

PPP/PFIの潮流 ~下関北九州道路整備をはじめとする コンセッション事業の方向性・導入事例等を踏まえて~

前田建設工業株式会社 取締役常務執行役員 岐部 一誠 氏

■講演概要

当社は、2016年から愛知県道路公社が管理・運営する有料道路の一部路線において国内で初めて、コンセッション方式の導入により運営権を取得、自ら管理・運営を実施している。同事業により培った知見・経験等を踏まえ、わが国における今後のPPP/PFI*の潮流を紹介する。



①わが国におけるPPP/PFIの導入経緯

現在わが国では、人口減少・高齢化の中、税収の減少や社会保障費の増大が進行。それに伴い国・地方自治体の債務残高はGDPの約2倍となり、公共投資に回す公債の追加発行は厳しい状況。

一方で、建設後50年以上を経過する道路・港湾等の社会インフラの割合は今後、加速度的に増加の見込みであり(図表1)、財源確保が今後の重要課題となっている。

こうした状況下、わが国においても新たな資金調達・運営等の社会インフラ整備手法としてPPP/PFI導入に向けた法制度が充実しつつある。(図表2)

図表1. 社会インフラ施設の内、建設後50年以上を経過する割合

	2018年	2023年	2033年
道路橋[726千橋]	25%	39%	63%
道路トンネル[11千本]	20%	27%	42%
河川管理施設[44千施設]	13%	22%	48%
港湾施設[44千施設]	18%	28%	52%
下水道(管渠)[総延長47万km]	4%	8%	21%

図表2. わが国におけるPFI関連法制度の整備状況

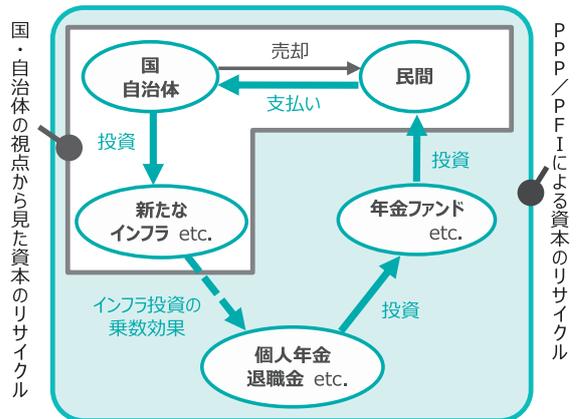
- 1999年 PFI法(法) 施行
- 2011年 法改正: コンセッション制度導入(資産移転を可)
- 2011-13年 空港法・航空法改正(コンセッションと整合)
- 2015年 法改正: 公務員派遣制度導入(人材移転を可)
- 2015年 道路特措法(有料道路) 改正(コンセッションと整合)
- 2017-18年 水道法改正(コンセッションと整合)
- 2018年 法改正: 国の支援機能強化等

②世界におけるPPP/PFI導入の状況

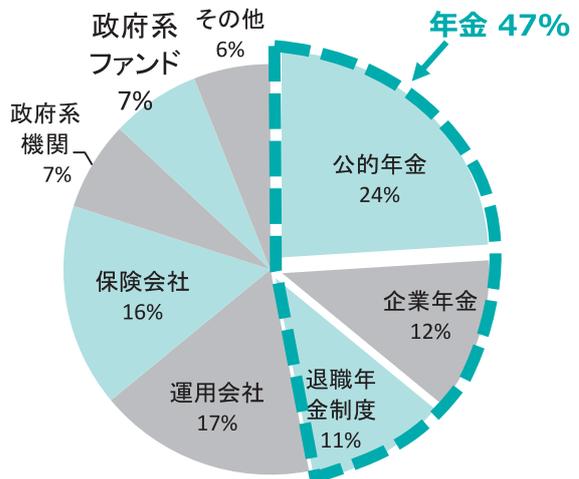
社会インフラ投資において堅実にリターン(利益)を得られる仕組みが構築され、年金ファンド等の運用先にも活用されるなど、海外では、社会インフラ事業に対する民間資金投資の活用により、新たな社会資本(福祉、医療、教育他)への投資が促される“資本リサイクル”の流れが古くから盛んに活用されてきた(英国では1980年頃から導入)。(図表3、4、5)

更に、PPP/PFI制度を促進する仕組みとしてアベイラビリティ方式(AP型)等が積極的に導入されている。AP型とは、予め設定したサービス水準を満たす限りその事業対価(コストプラス

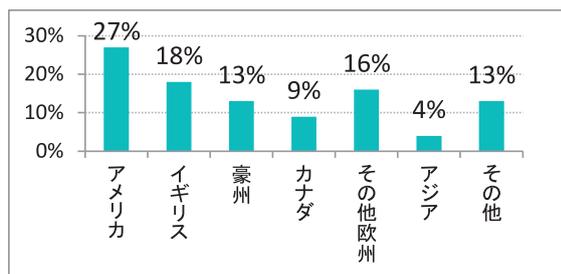
図表3. 『資本のリサイクル』概念図



図表4. 世界のインフラ投資家属性(2015年6月)
(※Top 100の投資家分類に基づく)



図表5. インフラに投資する年金の国別割合(2012年6月)

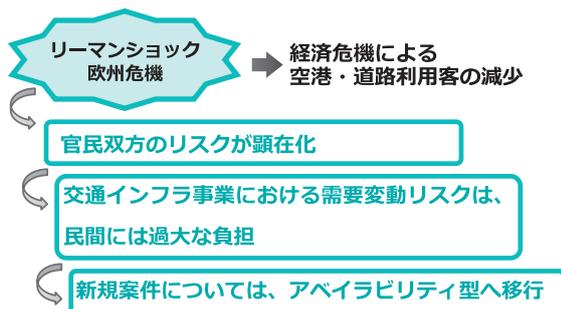


フィー) を行政が年次で支払い、基本的に民間に事業リスクを負わせない仕組み。

リーマンショックを契機に、欧州では従来の需要変動リスクの多くを民間が負う仕組みから、リスク回避型のAP型への移行が加速した。

ハイリスク・ハイリターン型のビジネス(価値観)が主流であった米国でも、リーマンショック以降は、AP型が主流となっている。(図表6)

図表6. 民間のリスクを軽減する工夫



ASEAN諸国でも、インフラ投資計画が競争・拡大の一途にある中、AP型など、より事業リスクの低い手法を整備することにより、PPP/PFI事業に外資企業の参入を促す流れにある。そうした中、日本の金融資産・日本企業の事業参入への期待も高まっている。(図表7)

図表7. アジア45か国で必要なインフラ整備需要(2030年迄)(ADB アジア開発銀行の推計)

26兆ドル/15年間 (約 1.7兆ドル/年)			
地域別内訳 (15年間)			
中国	15.2兆ドル	ASEAN	3.1兆ドル
インド	5.1兆ドル	中央アジア	0.5兆ドル
セクター別内訳 (15年間)			
電力	14.7兆ドル	通信	2.3兆ドル
交通・運輸	8.4兆ドル	水・衛生	0.8兆ドル

③わが国におけるPPP/PFIの現況

愛知県有料道路コンセッション

こうした状況下、国内では、わが国最初の道路PFI事業(管理・運営)として、当社が2016(H28)年10月より事業実施している。

官(公社)と民(運営者)がリスク分担し、区分が不明確な場合は、中立な第三者機関が判定するなどのガバナンス機能で担保することにより、事業の公平・中立性の確保を図っている。(図表8、9)

図表8. 愛知県有料道路コンセッションの概要

路線総延長:72.5km(8路線)
運営期間:30年 営業権対価:1,377億円



図表9. コンセッションの仕組み

リスク分担	通行料収入予測に対し ±6%以内は運営者負担/±6%超は公社負担
メリット	行政: 運営権の増額 (当初 1,219億円⇒実績 1,377億円)
	ユーザー: 休憩施設のリニューアルによるサービス向上
	運営者: 営業利益の業績寄与 (2018年度営業利益 36億円)
ガバナンス	内部統制: 運営者のセルフモニタリング、県による実績評価
	ファシリテーション機能の導入: 内部・外部の中間機能、両者間の諸調整
	外部統制(第三者機関): 複数の外部有識者の評価、アドバイス等

以上を鑑み、今後のPPP/PFI制度の普及促進に向けては、以下の3点が担保されることが重要。

- 投資家と行政のリスク/リターンの分担
- 導入に対するインセンティブ
- 民間の投資・EXITに対するインセンティブ

※PPP (Public Private Partnership)

公共と民間が連携し公共サービスの提供を行う手法。

PFI (Private Finance Initiative)

公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。PFIは、PPPの代表的な手法の一つ。

(担当: 齊藤)