

第8章 我が国との比較

以下に、フランス、イタリア、スペイン、ポルトガル、日本の比較表を示す。

図表 8-1 各国との比較 1

	フランス	イタリア	スペイン	ポルトガル	日本
国土面積(km ²)	543,965	242,900	505,992	92,145	377,873
人口(百万人)	63.0	58.8	43.8	10.6	127.8
GDP(百万ユーロ)	1497.2	1248.6	680.7	129.3	4,584.0
一人当たり GDP (ユーロ)	26,800	24,600	15,500	17,700	35,800
コンセンションの開始時期	<ul style="list-style-type: none"> 1955年に高速道路法が制定された。 1956-1963年高速道路会社(半官半民会社: SEMCA)が創設された。 	<ul style="list-style-type: none"> 1955年にロミータ法が制定され、ANASの監督下でコンセンションにより有料高速道路を整備する制度を規定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 1965年に現代の有料高速道路のスキームが始まった。 1965年から70年代半ばまでに、約2000kmがコンセンションが付与された。 	<ul style="list-style-type: none"> 1972年に、フランスやイタリア等の制度を参考に、最初の有料道路コンセンションに関する政令第467/72号が制定され、Brisa社に最初の高速道路のコンセンションが付与された。 	<ul style="list-style-type: none"> —
近年の動向	<ul style="list-style-type: none"> 2001年に高速道路会社(SEMCA)の会計手法が民間化された。 赤字の繰り延べ処理や負債の肩代わり制度を廃止し、その代わりにコンセンション期間を12~15年延長した。 2002年に高速道路会社(SEMCA)の1社の国有株の一部放出を開始した。 2005年に高速道路会社(SEMCA)の国有株を全て放出した。 モニター制度強化等コンセンション契約書(デクレ)を改定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 1998年にautostrade社のコンセンション期間は、2038年まで延長された。 2000年にautostrade社の国有株が放出された。 2002年にメルローニ法が改定され、財政均衡のため、工事金額の50%を超える補助金の支給、30年を超えるコンセンション期間が可能となった。 2007年、ANASとautostrade社間で新しい料金改定式を規定したコンセンション契約スキーム締結。 2008年上記の契約を政府が承認した。 	<ul style="list-style-type: none"> 過去の政権の方針により、高速道路整備の方針が無料と有料に分かれていたため、整備時期により無料区間と有料区間が混在している。 財政赤字を削減する必要性が生じたため、政府はコンセン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。 1996-2004年の間に約1000kmの高速道路がコンセンションされた。 インフラ整備に対する民間投資を促進するために法的枠組みの整備が進められ、2003年に新しいコンセンション法が施行された。 	<ul style="list-style-type: none"> 1997年から2001年の間に国の保有するBrisa社の株が売却された。 シャドウトール方式採用(利用者は無料、国が交通量に応じて料金に相当する額を支払うスキーム) 2000年に新しい道路計画が策定され、高速道路建設を積極的に推進している。 2007年以降は、シャドウトール方式をやめ、順次リアルトル方式に変更するスキームを発表 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団は、2005年に民営化され、高速道路の資産を保有し、債務の返済を行う機構と、建設、管理、運営を行う6つの高速道路会社が設立された。
コンセンション当局	エコロギー・エネルギー・持続可能な発展・国土計画省道路局	インフラ交通省がコンセンションを認可し、ANASがコンセンション契約を結ぶ。	公共事業・交通省 有料道路管理部	道路庁	国土交通省が計画策定(国幹会議)と事業認可を行う。 機構が会社と協定を締結する。
高速道路の延長(km)	10,840km (2005年)	6,844km (2005年)	有料区間(アウトピスタ): 2,814.9km 無料区間(アウトピア): 9,259.7km 合計: 12,074.6km (2006年末)	有料区間: 1,645.7km シャドウトール: 918.5km 合計: 2,564km (2006年)	有料区間: 7,422km (高速自動車国道のみ、一般国道自動車専用道路を含まず。) (2007年3月末現在)
高速道路延長/国土面積(km/千km ²)	19.9	28.2	23.9	27.8	19.6
無料区間の有無	都市間高速道路には、有料と無料の路線がある。ブルターニュ地方、中央山塊地方に無料区間が存在する。	都市間高速道路には、有料と無料の路線がある。南部の894kmはANAS直轄で無料開放されている。	無料高速道路(アウトピア)が全国的に分布している。全延長の3/4を占める。 アウトピア: 本来の高速道路よりも規格が低く、建設費は1/3程度、事故率は高い。	無料高速道路として、シャドウトールシステムが導入されている。	今後整備が進む新直轄区間は無料となる。
有料区間延長の割合	76%	82%	23%	64%	100% (今後低下)

図表 8-2 各国との比較 2

	フランス	イタリア	スペイン	ポルトガル	日本
有料制	<ul style="list-style-type: none"> 料金は路線毎に決定される。 料金改定方法（値上げ式）は契約において定める。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金は会社毎に決定される。 料金改定方法（値上げ式）は契約において定める。 料金は毎年見直し。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金は路線毎に決定される。 法律に基づく公式で示された範囲内で毎年料金改定を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金は路線毎に決定される。 法律に基づく公式で示された範囲内で毎年料金改定を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 全国路線網の料金は一律（例外有り） また、高速国道以外の高速道路は別の料金体系に基づいている。 各会社毎に機構と協定を締結している。但し全国路線網でない一般有料は個別路線毎である。 高速道路会社 6 社 （※コンセッション会社ではない）
内部補助等	<ul style="list-style-type: none"> 従前の会社毎のプール制と個別路線採算性が混在 	<ul style="list-style-type: none"> 民間会社 25 社 Autostrade 社、A S T M など 	<ul style="list-style-type: none"> 民間（路線）会社 29 社 Abertis 社、Cintra 社、Itinere 社の 3 グループに分けられる。 この 3 社は、海外の高速道路のコンセッションも含め、プロジェクトの分析、入札までを責任を持って行い、落札後は路線毎に実施会社を設立する。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間会社 5 社 シャドウトルの会社が別途ある。 	
コンセッション会社	<ul style="list-style-type: none"> 民間会社 10 社 COFIRROUTE 社、SANEF 社、APRR 社、ASF 社等 混合経済会社 2 社 モンブラントンネル、フレジュストンネル 商工会議所 ルアーブル商工会議所 				
料金水準(円/km) (税込み、1ユーロ=157円)	<ul style="list-style-type: none"> フランス平均 (2007 年) 乗用車：12.20~14.9 円/km 大型車：34.90~43.9 円/km (COFIRROUTE 社の代表的な路線) 	<ul style="list-style-type: none"> イタリア平均 Autostrade 社平均 乗用車：10.2 円/km (山地) 8.6 円/km (平地) 大型車：20.4 円 /km (山地) 17.0 円/km (平地) 	<ul style="list-style-type: none"> スペイン平均 乗用車：12.14 円/km 大型車：19.99 円/km (2 路線平均) 	<ul style="list-style-type: none"> ポルトガル平均 (2005 年) 乗用車：10.6 円/km 大型車：18.55 円/km (Brisa 社資料) 	<ul style="list-style-type: none"> 普通車：24.60 円/km+150 円 その他特別区間の割増や各種割引制度有り 一般有料は路線別料金表
支払い方式	<ul style="list-style-type: none"> 現金 ETC(通称：Telepeage) プリペイドカード デビットカード クレジットカード 	<ul style="list-style-type: none"> 現金 ETC(通称：TELEPASS) デビットカード クレジットカード 	<ul style="list-style-type: none"> 現金 ETC(通称：TEL TOLL) デビットカード クレジットカード 	<ul style="list-style-type: none"> 現金 ETC(通称：Via Verde) デビットカード クレジットカード 	<ul style="list-style-type: none"> 現金 ETC クレジットカード
料金の改定方法	<ul style="list-style-type: none"> 5-7 年毎に見直される企業契約において、料金水準の算定に用いるパラメータを改定する。 算定式は、インフレ率を考慮する。 料金は毎年見直しする。 2004 年の ASF 実績：2.64%増 	<ul style="list-style-type: none"> 以下の 3 つの要素を考慮 インフレ率 生産性(運営コスト) 道路の質(路面状況 60%、事故率 40%) 但し、2007 年以降、消費者物価指数の変動率と投資計画の実施状況に変更 料金は毎年見直しする。 2004 年の Autostrade 社実績：2.26% 	<ul style="list-style-type: none"> 以下の 2 つの要素を考慮 消費者物価指数の変動率 日平均交通量の予測と実績の差 料金は毎年見直しする。 	<ul style="list-style-type: none"> 以下の要素を考慮 消費者物価指数の変動率 料金は毎年見直しする。 	<ul style="list-style-type: none"> 近年料金改定は行われていない。 実際の料金改定は国土交通大臣の許可や協定変更等が必要である。
リスクへの対応	<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発生した場合は国が救済措置をとる。 	<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。 財政不均衡が発生した場合は、-料金の値上げ -契約期間の延長、 -補助金の供与 といった救済措置をとる。 	<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。 財政不均衡が発生した場合は、-料金の値上げ -契約期間の延長、 -補助金の供与 といった救済措置をとる。 	<ul style="list-style-type: none"> 最近の契約では、リスクは民間に移行している。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 45 年以内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。

図表 8-3 各国との比較 3

項目	フランス	イタリア	スペイン	ポルトガル	日本
整備路線の決定	国	国(高速道路網計画 ANAS が作成)及び地方	国及び地方(州政府)	国	国及び地方(都市高)
	有料と無料の区別	<ul style="list-style-type: none"> 国が有料と無料を決定する。(道法典 122-4 条は有料制度を規定) 経済発展が遅れている地域や環状道路等の都市近郊の高速道路は、無料の高速道路が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 国が有料と無料を決定する。 環状道路等の都市近郊の高速道路は、無料の路線が多い。 都市間については併存している。 1980年代に、社会党政権により無料の高速道路を建設した(結果的に有料道路への拒否感、地域的な不平等感を生む)。 	<ul style="list-style-type: none"> 国が有料と無料を決定する 環状道路等の都市近郊の高速道路は、無料の路線が多い。 経済発展が遅れている地域では、シャドウトールを採用した。(下欄参照) 	<ul style="list-style-type: none"> 国が有料と無料を決定する
事前検討、開示手続き	国	シャドウトールは無い。	シャドウトールとシャドウトールを併用、区別は国が決定する。	リアルトールとシャドウトールを併用、区別は国が決定する。	シャドウトールは無い。
	事前検討、開示手続き	<ul style="list-style-type: none"> 300m 幅の路線計画、環境影響評価、経済社会的評価は国が行う。 コンセンション契約は、国が当事者である。 	<ul style="list-style-type: none"> 事前設計、環境影響評価は国が行う。 コンセンション契約は、国及び地方が当事者である。 	<ul style="list-style-type: none"> 400m 幅の路線計画等の事前設計、環境影響評価は国が行う。 コンセンション契約は、主に国が当事者である。 	<ul style="list-style-type: none"> 法律に基づき機構と会社が協定を締結する(供用年、限度額、貸付料、計画収入等)。
詳細設計、施工計画 用地買収	国	実施計画(詳細設計、施工計画など)は、会社が作成する。	実施計画(詳細設計、施工計画など)は、会社が作成する。	実施計画(詳細設計、施工計画など)は、会社が作成する。	会社が実施する。
	詳細設計、施工計画 用地買収	<ul style="list-style-type: none"> 実施計画作成を国が支援する場合がある。 用地買収は会社が行うが、国が支援する。 	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収は会社が行うが、国が支援する。 	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収は会社が行うが、国が支援する。 	<ul style="list-style-type: none"> なお、国等との合併施工や国が実施する方式(新直轄)もある。
道路資産の帰属	国	道路資産は国に帰属する。	道路資産は国に帰属する。	道路資産は、国に帰属する。	資産は機構に帰属する(資産と債務を引受け、開通後、機構から会社に貸付け)。
	道路資産の帰属	<ul style="list-style-type: none"> 会社は使用権を有する。 財務上は国の資産としては計上せず、会社が計上する。 契約終了時に無償で国に引き渡す。 	<ul style="list-style-type: none"> 会社は使用権を有する。 財務上は国の資産としては計上せず、会社が計上する。 契約終了時に無償で国に引き渡す。 契約終了事例は AP8 の 1 例のみで州に引き渡された。(運営管理・料金徴収は州内の 2 県の公社が民間へのコンセンションにより実施) 	<ul style="list-style-type: none"> 会社は使用権を有する。 財務上は国の資産としては計上せず、会社が計上する。 契約終了時に無償で国に引き渡す。 	<ul style="list-style-type: none"> 国等に帰属する。

図表 8-4 各国との比較 4

項目	フランス	イタリア	スペイン	ポルトガル	日本
国による財政支援について	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の少ない路線に補助を行う（事業毎に国からの補助金が出る）。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の少ない路線に補助を行う（事業毎に国からの補助金が出る）。 従前は建設費の50%までの補助が可能であったが、現行法では50%を超える補助が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 従前は、建設費の50%まで補助していた（国からの補助金を含む）。 最近では劣後公債 SPPL による支援が採用されている SPPL：低利の政府融資、交通量収入の増減に連動して金利が上下に変動 	<ul style="list-style-type: none"> 会社により補助金（ポルトガルの場合 EU からの補助金が多い）が決まっている。 最近では、補助金の供与例は少なくなっている。 最近では、国への納付金を納める場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 原則無し（一般有料では合併施工有り、本四、都市高には出資金有り）。
事後の補助 財政パランスが崩れた場合の回復の方法 (リスクへの対応参照)	<ul style="list-style-type: none"> プール制区間については、 コンセクション期間の延長 公的補助 料金改定 	<ul style="list-style-type: none"> プール制区間については、 コンセクション期間の延長 公的補助 料金改定 	<ul style="list-style-type: none"> コンセクション期間の延長 公的（直接）補助 上記の2方法の組合せ、または、両方で合意された他の方法 	<ul style="list-style-type: none"> 概ね5年ごとの協定変更により財政のリバランスが可能である。 地震等の大規模災害時の復旧の場合、機構經由で国からの補助金制度が有る。 （・本四公団で、国が一部債務引受した例有り。） 	
会社が支払う国等への税金、コンセクション料	<ul style="list-style-type: none"> 地方税：コンセクション終了時に国に返還する資産は固定資産税が非課税であり、国に返還しない資産には課税される。 国税：料金にかかる付加価値税（VAT）は19.8%である。会社の利益に法人税がかかる。 国への納付金がある（国有地使料、国土整備税）。 会社に超過利益が発生した場合は、超過額を国に納付する。 	<ul style="list-style-type: none"> 地方税：コンセクション終了時に国に返還する資産は固定資産税が非課税であり、国に返還しない資産には課税される。 国税：料金にかかる付加価値税（VAT）は20%である。会社の利益に法人税がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地方税：固定資産税は非課税である（平成27年度まで規定、サービステリア等会社資産等は課税） 国税：料金にかかる消費税は5%である。会社の利益に法人税がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地方税：コンセクション終了時に国に返還する資産は固定資産税が非課税であり、国に返還しない資産には課税される。 国税：料金にかかる付加価値税（VAT）は、21%である。会社の利益に法人税がかかる。 	
コンセクションに固有の国への支払い	<ul style="list-style-type: none"> 従前は、料金収入の1%をコンセクション料として国に納付していた。 2007年より料金収入の2.4%に増額、その一部が ANAS の監査費用に充てられている。 サービステリアからのサブ・コンセクション料収入の2%を ANAS に納付している 	<ul style="list-style-type: none"> 従前は、料金収入の1%をコンセクション料として国に納付していた。 2007年より料金収入の2.4%に増額、その一部が ANAS の監査費用に充てられている。 サービステリアからのサブ・コンセクション料収入の2%を ANAS に納付している 	<ul style="list-style-type: none"> 毎年払うコンセクション料は無い。 特に、採算性の良い事業では、入札時に提案し、契約時に国に一括して支払う制度がある。この額の多寡が落札者決定の大きな要因となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 毎年払うコンセクション料は無い。 特に、採算性の良い事業では、入札時に提案し、契約時に国に一括して支払う制度がある。この額の多寡が落札者決定の大きな要因となる。 	

図表 8-5 各国との比較 5

項目	フランス	イタリア	スペイン	ポルトガル	日本
料金水準 と契約期 間	<ul style="list-style-type: none"> コンセンションごとに契約、仕様書の内容を国務院指令で決定されている。 2030.12.31まで(COFIRROUTE A86 以外の場合) 上限：通常 75 年だが 85 年の例もある (モンブラントンネル) 	<ul style="list-style-type: none"> 2038.12.31 まで (Autostrade 社の場合) 最長：78 年 	<ul style="list-style-type: none"> 2003 年の PPP 法で短縮された。 上限 40 年 (60 年まで延長可能) 管理有料の場合は、上限は 20 年 PPP 法以前は、長い契約がある 	<ul style="list-style-type: none"> 上限 30 年 	<ul style="list-style-type: none"> 2005 年 10 月から 45 年以内(6 社共通) の償還が法定されている。
料金設定	<ul style="list-style-type: none"> 料金上限を国で決定し、入札書類に明示する。 応札時に、その範囲で会社が料金と契約期間を提案し、最終的には国と合意する。 対距離制である。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金上限を国で決定し、入札書類に明示する。 応札時に、その範囲で会社が料金と契約期間を提案し、最終的には国と合意する。 対距離制である。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金上限を国で決定し、入札書類に明示する。 応札時に、その範囲で会社が料金と契約期間を提案し、最終的には国と合意する。 対距離制である。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金上限を国で決定し、入札書類に明示する。 応札時に、その範囲で会社が料金と契約期間を提案し、最終的には国と合意する。 対距離制である。 	<ul style="list-style-type: none"> 国の許可による (投資額+管理費を料金で償還)。 対距離制である (都市部は圏域ごとに均一)。
料金改定式	<ul style="list-style-type: none"> コンセンション契約に考え方が規定される。 インフレ率と財政状況、投資状況を考慮して、5 年毎の業務契約改定時に料金公式を改定する。 $\Delta T \leq a\Delta P + b$ $\Delta T: \text{料金の改定率}$ $\Delta P: \text{インフレ率}$ <ul style="list-style-type: none"> a : 管理費用等を考慮 b : 投資を考慮 <ul style="list-style-type: none"> 料金は、料金公式を使って毎年改定される。 民営化後、国が厳しく査定する傾向にある。2007 年 APRR 社等では、値上げ率が圧縮した。なお、会計検査院により、料金決定基準が不明確とする報告書提出されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 通行料金は 5 年毎に見直される。 2007 年までの料金改定式 $\Delta T \leq \Delta P - X + \beta \Delta Q$ ΔT: 料金の改定率 ΔP: インフレ率 X : 生産性向上率等 ΔQ: サービスの質指標の変動 β: 係数 (0~0.5) 料金は、毎年、料金改定式を使って会社が ANAS に申請する。 認可後、改定が実施される。 最近、ANAS が厳しく査定する仕組みに法律を改定した。 2008 年からの料金改定式 $\Delta T = \Delta P - X + K$ K : 投資実績を反映する係数 ($\beta \Delta Q$ を含めることができる) 	<ul style="list-style-type: none"> 料金の改定は、毎年、法律で定められた公式に基づいて行われる。 料金の改定は、インフレ率と交通量の予測値と実績値の差により決定される。 $Cr = 1 + \Delta CPI_{average} - X$ $X = \left(\frac{1}{100} \right) \times \left[\frac{(AADT_r - AADT_p)}{AADT_p} \right]$ <ul style="list-style-type: none"> C_r = 料金改定率 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 $AADT_p$ = 予測日平均交通量 	<ul style="list-style-type: none"> インフレ率の 90%以内である。実態として 90%より低い値を採用したことはない。国もそれを認めている。 $\Delta T = 0.9 * \Delta P$ $\Delta T: \text{料金の改定率}$ $\Delta P: \text{インフレ率}$	—
適正な管理、国の監理、モニタリングについて	<ul style="list-style-type: none"> 維持修繕計画を国に提出 (修繕工事など一部承認) 後、工事を実施する。 国に返還する 5 年前に維持修繕計画を作成し、保証金を国に支払う。 国が工事を完了検査、監督を行う。 事業により、国が詳細設計、施工チームを組織し、支援する事がある。(ノルマンディー橋：地元商工会議所が事業主体、ミヨー橋：途中からコンセンションに変更) 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画を国に提出する。 新しい法律の中で、プログレス条項があり、時代の変化、技術進捗に応じた適正な管理を行う義務が会社にある。 コンセンションの監督は公共事業省有料道路管理部門 (公共事業省品質、維持状態は国 (Inspector) を各地方先頭局に Inspector を配置) が検査、監督を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画と運営・維持管理マニュアルを国に提出し承認を得る。 交通量が増加すると車線数増が義務が契約で決められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画と運営・維持管理マニュアルを国に提出し承認を得る。 交通量が増加すると車線数増が義務が契約で決められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 会社は法律及び協定により常時良好な状態に保つことが求められている。 協定締結に際して、維持、修繕その他の管理の仕様書を機構に提出する。 国が工事完成検査を実施する (資産の現地確認を必要に応じ機構が実施する)。 会社は機構に毎年、管理の実施状況を報告する (機構は必要に応じ管理の実地確認を実施する)。 (このほか会計検査院、国税庁等の検査、調査等がある。)
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> 維持修繕計画を国に提出 (修繕工事など一部承認) 後、工事を実施する。 国に返還する 5 年前に維持修繕計画を作成し、保証金を国に支払う。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画を国に提出する。 新しい法律の中で、プログレス条項があり、時代の変化、技術進捗に応じた適正な管理を行う義務が会社にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画を国に提出する。 新しい法律の中で、プログレス条項があり、時代の変化、技術進捗に応じた適正な管理を行う義務が会社にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画と運営・維持管理マニュアルを国に提出し承認を得る。 交通量が増加すると車線数増が義務が契約で決められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画と運営・維持管理マニュアルを国に提出し承認を得る。 交通量が増加すると車線数増が義務が契約で決められている。
監査等	<ul style="list-style-type: none"> 国が工事を完了検査、監督を行う。 事業により、国が詳細設計、施工チームを組織し、支援する事がある。(ノルマンディー橋：地元商工会議所が事業主体、ミヨー橋：途中からコンセンションに変更) 	<ul style="list-style-type: none"> コンセンションの監督は公共事業省有料道路管理部門 (公共事業省品質、維持状態は国 (Inspector) を各地方先頭局に Inspector を配置) が検査、監督を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画を国に提出する。 新しい法律の中で、プログレス条項があり、時代の変化、技術進捗に応じた適正な管理を行う義務が会社にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画と運営・維持管理マニュアルを国に提出し承認を得る。 交通量が増加すると車線数増が義務が契約で決められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質管理計画と運営・維持管理マニュアルを国に提出し承認を得る。 交通量が増加すると車線数増が義務が契約で決められている。

図表 8-6 各国との比較 6

項目		フランス	イタリア	スペイン	ポルトガル	日本
適正な管理、国の監査、モニタリングについて	適正な管理を行うイオンセンティブ（ボーナス）	<ul style="list-style-type: none"> 明確な規定は無い。 	<ul style="list-style-type: none"> 路面状態、事故率等の管理水準、改善により（従来方式）、あるいは適切な投資を行うことにより（新方式）料金改定が有利に行える。 	<ul style="list-style-type: none"> 一定の基準を（安全性、料金所の待ち時間、維持状態等）クリアすれば、契約期間を延長（最長5年）できる。 Ocana 道路の例：安全性向上36年→40年 	<ul style="list-style-type: none"> 契約上のイオンセンティブは道路安全指数の減少、車線閉鎖時間等である。 品質管理計画を作成し、国の基準の安全性などをクリアすればボーナスがもたらえる。 	<ul style="list-style-type: none"> 機構との協定に基づき、会社は仕様書等に従って管理を実施する。 会社はアウトカム指標の目標と実績を公表し、それを機構、及び、国が確認しているが、イオンセンティブ及びペナルティはない。
	ペナルティ	<ul style="list-style-type: none"> ペナルティ、契約放棄の条項がある 民営化に伴い、コンセッション契約を変更し、義務違反に対し、国は、ペナルティを課すことが出来るようになった。 - 工事の遅延 - 管理水準 - (承認無し) 交通止め 	<ul style="list-style-type: none"> ペナルティ、契約放棄の条項がある。 履行義務を実施していない場合は、料金の値上げに反映される。 	<ul style="list-style-type: none"> サービスの質の指標を設定し、目標を達成すればボーナスを、達成度が悪ければ、ペナルティを課する契約を結ぶことが出来る。 	<ul style="list-style-type: none"> 水準に達していないとされた場合、会社は適切な改善策を実施することが求められる。 場合によっては、契約に従いペナルティを課すこともある。 	
道路管理権限	交通管理	<ul style="list-style-type: none"> 通行規制は内務省の地方長官が判断し、コンセッション会社が実施する。 会社は、緊急の通行制限を行う、事後承認が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路の保全のための通行規制は、ANASに代わりコンセッション会社が行う。 交通安全のための通行規制は、警察が行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 通行止め、交通規制はコンセッション当局、交通警察の権限である。 したがって、交通規制もコンセッション当局、交通警察が行う。 緊急の場合は、会社が通行止を行い、事後報告する。 工事による交通規制は、コンセッション当局、交通警察の許可が必要である 	<ul style="list-style-type: none"> 警察のみが道路の閉鎖を行うことが出来る（事故、荒天、火事など）。 補修工事による交通規制は、コンセッション当局が交通警察の許可が必要である 	<ul style="list-style-type: none"> 公権力の行使として行うものは機構が実施する。 事実行為として行うものは会社で実施する。 通行止め等の行政権限は、機構が実施するが、供用約款に基づく「供用の拒絶」により、会社が通行止めを行うことが出来る。 交通警察による規制も並存する。
	交通規制	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な制限ルールは無い。 A86とA28に利益制限例あり 供用開始後40年間は国への納付金は無いが、その後利用可能な純利益をベースに、その一部を国に納付する(A-28の場合)。 1955年の高速道路法(道路法典L.122-4) サバン法を導入、1997年に新設区間の公開競争入札を開始 1997年の新たな方式によるコンセッションの契約書 1985年のデクレ及び5-7年毎に締結される業務契約で規定 	<ul style="list-style-type: none"> 1983年まで、Autostrade社において、資本金の8%以上の利益は国に帰属していたが、現在は無い。 1955年の高速道路法(道路法典L.122-4) 1994年にメルローニ法 1998年のコストチャレンジ指令 2007年1月の経済閣僚会議(CIPE)の指令 	<ul style="list-style-type: none"> コンセッション契約により会社の利益超過を制限する条項が盛り込まれる。(2003年のPPP法) 超過した場合「超過した利益を共有する」、「超過した利益を国に返す」方法がある。 1965年に現在のスキームのコンセッション契約が始めて締結 (1972年の高速道路法) 2003年に新たなコンセッション法を制定 2000年の法律14/2000に定められた公式 	<ul style="list-style-type: none"> 異常な交通量による異常な利益を制限するようなプロジェクトもある。 この場合、上限超過利益分配契約(upside sharing agreement)を委託者と結ぶ(新しい契約方法)。 1972年のコンセッション法 1997年のデクレにより、公開入札を規定 (2003年のBrisalとのコンセッション契約書のような契約書) (コンセッション契約書に定められた公式) 	<ul style="list-style-type: none"> 計画上、会社の利益は見込まない。 また、大幅な交通量の増加等により収入が増加しても、乗客賃付料制度により結果利益も制限される。
会社の利益	コンセッションを可能にする法律					
	競争入札規制法					
法令の整理	現スキームを規定する法律等					
	料金改定の規定					

図表 8-7 各国との比較 7

国	フランス	イタリア	スペイン	ポルトガル	日本
会社概要	フランス ASF 社	イタリア Autostrade 社	スペイン Abertis 社	ポルトガル Brisa 社	日本 6 高速道路会社
概要	関連事業としては、サービエリア、光ファイバーの事業を実施、売上げ全体の 2%程度である。	民営化後、高速道路事業に関連する分野から事業分野の拡大を開始した。	合併による豊富な資金力と高速道路のコンセンションの経験から海外を含む他部門のインフラの建設・管理に進出した。	関連事業としては、サービエリアの事業、その他一般の道路利用者へのサービエリア事業等を実施している。	サービエリア以外の事業としては、駐車場、トラクタターミナル事業からスタートし、他の事業も実施している。
サービエリア事業	・サブ・コンセンションにより実施している。	・サブ・コンセンションにより実施している。	・サブ・コンセンションにより実施している。	・サブ・コンセンションにより実施している。	・子会社が実施している。
その他事業	・ 光ファイバー網の賃貸 ・ 道路交通情報の提供	・ 光ファイバー網の賃貸 ・ 道路工事の設計・施工管理 ・ 舗装・維持事業 ・ 道路交通情報の提供 ・ 通信監視システム技術の提供 与：フィレンツェ、シエナ、ペルージャのエリア規制の監視 ・ 広告 ・ 高速道路沿道通信施設の建設 ・ 港湾施設の管理運営	・ 光ファイバー網の賃貸 ・ 駐車場の運営 ・ 物流施設の管理運営 ・ 情報通信の管理運営 ・ 空港の管理運営	・ ETC 事業車載器販売・レンタル ・ 顧客アシスタントサービス ・ 乗用車の定期点検 ・ 故障車両の修復 ・ エンジニアリング ・ 道路の維持報酬 ・ 通信機器システムの維持、ドライバーへのサービス	・ 会員カード事業 ・ Web 事業 ・ 道路交通情報等の提供 ・ 駐車場事業 ・ トラクタターミナル事業（物流の支援） ・ 高架下活用事業 ・ 駐車場、倉庫、商業施設等 ・ 不動産事業 ・ 保険代理店、旅行事業 ・ 広告事業 ・ 橋梁維持管理業務の受託
関連事業の規定	コンセンション仕様書にて規定されている。(コンセンション当局の認可が必要)	規制なし	高速道路法が 1999 年に改正され関連事業への進出が許可された。	コンセンション契約の仕様書にて規定されている。(コンセンション当局の許可が必要)	規制なし
海外進出状況のうち高速道路事業	1 カ国 1 カ国	5 カ国 5 カ国	18 カ国 9 カ国	2 カ国 2 カ国	(技術移転、技術者の派遣等は一部実施している。)
収入内訳	・ 料金収入：98% ・ サービエリアの使用料：1.5% ・ 光ファイバー網の使用料：0.5% (以上 2006 年度)	・ 料金収入：85% ・ 契約収入 (舗装設計・モニタリング・維持管理の事業収入)：0.7% ・ サービエリア：5.6% ・ 技術供与・広告：5.3% ・ 臨時収入 (保険等)：0.2% ・ その他：3.2% (以上 2006 年度)	・ 高速道路事業：76% ・ 駐車場事業：4% ・ 物流施設の管理運営：1% ・ 情報通信事業：11% ・ 空港事業：8% (以上 2006 年度) 内高速道路事業内訳 ・ 料金収入：97.27% ・ サービエリア&ガソリンス使用料：1.90% ・ 通信事業：0.05% ・ その他：0.78%	・ 料金収入：91.2% ・ 車両点検：3.9% ・ サービエリア：1.9% ・ エンジニアリング：1.3% ・ ETC 事業：0.9% ・ アシスタント・修復：0.3% ・ 電子機器：0.3% ・ その他：0.2% (2006 年度)	・ 料金収入：93.2% ・ 関連事業：6.8% 内受託事業等の収入：5.5%
公的支援制度	公的支援 (補助、免税など) はない。	公的支援 (補助、免税など) はない。	公的支援 (補助、免税など) はない。	公的支援 (補助、免税など) はない。	公的支援 (補助、免税など) はない。