

第9章 現地調査の概要

9-1 調査機関の概要

今回の調査において現地調査を実施した。
訪問した調査機関の概要は以下の表の通りである。

国	機関等	概要
スペイン	マドリッド工科大学 バサロ教授	マドリッド工科大学の交通部門の教授で、有料道路のコンセッションの制度に関する知見が広い専門家である。また、公共事業省の道路総局のコンサルタントもしており、2003年のコンセッション法の作成にも参画している。
	スペイン高速道路 会社協会 (ASETA)	スペインの高速道路会社協会で、スペインの有料高速道路のコンセッションを受託している会社が会員である。 会員会社の倫理向上、会員会社の対外的窓口として国内的、国際的な問題に対応、会員会社のサービス向上のための技術開発、技術移転の活動等の業務を行っている。
	Cintra 社	スペインで大手の高速道路会社である。全世界で 20 路線、約 2,500km の高速道路を管理している (2006 年時点)。欧州の他、北南米(カナダ、チリ)等の高速道路のコンセッションに参加している。米国のシカゴ及びインディアナ有料道路のコンセッションを受託中である。大株主はスペインの大手建設会社 Ferrovial である (62%の株式を所有)。
	Abertis 社	スペインで最大手の高速道路会社であり、国内の有料道路の 59%に相当する 1500km 以上の高速道路を管理している。欧州の他、南米(コロンビア・チリ・アルゼンチン等)、南ア等で道路のコンセッションに参加している。大株主はカタロニア預託公庫とスペインの最大手建設会社の Dragados 社である。
ポルトガル	ポルトガル道路庁	有料の高速道路のコンセッション契約の委託者、シャドウトル方式のコンセッションの委託者でもある。有料高速道路 33,000km を含む国道 165,500km の管理を行っている。最近、シャドウトル方式の有料化の検討を行っている。
	ポルトガル道路協 会 (APCAP)	2001 年設立のポルトガルの高速道路会社の協会である。ポルトガルの有料高速道路のコンセッションを受託している会社が会員である。会員利益のため、情報交換、ETC、環境・安全対策、通信監視システム等についての研究開発を行っている。
	BRISA 社	ポルトガルで最大手の高速道路会社である。以前は国が株式を有していたが 1997 年から国の保有株を売却し現在完全民営化済みである。現在 1,106km の有料道路を管理している。1980 年代は EU の支援を得たこともあったが、現在は経営が安定している。南米(ブラジル)の道路のコンセッションに参加し、アメリカの有料道路事業への参入を図る。
	Mota-Engil 社	ポルトガルで Brisa 社に次ぐ高速道路会社である。現在、ポルトガルの北部を中心に有料高速道路とシャドウトルの約 600km のコンセッションを有しておりその 60%は有料である。ポルトガル随一の建設会社でもある。スペインに進出しており、東欧、アメリカに進出計画がある。

9-2 ヒアリング結果

ここでは、各機関に対するヒアリング結果の要旨を掲載する。

(1) マドリッド工科大学 バサロ教授

日時：2007年11月20日(火) 14:00~16:00

場所：マドリッド工科大学 バサロ教授執務室

(高速道路会社の利益)

- ・ 会社の利益を規制するメカニズムは2つある。
1番目の方法は2003年のコンセッション法によって認められたものであるが、契約の中で、通行料収入額の上限を設け、これを上回る超過収入の一部を国に返す方法である。下限を下回る場合は契約条件を見直すことを認めている。2番目の方法はSPPL(契約の中で採用することが出来る変動金利型貸付金)であり、交通量が予測より多い場合は金利を上昇させ、交通量が予測より少ない場合は金利を少なくする方式で交通量予測に関するリスクを緩和する。
- ・ 運営費はフランスの半分であるので、会社は利益を上げる機会が多いので、競争入札には多くの会社が参加し競争は激しい。

(事業が破綻した場合の国の保証)

- ・ 会社事業が破綻した際、投資額から減価償却費を差し引いた額を国が保証することは、スペインの法律の中で一番重要な条項である。会社が貸し付けを受ける場合、銀行は債務保証を要求し、政府が保証を与える。会社が破綻した場合は、未返済額は政府が払うことになっている。従って、他国のコンセッションに比べて会社の借入金の金利は安い。政府保証は、減価償却費を差し引いた額だけなので、プロジェクトファイナンスや交通量予測をしっかりやることが重要である。

(高速道路の料金と特定財源)

- ・ スペインのガソリン税はイギリスの半額であり、EU内では安い。ガソリン税が高く道路整備に回していないとの議論はあるが、重要な財源であるので、歴代政府も簡単には変更しない。
- ・ スペインはEUに入ったおかげでEUの資金が回ってきてインフラ整備をしたが、EUは拡大し、他の周辺国に資金を与える立場となっており、道路整備財源にも不安材料は多い。そういう意味でも民間活力を利用したコンセッション契約は重要である。

(契約期間)

- ・ 2003年のコンセッション法以降、コンセッション期間は、道路建設の場合は最大40年、既存道路は20年となった。しかし、自然災害によって損害を受けた場合や交通量が予測の下限値より少ない場合は、60年まで延長可能である。この条項は法律ではなく、この契約書の中で盛り込む。

(Progress 条項)

- ・ Progress 条項の導入の趣旨は、例えば、更新・維持補修等について、新しい技術が開発されて、その技術を使用するように要求しても、契約に入っていないので出来ない、その費用の支払いをして欲しいと会社が主張することが考えられる。契約書の中で、会社の要求事項、技術事項に合わせて、合意の範囲内で自分の負担でやってもらうことにした。

(国の助成制度)

- ・ 採算性が低い工事に対して政府は補助金を拠出可能である。入札時に補助金を低く抑えた会社が落札できることが多い。最近では単純な補助金は少なく、前述のSPPLの方が多く。
- ・ 入札時に会社は独自に交通量予測を行うが、予想を下回った場合は政府に頼る場合もある。政府は、会社が倒産すると責任が問われるので、交渉の余地が出てくる。

(シャドウトル方式)

- ・ シャドウトル方式は長期間の支払いになるのでどうするのか議論があった。この解決のために、EUで新しい会計基準を作った。シャドウトルは交通量や品質に応じた支払いなので、予め支払金額が決まらない。従って、会計上も長期間の計上となった。

(2) スペイン高速道路会社協会 (ASETA)

日時：2007年11月20日(火) 16:30~17:30

場所：ASETA 会議室

(ASETA の構成)

- ASETA に加盟している有料道路管理運営コンセッション会社は、30社である。

(国営高速道路会社：ENA の民営化)

- 70年代のオイルショックの打撃を受け、民間4社が国営化された。このため、国営高速道路会社(ENA)という国営企業が設立されたが、3年前に全て民営化された。

(有料高速道路延長)

- 有料高速道路(Autopista)の延長は、約3,100km、工事・計画中も含めると約4,500km。

(コンセッション期間に関するスキーム)

- バスク地方のAP-8(2区間)は、有料高速道路のコンセッション期間終了後、バスク州政府に返還され、そのまま州が有料高速道路運営している。
- どのコンセッション契約にも期間がある。終了すればコンセッション当局に返還されるが、その後どうするかは当局が決めることである。ただし、コンセッション期間中に、車線の増加やトンネルの建設の必要が出てきたりして会社の財政的負担が増加する場合には、当局は、コンセッション期間の延長に応じることもある。

(コンセッション契約の入札)

- コンセッション契約の入札に当たっては、国もしくは地方政府(自治州)が入札手続きを行い、入札の前に案件調査を行う。公共事業省が具体的なプロジェクトを立案し、環境影響調査を終えた後に入札を行う。公開入札の募集情報、入札結果(約3ヶ月後)とも官報で公表される。
- コンセッションは、1972年の法律から始まり、2003年に新しいコンセッション法が成立し、コンセッション期間は40年までとなった(最大で60年)。コンセッション契約における、主たる要素はコンセッション期間と料金であり、応札企業は、これらを提案する。

(高速道路料金の改正)

- コンセッション会社は料金改定公式に従い、毎年、料金を改定する権利を有する。この料金改正は、消費者物価指数、交通量の実際と予測の差異が考慮される。料金の値上げ幅がなるべく問題を引き起こさないよう、料金改定式は、契約時に規定されるようになっている。

(国の助成制度)

- 現在のコンセッション契約では、民間会社が自身で資金調達を行い、リスクを負担する。SPPLによる貸し付けはあるが、補助金はなくなる傾向にある。SPPLは、政府の方から入札の条件の中で提案することがあるが、その場合も会社の方で検討して必要かどうかを決めることとなる。

(国の適正な管理)

- 公共事業省の各地方部局に、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もち、品質をチェックしている。最近の契約では、渋滞や事故が少ない、走行時間が短い等の品質の指標を満たせば、コンセッション期間を延長しても良いという規定が盛り込まれた契約もある。公式に認められた指標はない。事故率、料金所での待ち時間等をどのように算定すべきかについて、ASETAは公共事業省に提案しているところである。

(ETC)

- ETCはEU基準に従っている。スペインの特徴は、様々な企業が参加し、また、クレジットカードが普及していることから、銀行が車載器(オン・ボード・ユニット)を発行している点にある。オンボードユニットはクレジットカード類似のものである。各高速道路運営会社は銀行から購入して配布している。銀行によって発行料金は違い、高額預金者には無料で発行するなどの工夫をしている。道路には車種を感知できるセンサー(アンテナ、カメラ等)が設置されているので、車種を変えても問題は起こらない。

(3) Cintra 社

日時：2007年11月21日（水） 10：00～12：00

場所：Cintra 社会議室

(国、地方公共団体への税金)

- 全ての高速道路会社は法人税を払っている。付加価値税（VAT）に関しては、道路会社には特別税率の7%を適用（通常は16%）。また50km所有していれば25km分の固定資産税がかかる。これは地方税で地方自治体が課税する。

(コンセッション契約の入札)

- 会社としてどのような点を考慮して入札に望むかは国（または契約）によって異なる。ある入札の募集がなされ条件が明示される。重要な基準は、建設及び材料の品質が第一である。行政当局は発表時に基本的デザインを提示し、会社は具体的にどうするのか詳しく提案する。
- 会社は財務体質が健全であることを証明する必要がある。以前は自己資本が豊富で債務が少ないことが評価された。また SPPL がどのくらい必要かも評価される。料金水準も評価材料の1つである。
- 各社が技術的にアクセス道路を増やすとか渋滞減らすなどの提案を行うので、それが評価に反映される。料金でも、一般道路が混んでいる時に割引することなども評価される。地域住民への割引もある。技術的な差は主観的になりがちだが、料金水準、SPPL は客観性が高いので重要視される。

(マドリッドの有料放射道路と無料環状道路の抱き合わせ契約)

- Cintra 社では R4（マドリッドの放射道路）の料金収入で M50（マドリッドの環状道路）の資金調達を行ったこともある。R4 が M50 と繋がっていて、M50 は無料であり、コンセッション期間は65年間であった。資金調達は自己資本と債務借入れで、6～7億ユーロの総資金うち、5.5億ユーロを銀行から借入れている。入札参加時は土地に収用に7200万ユーロかかると想定していたが、行政裁判所の裁定により4億ユーロまで膨れた。7200万ユーロとの差がありすぎたので、政府と交渉して決着した。

(料金水準)

- 1kmあたりの費用は地域によって異なる。通行料金決定にあたっては、政府が抑制することもある。料金で採算が取れるか、政治的動きがあるのかなどいろいろな要素を考慮しなければいけない。料金の改定は公式があり、消費者物価指数の95%まで考慮される（例えば消費者物価指数が3%上昇なら料金改定率は2.9%など）。この改定式は全てのコンセッションに同じように適用される。

(Cintra 社とプロジェクト会社の関係)

- 新しい契約を落札すると、新しいプロジェクト会社を作って、全ての責任は、Cintra 社本体でなくその会社が負う。Cintra 社に責任は全く及ばない。
- プロジェクトは2つの段階に分けて考えた方がよい。第一段階で Cintra 社が入札に参加し、資本参加の条件を決める。第二段階でプロジェクト会社が契約書にサインし、それ以降の責任を追う。資金調達を考えるのもプロジェクト会社。

(Cintra 社の強み)

- マッコーリーは投資に関して非常にアグレッシブな側面を持つ。我々は投資に関する同様なアグレッシブさと管理・維持等の保守的な面の両方を持つ。Ferrovial 社は建設事業の経験が豊富であり、品質も良く、リスク管理にも精通しており、Cintra 社は Ferrovial 社に属しているので、いろいろなリスクコストも低減できる。

(4) Abertis 社

日時：2007年11月23日（金） 10：00～12：00

場所：Abertis 社会議室

(国、地方自治体への税金)

- ・ 会社資産に課される税金は地方税である。1980年代までは、固定資産税は95%が免税措置というか控除の対象となっていた。90年代以降は課税されるようになった。企業はこのことを承知しており、税金と料金収入を計算して、予想を立てて分析して、どんな料金をオファーするかと言うのを決定している。地方行政当局がいろいろな理由で税を新しく作ったり変更したりすることがあるが、コンセッション会社の基本的な部分に影響しないような額であれば、そのまま受け入れている。
- ・ この地方税は付加価値税や法人税よりずっと低い。例えば、法人税は利益の約30%である。この地方税は資産の25%に対して1%だから法人税に比べれば非常に少ない。以前95%までの減免措置を受けていた道路は、そのままそれが継続されている。新しい地方税は90年度以降の契約にだけ適用される。
- ・ フランスを比べて見ると、利益率はスペインの方が20%も多い。何故なら、フランスでは法人税が34%～35%でそんなにスペインとは変わらないが、固定資産に関連する税が高いからである。
- ・ シャドウトルの場合には、このような地方税は一切課税されない。

(適正な管理のための国の役割)

- ・ 公共事業省の検査官が各地方部局にいる。元々は国道を管理する者である。検査官は、高速道路の情報提供を定期的にコンセッション会社に要求するか、或いは実地検査をする。
- ・ 特殊車両は、事前にコンセッション会社に申請する。コンセッション会社は、他の車両やインフラへの影響を考慮し回答をする。違反を見つけたら、警察に連絡、警察がその車両に対して取締りや追跡を行う。
- ・ 交通事故が発生した場合の通行止めの判断は、全てコンセッション会社が行う。コンセッション会社が実施後、担当の検査官に連絡すると、検査官はその重要度に応じて行政当局に報告する。場合によっては、行政当局は、その重要度に応じて、コンセッション会社に罰金を課すこともある。利用者に害を与える場合は、直ちにコンセッション会社の責任で必要な措置をとらなければいけない。コンセッション会社と交通警察、担当検査官の間には、絶えず密接なコミュニケーションがある。会社の措置については、両者にもすぐに連絡が行っている。
- ・ 高速道路のコンセッションに関する政府代表部（人数は25人程度）が公共事業省の中にあり、技術的なこととは関係なく、例えば料金とか、契約の内容の変更とか、会社の状況とか、毎年の会社の決算報告を提出させ、チェックし、承認することとなっている。
- ・ 検査官は道路総局に属している。道路総局の方は、公共事業省の中の非常に大きい組織で、25,000 kmの国道の企画とか建設とか維持管理をやっている。

(ETC)

- ・ ETCの車種判別でセンサー、アンテナだけでなく、地下に光ファイバーが埋め、それによって車両の軸数を計測するなどして車種を判定するシステムになっている。コンセッション会社は、高速道路の建設だけでなく、料金所の設備とか、料金の徴収に必要なシステムにかかわる費用も負担する。この業務の中に技術開発、技術革新を盛り込んでいくことで、それが全国的な世界中にも標準的に広がっていくだろうし、会社のイメージ、業容、利用者のサービスの向上のためにも必要な投資だと考えている。

(高速道路の料金)

- ・ 料金は対距離だが、1km当たりの平均の料金水準は区間によって異なり、乗用車は平均では1km当たり8セント、長いトンネルや高い橋の建設がある場合は、1km当たり15セントである。また、普通のトラックでは平均で10～12セント、それよりも大型のトラックで15セントとなっている。

(5) ポルトガル道路庁

日時：2007年11月26日(月) 10:00~12:00

場所：ポルトガル道路庁会議室

(高速道路の効果)

- ポルトガルでは経済成長率よりも交通増加率の方が高くなっている。高速道路整備の社会経済的効果として、リスボンと他の都市との走行時間の短縮が挙げられる。

(リスク配分)

- 端的に言えば計画に伴うリスクは国が分担し、設計に伴うリスクは民間会社が分担する。不可抗力の場合は加入が義務化されている保険で支払うが、保険でカバーできない分は政府が支払う。
- 有料道路の補助金については、これまでの例ではBrisa社の場合は投資額の20%。アトランティコ社は用地費を政府が払っており、その割合は10%程度。Aenor社の場合は5%。但し最近の入札では、政府がむしろ納付金を受け取る方向にある。
- 入札段階で、契約期間にどのような工事(大規模改築の必要)を行うかを定めているので、投資額も大体分かっている。料金改定率は消費者物価指数に連動している。
- ポルトガルの場合は日本ほど災害がないので、災害リスクは低い。保険の加入体制は、会社によって異なっている。

(適切な管理のための方策)

- 品質管理計画、マニュアルを会社は提出しなければならない。それを政府が評価し、要修正事項があればコンセッション会社に指示する。これを守らないとボーナスがもらえない。路線の閉鎖時間も指標となる。事故率が高くなれば罰金もある。評価によってコンセッション期間を変更することはない。
- 道路庁には有料道路コンセッション部門があり、それが入札担当と管理運営担当とに分かれている。実際は、道路局の他の部門(国道を管理する部門等)が協力して、活動している。道路庁のコンセッション部門は技術・サービスに関する監督を行い、IGF(財務省の関連機関)は財務に関する監督を行う。
- いままで会社の経営が悪くなったときに道路庁が介入した例はないが、道路庁は、政府の予算に依存しているので、政府以外の資金を投入できるように民営化を考えている。
- 災害が発生した場合でも警察にしか通行止めをする権限はない。火災や事故の場合も警察に通報して、判断を仰ぐことになる。

(料金値上げ)

- 契約で消費者物価上昇率の90%まで値上げできることとなっており、毎年値上げを実施している。コンセッション会社は最大の料金を徴収したいので、会社が90%未満の値上げを提案したことはない。

(会社が支払う税金)

- 付加価値税は最近17%から21%に上がったばかりで、原因は政府の債務の返済のためであり、高速道路料金にも適用され続けるだろう。ポルトガルでは、固定資産税はない。

(6) ポルトガル道路協会 (APCAP)

日時：2007年11月26日(月) 15:00~17:00

場所：APCAP 会議室

(APCAP の構成)

- ・ 会員メンバーは有料道路を管理するポルトガル企業である。Brisa 社は、スペインの資金 (Abertis 社)、Lusoponte 社は、オーストラリアの資金 (マッコーリー) が入っているが、主要な株主はポルトガル企業である。
- ・ EU の補助金があるが、シャドウトル方式の場合、リアルトル方式と比較し補助金が多くなる。スペイン/ポルトガル国境の道路建設は、人口の少ない地域で、補助金が必要であった。
- ・ Lusoponte 社の建設費(長大橋を含む)の67%は、EU の結束基金や欧州投資銀行から調達されている。シャドウトルとリアルトルの場合で、資金調達方法に関して特に違いがあるわけではない。協会としては、シャドウトルは、その時の政権の方針(予算付け)に左右されるので、リアルトルの有料道路をつくるべきであると考えている。
- ・ 新たに協会に参加するのは高速道路会社は Lusolisboa 社で Mota-Engil のグループに属している。今年初めてのコンセッション契約を結んだばかりの会社である。もう一つの Douro-Littoral 社もコンセッション契約を締結したら加入する予定である。来年、政府は7つのコンセッション入札を行う予定であり加盟会社の数も今後も増える予定である。

(リスク配分)

- ・ 法律リスク (general legislation risk) は法人税率、消費税率の変更のようなもので、法令リスク (specific laws risk) は道路関係法令の変更リスクである。政府と会社のどちらがリスクを負うか、境界を設定するのは難しい、契約モデルにより異なる。Brisa 社でも(古いもの、海岸線部の子会社、Austrad-Atlantico 社の)3種類の契約モデルがある。また、Mota-Engil 社では子会社の Lusolisboa 社がリスボンの道路のメンテナンスだけを契約している。さらにシャドウトルもあり、リスク配分の考え方はそれぞれ異なると考えられる。詳しいことは会社に聞かれた方がよいが、法令の一般的な変更の場合、リスク負担はコンセッション会社となる。現在、二輪車の安全対策、防護柵の設置費用をどちらが負担するかが議論になっている。いずれにせよ、契約ごとに異なる。

(建設費、維持費)

- ・ 建設コストと維持・運営コストに関しては、現在の方が昔に比べて、環境問題における法的制約、安全設備、モニタリング設備費用が大きいので、高くなっているのは確かであろう。維持費は路線の立地する地形によっても変わる。また、来年政府が行う7つのコンセッションには、維持だけのコンセッションも含まれている。大規模な構造物がない場合で、1km当たりの建設費は300万ユーロ(約5億円)となっている。リスボン近くであれば、3倍、4倍に跳ね上がるだろう。

(大型車の料金、特殊車両)

- ・ 高速道路に大型車を通す政策は以前はあったが、この場合、環境面というよりは、経済的な理由から大型車料金を下げた。現在の EU の議論は、ドイツが大型車課金を始めたように、環境面の問題からもっと大型車に払わせるという方向である。これは、大型車が乗用車ほど払っていない、という認識に基づいている。さらには、欧州間での調整が不可欠になっている。
- ・ 運送会社が60tの車両の通行を要求している。60t車両も通れるが特別車両となる。

(ETC の不正通行対策)

- ・ ETC の違反者に関しては、写真を撮って請求しているが写真の質はかなりよい。警察でもそのまま使えるものが多く、技術的にそれほど問題はない。不払い者に対する措置の手続きの煩雑さに問題がある。

(7) Brisa 社

日時：2007年11月27日（火） 10:00~12:00

場所：Brisa 社会議室

(入札の評価方法)

- ・ 政府の計画案の提案はだいたい 400m 幅を示すのみである。会社は応札時にかなり自由に詳細設計を提案でき、自由裁量の余地が多い。
- ・ 政府の環境アセスメント (EIA) は 1/5000 の精度で、各種対策を民間会社がいろいろ工夫する。環境アセスメントをやり直すことはない。例えば、会社はトンネル、橋梁といった構造物など、どのように建設するかを提案できる。
- ・ 環境対策が必要な地点、項目（騒音等）が指定され、どのように設計するかを会社側が提案する。入札時の評価は、幾つかの評価項目グループがあり、政府への納入額の多寡 (30%)、技術提案の評価 (40%)、財務（資金調達先、ファイナンシャルリスク）評価 (30%) というように分類評価される。
- ・ ポルトガルの入札の特徴としては、プロポーザル提出時点で建設、資金調達、維持などの会社の体制（下請け建設会社、金融機関、維持管理業者など）をすべて決めさせられる点がある。これは、アメリカ、スペイン、ブラジルとも違う。
- ・ もう一つのポルトガルの特徴としては、第一次審査で 2 社を選択してネゴシ 2 社に応札させ、落札者を決める。アメリカでは最初に例えば 11 社の応募者から 5 社を選定し、その後入札を実施して落札業者を選定する。

(会社の利益)

- ・ 従来のコンセッションと新しいコンセッションモデルは違う。新しいモデルでは、契約に含まれれば、サービスエリア（レストラン、ホテル等）の利益等を政府とシェアする。具体的には Brisa 社の以前の契約ではシェアしていないが、AEA 社あるいは Douro Litoral 社といった子会社はシェアしている。
- ・ 平均交通量、収益率、財務構造等についてはベースケースが契約で定められており、例えば当初の償還期間 10 年の債券を 20 年の債券に変えるなどして差益がでた際には、政府と利益をシェアしなければならない。
- ・ また、ベースケースで定められた数を超えてサービスエリアを新設する場合は、その利益配分について政府と交渉することになる。
- ・ コンセッション契約の新しいモデルでの重要点は、コンセッションバランスを崩すような事態が発生した場合、政府との再交渉が可能であることである。

(適切な管理のための方策)

- ・ 建設の工法等については入札書に詳しく書かれてないので会社独自に検討する。維持・運営時には品質のレベルを確保するため事故数、閉鎖時間、事故処理時間、救急車到着時間などの指標を用いる。
- ・ 中には数値基準がないものもあり、政府がそれをどのように判断するかが問題となる。ボーナス、罰金の対象は会社の提出する品質管理プランではなく、政府の定める基準である。品質に関しては、会社の経営努力の一部である。
- ・ Brisa 社は政府の水準を守るだけでなく、自身で技術認証も有しているし、技術革新も行っている。

(料金水準)

- ・ ポルトガルでは、成長率がそれほど高くないのに、物価は上がっている（インフレ率は 2.5~3%）。そのため、年々高速道路料金は高くなっているが、不満がそれほどでないのは、ETC の場合は、利用者はいくら払っているかをあまり意識していないし、サービスレベルが向上すると考えているからであると思われる。

(資金調達)

- ・ 金利は約 4%。Brisa 社の借入れはプロジェクトファイナンスではなくコーポレートファイナンス、その利子は欧州の標準利子+1%くらいである。Brisa 社の戦略は、新しいコンセッションの場合は、必ずパートナーシップを締結するというものである。Brisa 社は新しいモデルに基づく会社ではなく、既に高速道路運営を 35 年やっているのだから、他の会社とはこの点が違う。

(ETC 違反者の罰則)

- ・ ポルトガルでは、ETC 違反者の処分は、警察に告発する前に、まず違反者に手紙を発送することにより行う。罰金は、通常、最大料金の二倍くらいで、ほとんどの処理はこれで済む。オランダとチェコでも同様の措置をとる予定で問題はない。

(8) Mota-Engil 社

日時：2007年11月28日(水) 15:00~17:00

場所：Mota-Engil 社会議室

(シャドウトールとリアルトールの違い)

- ・ シャドウトールは利用者は料金を支払わないため大型車の交通量が多くなる傾向があり、リアルトールの場合は大型車構成比は8%から10%であるが、シャドウトールではその2倍位と推定される。
- ・ シャドウトールの場合に会社が抱えるリスクは、リアルトールの場合とは全然違う。シャドウトールの場合、最低交通量が設定され、これ以下の場合には国が一定額を支払う。それ以上は交通量の幅が設定され、一定の式に基づいて報酬が支払われる。上限額以上については固定額が支払われる。
- ・ シャドウトールは内陸部に多く、経済的に立ち遅れている地域に集中している。リアルトールは海岸沿いの地域に多い。

(料金水準と会社の利益)

- ・ 料金水準は北部であろうがリスボンであろうが、大体同程度である。これまでは政府が補助金を出す場合もあれば、利益をシェアしてきたこともあった。新しい契約モデルでは、利益が一定限度を超えれば、政府とシェアする形である。2004年のデクレ(政令)には、利益のシェアに関する規定がある。

(コンソーシアムの結成)

- ・ 個別のプロジェクトでは他の会社とコンソーシアム会社を結成することがよくあり、Mota-Engil 社はESPIRITO SANTO 社と結成している。

(適正な管理のための方策)

- ・ 一定の管理水準が設定されて、シャドウトールもリアルトールもこの点は同一であるが、ペナルティのみ存在する。すなわち会社はサービス水準(年間路線閉鎖時間など)を遵守しなければペナルティがあるが、但し今までペナルティを払ったことはない。道路庁は監査能力(人的資源)が不十分であるため、現在監査専門の機関を創設しようとしている。
- ・ 国への報告は、技術に関する報告書と財務に関する報告書を提出しなければならない。技術面の場合、交通量、工事内容、事故件数などを報告する。
- ・ 新設の機構はガソリン税金、コンセッション会社からの収入などを資金源とし、シャドウトールの政府負担分の資金を賄おうとしている。有料道路からの収入の管理が重要である。また、シャドウトールをリアルトールに変えようという動きこともある。

(サービスエリア)

- ・ 北部では、サービスエリアの運営の下請企業がみつからず(一定数のサービスエリアの設置運営が契約上義務づけられているため)直営で経営せざるを得ない。関連事業は、地方部では低調である。関連事業の収入に占める割合は最高で2%である。

(ETC)

- ・ ETCの普及率は国全体でそれほど差はない。平均で50%がVia Verde、18%がクレジットカードあるいはデビットカード、32%が現金といったところである。

(交通量を増加させるための企業努力、交通量リスク)

- ・ 北部では交通量を増やすための営業努力としてラジオ、新聞に広告を出しているが、割引は考えていない。割引はリスクが大きい。
- ・ 都市部と地方部でリスクはそれほど違いがあるわけではない。ただ、リスボン郊外のように交通量の多いところでは多少のリスクをとり、地方部ではリスクをとらない。
- ・ シャドウトールからリアルトールに変更する場合は、交通量が少なくなるのは確実であり、コンセッション期間を長くするなどの措置が必要である。政府の決定を拒否することは法律的にはできるが、実際には難しい。

欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ

発行日 平成 20 年 9 月 16 日

発行者 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

所在地 〒105-0003

東京都港区西新橋 2-8-6 住友不動産日比谷ビル

Tel.03-3508-5161

ホームページアドレス <http://www.jehdra.go.jp>
