

ドイツにおける PPP-アウトバーン事業における官民連携-

(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 フェロー会員 末岡眞純

1 目的

ドイツのアウトバーンにおける PPP 官民連携事業についてミュンヘンにあるバイエルン州高等建設局で情報収集し、現場で視察・討論を行なった。この事業は道路事業費が不足する中、民間企業がアウトバーンの改築とその後の維持管理を行なうことを目的としており、民間による資金調達及び国による返済が基本で契約期間は30年である。2016年2月にはアウトバーンの将来像について、高い必要資金の確保、民間資金活用、情報化による統一的な管理主体構想が発表された。本報告ではアウトバーンにおける PPP 事業を俯瞰しその後各事業について報告する。

2 連邦長距離道路における PPP モデル-

連邦長距離道路とはアウトバーンと連邦道路を合わせた概念である。1995年にローランドベルガーとパートナーはアウトバーンの計画、建設、維持管理と資金調達を民間に徐々に開放するべきとし、同時に大型車のアウトバーン距離制料金徴収を道路網全体に導入するよう勧告した。2000年にペルマン委員会は税金による資金から利用者による資金への段階的な転換、民間による資金調達拡大及び資金を提供する第三者の拡大を要求した。連邦長距離道路における PPP 営業モデルはこの勧告を基に開発され促進されている。連邦交通デジタル省の PPP の目的は 建設、維持管理、資金の全体サイクルの効率化、業績の達成、リスク分担の最適化、事業の早期実現、計画・建設・維持管理におけるイノベーションである。

2.1 Aモデル

1) 2005年からのAモデル第一段階

Aモデルの基本は連邦アウトバーンで12t以上の大型車に対距離制の課金を行い、30年間に渡るアウトバーンの改築・維持管理・資金調達が営業契約に基づき民間企業に委託することである。委託により民間企業は30年間に渡り品質が高くかつ長寿命の建設を行い、その後適切な管理を促進する仕組みを実行する。民間企業は、連邦からの返済資金により当該区間の大型車課金収入から資金を調達する。資金は輸送インフラ資金調達財団(VIFG)から支払われる。料金収入は交通量に左右されるので業績悪化、契約不履行、交通障害により料金収入は減少する。追加で契約締結資金や月別料金収入を支払われることもある。締結契約金(補助金)0.75億ユーロを工事の進捗に併せて国から民間に支払われる。2005年から2009年間の民間委託の4つのAモデルプロジェクトの改築費用はおよそ12億ユーロ、30年間の委託全体費用は33億ユーロである。この全体延長は約230km、この内175kmが6車線の改築予定である。4つのプロジェクトの現状は以下の通りである。

- ①A8号線 アウグスブルクーミュンヘン 52km 2010年開通
- ②A4号線 チューリンゲン州境ーゴータ 44km 2010年開通
- ③A5号線 マルシュエーフェンブルク 60km 2014年開通
- ④A1号線 プレーメンーハンブルク 72km 2012年開通

2) 2009年からのAモデル第二段階

これまでのパイロットプロジェクトに参画した州と民間の経験が纏められ評価されて2009年から第2段階に進んでいる。今回のプロジェクト総延長は約450km、建設費用15億ユーロ、8路線が予定されている。6車線への改築、重交通量区間の維持管理及び一部新設が基本だが部分的には契約定義は固まっていない。基本は経済性そして既存の道路維持管理への障害の最小化である。これまで2路線が契約を結び建設が実行されている。

- A8号線 ウルム・アイシングからアウグスブルク西 58km 建設中
- A9号線 レダーホーゼからチューリンゲン州境 建設中

2.2 Fモデル

Aモデルの他に1994年制定の長距離道路整備民間資金法に基づき、連邦アウトバーンや分離車線連邦道路において橋やトンネル、峠道路において全車有料道路資金で資金調達、建設、維持管理を民間企業に委託するのがFモデルである。これまで2つのFモデルが実施されている。

3 A8号線におけるPPP Aモデル

1) アウグスブルク～ミュンヘン

A8号線 アウグスブルク西～ミュンヘンアルラッハ間52kmを走行した。この間は4車線で開通後60年以上経過しているが、トランスヨーロッパ交通路の一部(TEN-V)で、南ドイツを東西に結ぶ重要路線である。最大交通量は約10万台でしばしば渋滞や事故が記録されていた。PPP事業はこれを6車線に改築し管理を行っている。この区間のPPPの概要は以下の通りである。2009年1月に公募があり予備審査、提案、協議があり約27か月後の2011年10月に業者が決定された。当初6社が予備審査に応募この時の評価基準は技術75%、資金25%の割合であるが、優先入札者2社の予備審査の評価基準は技術30%、資金70%となっており契約業者1社が決定された。受注業者：アウトバーンプラスA8号線(株)、営業権開始：2007年5月1日、完成の契約時期：2010年12月31日、開通時期：契約より早期の2010年12月9日 契約距離：52km、改築距離：37km 契約期間：30年、弁済方法：交通量に応じて義務予算：約7.35億€、締結金：約640万€ 履行内容：改築、維持管理、事業ファイナンス 改築内容：路肩付きで6車線へ改築・騒音対策・3箇所のPA・景観維持のための緑化等の付帯対策、111橋の新設・維持管理である。

2) ウルム～アウグスブルク

A8号線 ウルム・アイシングーアウグスブルク西IC間58kmは最大日交通量9万台で建設後60年が経過し部分的に4車線のみ及び路肩無し区間があり、渋滞及び事故多発区間である。このため6-20時間で最高速度120kmの制限や大型車の追い越し禁止を実施しており、さらに遮音壁未設置区間もある。この状況からPPP導入が検討された。その理由は資金調達が難しい、連邦長距離道路の資金不足が毎年約25億ユーロの現状である。バイエルン州予算約11億ユーロの中で増大する維持管理費用から追加的な資金調達方法が緊急的に必要でありPPPモデルとの組み合わせによる経済的な転換から実施された。この区間のPPPの概要は以下の通りである。契約者は連邦交通省代理人：バイエルン州南バイエルンアウトバーン支局、受注者：パンスエビア(株)と下請けに建設共同体とサービス会社、コンセッション開始：2011年6月1日、建設完成目標：2015年9月、コンセッション延長：58km 内改築区間は41km、コンセッション完了償還完了：2041年5月31日、契約期間：30年、立替方法：従交通量一律料金、改築費用：約4億ユーロ、30年の予算規模：約13億ユーロ、全体工事費：560億円 km当たり13億円、主要な業務内容：建設、維持管理、資金調達、改築内容：41kmの6車線化、18kmの遮音壁、16PAの改築等、コンクリート舗装：幅員14.50m、380,000m³ 橋梁数：108橋の内79橋新設、2けもの道橋の新設、5仮設橋、土工量：420万m³である。

4 PPP契約とこれまでの知見

協定契約は事務的な内容及び規定、成果、課題分担、リスク分担、償還規定、償還金、交通管制費用、増額分の規定、契約に基づく費用要求の可能性としては契約違反、相殺の可能性、保証金、代替実施、解約条件、調停方法、直接契約等が規定されている。今後の期待としては品質と契約期間厳守、一般的な会社契約による経済的な清算、最適なリスク分担による費用削減と費用の確定、機能上の公示による改革の可能性の最大な活用、通常の質による管理サービス、他の契約スキームによる建設準備と監督に関するより低い支出が挙げられている。また既に開通したA8号線ミュンヘンからアウグスブルク間のPPPからの知見としては、契約信義、高い品質、イノベーションは無い、現実的、建設費用の確定、世間及び現地の利用者からの肯定的な反響が挙げられている。

キーワード PPP、ドイツ、アウトバーン、民間資金

連絡先 〒908-0013 宮城県仙台市青葉区花京院2-1-65-13F(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 TEL022-713-7277