

〔講演〕 ヨーロッパを ベンチマークしましょう

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構理事長 勢山廣直氏

REPORT ⑥



1

日本の高速道路の長さは大変小さいという状況にある

日本の高速道路は、これから人口減少社会に向かうなかで、もういらないう議論が大変多くなっています。しかし、中国を除いた先進国と比べますと、面積、人口対比でも、とりわけGDP対比でも高速道路の長さというものが大変小さい状況にあります。

また、車がそれぞれの国で走っている総延走行キロ数の中に占める高速道路はどのくらいの役割を担っているのかというと、日本が約8～9%位ということが言われています。

それに対して、欧米では20～30%で

あり、それだけ、経済あるいは人の交流の中で、車あるいは道路の占める役割は大きいわけです。日本の場合は、やはり分担率が欧米に比べて低いというような状況にあるのが現実です。

2

各国の民営化の状況はどうなっているのか？

日本では2005年10月に道路関係四公団の民営化により、6つの株式会社と独立行政法人がひとつ生まれました。

その主な目的として、40兆円を越える債務を45年間で確実に返済をしよう、また一方で真に必要な道路を早く造ろう、さらに料金の引き下げとサービスの向上を計ろうといったようなこ

とで生まれました。

イギリスでは、1980年代のサッチャー首相の改革が出発点ですが、国営企業民営化の中でハイウェイ・エージェンシーが生まれ、1994年以降、PFIがイギリスでは一番早く進んでいきました。これがさらに発展してファイナンス・オペレーションという形になっております。

これの特長は非常に長期の期間に亘って建設から開発、資金調達、現実の維持運営といったところで全部一貫した事業委託が行われているという方式です。ちなみに、イギリスでは現在8つの契約があるようですが、多くは利用量に応じて公共団体が料金を払う方式のようです。ですから、日本では利用者が一人ひとり払うのに対して、交通量が多ければ、たとえば国がそれに応じて料金を払う方式です。民間活用の最大目的は「お金の価値を最大にする」とでもいうのでしょうか。ここで、ひとつ着目しておかなければいけないというのは、DBFOプログラムの中の、道路運営産業の育成が明記されており、民営化と同時にそういう事業者の育成も大きな目標に入っているということだと思います。

3

フランスではコンセッショナーとして有料道路の建設運営を担う

フランスは、1955年、高速道路の建設運営のためのコンセッション、長期間に亘る高速道路事業を行うという「事業権」を与えていいという法律ができました。その後、少し時期のずれはありますが、「セムカ」という混合経済会社が最初に生まれ、この後に純粋民間会社が生まれ、コンセッショナーとして有料道路の建設運営を担う組織・会社が誕生してきました。パリの周辺などは無料になっていると言うことです。

しかし、収益が出ないというような問題があり、紆余曲折はあったものの、混合経済会社がいくつか統合され、たくさん生まれた民間化会社が一社を除いて全て統合されてしまいました。そして、2005年に残っていた法的会社3社が政府保有株約2兆円を民間放出いたしました。オーストラリアやスペイン等、必ずしもフランスの会社が株を買ったわけではないというような状況になっております。

4

ドイツの有名なアウトバーンも民間活用が進行中

ドイツは、アウトバーンが有名で、無料で道路整備されていましたが、最近では民間活用が進み、車量を取る方式あるいは有料方式あわせて600km位が改築整備中というように聞いております。さらに、2005年からは大型トラックへのGPS方式による課金制度が始まりましたが、GPSによる課金制度を受注したのはドイツテレコムとジーマンスとフランスのコヒルート社、これのコンソーシアムが実はこの事業の受注をしております。なぜ、フランスのコヒルートが入ったかという

と、この会社は道路事業にずっと携わってきており、唯一苦しい時代にも民間化を貫き通した会社です。ドイツでは無料でずっとアウトバーンを開放していたので、いわゆる道路事業者が育っていなかったのです。単発型の工事・業務発注等にはありましたが、料金を間違いなく徴収したり、スムーズな交通を確保するといった経験が全くなかった。ですから、そういうことで先行していたフランスの一つの会社が受注できたということが起こったわけです。

5

スペインは世界のインフラ運営産業としてのリーダーを自任

スペインは、1960年位から段階的に民間化が進んできました。そのなかで、有料道路につきましてはコンセッション、事業権の付与という形で始まりました。スペインでは建設会社からスタートした2つの会社が大きなコンセッションです。今や彼らのアニュアルレポートをみると、世界のインフラ運営産業としてのリーダーだということを書いています。スペインに留まらずに世界に出ているということ。もう一つはインフラ産業、つまり、道路だけをやってない、あるいは建設だけをやってない。たとえば空港等、いろいろな業種に進出しているということです。

6

アメリカでは州政府等が事業主体のために道路事業者が育たない状況

アメリカは、州政府等が事業主体であったために道路事業者が全く育っていません。それで最近、シカゴのスカイウェイが、99年間のコンセッション契約、インディアナで75年位のコン

セッション契約で、その権利に対して大変高いお金を払うところができてきました。やはりここでもヨーロッパの会社が契約を取っております。

道路運営事業会社が育っていないところは結局、民間化の世界の中で自国の産業に委ねられない格好になっています。全部、主としてヨーロッパ勢にやられている。ドイツでも、ドイツ以外の会社とか、アメリカではヨーロッパ勢が入っているという事が起こっています。

実は中南米やアジアにも、ヨーロッパ勢が出てきています。

7

ヨーロッパの道路事業は民間と公的部門が強調した事業運営

ヨーロッパにおける道路事業の民間活用の展開というのは、コンセッション、あるいはPFIの変形であるDBFOという、いわゆるPPP方式、つまり民間と公的部門が強調した格好での事業運営をするという方式です。

この最大の目的は、民間資金の活用です。そして経営能力、技術能力の活用、財政再建に役立てようということ、さらに長期の事業委託をすることによって従来、公的部門が担っていたリスクを民間に移転するということが起こっています。ただし、インフラですので、そのインフラがきちんと管理されているかどうかという管理水準のモニターを公的部門が権利の留保しておりますし、それぞれの会社もアウトカム指標、たとえば道路の平坦率や交通事故率、あるいは渋滞損失時間等をどうやってどこまで減らしていくのか、というようなことをコミットメントしているということです。

また、道路運営産業の育成ということとはDBFO、イギリスのモデル契約書にもきちんと書いてあります。その

結果、ヨーロッパが世界に先行する競争欲を持ってきたということ、それからインフラサービス産業が育ってきているということが非常に大きなインパクトになっていると思います。

8

公的部門の財政問題を解決するために PPP が発展

なぜ、こんな状況が生まれるのかをまとめてみますと、最大の問題は公的部門の財政問題です。それを解決するために、いわゆる PPP が発展してきました。同時に EU では補助金の廃止とか市場開放等が義務づけられたために、たとえば建設事業も市場開放しなければいけないし、自国の建設プロジェクトだから必ず自分の国の中の競争かということ、そんなこともなくなってきたということになりました。

それから建設会社も日本と同じで、公共分野の事業というのが大変減っていく中で、しかも景気の変動の波があるということから、安定的な分野、収益性の高い分野を探さざるを得なくなってきた。また、それぞれの国でインフラ産業というものの国際競争力を強めようとか、水道を外国に任せていいのか、空港を任せていいのか、当然そういう議論もあります。ですからどうしても自分のところを育成していきたいという需要があるわけです。

一方、会社側からすると、上流から下流まで全部行うインフラというのは、やはり需要が非常に安定しているので、長期的な契約という現実がある。

しかし、実はこの PPP 方式は開発、資金調達、長期における事業のリスクマネジメント、それから現実のオペレーションと、上流から下流まで大変間口の広い仕事を長期に亘ってやるという、非常に事業企画力が問われる分野で、しかもリスクは全部移転され

るということになりますから、誰でも簡単にできる分野ではないということです。経験があるほうがいろいろな意味で安定感があります。

9

日本型を作っていくためには各国の型を十分に勉強することが必要

私はアングロサクソン型自由経済体制だけでは自由体制ではないのではないかと考えております。当然、日本は日本型を追求していくべきですが、その時にやはりアングロサクソン型、アメリカ型と言われるものと、ヨーロッパ型と言われるものともよく勉強してまさに日本型を作っていくことが必要だと思えます。

EU は、各国の利害をうまく調和させながら、EU 全体の発展ということを考えており、一極集中型発展ということを全く考えていません。そういう意味で今、日本の抱えている問題というのは非常に一極集中型経済になってきていて、地方に活性化、再生化が望まれてきている時に、ヨーロッパモデルというものが必要なのではないのでしょうか。

そこで私が着目したいのは、多くの社会的支出を伴いながらも、一人あたり GDP というのは日本と同じような水準を達成できているというひとつの経済モデル、社会モデルを勉強したほうがいいのではないのでしょうか。

10

様々な視点をもう一度見直して日本中で努力をしよう

人口が減るのだから道路はいらないのではないかという論議が非常に強かったわけですが、地域のいろいろな方に伺いますと、結局都市部だけが整備されて自分の所の命の道が全然整備

されていない、もっときちんと考えてもらいたいというような事を保守・革新を問わず皆さんおっしゃいます。本当に何を追求すべき事なのかということとをぜひ考えたいと思うわけです。

先ほども言いましたけれども、私はアングロサクソン型系自由経済体制が自由経済体質ではないという風に思いまして、株主利益の最大化が市場価値であるはずがないというように思います。

ですから、いわゆる官の世界も含めて市民視点、環境視点、あるいは生産性視点等もう一度全部見直して日本中で努力したらどうなのだろうかと思ふなことを強く思っています。

〔経歴〕 昭和41年東京海上火災保険株式会社に入社。平成13年6月、同社取締役副社長に就任。平成15年に初代独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構理事長に就任。