



風力発電の電気を一部使用して走行する電車 (マルメ、スウェーデン)

海外トピックス

ドイツにおける交通分野の PPP をめぐる動向

ひじ かた
土方 まりこ 調査研究センター主任研究員

はじめに

改正 PFI 法の施行を目前に控え、財政制約への対応と震災復興への寄与の観点から、今日のわが国では PFI の活用寄予の期待が高まっている。

そこで本稿では、英国を筆頭とする英語圏の先進事例と比べ、一般に紹介されることが少ないドイツ国内の交通分野における PPP の実施状況やその課題などにつき、最新の動きをまとめた。なお、ドイツにおいては、PFI を包括する広い意味での官民協働を表す名称である PPP (ないしは ÖPP) が用いられているため、これにならうこととする。

1. PPP 全般の実施実績

ドイツでは、2002年に第一号の PPP 契約が締結された。その後、順調に実績を積み重ね、2007年には、単年度で最多となる新規契約の締結件数(38件)と金額(15億600万ユーロ、2011年11月上旬現在、1ユーロ≒106円)を達成した。しかし、2008年後半に発生した金融危機のあおりを受けて以降は、漸進的な伸びにとどまっている。こうして2011年上半年期までの累計で166件、67億ユーロ相当の

PPP 事業契約が、連邦、州、ならびに市町村によって締結・履行されてきた。

1件あたりの事業規模としては、1,500万ユーロまでのものが最も多く(48%)、1,500~2,500万ユーロまでのものがこれについている(23%)。

ところで、わが国と比較した場合、ドイツにおける PPP 全般の実施実績は、事業件数、事業費ともに規模では劣っている。そのいっぽうで、学校・庁舎・病院・レクリエーション施設などの建築物(152件、44億ユーロ)にならび、道路事業における建設・資金調達・運営・維持管理への PPP の適用事例(14件、23億ユーロ)が、一定の比率を占めるといふ特徴を有している。

2. 道路 PPP の事業スキーム

道路 PPP は、連邦長距離道、州道、市町村道のいずれについても実施されている。そのうち、アウトバーンを含む連邦長距離道は、連邦が建設・保有し、州が管理を担当していることから、PPP も連邦と州による協同事業として展開される。

具体的な事業スキームとしては、まず「Fモデル(Fは規律する法律名の頭文字)」と呼ばれる方式が実践された。これは、橋梁・トンネル・山岳道などの特定の道路施設につき、その建設・資金調

達・運営・維持管理を民間に委託するものである。当該施設を走行する全車両を対象として通行料を徴収することにより、民間事業者みずからが資金回収を行う。料金は、民間事業者が負担するコストを勘案して、公共部門が決定する。これまでに2本のトンネルでの実施事例があり、それぞれ2003年と2005年に供用が開始されている。

つづいては、アウトバーンの拡幅措置を対象とする「Aモデル(Aはドイツ語の「拡幅」の頭文字)」が実施されている。同モデルでは、輸送容量が逼迫している4車線のアウトバーン路線につき、6車線への拡幅事業と資金調達、拡幅車線を含む当該区間の運営・維持管理が民間事業者に委託される。資金回収には、連邦からの補助金が支給されることもあるが、基本的にはコンセッション対象となった路線において収受されたアウトバーン通行料(2005年以降、総重量12トン以上の貨物自動車より収受)収入が充当される。2007～2009年にかけて、パイロットプロジェクトとして4路線・拡幅全長175km(コンセッション路線は230km)・総事業費33億ユーロの契約が締結され、うち2路線は2010年から供用されている。なお、アウトバーン通行料の収受を担当している連邦の全額出資になる会社が、AモデルおよびFモデル事業の採算性分析等を行っている。

上記の2モデルは、事業費の回収方法から独立採算型に分類されるが、サービス購入型の事業形式も導入されはじめている。すなわち、2011年には「Vモデル(Vはドイツ語の「利用可能性」の頭文字)」というスキームのもとで、アウトバーンの拡幅事業に関するPPP契約(拡幅全長19km、コンセッション対象47km)が新たに締結された。Vモデルでは、道路が利用可能な状態であることに對し、連邦から対価の支払いがなされる。あわせて、運営・維持管理状況の優劣に応じて、この支払額が上下するというインセンティブ制度も導入されている。

3. 道路 PPP の実績からみえる課題

連邦政府は、供用済みの2つのAモデルプロジェクトについて、その品質、とりわけ工期の遵守実績(双方ともに、契約上の期日よりも早期に完成)を高く評価し、パイロットプロジェクトに次いで策定されている、8つのAモデルおよびVモデルの事業計画(2011年より順次着手)の実現を促進する意向である。その実施にあたっては、これまでの経験を踏まえ、契約対象とする路線長と契約期間の多様化、報酬メカニズムの簡素化、利用可能性と交通量の双方にもとづく報酬構造の導入といった変更を加えるとしている。このほか、3つのFモデル事業の実施も検討されている。

もっとも、パイロットプロジェクトを通じてコンセッション対象となったアウトバーンの路線長は、全体(12,800km超)の2%弱に過ぎず、契約件数も多くはないことから、ドイツの交通分野におけるPPP事業経験は、依然として浅い。

また、鉄道や内陸水運などへのPPPの導入も取り沙汰されたことはあるものの、実績は道路のみにとどまっており、欧州近隣諸国と比較して、交通分野へのPPP適用の有効性が十分に活用されていないとの見解も聞かれる。

こうした事態を打破するためには、事業計画のPPPへの適合性のより厳格な検証、契約プロセスの迅速化、所有権移転の容易化、VFM(Value for Money)の算出方法の透明化といった、運用面での課題の改善の必要性が指摘されている。とりわけ、VFMをはじめとするPPPの効率性や効果の評価に関する情報公開の不充分さについては、PPP自体の有効性に対する疑問の声を惹起する主因となっている。この点において、連邦政府がいかなる対応を採っていくかが、今後のドイツにおける交通PPP普及の成否を少なからず左右すると考えられる。