

対価の合理的な支払い方法が不可欠

ペイメント方式から見た最近の道路PPP事業

国内の公共の道路維持管理において、財源不足、人材不足、技術不足の問題が深刻さを増している。膨大な道路ストックの健全性を確保するには、民間事業者の資金力、技術力、マネジメント力を活用するPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）の導入が待ったなしの状況である。そうした中で、維持管理業務の効率や投資効果の向上、サービス品質の安定などを目指して、民間事業者が受注する業務の包括化が試行されている。

業務の包括化では業種や工区、契約年の複数化と併せて、施設・構造物の管理水準やサービス水準の性能規定化によって、民間事業者の特長が発揮しやすくなり、業務効率・投資効果が拡大すると考えられる。一方で、提供サービスへの対価の透明性や民間事業者のインセンティブを一層高めるためには、対価の合理的な支払い方法の導入が不可欠になる。

2017年、米国ではトランプ政権が「1兆ドルのインフラ投資」(\$1 Trillion Infrastructure Plan)を標榜し、PPP手法を大幅に取り入れることを喧伝している。民間資金の活発な導入を促すため、大胆な減免措置を講じ、また米国外からの投資にも大きな期待を寄せている。2月の安倍首相の訪米時に、一部報道において、日本の公的年金機関による米国のインフラ債への投資計画が報じられたが、これもトランプ政権の政策の一環と見ることができよう。

その米国の道路PPP事業において、最近では「アベイラビリティ・ペイメント(Availability Payment)」と呼ばれる支払い方式の採用が増えている。同方式は、民間事業者の道路運営・管理サービスの対価を、交通需要に依拠せず、運営・管理の業務パフォーマンスレベルに応じて、公共財源から支払う方式である。

また、同じくパフォーマンスに応じたサービス

米 国 道 路 P P P 事 業 の 新 潮 流

< 1 >

対価型の支払い方式として、「シャドー・トール(Shadow Toll)」方式がある。同方式は、道路の通行量などに応じて定期的な支払いを行うものであり、英国における道路PFI事業に多くの事例がある。

有料道路事業におけるコンセッション方式あるいはBOT(建設・運営・譲渡)方式などが、交通量の需要予測リスクを完全に民間事業者に移転しているのに対して、両支払い方式では交通量リスクを必ずしも民間に移転しない。民間事業者による運営・管理のパフォーマンスを計測することで、無料道路においてもサービス対価の合理的な支払いを可能とする。これらの支払い方式の考え方は、近年、米国においてコンセッション方式による道路運営が破綻した2-3の事例から得た教訓も影響しているのではないかと考えられる。

いずれもPPP/PFI事業において、需要リスクを官と民が分担し、成果に基づく対価の支払いが出来る形態となっている。これらは民間の創意工夫を一層引き出す新たな方式であり、わが国でもこのような事例を参考に、類似の方式の制度化を検討すべきである。

米国以外においても、カナダの道路PPP事業では1990年代からアベイラビリティ・ペイメント方式が主流である。最近になって、通行料金(リ

アル・トール)収入方式とアベイラビリティ・ペイメント方式の併用も増えている。

英国道路庁(Highways England)のDBFO(デザイン・ビルド・ファイナンス・オペレート)事業でも、旧来はシャドー・トール方式が一般的であったが、アベイラビリティ・ペイメント方式が採用され始めている。初採用は、2000年に供用が開始されたA13チームズ・ゲートウェイで、その後A1やM25などでも採用されている。ポーツマスやシェフィールドなどの市域を対象としたハイウェイ・メンテナンスPFI事業では、アベイラビリティ・ペイメント方式やそれに準じた方式、あるいはシャドー・トールの組み合わせが見られる。

通行料金収入方式やシャドー・トール方式が採用されてきたスペインやポルトガルの道路PPP事業でも、近年になってアベイラビリティ・ペイメント方式が採用されている。

本連載では、各国で近年採用されているアベイラビリティ・ペイメント方式を取り上げ、特に米国の道路PPP事業に焦点を当て、その概要と特徴、国内道路事業への導入可能性を9回にわたって展望する。

中村裕司・関佳織((株)ISS)

