

(2) 日本のプロジェクト会社の役割

BOTは、当事国の政府が主導的な立場に立つが、実際のプロジェクトの企画、建設、そして運営はプロジェクトに参加する民間企業が担当するので、その役割はきわめて重要になる。いうまでもなく、担当会社を構成するスポンサーは、経験豊富で財務内容が健全でかつ信頼できる企業でなければ成功できない。

BOTにおいては、通常、コントラクターやエンジニアリング会社、機器メーカー、それに日本の場合には総合商社などもスポンサーとなってコンソーシアムを結成する。これらの企業が早い段階からプロジェクト会社を設立して関係者間の交渉を開始し、合意をとりつけ、コストの分担など細部にわたるまで取り決めておかなければ、プロジェクトは円滑に動かない。

フランス、イギリス、アメリカといった国々の民間企業は、民営化、民営方式によるインフラ整備・運営を自国内で経験済みであり、自国の公的事業主体または民営化により管理運営技術・ノウハウを蓄積した民間企業をパートナーとして、積極的かつ戦略的にアジ

ア市場で展開している（山内・水野、1996年）。

これに対して、日本の企業は出遅れた感が否めない。その理由は、まず第1に、技術的に世界的にみて高い水準を有しているにもかかわらず、BOTプロジェクトのように案件の発掘・形成からプロジェクト・プロポーザルの作成、施設運営まで幅広い分野でのノウハウを必要とされるプロジェクト・マネジメントの経験が少ないことがあげられる。第2は、コンセッションの内容などに関する相手国政府との協議、パートナー企業との技術面、コスト面、リスクの責任分担などを取り決めるための交渉能力に乏しいことである。第3は、日本企業は技術および品質水準が高いことから、資材、機械、労働力などの面でコスト高になり、品質を重視しない地元企業や外国企業に対して価格面で競争力が落ちることである（榎本、37頁）。

(4) 公的資金提供機関と日本政府の役割

先進国政府や世界銀行などは、これまでの資金援助方式が途上国のインフラ整備に必ずしも有効でなく、公共部門の独占的なインフラ・サービスの供給する方

シドニー・ハーバー・トンネル

栗田 治

1. 建設の経緯

オーストラリア第1の都市シドニーは、内陸に深く食い込むシドニー湾によって南北に2分されており、これを跨いでいくつかの橋が架けられている。交通の中心となるシドニー・ハーバー・ブリッジ（1932年架設）は、8車線という大規模なものであるが、アプローチ道路も12車線に上り、近年における交通量の増大のため、橋の容量超過は50%にも及んでいた。さらに、2000年には、毎日なんと13時間もの渋滞状況が観られることになると予測されたのである。

そこで1985年、Transfield Kumagai Joint Venture（トランスフィールド・熊谷組 共同企業体）が既存の橋に加え、第2の横断手段を提案。1986年にはフィージビリティ・スタディーの結果をNew South Wales Governmentに提示した。そして、この年の6月、Sydney Harbour Tunnel Company（トンネルの設計・建設・運営を行うために共同企業体が別に設立した会社）との間にBOT方式による建設契約が取り交わされた。すなわ

ち、運営期間（会社が通行料金収入を得る期間）は30年間であり、トンネルは30年後の2022年にNSW政府に無償で移譲される、という契約である。

こうして、1992年8月、延長2.3km、総工費7億38百万Aドル（オーストラリアドル）のトンネルは竣工の日を迎え、ピーク時のシドニー湾横断時間を10分間短縮したが、これは燃料消費に換算すると1300万リッター/年の削減に相当する。さらに、その耐用年数は移譲後も100年以上と謳われている。

表 シドニー・ハーバー・トンネルのスペック

延長	2.3km(4車線)
地中トンネル部分	1.3km(北側海岸900m, 南側海岸400m)
海中トンネル部分	1km(120mのコンクリート・チューブ8本で構成)
最大深度	海面下27m
速度規制	70km/h
工費	約5億6千万Aドル
事業費	約7億5千万Aドル

式が途上国においては効率的でなかったことに気づきはじめ、インフラ整備と建設とその運営のために、民間部門を活用することを積極的に検討し始めている。

たとえば、世界銀行では途上国がBOTプロジェクトを実施する際に間接的に資金協力する方法を編み出したり、BOTプロジェクトを推進するための協調融資拡大政策の名目でさまざまな手段を検討している。

日本政府も、APECの場所でアジアのインフラ建設を民間資金を導入して行うことを主張している。これは、ODAによるインフラ建設が行き詰まってしまったからである。インフラ建設を約束している日本政府は、民間資金を使用せざるを得ないし、それは日本の財政赤字をこれ以上に膨らませなくても済むことにつながる。したがって、日本政府は民間資本が社会資本形成に参加しやすくなるような各種の施策や制度をつくるのが要請されているのである(鈴木, 1997)。

5. おわりに

以上、社会資本の整備における民間資本の参加の歴

史をみて、現在注目されているBOTの今日的意義とそのあり方を検討してきた。

日本でも海外でも、19世紀にはすでに民間資本の利用が行われているのを見た。しかし、後発国の日本に典型的にみられたように、後発開発途上国では民間部門の力が十分に育っていないので、政府が民間の力を補助する役割を果たさなければならなかった。同時に19世紀後半から20世紀半ばにかけては、スエズ運河の例にみられるように、後発の開発途上国には植民化の危機が常に存在し、主権の維持の問題が重要であった。第二次大戦後は、冷戦構造の発展でインフラ整備も政治的手段として使用されるケースも多かった。

しかし、1970年代までには国際的に開発途上国の主権が守られるようになり、1980年代の末までには冷戦構造も終結を迎えた。

このような状況のなかで、東アジアを中心とする国々は急速な発展を遂げ、その結果さらに高度な経済発展と国民生活の質的向上のために、インフラの整備が緊急のものとなっている。

2. 事業のファイナンス

この事業におけるプロジェクト・ファイナンスの概略を下図に示す。(1)NSW政府からの223百万Aドルのローン、(2)コントラクター(トランスフィールド-熊谷組 共同企業体)からの47百万Aドルの出資、(3)Westpac銀行発行の468百万Aドルのトンネル債権。この3者によってトンネル建設費が賄われているのが分かる。特に、トンネル債権が安価な資金調達を可能にした点を強調すべきであろう。プロジェクト・ファイナンスが容易な投資機会をもたらした好例と言ってよい。

また、NSW政府の側でもこのトンネルを支援すべく、ハーバー・ブリッジの通行料金を値上げしたことも付け加えておきたい。

参考文献等

- [1] Sidney M. Levy (1996) : *Build Operate Transfer- Paving the Way for Tomorrow's Infrastructure-*, John Wiley Sons.
- [2] 日本グローバル・インフラストラクチャー研究財団 (1996) : 海外における民活インフラ整備事業.
- [3] Roads and Traffic Authority (NSW) ホームページ : <http://www.rta.nsw.gov.au/>

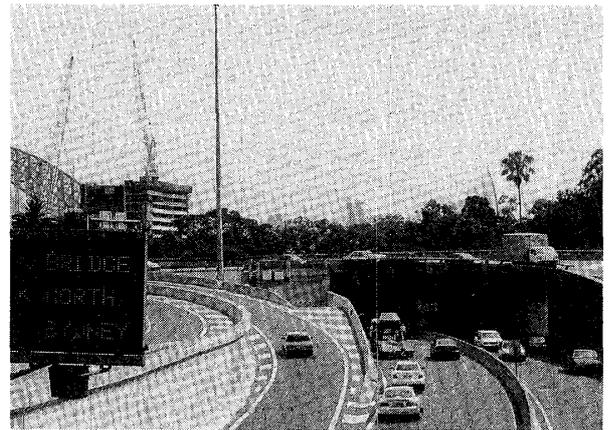


写真 シドニー・ハーバー・トンネルの入り口
撮影：伏見正則教授(東京大学)

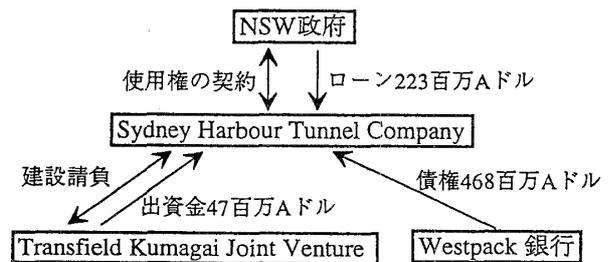


図 シドニー・ハーバー・トンネルのファイナンス

くりた おさむ 慶應義塾大学 理工学部 管理工学科
〒223-8522 横浜市港北区日吉3-14-1
E-Mail:kurita@ae.keio.ac.jp