

## 報告

本稿は、世界各国の高速道路政策の第3カ国目として、イタリアの道路の概要、高速即道路整備の歴史、アウトストラーダの民営化、ANASの株式会社化、最近の動き、及び我が国への示唆について報告するものである。

### イタリアの高速道路政策

西川 了一 (※)

#### 1. 道路の概要

イタリア共和国（以下イタリアと呼ぶ）は、20の州から構成される共和国であり、面積約30万1336km<sup>2</sup>（日本の約8割）、人口6006万人（2009年、日本の約半分）、国内総生産1兆5,209億ユーロ（2009年、日本の約4割）である。

イタリアは地中海に南北に長靴型に長く伸びた半島国であり、気候や地形は我が国と類似している。

2009年の輸送機関別の分担率を見ると、旅客については、道路が約92%、鉄道が約6%を占めており、貨物については、道路が約62%、水運が約22%、鉄道が約15%を占めており、いずれも道路に大きく依存している。（Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2008-2009）。

道路の分類は、高速道路、国道、地方道（県道、市町村道等）となっており、幹線道路の総延長（市町村道を除く）は、約183,704km（2008年）である。高速道路（Autostrada）の延長は6,629.0kmであり、このうち有料が5,724.4kmと無料が904.6kmである（Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2008-2009, AISCAT2009）。

イタリアでは歴史的に南北格差が大きな問題となっており、高速道路は北部の先進地域については有料でコンセッション<sup>1</sup>により、南部の後進地域については無料で整備されてきた。

道路行政はインフラ交通省（Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti）の管轄であるが、実務についてはもともと公共事業省の外局として設立されたANAS（現在は株式会社）が担当している。ANASは国道（約20,000km）及び無料高速道路の管理者、並びに有料高速道路会社のコンセッション付与権者という2つの役割を果たしてい

---

(※) 東日本高速道路㈱ 技術本部 海外事業部 海外事業専門役  
前(財)高速道路調査会 審議役（～平成23年3月）

<sup>1</sup> コンセッションとは、民間企業（あるいは公共企業）が政府との契約により、道路の設計、建設、運営、維持、資金調達等を自らの資金とリスクで行い、料金を徴収して、これらの費用を回収するものである。

る。

2009 年現在の有料高速道路のコンセッション会社別の供用延長は表 1 のとおりであり、アウトストレーダグループが約 60%を占めている (AISCAT2009)。

現在のイタリアには道路特定財源制度はない。自動車関係諸税では、自動車保有税及び燃料税が国税であるが、自動車保有税については、税額の一部を地方自治体が決定できる。自動車登録税は、数年前まで国の一般財源と地方財源に割り当てられていたが、現在は地方財源であり地方独自の加算が認められている。また地球温暖化対策の一環として、自動車登録税と保有税は、環境への影響を考慮して自動車の馬力に応じた税体系となっている。

## 2. 高速道路整備の歴史

イタリアにおける高速道路整備の歴史は、大まかには以下の 4 つの時期に区分することができる。

### (1) 1920 年代の世界最初の有料高速道路整備開始

1924 年に世界初の有料高速道路としてミラノ～ヴァレーゼ間が開通した。1928 年には道路整備を担当する国の独立の組織として国道庁を創設したことなどによって建設が進み、1941 年には供用延長は 479 k m に達していた。

### (2) 戦後のモータリゼーションの進展による整備体制の確立と 1950～60 年代の高速道路の建設の進展

第二次世界大戦による整備の停滞を経て、1946 年に国道管理庁 (ANASS) が設立され、国道及び高速道路を直接またはコンセッションにより整備することとなった。

ANASS は、1952 年に交通量の増大に伴う高速道路及び国道の整備・拡大に関する長期計画を発表し、12 年間に 28,500km の高速道路、国道等を建設し、再建、近代化を目指すこととした。1955 年にロミータ法を制定することにより、高速道路整備に有料道路制を採用することとした。

1956 年に ANASS とアウトストレーダ社 (1950 年に国営の産業復興公社 (Istituto per la Reconstruzione Industriale, 以下 I R I) の全額出資により設立) は、太陽道路と呼ばれるミラノ～ナポリ間 (約 753 km) について、最初のコンセッション契約を締結した。

この時期の政策において特筆すべき点は、料金を適切な水準に設定したうえで、厳密な採算計算を行い、償還に必要な補助金 (最大で建設費の 4 割まで) を支給していることである。この制度のもとで、モータリゼーションの進展とともに高速道路の整備は急

速に進展し、1975年には高速道路の供用延長は5,431 kmに達した。



2009年12月31日現在

出典：[www.aiscat.it](http://www.aiscat.it)

図1 イタリア高速道路網図

表 1 高速道路コンセッション会社の供用延長(2009.11.30 現在)

会社	供用中の高速道路	
	(km)	(%)
<b>アウトストラーデグループ</b>		
Autostrade per l'Italia	2,854.6	
R.A.V.	32.4	
Autostrada Torino-Savona	130.9	
S.A.T. (Societa Autostrada Tirrenica)	36.6	
Tangenziale di Napoli	20.2	
アウトストラーデ社 Meridionali	51.6	
Societa Italiana Traforo del Monte Bianco	5.8	
Strada dei Parchi	281.4	
<b>アウトストラーデグループ計</b>	<b>3,413.5</b>	<b>59.6</b>
<b>ASTM<sup>2</sup>グループ</b>		
S.A.T.A.P.	291.9	
S.I.T.A.F.(Societa Italiana Traforo Autostlade del Frejus)	82.5	
S.A.V.(Societa Autostlade Valdostane)	67.4	
A.T.I.V.A. (Autostlada Trino-Ivera-Valle D' Aosta)	155.8	
SITRASB (Societa Italiana Traforo del Gran S. Bernardo)	12.8	
<b>ASTM グループ計</b>	<b>610.4</b>	<b>10.7</b>
<b>ASTM提携会社(SIAS<sup>3</sup>グループ)</b>		
S.A.L.T.(Societa Autostrada Ligure Toscana)	154.9	
A.D.F(Autostrada dei Fiori)	113.3	
Autocamionale della Cisa	101.0	
<b>ASTM 提携会社(SIAS グループ)計</b>	<b>369.2</b>	<b>6.4</b>
<b>その他のコンセッション会社</b>		
Società delle Autostrade di Venezia e Padova	41.8	
Milano Serravalle-Milano-Tagenziali	177.6	
Autovie Venete	189.0	
Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova	182.5	
Autostrada del Brennero	314.0	
Autostrade Centro Padane	88.6	
Consorzio Autostrade Siciliane	298.4	
Autostrada Asti-Cuneo	39.4	
Autostrada Pedemontana Lombarda	0.0	
Società di Progetto Brebemi	0.0	
<b>その他計</b>	<b>1,331.3</b>	<b>23.3</b>
<b>総計</b>	<b>5724.4</b>	<b>100.0</b>

出典：AISCAT 資料、各高速道路会社 HP

<sup>2</sup> ASTM：コンセッション会社の持株会社 (AUTOSTRADA TORINO-MILANO GROUP)

<sup>3</sup> SIAS：コンセッション会社の持株会社 (SOCIETA' INIZIATIVE AUTOSTRADALI E SERVIZI GROUP)

### (3) 1970年代のオイルショック等による高速道路整備の停滞と経営不振会社の整理

1973年のオイルショックの発生を契機とする経済危機により、道路整備の行き過ぎが指摘され、1975年に高速道路の建設が凍結された。また、交通量の低下、建設費の高騰、借入金利の上昇により、多くのコンセッション会社が経営危機に陥ったため、政府は債務の肩代わり、利子補給、債務の借り換えによる長期化、救済の原資とするため上乗せ料金の導入、アウトストラードの関連・子会社化による不振会社の統廃合を実施した。

### (4) EUの政策への対応

1980年代の後半からEUの成立と深化により、加盟国に対する介入を強めてきた。高速道路に関係するものとしては以下の3つの対応を迫られた。

#### ① 公共調達規制

EUは1989年に、加盟国の平等性の原則により、公共工事の入札に関する指令<sup>4</sup>を制定し、500万ECU以上のコンセッションの付与にあたっては、国際競争の入札を義務付けた。このEU指令を国内に適用するため、イタリア政府は1994年にメルローニ法を制定した。これにより、伝統的に実施してきた新規路線のコンセッションを隣接路線の会社に随意で付与することが不可能になった。

2002年にメルローニ法を実態に合わせて改正することとし、国からの補助率の上限(50%)を撤廃し、コンセッション期間は財政上の均衡を図るために30年超も可能とし、コンセッション工事の40%以上を第三者に発注する義務を撤廃した。

#### ② 財政赤字の削減

一方で、同国政府は1999年のユーロ導入に向けて、EUから財政赤字の削減を要求されたため、国営企業を相次いで民営化し、それらの株式売却収入によって、国の債務を削減することとした。アウトストラード社も民営化の対象となり、2000年に、政府保有株式の市場及び特定株主(ベネトン関係企業)への売却により、アウトストラード社の完全民営化が実施され、約81億ユーロの売却収入をもたらした(後述)。

また、道路管理者であるANASについても1994年に独立行政法人化していたが、2002年には、国が100%出資の株式会社にし、財政支出を削減しようとしている(後述)。

#### ③ EUの交通計画との整合

自国内での増大する自動車需要に対応するとともに、EUの交通網整備計画と整合さ

---

<sup>4</sup> 指令とは、加盟国が、EUの政策を、自国の国内法を整備することによって実施を義務づける法令である。

せるため以下の計画を策定した。

- ・総合交通・ロジスティック計画（2001年）：全国一貫輸送システム(SNIT)を選定し、国家的最優先工事（10年間に新規高速道路512.7km含む）を決定した。
- ・目的法の制（2001年）：戦略的かつ国益につながるインフラ整備を促進するため、総合交通計画に含まれない事業（メッシーナ海峡横断橋等）を盛り込んで補完した。

### 3. アウトストラード社の民営化

#### (1) アウトストラード社民営化の背景と経緯

アウトストラード社は、1950年の創設以来、国営企業のIRIが株を保有する公的企業として、高速道路整備において中心的な役割を果たし、経営的にも高収益を上げていた。同国政府は1999年のユーロ導入に向けて、EUから財政赤字の削減を要求されたため、同社の株式を売却することによって、国の債務を削減しようとした。また、高速道路の建設・維持・運営に市場原理を導入し、効率化とサービスの向上を図ることとした。

この方針に沿って同国は1993年以降、アウトストラード社の民営化の準備に着手した。

まず、1994年にIRIが同社の過半の株式を保有する義務条項を廃止し、業務範囲に関連事業を含めることを可能にした。また、投下資本の8%を超える利益を国に返還させる条項を廃止した。これは関連事業により収益性を高め、収益向上のインセンティブを与えるためだった。

1997年には、新たなコンセッション協定を締結し、2003年までに17.5兆リラの投資計画の実施を条件として、コンセッション期間の終期を2018年から2038年まで20年間延長した。また、サービスの質（舗装の質や事故率）を料金改定率に反映させる方式を導入した。

以上のような準備を経て、1999年12月に同社の株式のうち57%が一般投資家に売却され、残りの部分が2000年3月に安定株主となるシュマベントット（ベネトンが支配）に売却され、民営化が完了した。

#### (2) 民営化の成果

2010年4月に発行された同社の報告書によれば、2000年の民営化によって、以下のとおり良好な成果が達成された。

- ・民営化によって、国は15年間停止していたボローニャ〜フィレンツェ間の投資計画の実施責任を民間部門に移転することができ、81億ユーロを株式売却益として得ることができた。

- ・民営化後、同社によって管理されている高速道路網の死亡事故率は、1999年の1億台キロ当たり1.14人から2009年の0.32人に72%減少し、渋滞による損失時間は2006年の980万時間が、2009年の530万時間に減少するなどサービスの質と安全性は飛躍的に向上した。

- ・アスファルトの排水性舗装はネットワークの100%に達した（舗装不可能な箇所を除く）。

- ・道路網への年間投資額は、民営化前の3億7,000万ユーロから2009年の13億1,300万ユーロとなり、約3.5倍になった。

- ・投資の増加にも関わらず、過去10年間の料金改定率（21.8%）は、インフレ率と同じだったが、1台当たりの平均料金は5.64ユーロセント/kmで、有料道路を有する他の欧州諸国の水準（ポルトガル6.20、フランス7.47、スペイン9.89）よりもかなり低かった。

- ・2009年に、イタリアのコンセッション会社が子会社に工事を発注することを禁止する規定が撤廃されたことにより、工事をPavimental（アウトストラーデが株式の72%を所有）に実施させることが可能になったため、競争入札による場合と比較して、大幅の工期短縮が可能になった。

問題点としては、工事実施のための承認手続きが非常に複雑であることを挙げており、これを克服するため地方自治体等との協力関係を推進するとしている。

今後に向けて、同社は、経済危機にあるイタリア経済の回復に貢献するため2兆5,000億円に上る道路投資を行うとしている。

### （3）民営化の評価

民営化は以上のように、国家債務の減少という目的からは、成功したとみられているが、一方で、すでに償還が完了していたコンセッション契約を20年も延長したことなどは、あまりにもアウトストラーデ社に有利な条件だったという批判もなされている。

また、これにより、本来、償還完了後無料または、料金引き下げの利益を受けることのできた利用者は、引き続き長年にわたり、インフレ連動で上昇する料金の支払いを行うことになった。したがって、この民営化は利用者の負担によって、国及びコンセッション会社が利益を得たものであったとすることができる（Greco and Ragazzi 2006）。

## 4. ANASの株式会社化

1994年から国の独立行政法人となっていたANASは、2002年に国が100%出資する株式

会社に転換された。この目的は、イタリアの国有鉄道や郵政公社が株式会社化されたのといくつかの点で共通しているとされ、例えば民間の経営を学び内部組織の効率化と近代化を図ること、金融市場における資金調達能力を高めること等が挙げられる。また2003年1月からは、国と初めて締結したコンセッション契約に基づき30年間にわたり国が所有する道路と高速道路の建設管理を「受託者」として実施することになり、従来のコンセッション会社に対する「委託・監督者」と併せて二つの役割を持つこととなった。

ANASの事業予算は、広告料やコンセッション料等によるわずかな自己収入を除き、殆どが国の財源で賄われていたが、株式会社化されたことに伴い、将来的には国からの資金が供給されないことが決定された。この方針に基づき、ANASは、道路の地方自治体への移管、有料化（後述）、サービス・エリア事業と関連事業からの収入増、海外でのエンジニアリング・サービス事業等を推進している。

このような努力により、2009年の損益計算書によれば、営業収入が13億3,300万ユーロ、営業費用が14億3,900万ユーロで、営業損失1億600万ユーロであるが、金融利益（1億500万ユーロ）と特別利益（800万ユーロ）により、税引前利益700万ユーロを達成している。

## 5. 最近の動き

### (1) アウトストラーデ社とアベルティス社の合併問題とその影響

2006年4月23日にアウトストラーデ社とスペイン最大の高速道路コンセッション会社であるアベルティス社が合併し、存続会社はアベルティスとすることに合意した。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、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、両社による合併が発表された直後から、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アウトストラーデ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。特にインフラ大臣は、アベルティス社の株主がスペインの建設業グループのACS社であることから、イタリアの高速道路民営化法に違反するとして強く反対していた。<sup>5</sup>

また、2006年6月に国務院<sup>6</sup>が、合併にはイタリア政府の許可が必要であるという判断を下したことにより、アウトストラーデ社はANAS に対して、同年7月に合併許可を申請

---

<sup>5</sup> 1999年に成立したこの法律では、建設会社が高速道路コンセッション会社の株式を保有することを禁止している。

<sup>6</sup> イタリアでは、行政行為に関する裁判は、行政裁判所によって管轄され、州ごとの下級裁判所と上級裁判所としての国務院がある。

した。これに対して、ANASは同年8月にこの申請を不許可とした。

しかしながら、同年9月にEUが合併を承認したことから、ANASは2006年10月に自らの合併不許可処分を取り消し、アウトストラージェ社に対し、合併許可を再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、手続きが前に進むかに見えた。

しかしながら、同年12月にラツィオ州行政裁判所が、同国政府が提起していた合併中止訴訟について、国側の勝訴の決定を下した。これにより、2006年12月に両社の取締役会は合併計画の断念を発表した。

このようなアベルティス社との合併問題の紛糾により、2007年初めに予定されていたANASとアウトストラージェ社のコンセッション契約の改定は同年10月までずれ込み、同時に実施予定だった料金改定は大幅に改定率を削減されるとともに、2008年初めまでずれ込んだ。

## (2) 2007年コンセッション契約改定の内容

1997年に導入された料金改定式は、最新のプライスカップ理論に基づくものだったが、実際にはサービスの質の評価が難しいこと、ANASの裁量の余地が大きく会社の経営の安定性が保証されないこと、約束された投資が実行されていないこと、超過利益の回収の条項がないこと等の問題が指摘されたため、2007年のコンセッション契約では以下の点を改善した。

### 1) 新たな料金改定式の導入

従来の舗装の質及び事故率を料金改定率の上限とする方式を改め、消費者物価の上昇率の一定割合<sup>7</sup>及び契約上の投資の実現度（一定の投下資本利益率を含む）により料金改定率の上限を定める方式を導入した。

$$\cdot \text{改定前 料金改定率} \leq \Delta P - X + \beta \Delta Q$$

$\Delta P$  : 予測インフレ率

$X$  : 生産性向上率等

$\Delta Q$  : サービスの質の指標の変動率

$\beta$  : 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)

$$\cdot \text{改定後 料金改定率} \leq 70\% * \Delta C P I + X + K$$

$\Delta C P I$  : 過去12箇月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システムでの投資利益率が、

---

<sup>7</sup> インフラにより、高速道路の運営及び維持費は上昇するが、すでに建設に投下した費用は上昇しないので、消費者物価指数の一定割合（通常70%程度）の料金改定を認めることが、欧州では一般的になっている。

従来 of 税引き前の加重平均資本コストに等しくなるように設定

2) 法的規制の変更やコンセッションの早期終了に起因するリスクの軽減

- ・ コンセッションに影響のある税制、法令の変更があった場合（例えばコンセッション料の引き上げ）は、料金に転嫁できることとされた。
- ・ 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が明確に規定され、アウトストラード社の過失によらない場合には、コンセッション期間終了までの収入が保証された。

3) 債務返済の安全性確保

アウトストラード社の債務返済の安全性を確保しつつ、同社の経営の自由度を保証するために以下の条項が規定された。

- ・ 各年度末に金利等の債務返済額の 1.2 倍以上のキャッシュを保持すること
- ・ 財産の取得あるいは処分において、債務の返済に影響がなければ、ANAS の認可が不要であること

4) アウトストラード社の支配権確保

アベルティスとの合併問題の反省に基づき、アウトストラード社の支配権が実質的にイタリアから離れないように以下の条項が規定された。

- ・ 同社の合併、分割、解散、本社の移転、目的変更には ANAS の認可が必要であること
- ・ アウトストラード社の支配権は、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
  - ・ 登記簿上の本社、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
  - ・ 取締役会が、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、専門的能力、独立性及び誠実性の要件を満たす者によって構成されること

5) 新規投資の義務履行

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、正味利益の累積額と同額の準備金を自己資本として留保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。

6) コンセッション料の引き上げ

サービス・エリアの営業施設は、第三者にサブ・コンセッションされているが、この収入に対するコンセッション料は 2%から 5%に引上げられた。

7) 超過交通量が発生した場合の超過利益の回収規定

実際の年平均交通量増加率が、2002年追加契約に記された年平均予想増加率よりも1ポイント以上高かった場合には、税引き後利益の50%、1.5ポイント以上高かった場合には75%を、新規投資のための特別準備金として積み立てなければならない。

#### 8) 制裁及び違約金の明確化

品質基準及び投資義務の不履行、その他ANASへの情報提供など契約上の義務違反があった場合の制裁金及び違約金の額が明確に規定された。

### (3) ANAS管理の無料道路の有料化に関する動向

イタリアでは、2004年から2005年に政府全額出資のインフラストラクチャー社が国道を買い取るにより南部の無料道路も北部と同じように通行料金を徴収し、これを財政赤字に充当することを検討したが、国民の反対及び公的財産を民間が保有することについての法的問題によって実施は断念された。

その後も無料道路の有料化の検討が継続されていたが、2010年9月30日に、ANASによって管理されている無料道路の有料化に関する法律命令第125/2010号<sup>8</sup>が下院において承認された。

この法律命令は、政府が2011年4月30日までに、ANASによって直接管理されている道路及び高速道路の投資、維持、運営費用を回収するための料金の徴収並びに徴収対象についての規則を定めなければならないこと、及びANASがコンセッション付与者である有料高速道路のコンセッション料を引き上げることを規定している。これにより7月1日から、A及びBの車種は0.001ユーロ/台キロ、3,4,5の車種は0.003ユーロ/台キロが料金に転嫁された<sup>9</sup>。

2つの施策は、いずれもANASの収入を増加させることにより、政府からの補助金を削減することを目的としており、これらによる収入の増加額は、毎年約315百万ユーロ(約350億円)と見込まれている。

さらに、暫定措置として、2010年7月1日から2011年12月31日まで、ANASによって管理されている高速道路と接続する有料高速道路の料金所(主にローマ等の無料の環状道路との接続箇所が存在する料金所)において、有料道路の料金と併せて定額の追加料金を徴収することが規定された。追加料金は、A及びBの車種は1ユーロ、3,4,5の車種は2ユーロであった。

<sup>8</sup> 立法府が法律で定めるべき事項を、行政府が緊急的、暫定的に行政命令で定めるものであり、立法府において60日以内に法律に転換されない限り、遡及的に効力を失う。

<sup>9</sup> イタリアにおける車種区分は、Aが、2軸で車両のボンネット部分が1.3m以下のもの、Bは、同じく、1.3m以上の車両、3は3軸の車両、4は4軸の車両、5は5軸以上の車両である。

しかしながら、この措置によって負担増となるローマ、ペスカラ、リエティ等の州から暫定追加料金の徴収について差し止め請求がなされた。これに対して、ラツィオ州行政裁判所は6月29日に、料金は実際にANASの管理する道路を走行する距離に応じて課金されるべきであって、料金所を通過する車両がANASが管理する道路を利用するであろうという見込みによって課金されるべきではないとして、これらの差し止め請求を認めた。

この決定を受けてANASは2010年8月4日に、コンセッション会社に対して暫定追加料金の徴収を中止する指示を出した（アウトストラーデの管理道路については同社独自の判断で7月1日からの追加料金は徴収していなかった。）。

国務院は9月1日に、上記行政裁判所の決定は、全国の道路に対して適用されるのではなく、差し止め請求を行った自治体に存在する道路区間にのみ適用されると解釈されるべきであると述べて、同裁判所の決定を確認した。

一方ANASは、上記の恒久的な課金を実施するために2010年9月13日付けの官報に、自らが管理している道路及び高速道路上に、料金所のない動的課金システムの設置に関する入札公告を掲載した。入札額は1億5,000万ユーロで、契約期間は24カ月であった（Camera2010, ANAS 2010）。2011年1月19日に、このシステムは、アウトストラーデが落札したと発表された。契約締結日は2月末、有料化予定の2011年4月30日に間に合わせるとのことである。しかしながら、有料化の対象路線、料率や車種区分も不明であり、実施が危ぶまれている。

この料金システムは、いわゆるフリーフロー方式と呼ばれているもので、対象道路に車両が進入すると、カメラが車両を認識し、料金車種と区間を判別し、料金を計算して、送信するものとのことである。

## 5. イタリアの高速道路政策からの示唆

イタリアは、コンセッション契約により有料で高速道路を整備するという点で長い歴史をもっており、契約の内容も精緻化されていることから、多くの点で示唆に富んでいる。同国の高速道路政策から得られる主な示唆としては、以下のものがある。

- ・戦後の高速道路整備の急速な進展の成功要因として、厳密な採算検討を行った上で、コンセッションによる料金収入と国の補助金とを組み合わせること
- ・オイルショック後に高速道路の建設凍結、料金改定率の決定にコンセッション会社のパフォーマンスを組み入れたり、国家債務の削減のためにアウトストラーデ社の民営化を実施するなど外部環境の変化に合わせて、制度の改良を柔軟に行う姿勢があったこと
- ・公共側と民間側のコンセッション契約における適度の緊張関係が存在し、国の公共政策上の理由により生じたコンセッション会社の損害については、国を相手とした訴訟も辞さない強い姿勢があったこと

- ・アウトストラーデの完全民営化後、同社はスペインのアベルティス社に売却される合意がなされたことから、国際的な資本による買収の危険にさらされる可能性があることが明らかになり、コンセッション契約の改定の中で問題の解決がなされたこと
- ・1997年に導入されたパフォーマンスを反映したプライスカップ型の料金改定手法は、実務上の適用の難しさのために2007年には除外されたこと
- ・高速道路の成熟段階の規制手法として、一定の利益率を保証したうえで、一定の資本投資を規定すること、及び法制度の変更による損害は、料金により回収できる条項を規定したこと
- ・2007年のコンセッション契約では、当初予想を上回る交通量の増加により超過利益が発生した場合に、引当金の積立を規定したこと。これは、交通量の増加により、拡幅等の改築の必要性が増すと考えられることから、適切な措置であると考えられる。

本稿の作成に当たっては、(独)日本高速道路保有・債務返済機構の勢山廣直理事長及び交通評論家の武田文夫氏から貴重なコメントをいただいた。ここに記して心からの謝意を表します。

#### 参考資料

- (1) Atlantia、Press release Dec.31 2007 [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it)
- (2) Autostrade Spa、Press release March.14 2007 [www.autosrade.it](http://www.autosrade.it)
- (3) Atlantia、Analyst and Investor Briefing July7. 2008 [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it)
- (4) Pedaggi autostradali  
<http://www.camera.it/465?area=23&tema=322&Pedaggi+autostradali+e+autotraspor>
- (5) Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anni 2008-2009
- (6) Eurostat, Modal split of transport - [tsdtr220]; 2008  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=0&pcode=tsdtr220&language=en>
- (7) 高速道路調査会研究第一部、「イタリアにおけるアウトストラーデ社の完全民営化の状況」、高速道路と自動車 2002年5月号
- (8) Laurino, L. and Grimaldi,R. ”The Process of Highway Privatization in Italy and

Japan”, 2009

- (9) 高速道路調査会、イタリア共和国、諸外国の高速道路シリーズ、V o 1 . 2, 2007年 12 月
- (10) アウトストラーデ社、アウトストラーデ民営化後 10 年：事実、数値、成果、Autostrade a 10 anni dalla privatizzazione, Fatti, numeri e risultati、訳昆信明、西川了一、2010 年 10 月, <http://www.autostrade.it/pdf/Autostrade-10-anni-dopo.pdf>
- (11) ANAS, <http://www.stradeanas.it/index.php?/news/dettaglio/id/1129/page/2>
- (12) Ragazzi G., Greco A, “History and Regulation of Italian Highways Concessions”, Transportation Economics, Vol. 25, 121-133, 2005