

土木技術者 改造講座

第6回●インフラ活用時代への視点

道路や空港などを買取・運営することで利益を上げるマッコーリー銀行。

同日本法人の橋本武寛執行役員は、土木構造物が完成した後の追跡調査こそが、インフラ資産の価値を高めると強調する。

どんなふうに使われているかをつぶさに見る行為の延長線上に、安全性や使い勝手の向上があるというわけだ。

造った後を丹念に追うことが
インフラの価値を高める

橋本武寛

(マッコーリージャパン執行役員)

はしもと・たけひろ●1957年生まれ。総合商社に20年以上勤務した後、外資系総合エネルギー企業などを経て、マッコーリーの日本でのインフラ事業立ち上げに携わる。箱根ターンパイク(株)と日本自動車道路(株)の社長も兼ねる



(写真:本誌)

自治体の人と話をすると、「なぜ、道路などの運営を民間に任せたほうがよいのですか」と質問されることが多い。

「役所は予算を使い切ることが仕事。われわれはいかに多くの予算を残すかが仕事。その違いがあるからお役に立てるはず」と答える。

公共事業では、完成した後にいくらお金がかかるかというランニングコストの議論があまりに不足していると思う。1年単位でみたら小さな金額でも、10年、20年と積み重なれば、極めて大きな金額になる。

日本の公共事業には、このあたりに大きな改善の余地があると思う。

維持管理費を下げながら 事故を大幅に減らした

しかし、コストを下げることでサービス水準や安全性を低下させては本末転倒だ。

サービスの水準や安全性を高めながら、ランニングコストを抑えるために欠かせないのは、完成後のインフラ施設がどのように使われているかを丹念に見ることである。

例えば、2年半ほど前からわれわれが所有・運営する箱根ターンパイクは、たびたび警察署からお褒めの言葉をいただくくらい極端に事故が減

少している。人件費を半分程度に減らし、維持管理費も大幅に抑えている。そのなかで「どう使われているか」をきちんと追跡した結果、事故を減らすことができた。

マッコーリージャパンが箱根ターンバイクを買収したのは2004年3月。箱根ターンバイクは、自動車雑誌などのテスト走行で使われるくらい走行するのが楽しい道路。その半面、事故の発生件数も多かった。

そこでわれわれは、時間帯別、車種別の事故データを分析した。その結果、はっきりわかったことがある。

事故の大半が土曜日と日曜日の朝、7時から9時までに集中しており、車種はいわゆるスポーツカーと呼ばれるような高性能な自動車が多いという現実だ。

料金所がない入り口から進入して、通行量の少ない早朝からハイスピードでユーターン禁止の道路を往復している彼らが、興の乗った7時以降に、時には一般の自動車を巻き込んで重大事故を起こしていた。

対策は種明かしをすれば単純で、土曜日と日曜日の早朝だけ山頂側に臨時的料金所をつくって不法侵入者を排除するとともに、有料道路内のユーターンに対する監視も厳しくした。効果は即座に現れて事故は大



幅に減ったが、ほとんどコストはかかっていない。

考えれば想像できる話ではあるが、どう使われているかというデータをきちんと把握したからこそ、対策を実行できたとも言える。この様な事例は枚挙にいとまがない。

造った後の追跡調査が コスト感覚を磨く

海外では、インフラ資産をビジネスとして売買するケースがたくさんある。「現在のオペレーションを続けるとうとう」、「それをこのように変えたらこうなる」といった運営のシミュレーションを繰り返しながら、利益を上げていく。

われわれは、道路や施設の改良工事などを行う場合、「なんのために行

うのか」を明確にし、「その工事によってどんな効果があるのか」を定量的に示すことを社員に課している。正確に予測するのは難しいが、常にこういったことを考える習慣を付ければ、コスト感覚が研ぎ澄まされる。

さらに大事なのは、実施後に想定通りになったかどうかを必ずチェックすることだ。想定通りの効果が上がっていないなくても責めはしないが、毎回毎回、これを行っている、「本当に効果が上がるか」、「コストをかけるべきか」を慎重に考えるようになる。

これからはインフラ資産をいかに活用するかが問われる時代になる。どのように使われているか、使いにくい点はないかを、きちんとレビューして初めて、インフラの価値は向上していくのだと思う。