

# インフラ投資需要は世界的に高まる

## 再び、アセットマネジメントを問う

「アセットマネジメント」という用語が日本で用いられ始めたのは、1999年ごろだったと記憶する。その年の2月に米国連邦道路庁に『アセットマネジメント室』(Office of Asset Management)が創設されたことが、きっかけの1つである。

以来、2003年には土木学会建設マネジメント委員会『アセットマネジメント研究小委員会』(委員長：小澤一雅東京大学教授)による研究が開始され、その成果として2005年に『アセットマネジメント導入への挑戦』が出版された。

同書は、アセットマネジメントを「国民の共有財産である社会資本を、国民の利益向上のために、長期的視点に立って、効率的、効果的に管理・運営する体系化された実践活動」と定義している。

また、同書第13章『アセットマネジメントのビジネスモデル試論』では、アセットマネジメントがLCC型アセットマネジメントからNPM型→PPP型→SOIT型に進化していくと予測を述

べている。(LCC=Life Cycle Cost; 生涯寿命費用、NPM=New Public Management; 新公共経営、PPP=Public Private Partnership; 官民協働、SOIT=Socially-Oriented Investment Trust; 社会志向投資信託)

概念の誕生から数年は、LCC型が主流であり、アセットマネジメントは維持管理の効率化を目指してきた。長寿命化修繕計画は、その代表である。一方、行政経営のあり方を改革しないとアセットマネジメントの進展が望めないという側面から、指定管理者制度の適用を初めとする規制緩和が生まれてきたのがNPM型である。

改革の中心を行政に求めるNPM型の進化形として、資金調達及び運営管理の面で官民が相応にリスクを分担できるまで民間の参画を促しつつあるのがPPP型である。

この定義と試論が展開されてから十有余年、世界の先進国では、積年の投資不足が生んだインフ

## 米国道路 PPP事業の 新潮流

< 9 >

ラ投資に対する需要が、新規・更新を問わず高まっている。先進国の対GDP比のインフラ投資額は、1970年代から急速に低下した。その後の30年間の先進国におけるインフラ総投資額は、それまでの投資比率に比べると20兆ドルも少ない(Dobbs et al., Farewell to cheap capital?)。

米国土木学会(ASCE)の2013年推計によれば、米国インフラが現状程度のサービスを供用し続けるには、20年までに1兆6,000億ドルの追加投資が必要とされるほか、28年までに公共交通網への支出を年間約40%増額しなければ「良好な維持管理状態」を保つことができない(ASCE, 2013 report card)。

さらに世界全体に目を向けると、インフラの整備・維持管理には、30年までに57-67兆ドルを支出する必要があるとの報告もある。この額は、現存する世界のインフラストックの総額を上回り、かつ1994年から2012年までの19年間に実行された世界中の投資総額を60%上回る数字である(Dobbs et al., Farewell to cheap capital?)。

一方国内においても、世界の先進国同様、インフラの維持管理にかかわる財源不足は否めない。政府の民間資金等活用事業推進室は、2016年5月に策定した「PPP/PFI推進アクションプラン」において、コンセッション事業をはじめとす

るPPP/PFI事業のインフラ分野への拡大を推進している。すでに空港や下水道などのインフラ施設でコンセッション事業が運営開始あるいは検討されている。

16年10月には、愛知県道路公社の有料道路が国内初の道路コンセッション事業として運営開始した。事業は通行料金収入に基づいており、公共機関による最低収入保証はあるものの、基本的には事業期間30年に及ぶ交通需要リスクがコンセッション会社に移転されている。しかし、近年の世界的な経済情勢の不透明感から、各国の道路事業で長期の交通需要リスクをコンセッション会社に移転するスキームに慎重になっている。今後日本企業が先進国や新興国の道路コンセッション事業へ参画を目指す場合は、アベイラビリティ・ペイメント方式の動向に留意しておく必要がある。

国内で第2、第3の道路コンセッション事業が検討される際にも、アベイラビリティ・ペイメント方式がプロジェクト実現の選択肢の1つとなると考えられる。ただし、国内では現状、コンセッション事業は利用料金収入があることが前提となっており、法規上の制約をクリアする必要がある。(おわり)

中村裕司・関佳織((株)ISS)

