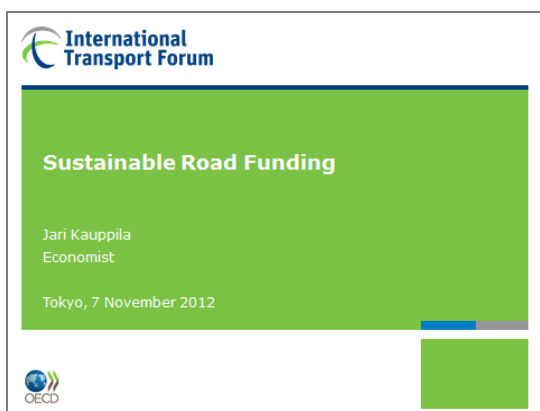


3.3. 「Sustainable Road Funding」



ITF（世界交通フォーラム）事務局
Jari Kauppila

（資料 1）



まず、最初にこの OECD の ITF について簡単な紹介をさせていただきます。


（資料 2）



54 の加盟国からなる国際的な政府間機関

で、私共が注力しておりますのが輸送です。すなわち、私共は各国の大臣に対し、報告を行います。また、私自身は研究センターに属する者でございますけれども、プログラム部におきまして、輸送に関する全てのトピックについて研究を行っております。また、年に一回この 54 の加盟国の大臣が集まるサミットがございます。各国の大臣が集まりまして、来年におきましては 5 月半ばにドイツのライプツィヒで開催される予定になっておりますが、来年のトピックは、輸送の資金調達ですが、ちょうど私がこれから話すことも有意義なものと考えております。


(資料 3)



3


Working Group on Optimising Financial Resources for Road

- Investigates funding strategies for maintenance and development
- How to guarantee optimal service levels over the life-cycle of the infrastructure
- Alternative public and private models for delivering and maintaining roads
- Indicators / metrics to quantify condition of transport system



近頃のワーキンググループ (WG) ですが、今の私共の研究課題に対し、みんなで世界中の WG の仲間が集まって研究を行っております。これは、道路に関する財源の最適化に関する WG であります。研究内容は来年のサミットで大臣に報告する予定になっております。この WG は道路の保守、そして発展のための、いろいろな資金調達の方法について調査を行ってきました。我々が考えております主な問題としましては、インフラのライフサイクル全体を通じての最適なサービスレベルを、どのように保障していくかということであります。この点につきましては前のプレゼンテーションでも話がありました。また、道路の提供及び維持・保守のために他にどんな官民のモデルがあるのか、これは PPP といいますが、さらに輸送のシステムの状況を数量化するための指標、あるいは参考になるような測定指標といったものにはどのようなものがあるのかということを検討しております。


(資料 4)



4

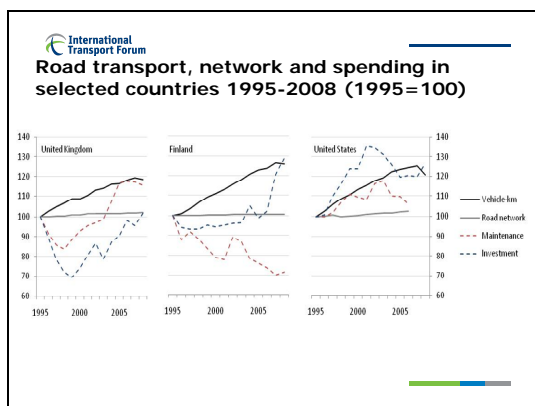
Background

- Pressure to improve network performance
 - Increased traffic
 - Greater expectation on service levels
- Road requires continuous attention
 - To counter deterioration
 - Need of upgrade
- Funding for road maintenance often postponed
 - Does not lead to immediate failure of the network
 - Budget constraints



それでは次に、どうしてこのようなトピックに我々が関心を持っているかという背景をお知らせしたいと思います。今、各加盟国の状況を見ていますと、国際的にネットワークのパフォーマンスを改善するプレッシャーが非常に高まってきております。その理由は非常に交通量が多いことありますし、また、ユーザーがサービスレベルをもっと上げて欲しいという期待が高まっていることがあります。また、道路にはどうしても人の注目が集まります。これは昔からそうです。

(資料 5)



例えばネットワークについて、どのような劣化に対応すればよいのか、これにつきましては先程のプレゼンテーションで非常に

素晴らしい話がありました。また、どのようにグレードアップをするかということもあります。その道路の保守のための資金は、どうしても後回しにされがちです。その理由は主にふたつあります。まず保守を少しやらなかったからと言って道路が劣化する訳ではなく、数世代後になってその劣化が始まるからです。もうひとつは予算の制約ということです。現在のような経済的な危機の状況におきまして、道路の保守は後回しになってしまいます。

(資料 6)

International Transport Forum
Roundtable on Sustainable Road Funding
25-26 October

- Chair: Prof. José Manuel Vassallo, Universidad Politécnica de Madrid
- Matthew Karlaftis: *Performance Measurement in Road Sector: A Cross-Country Review of Experience*
- Mark Harvey: *Optimising Road Maintenance – developing an approach to measure spending gaps*
- Jan-Eric Nilsson: *Procurement and Contract Design in the Construction Industry – public private partnerships*
- Professor Toshinori Nemoto: *Optimising Financial Resources – charging principles for development and maintenance*
- Working Group to deliver report May 2013

今回のプロジェクトのキックオフにあたりまして、パリにおいて10月末に道路開発資金調達のラウンドテーブルが行われ、各国から30人の人々が集まりました。その中には投資銀行の関係者、資金調達に関心を持っている人々がいます。このラウンドテーブルを皮切りに4つの貴重なプレゼンテーションが行われました。一人目はKarlaftis教授です。彼は道路セクターにおけるパフォーマンスの測定、またクロスカントリー的な経験のレビュー、どのように性能の測定を用いるのか等お話をいただきました。次はオーストラリア政府のMark Harveyさんからでした。彼は道路維持の最適化と

いうテーマで、政府としてどのような形での取組みで資質ギャップを埋めるのか等のお話をいただきました。次のスウェーデンの方からは、建設業における調達、そして契約・設計というテーマで、PPPのメリット・デメリットなどのお話をいただきました。最後に日本の根本教授から、バックグラウンド情報として、資金源の最適化と、持続的な形で資金を調達するため、開発・維持を行うための資金を課する際の原則についてのお話がありました。私共WGとしては、来年5月開催予定の運輸担当大臣サミットに向けての報告書をまとめます。その中に重要な論点や結論を盛り込んでいきたいと考えております。詳しい情報をご希望の方は、ウェブサイトをご覧くださいければと思います。

(資料 7)

International Transport Forum
Preliminary conclusions

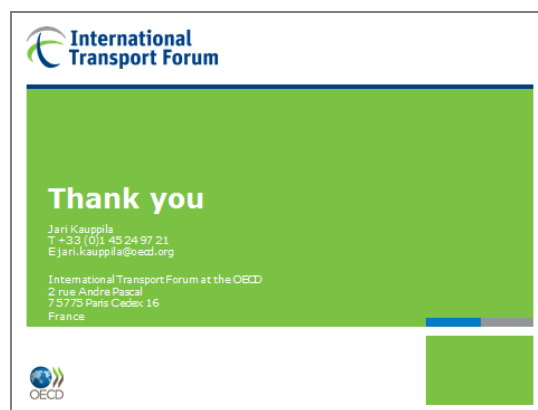
- General underfunding of maintenance
- Need first to raise awareness of existing road assets – data on the value of assets and cost of not maintaining
- Performance measures help to identify required outcomes
- Strategic asset management – a key to understand needs, vulnerabilities and trade-offs
- Link to long-term financial planning – sustainability for sources of funding are key to maintain performance
- PPPs have a lot to offer but one size does not fit all
- Comparing PPPs and traditional funding difficult because quality is difficult to measure

私共の研究は現在進行中ですので、最終的な結論を申し上げる訳にはいきません。これからお話するのは現時点での結論です。本日は10月のラウンドテーブルの中で出てきた話題についてお話ししますので、これを土台とし、来年の運輸大臣サミットにおきまして結論・提言を発表できればと考えております。まず初めに、これは意見

ですが、一般的に申しまして、保守・維持のための資金が世界的に不足しているというお話を伺っております。この点につきましては、本日最初のプレゼンテーションでもお話がありました。次の点は、既存の道路資産についての意識レベルを上げる必要があるということが重要です。意思決定・政策立案をする方々に、我々の持つ資産の価値について理解してもらう必要がある。そしてネットワークの運用者・利用者についても、実際に保守・維持をしなかった場合どの程度コストが掛かるのか理解していただき、意識改革を行う必要があります。当然、特に政治家におきましては、「今までに、これだけの予算を道路の保守に充ててきました」と言うより、新しい道路を建設し、テープカットをする方が余程興味があると思います。また、現在の状況を測定することにより、必要となる結果を出すために役に立つと思えますし、既存の道路ネットワークの性能を上げるためにも測定が役立ちます。戦略的な資産管理がニーズ、脆弱性を理解し、投資・維持・保守等いろいろなことを行うための二律背反を理解するうえで役に立つと考えています。また戦略的な資産管理は、長期的な財政計画とも関連付けて考えなければなりません。すなわち、資金源の持続可能性が、インフラのライフサイクルにおきまして、パフォーマンスを維持していく鍵となります。10月の会合の結論として、官民連携、つまり PPP が役に立つということがあります。これは道路の管理・運用・開発に言えることではありますが、しかし全てが賄える訳ではありません。さらに官民連携と従来型の資金調達と比較は難しいといえます。なぜなら、

結果の質の測定がしにくい、つまりネットワークのパフォーマンスというものは、ライフサイクルが終わる 20 年 30 年後に初めて分かるといった性質のものであるからです。

(資料 8)



以上が、来年のサミットに向けて大臣、政策立案者に対して、主要な結論、伝えたい内容の非常に短いサマリーです。ありがとうございました。