従い、融資としてみなされる利点を有している。そのため、SPPL は、国の財政収支において支出として計上されることはない。

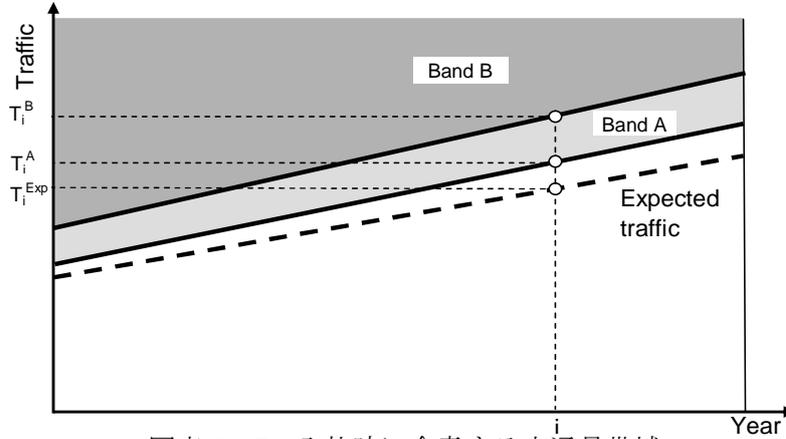
高速道路コンセッションにおける SPPL の実施スキームは次のとおりである。

- 入札時には、応札者が要求できる SPPL の最高額が決定される。
- 通常、コンセッション会社が、予想投資額の 50%以上高い SPPL を要求することは認められない。
- SPPL の貸与期間は、一般的にコンセッション期間となる。
- 元金は、通常、コンセッション契約の満了する数年前に支払われるが、最終年度のケースも幾つかある。
- SPPL の利息は、毎年コンセッション会社により支払われる。年間支払額は、交通量に応じて決まる。入札時に年平均日交通量の単位で国に支払う利率の境界を決める交通量を定め、2 つの交通量帯域 (A 帯と B 帯) が定められる。交通量帯域は、毎年の利率を計算するために利用される。

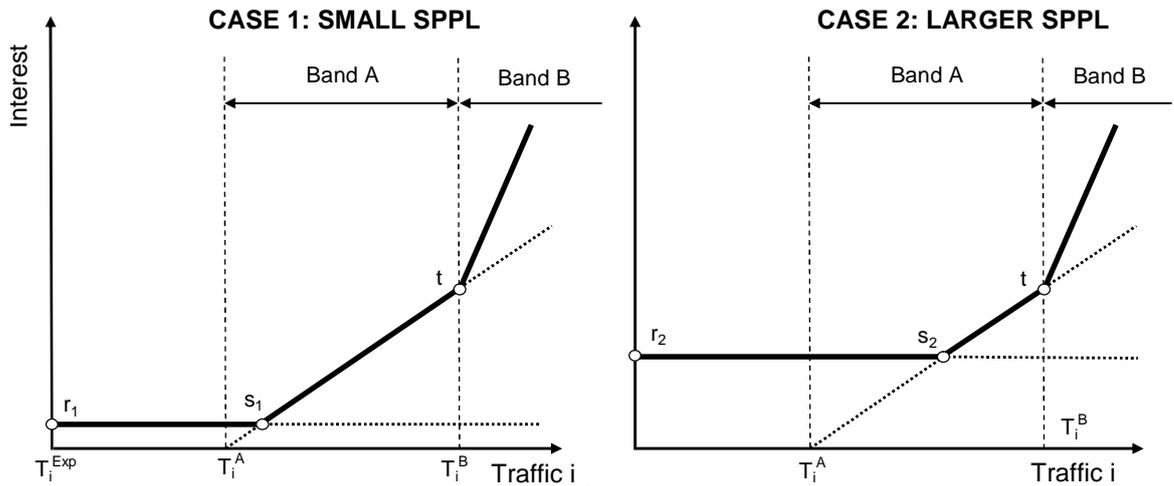
Expected Traffic : 国の示す予測交通量 ($T_{i^{Exp}}$)

Band A : 政府の予想した交通量の $1+X$ (通常 0.1) 倍を超える場合 (T_{i^A})

Band B : 政府の予想した交通量の $1+Y$ (通常 0.25) 倍を超える場合 (T_{i^B})



図表 2.15 入札時に合意する交通量帯域



図表 2.16 交通量帯域と利率の関係