

アウトバーンにおけるコンセッション事業

いであ (株) フェロー会員 ○末岡 眞純

1. はじめに

利用者料金を基に民間企業が高速道路の建設や管理を行う事業が米国、オーストリア、ドイツ、その他の国で行われている。オーストリアでは国策会社が、アウトバーンの建設管理を行っている。ドイツでは東西統一後設立された会社が20年間で旧東ドイツのアウトバーン整備を行い、実績を残した。また20年前から始まったアウトバーン等整備のためのPPPも成果を上げている。さらに2021年1月からは新たなアウトバーン会社が全国を一律で統括している。これらを総括的にまとめ対比を試みた。

2. オーストリアのASFiNAG (アウトバーン及び自専道資金調達株式会社)

法に基づき1982年に設立されたASFiNAGは政府資金100%の会社である。2019年現在2,249kmのアウトバーン及び自専道を管理し、その計画、資金調達、建設、更新、維持管理、料金徴収を行う。道路本体の所有権は政府である。会社は料金からの資金により直接安全対策等道路に投資ができる。料金総額は22億ユーロ、建設更新投資額は10億ユーロ、従業員は2,967人である。イノベーションによりヨーロッパ安全なアウトバーンを目指している。

3. ドイツでのコンセッション

3. 1 DEGES(ドイツ統一長距離道路計画建設(株))

ドイツ統一後、旧東ドイツ復興のため7アウトバーンの新たな事業が1991年決定された。この事業主体は、同年に連邦、州及び民間資金から設立されたDEGESで、プロジェクトの計画と建設を行ってきた。従業員480人で、2900kmの連邦長距離道路の整備を行った。現在その役割は全ドイツに拡大しており、事業管理の他、PPP、136カ所のアウトバーン事業も担当している。

3. 2 アウトバーンのコンセッション事業

道路事業庁と民間との間で取り交わされ、通常30年に渡る協定に基づく協働事業は連邦長距離道路事業におけるコンセッション(PPP)と位置付けられる。BMVI(連邦交通デジタルインフラ省)はPPPによる協働事業により、需要計画に基づく事業の早期実現と資金調達・計画・建設・維持管理・更新部門での効率化を期待している。この目的達成のため以下4つの経営モデルが生まれた。BMVIはこのためPPPの国内外の情報を収集するとともに財務問題や経済性調査はVIFG(交通インフラ財務会社)からの支援を受けた。1994年に始まった道路PPPでは現在15のSPCが協定を結んでいる。

1) 第一段階のPPP事業(Aモデル・改築モデル)

2005年からのアウトバーン上での貨物車対距離課金導入により、改築事業を行う本モデルは次の特徴がある。改築車道の建設及び全区間の更新・維持管理、資金調達業務を民間に任せる。交通量のリスクがある。貨物車課金収入は、民間による管理に使われる。このAモデルは以下の4パイロット事業があり、全体延長は230kmこの内175kmが6車線へ拡幅された。30年間の全体協定額は33億ユーロで2010年から2014年に既に建設が終了し開通している。協定期間は30年である。・A8号線アウグスブルク～ミュンヘン間53km、・A1号線ブレーメン～ブッフホルツ間72km、・A4号線ヘレスハウゼン～ゴータ間44km、・A5号線オフエンブルク～マルシュ間59km。例えばA5号線は2009年3月のPPP契約に基づき、平均日交通量は7～8万台の当該区間で30年間SPCであるViaSolution Suedwest(株)が維持管理を行っている。

2) 第二段階のPPP事業(Vモデル・アベイラビリティモデル)

キーワード PPP、高速道路、ドイツ、オーストリア、経営手法

連絡先 〒154-8585 東京都世田谷区駒沢3-15-1 いであ(株) TEL03-4544-7605

2009年より開始された9つのさらなるPPP事業は第二段階と呼ばれ、全体協定延長は450kmである。返済の仕組みが、事業ごとに実情に合った返済方法を工夫し最適化している。協定期間は20年から30年である。交通量のリスクは無い。定率な課金額とした1つの経営モデルが、A8号線ウルム～アウグスブルク間58kmである。またVモデルとしての最初は、A9号線チューリングゲン州境～レダーホーゼ間46kmである。A7号線ハンブルク～ボデスホルム間65km、A94号線ホルシュティニング～マルクトウル間77km両区間は開通し、A7号線ゲティンゲン～ボッケネム間65km、A6号線ラオエンベルク～パインスベルク間47km両区間は建設中である。

3) 次世代のPPP事業

2015年からBMVIはこれまでの結果を踏まえBMFと連携しながら、いわゆる次世代PPP事業を公表した。全部で11事業、約150億ユーロ規模の建設、更新、維持管理、670kmの連邦長距離道路に適用する。最初の次世代PPP事業となるA10号線ノイルピン～パンコウ間64kmの協定が2018年に開始され、続いてA3号線ビベルリート～エアランゲン間76km、A49号線カッセルヴェスト～A5号線間62kmが事業化された。

4) Fモデル

1994年の長距離道路整備民間資金調達法はいわゆるFモデルの法的根拠になっている。建設、更新、維持管理、資金調達を民間に委託し、償還は乗用車も含めた利用者からの課金によって行われるが、適用範囲は限定的である。協定期間は30年から50年である。・ローストックのヴァルノブ横断道路0.8km、・リューベックのトラーベ横断道路0.9km。

3. 3 連邦アウトバーン（株）

2021年1月からBMVIは、これまで16州にアウトバーンの計画、建設、維持管理、更新、資金調達事業を委託していたことを止め、自らの手で行うことにした。このため2018年9月に連邦アウトバーン株式会社と2020年1月にFBA（連邦長距離道路庁）を設立した。今回の連邦長距離道路に関する事業改革は、国の歴史の中で最大のインフラ改革である。BMVIはこれまでと同様に連邦長距離道路の管理者であり、今後も他に譲渡されることはない。改革に伴い州の職員11,000人は国組織に異動することになった。この改革で国は、アウトバーン事業を全国で迅速かつ効率的に実行できる。また交通隘路を減少させ利用者に全国均一で長期間十分な輸送能力を有する安全なインフラを提供することになる。連邦アウトバーン（株）は、法律に基づき約13,000kmのアウトバーンの計画、建設、維持管理、更新、財産管理、資金調達の業務を行う。

新会社の予算は連邦からの貨物車課金及び将来は小型車ビニエット課金分を充当する。会社形態は有限会社であり連邦が指示権限を有し、法律に基づきアウトバーンの一部でも売却はできない。新会社の2021年～2025年の資金計画と事業計画が承認され、全体総額は266億ユーロ、この内アウトバーンの更新事業に148億ユーロ、新設及び改築事業に100億ユーロ、残りは休憩施設、管理事務所や管制室の建物費用に充当される。新社長のシュテハン氏は新会社の意義をイノベーションが最も重要とした上で、具体的にはアウトバーンの経営資源を16の州から1つに束ねた事、建設イノベーションでは「環境対策トンネルと舗装」、事業プロセスのイノベーションでは「デジタル化による計画と建設執行」、交通イノベーションでは「高度情報化や自動化された管制」としている。

4. おわりに

日本では国管理の下、民営化された高速道路会社が建設管理を行っている。高速道路は経済活動の基本であり有事の際や災害対応時に迅速にその機能を発揮しなければならない。今後もイノベーションを導入し、次世代、国際化、地方創生にふさわしい効率的で最適な管理が望まれる。

参考文献

- [1] 土木学会第71回年次学術講演会 末岡 ドイツにおけるPPP-アウトバーン事業における官民連携
- [2] 高速道路と自動車 2021.2 末岡 アウトバーンの事業改革とコンセッション事業