

インフラストラクチャーにおける PPPの現状と進展

第1回 道路インフラについて

たかひら ようすけ
高平 洋祐

株式会社日本経済研究所公共デザイン本部インフラ部 主任研究員

1. 本シリーズの目的

高度成長期に整備された公共インフラが大量更新を迎えるなか、緊縮的な財政や人員の不足といった種々の課題が存在することは、広く認知されているところであろう。一方、PFI法施行から20年以上が経ち、2巡目の案件や、コンセッションのインフラへの適用等、本邦PPP/PFI事業は、新たな局面を迎えている。

先般、国の新たなPPP/PFI推進アクションプランも公表されたところ、本シリーズでは、官民連携を切り口に、インフラの管理について、今後の進展に向けたトピックを取り上げたい。

2. 道路におけるPPP/PFIの現状

道路インフラについては、2012年の笹子トンネル天井板落下事故を契機として、道路法の改正による定期点検の義務化、都道府県ごとの道路メンテナンス会議の設置といった対策が講じられてきた。

老朽化の状況として、橋梁は10年後に5割以上、20年後には7割以上が建設後50年以上を経過すると指摘されている¹。管理の大部分は、市区町村が担っており（図1）、予算の逼迫、行政職員並びに地域の事業者の人材難が懸念されるところである。

道路インフラの整備・維持管理には、発注者支援や

受注の安定性確保を目的とした契約方式²があり、これらも官民連携手法の一形態といえるだろう。特に、地域維持型契約方式³が狙いとするように、地域事業者を如何に確保し、経営基盤を維持するか、ということは道路インフラの大きな課題の一つである。

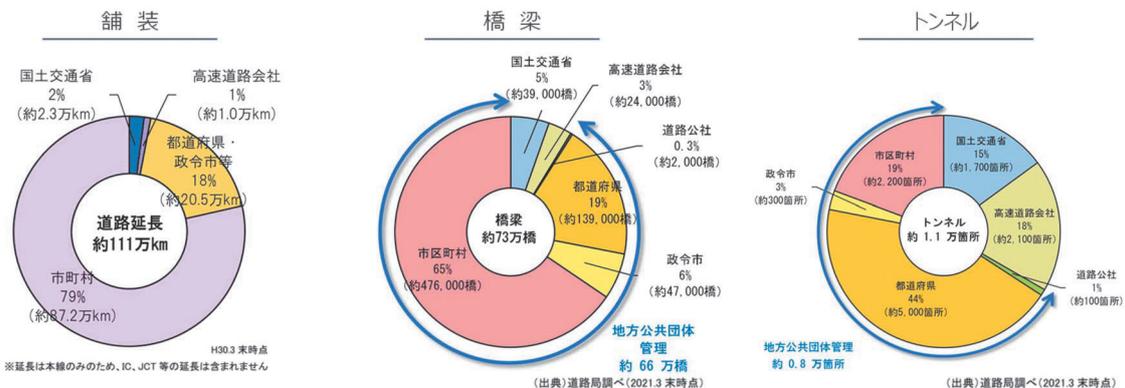
PFIに着目すると、道路に関する事業は限定的である。愛知県道路公社が有料道路コンセッションを行っているし、道路整備を対象業務に含む事業もなくなはないが、道路の新設や更新を広範にPFI事業で実施している、という状況にはない。

他方、道路の維持管理を民間事業者が一体的に受託する「包括的民間委託」が広がりを見せている。府中市の「道路包括管理事業」等が挙げられるが、包括的民間委託は固有の法的背景を持たず（私法上の委託契約）、民間が担う業務範囲や区域、期間、リスク分担等は、各事業でさまざまである。今後、国は包括的民間委託導入の手引きを公表する予定としており、道路分野での活用拡大が期待される。

3. 今後のPPP/PFIの展望

道路空間の新たな活用という観点では、特定車両停留施設（バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設）へのコンセッション活用や、歩行者利便増

図1 管理者別の施設数の割合



(出典) 国土交通省「道路メンテナンス年報」(舗装は平成30年8月版、橋梁・トンネルは2021年8月版より作成)

¹ 国土交通省「令和4年版国土交通白書」より

² 例えば、ECI方式、事業促進PPP、地域維持型契約方式等がある。

³ 複数年・複数業務を一括発注する方式。地域維持型JVを組成できる等の特徴がある。



【高平洋祐氏のプロフィール】

名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻修了（工学修士）。2010年株式会社日本経済研究所入社。2018年より現職。

進道路（通称：ほこみち）制度⁴といった、官民連携の取組みも始まっている。

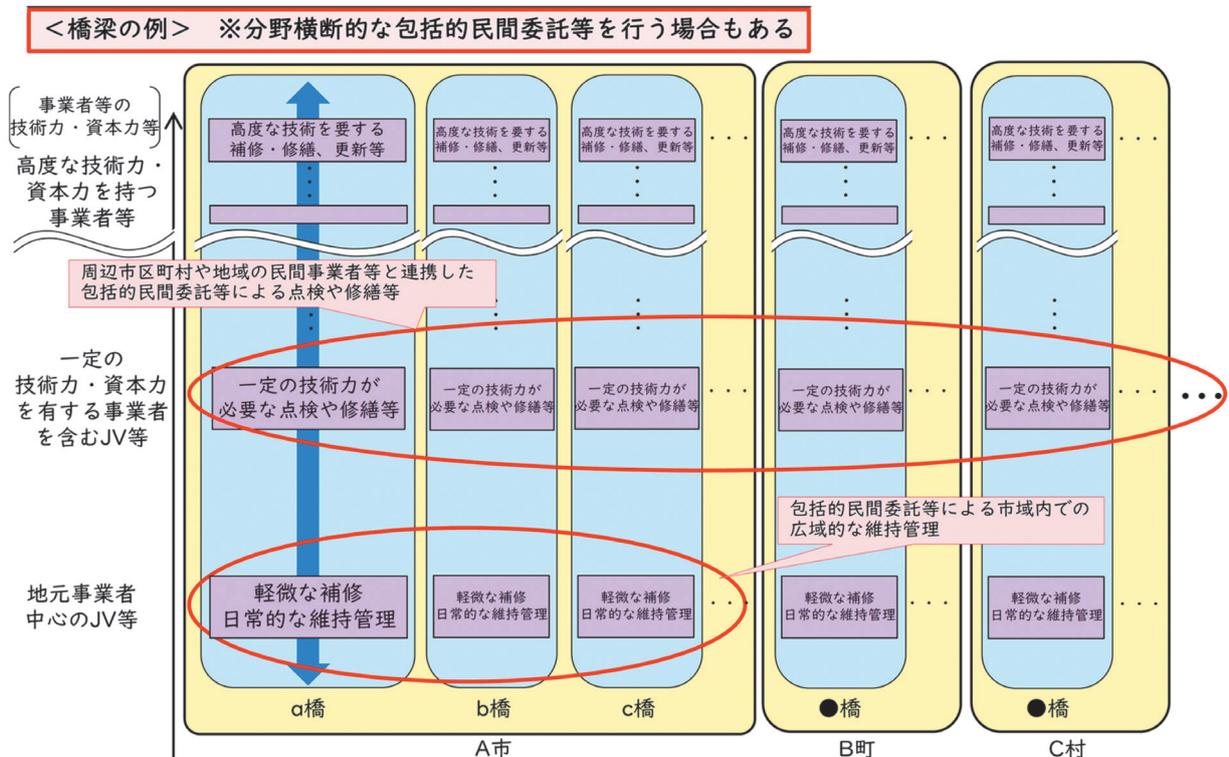
PPP/PFI 推進アクションプランでは、道路分野の重点目標として、有料道路コンセッションの横展開や、高速道路 SA・PA、下関北九州道路等での PFI の実施等を掲げている。また、道路は「キャッシュフローを生み出しにくいインフラ」の一つとして、サービス購入型 PFI の活用等も期待されている。なお、指標連動方式の導入も謳われており、より民間事業者の創意工夫及びリスク分担を求めることが標榜されているようである。

先般、国が公表した提言「地域インフラ群再生戦略マネジメント（案）⁵」のなかでは、広域や複数の主体による連携、包括的民間委託を含めた契約方式の検討

の必要性が示されている。また、インフラ“群”とあるように、当該提言では、複数・他分野の施設をまとめて捉えて検討していくべき、としており、その際、分野横断的な包括的民間委託等の導入も考慮される、としている（図2）。

今後、民間側は、そうした広域的・横断的な事業を担うために、個社の技術力や資本力だけでなく、多様な主体間を連携するマネジメントの力が求められることになるだろう。また、元より、インフラメンテナンスには国民的な議論・参加が求められているところであり、道路インフラの維持という目的に向けて、民間事業者、行政、市民まで含めた、広範なパートナーシップが構築されることが望まれるものである。

図2 地域インフラ群再生戦略マネジメント（仮称）推進イメージ案（実施プロセス）



（出典）国土交通省「総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント（仮称）」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～ 社会資本メンテナンス戦略小委員会提言書（案）」

⁴ 歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を定めることを可能とする。

⁵ 正しくは『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント（仮称）」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～ 社会資本メンテナンス戦略小委員会提言書（案）』。