

インフラ老朽化と資金問題の解決に向けて さらなる民間資金活用への提言

佐藤ゼミナール 3年チーム

阿波由香里 市村理沙子 榎本奈央子 安達洋介* 加藤滯奈 善利圭史
松原桃香 小野塚智紀 石田雅大 齋藤亮英 原明日香 今北洸平

◆ 問題意識

現在、日本において、高度経済成長期に集中して造られたインフラが一斉に更新・補修時期を迎え、老朽化が深刻な問題となっている。国土交通省の試算結果によると、今後50年間で必要になる維持管理・更新費用は約210兆円と見積もられているが、財源の問題もあり、新たな資金を確保しない限り、政府が老朽化に対応することが困難な状況になっている。そこで、本プレゼンでは、こういった日本の現状を踏まえながら、従来の公的資金投入によるインフラ事業の持続可能性の限界を指摘し、民間資金活用の可能性に着目した。実際に、1999年に「民間資金の等の活用による公共施設等の整備に関する法律」である「PFI法」が施行された。しかし、このPFI事業のほとんどは、社会インフラに適用されている一方、老朽化が進む道路、水道、電力等の経済インフラはほとんどが公的資金によって調達が行なわれている。こういった現状を踏まえ、より民間資金を活用し、老朽化するインフラの資金問題を解決するための方法を模索する。

◆ 構成および論の流れ

<序章>

老朽化するインフラと拡大する維持管理・更新費用

< 1章—現状分析 >

「現状における公的資金投入の限界」

< 2章—課題検証 >

「PFIの現状と課題」

< 3章—提言 >

「円滑な民間資金調達促進に向けて」

< 結論 >

「独立採算型普及の可能性」

グループの主張：

インフラ資金問題に対し、今より民間資金を活用すべきである

1章 Why / なぜ民間資金なのか

2章 What / PFIとは？その現状と課題は？

3章 How / 課題解決に向けてどのように民間資金調達を行うのか

結論

◆ インフラとは

インフラとは、社会的経済基盤、社会的生産基盤を形成するものの総称であり、社会資本と同義である。日本においてインフラは、戦後復興期や高度経済成長期などの経済成長を支える重要な役割を持ち、特に東京オリンピック期の東海道新幹線、高速道路は日本の発展に大きく貢献した。

また、インフラは種類が多岐に亘っており、主に経済インフラと社会インフラの二つに分類することができる。経済インフラとは、直接的に一国の投資・生産・サービス提供を支えるために不可欠な施設を意味し、主に道路や橋等の輸送に関わる施設、水道や電力、廃棄物処理等の公益事業・エネルギーに関わる施設、通信タワー等の情報・通信に関わる施設などが挙げられる。また、社会インフラとは、国民の日常生活を支えるために不可欠な施設や設備を意味し、学校や図書館等の教育施設、病院や介護施設等の医療施設などが挙げられる。

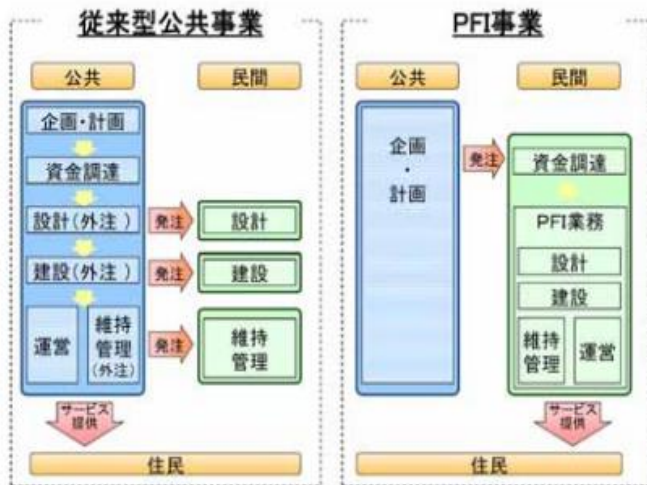
◆ インフラの進行状況

日本では、高度経済成長期に集中的に整備されたインフラが、今後一斉に老朽化する事が懸念される。各施設によって耐用年数は異なるが、一般的な公用施設の耐用年数は50年とされる。国土交通省によると、平成45年に建設後50年以上経過する施設の割合は、道路65%、河川管理施設約47%、港湾施設51%と推定される。

近年、老朽化により施設の損傷事故などが多発している。平成24年度における、管路施設の老朽化等に起因した道路陥没の発生件数は約3,900箇所であった。また、地方公共団体管理の橋梁は全体の70%を占め、通行規制等は平成20年977橋から25年2104橋と最近5年間で2倍以上に増加した。交通止めにより通学路が迂回するなどの社会的な影響も発生している。平成24年12月の中央自動車道笹子トンネル事故では9名の命が失われ、わが国のインフラが抱える問題を露呈させた。

◆ PFIとは

「PFI(Private Finance Initiative: プライベート・ファイナンス・イニシアティブ)」



出典:内閣府(2014)「PFI事業の実施状況について」より引用

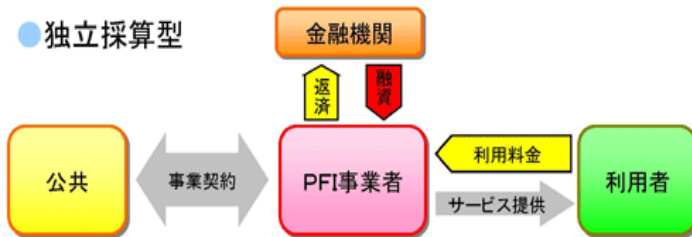
公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することにより、国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業。

PFIの導入により、国や地方公共団体の事業コストの削減、より質の高い公共サービスの提供、経済の活性化・経済成長を目指す。

日本では、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(PFI法)が平成11年7月に制定され、平成12年3月にPFIの理念とその実現のための方法を示す「基本方針」が、民間資金等活用事業推進委員会(PFI推進委員会)の議を経て、内閣総理大臣によって策定され、PFI事業の枠組みが設けられた。英国など海外では、既にPFI方式による公共サービスの提供が実施されており、有料橋、鉄道、病院、学校などの公共施設等の整備等、再開発などの分野で成果を収めている。

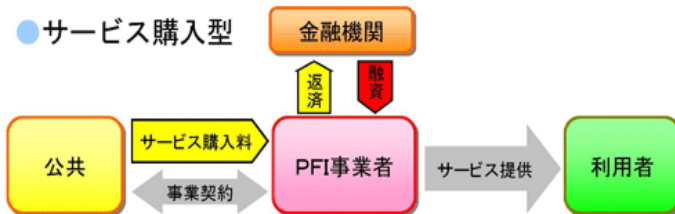
◆ PFIの種類

● 独立採算型



PFI事業者が整備した施設・サービスに利用者が料金等を支払うことで、事業費を賄う方式です。独立採算型等のPFI事業は、利用者の増減によりPFI事業者の収入が影響を受ける等、PFI事業者が長期にわたり大きな事業リスクを負担することになります。民間事業者が資金調達、施設の建設・運営を行い、利用者からの料金徴収により、資金を回収する。公的部門は事業許可権を与えるのみで、建設・運営のリスクは民間が負担する。(例: 有料橋、有料道路、博物館等)

● サービス購入型



PFI事業者が整備した施設・サービスに公的主体が対価(サービス購入料)を支払うことで、事業費を賄う方式です。公的主体から予め定められたサービス購入料が支払われるため、安定的に事業を行うことができます。

民間事業者が資金調達、施設の建設・運営を行い、公的部門はそのサービス購入主体となる。

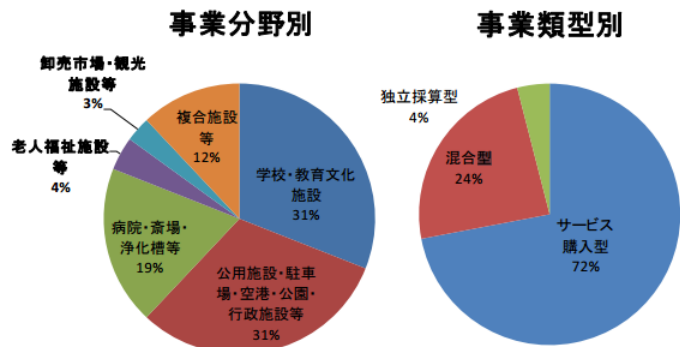
事業リスクは原則として民間事業者が負うが、コストは公的部門からの支払によって回収することとなる。

出典:内閣府(2014)「PFI事業の実施状況について」より引用

◆ PFIの現状

現状、道路や空港などの経済インフラに占めるPFI事業の内訳は、右の図のようになっており、これはすなわち、そのほとんどを公的資金に依存しており、民間資金活用は未だ十分に進んでいるとは言えない現状を示している。

独立採算型等のPFI事業は、施設の需要変動リスクを民間が負担するものであり、このリスクに対応した資金調達が必要となるところ、我が国では、インフラに対してリスクマネーを供給する本格的な市場が形成されておらず、独立採算型等のPFI事業の資金組成上の障害となっている。



出典:総務省(2011)「地方自治体におけるPFI法実施状況」より引用