

## 巻頭発言

# インフラ事業の原点に戻って 改めてPFIを考える



みやもと かずあき  
東京都市大学 教授 宮本 和明

PFI 法施行以来12年近くが経過しているにもかかわらず、インフラ分野においてはPPP/PFIの実績はほとんどない。しかし、政権交代後の新成長戦略に掲げられたことを契機に、インフラ分野のPPP/PFI に関しても「コンセッション方式の導入」に代表される各種の提言や制度設計がなされてきている。またインフラ PPP/PFI の具体的なプロジェクト展開に関しては、国内を対象としたものより、特に道路や水分野において、海外を対象にしたものの方がより活発とも言える状況にある。

最近のインフラ PPP/PFI に関わる一般の議論は、有料道路に代表される利用者料金を徴収する事業がほとんどである。確かに、世界的には道路においても有料化が進んでおり、PFI の本場英国においても有料のコンセッション道路が1路線ある。しかし、それ以外の英国のPFI 道路は、サービス購入型といわれる無料の道路であり、有料を前提とする必要があるわけではない。有料か無料か、すなわち最終費用負担の問題と、PFI が従来型か、すなわち当初のファイナンスの問題とは、本来別に考えるべきものであり、最近の議論の中にはそれらを混同しているものが多い。

改めていうまでもなく、インフラ事業において最初に考えなければならないことは、事業の社会的な必要性である。社会全体に対して事業が生み出す便益がそれに要する費用と比べ十分に大きい、すなわちその差である社会的純便益が十分に確保されることが事業実施における必要条件である。インフラ事業は一般に利用者以外にも便益をもたらす、言い換えると外部効果が大きいことが

特色である。その外部効果の範囲内において公的に費用負担をすることは合理的であり、また、事業の効率性を高めることとなる。受益に応じた負担の原則により、最終負担における料金と公的資金の分担、さらには、公的資金の原資である税源の割り振りも原理的には決まることとなる。最終費用負担の問題はまず本質論から議論すべきものである。

一方、インフラの初期投資額のファイナンスに関しては、公債発行による公的資金調達と民間事業者による資金調達に大別される。後者すなわちPFI においては、従来型事業における各種検討に加えて、融資機関からのデューデリジェンスにより、事業リスクのより明確な洗い出しとそれに対しての適切なマネジメント機能が期待できる。このことが英国におけるPFI への期待であり、運用上の問題は指摘されているが、基本的には納税者のリスクが低減しVFM が高まっていると考えられている。PFI の対象は最終費用負担が料金収入部分に限定されると思われがちである。しかし、公的資金の部分であっても、公債の発行ではなく、いわゆるサービス購入型として、そのリスクに応じた民間資金調達も考えられる。

インフラ PFI 事業においては、インフラ事業の原点に戻り、上記を含めた経済、財政、財務そしてファイナンスの各分析を統合し、リスクを明示的に考慮した総合分析にもとづいてスキーム形成を行うことを改めて提案したい。昨今具体的なインフラ事業提案も複数報道されている。本年が適切なインフラ PPP/PFI 元年となることを期待したい。