

## 第5章 フランスの有料道路制度に関する最近の動き

### 5-1 料金水準と契約期間

- ・ 高速道路の通行料金に関する 1995 年 1 月 24 日のデクレ 95-81 により、料金改定は煙草を除く消費者物価指数の変動を考慮することが規定されている。
- ・ また、料金改定式は、5-7 年ごとに会社と国の間で結ばれる業務契約において規定されており、規定の方法に沿って毎年見直される。
- ・ また、同デクレでは、業務契約がない場合は、インフレ率（タバコを除く平均）の 70% を下回らないことを保証している。
- ・ 料金改定式には、インフレ率（タバコを除く平均）が考慮される。以前の業務契約では交通量予測についても考慮されていたが、最新では考慮されていない。
- ・ 以下にデクレ 95-81 の該当箇所の訳文と SNAEF 社の業務契約の例を挙げる。

#### <高速道路の通行料に関する 1995 年 1 月 24 日付けのデクレ>

高速道路通行料は以下に規定された条件の下、毎年高速道路コンセッション会社により設定される。道路法第 L122-4 に定義されたコンセッション会社の仕様書は、特に通行料のベースとなり、道路網の会社の管理運営負担と財務負担を考慮に入れた km 当たりの平均料金の計算方法といった、通行料設定の規則を設定している。国とコンセッション会社の間で最大 5 年間の期限で結ばれ、更新可能な計画契約は、対象期間における通行料変化の方法を規定している。

前条で述べたように設定された通行料は経済担当省と設備担当省のもとに提出した後、1ヶ月が経過すると適用できる。

上記第 2 条の規定に則した計画契約締結まで、通行料はコンセッション会社との協議の後、経済担当省と設備担当省の合同アレテにより設定される。こうして設定された料金の値上げは、前年コンセッション会社に委託された道路網に適用された料金設定以降に確認された消費者物価指数（煙草を除く）の変化率の 70% 以下とはならない。

#### <SNAEF 社 業務契約（2004-2008）の例>

##### 4-4-1 クラス 1 の車両に適用される税抜き通行料金の一般的变化

クラス 1 の車両に適用される通行料金（税抜き）の一般的上昇は、委託の仕様書第 25.2-I 条に示された方法で計算された、キロメートル当たりの平均料金（税抜き）の変化に相応している。

委託仕様書の第 25.2-II 条第 1 項の規定を除いて、本業務契約が対象とする時期において、毎年 12 月 1 日に行われ、クラス 1 の車

両は以下と等しくなる。

2004年度：1.887%

2005年から2008年：80% $I_n$  + 0.455%

$i_n$  が  $n$  年度の 7 月に関する世帯全体の煙草を除いた消費者物価指数である所の

$$I_n = (i_n / i_{n-1}) - 1$$

- 各社の代表的な区間における車種別 km あたりの料金は下記図表のとおりである。

図表 5.1 フランスの会社ごと車種別の 1km あたりの平均料金

会社	車種	単価(ユーロ/km)
ASF	1	0.071
	2	0.105
	3	0.147
	4	0.194
	5	0.040
SANEF	1	0.072
	2	0.097
	3	0.141
	4	0.190
	5	0.039
SAPRR	1	0.064
	2	0.090
	3	0.155
	4	0.214
	5	0.039
COFIROUTE	1	0.081
	2	0.129
	3	0.178
	4	0.243
	5	0.049

出典：各社ホームページ料金表等 をもとに作成 (2007年2月時点)

図表 5.2 車種分類

車種	説明
1	車高 2m 以下、車両総重量 3.5t 以下
2	車高 2～3m、車両総重量 3.5t 以下
3	車高 3m 以上、車両総重量 3.5t 以上の 2 車軸車
4	車高 3m 以上、車両総重量 3.5t 以上で 3 車軸以上の車
5	バイク

## 5-2 サービス水準を確保するための仕組み

### ① サービス水準の管理

- ・ 高速道路の維持管理の水準は法律には明記されていない。
- ・ コンセッション契約の仕様書は、長期間を対象としているために、サービス水準の管理という具体的な課題に関して明確な記述をしていない。そのため、会社が実現すべきパフォーマンスは、会社と国が5-7年ごとに結ぶ業務契約の中で示される(利用者満足度、維持管理、交通量等)。
- ・ 高速道路の契約実施状況をコントロールする機関(管理代表団：RCA)がある。
- ・ 不備があれば、管理代表団は高速道路会社に指摘を行い、改善のために業務契約の枠内で協議を行う。

SANEF 社の業務契約では、毎年会社が管理当局に報告すべき指標として、道路交通安全、道路管理運営、顧客サービスの質に関して大まかな項目が設定されている。

以下に SANEF 社の業務契約の例を挙げる。

< SANEF 社 業務契約 (2004-2008) >

### 第二章 安全と利用者へのサービスの質

#### 2-1 道路網における利用者の安全性向上

交通安全面における国の目標を考慮に入れ、SANEF 社は公権力が推進する活動と整合性のある形で、自社の道路網における利用者の安全性の継続的向上の為に、特に以下の措置を通じて努力を続けていく。

##### 2-1-1 交通事故発生状況の分析

全ての事故は調査対象とされる。

死亡事故は系統的な詳細分析の対象となる。SANEF 社はこうした事故の際にプレフェが推進する REAGIR 調査に、積極的に協力する。

重傷者の出た非死亡事故に関しては、SANEF 社はサンプル分析を実施する。

危険物輸送、バス、オートバイ、後進を含む反対車線通行、二重事故、典型的な注意散漫、高速道路上への物体落下、あるいは高速道路からの落下などを含む人身事故は、特別な調査の対象となる。

高速道路 A29 上にあるソム川の陸橋におけるあらゆる種類の事故の追跡調査は、特別な注意の対象となる。

高い危険度として現れる事件が集中するよう見える区間は、是正措置を適用できるように特定され、分析されねばならない。

こうした分析は利用者の安全面への投資の妥当性を決定する為のベースとして用いられる。

### 2-1-2 交通安全政策の基軸

利用者の態度の改善

SANEF 社は利用者に対する啓蒙キャンペーンの組織化と参加を行い、全国や県、ASFA が企画するキャンペーンに連携する。

電光掲示板や FM ラジオ 107.7 はこうしたコミュニケーションにおける特権的な媒体となる。

インフラとその設備の改善

a) 事故の分析は、テーマ別ないし特定区間別での、適切な是正措置の明確に提案する (2-1-1 参照)。

b) 利用者保護設備は以下の改善対象となる。

- 右車線と非常駐車帯の間の隆起型路面標識プログラムは、最も交通量の多い高速道路において完了した。これは合わせて延長およそ 150 km となる A26 南 (約 126 km) と A26 北のいくつかの地域において、本業務契約期間中に完了する。
  - 2000 年 4 月 12 日の道路局長の要請に応じて、A4 にある 97 の構造物の橋桁補強は、今から 2010 年にかけてプログラムが完了するように、業務契約 2004-2008 の期間中も継続される。
  - 接続分岐路でのオートバイ用ガードレール設置プログラムは、業務契約期間中に 8 つの接続分岐路の割合で継続される。
  - 柵の全体化は業務契約期間中に完了する。
- c) トンネル安全性評価委員会による道路網のトンネル検査と、それを受けた工事实施の日程は、以下のようになる。
- A16 にあるアルドゥロの開削トンネル:安全書類は審査のため 2003 年 12 月中に知事に提出された。適正化工事が実施される予定である。このトンネルの供用が最近であることから、工事は最小限のものと思われる。
  - A1 にあるロワシーのトンネル:安全書類は 2003 年 7 月 3 日に自動車トンネル安全評価委員会により審査された。要求された工事は、ADP (パリ空港公団) により全面的に負担され、本業務契約期間中に実施される。

### 2-1-3 研究と革新

SANEF 社は道路交通安全の改善の面で、研究、開発ないし刷新の活動に寄与する。

例えば、高速道路 A1 上で最も交通量の多い区間の一つであるロワシー/シャマン間の安全性向上の為に、交通事故調査が推進され、ビデオカメラによる事故自動探知システム (DAI) の成果が評価された。この調査の結果により、このシステムが当区間に設置される。

### 2-1-4 安全政策の運営とフォロー

毎年、関係当局に提出される書類は、利用者の安全性向上に関して実施された政策全体の概要 (追求目標、投入された手段と組織) を提供し、得られた成果を示している。この文書は調査された事故の地図を含んでいる。

前述で規定された (2-1-2 a) 是正措置に関する情報文書が、2002 年 10 月 22 日付の通達で修正された 1987 年 10 月 27 日付の通達に則って、作成され伝達される。

### 2-2 職員の安全性向上

SANEF 社は衛生・安全・労働条件委員会と協議して、とりわけ道路網での作業の際における職員の安全性向上を図るものとする。

SANEF 社は、作業現場の位置における車両の平均速度の測定と掲示する実験 (「speed check」実験) を行い、これが車両速度の顕著な減少を結果させた。

特に SANEF 社を必要な限り自動的取締り・処罰の系統に統合しながら、国と SANEF 社は作業現場の付近での速度制限遵守の為に協力する。

### 2-3 運営の質

顧客に提供するサービス水準の定義と評価により、その SANEF 社の公共サービスとしての使命との整合性と適合性を保障することができる。

他方で、委託の仕様書第 13 条に従って、SANEF 社が実現に努めなければならない特別な運営目標は、本契約第 7 章にて述べられている。

### 2-4 他の顧客サービス

#### 2-4-1 道路情報の為の行動プログラム

とりわけ以下の点に力点が置かれる。

- ・ 業務契約期間中に高速道路 A16、A29、A26 南区間をカバーさせ、契約終了時前までに SANEF 社の高速道路の全体への 高速道路ラジオ (107.7 FM) の拡張
- ・ 他的高速道路会社と共に構成する GIE「autoroute traffic (高速道路交通)」への参加

#### 2-4-2 大型車駐車の為の受入能力

高速道路のサービスエリアないし休憩施設は、一定の時間帯、特に夜間にしばしば飽和状態になる傾向がある。そのため駐車場の外、進入ランプや歩道、非常駐車帯にまで駐車することも稀ではない。これが SANEF 社の顧客の安全にとって大きなリスクの原因となっている。

SANEF 社は、場合により安全性の高い駐車と、利用者全体の安全に配慮しつつ確認された状況に対応したサービスを提供する為に、国や運輸業者と連携した考察を結実させる（特に空いている場所に関する情報）。この点に関して SANEF 社は、安全性の高い駐車スペースを提供するヴェマール・エリアでの実験を開始した。SANEF 社はこの実験の結果をコンセッション当局に報告する。

こうした考察と大型車交通の増加を考慮に入れて、2003～2008 年の期間において、約 2000 万ユーロの投資を意味する大型車約 500 台分の駐車スペース (1/3 が A1、2/3 が A4) を供用することが予定されている。

#### 2-4-3 料金所の近代化

当社は ETC システム「Liber-t」の展開を継続し、その利用者数を増大させる。当社はこのマーケットにおけるリーダーの地位に留まり、23%のマーケットシェアを獲得するという目標を設定する。プラスチックカードや大型車への ETC の拡張が提供するサービスの多様化を検討している。当社は大型車に対するヨーロッパレベルで互換性のある料金徴収システムの開発を担当する。

これと平行して、SANEF 社は料金所における取引や徴収の円滑性や安全性を向上させる為に、自動レーン (ETC ないし電磁カード) の発展を継続する。

その上、SANEF 社は交通条件が許し、コンセッション当局に通知した上で、部分的ないし全面的に自動的な料金所を設置することができる。SANEF 社は遮断機付手動レーンの数をニーズに適応させる。

最後に SANEF 社はノンストップで遮断機無しの ETC を設置するように努める。特に場合によって自動取締り・処罰系統 (CSA) を使用し、こうした仕組みを可能な限り最も有効にするために、国と SANEF 社は協力する。

#### 2-4-4 サービスエリアにおける商業活動の発展

一定数の商業施設による公有地占有契約は期限が到来し、サービスエリアにおける商

業活動の整備とプロモーションを行う SANEF 社は、この機会を利用して、新規契約においてサービスの範囲を拡大する。

#### **2-4-5 身体の不自由な者の受入とサービス**

SANEF 社は身体の不自由な者の受入に配慮している。当社は新しい法規に対応して道路網での漸進的な整備を継続する。

とりわけ SANEF 社はサービスエリアの衛生施設、建物、駐車場の適格化を完了させる SANEF 社は ASFA が発行する、身体の不自由な者がアクセス可能な高速道路サービスのガイド作成への積極的な参加を継続する。

#### **2-4-6 付属エリアの安全**

SANEF 社は憲兵隊との協力により、エリアごとに事件（暴力、暴行、貨物盗難）の追跡調査を実施する。

SANEF 社の全ての休憩施設において併設の駐車場、歩道、衛生施設の照明をする。牽制の役割で補足的な努力が確認された犯罪に応じてなされる（補足的照明、囲いの補強等）。

#### **2-4-7 新規サービスの追及と発展**

開発戦略と整合性のある研究開発政策（R&D）は、最も多くの場合に官ないし民間の関係者とのパートナーシップを通して推進される。これは中心的に料金所の新しいテクノロジーや、他のデータ通信サービスを対象とする。

この領域において SANEF 社はすでに欧州プロジェクト（DELTA、CESARE 等）に寄与している。

衛星による位置確認とナビゲーションシステムは、料金徴収の分野や、その併用により関連するサービスの分野においても、可能な新しいサービスを生み出すことができる。SANEF 社は機会が訪れれば、革新的で制御された解決策を提案する事さえできるように、研究開発プログラムを継続する所存である。

自分の周囲と通信することが可能で、ナビゲーションの手段を備えている車両の登場が、提供されるサービスの種類を大幅に変更してしまうであろう。こうしたサービスの内において、交通情報に特別な注意が払われる必要がある。

こうした技術的变化は、料金所での不正取締りに関する法規制の進歩と合わせて、SANEF 社に短期的には遮断機無しの料金所、中期的には減速無しのノンストップ料金所「free flow」を検討することを可能にさせる。

## ② 監査組織

コンセッション会社の監査はフランス設備省道路局高速道路コンセッション会社コントロール・ミッション（Mission du Contrôle des Sociétés Concessionnaires des Autoroutes）によって行われる。

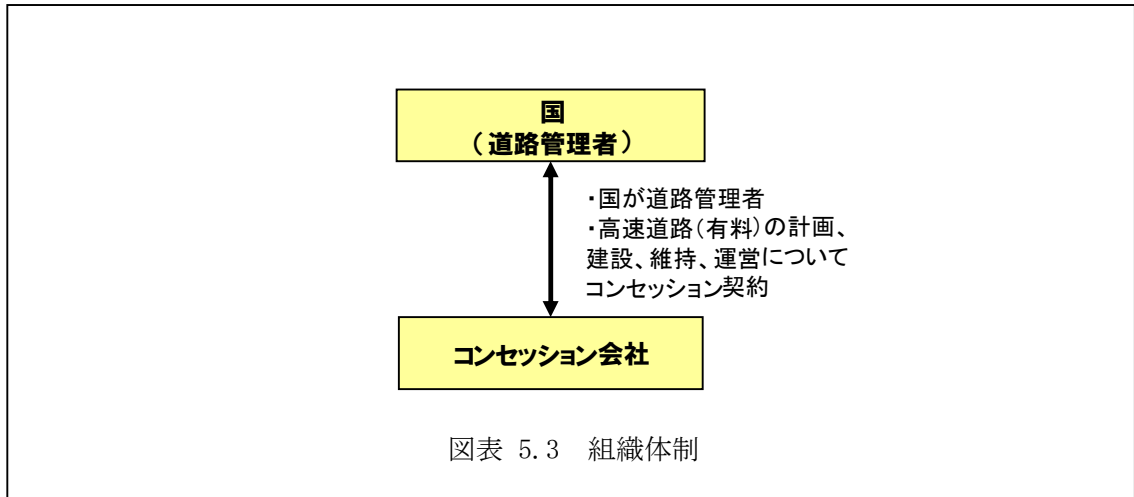
同ミッションの内部には以下の二つの課がある。

- ・建設・維持管理課
- ・運営・高速道路サービス課

### 5-3 道路管理権限

道路交通の権限区分は、日本のように道路法と道路交通法が並立しており、道路法では道路の建設、維持、運営について規定されており、道路交通法では道路交通の安全に関する規制について記述されている。

#### (1) 組織と根拠法令



#### (ア) 高速道路の管理者

フランスでは、管理者ごとに国道、県道、市町村道の管轄が区分されているが、以前はどのような路線を国道にするかというような明確な法的規定が存在せず、路線ごとに道路管理者が行政命令（アレテ）に基づき決定していた。しかしながら、2004年8月の地方分権法第18条第2項により、国が管理する道路は「高速道路、並びに国及びEUの利益に合致する統合的な道路ネットワーク」と定義され、高速道路の管理区分が明確にされた。

#### (イ) コンセッション会社への権限委譲

高速道路は、1955年4月の高速道路法に基づき、アクセス制限及び利用車両の制限等によって他の国道と区別されている。コンセッション会社は、道路法 法の部(L)第122条第4項並びに国務院の政令（デクレ）<sup>1</sup>によって承認されたコンセッション契約及び仕様書に基づき、高速道路の建設、維持、運営に関する権限が委譲されている。

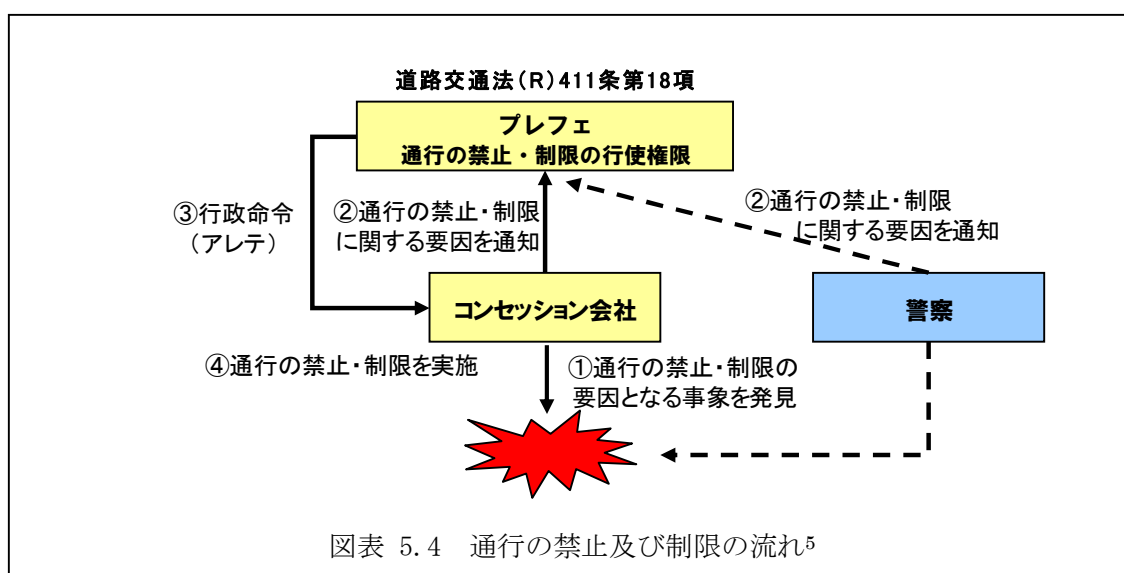
<sup>1</sup>道路法 道路交通法(L)第122条第4項

## (2) 通行の禁止及び規制と根拠法令

コンセッション会社が管理する有料の高速道路における通行の禁止及び制限は、以下のとおりである。

高速道路における通行の禁止及び制限は、プレフェ<sup>2</sup>が決定権を一元的に有している（道路交通法（R）411条18項）。高速道路における通行の禁止及び制限は、プレフェの行政命令（アレテ）により、コンセッション会社が国とのコンセッション契約（SANEFコンセッション契約仕様書第13条<sup>3</sup>：以降「仕様書」と記述）に基づき実施する。また、高速道路上で通行の妨げとなる不可抗力が生じた場合や自然災害等による緊急な通行の禁止及び制限が必要な場合、即座にプレフェに通知をするとともに、高速道路利用者に対してこの規制内容を即刻周知させなければならない（仕様書15条）。

一方、国家警察または憲兵隊<sup>4</sup>（以下「警察」という）は、高速道路上の通行の禁止及び制限の行使権限はなく、あくまでも警察権限の違反防止、取締りを行う。



<sup>2</sup> プレフェ (pré fet) は、1982 年 5 月 10 日の政令第 82-389 号にて地位を規定されている。その内容は「県における国の権限の保持者であるプレフェ (representant) を各県に派遣する。政府から派遣されたプレフェは首相及び各大臣からの代理人となる」とある。プレフェは閣議で決定され、大統領の政令により任命される。

<sup>3</sup> SANEF の契約書はあくまでも一つの事例であるが、ほとんどのコンセッション会社の契約書の内容は類似している。(APRR コンセッション契約書との比較より)

<sup>4</sup> フランスの高速道路において、都市部は内務省に所属する国家警察、地方部では国防省に所属する憲兵隊が、警察業務を行っている。

<sup>5</sup> APRR 法務担当官へのヒアリング結果



図表 5.5 にフランスにおける通行の禁止及び制限並びに交通違反の防止・取締り行使権限についてとりまとめた。

図表 5.5 通行の禁止及び制限並びに交通違反の防止・取締り行使権限に関する一覧

	プレフェ		コンセッション会社
	警察	道路管理者	
通行の禁止及び制限 (車両制限令違反、危険物積載車両に起因するものを除く)	通行の禁止・制限の権限は有しない。 <sup>6</sup>	プレフェが通行の禁止・制限の決定権限を有し、通知内容によって行政命令(アレテ)を発する。(道路交通法 R411 条 18 項)	プレフェの行政命令(アレテ)により、通行の禁止及び制限を実施する。 <sup>7</sup>  常に、安全で快適な交通を継続的に保障するという義務(コンセッション契約 13 条 1 項)のもとでプレフェの行政命令に従う。  通行の禁止及び制限の内容は、あらゆる手段を用いて、適宜、利用者に周知しなければならない。(コンセッション契約 15 条)
<b>【参考】</b>			
交通違反防止・取締り	高速道路における交通警察権限はプレフェが有する。(道路交通法 R411 条 9 項) 内務省の国家警察が都市部、国防省の憲兵隊が地方部を管轄し取締る。 <sup>8</sup>	—	取締り権限はない(違反者を発見した場合の通知程度 <sup>9</sup> )。警察の依頼によりパトロール等、一部協力することがある。

### (3) 運用基準やガイドラインの有無とその内容

通行の禁止・制限は、プレフェが決定権限を一元的に有しており、コンセッション会社はプレフェの命令(アレテ)を受け通行の禁止・制限を行うため、機構と高速道路会社が各々の権限で通行止めを実施できる日本の場合とは異なっている。このため、国とコンセッション会社のどちらが規制を実施するかを判断する運用基準やガイドラインは存在しない。また、コンセッション会社が降雨や地震などにより通行禁止や制限を実施

<sup>6</sup> APRR 法務担当官へのヒアリング結果

<sup>7</sup> プレフェの行政命令(アレテ)に対する会社の執行義務についての法令はないが、国から道路管理を委託されているコンセッション会社であるため、国の代表であるプレフェが公布するアレテ(行政命令)には従わなければならない。

<sup>8</sup> 国道、高速道路における国家警察、憲兵隊の管轄の区分けは、2005年2月21日のアレテ=省令によって規定されている。(アレテ第1条「国家憲兵隊は規定する道路もしくは高速道路において、公の安全と平和を維持する使命を遂行する」)

<sup>9</sup> 協力関係に関する根拠条文はない。(APRR 法務担当官へのヒアリング結果)

する際の定量的な数値による運用基準やガイドラインも存在しない<sup>10</sup>。

#### (4) 関係機関との協議・調整

コンセッション会社は、通行の禁止及び制限に関してプレフェの命令（アレテ）を受けて執行するため、工事や気象状況によって通行の禁止・制限の必要があるとき、事前に高速道路管轄の県の担当課に連絡をすることになる。通常、県の交通安全課（道路管理者）の課長がプレフェの任務を代行する形で命令（アレテ）を発令し、コンセッション会社が執行する。但し、コンセッション会社は、放置・落下物、交通を妨げる貨物や事故車等の緊急を要する移動については、協議・調整なく自らの判断で行うことができる<sup>11</sup>。

#### (5) 罰則等

取締りは警察が実施し、刑法 131 条 13 項の規定により、5 段階の違反レベルで罰金行政罰が科せられる。

#### (6) コンセッション会社民営化前後での制度面での比較

民営化前後での通行の禁止・制限に関する制度面の違いは見られない。

#### (7) コンセッション会社民営化後の課題

通行の禁止及び制限についての権限行使は、プレフェに一元化されており、これは民営化の前後で変化はない。実際に、コンセッション会社の APRR において通行の禁止・制限の課題についてのヒアリングを実施したが、特に課題は挙げられなかった。

---

<sup>10</sup> APRR 法務担当官へのヒアリング結果

<sup>11</sup> 同上

**【道路所有者及びその権限の委譲等に関する根拠】**

■ 地方分権法

第 18 条の 11 国道、高速道路、道路ネットワークの規定

■ 道路法

第L121条1項：国が管理高速道路及び国道の規定

第L122条4項：高速道路の建設、維持、運営、高速道路の（建設を含まない）維持、運営、高速道路付属施設の建設、維持、運営の委託

■ コンセッション契約：SANEFの例

契約書

第1条：コンセッション会社により既に建設されたか、若しくは、建設中ないし建設予定である区間、構造物、付属物。

仕様書

第13条 構造物と施設の運営、維持

■地方分権法

第 18 条の 11

国道は高速道路、並びに国及び EU の利益に合致する統合的な道路ネットワークによって構成される。

■道路法

第 L121 条 1 項

以下が公物としての国道である。

1. 高速道路
2. 国道

第 L122 条 4 項

（略）しかし、委託仕様書に定める高速道路の建設、維持、運営、又は高速道路の（建設を含まない）維持、運営、或いは高速道路付属施設の建設、維持、運営は国家から委託され得る。委託契約及び委託仕様書は、国务院の議を経る政令（デクレ）によって承認される。（略）

## ■SANEF コンセッション契約

### 第 1 条

国は、本契約と付録の仕様書で定められる条件に従い、以下に記す構造物と付属施設を含む高速道路全体の建設、維持、運営を下記会社にコンセッションする。

1.1 コンセッション会社により既に建設されたか、もしくは、建設中ないし建設予定である区間、構造物、附帯施設。(以下省略)

## ■仕様書

### 第 3 編 高速道路の運営

#### 第 13 条 構造物と施設の運営、維持

コンセッション会社は、いかなる条件（特に気象条件）の下でも、良好な安全性と快適性の下で交通の継続性を恒常的に保障する。(中略)

コンセッション会社は、道路運営に関するその時々により有効な法規制に従って高速道路を運営する。

## 【通行の禁止及び制限、違反防止・取締りに関する根拠法令】

### ■道路交通法

第 R411 条 9 項：高速道路における交通警察権限

第 R411 条 18 項：プレフェの通行禁止の権限と行政命令（アレテ）

### ■コンセッション契約：SANEFの例】

第15条 交通の封鎖と制限

### ■道路交通法

#### 第 R411 条 9 項

高速道路における交通警察権限はプレフェが有する。

#### 第 R411 条 18 項

プレフェは、道路網の一部の区間の通行に関して、1 もしくは複数のカテゴリーの車輛の通行を一時的に禁じることが出来る。内務相及び運輸担当大臣によるアレテ（省令）は、全道路網もしくは一部の区間において、ある一定期間、ある決まった曜日、あるいはある一定の時間帯に、1 もしくは複数のカテゴリーの車輛の通行を禁じることができる。このアレテは、危険物資を輸送する車輛の通行の禁止或いは規制をすることが出来る。この条文は、特別の規則の対象となる軍事輸送、国民の安全に介入するための車輛には適用されない。この条文で規定される一時的な通行禁止若しくは制限に違反する運転者は全て第 4 クラス<sup>12</sup>（2 番目に重い罰則）の違反として罰金が科される。

### 【コンセッション契約：SANEFの例】

#### 第 15 条 交通の封鎖と制限

供用されている高速道路区間上で工事を行うことで交通が遮断されるか、交通制限が必要とされる場合、コンセッション会社は、工事中の運営に関するその時々有効な指示に基づく義務事項に従う。

工事により交通の大幅な制限、または封鎖が必要になる場合、コンセッション会社は、あらゆる手段を用いて、適宜、一般利用者に周知しなければならない。

交通を遮断するような不可抗力が生じた場合、国道担当大臣及びプレフェに即座に通知されなければならない。

<sup>12</sup> 違反のランクは刑法：第131条13項で以下のように決められている。第1クラスの違反：38ユーロ/第2クラスの違反：150ユーロ/第3クラスの違反：450ユーロ/第4クラスの違反：750ユーロ/第5クラスの違反：1500ユーロ、再犯者は3000ユーロ

## 5-4 会社の利益の規制方法

### (1) 大幅な黒字が発生した場合に関する規定

COFIROUTE 社の A86 のコンセッション契約では、全線開通 51 年目以降（全契約期間：70 年）、一定額以上の黒字が発生した場合、会社は超過利益の一定の割合を配当金の形で国に支払う義務がある。

ALIS 社の A28 のコンセッション契約では、全線開通 40 年目以降（契約期間：62 年）、累積キャッシュフローの額が一定額以上の場合、会社は国に対して料金収入の 9%または 18% の納付金を国に対して支払う義務がある。

### <COFIROUTE 社の A86 のコンセッション契約>

A86（COFIROUTE 社）の大幅な黒字が発生した場合の国への支払いを規定したコンセッション契約書の条項の抜粋を以下に示す。

#### 第 33 条 コンセッション期間

##### 33. 1 コンセッション期間

高速道路 A86 号線のコンセッションは全線開通から 70 年目の 12 月 31 日をもって終了するものとする。

##### 33. 2 黒字払い条項

コンセッション会社はコンセッション期間を考慮し、下記の条件が満たされた場合、経営粗利益（EBE）の超過分の一定の割合に等しい額の配当を国に支払うものとする。

- A86 号線の計画路線が全線開通してから 51 年目以降
- 当初から観察された A86 の EBE の水準が付録 A に示される基準シミュレーションの水準を超えており、かつ債務の繰上償還が可能である場合

この配当は、n-1 事業年度の決算によって算定される基礎額にもとづいて算出された事業年度 n の運営費用としての性格を有するもので、課税前に控除することができる。この配当額は、次のように決定される。

##### a) 配当の支払が生じる下限

配当の支払は、1999 年の A86 号線の計画路線の全線開通から 50 年目の 12 月 31 日までに、下記の方法で算出された EBE の累積超過額が、この a) 項の末尾に記載された方法により算定された額を超えた場合に、はじめてその支払義務が生じる。

n 年度の 12 月 31 日現在の累積超過額は、次式を用いて求められる。

$$\Sigma [\text{EBE-I- (i+p)}] \text{ real} - \Sigma [\text{EBE-I- (i+p)}] \text{ prevu Annexe A}$$

ただし、

$$\Sigma [\text{EBE-I- (i+p)}] \text{ reel} : \text{実際の } \Sigma [\text{EBE-I- (i+p)}]$$

$$\Sigma [\text{EBE-I- (i+p)}] \text{ prevu Annexe A} : \text{付録 A に記載されている } \Sigma [\text{EBE-I- (i+p)}]$$

ここで、

EBE：対象年度の経営の粗利益（収益は付加価値税の税引き後の金額とする）

I：当該年度中に取り替えられた更新可能な資産の更新額（税別）

(i+p)：基準資金調達額のうち当該年度に満期になり返済された元本及び利息

基準資金調達額：A86号線事業の初期投資の実施、その運営、また場合によっては資金の補充の必要、およびこの事業に含まれる更新可能な資産のその後の更新によって発生した資金需要は、その全額が、付録Aの1-1-2項に規定される特徴を備えた借入によってまかなわれるものとする。

借入を要する資金の額は、これらの借入に関して定額の手数料と費用が発生することを考慮して決定する。当初の資金調達額は、A86号線事業のEBEによって全額返済されるまで同一条件で更新されるものとする。

完全開通から51年目の配当金は、少なくとも完全開通から41年目以降、 $E_n$ が黒字となっている場合にのみ支払われるものとする。この条件が満たされない場合は、配当金支払いの初年度は、過去10年間の業績が黒字となる年まで先送りされる。

b) n年度の配当額

●n-1年度決算にもとづいて算出された基礎額：

実際の“n-1”年度の  $[EBE-I-(i+p)]$  -付録Aに規定される“n-1”年度の  $[EBE-I-(i+p)]$

ある年の基礎額が赤字となったような場合、その結果は翌年の基礎額に反映されるものとし、配当金の支払いは累積で黒字となるまで義務付けられない。

●配当率：

●最初の10年間は上述の基礎額の20%

●その後の年度は上述の基礎額の25%

c) n年の配当の支払

n-1年度の決算にもとづいて定められた配当の支払は、n年の6月29日までに実施される。

## ALIS社のA28のコンセッション契約

A28 (ALIS) の国に対する納付金を規定したコンセッション契約書の条項の抜粋を以下に示す。

### 第36条 コンセッション期間

「高速道路」のコンセッションは8.1条に定める供用開始の年から62年目の12月31日をもって終了する。

### 第24条 納付金

24.1 コンセッション会社は次に該当する年の12月31日以降、コンセッション施設からの収入の9%相当額の納付金を委託者に支払う。

●供用開始以降前年までのデータにより現在価格で計算した借入金返済のために利用可能なキャッシュフローの合計が3785百万ユーロを超え、かつ

●供用開始以降前年までのデータにより 2000 年 1 月価格で計算した借入金返済のため利用可能なキャッシュフローの合計が 1883 百万ユーロを超える年

24.2 次に該当する年の 12 月 31 日以降、売上に対する納付金の率を 18%とする。

●供用開始以降前年までのデータにより現在価格で計算した借入金返済のため利用可能なキャッシュフローの合計が 5696 百万ユーロを超え、かつ

●供用開始以降前年までのデータにより 2000 年 1 月価格で計算した借入金返済のため利用可能なキャッシュフローの合計が 2440 百万ユーロを超える年

24.3 ただし、供用開始後 40 年目の 12 月 31 日以前にはこの納付は行われない。

24.4 各年の納付額はその前年の売上に 24.1 あるいは 24.2 に定めた率を乗じた額とする。納付は毎年 6 月 30 日までに行う。

24.5 本納付金の計算において、関係当事者は当該納付金が税の控除対象となることに合意した。

24.6 借入金返済のため利用可能なキャッシュフローは次の 2 項の差である。

●税抜き営業収入（サブ・コンセッション料を含み、利息収入は含まない）

●次の各項の税抜き合計

本条の納付金、管理費用（大規模修繕を含む）、工事の費用、更新可能施設更新費、拡幅の費用、SAPN 調査費、用地費、拡幅引当金への引当額（取り崩しの場合はマイナスとして計算）、更新引当金への引当額（取り崩しの場合はマイナスとして計算）、大規模修繕引当金への引当額（取り崩しの場合はマイナスとして計算）、租税公課、TVA 勘定差し引き額。