

付録：ヨーロッパにおける民活インフラの現況

①英国DETR所管のPFI/PPPs事業の現況

DETRは、1999年3月にPFI/PPPsのガイダンス“Public/Private Partnerships and the Private Finance Initiative”を発表し、PFI/PPPsの一般的な情報を整理するとともに、所管のPFI/PPPs事業の現況について公表した。以下、その中の本稿で扱った交通インフラに関するPFI事業(道路・橋梁、鉄道、地下鉄・Light Rail)の現況をまとめた。

・契約済みの事業

○有料道路・橋梁

名称	事業費(億ポンド) (Capital Value)	契約年	開業年	契約期間	事業内容
Queen Elizabeth II 世橋 (Dartford Thurrock橋)	1.5	1987	1991	最長20年間 (12年で終了見込)	有料橋の 建設・運営
第2 Severn橋	3.31	1990	1996	最長30年間 (23年で終了見込)	有料橋の 建設・運営
Birmingham Northern Relief道路	3	1992	環境問題等の協議を 続行中		有料道路の 建設・運営

○DBFO道路

名称	契約年月	事業内容
A69 Carlisle - Newcastle	1996.1	A69 Haltwhistleバイパスの建設・運営
A1 (M) Alconbury - Peterborough	1996.2	A1のAlconbury - Peterborough間の改良・運営
A419/417 Swindon - Gloucester	1996.2	A419/417の改良・建設・運営
M1-A1リンク道路	1996.3	M1,M62の南とA1の南を接続する道路の建設・運営
A50 Stoke - Derbyリンク道路	1996.5	A564 Doveridgeバイパスの建設とStoke-Derbyリンク道路の運営
A30/A35 Exeter - Bere Regis	1996.7	A35の建設・運営とA30の運営等
M40	1996.9	M40の一部の改良・運営
A19 Dishforth - Tyne Tunnel	1996.10	A19等の拡幅・運営

○鉄道事業

名称	事業費 (億ポンド) (Capital Value)	事業概要
Heathrow Express	4.4	Heathrow空港と Paddington駅を直接結ぶ 高速鉄道建設・運営
Channel Tunnel Rail Link (CTRL)	43 割引現在価値 で58	Channel Tunnelと Londonを結ぶ高速鉄道 建設・運営事業だが、1998年に採算性の 面から事業再編が行われた。
Thames Link 2000	6.8	現在の Thames Linkをロンドンの南北に 延伸する事業だが、CTRLの事業再編で、 計画の見直しを行っている。
Luton空港Parkway	0.2	Midland Mainにおけるパークアンドライ ド機能を備えた新駅の建設

○ロンドン地下鉄及びLight Rail事業

名称	事業費 (億ポンド) (Capital Value)	事業概要
Jubilee Line延伸	建設費用 29超	Jubilee線を延伸する事業であったが、技術面 等の問題により遅れが出ている。
Northern Line 列車サービス	4	Northern線の新しい車輛を供給・管理して乗客 サービスを提供する。
Craydon Tram Link	2	Croydonと Addington等を結ぶLight Rail建設・運 営 (1999年末開業予定)
Manchester Metrolink延伸	1.25	Manchester Metrolinkの Salford Quays及びEccles への延伸・運営(Ecclesへは2000年までに開業 予定)
Midland地下鉄1号線	1.45	Wednesbury周辺の地下鉄建設・運営 (1999年初開業予定)
Docklands Light Railway Lewisham延伸	2	Docklands Light Railwayの Thames川の地下へ の延伸・運営事業 (2000年初開業予定)

・調達段階又は検討中の事業

○DBFO道路

	契約年	事業概要
A13 Thames Gateway	1999秋 契約予定	ロンドン再生のための必要不可欠 のリンクとしての新設道路事業
5つの新たなDBFO道路 (A1(M) Ferrybridge - Hook Moor間 A1(M) Wetherby - Walshford間 A249 Iwade - Queenborough間改良 A2 Bean - Cobham拡幅第2期 A2/A282 Dartford改良)		「改良の目標プログラム(Targeted Programme of Improvements (TPI))」 の一部としてのDBFO契約

○鉄道事業

名称	事業費 (億ポンド)	事業概要
Cross Rail	建設費用(除回転資本) 21	ロンドンの東西を結ぶ地下トンネル鉄道建設・運営
東ロンドン線延伸	/	現在の東ロンドン線を南北に延伸する鉄道建設・運営
West Coast Main Line改良		West Coast Main線の高速化等を可能にする改良 ⁶⁵

○ロンドン地下鉄及びLight Rail事業

名称	事業費 (ポンド)	事業概要
London地下鉄PPPs	700	老朽化の進んだロンドン地下鉄の運営部門とインフラ部門を分離し、施設の改良と鉄道の運営を行う。
Piccadilly線延伸	0.7	ロンドン地下鉄Piccadilly線をHeathrow空港の第5ターミナルまで延伸する。
Docklands Light Railway London City空港延伸	0.35	Docklands Light RailwayをLondon City空港まで延伸する事業

PFI/PPPsについては、特に鉄道等の分野において、積極的にPPPsが検討されている。一方、環境問題等への配慮から、DBFO事業は大幅に見直しされた。

②ヨーロッパ大陸諸国におけるPPPsとTrans European Networks (TENs)

ヨーロッパ大陸諸国においては、英国のPFI/PPPsのように体系的な概念として民間活用を推進するという事は少なかった。ただし、フランス等では従来から道路等のインフラについて、コンセッションが行われてきた。また、1990年代に入って中・東欧の旧社会主義国(Transition Economies (TEs))を中心に、不足するインフラを整備するために、道路、空港、港湾等の幅広い分野で民間活用が進んでいる。

・道路事業における民間活用の状況

欧州のTEsでは、国営企業の民営化と同時に交通インフラへの民間活用が進んできた。一方、西欧諸国においても、マーストリヒト条約等の厳しい財政制約下で、旺盛なインフラ需要に応えるために、PPPsが進められるようになってきた。1998年初旬までの道路事業のコンセッション等の状況は、表2-10のとおりである。

⁶⁵ 改良事業を行う Rail Track は民間会社であり、厳密にはPFI事業とは言えない。

表 2-10 ヨーロッパにおける道路のコンセッションの状況

	高速道路ネットワーク	コンセッションによる高速道路ネットワーク(km)	コンセッションの受託者			
			公的主体 ^d (km)	民間主体(km)	公的主体 ^d	民間主体
オーストリア	2000	180	180	0	1	0
ベルギー	1800	1.5	1.5	0	1	0
デンマーク	830	0	0	0	0	0
フィンランド	394	69	0	69	0	1
フランス	8923 ^a	6705	5905	800	8 ^b	1
ドイツ	11200	0	0	0	0	0
ギリシャ	400	75	0	75	0	0
イタリア	6500	5600	5420	180	26 ^b	1
ルクセンブルク	130	0	0	0	0	0
オランダ	2300	4	0	4	0	2
ノルウェー	550	550 ^c	550	0	26	0
ポルトガル	1422	990	0	990	0	2 ^f
スペイン	8200	2255	405	1850	3 ^c	1
スウェーデン	1437	0	0	0	0	0
スイス	1856	0	0	0	0	0
英国	3300	580	0	580	0	3
合計	51242	17009.5	12461.5	4548	65	25

a. 都市自動車道(1998年1月1日時点で997 km)を除く。

b. 2つの対になった国際トンネル会社を含む。

c. 3つの公的企業(Aucalsa、Audasa、Audenasa)が持株会社であるEnausalに分類されている。

d. 公的主体とは、州・地方自治体が株式の過半を所有する公的機関を指す。

e. ノルウェーには26の有料道路運営会社(35の有料自動車道、50 kmの有料環状道、70 kmの橋梁及び73 kmのトンネルを経営)があり、ここでは“Concession”という言葉を用いて料金を徴収を行う企業という広い意味で用いている。

f. この2つの企業はBrisa(道路延長996 km)の民営化によるものと、Lusoponte(総計24kmの2つの橋梁を持つ)の民営化によるものである。

出典；Fayard (1999) 表を和訳して抜粋。

また、この表には現れていないが、ポルトガルは8つのPPPを道路事業で行い、そのうち6つはShadow Tollを用いたものであった。

・ Trans European Networks (TENs) と民間活用

EU を維持するために、1993 年末の加盟各国政府の代表からなるヨーロッパ会議 (European Council) は、Trans European Networks (TENs) と呼ばれる交通、エネルギー及び通信に関するネットワーク・インフラを整備することとした。特に、不完全な部分が残る交通ネットワークの形成に当たっては、総計 910 億 ECU (うち 80% が鉄道、10% が鉄道一道路リンク、9% が道路新設) という巨額な投資が必要であるとされている。この巨額の投資を迅速に行うためには、既存の一般財源による資金調達のみならず、民間主体を事業に参加させること等、官民協調及び民間投資の導入が必要になった。

民間投資の促進を図るため、EU 予算からの支出がされる一方、European Investment

Bank (EIB)が主要な資金供給主体となり、統一基金(Union funds)を形成している。

表 2-11 統一基金の内訳

EU 予算	調査費、債務保証及び利子補給に使われる。補助金として用いられる場合もある。
Structural Funds	European Regional Development Fund 等のように、国境を越えて特定地域・目的に寄与する資金
EIB	大規模インフラ建設に対する特別融資
European Investment Fund	1994年6月に始まった、20億 ECU の基金(30%が民間金融機関によって保有される)。TENs に対して融資保証を行うほか、1997年よりエクイティー・ファイナンスも可能になった。

これらのネットワーク・インフラに対する各国の投資の動きは、統一通貨 Euro の創設等によってさらに加速するものと考えられる。