

# ロシア

## PPP に欧州企業が積極参入

ジェットロ海外調査部欧州ロシア CIS 課 浅元 薫哉

ロシア政府は、輸送インフラ整備に向けて民間企業の資金やノウハウを活用した官民パートナーシップ（PPP）の活用に動く。関連法制度が未整備で、事業評価が不十分な事例が散見されるが、欧州企業は積極的に参入している。PPP を通じた輸送インフラ整備は日本企業にとってもビジネス機会となろう。

### 輸送インフラ整備で PPP 活用

ロシア政府は2008年に策定した「2030年までのロシア連邦の運輸戦略」で、量的にも質的にも輸送インフラが今後の経済成長の制約要因になると指摘した。輸送インフラが存在しても、その質に対する世界的な評価は総じて低い。

世界経済フォーラム発表の競争力指数によると、ロシアの総合順位は148カ国・地域中64位。鉄道を除き、道路、港湾、航空といった輸送インフラの順位は低い（表1）。「連邦道の半分以上、地方道のほとんどが法令に定められた要件に適合していない」——物流コンサルティング会社トランスプロジェクトのヴィタリー・マクシモフ会長の指摘は、道路の低評価を裏付ける。鉄道は比較的上位にあるが、それでも輸送需要の

高まりに整備が追いついていない状況だ。総延長8万6,000キロメートルのうち、需要を満たせない路線距離は11年初時点ですでに6,145キロメートルにも上る。15年にはこれが2倍以上に拡大すると予測されている。

大手銀行ガスプロムバンクの推計では、今後

10年間に必要となる輸送インフラに対する投資額は7,530億ドルに上る。経済発展省は全てを公共投資で賄うことは不可能とし、PPPを通じて整備したい考え<sup>注1</sup>だ。政府が13年8月に公表した30年までの運輸戦略改正案によれば、13～30年の運輸部門への投資総額を67兆ルーブル（約2兆ドル、基本シナリオの場合）と見込む。うち連邦政府と地方政府が負担する割合は約半分と設定している。同改正案で挙げられている72の大規模投資事業のうち、PPPを活用する事業は44と6割を占める（一部事業は表2参照）。

### 技術・ノウハウ武器に欧州が参入

05年7月にPPPの一形態であるコンセッション<sup>注2</sup>契約に関する連邦法が成立。それ以降、PPPを通じた輸送インフラ整備は各地で始まっている。第1号案件が、サンクトペテルブルク市内を通る西部高速道路。その一部をコンソーシアム（企業連合体）「北都幹線道」が11年に受注した。アスタルディ（イタリア）、イチタシュ建設、メガ・セピ（以上、トルコ）といった建設関連企業、金融機関のVTBキャピタル、ガスプロムバンクが参加している。連邦レベルでのPPP案件としては、モスクワとベラルーシの首都ミンスクをつなぐ連邦道からモスクワ環状自動車道につながる有料道路整備事業だ。ポルトガルを本拠に道路運営を行うブリサ、オーストリアのアルパイン、スペインのFCC建設といった建設企業などからなるコンソーシアムが受注した。欧州企業の積極的な参入が目立つ。

高度な技術を採用し建設に着手した欧州企業の例もある。モスクワ・サンクトペテルブルク間の有料高速道路の一部を整備する事業に参入したフランス建設大手ヴィンシ。建設に際して①省エネ性を持つ建設機材、アスファルト混合物、路線表示材、②料金徴収や通行

**表1** 世界におけるロシアの競争力順位

項目	順位
競争力総合	64
インフラ	45
インフラ全体の質	93
道路の質	136
鉄道インフラの質	31
港湾インフラの質	88
航空インフラの質	102
利用可能な航空座席数	11
電力供給の質	83
携帯電話加入率	6
固定電話加入率	38

注：調査対象の148カ国・地域中の順位  
 出所：世界経済フォーラム「世界競争力報告2013-2014」

表2 計画されている主なPPP事業

分野	事業内容	拠出額 (10億ルーブル)	整備期間
道路	チェリヤビンスク～マグニトゴルスク～メルタウ間の道路改修	162	26～30年
	ジュブガ～ソチ間の道路 (M-27) 改修	146	20～24年
	エカテリンブルク～ベルミ～キーロフ～ヤロスラヴリ～ヴェリキエ・ルキ間の高速道路建設	836	21～27年
鉄道	オジンキ～ヴォロネジ～ブリヤンスク～ベラルーシ国境までの高速道路建設	552	21～27年
	モスクワ～サントペテルブルク間高速鉄道の時間短縮に向けた鉄道敷設	913.6	13～17年
	モスクワ～ニジュノヴォゴロド～カザン間の高速鉄道敷設	924.4	13～18年
	カザン～エカテリンブルク間の高速鉄道敷設	1167.4	21～26年
	モスクワ～ロストフ・ナ・ドヌ～アドレル間の高速鉄道敷設	2322	17～24年
航空	カザン～サマラ間の高速鉄道敷設	1385.8	23～28年
	エメリヤノヴォ空港およびチェレムジャンカ空港 (いずれもクラスノヤルスク市郊外) の改修	57.3	16～20年
その他	エカテリンブルク市内の総合物流環境整備	18.8	17～20年

出所：運輸省「2030年までのロシア連邦の運輸戦略」(2013年8月改正案) から抜粋

管理に欧州で最新のシステム、などを導入。建設技術面でも舗装可能幅が広い大型の舗装機械や、擁壁施工にはテールアルメ工法(補強土壁)を採用している。

### 事業中止事例も

まず課題はPPP関連の法制度の整備だ。今のところPPPを規定する法律はコンセッション契約法のみで、包括的な連邦法は存在しない。コンセッション法は12年に改正され、発注者から民間事業者に対する支払い方法の多様化、事業者選定後の事業契約締結交渉の制限撤廃が実現するなど、事業推進の面で柔軟性が拡大した。一方、PPP基本法案が現在、議会で審議中だ。成立すれば、PPP全体の仕組みが法的に規定される。租税、土地、公共調達、競争に関する法律との関係も整理されよう。官民連携はさらなる拡大が期待できそうだ。だが現状では、いまだ法整備が不十分な点も残り、事業遂行上、問題が生じる可能性が指摘されている。例えば自動車道路に関する連邦法は、有料道路設置に当たって、代替としてその長さの3倍を超えない無料道路を確保するよう求めている。



PPP第1号案件の西部高速道路

また、PPPでは民間企業が事業運営を行うが、採算性を実現できる事業ばかりではない。有料道路運営で収支を保つためには、少なくとも1日当たり1万台の自動車通行量が必要といわれるが、ロシアでそれに相当する道路は1万キロメートル未満という試算もある。従って、政府や自治体からの補助がない限り、PPPを活用した道路整備の可能性は極めて限られる。

さらに、採算性だけでなく、発注者側の見通しの甘さから事業が中止に追い込まれた例もある。サントペテルブルク市政府による市内のネワ川の下を通るトンネル建設事業では、10年にヴィンシを中心とするコンソーシアムと事業契約を結んだ。だが、その後の調査で建設費用が当初の約2倍かかることが判明したため、11年に就任した新市長は事業中止を決定した。既に準備工事を始めていた民間事業者に対して費用補填のため11億ルーブルを支払うことになったのだ。輸送インフラ案件以外のごみ処理場整備事業でも、建

設用地が環境基準に満たないことが分かったため、用地変更を余儀なくされた。

課題は山積するが、ロシア政府は輸送インフラ整備に外国企業の参画を切望している。プーチン大統領は、8月2日に開催された西部高速道北部分の開通式で、インフラ整備への民間投資を歓迎するとし、さらに「外国投資家も等しく歓迎する」と強調した。コンセッション契約法やPPP基本法案でも、コンソーシアムに参画でき

る企業として外国法人が明記されており、外国企業に門戸が開かれている。

PPPには公と民の長期にわたる契約が伴う。インフラの設計・建設のみならず、効率的な運営ノウハウも求められるため、複数の民間企業が出資して設立するコンソーシアムでの参画が一般的だ。PPPに通じた外国企業や地元事情に詳しいロシア企業などと長所を持ち寄って連合を組むことはリスク回避の一手段だろう。直接的な受注者以外でも、事業組成段階での事業評価、事業のための資金調達、長期契約に伴う法務サービスや保険も関係する。通常の公共事業と比べて企業が参画できる範囲は大きい。技術やノウハウを持つ日系企業には参入する機会があるといえるだろう。



注1：欧州復興開発銀行 (EBRD) 2012年10月発行の「転換期の法制度2012」掲載のマリア・ヤルマルチュク論文「ロシアにおける官民連携」(“Public-private partnerships in Russia”)。

注2：民間事業者が自ら資金調達を行い公共施設などの建設・改修を行うが、自治体はその所有権を持ち、契約期間にわたり民間事業者に運営権を付与する方式。