

[別紙2]

審査の結果の要旨

氏名 松本 良夫

近年、日本およびアジア諸国において PFI/BOT 事業が増加している。PFI/BOT 事業は、日本のコントラクターにとって、これまでの建設請負工事と比較してリスクの大きい新しいビジネスといえる。

本論文は、日本のコントラクターがリスクを最小限にして海外事業に取り組むこと、および、国内の PFI 事業の健全な発展を見据えて、①海外の BOT 事業に参加する日本のコントラクターがリスクマネジメントとして留意すべき事項の提言すること ②国内の PFI 事業において、民間セクターが現時点において課題としている事柄について、海外事例と比較対照して問題解決の方向性を示すこと ③新しいビジネスモデルである PFI 事業が将来の日本の建設産業に与える影響を展望すること、等を目的としている。

PFI/BOT 事業はリスクの大きい事業であり、事業再建、紛争発生等の問題が生じたプロジェクトが少なくないので、イギリスおよびアジアにおける 4 件のプロジェクトを分析して、事業の成功および失敗の要因を明らかにしている。具体的には、①イギリスの Channel Tunnel プロジェクトの財務破綻による事業再建 ②バンコク第二高速道路のコンセッション契約に関する紛争処理の失敗による海外プロジェクトスポンサーおよび外国融資銀行の撤退 ③香港における TCT (Tate's Chairn Tunnel) および WHC (Western Harbour Crossing) プロジェクトにおける運営開始から継続する通行収入不足と損失、等の各事例の分析結果に基づき、PFI/BOT 事業が成功するためには「事業環境の整備」、適切な「事業スキームの組成」、「事業参加者の努力」の 3 要素が全て整っていることが必要であり、何れか一つでも欠けた場合は、事業に問題が生じ、重大なリスクが顕在化することを論証している。

香港の EHC (Eastern Harbour Crossing) プロジェクトが、「事業環境の整備」、適切な「事業スキームの組成」、「事業参加者の努力」の 3 要素がすべて整った、官民セクター双方にとって成功プロジェクトであったことを検証している。成功であったことの論拠として、民間セクターにとって、①投資者は予想を上回る利益の確保が見込まれること ②コントラクターは工事を早期に完了させボーナスを取得したこと ③道路に関するプロジェクトファイナンスは計画より早期に返済が完了したこと、等の 3 項目を示して

いる。公共セクターにとって ①増大する海峡横断の交通車両、および地下鉄利用者は EHC によって吸収され、交通渋滞および地下鉄の混雑緩和に貢献したこと ②香港の経済成長率比較から経済の不況時期における経済波及効果があったこと ③本事業を契機として、都市開発が加速したこと ④EHC の収益が検証されたことにより、香港政庁はコンセッション完了後、無償で大きな公共財源を確保できることが確認されたこと、等の4項目を示している。EHC プロジェクトにおける PFI/BOT 事業成功の3要素の具体的内容として、①全ての「事業スキーム」は EHC 法の枠組みのもとで整合性を持って組成されたこと ②事業実現のために事業参加者の契約義務を超えた活動と信頼関係があったこと ③精度の高いフィジビリティスタディによって事業利益の確保ができたこと ④設計施工一括定額フルターンキー契約によってプリンシパルコントラクターが完成工事リスクを取ったこと ⑤プリンシパルコントラクターは完成工事リスクへの対応を計画に織り込み、先行的に対策を実施したこと ⑥各分野の経験の豊富なプロフェッショナルを雇用したこと、等の6項目を示している。日本のコントラクターが海外の BOT 事業に参加する場合の留意点として、①プロジェクトリスクは企業にとって大きいことから、プロジェクトの重要事項の決定には、コンソーシアムメンバーの一員として、あるいはプリンシパルコントラクターとして、企業の経営陣の参加および判断が必要であること ②当該国の事業環境の整備は事業参入の最も基本的な必要条件であること ③プロジェクトスポンサーあるいはプリンシパルコントラクターは、その義務を果たすために当該国における十分な経験と知識を必要とすること ④フィジビリティスタディは事業者の採算に大きな影響を与えるため、予測と実績の乖離の対応策が必要であること ⑤完成工事リスクへの対応策は事前に計画に織り込み先行管理し実施する必要があること ⑥事業成功のためには事業参加者の契約義務を超えた活動と信頼関係が必要であること、等の6つの提言をしている。

日本の PFI 事業の課題を、EHC プロジェクトの経験と比較対照しつつ改善の方向性を論じている。入札制度における協議交渉の制約、公物管理上の事業者の位置づけ、紛争解決手段、等に関して、現在は現行法の枠組みの中での対応が試みられているが、わが国の PFI 事業を発展させるためには、制約のある契約保証金、株式の譲渡に関する制約、および新技術の採用に対する制限等は、民間セクターの参入意欲を減退させる制度であることを論証し、民間活力が最大限発揮できるような環境の整備やインセンティブの必要性を論じている。

最後に、PFI/BOT 事業のビジネスシステムの展開が日本の建設産業に与える影響を展望している。日本の建設産業の商習慣としてしばしば見られる、発注者と請負者あるいは企業間の取引において、権限者の不公平・不透明な裁量が厳正な契約より優先されることは、PFI/BOT 事業では許されないこと、および、PFI/BOT 事業のビジネスが広がるにしたがって、日本の建設産業が裁量主義に偏重した商習慣から透明性のある契約主義に基づくビジネス環境に変革していく誘因になる可能性について論じている。

本論文は、海外 BOT 事業に参加する日本のコントラクターがリスクマネジメントとして留意しなければならない事項、国内 PFI 事業において民間セクターが現時点において課題としている事柄について、海外事例と比較対照した問題解決の方向性、および、新しいビジネスモデルである PFI/BOT 事業が日本の将来の建設産業に与える影響の展望について論述している。その研究成果は、将来の日本の建設企業の経営理念と具体的方策の構築に資するだけでなく、わが国の公共工事システムの構造改革のためにも、従来の研究および論説と比較して、極めて斬新で数多くの有益な知見と示唆に富むものと認められる。

よって本論文は博士（工学）の学位請求論文として合格と認められる。