



日本初の有料道路 PPP（官民連携）はいかにして実現したか（注；抜粋）

道半ばの道路公団改革

NEXCO3 社の効率化は「民営化」という文脈で語られますが、実態を見ると特殊法人という組織形態を株式会社（高速道路株式会社法に基づく特殊会社）に変えたにとどまり、本格的な民営化が実現したとは思えません。

それに対して、愛知県が進めた愛知県有料道路のコンセッション（一定期間インフラの運営権を民間企業に付与する民営化の一手法）は実現できなかったことは多々あれど、現在の法的枠組みにおいて、できる限りの民営化を実現しました。その意味で、現時点で最も成功した民営化案件だと断言できます。

私は愛知県の政策顧問として、愛知県有料道路のコンセッションに深く関わりました。それだけに、この案件には強い思い入れがありますが、ひいき目に見ても、愛知県におけるコンセッションは日本のインフラ PPP（Public Private Partnership：官民連携）の中でも画期的なプロジェクトだったと思います。

入札では、前田建設工業を代表企業とするグループが 1377 億円で落札、現在は前田建設工業や森トラスト、大和ハウスグループなどが出資する愛知道路コンセッション（ARC）が運営しています。公社が事前に設定した最低落札価格は約 1219 億円でしたので、道路収入や経費削減のみならず、SA・PA の増設や沿線開発などによって、それ以上の増収が見込めると判断したということです。

有料道路の収益が大きく伸びた理由は 2 つあります。一つの理由はコスト削減で、メンテナンス費用の効率化とコスト削減、そして人件費の削減が寄与しています。メンテナンスは最先端技術を活用したコスト削減に加えて、品質を保ちつつ、ややもすると過大になりがちな道路の管理基準やスペックの効率化を実現しました。また、運営組織は公社が運営していた時代は約 100 人の職員が業務に関わっていましたが、ARC は約 50 人です。それだけの人数で運営可能と判断し、段階的にスリム化を進めています。

「償還主義」という高速道路の問題

さらに、料金プール制のために、赤字路線が存在したり、新規路線が建設されたりすればいつまで経っても償還が終わらないという問題も出ます。料金プール制とは、高速道路を全国で 1 つの道路とみなし、全体にかかるコストを全体の料金収入でまかなう仕組みのこと。完成から 50 年が経過する東名高速道路は償還が終わり、無料化されていてもおかしくありませんが、いまだに有料です。それも、料金プール制によって新規の道路建設が続いたからです。

料金プール制によって単独では採算が取れない地方の高速道路が建設できて地方の利便性が高まった反面、政治的な利益誘導によって安易に道路が建設され、赤字路線が増加したという批判も少なくありません。道路整備特別措置法では、道路の新設や改築を通して料金を徴収できる主体が都道府県などの道路管理者や、地方道路公社および高速道路会社に限定されており、民間企業が有料道路を運営することはできません。

その中で、道路コンセッションを実現するには道路整備特別措置法を改正する必要がありますが、償還主義とプール制によって有料高速道路が一気に建設されたという過去の経緯もあり、法改正にまで踏み込むこと

は困難な状況でした。「植村さん、そこまではやめた方が良い」と国交省の幹部に言われたのも事実です。そこで、愛知県有料道路では国家戦略特区制度を活用しました。愛知県は 2015 年に国家戦略特区の指定を受けており、その枠組みを活用することにしたんです。ただ、国家戦略特区の活用で道路コンセッションは可能になりましたが、道路行政の根幹をなす償還主義をやめるには至りませんでした。

もっとも、利潤の確保と料金の自由度の実現という他の 2 つはある程度、実現しました。前述したように、償還主義の下では事業者が利益を上げるという前提に立っていないため、ごく一部の例外を除き、通行料収入から利益を上げることはできません。

そのごく一部の例外も、国が事前に積算した料金収入のプラスマイナス 1% が事業者に帰属するという程

度。アップサイドの上限がわずか 1% では手を上げる民間企業はないでしょう。ところが、今回の愛知県の

場合は運営会社に帰属する部分をプラスマイナス 6% まで引き上げることができました。

日本初の民間企業による道路事業の実現に向けた制度設計の中で、利潤の確保は最も高いハードルでした。事実、国との協議は難航を極めました。が、利潤が確保は今回のコンセッションを成立させる上で最も重要な要因。こちらも引き下がるわけにはいきませんでした。

社会インフラで三方よしを実現するには

国が積算した交通量を基に償還期間の通行料収入を決めると言いましたが、当時の道路公社による交通量推計は現状と比較しても低い数字となっていました。なぜかという、対象路線の中で最も収益の多い知多半島高速道路は中部国際空港につながる基幹路線で、航空需要の高まりとともに交通量は増えているということが一つの理由です。

ただ、当初の交通量を低く設定しておけば、災害・経済リスクによる変動があっても確実に償還できます。

また、上振れした分は剰余金として公社にプールし、将来の改修費用に充てることも可能になります。

このお金は道路の償還以外に支出することはできませんが、公社の一般管理費用への計上は可能になるので、公社の経営を甘くする要因になりかねません。今後は、有料道路による剰余金を地方自治体が必要な財源に幅広く利用できるような制度設計も検討すべきです。

愛知県道路公社が設定した約 1219 億円という対価（＝最低落札価格）は償還期間内の通行料収入をベースに決めました。ただ、前田建設工業グループが 1377 億円と大幅に上回る価格を提示したように、これはかなり低く見積もられた数字でした。私は交通量推計を見直せば、本来は 1400 億～1500 億円の対価も実現できると当時は考えていました。

この点について、従来の交通量推計を見直すというのは前述した償還の見直し論にも及びますのでハードルが高く、当時は残念ながら実現できませんでした。ただ、民営化してから 3 年以上が経過した今、中部国際空港のさらなる強化に向けて知多半島高速道路の整備計画を見直す必要があります。新たな投資を民間資金で実現するためには、交通量推計の見直しや償還期間の延長、6% のキャップを上回る利潤の確保など、さらに改革を進めていかなければなりません。

WRITER レポート執筆者 植村 公一代表取締役社長

1994 年に日本初の独立系プロジェクトマネジメント会社として当社設立以来、建設プロジェクトの発注者と受注者である建設会社、地域社会の「三方よし」を実現するため尽力。インフラ PPP のプロジェクトマネージャーの第一人者として国内外で活躍を広げている。