

第6章 イタリアの有料道路制度に関する最近の動き

6-1 Autostrade 社のコンセッション契約の改定

Autostrade 社は2006年4月にスペインの Abertis 社との合併を発表したが、外国の会社の支配下に入ることを危惧するイタリア政府との関係がこじれ、2007年に予定されていた ANAS との間のコンセッション契約の改定（料金改定式の変更を含む）に大きな影響を与えた。この問題に係る最近の状況を取りまとめた。

(1) Autostrade 社と Abertis 社の合併問題

2006年4月23日にAutostrade社とAbertis社が合併に合意した。この合併が成立すれば、新会社は世界最大の約6,700kmの有料道路を管理することとなり、株式時価総額は約250億ユーロとなる予定であった。また、2005年度の売上げは60億ユーロ、営業利益は38億ユーロとなる予定であった。

しかしながら、両社による合併合意がなされた直後から、イタリア政府およびANASは自国で最大の高速道路会社であるAutostrade社が他国の高速道路会社を買収されることに不快感を示していた。特にアントニオ・ディ・ピエトロ (Antonio di Pietro) インフラ大臣は「この合併はイタリア法規に照らしても受け入れられるものではなく、Abertis社の株主であるスペインの建設業グループACS社およびスペイン預託公庫とともに上場企業であることから、イタリアの高速道路民営化法に違反する。」としていた。1999年に成立したこの法律では、建設会社が高速道路会社の株式を保有することを禁止している。

また、2006年6月21日に国務院が合併にはイタリア政府の許可が必要であるという見解を示したことにより、Autostrade社は2006年7月に同許可を申請することとなった。ところが、これに対して政府は判断を保留し、2006年8月にはANASが合併を不許可とした。

しかしながら、2006年9月22日にEUが両社の合併を承認する決断を下し、イタリア政府に対して2006年10月18日付けで書簡を出したことを受け、2006年10月27日ANASは自らの合併不許可処分を撤回し、Autostrade社に対し新法に基づき改めて合併許可を申請するように勧告した。

このように、EUによる両社の合併承認をきっかけに、再び手続きが前に進みかけたかに見えた両社の合併であるが、イタリア政府は両社の合併中止を求める訴訟を継続していた。この訴訟に対し、2006年12月6日、ラツィオ州行政裁判所はAutostrade社とAbertis社との間の合併計画に対する中止措置を是認し、同時に、合併に伴って予定されていた21億ユーロの大型特別配当に関するANASの戒告も是認した。なお、同裁判所の第三部は、8月4日にイタリア政府が出した合併計画中止措置に対するAutostrade社およびSchemaventotto 社の停止処分の要求を否決した。そして、2006年12月13日、ついにAutostrade社とAbertis社の取締役会は合併計画の実施が不可能になったことを承認することとなった。

こうして、両社の合併に関する手続きは凍結された形となったが、両社は「対等合併」という選択肢が両社にとっても株主にとっても、関連マーケットにとっても、また両社の所属する両国の高速道路システムにとっても、有益であるとの判断は変えておらず、両社は、将来ふたたび合併計画を再考できる条件がそろふことを期待しており、そのために今後も政治レベルでの対話と行動を共同で続けていく予定とのことである。

(2) コンセッション契約（料金式の改定）に係る経緯

Autostrade 社の民営化の方針が決定されて後、1997 年 8 月に従前のコンセッション契約が改定され、新たなコンセッション契約が締結された(以下、「1997 年契約」という)。従前のコンセッションの期間は 2018 年までとなっていたが、1997 年契約では、新規の大規模プロジェクトが追加されたこと、及び、民営化をスムーズに進めることを意図して、コンセッション期間が 20 年延長され、2038 年までとなった。さらに、2002 年にプロジェクトの追加等による変更がなされた(以下、「2002 年追加契約」という。)

次のコンセッション契約の 5 年毎の改定が 2007 年に予定されていたが、Abertis 社との合併問題による Autostrade 社とイタリア政府との対立がコンセッション契約の改定に影響を及ぼした。ANAS と Autostrade 社との間での新たなコンセッション契約の署名は 2007 年 10 月までずれ込み、さらに同契約が最終的に政府に承認されたのは 2008 年 6 月である。なお、この間イタリアでは、二度の政権交代が行われている。

以下に、今回の契約改定に係る簡単な経緯を示す。

- ・ 2006 年 4 月 23 日 Autostrade 社は、スペインの Abertis 社との合併を発表。
- ・ 2006 年 4 月の総選挙でブローディ前欧州委員長を首相候補とする中道左派「連合」がベルルスコーニ首相の中道右派「自由の家」に僅差で勝利し、同年 5 月ブローディ内閣が発足。
- ・ 2006 年 7～10 月 イタリア政府は、コンセッション契約に盛り込まれた 20 億ユーロ分の「投資の実現の遅れ」の補償を求め、合併の動きを牽制。
- ・ 2006 年 10 月 3 日、法規命令第 262 号(2006 年法律第 286 号に転換)。新たなコンセッション契約及び料金規制の枠組みの導入。
- ・ 2006 年 10～12 月 イタリア政府は、通行料金の改定及び投資の未実施または遅れの査定に関する規定を見直す措置を 2007 年度予算法に付属する政令に盛り込む動き。
- ・ 2006 年 12 月 Autostrade 社は、Abertis 社との合併計画の断念を発表
- ・ 同 12 月 27 日 ANAS は従来の料金改定式に基づく料金改定を凍結
- ・ 2007 年 1 月 26 日 経済閣僚会議 (CIPE) の高速道路部門の経済規則に関する指令で新規の料金改定式決定 (後述)
- ・ 2007 年 3 月 15 日 Autostrade 社は従来の料金改定式による改定率を大きく下回る 0.67%の料金改定実施

- 2007年5月、Autostrade社は持株会社であるAtlantia社と高速道路コンセッションの運営会社であるAutostarade per l' Italia社(Atlantiaが100%保有)に再編。
- 2007年6月15日、経済閣僚会議(CIPE)指令(2007年指令第39号)。2007年指令第1号の見直し。
- 2007年10月12日にANASとAutostrade社の間で新たなコンセッション契約スキーム締結
- 2008年1月1日 Autostrade社新料金改定式に基づき3.61%の料金改定実施
- 2008年1月、一部の連立与党の離反により与党中道左派連合は上院で過半数割れとなり、上院においてプロディ内閣に対する信任投票が否決され、同年2月に上下両院が解散された。
- 2008年4月に実施された総選挙で、ベルルスコーニ前首相率いる中道右派が上下両院で大勝。同年5月、ナポリターノ大統領はベルルスコーニ前首相を首班に指名し、ベルルスコーニ内閣(第四次)が発足。
- 2008年6月6日、2007年新コンセッション契約を政府が完全に承認(2008年法律第101号)。

(3) 2007年1月26日 経済閣僚会議(CIPE)の高速道路部門の経済規則に関する指令
この指令で決定された料金改定式の改定内容は図表3.3.10のとおりであるが、主な変更点は以下のとおりである。

- 新しい料金改定式では、路面の安全性と事故率といったサービスの質を反映する指標に換えて、投資実績を反映する指標Kが導入されている。この指標は、コンセッション会社の投資の遅延によって不当な利益を得ることがないように設定される。
- なお、従来入っていたサービスの質に関する指標も加えることができるとされている。

図表 6.1 料金改定式の改定内容

	改定前	改定後
料金改定式	$\Delta T \leq \Delta P - X + \beta \Delta Q$ <p> ΔT : 料金の平均改定率 ΔP : 予測インフレ率 X : 生産性向上率等 ΔQ : サービスの質の指標の変動率 β : 過去のサービスの質の指標により決定される係数 (0~0.5) </p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社の経済・財政状況の悪化や財政状況に影響するような投資が必要な場合は X の値を増減する。 	$\Delta T = \Delta P - X + K$ <p> ΔT : 料金の平均改定率 ΔP : 予測インフレ率 X : 生産性向上率 K : 投資実績を反映する係数 </p>

出典 経済閣僚会議 (CIPE)、2007年1月26日付け高速道路部門の経済規則に関する指令

X : この値を決定する要素として、投資計画 (投資収益率) や生産性 (運営費用と交通量の比率) 等が考慮される。会社と ANAS の協議により、個々の契約書の中で将来5年間の X の値が決定される。

K : 当期の収入の増加分が、主要コストの総額に等しくなるように設定される係数

以下に、上記料金改正を具体的に規定した経済閣僚会議 (CIPE) の指令の訳を挙げる

2007年1月26日の経済閣僚会議 (CIPE) の高速道路部門の経済規則に関する指令

本指令の規定は、2006年10月3日の法令第262号の第2条の第82、83段落の範囲と条件に従って適用される。法令第262号は、2006年11月24日の法律第286号、2006年12月27日法律第296号の第1条の第1030段落にて修正されている。

2. 定義

2. 1. 以下の定義は、本指令の枠内においてのみ有効となる。

2. 2. **改定** - 当該期間における状況の変化、変更に合わせて経済財政計画の個別要素を改定すること。

2. 3. **料金式** - プライスキャップ制を用いて適切な料金を毎年定めるための数式

2. 4. **投資実績** - 一定期間において実現された投資

2. 5. **新規投資** - 2006年10月3日の法令第262号の発効に伴い、高速道路コンセッション契約に含まれる事業、また、法令第262号の発効後に締結された契約、証書に含まれているが、まだ経済財政計画には含まれていない投資、経済財政計画における予定額を超過する分の投資も含む。

2. 6. **パラメーターX (生産性)** - 当該年度初頭に毎年決定される割合。将来投資の不足分を想定し、また、コンセッション会社の運営能力の向上および投資資本の適正収益を考慮しながら、予想収益が、費やされたコストに等しくなるように定められる割合である。

2. 7. **対象期間** - 5カ年。5年おきに、経済財政計画は改定される。

2. 8. **経済財政計画** - コンセッション契約の付属書。費用と予想収入に基づいて、コンセッションの財務バランスを確認する。

2. 9. **プライスキャップ制** - 料金を適正化するシステム。5カ年の調整期間において、料金の上限を定める価格規制方式。

2. 10. **最終計画** - コンセッション会社が、2006年の法律第163号の第93条に基づき、予備案を発展させて作成した計画。コンセッション当局により承認され、経済閣僚会議(CIPE)の修正を受ける。

2. 11. **回収** - コンセッション会社の料金収入から、経済財政計画で定められた投資額の中で、実現されなかったか、もしくは、遅延した投資分。

2. 12. **見直し** - 状況の変化により既定の経済財政計画を変更する新規投資プログラムが必要とされる場合に行われるコンセッション契約と財務契約の見直し作業。

2. 13. **料金再調整** - 改定の際に、料金式のパラメーターXを再度決定すること。

2. 14. **建設リスク** - コンセッション契約書に記載される予想額よりも建設費が高騰するリスク

2. 15. **料金** - 対距離制を原則とし、車両の種類、重量、高速道路区間の性質に応じて変動する。

3. 投資の認可基準と投資の報酬

事業費

3. 1. 民法第2425条の第6、7、8、9、11、14項に基づき、料金決定の際に計上される費用は、以下のようになる。

・高速道路運営に直接関係する費用(人件費、設備など)。コンセッション会社の作成する会計報告で明らかにされる。

・高速道路運営に間接的に関係する費用。一般支出に関する支出、また、基準と目的に応じて、運営に関係すると分析される支出。

3. 2. 上記の費用は、収益性、事業間の効率性の比較、交通量に基づき定められた上限の枠内で承認される。

3. 3. 会計システム、一般支出の配分、上限の設定に関する基準は、ANAS により決定され、インフラ省と経済・財務省の承認を受ける。

償還と資本報酬

3. 4. 料金決定の際、投資費用として以下のような費用が考慮される。

- ・減価償却の原則に基づき、高速道路インフラの運営と開発に直接投資された資本の償還
- ・上記資本の最低報酬

3. 5. 直接投下される資本を決定するために、民法 2424 条の B-I の 2, 3, 6 項に基づき、以下のような費用が計上される。

- ・コンセッション会社の会計で明らかにされているような高速道路運営に直接関係する費用
- ・高速道路運営に間接的に関係する費用。一般投資（本社関係など）、また、基準と目的に応じて、運営に関係すると分析される支出。

3. 6. 投資における上記費用は、ANAS の承認した最終計画に基づいて決定された予想収入に従って、承認される。その他の場合（本社関係など）、費用は、収益性、事業間の効率性の比較に基づき定められた上限の枠内で承認される。

3. 7. 建設中の固定資産は、財政収支に基づき、投資の実現に応じた報酬として認可される。

3. 8. 3.5. で言及した費用は、公的助成の受取額を差し引いて決定される。

3. 9. 資本償還費は、無償で返却される財の場合は財務上の償還式か、技術・経済上の償還式を用いて、また、その他の財の場合は技術・経済上の償還式を用いて、3.5. の投下資本の減価償却の割合に応じて決定される。

3. 10. 資本報酬は、認可された最低資本報酬に応じて決定され、当期に投下された資本に関しては税込みで決定される（民法の減価償却費が課され、技術・経済的な減価償却費は差し引かれる）。

3. 11. 最低資本報酬率は、資本を加重された平均費用の方法論に基づき、新規投資に応じて決定される。

3. 12. 会計システム、一般投資の適正割合、費用の上限の設定に関する基準は、3.3. で言及したのと同様の手続きを踏んで決定される。また、厳密な意味での投資を定義する会計システム、名目報酬率も同様の手続きで定められる。

付属施設の収益

3. 13. 高速道路敷地内を使用する付属施設からの収入も、コンセッションの経済バランスの保持に貢献する。そのため、付属施設からの収入は、認可された費用を減少させる

収益として考慮されることになる。

4. 料金決定式

4. 1. 各コンセッション会社の料金は、毎年、プライスカップ制に基づき、以下の公式により決定される。

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

ΔT : 料金の加重変動

ΔP : 予測インフレ率

X : 生産性利益目標

K : 前年の投資実績の報酬を承認するかたちで毎年決定される料金の年変動率。この割合は、当期の収入の増加分が、最低報酬を差し引いた主要な費用の総額に等しくなるようにして決定される。なお、6.4. で言及される資金の利用は、主要費用には含まれないものとする。

4. 2. 上記の式で決定された料金には、1996年の経済閣僚会議（CIPE）の議決第319号の方式および2004年の法律第47号の第21条の第3項に基づき、サービスの質に関する要素を追加することもできる。

5. 改定

5. 1. コンセッション契約の付録に収められる経済財政計画には、料金の決定、および、コンセッションの経済財政的な均衡を確保するために必要なすべての要素が記載される。

5. 2. 経済財政計画は、2006年10月3日の法令第263号の第2条の第82項、および、その修正となる2006年11月24日の法律第286号に基づき、5年ごとに改定される。

5. 3. 経済財政計画の改定の枠内で、毎回、以下のことが行われる。

- a) 次期5カ年で支払われる費用の計算
- b) 前期5カ年において、不可抗力や第三者が原因となって必要となった設計および建設のための費用の承認
- c) 承認された費用から臨時収入（罰金など）を差し引く
- d) 交通量予測の見直し
- e) 次期5カ年に適用されるパラメーター X の割合の決定

5. 4. 改定の際に、料金の変動幅を把握するため、コンセッションの経済財政的な均衡を崩さないことを条件として、費用の項目に含まれる分もしくは含まれない分を予想しておくことができる。

6. 回収

6. 1. 回収は、コンセッション会社の経済財政的な均衡に従って行われ、コンセッション会社が、コンセッション契約で定められた投資の実現ないし遅延によって、不当な利益を得ることがないようにされる。

6. 2. 回収額は、毎年、以下の値に応じて決定される。

- a) 予想された投資の不足ないし遅延により算定される減価償却費
- b) 実質的な資本費用。予想される内部収益率に対して投資の不足ないし遅延している平均的な固定資本費用を考慮して決定される。

6. 3. 工事の進展、前段落によって定められた回収額に関する料金適正化システムにおいては、適用して得られた予想収入に関する二義的な収入は除外される。

6. 4. 6.2. で決定された回収額は、毎年、コンセッション会社により、貸借対照表の負債の部に記載される。回収額は、コンセッション当局の指示に従い、新規投資に用いられることになる。回収額は、金額の決定から実際に使用されるまで、12ヶ月平均の欧州銀行間レート（Euribor）の割合に応じて、再度算定されることになる。

6. 5. コンセッション会社の責任となる契約不履行があった場合、回収額には、6.2. の金額決定以降、罰則の意味合いで、事後的に課される支出が含まれることもありうる。

7. リスクの分担

7. 1. 建設リスクは、コンセッション当局が最終計画を承認したことにより、コンセッション会社の負担となる。ただし、不可抗力ないし第三者が原因となって建設費が高騰した場合は除く。

7. 2. 建設費は、事業の設計と実現に必要な土木工学に関する費用と理解される。

7. 3. 設計費は、コンセッション会社の負担となる。

8. 交通量予測の決定方法

8. 1. 交通量予測に利用される方法論は、堅固かつ明快な分析に裏打ちされていなければならない。また、予想シミュレーション、感度、危険性などの分析も行われなければならない。

8. 2. コンセッション契約の付録において、特に、以下の要素が少なくとも記載されていなければならない。

- a) 交通量の変動を分析に際して重要なインフラストラクチャーの特定化
- b) 経済財政計画の対象期間中に確認できる予想シナリオの作成。特に以下のようなシナリオが描かれる。
 - ・ 現況に相当する初期シナリオ

- ・ a) のインフラに関する予想シナリオ
 - ・ 新規建設区間、更新事業を想定した予想シナリオ
 - c) マクロ経済学的変動、交通および対象区間の性質を考慮する。
 - d) マクロ経済学的変動を考慮した、一時的かつ年間の交通量の変動。
 - e) 関連する地域の交通プログラムとの関連性（国際連絡、国道幹線、地方道など）
 - f) 車両の種類別交通量の分析
 - g) 様々な機関（大学、研究所、公的機関、民間コンサルタント）の作成した交通量の予想シナリオと時系列データなどの出典。
 - h) 交通量の算出に利用された計算モデルの記述と分析。また、その根拠となるパラメーター、統計データ等を含む。
8. 3. 交通量予測は、上記の基準に基づいて作成され、その後に料金を決定するために、ANAS の承認を受ける。

（4）ANAS と Autostrade 社の間で新たなコンセッション契約の内容

2007 年 10 月 12 日、Autostrade per l' Italia 社と ANAS は、法律 2006 年第 286 号により、必要とされるコンセッション契約スキームに調印した。
 新たなコンセッション契約の特徴は以下のとおりである。

1) 新たな料金改定式の導入

他のヨーロッパ諸国と同様の消費者物価の一定率による単純なプライスカップ式を導入した。

新たに導入された料金改定式は以下のとおりである。

$$\text{料金改定率} = 70\% * \Delta CPI + X + K$$

ここで

ΔCPI : 過去 12 箇月（前年 7 月から本年の 6 月 30 日までの実際の消費者物価上昇率

X : 2002 年投資計画に対する補償で、当該投資の税引き後の投資利益率が 7.2% となるように設定

K : 新規投資に対する補償で、新規投資の規制資産ベース（RAB : Regulatory Asset Base）システムでの投資利益率が、従来の税引き前の加重平均資本コスト WACC (Weighted Average Cost of Capital) に等しくなるように設定 (C I P E 指令 2007 年第 39 号)

料金改定式の改定の内容

旧算定式	注 記	新算定式	注 記
物価上昇	<ul style="list-style-type: none"> 政府予算による消費者物価指数(CPI) 	物価上昇	<ul style="list-style-type: none"> 7月1日から6月30日までの過去12箇月の実際の物価上昇率の70%。
インフレ・ギャップの回復	-X <ul style="list-style-type: none"> 5年ごとに算定される。 ANASが以下に基づき設定: <ul style="list-style-type: none"> 投下資本に対する妥当な報酬 将来の投資計画 生産性の変化の見通し 需要の変化の見通し 合意に達しない場合は、X要因は過去5年間の交通量の伸び率に等しい。 	2002年投資計画の補償	<ul style="list-style-type: none"> X投資要因 <ul style="list-style-type: none"> 不変の投資利益率(rate of return) 税引後で7.2% 確定計画で規定された投資額 従前は必要であった事業完了時の料金の再調整は不要。
生産性改善の目標		新規投資の補償	<ul style="list-style-type: none"> K要因 <ul style="list-style-type: none"> 新規投資は、規制資産ベース(RAB: Regulatory Asset Base) システム における投資利益率が、税引き前の加重平均資本コストWACC (Weighted Average Cost of Capital)に等しい (CIPE指令2007年第39号)
2002年投資計画の補償			
品質の要素	<ul style="list-style-type: none"> 道路路面の品質及び交通事故率に基づくもので、ANASによって一方的に新たなパラメーターが追加される可能性がある。 		

2) 法的規制の変更やコンセッションの早期終了補償についての明確な規定

以下のような法的規制の変更やコンセッションの早期終了の場合に会社が補償されることを明確に規定した。

- 当コンセッションに影響のある税制、法律及び規制の変更があった場合は転嫁 (Pass-Through) の仕組みによって、Autostrade per l' Italia 社が完全に補償されるまで料金が改定される。
- コンセッションの取り消し、撤回又は終了に繋がりうる契約不履行のタイプについては明確に規定されている。
- コンセッションの早期終了の場合の補償額は、当初に予定されていたコンセッションの終期までのキャッシュフローの現在価値額に等しいことを規定した。

Autostrade per l' Italia 社の過失による場合のみ当該額の10%に等しい違約金が適用される。

3) 誓約及び保証

負債額、特別な取引、Autostrade per l' Italia 社の支配権に関する事項の変更について以下のとおり明確に規定した。

- Autostrade per l' Italia 社は各年度末に DSCR¹を1.2以上に保つこと
- Autostrade per l' Italia 社は、計画上の投資額と実際の投資額との差に等しい額の資金調達を実施できること
- Autostrade per l' Italia 社の合併、分割、解散、本社の移転、目的変更は ANAS の

¹DSCR: Debt Service Coverage Ratio(債務返済カバー率) = 金利支払前運営キャッシュフロー(Operating Cash Flow before Interest) / 債務返済(Debt Service)

認可が必要であること

- ・ Autostrade per l' Italia 社の取得あるいは処分、事前、事後のいずれの場合にも、DSCR が 1.6 以上である場合には ANAS の認可が必要ないこと
- ・ Autostrade per l' Italia 社の支配権は、以下の条件を満たす主体によって保持されなければならないこと
 - ・ 本社を置く国は、税制の恩恵がある国々のリストに含まれていないこと
 - ・ コンセッション会社の登記された本社、並びに契約上の義務を履行するために必要な技術的及び組織的能力をイタリア国内に維持することを確約すること
 - ・ 取締役会(Board of Directors)は、本社の所在地における証券取引所の上場企業に求められる、専門的な見地並びに独立及び誠実の要件を満たす取締役及び法定の監査役によって構成されること

4) 新規投資の義務

1997年契約及び2002年の第4回追加契約に規定された新規投資の実施に対する義務及び供用区間約300kmの改良のために、概算で50億ユーロの新規投資を実施する義務が確認された。

- ・ 料金で特別に補償されない投資(例えば、1997年コンセッション契約の投資)の実施が遅れた場合は、自己資本を正味利益の累積額と同等にするという規制条項を除外しなければならない。
- ・ これらの準備金は、投資が当初に計画された額(45億ユーロ)に達したときに、自動的に利用可能となる。

5) コンセッション料

料金に対するコンセッション料は、現在2.4%に設定されているが、これが将来値上げされた場合には、転嫁(pass-through)の仕組みによって、料金に上乘せされる。サービス・エリアの権利に関するサブ・コンセッション料は5%に引上げられた。

6) 超過交通量が発生した場合の回収

5年間のベースで、同期間における実際の交通量が、2002年追加契約に記された見通しに関して、年間の伸び率が1%(ポイント)よりも高い結果となった場合は、経済的利益(税引後)の50%は、料金追加なしで、新規投資のための特別な基金に繰り込まれる。

2002年追加契約による見通しは、2008年から2012年までの年増加率1.75%、2013年から2017年までは1%、2018年から2022年までは0.5%、その後は0%としている。交通量がこれらの見通しを1.5%超過した場合、回収(claw back)の対象となる正味収益の割合は75%に等しい。

7) 制裁及び違約金

契約上の義務遵守がなされない場合の制裁及び違約金の定めが以下のとおり合意されている。

・品質基準 従前の料金算定式で用いられた品質に関する指標が2006年の水準を下回る結果となった場合は、コンセッション会社は200万ユーロの違約金を支払わなければならない。

また品質基準に関する劣化の場合における、その他の違約金が定められている。(1万ユーロから最も重い場合は最大50万ユーロまでの範囲)

・事業実施の遅延

投資に関するプロジェクトの完成又は事業実施(全ての認可が与えられた後に)の遅延で、コンセッション会社に過失がある場合、毎月25,000ユーロを支払わなければならない。

・行政的制裁

ANASへの情報提供義務、その他の主要な契約上の義務に違反した場合は、25,000ユーロから最も重い場合は最大200万ユーロまでの範囲の制裁金が課せられる。

参考資料

Atlantia社、ロンドンにおけるプレゼンテーション資料、2007年10月25日 www.atlantia.it

Atlantia、Press release Dec.31 2007 www.atlantia.it

Autostrade Spa、Press release March.14 2007 www.autosrade.it

Atlantia、Analyst and Investor Briefing July7. 2008 www.atlantia.it

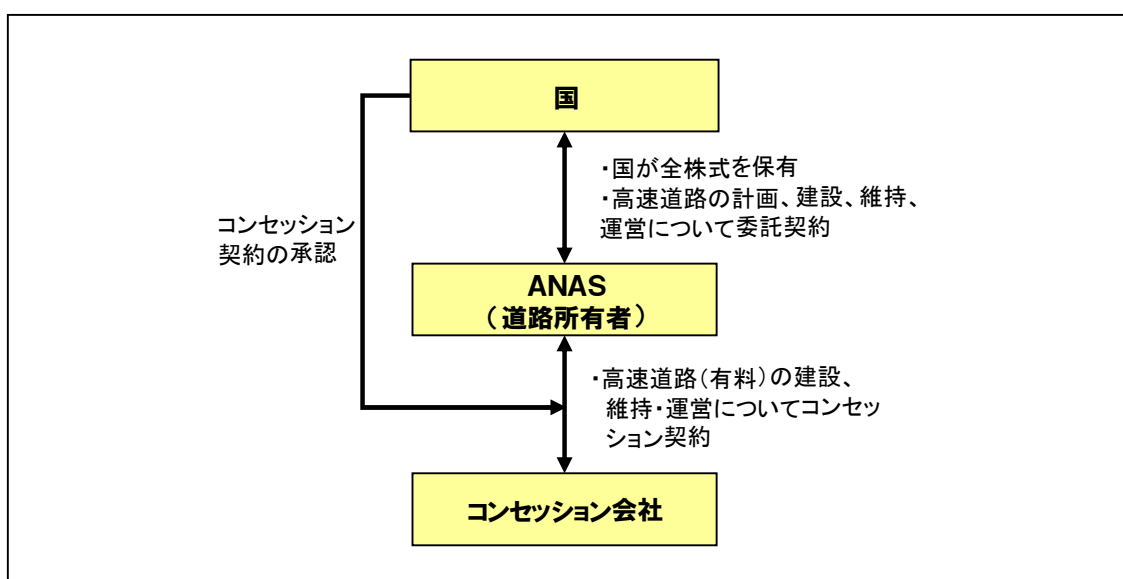
6-2 道路管理権限

(1) 権限区分の根拠法令の整理

道路交通の権限区分に関しては、日本のように道路法と道路交通法が独立しておらず、「1992年4月30日付委任立法第285号新道路・交通法」（以下「道路・交通法」）が権限区分の根拠法となっている。

1) 組織と根拠法令

コンセッション会社が管理する有料の高速道路の組織体制は、以下のとおりである。



①ANAS への権限委譲

ANAS はイタリア共和党大統領令 547 号により、道路所有者として国から高速道路の計画、建設、維持、運営管理権限を付与されている。

②コンセッション会社への権限委譲

道路所有者として、ANAS は道路・交通法第 14 条に規定された交通の安全と流動性を保障する目的を果たすために、高速道路の建設、維持、運営の権限をコンセッション会社に委譲し、コンセッション会社を監督する。コンセッション会社は、道路・交通法 14 条第 3 項に基づき、ANAS の権限及び任務を実行する。なお、国は 1968 年 10 月 12 日の関係各省命令第 2890 号により、ANAS とコンセッション会社間の契約を承認している。

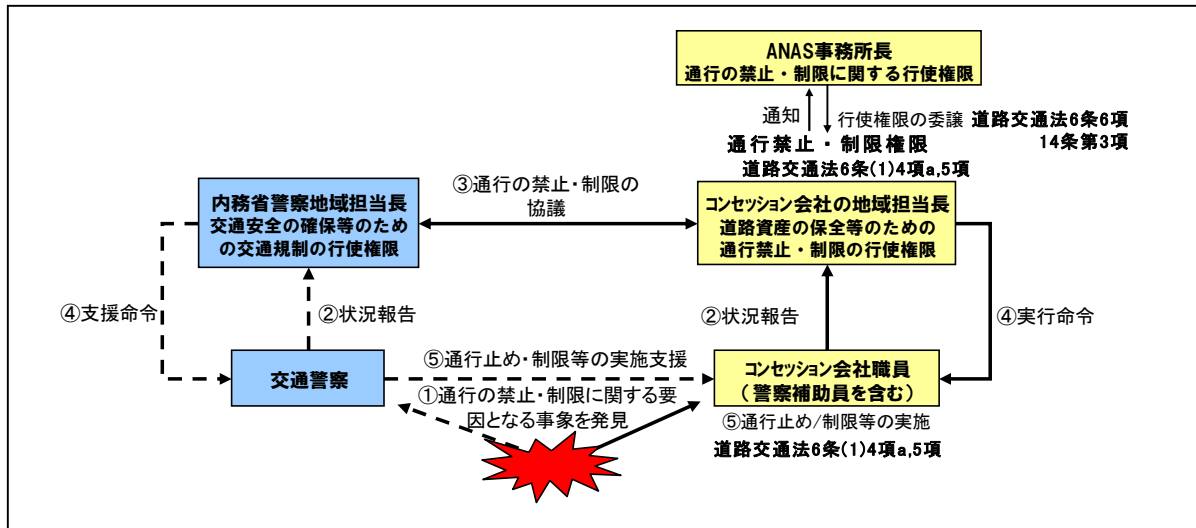
² 道路・交通法及び ANAS、Autostrade 社基準権限管理・緊急交通部法務担当へのヒアリング結果より作成

2) 通行の禁止及び制限の根拠法令

コンセッション会社が管理する高速道路における通行の禁止及び制限について、道路資産を保全するという観点からは、道路所有者が権限を有し、交通安全を確保するという観点からは、内務省の交通警察が権限を有する。両機関は自らの任務を果たすために、以下の根拠法令に基づき通行の禁止及び制限を実施しているが、その流れは以下のとおりである。

コンセッション会社が管理している高速道路では、公共の安全、道路資産の保全、保全のための技術的理由による通行の禁止及び制限の権限は、道路所有者である ANAS の地域事務所長にある（道路・交通法第 6 条(1)4 項及び 5 項）。ANAS はその権限をコンセッション会社に委譲（道路・交通法 6 条 6 項、14 条 3 項）しているため、会社は、上記の理由による交通規制が必要であると判断した場合、ANAS に事前通知（承諾を取る必要はない）し、道路利用者の通行の禁止及び制限を実施する。但し、道路工事等に伴う場合以外の自然災害等の緊急を要する場合には、事前通知なしでコンセッション会社の判断で通行の禁止及び制限を実施する。

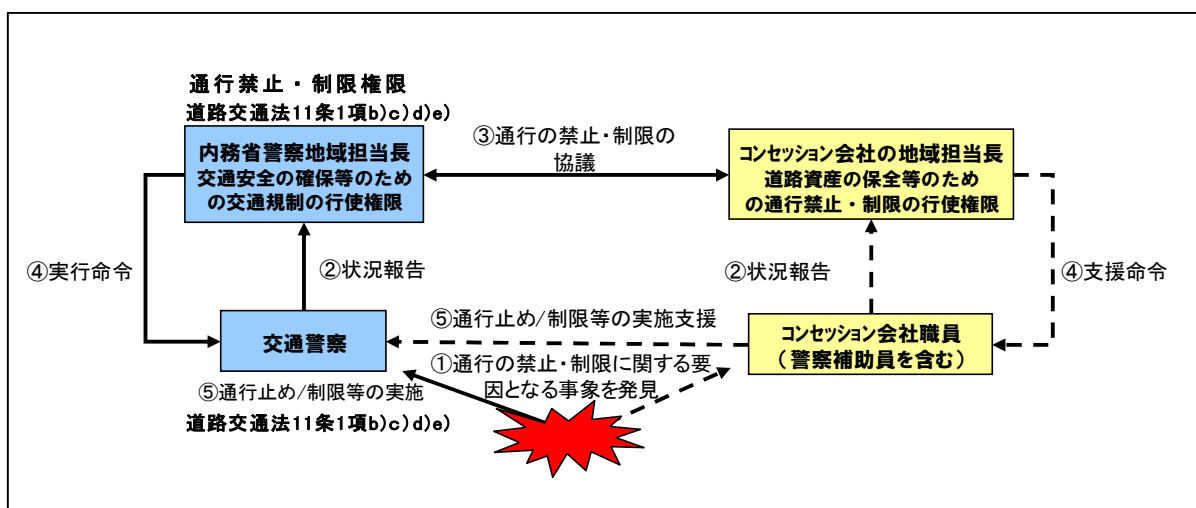
なお、上記とは別に、プレフェット（国から県に派遣された代表）はインフラ・交通省の指令に従い、国家的有事と判断される公共安全、交通安全、軍事の必要などの理由による場合には、通行の禁止の権限を行使することができる。（道路・交通法 6 条 1 項）



図表 6.3 コンセッション会社による道路保全を目的とする通行の禁止及び制限の流れ³

³道路・交通法及び ANAS 中央管理交通制御執行部、Autostrade 社法律担当へのヒアリング結果より作成

交通警察は、道路における事故の調査、交通を規制するための準備と実行、交通安全の確保、道路使用者の保護と規制等のための通行の禁止及び制限の権限を有する（道路・交通法 11 条 b, c, d, e）。例えば、高速道路上で事故が発生した場合、交通警察あるいは警察補助員は状況を各々の地域担当長に報告する。交通警察が通行の禁止・制限が必要であると判断した場合、コンセッション会社と連絡をとり、交通安全の確保を理由に通行止めあるいは制限を行なう。



図表 6.4 交通警察による交通安全の確保を目的とする通行の禁止及び制限の流れ⁴

また、交通警察は高速道路上での交通違反防止と取締りの責任がある（道路・交通法 11 条 1 項 a 及び 12 条）。コンセッション会社は違反者の取締りに関する権限を持たないため、違反行為を目撃した場合、速やかに交通警察に通報する措置をとることとなっている（道路・交通法 14 条 2 項 b）。1998 年の道路・交通法改正以降、コンセッション会社は警察の取締り業務に効率的に協力できるよう、警察の訓練及び資格認定を受けた警察補助員を配備し、違反行為の予防、事故に伴う通行禁止の準備作業等、交通警察を支援する業務を行っている。

交通警察は上記の業務を実施するために、コンセッション会社との合意書に基づき 100 キロ単位を一管轄として活動しており、40～50 キロごとに各補助基地を配備し、緊急事態に備えるパトロール隊が常駐し 24 時間体制のパトロールを行っている。

図表 6.5 に通行の禁止及び制限、違反防止・取締り行使権限についてとりまとめた。

⁴ 道路・交通法及び ANAS 中央管理交通制御執行部、Autostrade 社法律担当へのヒアリング結果より作成

図表 6.5 通行の禁止及び制限、違反防止・取締り行使権限に関する一覧

	警察	道路管理者		プレフェット ⁵
		ANAS	コンセッション会社	
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)	交通安全の確保、道路使用者の保護に関する規制 (第11条1項 b, c, d, e) により通行の禁止及び制限を行うことができる。	事務所長は、公共の安全、道路資産の保全、保全のための技術的な必要性により、通行の禁止及び制限を行うことができる。 (第6条(1)第4項a, 5項) 但し、通行の禁止及び制限の権限をコンセッション会社に委譲 (第6条(1)第6項)	通行の禁止・制限の行使権限は、ANASから行使権限を下記の条項で委譲される形で行使 ⁶ (第6条(1)4項/第14条(1)3項) 道路の保全に関する通行の禁止及び制限についての行使権限は事前にANASへ通知。しかし、緊急の場合は通知なしで措置をとることもできる。 (第6条(1)6項)	プレフェットは公共安全、交通安全、軍事の必要性など、国家的に有事と判断した場合、一時的に通行を禁止することができる。 (第6条(1)1項)
【参考】				
交通違反防止・取締り	道路交通に関する違反の防止と取締りを実施する。 (第11条1項a)	—	道路交通に関する違反行為の予防及び調査、道路の保護及び使用に関する管理を、実施規則に定められた資格試験に合格した警察補助員(事業委託者)が実行 (第12条3項a) 違反者を発見した場合、警察組織への通報義務がある。 (第14条2項b)	—

(3) 運用基準やガイドラインの有無とその内容

コンセッション会社が管理する道路における通行の禁止及び制限は、会社が道路・交通法の第6条(1)4項、第14条(1)3項に基づき権限を有し一元的に行使しているため、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、ANAS 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。

なお、大規模な災害につながる大雨、降雪等の緊急事態が予測される場合には、市民

⁵ 国から県に派遣された代表

⁶ 第14条3項に基づき、道路所有者の権限はコンセッション会社に委譲されているので、通行規制はコンセッション会社の権限で行なえる

保護防災局（首相府に直属する災害予防処理機関）が関係者を招集し、緊急会議を開き、必要であれば通行禁止などの命令を出すことがある。その際にも決められた通行の禁止及び制限の運用基準はなく、その場の状況によって判断する⁷。

（４）関係機関との協議・調整

コンセッション会社は、道路・交通法 14 条 3 項により ANAS の権限と任務を代行し、第 6 条 6 項に基づいて通行の禁止及び制限を実行する場合、工事等の予定されている通行規制については事前に ANAS に通知する。ただし、緊急を要する場合には、事前通知なしで通行の禁止及び制限を行うことができる。

また、Autostrade 社の場合、管制センターが交通警察の管制センターと隣接しており、交通警察や警察補助員から入る情報は、両機関で共有され協議が行なわれる。道路資産保全等の目的による通行禁止及び制限の意思決定するのは、コンセッション会社であり、交通安全を確保する理由からの決定は、警察が行なう⁸。

（５）罰則等

取締りは交通警察が実施し、道路・交通法の規定により罰金行政罰が科せられる。

（６）民営化前後での制度面での比較

2000 年の Autostrade 社の完全民営化、2003 年の ANAS の株式会社化前後での通行の禁止及び制限に関する制度面の違いはみられない。

（７）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コンセッション会社に一元化されており、これは民営化前後で変更はない。実際に、Autostrade 社に対して通行の禁止及び制限の課題についてヒアリングを実施したが、通行禁止及び規制の行使権限についての課題は特に挙げられなかった。

⁷ ANAS 中央管理交通制御執行部へのヒアリング結果

⁸ 同上

【道路所有者及びその権限の委譲等に関する根拠】

■道路・交通法

第14条（1）：道路の所有者の権限及び業務

■コンセッション契約：Autostrade社の例

第3条：Autostrade社の義務 建設、維持、運営

■道路・交通法

第14条(1) 道路の所有者の権限及び業務

1. 道路の所有者は、交通の安全と流動性を保障する目的で次の措置を取る
 - a) 道路とその付属物及び備品ならびに施設・設備・サービスの保守・管理及び清掃
 - b) 道路及び関連する付属物の効率的利用に関する技術的な管理
 - c) 規定の標識の追加及び維持
2. 所有者は、さらに次の措置をとる：
 - a) この章の許可及びコンセッションの交付
 - b) この章及び関連する他の法令の規定並びに許可及びコンセッションに含まれる規定の警察組織に対する通報
3. コンセッションされている道路については、この法律が予定する道路の所有者の権限及び業務は、別に定める場合を除いてはコンセッションされた会社が行なう。

■コンセッション契約：Autostrade社の例

第3条：Autostrade社の義務 建設、維持、運営

1. Autostrade社は、コンセッション協定の有効期間内は自身の管理及び費用負担において、第2条に定めるコンセッションを受けた高速道路に関連する連絡路、接続路、その他の工事を実行するものとする。
 - a) 経済的・機能的に均衡がとれた条件で、インフラの技術的な管理
 - b) 高速道路を適宜保守・補修を行なうことにより、コンセッションを受けたインフラの機能を持つこと。
 - c) 道路上の援助サービスレベルの保守及び向上のための組織化
 - d) 通過の車線の建設を含め、交通の安全性の確保又はサービスレベルを保つために必要とされる道路網の接続及び連絡の完備工事の計画立案及びその実行
- (以下省略)

【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 5条 一般的な交通規制
- 第 6条 都市地域外における交通規制
- 第11条 交通警察の業務
- 第12条 交通警察の業務を遂行する者
- 第14条 道路所有者の権限及び業務

■道路・交通法

第 5 条 (1) 一般的な交通規制

1. インフラ・交通省は、道路の所有者である県や地方自治体⁹に対し、第 2 条に定める道路における交通の規則適用¹⁰に関する指令を与える。
2. インフラ・交通省による交通規則適用の指令を遵守しなかった場合、インフラ・交通省は道路所有者に対し、適切な措置を取るよう警告する。(中略) インフラ・交通省は、安全性に対する危険性がある場合、その都度、必要な措置を行い、従わない地方自治体に対して賠償を求める権利を有する。
3. 道路の所有者である自治体¹¹は、第 6 条、第 7 条の定めに従って、担当機関が動機を記した命令を以って交通規制に関する措置を発し、規定に定める方法により公表する。州の軍司司令部が発する措置は、国防省に対する請願のもと発せられる。

第 6 条 (1) 都市地域外における交通規制

1. プレフェットは、インフラ・交通省の指令に従い、公共安全、交通安全、健康の保全、軍事の必要などに関連する理由で、一時的に道路、もしくは、その道路の特定の区間において、道路の使用者の全て、もしくは特定の使用者の通行を禁止することができる。
(中略)
4. 道路の所有者¹²は 5 条 3 項に定める命令により、以下のことができる。
 - a) 公共の安全、道路資産の保全、保全のための技術的な必要性に関連し、緊急で、延期ができない理由がある場合、厳密に必要な期間に限って、道路の利用者の総て、もしくは特定の利用者の通行を禁止することができる。
 - b) 交通に関する必要性、道路の構造的な特徴に応じて、各道路、もしくは、その道路の区間について、また利用者の種類について、一時的もしくは永

⁹ 第 6 条 4 項より道路所有者 (ANAS)、第 6 条 5 項よりコンセッション会社に読替えることができる。

¹⁰ 交通の規則とは道路・交通法を指す。

¹¹ 第 6 条 4 項より道路所有者 (ANAS)、第 6 条 5 項よりコンセッション会社に読替えることができる。

¹² 同上

久に課す義務、禁止、制限を設ける。

- d) 車両の駐車、停車を禁止、制限をすることができ、また料金を徴収する。
 - e) 改修や清掃の必要性のために、道路の全体やその区間の交通を一時的に禁止する。
5. 第4項を定める命令を発するのは、以下のとおりである。
- a) 国道、高速道路については、ANASのその地域を管轄する事務所の長
(中略)
6. 道路事業運営が委託されている道路については、道路の所有者の権限は、コンセッション者が、委託者に事前に通知をした上で、行使する。緊急事態の場合、委託者への事前の通知がなくても行使することができる。

第11条 交通警察の業務

1. 交通警察の業務の構成要素は、以下のとおりである。
- a) 交通警察の交通に関する違反の防止と取締り
 - b) 道路における事故の調査
 - c) 交通を規制するための業務の準備と実行
 - d) 交通安全の確保
 - e) 道路の使用者の保護と規制
(中略)
3. 都市地域については、コムーネ（市町村）が交通の規制を担当するが、それ以外の交通警察は、内務省が所管する。交通警察の業務の協調を図ることも内務省の役割とする。

第12条 (1) 交通警察の業務を遂行する者

1. この道路・交通法に定める交通警察の業務を遂行するのは、以下のとおりである。
- a) 主としてイタリア警察の交通特別警察
 - b) イタリア警察
 - c) 憲兵隊
 - d) 財務警察隊
 - e) 首都警察隊及び業務部（管轄地域）
 - f) 交通警察業務に関わる内務省の職員
2. 第11条第1項 a) 及び b) に定める業務は、刑法第57条第1, 2項に定める司法警察の職員や警察官も担当する。

3. 道路交通に関する違反行為の予防及び調査¹³、道路の保護及び使用に関する管理などは、実施規則に定められた資格試験に合格した以下の者によって行われる。
 - a) 交通と安全に関する総局、インフラ・交通省の中央及び周辺管理局、交通省に属する民間の自動車総局及び事業委託を受けた者、及び ANAS の職員
(以下省略)

第 14 条(1) 道路の所有者の権限及び業務

1. 道路の所有者は、交通の安全と流動性を保障する目的で次の措置を取る
 - a) 道路とその付属物及び備品ならびに施設・設備・サービスの保守・管理及び清掃
 - b) 道路及び関連する付属物の効率的利用に関する技術的な管理
 - c) 規定の標識の追加及び維持
2. 所有者は、さらに次の措置を取る
 - a) この章の許可及びコンセッションの交付
 - b) この章及び関連する他の法令の規定ならびに許可及びコンセッションに含まれる規定の違反についての警察組織に対する通報
(中略)
3. コンセッションされている道路については、この法律が予定する道路の所有者の権限及び業務は、別に定める場合を除いてコンセッションされた会社が行う。

¹³違反行為の予防とは、交通安全キャンペーン、学校などでの安全教育その他のことをいう。調査とは現場の確認等をいう。

