

EU における TEN-T プロジェクトの財源調達について

一橋大学大学院 商学研究科 教授 山内 弘隆

西武文理大学 サービス経営学部 助教 鎌田 裕美

概要

TEN-T (Trans-European Transport Network) は、EU の交通政策のひとつであり、欧州に点在する複数のネットワークを統合し、統一された効率的な交通インフラの構築を計画するものである。その目的は、EU 域内におけるヒト・モノの自由な移動、均衡ある発展、環境問題への対処などである。対象の輸送モードは、鉄道、道路、空港、港湾、ITS、複合輸送であり、現在は優先プロジェクトとして 30 件におよぶプロジェクトが採択、実施されている。そのなかでも鉄道は、環境に対する意識も相まって重視されている。

EU は採択したプロジェクトに対し、その計画予算から資金の補助を行うが、その財源確保が主要な課題となっている。最近では、新たな財源調達手法として PPP (Public-Private Partnership) が導入され、その期待は大きい。さらに、PPP 導入の中で、道路インフラ利用者からの課金収入のため「大型貨物車の課金に関する 1999 年欧州理事会指令」の改正が行われた。また、国境横断区間の資金不足が問題となり、それを解決する手段として、「EU コーディネーター」の指名が追加されている。

採択されたプロジェクトのうち、すでに完成したプロジェクトは 3 件であり、そのほかのプロジェクトは、2020 年までの完成を目標に進められている。その大部分は、完成までに莫大な資金を必要としている。今後、EU が TEN-T を進めていくうえで、財源調達は回避できない問題のひとつであり、実際にこの問題に関して多くの研究蓄積がある。

上記により、本稿では、TEN-T プロジェクトにおける財源調達と PPP について、先行研究および EU の公開資料を基に整理、検討した。本論文の構成は、次のとおりである。まず、TEN-T プロジェクトの概要と実態について取り上げた。次に、PPP について概観した後、TEN-T プロジェクトにおける PPP に着目し、採択されている優先プロジェクトにおける PPP の導入、役割を整理した。以上に基づき、TEN-T プロジェクトにおける財源調達と PPP について検討した。

TEN-T プロジェクトの概要と実態

TEN-T は、1993 年に EC が発表したドロール白書において提示された EU 域内の交通インフラ整備に関する TENs 構想のうちのひとつであり、新規に創設または既存施設の改良をすることで鉄道網や道路網の拡大を図り、EU 域内を結ぶインフラ整備をするためのプロジェクトである¹。TEN-T では 30 の優先プロジェクトを採択しており、現在履行されている。

TEN-T の問題点については、財源の問題と EU 域内の国家間の問題がある。財源の問題では、PPP が注目された経緯として、1997 年に施行された安定成長協定 (the Stability and Growth Pact) により財政基準と予算統制が定められたことから、EU 加盟国の政府は、大規模資本集約型のインフラプロジェクトに対して、負債による資金調達に代わる手段を模索することを強いられた。また一方で、加盟国政

府が、安定成長協定の基準を回避する手段として PPP を用いることがないように監視する規制が設けられている²。EU 域内の国家間の問題では、複数国家の統合形態であること、各国はそれぞれの考え方に従った法制度を有することから、EU において PPP を促進するために、PPP の制度や法整備が必要であることが指摘されている³。

PPP について

PPP とは、Public-Private Partnership のことであるが、明確な定義は存在しない。英国の PFI (Private Finance Initiative)、開発途上国におけるインフラ整備など、多くの国で事例がある。日本以外では、公民が連携して公共サービスの提供等を行うスキームのことをいうのが一般的である⁴。

PPP には、代表的な手法である PFI (Private Finance Initiative) を含め、さまざまな手法が存在する。本稿では、それら手法をあげ、とくに PPP の代表的な手法である PFI について、先行研究を基に概要を把握した。この考察から、PFI の導入にあたっては、効率性向上のための環境整備、関係主体間におけるリスク分担の明確化が重要な鍵となることを述べた⁵。

EU における PPP

EU 財政は、TEN-T プロジェクトになくってはならないが、その財源は潤沢ではない。また安定成長協定の財政基準もあり、代替的な財政手段として PPP が注目されている。PPP の成功事例としては、空港、道路建設などにみられるが、鉄道プロジェクトでは、いまのところ成功事例はわずかである。

EU における PPP を促進、支援するために整備された、さまざまな組織や制度を整理した。具体的には、TEN 計画全体（交通、電気、通信、上下水道など）に対する EU の支援、EIB (European Investment Bank)、また EIB と EC により、2008 年 9 月に設立された EPEC (European PPP Expertise Center) である。制度としては、2004 年に導入された競争的対話方式、EU コーディネーターについて整理した。

事例研究：TEN-T における PPP

鉄道プロジェクトの事例として、優先プロジェクト PP3 “High speed railway axis of southwest Europe” における 2 事例の PPP を取り上げた。PP3 は、Mediterranean branch、Atlantic branch、Iberian branch に 3 分割されている。

第一の事例は、フランスとスペインをまたがる区間の Perpignan – Figueras であり、Mediterranean

¹ EU 統合への動きおよび TEN-T の誕生の経緯については、Perez and March (2006)、鈴木 (2007) を引用およびまとめた。

² Petersen (2010) p.14。また、財務上の具体的な取り扱いについては、European PPP Expertise Center (2010b)、Yescombe (2007) などで説明されている。

³ Maslyukivska, O. and M. Sohail (2007)

⁴ 町田 (2010) p.14

⁵ 山内・手塚 (1999)

branchに含まれる。契約形態は、BOT方式であり、契約期間は50年である。フランスの道路プロジェクトで適用されたPPPに倣って導入しており、それまで事例の少なかった鉄道プロジェクトへの適用可能性を立証した事例として評されている⁶。

第二に、Iberian branchを主に担当するポルトガルである。ポルトガルでは、RAVE (Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.)が中心となり、PPPのビジネスモデルを考案し、すべてにおいてPPPを導入している。PPPのビジネスモデルは、次の3段階から成る。第一段階は、5つの区間のインフラ部分に適用される。このPPPは、DBFM (Design, Build, Financing and Maintenance)であり、すべてコンセッション契約がなされ、契約期間は40年に渡る。第二段階は、信号や制御部分に適用される。このPPPも第一段階と同じであり、20年間の契約である。第三段階は、政府またはREFERがその責任を負うものである。現在実施されている第一段階のPPPのうち、もっとも進んでいる区間の成果として、従来の調達方法と比べて、約40%の削減を達成したことがあげられている⁷。

いずれの事例においても、PPPの手法としてPFIが導入されており、道路などの経験から、関係主体の責任やリスク配分を明確にした形態が設計されていることが明らかになった。また、PPPを積極的に活用する方向ではあるが、同時に、EUの支援が組み込まれており、EUの支援体制とりわけEIBの支援は重要である。

まとめ

これまでの考察から、TEN-Tにおいて、EUにおけるPPPの支援体制が重要であり、今後も重要性は高まることが考えられる。とくに、財源面では、EIBによる支援がなくてはならない状況にある。PPPの事例としてPP3の2つの事例をあげたが、いずれの事例も、PFI手法であり、関係主体の責任やリスク配分の明確化が意識されているといえる。

また、EUの場合、法制度や考え方の異なる多様な国家の複合体であることから、PPPのための法制度や支援体制を構築していくことは、他国には見られない事例となるだろう。今後、PPPのための制度や組織の動向は注目するべき点であると考ええる。

参考文献

Abreu de Silvia, J., D. Silvia and J. Sussman (2011) "The Portuguese High Speed Rail Network: Relating Financing to Strategic and Operating Issues," *ESD-WP-2011-02*, Massachusetts Institute Technology Engineering Systems Division.

Commission of the European Communities (2009) "Towards a Better Integrated Trans-European Transport Network at the Service of the Common Transport Policy," *Green Paper TEN-T: A policy Review*.

Debande, O. (2002) "Private Financing of Transport Infrastructure –An Assessment of the UK

⁶ European Commission Directorate-General Regional Policy (2004)

⁷ Abreu de Silvia, Silvia and Sussman (2011)

- Experience,” *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.36, Part 3, pp.355-387.
- Elos (2010) “Sponsor's view – Our responses,” *Presentation Power Point for Workshop on PPP and High Speed Rail Concession Poceirão/Caia The Portuguese experience*.
- European Commission Directorate-General Regional Policy (2004) *Resource Book on PPP Case Studies*.
- European Commission Mobility and Transport (2010) *Priority Projects 2010 –A detailed Analysis*.
- European Commission The Trans-European Transport Network Executive Agency ホームページ <http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm> (2011年3月現在)
- European PPP Expertise Center (2010a) *A Guide to Guidance –Sourcebook for PPPs in TEN-Transport*.
- European PPP Expertise Center (2010b) *Eurostat Treatment of Public-Private Partnerships –Purposes, Methodology and Recent Trends*.
- Fernandes, C. (2010) “Portuguese High Speed Rail Project –Business Model,” *Presentation Power Point for Workshop on PPP and high speed rail the portuguese experience*, 2010, Lisbon. (<http://www.rave.pt/en/tabid/389/Default.aspx> ;2011年3月現在)
- Johnson, D. and C. Turner (2007) *Strategy and Policy for Trans-European Networks*, Palgrave Macmillan.
- Kappeler, A. and M. Nemoz (2010) “Public –Private Partnerships in Europe –Before and During the Recent Financial Crisis,” *Economic and Financial Report 2010/04*, European Investment Bank.
- Maslyukivska, O. and M. Sohail (2007) “European Infrastructure Procurement through PPP,” *Management, Procurement and Law*, Vol.160, Issue MP4, pp.159-167.
- Peirone, D. (2003) “From Private Finance Initiative to Public Private Partnership: The Financement of Trans-European Networks,” *Working Paper 5*, Higher Education and Research on Mobility Regulation and the Economics of Local Services.
- Peretz, B. G. and J. W. March (2006) “Public-Private Partnerships and the Development of Transport Infrastructure: Trends on Both Sides of the Atlantic,” proceedings of *First International Conference on Funding Transportation Infrastructure*, Alberta, Canada.
- Petersen, O. H. (2010) “Emerging Meta-Governance as a Regulation Framework for Public-Private Partnerships: An Examination of the European Union’s Approach,” *International Public Management Review*, Vol. 11, Issue 3, pp.1-21.
- RAVE (2008) *Report and Accounts 08* (<http://www.rave.pt/relatorioContas/2008/index.html> ; 2011年3月現在)
- Secchi, C. (2010) “High Speed Railway Axis of South-West Europe (PP3) and High Speed Rail Interoperability in Iberian Peninsula (PP19),” *TEN-T Progress Report for PP3 and PP19*, European Commission.
- TP Ferro ホームページ <http://www.tpferro.com/en/home> (2011年3月現在)
- Van Miert, K., E. Davignon, C. Secchi, L. J. Brinkhorst, P. Balazs, K. Peijs, L. Valente de Oliveira, P. Telicka and K. Vinck (2009) “Position Paper of the European Transport Coordinators,” *Position Paper*, European Commission.

- Weber, B. and H. W. Alfen (2010) *Infrastructure as an Asset Class –Investment Strategies, Project Finance and PPP*, Wiley Finance.
- Yescombe, E. R. (2007) *Public-Private Partnerships –Principles of Policy and Finance*, Elsevier.
- 河田博之・佐藤豊 (2004) 『アルプスランジットプロジェクトとヨーロッパの高速交通網』 研友社報告書
- 経済産業省・経済産業研究所日本版 PPP 研究会 (2002) 『日本版 PPP (Public Private Partnership : 公共サービスの民間開放) の実現に向けて –市場メカニズムを活用した経済再生を目指して–』
- 財団法人自治体国際化協会 (2005) 『平成 16 年度海外比較調査 自治体業務のアウトソーシング』
- 鈴木賢一 (2007) 「交通インフラ政策—欧州横断運輸ネットワークの構築—」、『拡大 EU : 機構・政策・課題 : 総合調査報告書』、国立国会図書館調査及び立法考査局、pp. 158-174.
- 内閣府 民間資金等活用事業推進室 (PFI 推進室) ホームページ「PFI 事業導入の手引き」、(<http://www8.cao.go.jp/pfi/tebiki/index.html>; 2011 年 3 月現在)
- 日本貿易振興会 (2003) 『対日アクセス実態調査 —公共事業サービスにおける公共と民間のパートナーシップ—』
- 町田裕彦 (2009) 『PPP の知識』、日経文庫。
- 山内弘隆・手塚広一郎 (1999) 「PFI の可能性と留意点」、『ビジネス・レビュー』、第 47 巻 4 号、pp. 37-52.