

## インフラ輸出と PPP 戦略 —新興国・資源国のインフラストラクチャー事業への対応—

世界経済の成長の核が欧米等の先進国から中国、インド、オーストラリア等の新興国、資源国に移行する中で、日本を含めた先進国のインフラストラクチャー（以下、インフラ）事業に関する輸出競争が激化していることは周知の通りである。インフラ事業輸出は、新幹線や原子力発電所等の巨大インフラだけでなく、地域づくり等の中小インフラにも拡大して行く。この意味では大手企業だけでなく、北海道をはじめとして国内の公共事業依存が限界に達している中で、地域の関係企業が従来のノウハウ等を生かしていく活路のひとつとして位置づけられる。こうした新興国や資源国のインフラ整備において特色的なことは、その整備スピードがこれまでの先進国のスピードを大きく上回っていることである。例えば、21世紀に中国に次いで成長核となることが期待されているインドでは、急増する内需に対して、製品やサービス提供に関連した物流等のインフラが十分整備されていないことが国内のインフレを生じさせる等の根本的な問題を引き起こしている。新興国や資源国のインフラ整備を進めることは、当該国だけでなく、アジアそして世界の安定成長のためにも不可欠な課題となっている。

こうしたスピードが求められる課題を克服するには、従来の行財政に依存したインフラ整備だけでは不十分であり、行財政では担いきれないインフラ整備を補完する、PPPによる民間主導型の整備が不可欠となる。また、自国内の民間企業だけで整備することも不可能な状況にある。既に、オーストラリア等のアジア諸国では、PPPによる整備が進化しており、そこに展開する先進国企業側にもPPP展開のノウハウが強く求められる。しかし日本では、PPPの歴史が浅くまた制度充実も十分に進んでいないのが実態である。日本では、PFI法等が2000年代に入り整備され本格活用に入ったものの、財政依存型の体質からは脱却しておらず、特に市場リスクをいかに負担するかのPPPモデルの構築はまだ緒に就いた段階にすぎない。この意味から、より積極的にアジア諸国のPPPの展開を修得し、対応して行くことが重要となる。例えば、オーストラリアでは1980年代から導入が進み、一定の市場リスクを民間が負担する中での道路、空港、鉄道等の経済基盤インフラ整備、そして学校、病院等の生活関連インフラでは民間のサービス提供に合わせた購入対価を、行政側が負担する方式での活用が拡充している。その中では、インフラの整備に関して設計・建設・資金調達・運営（いわゆるDBFO）に関して民間事業者が25～30年間責任を負担するモデルが一般的であり、日本のモデルに比べると、より長期で民間の責任範囲が高度化している。オーストラリアでは外国企業が入札に参加することには一般的に制約がなく、それだけに入札に参加する民間企業間の質、価格面での競争は激しくなる。

例えば、PPP市場のグローバルな競争激化に対して売り込む側の韓国では、高速鉄道等の経済基盤整備にPFI（韓国では「PPI」）を中心とするPPPの仕組みを積極的に展開するなど、国家単位で取り組んでいる。例えば、韓国PPI法は民間投資事業に関して関係法令に優先して適用し、事前協議は必要なものの、主務官庁が当該民間投資事業の実施計画を告示した場合には、原則として関係法令で規定する許認可については受けたものとみなす規定があるなど、法体系においても優位的な位置づけを形成しながらPPI事業の充実を図り、ひいては国際競争力を確保する戦略を展開している。日本でも国内インフラ整備はもちろんのこと、グローバル展開を視野に入れたPPPの戦略的展開が必要となっている。