

〔研究員の視点〕

# 仏高速鉄道建設に PPP 導入

運輸調査局 主任研究員 萩原隆子

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました（図を除く）

従来、フランスの高速鉄道（LGV）は公費で建設されてきたが、近年になって PPP（官民連携）を活用した建設計画が進んでいる。

2012年8月現在、建設中の4路線中2路線については、「官民協働契約（Contrat de Partnariat）」と呼ばれる PFI（民間の資金と経営能力・技術力を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う手法）が、1路線については「コンセッション」（施設の所有権は官に、資金調達、設計・建設、維持管理および運営、利用料金の收受等を行う権利である運営権を民に付与する方式）が採用されている。

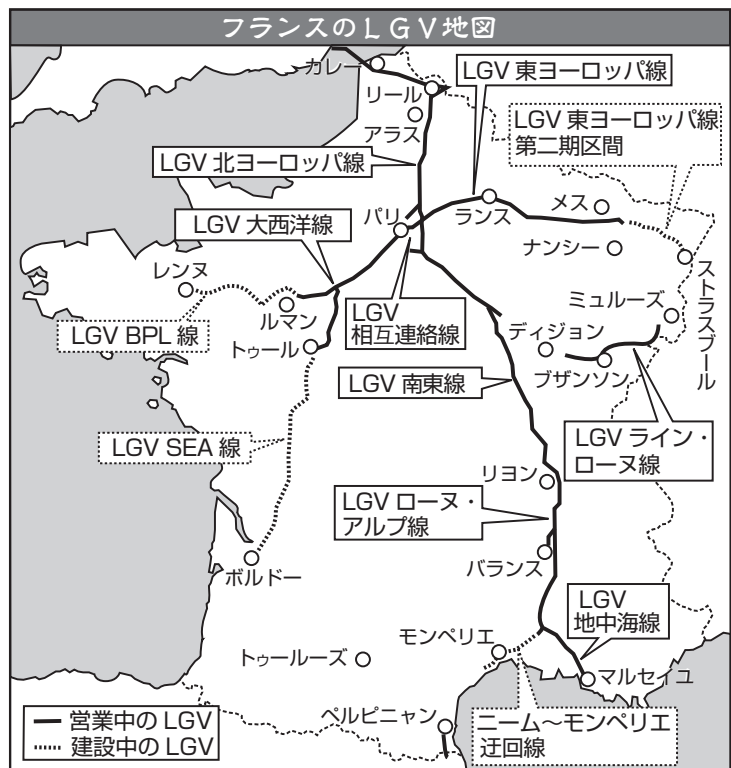
本稿では、PPP が導入された LGV の建設概要およびフランスの交通分野における PPP の導入状況について紹介する。

## フランスの LGV の概況と今後の計画

フランスの LGV 路線長は約 2,036 キロ（2011 年末）であり、営業中の LGV 路線は、2011 年 12 月に開業したばかりの LGV ライン・ローヌ東支線を含めて全 8

路線である。LGV を運行する高速列車（TGV）の輸送実績は 527 億人キロ（2010 年）であり、フランス国鉄（SNCF）の総輸送実績の 6 割強を占めている。

なお、2020 年までの LGV 建設計画のうち、現在 4 路線が建設中であり、LGV ボルドー～トゥールーズ線など 5 路線が計画段階にある（下図）。



出典) Ville Rail & Transports 2012 年 7 月 10 日号

## 研究員の視点

### 従来の建設財源確保と公的資金調達の高難性

当初、LGVの建設財源は、そのほとんどをSNCF単独の資金調達によっていた。その結果、巨額の長期債務が累積し、SNCFの経営が圧迫されるに至り、これが1997年の鉄道改革の主な原因になった。

そのような失敗を踏まえて、鉄道改革以降のLGV整備の資金調達に対しては、平等な国民生活、持続可能な国土整備・開発の実現のために公的な助成が必要不可欠であるという考え方が前提となっている。さらに、LGVの整備主体であるフランス鉄道線路公社(RFF)の会計収支の悪化を引き起こさないことも大前提となっている。

そのため鉄道改革以降、建設費用は、国やLGVが開通する地方自治体と整備主体であるRFFが資金調達を行うとともに、その財源として、国や地方自治体の一般予算や補助金のみならず、主に道路交通から徴収した税金や通行料等からなる特別財源を充ててきた。

しかしながら、国や地方自治体からの補助金やRFFによる資金調達だけでは、建設費用そのものが不十分であったため、多くのLGV建設計画において大幅な遅れが生じた。

そこで、可能な限り計画通りにLGVを建設するため2006年に法律を改正し、交通分野においても公的機関および民間事業者が提携して建設計画を実現するPPPを採用することとした。

さらに、2008年に発生した世界的な経済危機後、フランス政府は大規模な公共投資を中心とした経済活性化計画を策定したが、その重点項目のひとつに「LGV建設計画」を位置づけたため、PPP導入が加速されることとなった。

### フランスの交通分野におけるPPP

そもそも、フランスにおいては、資金調達、設計・建設、維持管理・運営、事業報酬それぞれについて、官民のどちらが責任を負うのかによって、さまざまなPPPが存在している。

その中でも代表的な方式が「コンセッション」と呼ばれるものである。交通分野では、高速道路の建設および維持管理・運営において多く採用されているものであり、フランスの高速道路全体の8割程度がコンセッションとなっている。

また、イギリスで発達したPFIによる社会資本整備に類似している方式は、フランスでは「官民協働契約」と呼ばれ、2004年から導入されている。官民協働契約はいわゆるサービス購入型のPFIであり、資金調達、設計・建設、維持管理は民間事業者が、運営やそれに対する対価の支払いについては公的機関が行うこととしている。

フランスの交通分野における官民協働契約の導入実績件数は2004年以降38件であり、フランス全体の同契約件数の約7%に相当する。

交通分野の中でもっとも導入が多い分野は、道路整備(一般道路)で約半数を占めている。他には、空港、港湾・運河、路面電車、駅や信号設備の整備など多岐にわたっている。

### PPPを活用したLGV建設

現在、建設中のフランスのLGV4路線のうち、3路線ではPPPを導入している。

最初にPPPの導入を決定したLGVは、トゥール～ボルドーを結ぶLGV南ヨーロッパ・大西洋線(LGV SEA線)であった。同線

は2011年6月にフランスの大手建設事業者であるVINCIグループが設立したLISEA社とRFFが、78億ユーロに上る50年間のコンセッションを締結した。

また、2011年1月にはルマン～レンヌを結ぶLGV ブルターニュ・ペイ・ド・ラ・ロワール線（LGV BPL 線）で、2012年6月には地中海に面したニーム～モンペリエ迂回線（客貨両用線）で官民協働契約を締結した。

前者は大手建設事業者のEiffageグループの子会社であるERE社と、後者はBouygueグループの子会社であるOC'VIA社とRFFとの契約であり、それぞれ25年間契約となっている。両者ともに事業規模は25億～30億ユーロと、コンセッションを採用したLGV SEA 線よりも規模の小さいものである。

PPP導入の最大の利点は、公的資金だけでなく民間からの資金調達による複数の鉄道建設計画の同時遂行であるが、他にも建設費

用の削減や公的財源の最適化、建設期間の短縮化や民間事業者による創意工夫の発揮などが利点として挙げられる。

### 最後に

フランスの厳しい財政状況下において、公的資金の調達不足によるLGV 建設計画の遅れの解消と複数計画の同時進行は、PPPの活用により一応のめどがついたように見える。しかしながら、公的機関が民間事業者に事業の対価を支払う官民共同契約に対しては「建設費の延べ払いに過ぎず、国が長期にわたる借金を一時的に偽装しているだけではないか」という懸念も一部でささやかれている。

今回のPPP導入の成否は、今後のLGV については鉄道分野全般におけるPPP普及の推進に少なからぬ影響を与えられられるため、引き続き動向を注視していく必要がある。