

民間資金

海外の銀行が日本の道路を買収 維持管理の無駄を省き利益を生む

神奈川県小田原市と静岡県伊豆方面とを結ぶ箱根ターンパイク。岐阜県と滋賀県の県境にまたがる伊吹山ドライブウェイ。これらの有料道路を次々と買収した企業がある。オーストラリアの投資銀行、マッコーリー銀行だ。

箱根ターンパイクは、同社が日本政策投資銀行と共同で設立した箱根ターンパイク(株)が、2004年3月に東急電鉄グループから12億円で買収。一方、伊吹山ドライブウェイは、日本技術開発と共同で設立した日本自動車道(株)が、2006年3月に近畿日本鉄道グループから買収した。こちらの買収金額は非公表だ。

マッコーリー銀行は世界中で社会資本に投資している。道路だけでも例えば、パリとリヨンとを結ぶ有料道路や韓国、米国、英国の有料道路など50路線以上に投資している。

箱根ターンパイクと伊吹山ドライブウェイの買収を足がかりに、日本国内で今後も有料道路に投資していると考えている。「すでに多くの自治体と話をしている」。マッコーリー銀行の日本法人、マッコーリー・ジャパンの橋本武寛執行役員はこう話す。増え続ける維持管理、更新費用の捻出に頭を抱える自治体は少なくない。さらに、「既存の有料道路を売却した資金で、新規の道路を建

設できるという点も自治体の関心事だ」(橋本執行役員)

人件費を半減して入札にもメス

マッコーリー・ジャパンは買収した有料道路をどのように運営しているのか。箱根ターンパイクを例に、具体的にみていこう。

マッコーリー・ジャパンなどが買収したのは、有料道路のほかに700m²の山林と100台分ほどの駐車場、それにレストハウス。各施設から年間5億円程度の収入がある。そのうち、9割は道路の通行料収入だ。この5億円で買収時に借り受けた借金の返済、出資先への配当、維持管理費、地震保険料などをまかなう。

買収にあたってはリストラを実行した。東急グループが管理運営していたころは人件費だけで年間2億円ほどかかっていた。これを半分程度に減らした。いまは、箱根ターンパ



箱根ターンパイクで補修が必要な箇所を確認している様子 (写真: 右もマッコーリー・ジャパン)

伊吹山ドライブウェイの入り口。2006年8月の通行台数は前年同月比18%増の3万3000台だった

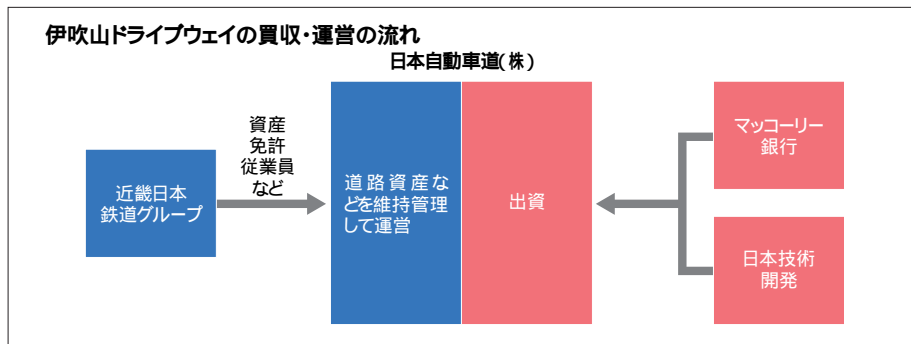
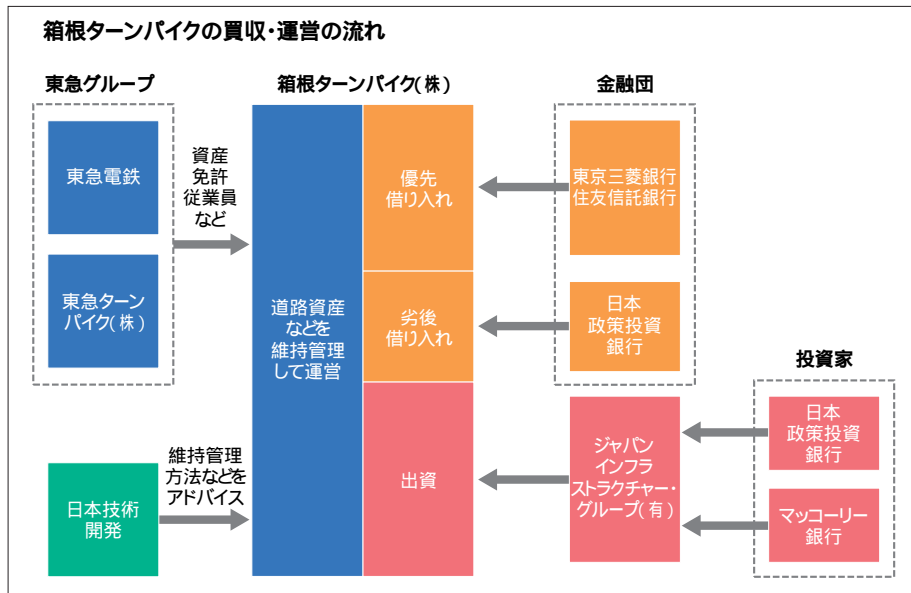


イク株)の正社員と料金徴収員とを合わせて15人程度だ。

舗装のオーバーレイなど工事の入札にもメスを入れた。東急グループが管理運営していたころは東急建設や世紀東急工業が元請け会社となっていたが、買収後は、それらの二次下請け会社だった3~4社を対象にして入札を実施している。

さらに、日本技術開発と契約し、技術面でのアドバイスを受けている。日本技術開発は年2回の総点検と、その間の簡易な点検を実施。補修の必要な箇所や方法などを箱根ターンパイク株)に伝える。

人件費を除いた維持管理費は年間で1500万円程度。東急グループが保有していた時点に比べて8割程度に抑えている。「民間企業の東急グループが管理運営していたときでさえ、これだけの無駄があった。自治体などが管理している有料道路と比



100以上の社会資本を所有・運営

マッコーリー銀行は1985年に設立。オーストラリア最大の投資銀行として、投資ファンドの運用や企業買収などを世界中で展開している。2006年3月期の総資産は1062億豪ドル（約9兆3000億円）。

同行が得意とするのは、社会資本の買収と運営だ。まず、有料道路や空港、鉄道などを買収して、傘下の投資ファンドに移す。次に、買収した社会資本を運営して通行料や手数料などを稼ぐ。

例えば、フランス政府は2005年、それまで同国の道路公団が管理していたパリとリヨンなどを結ぶ約2200kmの高速道路網を売却。同行が買収した。米国のシカゴ市も2005年、全長12.5kmの有料道路「シカゴ・スカイウエー」の運営権を売却。同行が99年間の運営権を18億ドル

(約2100億円)で買い取った。

同行は、買収した社会資本の運営にも積極的にかかわっている。例えば、オーストラリアのシドニー空港では、乗り入れる航空会社の数を買収の前後で30社か

ら40社に増やすなどして、営業利益を過去3年間で約65%伸ばした。

同行は2006年9月の時点で、日本を含む21カ国に100以上の社会資本を所有・運営している。

マッコーリー銀行が所有・運営する主な社会資本

道路	韓国	仁川国際空港高速道路 光州第二環状道路 大邱-釜山新高速道路 天安-論山高速道路 水晶山トンネル	道路	オーストラリア	M1東連絡高速道路 M2都市高速道路 M4都市高速道路 M5南西高速道路 M7西環状高速道路
	英国	M1-A1連絡道路 M6高速道路	空港	英国	バーミンガム空港
	フランス	パリ・ライン・ローヌ高速道路		イタリア	ローマ空港
	ポルトガル	バスコ・ダ・ガマ橋 4月25日橋		デンマーク	コペンハーゲン空港
	米国	シカゴ・スカイウエー サウス・ベイ高速道路		ベルギー	ブリュッセル空港
	カナダ	高速道路407号	鉄道	オーストラリア	シドニー空港
				韓国	ソウル地下鉄9号線
				スウェーデン	アーランダ急行
				オーストラリア	エアートレイン



伊吹山ドライブウェイでは人気キャラクターを招いたイベントなどを積極的に実施し、通行台数を増やしている
(写真：マッコリージャパン)

較すれば、われわれの維持管理費は6割程度ではないか」(橋本執行役員)

静岡県道路公社と共同で、東京方面から箱根ターンパイクを経て、同公社が管理する伊豆スカイラインへと誘導するための標識なども整備した。伊豆スカイラインの料金収受口に箱根ターンパイク(株)の社員を派遣し、箱根ターンパイクへと誘導することまでしている。

買収直後の2005年3月期は5000万円ほどの利益がでた。1億円ほどかけてレストハウスを補修した2006年3月期は収支がトントンだったという。

目指すは「コンセッション方式」

2005年3月には、箱根ターンパイクにとってライバルとなる小田原箱根道路が部分開通した。「小田原箱根道路の開通で利用者が減ることを

承知で、箱根ターンパイクを買収した。コストを削減すれば利用者が減っても利益が出るという自信があったからだ」と橋本執行役員は話す。

橋本執行役員は、「日本の有料道路のオペレーションコストはもっと下げられる」とみている。先進国の中でもいち早く少子高齢化が進んでいる日本のインフラに投資するのも、オペレーションコストを下げれば採算が合う自信があるからだ。

マッコリージャパンの視野には、すでに自治体が管理している有料道路が入っている。日本の現行法では道路の所有権を民間に移転することは難しいので、道路事業の実施権だけを民間に移転すればいいという。フランスで実施している「コンセッション」と呼ばれる方式だ。

橋本執行役員は、「2006年度中に2、3件、コンセッション方式を導入しようと動く自治体が出てくる」と読む。そのときマッコリージャパンは真っ先に手を挙げるという。

ミニ公募債で資金を集めて高架橋を耐震補強

財政難の時代に、インフラの耐震補強や維持管理の費用をどのように調達するかは、多くの自治体の頭痛の種となっている。箱根ターンパイクのような例以外にも、資金調達の新たな方式として注目されているのが、住民に購入してもらうミニ公募債だ。

例えば、徳島県は2005年度から、国債より利率の低い住民参加型ミニ公募債を発行し始めた。このミニ公募債は防災事業に用途を限定した点が特徴。例えば、橋脚の補強工事や橋桁の落下を防ぐ補強材の取り付けといった用途に充てる。

1回目の発行となった2005年11月22日分は、受け付けが始まると購入希望者が

殺到。募集金額は計10億円だったのに対し、購入希望額の総額は計28億2200万円に達した。「防災」という市民の関心が高いテーマに用途を限定したのが功を奏した。

2006年秋には徳島市と共同で、同様のミニ公募債を発行する計画だ。発行額は10億円で、そのうち県が8億円を、市が2億円を調達する。調達した資金は高架橋の耐震補強などに充てる。

(関連記事2006年8月25日号82ページ)

2005年11月に募集したミニ公募債の資金を使って耐震補強した橋脚。桁の落を防ぐ補強材も設置した

