

### 道路整備におけるPFIの役割

IMAHASHI, Ryu / 今橋, 隆

---

(出版者 / Publisher)

法政大学経営学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経営志林 / The Hosei journal of business

(巻 / Volume)

35

(号 / Number)

4

(開始ページ / Start Page)

73

(終了ページ / End Page)

81

(発行年 / Year)

1999-01-30

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00003581>

# 道路整備における PFI の役割

今 橋 隆

## 1 はじめに

1997年の消費税率引き上げ以降、日本の経済社会はすっかり変調をきたした感がある。金融機関の破綻や不良債権処理の難航は、民間消費と企業投資を大きく落ち込ませ、政府の度重なる財政出動もデフレ・スパイラルを抑止し得ていない。通常の景気循環において大底を意味し回復の兆しともなる企業倒産や失業者の数的増大も、かえって家計支出の引き締めや住宅投資の手控えをもたらすため、将来への展望は開けていない。

これはある意味で必然的なことであり、平成に入ってから不況局面で政治はすでに景気対策として約80兆円を支出したが、その効果は疑問視されている。そこにたとえば20兆円を追加的に支出しても、それだけでは効果を発現させる可能性に乏しい。

他方、金融面のビッグ・バンは部分的に実行されているものの、公的資金の申請状況が横並びであることに傍証される通り、個別企業の行動原理を左右するまでには至っていない。郵政民営化や地方分権、そして公共事業と財政投融资の改革はほとんど画餅に帰しつつある。要するに、構造改革なき財政出動は事態の先送りに他ならない。そ

の帰結は財政破綻と円相場の崩落、そしてインフレーションと生活水準の低下である。

本質的には、構造改革と両立可能な景気刺激策の立案と実行が重要であり、本論ではその対象としてPFI (private finance initiative) を取り上げる。PFIは通常、「従来公共部門により行われていた分野、民間事業者の資金、経営ノウハウを活用し、民間事業者主導により社会資本を整備しようというスキーム<sup>(注1)</sup>」とされる。イギリスでは1991年に当時のメジャー首相によって公共事業にも Value for Money を求め、租税に対しても価値のあるサービスを提供するという目的で導入が図られた。翌年から実施に移り、第1表に見るように、現在では公共部門の資本支出が192億ポンドであるのに対し、PFIによるものは28億ポンドとなっている<sup>(注2)</sup>。

PFIは、公共事業の効率化、民間企業の眼前に展開する事業機会の拡大、国内における投資利回りの向上、市場原理による金融機関の体質改善、フロー・ストック両面における実質的な生活水準の確保などを好循環としてもたらす鍵となることが期待できる<sup>(注3)</sup>。ここでは、PFIの理論的な背景を検討した後、この実施を検討する事例として道路整備を分析し、日本の政策体系に取り込むた

第1表 イギリスにおける公共部門の資本支出額（計画を含む）とPFI

(単位：億£)

	1993/4	1994/5	1995/6	1996/7	1997/8	1998/9
中央政府	101	91	85	81	78	76
地方公共団体	67	71	75	65	62	56
国営企業など	40	48	57	59	59	58
公共部門 計	208	209	217	205	198	192
PFI	3	3	6	19	26	28
総計	211	212	223	224	224	220

資料：通産省

めの整理を試みるものである。なお、本稿は1996年度における法政大学研究助成「社会資本整備の資金調達に関する研究」の成果のひとつである。

## 2 PFIの理論的支柱

PFIが登場した出発点には、1980年代に中心に先進国が直面した財政状況の逼迫がある。インフレーション、国際収支の逆調という困難の中で財政収支が赤字基調となった各国は、国営事業の民営化によって事態を改善することを試みた。日本で3公社が民営化されたのもその象徴であり、この時点で、日本はむしろ他国よりも先行していたともいえる。

しかし、イギリス、ニュージーランドなどの諸国では、1990年代に至ってもその政策に基調的な変化はなく、むしろ単なる民営化から継続的な構造改革へとプロセスの発展がみられた。こうした営みは、「New Public Management」(以下ではNPM)と呼ばれ、公的部門の新たな運営原理として確立される兆しをみせている。日本では、急速な技術革新(NTTや移動体通信)、劇的な経営悪化による政府財政の圧迫(JRや食糧管理特別会計)といった要因と民営化ないし構造改革が直結されてしまい、民間と公共部門の役割分担の全面的な見直しという、こうした諸国が試行錯誤の中から確立しつつある営みに無縁なまま、このところの10年ほどが経過している。

ここでは大住(1997)に従って、NPMの原則をみよう<sup>(注4)</sup>。

- ① 行政サービスをより分権化、分散化した単位の活動を調整することで、市場財分野であろうとなかろうと「競争原理」の導入を図ること
- ② 施策の企画・実行部門と執行部門とを分離し、前者は集権的に全体の整合性に配慮しつつ決定し、後者は分権化した単位の権限を委譲すること
- ③ 成果(結果)に基づく管理手法を可能なかぎり広げること

これをもっとも徹底的に実現したのがニュージーランドである。3つの要素がどのように実現されるのかを概観しよう。①は、国営事業をSOE(政府所有企業)にし、さらに可能な場合は民営化するという方法で実行された。港湾、鉄道、空

港などはその例であり、SOEにとどまっているものとしては郵便がある。

②は、エージェンシー化ないし地方分権に密接に関係している。道路については特定財源(燃料税)が主要な利用者負担なので、政府道路勘定からその資金を任せられ、道路計画にしたがって分配する組織としてTransfund NZが1996年に設立され、執行部門であるTransit NZからは独立している<sup>(注5)</sup>。

③は、中央銀行総裁でさえPTA(政策目標合意)という契約に束縛されることで明らかである。すなわち、インフレ率が目標以内でなければ解任されるのである。PFIが従来の外注化や下請けの利用、さらには業者委託と異なる最大のポイントは、以上の3原則がどこまで貫徹されているかということである。諸原則はお互いに関連している。成果に基づく管理手法を、「性能発注方式」と呼ぶ井熊(1998)は、その実態を次のように示している。

「厳しい採算管理の中で少しでも効率的な設計・施工を行おうとする受託者と、基本性能を死守しようとするプロジェクト・マネージメント事業者の間でのつばぜり合いが展開されるのである。公共事業の市場メカニズムは、必死に生き残ろうとするエンジニアリング系の企業と、マネージメント系の企業の間の高いレベルでの緊張感の下に成り立つのである。」

大住 op. cit. も指摘している通り、NPMの理論的背景はエージェンシー理論や取引コスト理論にも求めうる。しかし、政策原理から見れば、むしろ公共経済学でかねてから検討されてきたincentive compatible<sup>(注6)</sup>を貫徹する組織原則が希求されているものと理解するほうが、より本質的である。

第一に、NPMが主張されている領域には、かつては公共財ないし地方公共財として供給されていたものが多く、そこでは排除不可能性や共同消費性を理由に公共的な供給が是認されていた。その範囲を再定義し、公的役割をより限定しようというのが議論の方向なのだから、クラーク・グロヴス税や虻取り紙効果という関連概念を含め、incentive compatibleに関連した概念を基礎に置くほうがよい<sup>(注7)</sup>。

第二に、ニュージーランドの道路整備計画において、企画段階から地方自治体の意見が反映されていることから、地方分権が②の条件にからんでNPMの必須の要素になる。もともと地方公共財の財源調達から発展した incentive compatible の概念には、地方分権に応用可能な色彩が濃い。

第三に、公共経済学の内容それ自体が、福祉国家をバックボーンとしたケインズ左派的な傾向から、新自由主義に基礎を有する市場重視の方向へと展開してきている。市場の失敗とハーヴェイ・ロードの前提を対置し、政府が政策目的を忠実に履行するという幻想はもはや機能しない。これは政府あるいは官僚の行動原理の前提それ自体を見直そうというものであり、レベルにおいて incentive compatible の考え方がNPMの基礎として適切に対応する。

もちろん、イギリスでさえ行政の現実においてPFIが完全に浸透したわけではない。地方公共団体の足並みは決して揃っておらず、利用に逡巡する声も散見される。神山(1998)によってその概要をみる。

この調査は1998年5月、イングランドおよびウェールズの413の地方公共団体(以下LA)に関し、環境・交通・地域省と地方政府管理委員会が合同で行ったものである。事務局長あてに行われており、回答率は65%であった。LAには、組織としては市(District Council)、州(County Council)、連合自治体(Unitary Authority)が含まれている。

民間資金供給者(以下PSF)との接触はほとんどのLAで行われ、接触の約60%はPFI関連で、主な目的は自己財源の代替である。取引経験のあるLAでは能力の限界が感じられ(そのため多くは顧問会計士や顧問弁護士を通じて接触している)、経験のないLAでは取引に不安が大きい。不安の解消には、金融市場とその運営についての理解、交渉の準備と成功に必要な技能の修得、財政に関する専門知識という3つの要素からなる研修が必要である。

現状では、PFIに体質的なアレルギーがみられる一方で、民間資金活用に取り組む必要性も認識されている。実施者の分析によれば、PFI推進のため、いくつかのパイロットスキームが成功した

り、前述の研修が利用可能となったりすれば、抵抗も小さくなり普及に弾みがつくものとされている。

### 3 道路整備における民間の役割

PFIに対する世界的な関心の高まりは、共通する諸条件に裏づけている。政府部門の財政窮乏は、すでに整備された道路における維持管理の水準を圧迫しつつある。成熟経済の渦中で道路サービスもマーケティング努力の多寡が問われており、経営手腕や料金政策における民間で蓄積されたノウハウの必要性が増大している。日本の高規格幹線道路や日本道路公団もまた、こうした潮流を基礎にその存在や役割を問い直される段階を迎えつつある。

注意すべきことに、公的資金の限定という束縛を安易に打開するため、民間による資金調達が一種の万能薬と誤解されるきらいがある。官脇(1998)はこの事情を次のように描写する。

「従来の民活でも指摘されてきた官民の役割分担を強調する日本版PFIは、第三セクターが抱えてきた課題をいかに克服できるのか、地方自治体側からは見えづらい。さらに、PFIの実施が、従来獲得してきた補助金の削減に結びつくのか、PFIによる整備率向上が地方交付税交付金の減額に結びつくのか、資金調達市場の整備は進むのかなど、制度設計をめぐる課題も多い。日本版PFIが、従来の「民活」の看板を掛け替えるだけになれば、第三セクターと同様、負の遺産を積み上げる結果となる。そうした樹塗策の繰り返しをやめ、政治の利益誘導や硬直的な行財政システムを乗り越え、財政と金融のもたれ合い構造から脱却するためには、イギリス型PFIの導入を目指す必要がある。」

すなわち、不況の中で仕事量の激減した土木業の「カンフル剤」として集まる期待は、むしろ裏切られることのみによって日本の経済社会に貢献する。そうした期待に応じて支出された過去の公共事業は、多くの場合、地方自治体に巨額の施設維持費を、国民には巨額の赤字国債を背負わせるたぐいの(ケインズにならっていうなら)「何年たっても観光客の集まらないピラミッド」を累々と築くだけに終わっている。とりわけ道路は、公

共財としての性質を限定的にしか有しておらず、料金徴収、燃料税、自動車保有税などのかたちで利用者負担が実現されてきている<sup>(注8)</sup>。そうした従来の制度の徹底した見直しは、じつはPFIの成否において重要な前提となることが認識されるべきである。

#### ・PFIの対象と制度のフレームワーク

PFIの対象となりうるのは、交通量の大きな道路のみである。そのまま民間資金を吸引しない理由は、費用の巨額さと長期にわたる回収期間である。料金政策が短期に変更されたり、法的枠組みが不安定な状況では、民間資金は投下されにくい<sup>(注9)</sup>。

通常、道路部門における民間による資金調達の問題は、「コンセッション（使用権の許可）」に関連している。コンセッションというのは、ある一定の期間、公共サービスを建設、所有、運営する権利もしくは免許の授与である。金融用語で「コンセッションによる資金調達」は、大規模な計画に関しての金融パッケージの設計、準備手続き、そして実施のことである。そこでは計画とその資産がもたらす将来のキャッシュフローをもっとも重要な生命線として当事者は検討する。当事者は、コンセッション会社、受託者（この2者は一体の場合もある）、銀行や証券会社などの投資家、工事の受注会社などであり、行動原理は利潤の最大化である。以下でははじめの2者を一体として「事業主体」と呼び、PFIの推進体と考える。

利害関係のある第三者（通常は政府）が、金融面の保証を行うことがあり、それは発生するであろうリスクをカバーする機能を有する。これが部分的に付与される場合、「限定された償還請求」というように呼ばれる。保証だけではリスクが（民間部門が進んで参加するほどに）小さくならない場合、補助の投入、用地取得などの公的手当てといったもっと直接的な方法が採用される。補助の投入は、理論的には経済的便益と財務上の利益の差に対応したものとすべきであり、それを上回るなら、補助は社会的余剰の見地からは是認され得ない。

計画の分割によるリスクの見直しは、道路サービスの特性に根差す困難な課題を提起している。ネットワーク効果や設備の一括性から、通常の場合、

区間の細分化は困難であり、あまり意味がない。とって、そのままでは費用が巨額になり、民間はしり込みする。用地確保の公的实施、サービスエリアの営業、インターチェンジ周辺の再開発など、業務を限定した民間部門の参入がとりあえずは有効であり、一部はすでに実現している。したがって、どのように事業を区分するかが重要な課題となる。

コンセッションには、以下に示すようなさまざまな類型がある。

BOT：建設、所有、譲渡または建設、運営、譲渡。事業主体は建設後、一定期間の所有・運営を経て、公共側に譲渡する。BOOTともいわれる。一定期間の所有を経ず、完成後すぐに所有権が公共側に移転するもののみをBOTと呼び、BOOTと区別する用語法もある<sup>(注10)</sup>。

BOO：建設、所有、運営。公共側へ施設を譲渡しないのがBOOTとの相違。

BOOST：建設、所有、運営、補助、譲渡。事業収入のみでは採算が取れない場合、事業主体に補助が行われる。

BLT：建設、貸与、譲渡。施設を所有するリスクを回避するため、リースにより事業を行う。

DBFO：設計、建設、資金調達、運営。施設の基本となる設計の領域から民間が関与する。このため、包括的なコンセッション契約が前提になる。

需要予測についての誤りは、基本的なこととはいえ、ひんぱんに見受けられる。本州四国連絡橋公団、東京湾アクアラインのように、予測の半分にも達しない交通量が償還制度を揺るがしていることからみても、これは公私の部門を問わず発生する可能性をはらんでいる。ただし、企業の盛衰やみずからの報酬に予測の成否が直結する民間部門が事業主体の場合、より保守的な方向に誤る可能性があるとはいえ、過大な需要予測の危険は一般には少なくなる<sup>(注11)</sup>。

コンセッションをめぐる複雑な仕組みは、価格の水増しをもたらす危険を内包している。銀行が資金調達に応ずる限り、事業主体が費用低減に努力する動機は乏しい。資金調達に齟齬が生じて、銀行に計画を認めさせるため、収入見通しの方を上方に「修正」する傾向がある。このため、需要

さらにはその結果としての収入見通しと、費用の見積もりの両者を的確に審査する能力が、資金調達的设计にあたって必要になる。そうした能力や時間の投入は、当然、コンセッションに関する実施経費に反映され、事業会社が支払うコンサルタント料や法律的な手数料は、簡単に100万ドル規模に達するといわれる<sup>(112)</sup>。それを正当化するに足るメリットが、PFIにおいて発揮されなくてはならない。

#### ・PFIの長所と短所

PFIの長所は第一に、政府支出の制約を受けないため、計画の完成までの速度を上げられることである。納税者が費用を負担する場合とは異なり、予算の単年度主義や厳格な支出手続きの制約を受けないことも副次的に意味を有する。

有料道路のように財政投融资の対象となってきた場合、これでは従来から実現してきたことで、変わりがないかのように映る。しかし、資金運用部資金として一括して政府保証された債券に資金が充当されるのでは、リスクと利子率の対応が不明確で、「安全かつ有利」という緊張関係にあるべき目標がどのように達成されているのか、外見からは判断が付きにくい。PFIではその実態が事業主体ごとに明示されるので、投資家は市場におけるリスクプレミアムを参照しつつ、投資の可否を決定することができる<sup>(113)</sup>。

第二の長所は、計画のリスクを政府がよりよく認識することである。コンセッションの交渉過程は繁雑であるものの、その過程で、交通量と収入の予測、維持管理費用の見積もり、災害などの発生可能性など、公的資金が用意される場合には直面しないような問題に対処が必要となるからである。

第三の長所は、民間の経営ノウハウにより、建設と運営における効率性が改善されることである。井熊 op. cit は、公共工事がコスト高となる原因を、減点主義の評価が産み出す高価な仕様、市場機構によらない価格決定、煩瑣な原価積み上げ方式による費用削減機会の消失という3つに求めている。これらには、経済的規制における総括原価方式からインセンティブ規制への移行が望ましいのとまったく同様の議論が適用可能である。すなわち、受益と負担の接近による負担者のチェック、

透明な入札、政策目標合意のような成果管理への移行が対策となる。要するに、ただ民間に委ねるのでなく、利益追求という企業の合理的行動と、政策的な目標を一致させるように、incentive compatible なシステムの構築が重要なのである。

もちろんPFIは万能薬ではなく、短所も列挙できる。道路に適用する場合、最大の課題は、巨額の費用と高いリスクである。小さくて管理のしやすい単位への区分は困難なことが多い。計画と建設の両者において懐妊期間は長いため、この線での区分もあまりリスクを軽減しない。ただし重要なことは、公的機関だからといってリスクが低下しているのではなく、責任の所在が曖昧となり、最終的な結果を頭割りで国民が引き受けているに過ぎないということである<sup>(114)</sup>。

コンセッションに関係した巨額の手数料は、短期的には重大な欠陥のように見える。しかし、海外における事例を検討すると、長期的な収益率は、公的部門に引けを取らないとされる (Robinson, et al. op. cit.)。原因として、民間による効率上のプラス、投資対象の厳選といった要因が考えられる。

本質的な課題として、コンセッションの事業主体と政府とでは、政策目標が異なることが指摘できる。これは長所と表裏一体だが、効率上のメリットを減殺させずに政策目標を実現するには、事業主体の直面するルールを明確にする必要がある。ルールが曖昧なまま事業を開始し、あとで奉加帳を回して負担を求めるといような手法は通用しない。当初の合意の中にガイドラインを設けて公共サービス水準を明確に規定したり、逸失収入を保証したりすることが対案となる。

イギリスでは道路のPFIにおいて、影の通行料金 (shadow toll) が採用されている。これは、民間によって維持管理されている道路を実際に通行した台数に応じて、政府から事業会社へと補助が支払われるものである。サービスの質を維持する動機を事業会社に付与し、料金所での停止・発進や事務に関連した料金徴収コストを節約するメリットがある一方、通常の有料道路とは異なり、利用者の選好を反映する程度は小さくなる (石黒・小野1998)。

以上の議論を要約すると、交通量が大きく、

100万ドル程度のコンセプションに関連する費用を支弁でき、他の道路との関係における交通量配分の影響が少ないような道路プロジェクトが、まず対象になる。道路建設コストの管理を事業会社が目的合理的に行えることも重要である。そのため、資材調達過程の透明化と契約責任の貫徹が必須のプロセスになる。需要予測、料金政策などにおいて政府が規制をかけることは想定されるが、状況によっては、影の通行料金などの見返りがないと、民間からの応札を減らすだけに終わる。契約によるリスク分担の明確化が必要になる。

### 3. 結びに代えて：政策体系における PFI のあり方

イギリスにおける PFI は、第 2 表にみるように交通部門において多くの実績を残している。事

業の成否を判断するには時期尚早のケースもあるものの、これらのすべてが成功しているわけではない。たとえば、英仏海峡トンネル連絡鉄道では、トンネルでの事故や過大な需要予測から経営が行き詰まり、政府による交付金の引き上げが行われている。こうした失敗はどう解釈されるべきなのであろうか。

かつての民活の議論では、「民間にできないことは政府が行う」「道路は巨額の費用を要し、償還に長期を要する」「だから民間ではできない」ものとされ、たとえば東京湾アクアラインのように、民間の資金だけが（工事受注の思惑を有する企業の負担で）投入される結果となった。

要するに、官も民も失敗するのである。問題は、制度が失敗を組み込んでいるかどうかである。無謬性を前提にした制度は進歩しない。失敗から学ばないからである。財政投融资の対象となったプ

第 2 表 イギリスの交通部門における PFI の実施例とその規模

プロジェクト名	規模 (100万£)	特徴と経緯
英仏海峡トンネル連絡鉄道	3,000	政府は交付金を付与 事業の不調で交付金引き上げ
ヒースロー高速鉄道	440	在来地下鉄の約半分の所要時間 高額の運賃には批判あり
地下鉄ノーザンライン	400	車両の更新とメンテナンス 収入リスクは LUL*, 残存価値リスクは事業主体が負担
M1A1 ヨークシャー連絡道路	224	30kmの新設と22kmの現道拡幅で、契約期間は30年 影の料金を採用

資料：石黒・小野（1998）

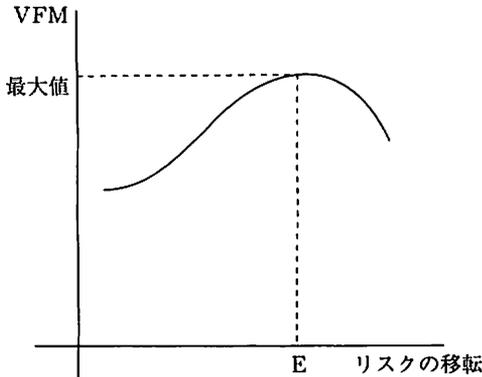
※：London Underground Limited, ロンドン地下鉄公社の略。

プロジェクトは、苫小牧東部開発、瀬戸大橋などを代表例に、壮大な失敗の連続となっている<sup>(15)</sup>。そこから学ぶことが PFI の制度的構築に反映されねばならない。

そこで公共事業の新しい方式として PFI を定着させるため、道路整備に適用するにあたり、盛り込まれるべき諸要素を検討したい。原理として第一に掲げられるべき事柄は、国民にとっての VFM<sup>(16)</sup> の最大化である。ここでいう Money には、道路なら自動車関係諸税、有料道路料金、(将来的にも徴収されるなら) 混雑料金のすべてが含まれる。つまり、一定の支払額の下で道路サービスが提供する価値の最大化が目的となる。

道路建設は、費用と期間の両面からリスクの大きい投資であるものの、現在の方式が VFM の最大化を保証するものではない。第 1 図は最適ナリスク配分を示したものである。VFM が最大化されている E 点のリスク配分は先験的に決定されるものではなく、用地確保、設計方法、需要予測、料金政策などの項目ごとに最適ナリスク移転の程度と方式を模索せねばならない。それは複雑だが、現在の方法に固執する場合に比べ、経済成長、人口動態、産業構造、従業地などの変化により柔軟に対応する可能性を秘めたものといえるだろう。たとえば高速道路でいうなら、高規格幹線道路は 14,000km（うち 11,520km を日本道路公団の料金プー

## 第1回 リスク配分とVFM



資料：石黒・小野（1998）を一部変更

ル制の対象とする)にわたって建設するという路線計画が1987年に策定されている。その後の経済情勢や産業構造の変化に関し、着工順位や施工速度というかたちの限定的な反映にとどまっていることは、上記の論理を傍証している。

第二に、とりわけ自動車関係諸税について、(年金について試みられていると同様)その縮小を含めた選択肢を国民に提示し、そこにPFIを組み込むべきである。なぜなら、自動車税や自動車重量税は、利用の対価としての性格に乏しく、受益と負担の対応を妨げる迂路となって効率的な使途への監視を弱めているからである<sup>(17)</sup>。PFIにおける利用料金は、有料道路料金であれ、影の通行料金であれ、いずれにしろ利用と直結して顕示されるため、重税感を緩和する効果を有している。同時に、自動車関係諸税の減税によって断念せざるを得ない道路計画の一部(おそらくは交通量の多いもののみ)を実現するであろう。

第三に、PFIが民間企業に事業機会を提供する「チャンス」であることはもっと認識されてよい。その前提条件は、契約に基づくリスク管理、規制撤廃と性能発注方式への転換、透明性の確保、情報公開を基調とした国民のモニタリングなどであり、そうした環境こそが、談合や系列に依存しない真の民間企業を育むのである。

## 注

(1) 通産省資料による。同省以外にも建設、運輸、

自治の各省がPFIに取り組んでいるが、石黒・小野 op. cit. はそれらの取り組みを比較し、同省が「PFIの理念を明確にしようとしている」「できる限りイギリス型PFIの理念にそった議論を展開している」(p.124)と評価している。入手できた資料から判断する限り、筆者の判断もそれにならうことから、この定義を採用した。

(2) 表にも見る通り、これは最新年度なので予定されている金額である。労働党への政権交代にともない、PPP(Public and Private Partnership)へと公的部門の基本思想が変更されているので、今後も増勢が継続するとみるのは早計かもしれない。

(3) 人口減少を与件とすると、「投資利回りの向上」が国内で行われなければならないという必然性は乏しいかもしれない。しかし雇用や事業機会の確保も政策目標たり得るため、ここでは一定の留保(たとえば投資立国はかならずしも望ましくない)が必要であることを確認しつつ、こうした表現を採用した。

(4) ここではイギリスのPFIを取り上げながら、ニュージーランドの事例を多く用いている。旧英連邦なので制度的背景に近似が見られること以外に、理由を挙げておく。まず、福祉国家から規制撤廃へという振幅が大きく、一種の「実験国家」として注目に値すること。つぎに、政権交代(労働党から国民党へ)にもかかわらず、改革が路線として継続されていること、の2点である。

(5) Statistics New Zealand(1997)によれば、両者はいずれも特殊法人であり、Trunsfundが設立されるまではTransit New Zealandが両方の業務を行っていた。Trunsfundの目的は、「より安全で効率的な道路システムを達成するため、政府道路勘定に集められた道路利用者負担を配分すること」である。Transit New Zealandの方は、「都市間道路state highwayネットワークの運営、維持管理、将来の発展」を担当するが、資金の獲得において地方道路と競争的な関係に置かれる。両者にどう資金をつけるかの判断は、基本的には費用便益結果による。

(6) 日本語としては動機整合性、誘因両立性などがあてられるが、定訳とはなっていないようである。定義は「ある社会の制度・仕組(メカニズム)

のなかでその成員にとって真の選好を表明するのがベスト（支配戦略）である場合、その仕組は incentive compatibility を満たすという」というものが代表的である。

- (7) クラーク・グロヴス税および蠅取り紙効果については、たとえば Jackson (1992) を参照のこと。
- (8) 特定財源の概要とその評価については、拙稿 (1995) を参照のこと。
- (9) こうしたリスクを早くから指摘した文献として、武田 (1988) がある。
- (10) 井熊 op. cit. では、本論のような用語法は「英語の用法とは異なるもの」として批判されている。ただ、すでに国内でかなり定着しているため、暫定的に慣用に従ったものである。
- (11) アクアラインの場合、ちばぎん総合研究所によれば開通1年間での通行量は「公団の当初見込みの43.6%」にとどまっている。大口荷主の要望では、「東京経由の高速道路と同程度の料金」が求められており、これは約22%の料金引き下げを意味する。
- (12) Robinson et. al. op. cit. による。金額については井熊 op. cit. による。
- (13) 反面、政府が一元的に債務保証する場合、リスクをプールするメリットがあるともいわれる (武田1998)。ただ、投資家の立場から見れば、財政投融資は全体として日本経済の成長率という要素に大きく左右されてリスク分散ができないデメリットも免れえない。投資家の選択肢を狭くしてまで投資を国内にとどめる理由は乏しい。
- (14) このことを、28兆円に及ぶ国鉄清算事業団の債務処理の事例が典型的に示している。JR 東日本が実際に提訴すれば、こうした政策に関する官民の責任境界に関し、貴重な先例になるものとおもわれる。
- (15) 高度成長期を中心に、財政投融資の果たした役割は大きく、その評価は決して低くなされるべきではない。問題は、とくにプラザ合意以降の日本経済において規制撤廃が重要であったにもかかわらず、かつてのままの制度が温存されたため、企業家精神の衰退やマイナス成長をもたらしていることにある。
- (16) ここでいう VFM は、税金、使用料、料金な

と呼び名は異なっても、利用者が負担する総額を基礎にしている。顧客満足度と広義での利用者負担との比率とみてよい。

- (17) 道路特定財源制度の改善方向については、拙稿 (1995) 参照のこと。

#### 参考文献

- Jackson, Peter, *Current Issues in Public Sector Economics*, St. Martin's 1992
- 神山敬次「PFI等民間資金提供者に対する地方公共団体へのアンケート」建設経済研究所【RICE monthly】117号 1998年
- 井熊均【PFI-公共投資の新技术】日刊工業新聞社 1998年
- 石黒正康, 小野尚【PFI-日本導入で、何が、どう変わる】日刊工業新聞社 1998年
- 宮脇淳「日本版PFIは三セクの二の舞?」東洋経済新報社【週刊東洋経済】7月18日号, 1998年
- 日本ニュージーランド学会【ニュージーランド入門】慶應義塾大学出版会1998年
- Newbery, David, "The Case for Public Road Authority", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 28 No. 3, 1994 (今橋隆訳, 大田和博校閲「公的道路主体の根拠」高速道路調査会【高速道路と自動車】第38巻第6, 7号 1995年)
- 大住荘四郎「New Public Managementの展望と課題」神戸大学経済学会【経済学研究】第44号 1997年
- Robinson, Richard, Uno Danielson and Martin Snaith, *Road Maintenance Management, Concepts and Systems*, Macmillan 1998
- Roth, Gabriel, *Road in a Market Economy*, Avebury 1996
- Statistics New Zealand, *New Zealand Official Yearbook 1997*, GP Publications 1997
- 武田文夫「有料道路の国民経済的位置づけとその制度・経営の国際比較」日本交通学会【交通学研究】第31号 1998年
- 同「有料道路化, 民営化への世界的潮流と日本」高速道路調査会【高速道路と自動車】第41巻第10号 1998年

拙稿「一般道路政策」金本良嗣，山内弘隆編『講座  
公的規制と産業④交通』NTT出版 1995年