

**諸外国における PFI・PPP 手法(コンセッション方式)
に関する調査
報告書**

平成 23 年 1 月 31 日

プライスウォーターハウスクーパース株式会社

目次	
第1章 調査の目的、方法	5
1. 調査の背景・目的	5
2. 調査内容	5
3. 調査方法	7
第2章 米国におけるコンセッション方式	8
1. 概況・法体系	8
2. コンセッション方式の定義及び範囲	9
3. コンセッション方式における事業運営権の認識	12
4. コンセッション方式における事業者の権利・義務	13
5. 調達手続きから移転・契約解除	17
6. 会計制度および税制	18
第3章 フランスにおけるコンセッション方式	21
1. 概況・法体系	21
2. コンセッション方式の定義及び範囲	22
3. コンセッション方式における事業運営権の認識	23
4. コンセッション方式における事業者の権利・義務	24
5. 調達手続きから移転・契約解除	26
6. 会計制度および税制	28
第4章 英国におけるコンセッション方式	31
1. 概況・法体系	31
2. コンセッション方式の定義及び範囲	32
3. コンセッション方式における事業運営権の認識	33
4. コンセッション方式における事業者の権利・義務	33
5. 調達手続きから移転・契約解除	34
6. 会計制度および税制	35
第5章 ドイツにおけるコンセッション方式	37
1. 概況・法体系	37
2. コンセッション方式の定義及び範囲	41

3. コンセッション方式における事業者の権利・義務	42
4. 会計制度および税制	43
<hr/>	
第 6 章 オーストラリアにおけるコンセッション方式	44
1. 概況・法体系	44
<hr/>	
第 7 章 スペインにおけるコンセッション方式	45
1. 概況・法体系	45
2. コンセッション方式の定義及び範囲.....	47
3. コンセッション方式における事業運営権の認識	48
4. コンセッション方式における事業者の権利・義務	49
5. 調達手続きから移転・契約解除.....	51
6. 会計制度および税制	51
<hr/>	
第 8 章 米国の事例.....	52
1. シカゴ・スカイウェイ(Chicago Skyway)	52
2. インディアナ有料道路 Indiana Toll Road	69
3. アトランタ水道.....	85
4. シカゴ駐車メーターシステム(Chicago Metered Parking System)	85
5. シーガートマリナーミナル(Seagirt Marine Terminal) (アメリカ)	99
6. ラスベガスモノレール(Las Vegas Monorail) (アメリカ)	107
<hr/>	
第 9 章 フランスの事例	124
1. A86 西(A86 Ouest Motorway) (フランス)	124
2. A65 号線ランゴン-パウ区間(A65 Toll Road)	132
3. アヴィニオン水道	140
4. フォルバック・ポルト・ド・フランスコミューン集の水道.....	146
5. グルノーブル水道	151
<hr/>	
第 10 章 英国の事例.....	158
1. 有料高速道路 M6(Birmingham Northern Relief Road (M6))	158
2. テムズ溪谷水道	172
3. ルートン空港(Luton Airport)	172
<hr/>	
第 11 章 ドイツの事例	183

1. ヴァルノウトンネル Warnow Crossing	183
2. ベルリン水道.....	191
<hr/>	
第 12 章 オーストラリアの事例	192
<hr/>	
1. クロスシティトンネル(Cross City Tunnel) (オーストラリア)	192
2. アデレード水道.....	209
3. スタジアムオーストラリア(Stadium Australia)	209
<hr/>	
第 13 章 スペインの事例	225
<hr/>	
1. マドリッド・トレド有料道路(Madrid-Toledo Toll Road) (スペイン)	225
<hr/>	
第 14 章 その他の国の事例	229
<hr/>	
1. オンタリオ 407 有料道路(Ontario Highway 407) (カナダ)	229
<hr/>	
第 15 章 調査結果のまとめ	244
<hr/>	
1. コンセッション方式を規定する法体系	244
2. コンセッション方式の定義と要件	245
3. コンセッション方式のバリエーション	248
4. 事業運営権の法的な認識.....	249
5. コンセッション方式における重要な論点.....	249
6. (参考)コンセッション方式と IFRS	252
<hr/>	
第 16 章 出典資料	260
<hr/>	
1. 制度調査.....	260
2. 事例調査.....	261

第1章 調査の目的、方法

1. 調査の背景・目的

PFI法が制定されてから約10年が経過し、実施方針を公表した事業は平成21年12月末現在で366件に上るなど、PFIは公共施設等に関する事業の一手法として着実に定着してきており、必要な社会資本整備や既存施設の維持管理・更新を確実にかつ効率的に進めるとともに、公共サービスの質的向上も図り、もって真に豊かな国民生活を実現するためには、PFIの積極的な活用は不可欠である。

政府の新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)においても、PFIの積極的活用を図ることが盛り込まれたほか、PFI制度にコンセッション方式を導入することが盛り込まれている。

本調査は、諸外国において実施されているコンセッション方式及び関連制度について関連資料の収集及びヒアリング調査等を実施し、コンセッション方式の実態や課題点を整理・検討することを目的とするものである。

なお、本調査では、コンセッション方式を、民間事業者に対して、インフラの事業運営や開発に関する権利(以下「事業運営権」という。)を長期間にわたって付与する方式、と定義する。

2. 調査内容

(1) 制度調査の内容

制度調査については、米国、フランス、英国、スペイン、ドイツについて調査を行った。

制度調査の調査項目は以下の通り。

カテゴリー	論点
概況・法体系	コンセッション方式の概況
	コンセッション方式の制度的体系
	コンセッション方式の根拠となる法制度
	PPP/PFI 根拠法制度との関係性
定義	コンセッション方式の定義
	コンセッション方式の要件
範囲	官民間での需要リスク分担の有無
	新規施設整備の有無
	維持更新投資の有無
	開発権限の有無
	公的主体による財政支援の有無
	対象となる公共施設
事業運営権の認識	事業運営権の法的認識
	事業運営権の契約上の認識
事業者の権利・義務	事業者が生じる権利
	事業者が生じる義務
	料金改定についての権限
	事業年数

諸外国における PFI・PPP 手法(コンセッション方式)に関する調査 報告書

カテゴリー	論点
調達手続き	事業運営権取得に係る手続き
	事業運営権の価格算定（施設建設費、土地調達費の扱い等）
	事業運営権の確定時期（落札時、落札後）
	コンセッションフィーの価格算定
	コンセッションフィーの確定時期（落札時、落札後）
事業運営権の移転	事業運営権の移転の可否
	事業運営権の移転プロセス
契約解除	契約解除やその損害賠償に係る規定
会計制度および税制	コンセッション方式のための会計制度
	コンセッション方式のための税制
	コンセッション方式に適用される会計制度
	コンセッション方式に適用される税制
事業運営権の会計上の認識	事業運営権の認識勘定
	事業運営権の償却方法（償却期間・償却方法）
	事業者変更に際しての償却の扱い
事業運営権の税務上の認識	事業運営権の認識勘定
	事業運営権の償却方法（償却期間・償却方法）
	事業者変更に際しての償却の扱い

(2) 事例調査の内容

事例調査については、米国、フランス、英国、スペイン、ドイツ、オーストラリアの事例について調査を行った。事業分野としては、道路、水道、鉄道、駐車場、コンベンション施設になる。

事例調査の調査項目は以下の通り。

カテゴリー	論点
基礎情報	事業分野
	発注者
	受託者
	事業年数
	事業費
契約内容	資産の所有
	新規施設整備
	更新投資
	開発権限の有無
	資金調達
	公的主体による財政負担の有無
	需要リスク
	料金設定権限
	利用料体系変更の条件・手続き
	料金徴収
	運営
	維持管理・修繕
	独占条件に係る規定の有無
契約解除事由	
調達手続き	選定方法（入札等）
	選定基準

カテゴリー	論点
コンセッションフィー	発注者側のコンセッションフィーの価格算定方法
	コンセッションフィーの確定時期（落札時、落札後）
	コンセッションフィーの支払（一括 or 分割）
	事業者変更に際してのコンセッションフィーの扱い
	資金調達方法と担保
事業運営権の移転	事業運営権の登記・登録制度
	事業運営権の移転の可否
	事業運営権の移転の条件
事業運営権の会計上の認識	事業運営権の認識勘定
	事業運営権の償却期間（一定期間 or 事業期間）
	事業運営権の償却方法（定額、定率、or その他）
事業の実施状況	業績・課題
	ステータス（存続、中止等）
その他	発注者からの改善要求

3. 調査方法

(1) 文献調査

前項で示した調査項目について文献調査を実施した。今回の制度及び事例で参照した文献は巻末に参照文献として示している。

(2) 現地調査

文献で把握できなかった内容、各国の実情を確認するため、現地調査を実施した。現地調査では、制度所管機関、事業実施機関、民間事業者、法務・会計・税務等の専門家に対して意見の収集を行った。

国	所属組織、役職	氏名
米国	Virginia Department of Transportation MegaProjectOffice	Jamie Breme
	Virginia Department of Transportation MegaProjectOffice	Alexander Lee
	Maquarie Financial Group Vice President	Karl Kuchel
	Barnes & Thornburg LLP Partner	Kirk E. Grable
	Barnes & Thornburg LLP Counsel	Robert Reynolds
	PricewaterhouseCoopers LLP Patner	Peter D. Raymond
	PricewaterhouseCoopers LLP Manager	Kylee J Anastasi
英国	HM Treasury Infrastructure UK	Jon Fuller
	元 HM Treasury PPP Policy team	Cameron Matson
	Serco Institute Research Director	Gary Sturgess
	Serco Institute Research Analyst	Alexis Sotiropoulos
フランス	Landwell & Associés Director	Olivier Wybo
	元 GDF SUEZ	Guy Leclerc
	PricewaterhouseCoopers LLP	Philippe Vaysse

第2章 米国におけるコンセッション方式

1. 概況・法体系

(1) PPP・コンセッション方式の概況

米国では、連邦政府レベルでは PPP 推進の歴史は先進国の中では比較的新しいと考えられる。一つの転機になったのは、1998 年、クリントン政権下において、連邦政府業務棚卸改革法 (**Federal Activities Inventory Reform Act: FAIR**) が制定され、民間委託可能な業務のリスト化・公表化が義務付けられるようになり、これが民間活用を推進するきっかけとなった。

2000 年に入ってから、厳しい財政運営と社会資本の老朽化を背景に PPP の活用が志向されるようになった。特に、連邦政府レベルで注力したのが公共交通分野である。米国では、広域的な公共交通の充実、地域経済の活性化や生活の質の向上に資する重要な政策の一つであり、そのことも背景にあると考えられる。

高速道路分野では、1980 年代後半以降から部分的にはこのような動きが既に始まっていた。連邦道路局 (**Federal Highway Administration; 以下 FHWA**) による特別実験プロジェクトのもとで、1980 年代後半以降、州は PPP を資金調達手法や高速道路の効率的な建設・維持管理を実現する手法の一つとして位置づけ、PPP の実施を評価・検討してきた。

このように、連邦・州政府の高速道路事業に対する資金調達力の低下、より効率的な公共交通の充実に対する要請などを背景に、PPP が強く推進されることになったのである。

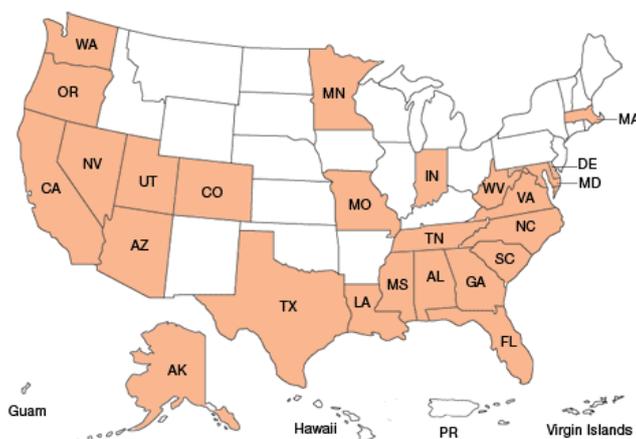
PPP は、連邦交通省 (**Department of Transportation; 以下 US DOT**) の定義によれば、「PPP は、従来以上の民間参加を可能にする、PPP 間で形成される契約上の合意である。合意は通常、施設またはシステムの改修・施工・運営・保守および／または管理のために、公的機関が民間企業と契約するという形をとる。施設またはシステムの所有権は通常、官の側が保持する一方、民間側にはプロジェクトまたは任務の完了方法の決定面で付加的な決定権が与えられる。」¹とされる。コンセッション方式はこうした PPP の一手法として位置づけられている。

(2) コンセッション方式の制度的体系

米国において、連邦政府レベルでは、日本の PFI 法にあたるような PPP 法制やコンセッション方式の事業推進全般を規定する法制度は無く、基本的には各州政府が個別に必要な法制度を整備し実施している。現在では、公共交通関連のコンセッション方式を含む PPP 関連法制をおよそ半分の州で整備している。以下は、その一覧である。

1 US DOT. Report to Congress on Public-Private Partnerships, December 2004, p.10.

図 1 米国の各州の公共交通関連の PPP 法制度の整備状況



出典: FHWA ウェブサイト²

その中で代表的な法制度の一つがバージニア州で 1995 年に定められた官民による公共交通法 (Code of Virginia "Public-Private Transportation Act of 1995"; 以下バージニア州法) である。

このバージニア州法は包括的に不特定の事業を対象としているのに対して、特定の事業についての実施を定める法律も存在する。インディアナ有料道路法 (Indiana Code 8-15.5 PUBLIC-PRIVATE AGREEMENTS FOR TOLL ROAD PROJECTS; 以下、インディアナ州法) はその一つであり、本調査ではこれら二つの制度を中心に整理している。

なお、前述の通り PPP 法制やコンセッション方式の法制はないが、事業ごとに連邦法の適用は受けることとなる。例えば、高速道路の場合は FHWA の定める設計・建設基準や環境省の定める環境基準を満たす必要があり、これらは事業実施の要件となる。

2. コンセッション方式の定義及び範囲

(1) コンセッション方式の定義

コンセッション方式について FHWA では、新規にインフラを建設する場合と既存のインフラを活用する場合に分けてそれぞれ手法を説明している。

新規にインフラを建設する場合は、DBFO により実施することとされている。DBFO とは、対象施設の設計・建設・資金調達・運営を包括的に民間事業者に委託する契約形態³であり、全ての DBFO プロジェクトに共通する事項として、プロジェクトのみから得られる収益を償還原資とした負債により資金の一部又は全部を調達することとされている。また、道路料金やリース料、公共セクターから受け取るサービス対価料金、車両登録料など、収益の形態は様々である。将来の収益は債権やその他の負債に当てられ、プロジェクト進行にかかるコストをまかなうこととなる。さらに、資金の一部は公共セクターからの補

² http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/state_legislation/index.htm

³ DBFO は PPP 一般の用語であり、全ての DBFO が利用料金制を取るわけではないが、ここでは利用料金制を前提として説明されている。

助や寄付により賄われる。案件によっては、民間事業者による資本形成が要請される場合もある⁴。このような新規にインフラを建設する事業はグリーンフィールドとも呼ばれる。

既存のインフラを活用する場合は、長期リース契約を適用するとされている。長期リース契約とは、既に建設されている公的資金に基づく有料施設に関して、民間事業者に対して料金収受の権利を認める代わりに、施設の運営・維持管理、および時に施設の改良を含む大規模改修を課すものであり、民間事業者は契約に先立って所轄公共セクターに対するコンセッションフィーの支払義務を負う。長期リース契約は十分に競争的な入札環境のもとで、最も魅力的な提案を行った民間事業者を選定する。事業者選定に際し最も重要視されるのは支払うコンセッションフィーの総額であり、その他コンセッション事業期間の長さや事業者の財務的信用、入札者の技術資格なども勘案される⁵。このような既存のインフラを活用する事業は、ブラウンフィールドと呼ばれている。

一方、バージニア州法では、コンセッション方式とは、「リース、ライセンス、フランチャイズ、地役権、その他に関しての法的拘束力を持つ契約の中で、一定の期間、管轄公共団体が認定交通輸送施設の使用または管理の権利を民間事業者に譲渡し、この間、民間事業者が収益取得、料金徴実施、交通輸送施設の設計および建設、さらに交通処理能力向上、混雑緩和、交通輸送施設からの収益取得を目的とした各種管理業務を行うことを定めたものをいう」⁶とされている。

(2) コンセッション方式の定義と適用パターン

前述の定義を元にコンセッション方式の要件をまとめると、以下のようなものが共通点として整理できる。

- 官民間の契約であること
- 一定の管理行為を民に委ねること
- 需要リスクを民に移転すること
- 利用料金制として、報酬にサービス運営の成果が反映されること

また、適用のパターンとしては、FHWA が示す二つのパターンのようにインフラの新規整備の有無はどちらも認められることが事例においても把握できている。これに加えて、資金の構成としては、補助金による一定の負担や資金調達において公共からの支援が入ることもある⁷。その資金調達の代表的な手段の一つが交通インフラの資金調達および革新にかかる法律 TIFIA (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act; 以下 TIFIA) と呼ばれる、融資や債務保証、信用枠の提供のプログラムである。

TIFIA は、連邦の信用補完プログラムとして大規模な公的プロジェクトに対して信用補完を行うものである。具体的には、州政府やインフラ関連民間企業などの連邦以外の組織によって実施される大規模交通プロジェクトに対して US DOT が①融資、②債務保証、③非常時の信用枠の設定のいずれかの方法でもって支援をするプログラムであるが、これまでの利用実績の大半は融資であり、信用補完とはいっても実質的には資金プログラムに近いものとなっている。TIFIA に基づく支援を受けるための条件をまとめたものが次の表である。

4 U.S. DoT, P3 Defined -DBFO- http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/defined/design_build_finance_operate.htm

5 U.S. DoT P3 Defined -Long Term Lease- http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/defined/long_term_lease.htm

6 Virginia PPTA(2006), 56-557. Definitions.

7 例えば、バージニア州の I-495 キャピタルベルトウェイ・ホットレーンの事例において補助金がいわれている。

表 1 TIFIA に基づく支援を受けるための条件

融資及び債務保証		非常時の信用枠(※インフラの建設が完了し、開業後 10 年までを対象とする。)
期間	35年	利用可能な期間(開業後最初の 10 年)終了後 25 年間を限度
利率	Treasury と同様(保証)、交渉による(融資)	30-Year Treasury note
充当可能な割合	費用の 33%まで充当可能	費用の 33%まで充当可能
事業規模	5000 万ドル以上、又は連邦補助の州の Highway funds の額(直近の財政年度)の3分の1を超える額であること。	
その他条件	<ul style="list-style-type: none"> ・TIFIAの返済のために、連邦資金を充てることは認められていない。 ・TIFIA援助の対象となるプロジェクトは、優先債務の債券について投資適格の格付け、すなわち Standard & Poor's、Fitch Ratings 又は Dominion Bond rating Service のBBB、Moody's のBaa3以上を取得しなければならない。 	

出典：DoT TIFIA Guide をもとに PwC が作成

(3) 対象となる公共施設

米国では連邦における法制度がないため、連邦全体でコンセッション方式の対象となる施設を定めるような規定は無く、基本的に個別の州法において対象となる公共施設を定めることと考えられる。例えば、バージニア州法では、交通輸送施設として以下の施設を対象としている。

- 橋/陸橋
- トンネル
- フェリー乗り場
- 空港
- 大量交通輸送施設
- 駐車場
- 港湾施設
- その他輸送施設

一方、特定の事業について規定しているインディアナ州法では、有料道路のみを対象としており、コンセッション方式で対象となる公共施設は州ごとの法制度等により異なることと考えられる。

なお、前述に示した公共交通に関する法制度が充実していることに示されるように高速道路やそれを含む公共交通関連施設の適用は多く見られる⁸。

8 http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/case_studies/index.htm

3. コンセッション方式における事業運営権の認識

(1) 事業運営権の法的認識

コンセッション方式を規定する法制度が各州ごとに規定されていることから、事業運営権の法的な認識についても各州法により異なると解される。バージニア州法においては、コンセッション方式における事業運営権は財産権として認識されている。この公共から民間事業者に譲渡される財産権について、同法では以下のものが規定されている⁹。

- リース
- ライセンス
- フランチャイズ
- 地役権
- コンセッション

これらについての英米法上の一般的な解釈としては下表のようになる。

表 2 バージニア州法で付与される各権利の解釈

権利	解釈
リース	不動産貸借や無体財動産の期間使用権の付与や営業的な目的に基づく債権・鉦業権などの賃貸借がこれに当たり、担保設定が可能である。
ライセンス	許認可の行為であり、それなしでは違法となる行為をすることを許すこと。また、立入特権を有し、一般に、譲渡可能でなく、有効な役因なしでは許可者にいつでも取り消されうる。
フランチャイズ	政府により付与された特権で、商標付与に基づく一手販売権を指す。実施許諾料を伴う契約。
地役権	物権的権利として認識され、通行地役権、用水地役権、採光地役権、通風地役権、支持地役権、眺望地役権などがある。

出典: 田中(1991)に基づき PwC 作成

なお、上記のうちどのような権利で構成するかは事業ごとに異なり、事業の性質に応じて変わるものである¹⁰。

また、不動産に対する借地権・使用権等は政府が間接的に所有することとされている¹¹。

(2) 事業運営権の契約上の認識

先述の通り、どのような権利で構成するかは事業ごとに異なり、事業の性質に応じて変わるものである。なお、後述する今回調査したインディアナ有料道路やシカゴ・スカイウェイの事例では、契約上コンセッション権とリースを組み合わせた契約により実施している。事業運営権の付与がコンセッション権契約にあたり、土地及び建物の貸与部分をリース契約より行っている。これらの事例では特にコンセッショ

9 Virginia(2005), Virginia PPTA, 56-564.Deducation of Public Property

10 現地ヒアリングによる。

11 Virginia(2005), Virginia PPTA, 56-564.Deducation of Public Property

ン権を登記していないとのことである。ただし、リース資産については登記をすることがあるとのことであった¹²。

また、事業運営権に含まれる権利としては新規施設整備を含む場合や、新規施設整備のための土地の購入を含むこともある¹³。

4. コンセッション方式における事業者の権利・義務

(1) 事業者が生じる権利

コンセッション方式において、事業者にどこまでの権利を付与し事業を運営させるかについて整理をする。バージニア州法では、以下のような権利が事業者に認められている¹⁴。

- 施設の建設、運営
- 施設利用料の賦課
- サービス契約の締結権
- 事業運営権のリース
- 水路利用権
- 利用者の分類
- 各種交通規定の制定
- 土地等収用権の行使

コンセッション方式においては、一定の管理行為を民に委ねるとともに、需要リスクを民に移転したうえで利用料金制をとるため、施設の建設、運営の権利や施設利用料の賦課の権利等、それらの権限が付与されていることが分かる。

では、このような管理行為の中でどこまでの開発権を有し収益を上げることができるのか。このような開発権の範囲について、バージニア州法やインディアナ州法では詳細な権限の規定はないため、実際の事例における契約において確認する。例えば、シカゴ・スカイウェイの事例では、民間事業者は、利用料金とレストランから得られる収益の権利を持ち、シカゴ市は、命名権、公益事業や看板などの敷設権を含む、その他の収益権を持つこととされた。他の例においても基本的には、このように開発権の範囲や収益権について契約に定めることとされる¹⁵。

また、コンセッション方式により事業を運営する場合、一定の需要の確保が収益にも大きな影響を与える要因であるため、その需要の確保のためには近隣に競合施設ができるかどうかは重要な要素であると思われる。この競争環境にどこまで配慮すべきかについては、米国において重要な論点の一つとなっている¹⁶。この課題について実際の契約においては、契約締結時点で計画されていなかった施設が建設されることにより、民間運営者の収入が減少することが証明された場合、民間運営者が補償を受ける権利を規定しているものが多い。これに対して補償が無い数少ない事例がシカゴ・スカイウェイである。この事例では、周辺地域が高度に開発され、既存の並行する高速道路を拡幅するためには、

12 現地ヒアリングによる。

13 ダレス・グリーンウェイの事例では、実際に土地の調達が含まれている。

14 Virginia(2005), Virginia PPTA, 56-565. Powers and duties of the private entity.

15 現地ヒアリングによる。

16 USDOT(2009), Federal Highway Administration, Public Policy Considerations in Public-Private Partnership(PPP) Arrangements, January 2009

非常に高価な二重高架にする必要があるということを踏まえて、競争施設が整備される可能性を低いと判断したことにある¹⁷。なお、事業者の権利で重要な料金体系や収益範囲については後述する。

(2) 事業者が生じる義務

コンセッション方式において、事業運営の権利を付与する一方で事業者には課される義務は公共サービスの提供内容を定めるものであり、重要な論点である。バージニア州法では、以下のようなものが事業者には課される義務としてあげられている¹⁸。

- 施設の建設、運営
- サービス供給の確保
- 対象施設の保守管理
- 他交通施設との接続
- 土地収用費用の負担

基本的に、コンセッション方式においてはインフラ施設の建設や運営、維持管理等を包括的に民間に委ねるスキームであるため、施設の建設、運営やその施設に係るサービス供給や保守管理など、の事項が定められている。

また、特定の事業について定めているインディアナ州法では、以下のようなより具体的な事業実施上の報告内容や資金調達についての義務が挙げられている^{19,20}。

- 適切な財務報告
- 適切な交通量報告
- 下記の資金調達・返済の義務
 - － 発行債権、株式
 - － セールスバックリース取引
 - － その他必要に応じて調達した資金
- 徴収した料金の第三者口座への預託

このように制度の位置づけによって事業者には課せられる義務の具体化は異なることとなる。

(3) 料金設定についての権限

利用料金体系についての民間事業者の裁量は、収益に大きな影響を与えることからコンセッション方式における重要な要素である。一方、公共サービスとして考える場合、従来の価格との連続性や公共サービスとしての水準等、考慮すべき要素も多い論点であると思われる。多くの州法や事業契約においてこの料金改定について一定の制限や手続きを規定している。バージニア州法では料金改定について、料金改定には公共の承認を必要とし、契約にて、料金収入の上限や料金メカニズムを定める

17 USDOT(2009), Federal Highway Administration, Public Policy Considerations in Public-Private Partnership(PPP) Arrangements, January 2009

18 Virginia(2005), Virginia PPTA, 56-565. Powers and duties of the private entity.

19 Indiana(2006), 5-3 Other permitted provisions of public-private agreement

20 Indiana(2006), 5-4 Financing of obligations by operator; no state or local debt or pledge

こととされている。また、料金設定には、以下の事項を考慮して決めることとされ一定の考え方を示している。

- 運営、維持管理、修繕・更新
- 債務償還
- 適切な運転資本水準の確保
- 有形資産の減価償却
- 税金またはコンセッションフィー
- 事業者の内部留保

実際の事例を見ると物価指数に連動させるなど合理的な上限値を定めるものも多い。以下が主要な事例における料金改定に関する条項である。

表 3 各事例における料金改定の規定

事例名	規定
シカゴ・スカイウェイ	2017 年まで指定の料金体系を設定。その後は、2%、消費者物価指数増加率、又は1人当たり GDP 増加率のうち最大水準まで料金体系を上げることが可能。
インディアナ有料道路	2011 年まで指定の料金体系を設定。その後は、2%、消費者物価指数増加率、又は1人当たり GDP 増加率のうち最大水準まで料金体系を上げることが可能。
ポカホンタス・パークウェイ	2017 年まで指定の料金体系を設定。その後は、2.8%、消費者物価指数増加率、又は1人当たり GDP 増加率のうち最大水準まで料金体系を上げることが可能。
SH-130第5・第6区間	料金体系は毎年調整される。 指標:料金体系変更の上限は、経済分析局(BEA: Bureau of Economic Analysis)が公表したテキサス州の名目州内総生産の最新値に基づく1人当たり名目州内総生産の増加率によって決定される。
ダレス・グリーンウェイ	運営者は、料金体系の上げの許可を得るため、バージニア州公益事業委員会(Virginia State Corporation Commission)に申請しなければならない。2008 年 4 月に制定された法律は、委員会に対して、2013 年から 2020 年までの間、(i) 直近の料金体系引上げ以降の消費者物価指数の増加率に 1%を加えた率、(ii) 直近の料金体系引上げ以降の実質GDP増加率又は(iii) 2.8%のうち最大のものに等しい料金体系の上げを承認する。

出典:FWHA(2009)に基づき PwC 作成

また、料金改定に加えて事業で得られる利益の水準をどのようにするかについても重要な論点であると思われる。コンセッション方式の場合、民間事業者はインフラ施設の設計及び建設、長期の運営・維持、さらに修繕及び更新の費用の支払等大きなリスクを受けながら利用料金を収受することを通じて、費用をまかない、投資に対する収益を獲得するため、利益はそのための大きなモチベーションとなりうる要素である。US DOT では、この利益を適正化するためには 4 つの手法があると考えており、それらが(1)競争的な入札、(2)収入分配、(3)利益率の絶対的の上限、(4)公益事業方式の料金体系規制で

ある²¹。以下は、実際の利益水準の配分の規定である。各事例においてこれら 4 つを組み合わせる様々な工夫がなされている。

表 4 各事例における利益配分の規定

事例名	利益率の制限	収入分配	手 法
シカゴ・スカイウェイ	料金体系の上限のもとで、前払いの支払を最大化するということに基づいた競争入札	なし	料金体系の上限:この契約における料金体系には上限が設定されている。 民間事業者が達成する利益率は、交通量のレベル及びどの程度効率的に施設を運営することができるかによることになる。
ポカホンタス・パークウェイ	総投資に対する利益率のレベルに基づいた収入分配	あり	料金体系の上限及び収入分配:民間事業者が総投資に対して一定の利益率を達成した場合、民間及び公共機関は追加収入を分配する。 しきい値:プロジェクト総投資資金に対する税引き前の内部収益率(IRR:internal rate of return)が 6.5%に達した場合、民間事業者は料金収入の 40%をバージニア州交通省に支払わなければならない。 プロジェクト総投資資金に対する税引き前の内部収益率(IRR)が 8%に達した場合、民間事業者は料金収入の 80%をバージニア州交通省に支払わなければならない。
ダレス・グリーンウェイ	公益事業方式による規制	なし	公益事業方式による規制:民間事業者による料金体系の引き上げはすべてバージニア州公益事業委員会の承認を得なければならず、委員会は利益率も考慮する。

出典:FWHA(2009)に基づき PwC 作成

(4) 事業年数

事業年数もまた、事業の収益をあげる上では重要な要素である。実際の事例を見ると 30 年程度の期間から、シカゴ・スカイウェイやインディアナ有料道路のように 70 年や 99 年等幅広く様々である。これらの年数について州法において定めている例も見られる。以下は主要な規定をまとめたものである。

21 USDOT(2009), Federal Highway Administration, Public Policy Considerations in Public-Private Partnership(PPP) Arrangements, January 2009

表 5 各州法における事業年数

州法	年数	条件
カリフォルニア	最長期間 35年間。	契約締結の日から起算。
コロラド	最長期間 99年間。	契約締結の日から起算。
デラウェア	最長期間 50年間。	プロジェクトの完成時から起算。
フロリダ	最長期間 50年間。特に認められた場合は、最長75年間。	契約締結の日から起算。立法府の承認を得た場合は、75年を超えることができる。
ミシシッピ	最長期間 50年間。	契約締結の日から起算。延長又は更新なし。

出典:FWHA(2009)に基づき PwC 作成

5. 調達手続きから移転・契約解除

(1) 事業運営権取得に係る手続きの概要

事業運営権の取得は、調達手続きを経て契約により民間事業者に付与されることとなる。基本的な手続きは以下のような手順を踏む。コンセッション方式における事業運営権の取得は調達手続きにより実施される。

調達手続きは各州によって異なるが、何らかの競争手続きを経て契約に至ることが基本になっている。バージニア州法では、競争入札もしくは入札ガイドライン上で入札手続きを定めその方法に従って行うこととされている。実際の事例においてはバージニア州のポカホンタス・パークウェイの事例では、提案後に優先交渉権者を特定し交渉した上で決定しており、日本の公募プロポーザルに近い方法であると思われる。また、テキサス州のオースチン SH 130 の事例では、競争入札により行われる。

(2) 事業運営権取得に係る手続きの各論

① 事業運営権の価格算定と確定時期

先述の通り、事業運営権は調達手続きを経て契約において確定するため、事業運営権の確定時期は調達手続きごとの契約確定方法による。バージニア州では、基本的には提案により優先交渉権者を特定し交渉を行うため、事業運営権の確定時期は契約交渉をした後に決まることとなる。

② コンセッションフィーの価格算定と確定時期

コンセッションフィーは通常、調達時の評価の重要な要素となり、その価格算定は提案において示されることとなる。コンセッションフィーに関する評価は事業ごとに異なり、日本の一般競争入札総合評価方式のように技術点と価格点を総合的に判断することもあれば、インディアナ有料道路のように最終的に価格のみで判断する場合もある。バージニア州法においては、価格は必ずしも唯一の判断基準としなくてもよいが、重要な一要素とすべきことが定められており、以下のような基準により評価することとされている。

- 建設費用
- 民間事業者の評判、能力、業界での経験および財務状況
- 施設整備のデザイン案、運営方法案、および民間事業者による事業の実行可能性
- 認定公共交通機関に対して、管轄する公共団体の調達ガイドラインが定める優先選定、優先審査、書類の早期提出要請を行うことの可否
- 地域住民および公共団体からの意見
- 公益の維持
- 中小事業者参加促進のプランまたはそのプランが規定する努力目標の遵守
- 民間団体が推進する地域事業者採用・地域住民雇用計画
- 民間団体の安全記録
- 国、地方、地域レベルの公共交通計画における公的関与の必要性が認識されている、安全性向上、混雑緩和、交通処理量の増加および／もしくは経済効率向上の実現性に関する評価
- 管轄公共団体が必要と判断するその他の項目

コンセッションフィーはこの提案の過程において、応札する民間事業者により算定され提示されることとなる。基本的な算定の考え方は契約期間内における将来得られる期待される収益を踏まえて算出がなされる²²。その際、先述の価格改定や利益の配分はその将来の収益に影響を与える要因であるため、コンセッションフィーに影響を与えることとなる。最終的なコンセッションフィーの確定は事業運営権と同様に契約時に確定することとなる。

(3) 事業運営権の移転

事業運営権を民間事業者間で移転することについては、バージニア州法やインディアナ州法では規定が無く、個別の事例において定められている。

例えば、インディアナ州法に基づく、インディアナ有料道路の事例では、発注者が認めた場合で、被譲渡候補者が事業者の権利義務全てを果たすことで発注者と合意した場合に事業運営権限の移転が認められる。シカゴ・スカイウェイの事例では、3年間は事業者の株式譲渡禁止とされ、その後は、インディアナ有料道路と同様である。二つに共通するのは発注者である公共の承認が無ければ事業運営権の移転やその後の事業運営件の移転先を決定できないことである。

(4) 契約解除

契約解除については、バージニア州法でもインディアナ州法でも規定されていない。事業運営権の移転など同様に契約上に定めている。基本的な契約解除事由は、契約内容の不履行や契約条件への違反など通常の PPP の事業との違いは特に見受けられない。

6. 会計制度および税制

(1) コンセッション会計処理の概要

① コンセッション方式に適用される会計制度

従来、米国ではコンセッション方式に対応した特別な会計基準は存在しない。通常の事業と同様に米国の会計原則である USGAAP により処理されている²³。実務上の処理では、リース会計²⁴および無

22 現地ヒアリングによる。

23 現地ヒアリングによる。

形資産会計²⁵の併用によって会計処理を行ってきたものと思われる。具体的な例としては、米国における代表的な有料道路コンセッションであるインディアナ有料道路では、当事業の財務諸表において事業運営権は無形資産、リース資産はリース会計により計上されている。

米国会計基準でいうリース取引とは、貸し手から借り手に対して特定の期間ある対象資産を使用する権利を与える契約のことを指し、事業者側の会計処理は取引における実質的な所有権の有無により下記の通り区別される。

- ファイナンスリース: 実質的なリース対象資産の所有権が借り手に移転される。会計上は実質的な売買取引として処理され、借り手側に固定資産であるリース資産の認識および償却が発生する。
- オペレーティングリース : リース対象資産の所有権が借り手に移転されない。会計上は賃貸借取引として処理され、借り手にリース資産の計上は発生しない。

コンセッション方式のリース資産の処理はこのファイナンスリースの考え方に適合すると解される。そのファイナンスリースとして認識されるための要件は以下の通りである。

- 将来における資産の所有権が規定される場合²⁶
 - － リース期間終了時に、資産の所有権が借り手へと移る。
 - － 上記には、割安購入選択権が競っている場合を含む。
- 所有権に関する規定はない場合でも、実質的に所有権が譲渡されている場合
 - － リース期間がリース対象資産の経済的耐用年数の **75%**以上となる²⁷。
 - － リース開始時における最低リース支払額の現在価値²⁸がリース資産の公正価値の **90%**以上となる。

なお、上記要件を満たさないリースはオペレーティングリースとみなされ、会計上は賃貸借処理と同様のものとみなされる。またその場合、リース料の支払いは特別合理的な方法のない限りリース期間にわたって定額のリース料を支払うものとする²⁹。

② 事業運営権の会計上の認識

事業運営権の会計上の認識は、先述のインディアナ有料道路やシカゴ・スカイウェイの事例において、事業運営権を無形資産として計上している。また、中には事業運営権を会計上認識していない例もあることから、一概に全ての場合に事業運営権を資産計上するとは限らないと考えられる。

なお、事業運営権を付与する一方で土地や施設については公共から民間事業者に貸与することとなる。この場合の賃貸費用は公共側が算出し、民間はそれに基づいて会計処理を行うこととなる³⁰。

24 FAS 13(1976)による。

25 FAS 142(2001)による。

26 ただし ASC 840 (2010)では取得/売却の要件とされ、「リース」には該当しないものとされている。

27 ただしリース開始時に耐用年数が 25%を下回っていた場合には、この要件は適用されない。

28 この現在価値計算には、限界借入れ率を割引率として用いる。

29 FAS 13 (1976), 15, Operating Leases

30 現地ヒアリングによる。

③ 事業運営権の償却

事業運営権の償却は、先述のインディアナ有料道路やシカゴ・スカイウェイの事例において、契約期間にわたって償却がなされるように処理されている。また、償却方法としては定額法により毎年度一定金額が償却されることとなっている。事業運営権の償却はこのように契約期間に応じた処理がなされており、契約が移転する際にも残存の契約期間に応じて償却がなされることと思われる。

(2) コンセッション方式に適用される税制

米国において、コンセッション方式に対応した特別な税制は会計基準同様規定されていない。基本的には税務処理は会計処理に応じて行われるため、リース資産および無形資産に関する税制に基づいている³¹ものと考えられる。

① 事業運営権の税務上の認識

コンセッション方式においては、通常、事業運営権、建物設備に関するリース、土地のリースに分けて処理がされる。このうち、建物設備については、税制上も対象資産の所有権の便益及び負担が譲渡されたとして売却³²とみなされる場合が多い。これにより建物設備の資産の減価償却(Depreciation)を行えるようになる。

② 事業運営権の償却期間

事業運営権については、事業期間による償却に加えて、通常は無形資産と同様に、事業期間に依らず 15 年の定額法による償却が認められる³³。今回の調査事例については、事業期間による処理がなされている。償却方法としては、会計処理同様に定額による償却が行われている。

なお、建物設備については通常の固定資産の性質に応じた償却が可能であり、一方、土地については事業期間に渡っての償却が行われる。

また、会計処理同様に、税務処理についても事業運営権の償却は契約期間に応じた処理がなされており、契約が移転する際にも残存の契約期間に応じて償却がなされることと思われる。

31 現地調査において、リース資産や無形資産における税法を適用していることを確認している。

32 なお対象資産の所有権の便益及び負担が譲渡されたかどうかは、①法的な権原が移転したか、②当事者が当該取引をどのように処理したか、③財産に係る持分権が取得されたか、④契約は売り手に譲渡行為を実施させ、買い手に支払い義務を発生させたか、⑤所有権が買い手の側に存在するか、⑥どちらの当事者が財産税を支払うか、⑦どちらの当事者が財産の損害のリスクを負担するか、⑧どちらの当事者が財産の運営及び売却の利益を受けるか等により判断されている。

33 I.R.C. 197, Amortization of goodwill and certain other intangibles

第3章 フランスにおけるコンセッション方式

1. 概況・法体系

(1) PPP・コンセッション方式の概況

フランスにおけるコンセッション方式が古い歴史を持つことはよく知られているところである。民間主導によるインフラ整備が古くは 16 世紀中頃から既に行われたともされ、19 世紀には、多くのインフラ整備や公共サービスがコンセッション方式により提供された。例えば、有名なパリのエッフェル塔もコンセッション方式により整備された施設の一つである。20 世紀に入ってから、国民の社会資本整備に対するニーズが拡大したことにあわせて、コンセッション方式によるインフラ整備がさらに盛んに行われた。

この歴史の中でフランスにおけるコンセッション方式の考え方は 1990 年代以降、変容している。コンセッション方式は、従来は、行政契約とは別の契約類型として、『公企業の特許』(Concession de service public)として呼ばれ用いられてきた。それが 90 年代以降は、1993 年に『腐敗防止及び経済と公的手続きの透明化に関する法律』(通称サパン法)が成立し、同法において、『公役務の委託 (delegation de service public)』と規定されこの考え方が定着するようになった³⁴。

(2) コンセッション方式の制度的体系

上述の通り、フランスにおけるコンセッション方式は古い歴史を持つが、その制度的体系は非常に複雑である。

コンセッション方式についてフランス国内全体での法制度として明確に規定しているのは、1991年に制定された「契約手続の適正化と透明性、並びに一定の契約を公募し、競争に付すことに関する法律」(通称ムルセフ法)の 9 条や先述のサパン法であるが、これらはあくまでコンセッション方式を適用する際に、公募手続き等の競争的な調達手法など手続きを定めたものである。この背景として、コンセッション方式がそれまでは随意契約を主体として調達していたため、汚職や談合等が横行していたことにある。そのため、専ら贈収賄等による政治腐敗や談合等の防止のため必要な規定を設けたものにとどまっている。

これ以外にコンセッション方式に関連のある制度としては、後述するフランス民法法典(1804)第 545 条の「公益に関する宣言」や官公庁契約法典³⁵の中に契約類型として定められているとともに、公共工事契約に関する EU 指令(2004)の適用も受ける。

ここで、この公共工事契約に関する EU 指令について説明する。公共工事契約に関する EU 指令は、1993 年の欧州委員会指令「公共工事契約に関する EU 指令」の改訂版になる。同指令では、公共工事コンセッション(Public works concession)としてコンセッション方式を「公的当局が第三者に対し、通常当局の責任となる一定の経済活動の全てないしは一部の管理を第三者が運営リスク管理を担うことを前提に当該第三者に委ねること³⁶」として定義している。EU 諸国は同指令に従う必要があり、フラン

34 木村(2005)「フランスにおける PFI 型行政の動向—公私協働契約を中心に—」

35 (Code des marches publics) (2006)

36 COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (2004), Article 9

スについても当然、その対象となる。ただし、ここで規定されている内容は、コンセッション方式の定義とその契約類型として定める程度のものであるため、フランスにおいても先述の官公庁契約法典において規定されることでその対応が図られている。さらに、道路、港湾、空港等分野ごとに個別の事業についての法制度があり、これらの中でコンセッション方式の適用やその場合の条件等を規定している。また、こうした法制度に加えフランス特有の制度的体系の要素として判例が挙げられる。この判例とは、コンセイユ・デタ(Conseil d'État)という行政裁判所によるものが中心となる。実務上の条件についてはこの判例によるものが多く、これがフランスの制度的体系を複雑にしている要因である。

なお、フランスでは、コンセッション方式とは別の契約類型として、2004年に官民協働契約法³⁷が制定された。官民協働契約とは、同法の第1条1段の定義によれば、「国または国の公施設法人が第三者に対して投資の償却や融資に応じて定められる一定の期間にわたって、公役務に必要な向けの投資又は工作物・施設のための資金調達および工作物・設備の建設または借りようおよびそれらの維持または保守または運営または管理、場合によっては公法人の公役務上の任務に付随する役務の提供について、包括的な任務を委託する行政契約」とされる。これは、わが国におけるPFIと同じような方式と考えられる。すなわち、フランスにおいてコンセッション方式とPFI方式とは制度的には個別に制度化がなされ運用されているということになる。

2. コンセッション方式の定義及び範囲

(1) コンセッション方式の定義

サパン法およびムルセフ法においては、コンセッション方式は、「公共サービスの民間委託とは、契約に基づく公共法人による、自らが責任を有する公共サービスの、公共もしくは民間法人へのマネジメント委託を意味し、その報酬には実質的にサービス運営の結果が反映される。委託契約の範囲には施設の建設や、サービス提供に必要な資産の取得も含まれる。³⁸³⁹」と定義がなされている。

また、コンセッションによる公共役務契約に係る行政令⁴⁰では、「公共役務のコンセッション契約とは、民間事業者による全ての建築・土木関連業務の履行をその内容とするものであり、その報酬は(利益を目的とした)建設の利用権、または同利用権に加え業務・運営に対する報酬の両方により購われる。」とされる。

これらの定義を踏まえると、フランスにおけるコンセッション方式の要件として、以下のような内容が考えられる。

- 官民間の契約であること
- 一定の管理行為を民に委ねること
- 需要リスクを民に移転すること
- 報酬にサービス運営の成果が反映されること

³⁷ 厳密にはオルドナンスとして制定されている。オルドナンスとは、国会が特定の事項に関して機関を特定して授權法の形で立法権を付与できることから、これに基づいて策定された制度である。フランス憲法において、法律と同等の効果を有することが定められている。

³⁸ Loi Sapin(1993), Article 44

³⁹ France (2001), Article 3

⁴⁰ France(2009), Article 1

なお、フランスでは、コンセッション方式に加えて、アフェルマージュ(Affermage)という手法が存在する。アフェルマージュはコンセッション方式が新規施設の整備を前提としていることに対して、既存施設の運営について包括的に委託する手法である。水道分野のアフェルマージュ標準契約書によれば、アフェルマージュとは「公的主体が、ある公共サービスを特定の第三者に委託する契約で、受益者が公的主体から引き渡された施設を用いて、自らの責任の下でこの施設を運営し、サービスを提供し、利用料金を収受する、その代わりに委託者である公的主体に対し、占有料を支払う契約」とされ、上記の要件を満たすものである。

(2) 対象となる公共施設

フランスにおけるコンセッション方式の対象施設の幅は広く、有料道路、空港、港湾、鉄道、水道、駐車場等の分野等で用いられている。

特に有料道路や水道は適用事例が多い。有料道路については、2005 年末現在の高速道路の約 76%がコンセッション方式による運営となっている⁴¹。水道についてもアフェルマージュの標準契約書が整備されることに示されるように広く活用されている。

また、それ以外では港湾や空港、ガス、駐車場、市場、プール等に用いられている。ただし、コンセッション方式の場合でも受け手として地方公共団体の外郭団体や地域の商工会議所(chambre de commerce et d'industrie)等の機関に委ねる場合もあり多様である。

一方、低家賃住宅管理についてはサパン法によりコンセッション方式が対象外とされている⁴²。

なお、水道については 2009 年のパリ市の水道の公営化など、再公営化の事例が数件発生しているが、これは専ら政治的理由によることである。いくつかの政党は PPP やコンセッション方式などによる民間による公共事業の運営を支持しておらず、それらの政党の力によっていくつかの PPP またはコンセッション方式のプロジェクトが中止され、再び公共によって運営されることとなっているという⁴³。よって、必ずしもコンセッション方式による運営において明確な課題が生じたわけではないようである。特に水事業は、道路や港とはことなり、市民の生活に必要な不可欠な公共性が非常に強いものであるためこうした政治的な影響をうけやすいものと思われる。

3. コンセッション方式における事業運営権の認識

(1) 事業運営権の法的認識

フランスにおける事業運営権の法的認識は、契約上で発生する債権的な性質を有する。この場合の事業運営権とは、対象のインフラ施設について一定期間の占有権を有し、当該機関において事業を運営し収入を得る権利を指す⁴⁴。ただし、事業運営権のうち、土地・施設の占有部分のみについて 1994 年の国有財産法典の改定において物権的権利が付与された⁴⁵。

41 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構(2008)

42 Loi Sapin(1993), Article 41

43 現地ヒアリングによる。

44 現地ヒアリングによる。

45 法律 2002-1094 号国有財産法典 L34-3-1 条

なお、事業運営権が契約によって生じる権利であるとは言え、中央政府の場合は、個々のコンセッション契約の所管省庁と民間事業の契約締結について政令⁴⁶によって定められることに特徴がある。例えば、後述の A86 の事例では以下のような事項が定められる。

表 6 A86 のコンセッション方式の契約締結を承認する政令の内容

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">● 国とコフィルート社間で締結されたコンセッション契約を承認すること。● コンセッション契約並びに付帯仕様書の写し 1 部を本政令に添付すること。● 所管大臣は当該政令の履行に履行責任を有すること。 |
|---|

出典: Décret (1999)

また、前述の通り、フランスでは、道路、港湾、空港等分野ごとに個別の事業についての法制度があり、これらの中でコンセッション方式の適用やその場合の条件等を規定している。このような法制度においてコンセッション方式が明確に認められていること、契約締結の承認について政令で定めていることにより、契約上定められる事業運営権の信用力が高まっていると思われる。

(2) 事業運営権の契約上の認識

事業運営権は契約上コンセッション契約として締結することとなる。A65 の事例では、契約書上「添付された仕様書に記載された条件の下で、自らの費用負担およびリスク負担により、コンセッション方式の対象となる構築物の設計、ファイナンス、建設、維持、運営、修繕を担うことを確約する。⁴⁷」と施設の建設・運営が規定されるとともに、「受託者は、本契約書に付帯された仕様書に規定された条件の下で、コンセッション方式の対象となった区間において、通行料を、また関連する付帯施設に関して利用料を徴収することが許可される。⁴⁸」と利用料収入が認められる。

また、事業によっては、新規の施設の建設やそのための土地の購入などを民間事業者を求める場合があるが、これは事業運営権には含まれず契約上の要求事項となる⁴⁹。

なお、事業運営権はあくまで契約によって生じる権利であるため、登記制度等は存在しない⁵⁰。

4. コンセッション方式における事業者の権利・義務

(1) 事業者に生じる権利

法制度上、コンセッション方式において生じる事業者の権利については特に規定がされていない。先述のサパン法やムルセフ法では、コンセッション方式の調達手続きについて規定されているのみであり、個別の事業についての法制度においてコンセッション方式の適用を認め、利用料金の決定について定めている。

道路網法典では、第 L-122-4 条において、「高速道路の建設、運営、維持、修繕、及び関連インフラの整備・拡張等に関連するあらゆる費用の全てないしは一部の財源とするために、通行料を設定し、

46 デクレというわが国の政令にあたるもので定められる。

47 PFI/PPP 推進協議会(2010)「コンセッションとは何か」

48 PFI/PPP 推進協議会(2010)「コンセッションとは何か」

49 現地ヒアリングによる。

50 現地ヒアリングによる。

これを利用者から徴収することができる。」として、コンセッション方式を適用する場合に「受託者による投資した資本金に関する報酬と減価償却を含むことができる。」として、利用料金の設定及び収受権を認めている⁵¹。

一方、先述の通り、コンセッション方式の対象となる構築物の設計、ファイナンス、建設、維持、運営、修繕に係る事業者の権利は契約において生じることとなる。

(2) 事業者が生じる義務

事業者の権利と同様に、法制度上、コンセッション方式において生じる事業者の義務については特に規定がされず、契約上において定めることとなる。契約においては事業者が生じる権利に対応する形で以下のような義務を負うこととなると考えられる。

- 新規施設整備
- 資金調達
- 需要リスク
- 料金徴収
- 運営
- 維持管理・修繕
- 更新投資

(3) 料金設定についての権限

利用料金の設定については、先述の通り通常民間事業者に付与される。ただし、民間事業者は自由に価格体系を決めることができるわけではなく、公共側の承認が必要になるとともに、利用者の負担料金およびその改定メカニズムを定めることとなる。

例えば、高速道路の通行料金については、経済所管大臣及び施設整備所管大臣に登録・預託後 1 ヶ月の期限を経た後に適用されることとなる⁵²。水道の場合には、改定メカニズムおよびその改定には地方公共団体の議会の承認が必要である⁵³。

また、契約で定められる改定メカニズムは、客観的で合理的な指標を参照しながら上限を定めている。物価指数を参照しながら、その変動率を上限するような条件を付与している例が見られる⁵⁴。

(4) コンセッション方式の事業年数

サパン法では、コンセッション方式の期間は無限であることが認められず、期間を定めなければならないこととされる。期間は業務の内容を鑑み設定されることとなり、委託先が設備・施設を負担する場合、それらへの投資を考慮し期間を設定する。また、飲用水、公衆衛生、家庭ごみについては 20 年を上限とすることが推奨されている。また、期間の延長についても承認の条件が以下のように定められる。⁵⁵

- 利用者にとってそれが一番良い選択肢だと認められた場合。この場合の延長は最長で 1 年。

51 PFI/PPP 推進協議会(2010)「コンセッションとは何か」

52 PFI/PPP 推進協議会(2010)「コンセッションとは何か」

53 PFI/PPP 推進協議会(2009)「水道アフェルマージュ標準契約書」

54 PFI/PPP 推進協議会(2009)「水道アフェルマージュ標準契約書」

55 Loi Sapin(1993), Article44

- 当初の契約では予定されていなかった投資が必要になり、且つその投資を定められた期間内での償還が利用者への過剰な値上げにつながると認められた場合。

5. 調達手続きから移転・契約解除

(1) 事業運営権取得に係る手続きの概要

フランスの制度上、事業運営権の取得は、調達手続きを経て契約において定められることとなるが、その前提として、「公益に関する宣言」(Déclaration d'Utilité Publique)と呼ばれる手続きが必要になる。

「公益に関する宣言」は必ずしもコンセッション方式のみに適用されるものではなく、民間主体が保有する土地に、公益的目的によりインフラ施設を整備する場合に、当該土地を接収することを定めるものである。コンセッション契約の場合には、民間受託者に対し、この行政権を行使できる権限が付与されることになる。手続きとしては、地方政府のプレフェ⁵⁶により、「公益に関するアンケート」を土地所有者などの利害関係者に送付し、その結果に基づき、第三者により構成される評価委員会において最終的な接収の可否結果を評価することになる。土地の収用は、通常この「公益に関する宣言」に基づき民間事業者により行われることとなる⁵⁷。

上記、「公益に関する宣言」がなされた事業はサパン法に基づき競争入札によって調達手続きがなされることとなる。地方公共団体の場合は、法律で定められている事業特定の手続きは以下の通り⁵⁸。

- 地方公共団体の「議会」承認が必要。決定は、委託先へ発信される予定となっている仕様書および委託内容の詳細を含む報告書の検討の上なされる。承認が得られた後、公告・提案募集を始める。
- 応募者による提案を評価する委員会は、以下のメンバーにより構成される。
 - 3500人以上の県、地方、市などの場合:委託の契約を締結する権限を持つ者もしくはその代表者を委員長とし、地方公共団体の議会から、5人を委員とする。
 - 3500人以下の市の場合は、委員長を市長またはその代表者とし、地方公共団体の議会から3人を委員とする。
 - 委員会には、地方公共団体の会計官および競争を担当する大臣の代表も顧問として参加する。
- 委員会の意見の下、契約の締結権限を有する者が自由に応募者と議論を行い、最終的に選定した提案について地方公共団体に提案の内容、選定の理由、契約に係わる経済的な条件等を報告する。
- 報告を受けて少なくとも2ヶ月後、地方公共団体の議会は委員会による選定について判断をくだす。
- 報告書類は、地方公共団体が議論を行う日程より15日より前に、委員会による提出されなければならない。

この調達における評価手続きは、2004年に改正された官公庁契約法典に基づき、経済的に見て最も利益をもたらす札(offre économiquement la plus avantageuse)を一般的な基準として選定することとなる。具体的な基準は以下の通りである⁵⁹。

56 わが国の知事に当たる役職で中央政府より任用される。

57 PFI/PPP 推進協議会(2010)「コンセッションとは何か」

58 France (1993), Article 38

- 価格
- 品質
- 技術的価値
- 履行期
- 保証
- 実績・経験
- サービスレベル
- デザイン

また、その選定過程については改正で定められた競争的対話手続きに基づき、参加者との協議ないし尋問をおこない、参加者の提案を発注者側の要求に近づけることが出来る。ただし、最終提案受領後の個別交渉は禁じられている⁶⁰。

このような手続きを経て契約を締結することとなるが、民間事業者を選定し契約協議後に、公共はその契約案を公示し、その内容について意見を受け付ける期間を 2 ヶ月間設けることとなっている。また、契約締結後には、コンセユ・データから、その契約内容の法的適合性について確認を受ける。この手続きを経ることにより、契約内容については問題がないことを保証されたことになり、契約についての信頼性を高めている。⁶¹

(2) 事業運営権取得に係る手続きの各論

① 事業運営権の価格算定と確定時期

事業運営権の価格的评价は様々な要因を含む複雑なものであるため必ずしも行われるわけではなく、事業ごとに対応は異なる。調達手続きにおいても、必ずしも事業運営権について最低価格を設定しているわけではなく、価格要素の重要性などによりその対応は異なる。⁶²

また、事業運営権の確定時期については、先述の通り、事業運営権は調達手続きを経て契約において確定するため、契約締結日ということになる。

② コンセッションフィーの価格算定と確定時期

コンセッションフィーは全ての案件において生じるわけではなく、事業ごとに異なる。また、その支払い方法についても契約締結時に支払う場合や年間の収益に応じてロイヤリティのように収益に一定率を乗じた金額を支払う場合など様々な支払い方法がある⁶³。よって、その確定時期はその支払い方法に応じて、契約締結時の場合もあれば契約締結後、毎年度収益が確定した後に決まる場合などに分かれることとなる。なお、後述の A65 の事例では契約時に一括してコンセッションフィーを支払っている。

コンセッションフィーを契約締結時に支払う場合は、通常、調達時の評価の重要な要素となり、その価格算定は提案において示されることとなる。コンセッションフィーに関する評価は事業ごとに異なり、日本の一般競争入札総合評価方式のように技術点と価格点を総合的に判断することが一般的なよう

59 (Code des marches publics) (2006)

60 木村(2005)「フランスにおける PFI 型行政の動向—公私協働契約を中心に—」

61 現地ヒアリングによる。

62 現地ヒアリングによる。

63 現地ヒアリングによる。

である⁶⁴。この場合、コンセッションフィーはこの提案の過程において、応札する民間事業者により算定され提示されることとなる。基本的な算定の考え方は契約期間内における将来得られる期待される収益を踏まえて算出がなされる⁶⁵。

(3) 事業運営権の移転

事業運営権の移転の可否については、制度上に規定はなく、各事業の契約において定めることとなる。後述のフランスの事例や水道アフェルマージュの標準契約書によれば、コンセッション契約の一部ないしは全ての譲渡は、発注者による事前の書面による許可を必要とする⁶⁶。公共は、同等以上のサービス提供やコンセッション契約の着実な履行を条件に事業運営権の移転を認めることとなる⁶⁷。

(4) 契約解除

契約解除広義の契約解除概念は以下のような要素がある⁶⁸。

- 資金調達未実現
- 任意解除
- 不可抗力事由
- 公益の目的

このうち、コンセッション方式特有の特徴的な規定は公益目的による契約解除規定である。これは、例えば、公共の方が民間事業者よりもより効率的に当該事業を運営できるということが判明した場合に契約を解除することができるとするものである⁶⁹⁷⁰。

6. 会計制度および税制

(1) コンセッション会計処理の概要

① コンセッション方式に適用される会計制度

フランスでは、国内会計基準であるプラン・コンタブル・ジェネラル(Plan Comptable Général, PCG)およびフランス会計法(Droit Comptable)⁷¹において、コンセッション方式に対応した特別な会計基準が存在する⁷²⁷³。よって、コンセッション方式による事業は、これらの基準に基づいて処理がなされることとなる。

この PCG におけるコンセッション会計基準における規定は下記に示すとおりであり、公共施設の維持更新等の資本的支出に対する留保金として事業運営権および対象資産の償却/減価償却が認められている。

64 現地ヒアリングによる。

65 現地ヒアリングによる。

66 PFI/PPP 推進協議会(2009)「水道アフェルマージュ標準契約書」

67 現地ヒアリングによる。

68 PFI/PPP 推進協議会(2010)「コンセッションとは何か」

69 PFI/PPP 推進協議会(2009)「水道アフェルマージュ標準契約書」

70 ただし、この場合において損害賠償については否定しているわけではなく、個別の状況に応じて交渉することとなる。

71 フランスにおける会計制度は原則として商法典において定められている。

72 PCG, TITRE III.CHAPITRE IX. Section 3. Immobilisations faisant l'objet d'une concession de service public et résultat de la concession

73 Droit Comptable Section 5 : Concessions de service public

- 公共物の使用权、事業運営権は借り手の資産として認識される。
- 通常は使用权の評価が難しいので、使用权の価値を記載せず、使用权があることのみを財務書類の注記において記載する。ただし、使用权の価値が評価されている場合、借り手が(一時的に)所有する資産として認識される。
- 事業者が使用する資産の使用权・事業運営権が予め評価されている場合、その使用权はコンセッション期間にわたる償却性資産として、その価値(「完全に所有している資産の価値」(valeur des biens en pleine propriete)を決算書(bilan)の資産部分(activ)に記載しなければならない。

基本的な財務諸表はこの PCG によって作成されれば足りることとなり、連結財務諸表については国際会計基準である IFRS に準拠することが求められている。

フランス税法(Code général des impôts)には、コンセッション方式に対応した特別な税務規定として、失効償却に関する規定⁷⁴が存在する。この失効償却とは、民間事業者が投資を行って施設整備を行った後に公共側に無償譲渡した後に、この投資金額を償却する勘定科目として用いることができ、コンセッション方式における減価償却を可能にしている。

② 事業運営権の会計上の認識

事業運営権の会計上の認識は、先述の通り、PCG に基づき、使用权や事業運営権が無形資産として認識される。また、連結財務諸表においては IFRS に基づき、使用权や事業運営権が無形資産として認識されることとなる。

使用权の評価は施設を新規に建設する場合と既存施設を用いる場合で算出方法が異なる。新規に建設する場合は、民間が自ら土地を調達し建設するため民間側がその評価を行う。この場合は、市場価格等の公正価値に基づいて算出がなされる⁷⁵。

一方、既存施設を用いるアフェルマージュの場合には公共側が評価を行う。この場合は、公共側の定める賃料をベースに算出が行われる⁷⁶。

ただし、通常は使用权の評価が難しいため、使用权の価値を記載せず、使用权があることのみを財務書類の注記において記載している。

③ 事業運営権の償却

事業者が使用する資産の使用权・事業運営権が予め評価されている場合、その使用权・事業運営権はコンセッション期間に渡って、定額法により償却が行われることが、PCG 及び IFRS 上規定されている。

(2) 事業運営権の税務処理

フランス税法(Code général des impôts)には、コンセッション方式に対応した特別な税務規定として、失効償却に関する規定⁷⁷が存在する。この失効償却とは、民間事業者が投資を行って施設整備を行い公共側に無償譲渡した後に、この投資金額を償却する勘定科目として用いることが認められてい

74 France(2005), Code général des impôts, Article 112-2

75 現地ヒアリングによる。

76 現地ヒアリングによる。

77 France(2005), Code général des impôts, Article 112-2

る。なお、仏国における失効償却の繰越期間は無期限であるため、これらの償却により発生した損金は原則として事業期間にわたって留保が可能となっている。

① 事業運営権の税務上の認識

コンセッション方式においては、使用权、事業運営権、失効償却に分けて処理がされる。使用权、事業運営権は会計上と同様に無形資産として税務上も処理がされる。

② 事業運営権の償却期間

事業運営権の償却については、会計処理同様、税務上も事業期間に応じて定額により減価償却が行われている。ただし、企業が戦略的に早期に費用化を進めるために、事業期間よりも短い期間での償却や定率法による償却も行われる⁷⁸。

(3) 事業者変更の際の償却の扱い

事業運営権が移転する場合においても基本的には、減価償却の適用方針は変わらない。そのため、事業運営期間の残存期間に渡って定額で減価償却がなされることが多いと考えられる。ただし、その評価金額は必ずしも引き継がれるわけではない。事業運営権が移転する際に、買手により、残存する事業運営権の公正価値を予測される収入に基づき算出し、その結果に基づいて計上することとなる。税務についても基本的には同様の処理となる。⁷⁹

78 現地ヒアリングによる。

79 現地ヒアリングによる。

第4章 英国におけるコンセッション方式

1. 概況・法体系

(1) PPP・コンセッション方式の概況

英国は、世界的に PPP を先進的に主導してきた国として知られる。その起源は 1979 年の保守党サッチャー政権発足以降、「小さな政府」の実現を目指して、幅広い分野で民間開放(民営化、エージェンシー化)を推進したことにあるとされる。

続くメージャー政権においても市場原理の導入が積極的に行なわれ、この中で 1992 年、官が民間の資金やノウハウを活用しながら質の高いサービスを効率的に提供することを目指す手法として、PFI 手法が導入された。ブレア政権においては、公共サービスの効率性と共に質の向上の実現を目指す政策が推進され、その実行手段として PPP が重視された。コンセッション方式は、こうして推進された PPP の一手法として活用されている。

なお、英国には、コンセッションと呼ばれる独立した分類は存在しないという意見もある。英国では他国と比較して、実施方法に高い柔軟性があり、PFI、PPP、コンセッションという独立した分類は実質的に存在しないとのことである⁸⁰。

しかし、ここ 2、3 年では、インフラストラクチャー UK⁸¹が設立されたことをはじめ、インフラプロジェクトがどのように投資されるべきかについての議論が活発になっている。そこでは、政府からの投資はより少なくあるべきであり、特定サービスの利用者からより多くの投資を回収すべきであると主張している。

(2) コンセッション方式の制度的体系

英国においては、コンセッションについても同様に固有の法制度はない。2006 年に施行された公共契約規則(Public Contracts Regulation)に契約の一手段として規定されているだけである⁸²。英国では、PFI についても固有の法制度はなく、基本的にはいわゆる判例により構成される common law に基づいた運用がなされている。コンセッション方式についても同様に個別の契約ごとに同様の対応になると考えられる。

英国では、PFI や PPP、及びその他のプロジェクトについて基本的には Value for Money (VfM) の原則に基づいて事業の検討を行い実行していることから、財務省が作成した Value for Money Assessment guidance⁸³や HMT green book guidance⁸⁴が基本的な考え方を示すことになると考えられる⁸⁵。また、コンセッション方式は公共からの支払いが一般的には発生しない点においては PFI や PPP と異なるが、官民間で契約を結び公共サービスの運用を民間に委ねるという点では共通点もあることから、上記以外の PFI や PPP に係るガイドライン類は参考になるものと思われる。

80 現地ヒアリングによる。

81 2009 年に財務省内に設置された政府全体のインフラ投資の推進機関であり、PPP の推進機関の Partnerships UK も 2010 年途中に取り込まれることとなっている。

82 The Public Contracts Regulations 2006 36 条、37 条

83 HM treasury(2006)「Value for Money Assessment guidance」

84 HM treasury(2003)「THE GREEN BOOK Appraisal and Evaluation in Central Government」

85 現地ヒアリングによる。

2. コンセッション方式の定義及び範囲

(1) コンセッション方式の定義

英国では、前述の通り法制度上でコンセッションが明確に示されるのは、公共契約規則においてである。そこでは、「公共サービスのコンセッション契約とは、公共機関から契約に基づいて公共サービスの開発やサービスを実施する権利を付与されるものを言う⁸⁶。」とされている。

また、他の政府による公表資料における記述としては、2008年に財務省が公表したレポートにおいて、「公的主体が民間事業者に対して認めた、ある資産(公共施設等)を用いて収益または収入を収受する権利のこと。その見返りとして、民間事業者は資産に関する資金調達、関連資産の取得、維持管理・運営を行う。⁸⁷」とされ、公共契約規則の定義に加えて利用料金の収受や民間事業者の役割がより明確になっている。なお、地方公共団体の PPP の支援機関である **Local Partnerships** の定義によれば、「原則としてエンドユーザーからの利用料収入により事業費を回収することを前提とした、民間事業者主導により行われる公共プロジェクトであり、需要リスクの全部ないし一部が民間事業者に移転される。⁸⁸」とされ、より収入内容や需要リスクの移転について明確化がなされている。これらの定義を元に英国のコンセッション方式の要件をまとめると、以下のようなものが見受けられる。

- 官民間の契約であること
- 一定の管理行為を民に委ねること
- 需要リスクを民に移転すること
- 報酬にサービス運営の成果が反映されること

ただし、明確な法制度上にコンセッションが定義され、その適用方法に関する規定が無いこともあり、一般的にはコンセッションの定義は確立していないとのことである⁸⁹。そのため、一般的にはシャドー・トールによるプロジェクトは PFI と呼ばれることもあれば、コンセッションとも呼ばれ統一的な用いられ方をしていないようである。

(2) 対象となる公共施設の範囲

英国では、コンセッションに関する法制度がないため、対象となる公共施設についての明確な規定は無い。

実際に適用がなされている分野を見ると有料道路、空港、鉄道、バス等の分野がある。特に有料道路では後述の M6 やダートフォード橋やセバン橋等の事例がある。ただし、これらの適用分野においても民営化されている場合や他の PPP 手法が活用されるなどコンセッション方式が主流には必ずしもなっていない。また、フランスで広く実施がなされている水道については民営化が進んだためコンセッションは適用されていない。

86 The Public Contracts Regulations 2006 36 条、37 条

87 HM treasury(2008)「Infrastructure procurement: delivering long-term value」

88 Local Partnerships ウェブサイト <http://www.localpartnerships.org.uk/PageContent.aspx?id=226&tp=Y>

89 The Public Contracts Regulations 2006 36 条、37 条

3. コンセッション方式における事業運営権の認識

(1) 事業運営権の法的認識

英国における事業運営権の法的認識は、官民間の契約上で規定されるものであり、英国の法体系において十分に効力を持つものである。この場合の事業運営権とは、対象のインフラ施設について一定期間の占有権を有し、当該機関において事業を運営し収入を得る権利を指す。この事業運営権は、契約上において有効であり、官民間で問題が発生した場合、契約の規定に基づき処理がなされることとなる。この効力は第三者にとっても十分に信頼性がある。また、通常は公共と金融機関の間で権利を保護するための協定を結ぶことによりその信頼性を高めている。⁹⁰

(2) 事業運営権の契約上の認識

英国においては、制度上契約内容についての規定は無い。事例ベースでは、後述の事例において、事業運営権はコンセッション権として締結されている。これらの契約では所有は公共であり、施設の利用が民間事業者に認められている。一部には資産を所有する場合もあるが、これは事業運営権の中には含まれず契約上に定められる規定の一部にすぎない⁹¹。

4. コンセッション方式における事業者の権利・義務

(1) 事業者が生じる権利

法制度上、コンセッション方式において生じる事業者の権利については特に規定がされていない。先述のコンセッション方式の定義を踏まえれば、公共施設等の占有権や利用料金の收受権についての権利が生じることとなる。一方、コンセッション方式の対象となる構築物の設計、ファイナンス、建設、維持、運営、修繕に係る事業者の権利は契約において生じることとなる。また、米国やフランスとは異なり、利用料金や年数に関する規定は無い。

(2) 事業者が生じる義務

事業者の権利と同様に、法制度上、コンセッション方式において生じる事業者の義務については特に規定がされず、契約上において定めることとなる。先述の定義を踏まえれば、資金調達、関連資産の取得、維持管理・運営を行うことや需要リスクが事業者が生じる義務と考えられる。

- 新規施設整備
- 資金調達
- 需要リスク
- 料金徴収
- 運営
- 維持管理・修繕

90 現地ヒアリングによる。

91 現地ヒアリングによる。

5. 調達手続きから移転・契約解除

(1) 事業運営権取得に係る手続きの概要

事業運営権は、調達手続きを経て契約手続きを経て取得することとなる。調達手続きは、公共契約規則に基づいて公告手続きを行い、他の調達手続きと同様の手続きを踏む⁹²。

英国では基本的には **Value for Money** の原則に基づいて選定することとなる。**Value for Money guidance** によれば、リスクの最適配分や資金調達を考慮して評価することとなる。公共契約規則では、最も経済的な札が選定するとしており、その基準には以下のようなものが用いられる⁹³。

- サービスの質
- 価格
- 技術的優位性
- デザインや機能的特徴
- 環境面の特徴
- 運用コスト
- 費用対効果
- アフターサービス
- 技術的支援
- 納期、スケジュール

また、具体的な選定基準は、各事業においてどのような点を重視するかによって異なる。例えば、コンセッションフィーが最高であることや、補助金額が最小であること等が考えられる⁹⁴。

(2) 事業運営権取得に係る手続きの各論

① 事業運営権の価格算定

事業運営権について、特に制度上定めるものは無いが、英国の場合は基本的に **VfM** の原則に基づいて判断をすることから、事業運営権を算定する際にもこの考え方が適用されると考えられる。この考えに基づけば、コンセッション方式において **VfM** が向上するというのは公共自身で行う場合に比べ、民間事業者が行う場合より収益が向上することであると考えられる。よって、例えば、コンセッションフィーが発生する事業であれば、最高価格の入札で決定することとなる。また、その場合 **VfM** の考えに基づき最低基準価格を設定する場合もある⁹⁵。

② 事業運営権の確定時期

事業運営権は契約によって発生するため、契約締結時ということになると考えられる。この場合、前述のような調達手続きを踏まえて民間事業者が確定し、契約協議を進めた後に事業運営権が確定することとなる。

92 The Public Contracts Regulations 2006 36 条、37 条

93 The Public Contracts Regulations 2006 30 条

94 The Public Contracts Regulations 2006 36 条、37 条

95 現地ヒアリングによる。

③ コンセッションフィーの価格算定

コンセッションフィーは必ず発生するものではない。後述の M6 の事例ではコンセッションフィーは発生しない。コンセッションフィーが必要となる場合には、契約時に一括で支払う場合と毎年度分割で支払う場合と両方可能が考えられる。また、収入の一定料を支払うパターンや初期の支払いと年次の支払いの組み合わせのパターンなど様々なケースがある。

コンセッションフィーを契約時に一括で支払う場合や分割で支払う場合には調達時に応札事業者が得られる収益を踏まえて算出することとなる。現地調査では、政府は多くの場合はキャッシュフローを得たいためコンセッションフィーは一括で支払われることが多いとの意見があった。⁹⁶

④ コンセッションフィーの確定時期

コンセッションフィーの確定時期は上記の通り、様々なパターンがあるため、支払いパターンに応じて異なることとなる。当初に支払う場合は契約締結時となり、収入の一定料を支払う場合には年次の収益が確定した際に、コンセッションフィーも確定することとなる。

(3) 事業運営権の移転

事業運営権の移転について制度、事例特に定めた内容は把握できていない。

(4) 契約解除

契約解除について、制度上の定めは無い。事例においては後述のルートン空港の事例において、事業開始後 15 年以降は公共側が一時的な解除を可能としている。

6. 会計制度および税制

(1) コンセッション会計処理の概要

① コンセッション方式に適用される会計制度

英国会計基準(Financial Reporting Standard, FRS)ではコンセッション方式に対応した特別な会計処理規定こそ無いものの、『FRS 適用指針 F-PFI および類似の契約-⁹⁷』として PFI を中心とした PPP における事業者および公的主体の会計処理の基本原則が示されており、従前の英国コンセッションはこの適用指針を採用することによって処理されてきたものと思われる。

『FRS 適用指針 F-PFI および類似の契約-』ではインフラ資産を含む PPP 関連資産を“PFI 資産(PFI Asset)”と呼称しており、これは契約締結時点での公共資産の帳簿価額及び将来にわたる維持管理費の合計の正味現在価値でもって表示される。

この PFI 資産の計上主体(すなわち所有者)の決定に関する手順は、潜在的なリスクの定量的・定性的分析を通じて、全リスクに占める公的主体側のリスクが 60%を上回る場合は公的主体が、60%を下回る場合は事業者が PFI 資産を計上する。

96 現地ヒアリングによる。

97 ASB(1998)

昨今の英国では UK GAAP から IFRS に移行したため上記とは異なる。IFRS では、コンセッション方式において民間事業者は有形資産も固定資産も有する。コンセッション方式における収入を得る権利は一般的には無形資産として扱われ通常事業期間にわたって減価償却される。

② 事業運営権の会計上の認識

上述の通り、事業運営権は一般的には無形資産として扱われる。ただし、事業運営権は会計上必ず認識されるものではなく、後述の M6 有料道路やルートン空港の事例ではどちらも事業運営権は計上されていない。

③ 事業運営権の償却方法

一般的には、資産は購入時の価格に基づいて減価償却する。その場合、通常事業期間にわたって、定額で処理されることが多い。例えば、20 年後に道路を返還するような場合であれば、20 年間で償却される。また、変換時に 1000 万ポンドを公共が支払う場合にはコンセッション価格との差額を減価償却することになる。これは他の無形資産やリース資産と同じである。⁹⁸

(2) コンセッション方式に適用される税制

英国では、一般的には、税務の減価償却は会計基準に順ずる。英国では PFI やコンセッションに固有の税制はなく、他のビジネスや契約と同様に既存のルールを適用されている。コンセッション方式の収入は通常の民間企業が得る収入と同様に課税がされており、特に他のビジネスと比べて優遇されるようなことも無い。⁹⁹

① 事業運営権の税務上の認識

上記の通り、税務上の処理も会計処理に順ずるため、基本的に事業運営権は無形資産として扱われる。通常事業期間にわたって、定額で処理されることが多い。

② 事業運営権の償却方法

事業運営権の税務上の償却についても会計処理に順ずるため、事業期間にわたって、定額で処理されることが多い。ただし、企業は節税の観点からより早期の減価償却を行うこともある。¹⁰⁰

③ 事業運営権の償却方法

(3) 事業者変更に際しての償却の扱い

事業運営権が移転する場合においても基本的には、減価償却の適用方針は変わらない。そのため、事業運営期間の残存期間に渡って定額で減価償却がなされることが多いと考えられる。ただし、その評価金額は必ずしも引き継がれるわけではない。事業運営権が移転する際に、買手により、残存する事業運営権の公正価値を予測される収入に基づき算出し、その結果に基づいて計上することとなる。税務についても基本的には同様の処理となる。¹⁰¹

98 現地ヒアリングによる。

99 現地ヒアリングによる。

100 現地ヒアリングによる。

101 現地ヒアリングによる。

第5章 ドイツにおけるコンセッション方式

1. 概況・法体系

(1) PPP・コンセッション方式の概況

ドイツにおける公共サービスの提供は、伝統的に公的機関や非営利団体が主体となって行われてきたため、コンセッション方式を含む PPP の推進に関しては英国や仏国などと比べて盛んではなかった。

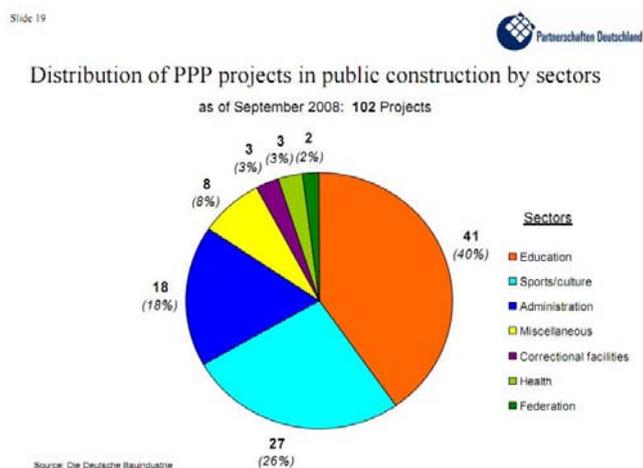
しかし、1990年代になると東西統一に伴う旧東ドイツに対する財政支援や、EU 発足による他国との協調の必要性の高まりを受け、さまざまな行政改革が行われるようになった。その一環として、1994年には連邦長距離道路建設民間資金調達法 (**Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private**, **FStrPrivFinG**) が制定され、制限つきではあるものの民間事業者の料金収受を認めたということで、ドイツにおけるコンセッション方式導入の端緒となった。

道路分野では、上記 **FStrPrivFinG** 上で規定された利用者からの料金収受を認める **F**-モデルと、特段の法的根拠を持たず管理当局からのサービス対価と大型車両からの利用料金の混合型の収入形態をとる **A**-モデルの二つのタイプのコンセッション方式がとられている。

一方、道路以外の事業分野に関しては 2002年には PPP のステアリング・コミッティーが首相の決定により設置され、PPP 推進に向けた調査・検討が進められるようになり、2005年には PPP 促進法 (**Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlich Privaten Partnerschaften und zur Verbesserung gesetzlicher Rahmenbedingungen für Öffentlich Private Partnerschaften**,) が制定され、PPP 推進のための各種法律の規制緩和が行われた。

この結果、図 2 に示すような教育やスポーツ、行政事務などのソフト・サービスの強い公共サービスを中心に PPP が推進されるようになった。

図 2 ドイツにおける分野別 PPP プロジェクト件数(2008 年)



(出典) Partnerschaften Deutschland 『The market for Public-Private-Partnerships in Germany』より抜粋
現在ドイツではパートナーシップス・ドイツ(Partnerschaften Deutschland)主導のもと、下記のような契約モデルの類型化が行われており¹⁰²、その特徴についてまとめたのが図 3 である。

- 取得モデル(Acquisition model)
- 所有者モデル(Owner model)
- リースモデル(Leasing model)
- 請負モデル(Contracting model)
- ライセンスモデル(Licence model)
- 機関モデル(Institutionalised Public-Private-Partnership)

102 Partnerschaften Deutschland 『The market for Public-Private-Partnerships in Germany』

図 3 PPP 契約モデルの分類

e 6



Models for PPP contracts

Usual exchange of services

	Facility/asset ownership during operation		Facility/asset ownership end of operation		Type of remuneration			
	Client	Con-tractor	Client	Con-tractor	Payment for services	Payment for availability	Payment by end users	Leasing payments*
Acquisition model		●	●					●
Owner model	●		●		●	●		
Leasing model		●	Option					●
Rent model		●		●		●		
Contracting model	●		●		●			
Licence model	●		●				●	
IPPP	●	●	●	●	●	●	●	
								* ownership is transferred

(出典) Partnerschaften Deutschland 『The market for Public-Private-Partnerships in Germany』 より抜粋

上記 PPP 契約モデルのうち、ライセンスモデルは①施設の所有権を公共側が有したまま、②事業者がエンドユーザーからの利用料金を受け取る契約モデルとされており、いわゆる代表的なコンセッション方式を指すモデルであると思われる。

しかしながら、上記のような概念的定義こそされているものの、これまでのドイツにおけるインフラ部門を対象とするコンセッション方式事業は道路分野以外ではあまり見られず、下記図 4 から見受けられるとおり英国や仏国と比べるとドイツにおける PPP 及びコンセッション方式は未だ途上段階にあると思われる。

図 4 VINCI 社(仏) 調査による欧州 PPP・コンセッションの市場規模



(出典) アメリカ公共政策研究所 (AEI) Web 掲載『A Case Study : VINCI and the PPP Approach』より抜粋

このような中 2007 年の EU 指令¹⁰³の適用により、EU 域内における官民間契約の体系が再整理されたことを受けて、2009 年には公共調達近代化法 (**Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts: GMV**) が制定され、官民間契約規定における EU 指令へのコンバージェンスを進める一環として、コンセッションに関する規定を修正が行われた。

(2) コンセッション方式の制度的体系

ドイツには、わが国の PFI 法のような PPP/PFI に関して事業分野を問わず規定するような法律は存在しない。PP 促進法も、競争制限禁止法 (**Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, GWB**) および委託発注命令 (**Vergabeverordnung, VgV**)、税法 (**Grundsteuergesetzes**)、投資法 (**Investmentgesetzes**) などの既存法の改正を行うものである。また公共調達近代化法についても同様に競争制限禁止法 (**GWB**) と委託発注命令 (**VgV**) の改正を行うものであり、各法律単体で PPP/PFI に関する制度的な枠組みが把握しづらいものとなっている。

一方、道路分野においては前述の **FStrPrivFinG** において PPP 促進法および公共調達近代化法と比べれば、料金に関する規定など具体的な規定がされている。しかしながら、前述のドイツ道路コンセッション 2 類型の 1 つである A-モデルには明示的な法的根拠はなく、また **FStrPrivFinG** が法的根拠

103 Regulation (EC) No 1422/2007 of 4 December 2007 amending Directives 2004/17/EC and 2004/18/EC of the European Parliament and the Council with regard to the thresholds for procurement procedures (Text with EEA relevance)

であるとされているもう一方の F-モデルに関しても権利・義務関係に関する明確な記述はないことなどから、以下の項では PPP 促進法や公共調達近代化法を中心に説明する。

2. コンセッション方式の定義及び範囲

(1) コンセッション方式の定義

コンセッション方式について、PPP 促進法および公共調達近代化法では委託発注命令 (VgV) および競争制限禁止法 (GWB) の改定を通じて、下記のように定義している。

- 「コンセッションとは工事契約の一種であり、(民間事業者の)建設工事への見返りとして、報酬の代わりに施設を利用する権利を認め、場合によってはそれに加えてある金額の支払いが行われるもの¹⁰⁴⁾」
- 公共調達近代化法の定義
 - 「コンセッション契約とは工事の履行に関する契約であり、(民間事業者が)建設等に関する負担をする見返りとして、建設工事への見返りとして、報酬の代わりに施設を使用する一時的な権利を認め、場合によってはそれに加えてある金額の支払いが行われるもの¹⁰⁵⁾」

前項で述べたコンセッション方式の定義や、高速道路コンセッションにおける F-モデルおよび A-モデルの二つの事業スキームの特性を踏まえると、ドイツにおけるコンセッション方式の要件は下記のようなものであると思われる。

- 官民間の契約であること
- 工事を行うこと(新設/更新/大規模修繕)
- 施設の使用权
- 事業者収入の全部/一部が利用者からの料金収受

このうちコンセッション方式における料金収受要件に関しては、前項で示した PPP 促進法および公共調達近代化法で規定されている二つのコンセッション方式の定義を比較すると、PPP 促進法では「適切な報酬」の収受を認めるという表現をしていたのに対して、公共調達近代化法では「利用料」の収受を認めるとあり、より独立採算を意識した記述に変化している。

しかし一方で、高速道路コンセッションの A-モデルのような管理当局からのサービス対価が事業者の収入に含まれる¹⁰⁶⁾場合であっても明示的にコンセッション方式であるとされていることなどから、実際にはドイツにおけるコンセッション方式にとって、公共からの収入が生じる場合も含まれると思われる。

(2) コンセッション方式の範囲

前項でも示したとおり、ドイツにおいて事業の独立採算制は必ずしもコンセッション方式の要件ではなく、管理当局からの支払が民間事業者の収入要素となる場合でもコンセッションとして扱われるものと思われる。

104 Germany(2005), Artikel 2 Änderung der Vergabeverordnung

105 Germany(2009), Artikel 1 Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen

106 ただし、A-モデルの場合であっても大型車両からは利用料金を徴収しているいわゆる『混合型』であり、必ずしも民間事業者の収入の全てが管理当局からの支出によっているわけではないことは留意すべきである。

(3) 対象となる公共施設

公共調達近代化法の中で、明確に対象となる公共施設の可否を示した規定は無い。ただし、事業者に対して『特別かつ包括的な権利 (**besondere oder ausschließliche Rechte**)』が付与される事業分野¹⁰⁷として以下が挙げられており、これらはコンセッション方式の適用事業分野であると思われる。

- 飲料水供給事業
- 電気・ガス供給事業
- 熱供給事業
- 交通事業
 - o 空港
 - o 港・河川
 - o 地域公共交通(市電・LRT、トローリーバス)

3. コンセッション方式における事業者の権利・義務

(1) 事業者に生じる権利

ドイツのコンセッション方式において、民間事業者に認められる権利に関する具体的な規定は法制度上では見られない。

ただし前述の通り、交通セクターなどの特定分野においては事業者への『特別かつ包括的な権利』が付与されるとの規定があり、個別事業の性質を踏まえた上で事業実施に必要なかつ十分な権利を民間事業者が付与することが可能となっているものと思われる。

(2) 事業者に生じる義務

ドイツのコンセッション方式において、事業分野間共通で民間事業者に課せられる義務に関して明確な法制度上の規定は見受けられない。

個別の事業分野では、空港分野において適切に空港の維持・運営を行う義務¹⁰⁸および運営方針の変更の際に当局に通知する義務¹⁰⁹、地域公共交通分野(ロータリーバス、LRT など)において地域公共交通の保全義務、施設の拡張・改良を実施する義務¹¹⁰が個別事業分野法でもって定められている。

(3) 料金改定についての権限

料金の改定についての権限に関して、事業分野間で共通の制度上の規定はない。

一方個別事業分野における料金改定に関しては、道路分野において民間事業者はついに依る料金の改定は認められているものの、連邦当局の承認が必要であるという規定が存在する¹¹¹。

107 Germany(2009), Artikel 1 Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen

108 Germany(2008), LuftVZO § 45 Erhaltungs- und Betriebspflicht

109 Germany(2008), LuftVZO § 64 Anzeigepflichten

110 Germany(2010), PBefG § 21 Betriebspflicht, § 22 Beförderungspflicht

111 Germany(1994), § 5 Mautgebührenverordnung, § 6 Mautgebührengenehmigung

4. 会計制度および税制

(1) 財務会計と課税所得計算の関係

ドイツの税制においては、民間事業者がコンセッション権(事業権)の償却を税務上の損金として認識できるか否かは、財務会計上それらが費用・損失として計上される基準を有するかどうかによって依存する。

ドイツでは他の EU 諸国と同様に 2005 年から IFRS(国際財務報告基準)の連結財務諸表作成への適用が始まっており、個別財務諸表は従来の国内基準である HGB(Handelsgesetzbuch、ドイツ商法典)によるものとしているものの、仏国の PCG と同様にドイツの HGB も IFRS への適用が進められていることから、主用調査対象国である仏国との間に会計・税務処理上の大きな運用上の差異はないものと思われる。

第6章 オーストラリアにおけるコンセッション方式

1. 概況・法体系

(1) PPP・コンセッション方式の概況

オーストラリアは英国と並んで PPP が進んだ国として知られる。道路・港湾や公共施設などにおいて多くの事業が見られる。特に道路分野等では後述の事例も含めて広い活用事例が見られる。

この背景にあるのは、1990 年代初頭からの景気後退を受けて、厳しい経済・財政状況にあったことが挙げられる。一方で、インフラ整備の需要もあったことから、PFI を中心とした PPP 手法を活用することによりインフラ整備が進められた。

昨今においても PPP 活用の方向性は続いており、2008 年 11 月に、**Infrastructure Australia Act 2008** により、オーストラリア全体のインフラ投資を行う組織としてインフラストラクチャーズ AU が設立された。インフラストラクチャーズ AU は、公共インフラに関するアドバイスを政府、投資家及び所有者に提供することを主な役割としている。その一環として、2008 年に公表された PPP 政策とガイドライン (**The National Public Private Partnerships (PPP) Policy Framework and National PPP Guidelines**) が策定した。オーストラリアでは、連邦政府で実施するものは国防省関連等に限られ、ほとんどの PPP 事業は各州政府において行うため、各州政府はこの方針に基づいて行うことになっている。

(2) コンセッション方式の制度的体系

オーストラリアでは上記の通り、積極的に PPP 事業を推進しその中にはコンセッション方式の事業も複数以上実施されている。しかしながら、これらの事業はコンセッション方式以外の PPP 事業を含めて法制度により規定されて実施しているものではない。また、州政府レベルにおいてもコンセッション方式の事業についてその手続き等を定める法制度は今回の調査において把握されなかった。

第7章 スペインにおけるコンセッション方式

1. 概況・法体系

(1) PPP・コンセッション方式の概況

スペインにおける PPP・コンセッション方式の歴史は比較的早く、1960 年代半ばから有料高速道路事業を中心に多くの制度整備がなされ、2003 年には高速道路事業で得られた経験をもとに法律 13/2003 号(公共事業コンセッション法)が制定され、高速道路以外の事業分野における民間部門の公共事業参加を促すための法的枠組みが体系化された。

このように古くからコンセッション方式を行ってきたスペイン国内では、Abertis 社や Cintra 社のような世界的に展開する民間事業者が生まれ、両社はスペインやヨーロッパ域内のみならずアフリカやアメリカ大陸諸国においても公共交通関連施設を中心としたコンセッション方式の事業の担い手となっている。

スペインにおけるコンセッション方式の法的枠組みの整備過程は、以下の通りである。

① スペインにおける有料高速道路コンセッションの始まり

スペインにおける本格的なコンセッション方式の適用が始まるのは、建設・維持・運営を目的とする有料高速道路コンセッション方式の入札手続きに関して定めた 1965 年の政令第 3225/1965 号および 19 民間事業者の利益に対する公的保証の仕組みを導入した 1966 年の制度規定移行である。これらの政策は、産業基盤の整備を主眼とした 1964 年～1967 年の経済・社会発展計画に基づく外国資本の投資の増加を背景として十分な効果を発揮し、1965 年から 70 年代半ばまでに総延長約 2,000km に及ぶ有料道路コンセッション契約が結ばれた。

② 有料高速道路におけるコンセッション方式の停滞と再推進

しかしながら、政権移行前の二度にわたる石油危機を背景として有料道路のコンセッション方式の事業に対する公的保証がスペイン財政に与える影響は深刻なものとなっていた。また、1982 年に左派政党である社会労働党 (PSOE) が政権を獲得すると、同党は道路投資に民間資金を活用することに反対し、自治州を含む公共側の主導に「無料高速道路(アウトビア)計画」に基づく無料高速道路の整備および不採算高速道路の再公営化が推進された。これらの結果、1969 年-2001 年における政府から海外の貸し手に支払われた支出の約半分は、高速道路のコンセッション方式事業/無料高速道路への投資に対する為替保証となり、政府の財政赤字は膨らんでいった。

1996 年に保守政党である国民党 (PP) が政権を獲得すると、統一通貨ユーロの導入を見据えた 1997 年の新 EU 条約(アムステルダム条約)内の財政安全協定(安全成長協定)を背景として、政府は有料道路においてコンセッション方式の事業を改めて推進すべく、税制面での優遇装置や民間事業者の付帯的な関連事業への進出を認めるなどの施策をとった。この結果、1996 年-2004 年の間に総延長約 1,000km の高速道路におけるコンセッション方式の事業が実施された。

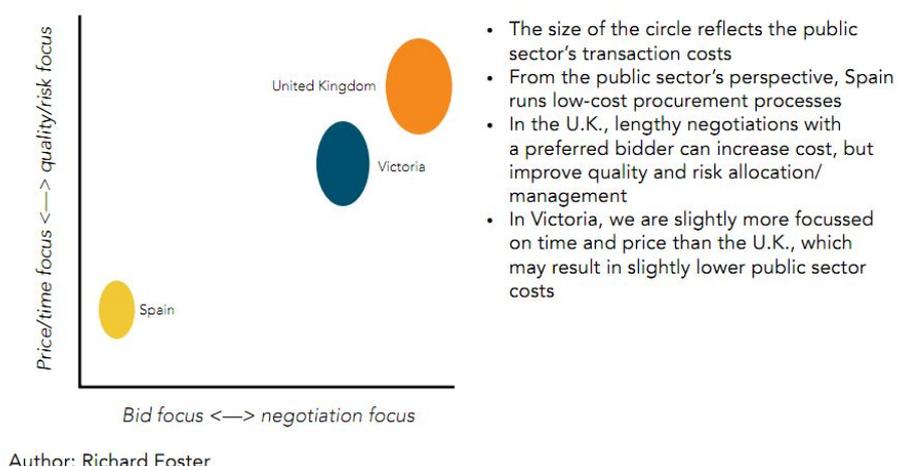
③ 公共事業コンセッション法による法体系の整備と EU 指令への適応

2003 年、更なる公的インフラ・サービスへの民間の資金・ノウハウの活用を目的とし、公共事業コンセッション法が制定された。この法整備により、高速道路以外の事業分野においても民間部門が公的事業の担い手となる法的な枠組みが体系化された。

また 2007 年には、EU 指令 2004/18 号『公共機関による工事・物品・役務等の調達に関する規定¹¹²』に対するスペイン国内の公共契約法規全般の適応を行うべく、上述の公共事業コンセッション法の大部分を引き継ぎ、公共事業のコンセッション方式以外の官民間契約に関する総括的な法規として、法律 30/2007 号『公共契約法』(Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público、以下公共契約法と表記)が制定された。この公共契約法が、2011 年 1 月現在のスペイン国内におけるコンセッション方式を含む各種 PPP 関連契約の基本的な枠組みを規定するものとなっている。

スペインにおけるコンセッション方式の特徴として、①公共の関与が小さいことと、②民間事業者選定時のプロセスが入札重視でシンプルであることが挙げられている。それを示したのが、以下の図であり、PFI 先進国といわれる英国と比べると公共側の関与がかなり小さいものであるとしている。

図 5 スペインと英国・ヴィクトリア州(豪国)のコンセッションの特性に関する概念図



(出典) World Bank 『Public Private Partnership in Infrastructure 2008』

(2) コンセッション方式の制度的体系

スペイン国内におけるコンセッション方式の運用について規定する法的根拠は、資金調達を除く他の要素に関しては公共契約法に規定され、資金調達に関する規定に関しては公共事業コンセッション法が網羅的に規定している。公共契約法および公共事業コンセッション法のコンセッション方式に関連する規定は下記の通りであり、双方ともに官民間契約に関する文脈の中でコンセッション方式が一つの契約の形態として規定されている。

112 Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts

- 公共契約法 第4編 題2第
 - 第1題:総則
 - 第2題:工事・コンセッション・物品・役務・官民協働の契約に係る特別規定
 - 第1章:工事契約
 - 第2章:公共事業コンセッション契約
 - 第3章:管理運営契約¹¹³
 - 第4章:物品契約
 - 第5章:役務契約
 - 第6章:官民間契約

- 公共事業コンセッション法 第2編 題5題¹¹⁴
 - 第1章:総則(公共契約法へ以降後、廃止)
 - 第2章:公共事業コンセッションの対象(公共契約法へ以降後、廃止)
 - 第3章:民間事業者の権利および義務(公共契約法へ以降後、廃止)
 - 第4章:民間資金の調達
 - 第5章:コンセッションの終了(公共契約法へ以降後、廃止)

また、長い有料高速道路におけるコンセッション方式の事業の歴史を有する道路分野や、公益性の高い事業である上下水道分野などでは、料金設定や事業期間の設定などの一部の論点に関して事業分野に固有の運用・規定が取られているが、原則は他の事業分野と同様に公共契約法に依るものとされている。

2. コンセッション方式の定義及び範囲

(1) コンセッション方式の定義

公共契約法では、コンセッション方式について下記のように官民間契約の一類型として定義されている。公共施設の工事を内容に含む契約であることと、利用料金を収受しないシャドー・トル方式が認められていること、の2点が挙げられる。

- 公共契約法 第7条『公共事業コンセッション契約』¹¹⁵
 - 「1.公共事業コンセッションとは、民間事業者(民間事業者)による公共施設の建築・土木工事のパフォーマンスに関する契約であり、民間事業者は施設の更新・修繕・機能保全・維持管理を行い、運営権限のみか、あるいは料金収受権を伴う運営権限を得る」

コンセッション方式の主な要件として、公共契約法からは以下の内容が規定されている。

- 建築・土木工事等のハード・サービスを含むこと

113 インフラ施設などのハード・サービスの提供よりも、医療や教育などのソフト・サービスを中心に提供する公共施設の管理・運営に関する官民間の契約。料金の収受、改良を含む維持更新を含む場合が有り、コンセッションと類似する事業方式(契約形態)であるが、他の調査対象国との不整合を避けるため本調査では詳細には触れていない。

114 Spain(2007)の制定により、第2篇5題4章『民間資金の調達』を除き廃止。

115 Spain (2007), Artículo 7. Contrato de concesión de obras públicas.

- 民間事業者による利用料金の収受、または公共施設の管理を通じた収入の獲得
- 民間事業者のリスクによる公共施設の機能維持¹¹⁶
- 40年(※上下水道事業では75年)を越えない有期の事業期間¹¹⁷

(2) コンセッション方式のバリエーション

公共契約法からは下記の通り、コンセッション方式のバリエーションとして①民間事業者の収益獲得の方法、②民間事業者への対価支払者、③資金調達元に関して、規定されている。

① 民間事業者の収益獲得の方法(施設利用料金の収受/対象施設の商業的利用)

スペインのコンセッション方式における民間事業者の収益獲得の方法として、施設の本来の使用に対する利用料金以外に、公共施設の商業的占用による収益の獲得も認められていると思われる¹¹⁸。ただし、財務報告上これらの収入はコンセッション方式による収入から区別される必要がある。

② 民間事業者への対価支払者(利用者/管理当局)¹¹⁹

スペインのコンセッション方式における対価の支払者は、必ずしも施設の利用者に限定されず、発注者である公共からも業務実施対価を得るといふいわゆるシャドー・トールを認めている。ただし、財務報告上シャドー・トールと利用者からの料金収入は区別される必要がある。

③ 資金調達元(民間/公共)¹²⁰

スペインのコンセッション方式における資金調達は、原則として民間事業者のリスクにより民間資金を調達するものとされている。ただし、事業の実現可能性確保や公益上の理由などから、補助金や公的資金による貸付もみとめられている。¹²¹

(3) 対象となる公共施設

前述の公共事業コンセッション法および公共契約法では、対象となる施設について、明確に適用範囲を定めてはいない。特別規定のある道路や上下水道などは対象として認められているものと考えられる。また、道路については先述の通り広く活用がなされている。

3. コンセッション方式における事業運営権の認識

(1) 事業運営権の法的認識

スペインにおけるコンセッション方式における事業運営権は、原則として債権的性質の強いものであると思われるが、一方で民間事業者の人的要件が契約締結の絶対条件とならないような事業に限り、

116 Spain (2007), Artículo 7. Contrato de concesión de obras públicas. 「サービスを適切に提供するため、あるいは施設を活用した経済活動を行うために、必要とされる機能的・技術的な改修および近代化」「経済・社会的な要請に沿って、公共施設の更新・改良・修繕を行うこと」

117 Spain(2007), Artículo 244. Plazo de las concesiones. 「1.公共事業の建設・運営に関するコンセッションは、40年間を上限として、事業契約において定められた期間に渡って付与される。2.上下水道コンセッションに関しては、2001年7月20日政令の規定に基づく水道法第134条117に規定された期間(75年間)を上限とする。」

118 Spain (2007), Artículo 238. Retribución por la utilización de la obra 施設利用の料金として、商業区域からの開発から生じる収入が示されている。

119 Spain(2007), 「事業の経済的効率性の確保や公益上の理由がある場合、当局もまた公的な資金を(コンセッション事業のために) 供出することができ、その形態は補助金、有償貸付、エクイティローン、劣後債権などの形がとられる」

120 Spain(2007), Artículo 236. Financiación de las obras.

121 Spain(2007), Artículo 236. Financiación de las obras.

不動産物権たる行政利権 (**concesiones administrativas**)として取り扱われる場合もあるものと思われる。

① 事業運営権の債権的性質

スペインにおける事業運営権(公共事業コンセッション)は、根拠法である公共事業コンセッション法および公共契約法が官民間の法的位置づけによれば、契約によって生じる権利であり、加えてコンセッションを第三者譲渡および資金調達時の担保 (**hipoteca**、譲渡担保)として用いるには原則として契約相手方当局の許可が必須となる¹²²¹²³ことなどを踏まえると、原則として債権的性質の強い権利であると思われる。

② 事業運営権を物権的性質

公共契約法では事業の実施に民間事業者の人的要素が重要でない事業の場合はほぼ無条件で契約譲渡を認めており¹²⁴、加えてスペイン民法典において行政利権 (**concesiones administrativas**)が不動産として定義されている¹²⁵ことから、やや例外的ではあるもののコンセッションが物権的権利として扱われる場合も皆無ではないものと思われる。

4. コンセッション方式における事業者の権利・義務

(1) 事業者が生じる権利

スペインにおけるコンセッション方式の制度では、事業期間において包括的に施設の建設及び維持管理・運営・更新についての権利やその前提となる報酬を確保する権利等を以下のように明確に規定している。

- 公共契約法 第 228 条『民間事業者の権利』

民間事業者は契約に基づき、下記の権利を有する
- 事業を運営し、事業期間にわたって契約に定められた経済的報酬を受け取る権利
- コンセッション契約の経済的条件に関する維持をする権利
- 公共施設の建設・改良・維持管理・運営に必要な公有財産を使用する権利
- 事業に必要な各種収用・地役権設定・立ち退き命令の事項を当局に要請する権利
- 当局により収用された有形資産および権利を使用する権利
- 当局の承認の下、他の会社に対してコンセッションおよび譲渡担保を与える権利
- Negotiable credit right に基づき有価証券を発行して資金を確保する権利
- 本法、その他の法および仕様書内で認められる事項

また、当初の事業契約に定められた経済的条件(特に需要リスクに関するもの)が変化した場合に、民間事業者が被る不利益について保証を受ける権利について明確に定めている。

122 Spain(2003), Artículo 255. Objeto de la hipoteca de la concesión 「公共事業コンセッションにおける有形の資産および諸権利は、契約相手方当局による承認がある場合に限り譲渡担保とすることが認められる。」

123 Spain(2007), Artículo 209. Cesión de los contratos. 契約相手方当局が当該契約の移転を認めていることを求めている。

124 Spain(2007), Artículo 209. Cesión de los contratos. 「譲渡人の技術的・人的資格が契約締結の絶対要件となっていない場合、契約における権利及び義務を第三者に譲渡することができる」

125 Código Civil Artículo 334. DE LOS BIENES INMUEBLES .不動産に付随して発生する行政利権 (**concesiones administrativas**)、地役権、およびその他の物権を不動産として認めている。

● 公共契約法 第 241 条『経済的條件の維持』¹²⁶』

1. 公共事業のコンセッション契約は、契約期間中において、公益とコンセッション会社の利益を考慮し、以下に適合して、当初定められた経済的條件を維持しなければならない
2. 管理当局は、以下に規定する場合に契約の経済的條件を回復させなければならない
 - a. 管理当局が、公益を理由として事業の運営条件を変更する場合
 - b. コンセッションの財務的均衡を実質的に崩す不可抗力が発生した場合、もしくは、当局の側でコンセッションの財務的均衡を実質的に崩す行為を行った場合。この場合の不可抗力とは、第 214 条(不可抗力)で規定する事態を意味する
 - c. 契約で想定されていた事態が生じた場合、本法第 115 条の 1c-4(料金設定および収入予測)および 1d(運営状況の変化に応じた支払い形態の見直し)規定に従う
3. 上記の財務的均衡の回復は、各ケースの状況に応じて、適宜行われる。具体的には、料金の見直し、本項で設定された限界内においてコンセッション期間の延長ないし短縮、契約の財務条件の見直しなどが可能となる。また、上記の 2.b. で規定された不可抗力が生じた場合でかつ、利用者から支払われる収入が民間事業者の総収入の 50% を越える場合は、当初設定したコンセッション期間の 15% を上限として、契約期間の延長が可能となる。コンセッション当局は、構造物の建設ないし運営の継続のために必要な努力がなされていれば、契約で規定された最低限の収益を保証する

(2) 事業者が生じる義務

スペインにおけるコンセッション方式では、民間事業者に対して公共施設の管理責任にまつわる各種の義務を課している。ここでは、需要リスクを民間事業者に移転しているとともに、契約の遵守や体制の確保等を要求している。

● 公共契約法 第 229 条『民間事業者の義務』¹²⁷

- 民間事業者は契約に基づき、下記のような義務を負う
- 契約に沿った形で事業を実施すること
 - 公共事業の運営に際して経済的なリスクを負い、かつ契約または当局からの指示に従って事業の継続性を維持すること
 - 適切な料金を支払う全ての利用者を差別することなく、平等に便益を享受させること
 - 公共事業に望まれる秩序や質を確保すべく、適切な実施体制をとること
 - 公共事業により損害を与えた第三者に対して、保障を行うこと。
 - 特に生態系・環境保護を通じて、対象地域と隣接する公有地の保全を行うこと
 - 奔放、その他の法及び契約内で規定される事項

(3) 料金改定についての権限

施設の利用料金の設定に関しては、その改定に関する方針も含めて事業開始時の契約の中で当局が定めた上限額の枠内で定められることとされている¹²⁸。また、契約時には想定されていなかった事

126 Spain(2007), Artículo 241. Mantenimiento del equilibrio económico del contrato

127 Spain(2007), Artículo 228. Derechos del concesionario

128 Spain(2007), Artículo 238.

由により料金およびその改定方針に関する変更が必要となった場合、民間事業者は当初定められた経済的条件の維持を契約相手方当局に要求することができる¹²⁹。

5. 調達手続きから移転・契約解除

(1) 事業運営権の移転

前述の通り、スペインのコンセッション方式における事業運営権の移転は、事業の継続的实施を行うことや譲受人の存在を前提とした契約相手方の公共の承認が必要となる¹³⁰¹³¹。また、事業の実施に民間事業者の人的要素が重要でない事業の場合はほぼ無条件で契約譲渡を認めている¹³²。

(2) 契約変更/解除

前述の通り、スペインのコンセッション方式において事業開始時の契約条件が事業実施に与える影響力は大きく、特に契約に記載されていない事由が発生した場合は民間事業者が不利益を被らないような制度的枠組みが非常に具体的なレベルでもって規定されている¹³³。

また、他国の法制度ではあまり例のない規定として、民間事業者の周辺で M&A や事業売却等の企業再編が生じた場合の契約存続に関する規定が明文化されていることが挙げられる¹³⁴¹³⁵。

6. 会計制度および税制

(1) 財務会計と課税所得計算の関係

スペインの税制では、民間事業者が事業運営権の償却を税務上の損金として認識できるか否かは、財務会計上それらが費用・損失として計上される基準を有するかどうかに依存する。

スペインでは他の EU 諸国と同様に 2005 年から IFRS (国際財務報告基準) の連結財務諸表作成への適用が始まっており、個別財務諸表は従来の国内基準である PGC (Plan General Contable) によるものとしているものの、フランスの PCG と同様にスペインの PGC も IFRS へのコンバージェンスが進められている。

なお、PGC にはコンセッション (concesiones administrativas) に関する会計基準があり、この処理基準は IFRS におけるコンセッション会計基準である IFRIC 12 とほぼ同じ基準による処理を規定している。詳細に関しては後述の IFRS に関する説明を参照のこと。

129 Spain(2007), Artículo 241. Mantenimiento del equilibrio económico del contrato

130 Spain(2003), Artículo 255. Objeto de la hipoteca de la concesión 「公共事業コンセッションにおける有形の資産および諸権利は、契約相手方当局による承認がある場合に限って譲渡担保とすることが認められる。」

131 Spain(2007), Artículo 209. Cesión de los contratos. 契約相手方当局が当該契約の移転を認めていることを求めている。

132 Spain(2007), Artículo 209. Cesión de los contratos. 「譲渡人の技術的・人的資格が契約締結の絶対要件となっていない場合、契約における権利及び義務を第三者に譲渡することができる」

133 Spain(2007), Artículo 241. Mantenimiento del equilibrio económico del contrato

134 Spain(2007), Artículo 202. Modificaciones de los contratos.

135 Spain(2007), Artículo 226. Modificación del proyecto.

第8章 米国の事例

1. シカゴ・スカイウェイ(Chicago Skyway)

事業分野	有料道路(既存)	
発注者	シカゴ市	
事業者	Skyway Concession Company(出資者:Cintra、Macquarie)	
事業概要	既存の有料道路を事業者に長期リースし、運営・維持管理・更新を事業者が実施する事業。発注者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資(リース対価等)を全て利用料金で回収する。料金設定は事業契約に従い事業者が行う。	
事業類型	リース・独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 :リース対価 18 億 3 千万ドル
事業期間	2004 年契約、2005 年運営開始 コンセッション期間 99 年間	
事業規模	リース対価(初期一括払)約 18 億 3 千万ドル	
資金構成	民間資金 100%	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の有料道路の長期リースとしては、米国初の事例。¹³⁶ ・ 本事業と、本事業につづくインディアナ有料道路において、発注者が事業者から全額前払いで大金を得たことにより、高速道路は将来のキャッシュフローが地元自治体・州に対する即時の現金化を計ることができる資産であるという見方がされるようになったとの指摘がある。¹³⁷ ・ 本道路は事業者にリースする以前に長期間の運用実績・通行料収入の推移が明らかであったため、事業者が需要見込みに安心感を持ちやすかったとの指摘がある。¹³⁸ 	

136 USDOT(2008)

137 USDOT(2007)

138 USDOT(2008)

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

シカゴ市

イ. 事業者

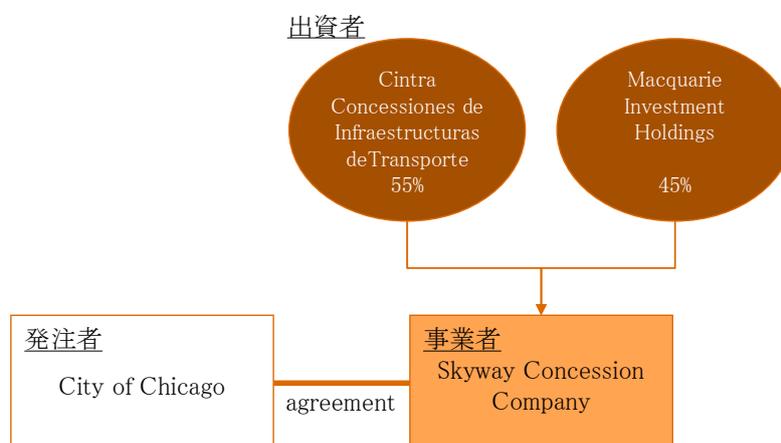
Skyway Concession Company (SCC)

出資者

Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte (スペイン) 55%

Macquarie Investment Holdings (オーストラリア) 45%

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



ウ. 事業費

18.3 億 USドル

事業者からシカゴ市に対して、18.3 億 USドルが一括で支払われた。事業契約139では「賃借料 (rent)」という表現がされている。

a 事業者の事業費の算定の考え方

事業者の財務諸表¹⁴⁰によると、事業者はシカゴ市に支払った18.3 億ドルと、コンセッション契約に係るその他直接コスト1,700 万ドルの内訳を以下のように計上している。

<u>コンセッション権</u>	151,327.2 万ドル
橋・道路	32,251.0 万ドル
建築物	100.3 万ドル

139 City of Chicago(2004) p.27 Article2 Section2.1

140 SCC FS(2005) p.11

土地の借地権	861.8 万ドル
関連する備品	66.6 万ドル
コンピューター及び関連備品	110.0 万ドル
	<hr/>
	184,717.9 万ドル

エ. 事業期間

2005 年 1 月から 99 年間

オ. 分野・対象施設

有料道路(既存)。

ダンライアン高速道路(Dan Ryan Expressway)と、インディアナ有料道路(Indiana Toll Road)を結び、途中カルメット川(Calumet River)を橋でまたぐ、全長 7.8 マイル(約 12.6 キロ)の有料道路。上下 3 レーンずつが中央分離帯で分離された合計 6 レーンの道路。途中に休憩所が 1 箇所あり、レストランの営業がある。

供用開始は 1958 年で、当初の建設コストは 1.01 億ドル¹⁴¹。従来はシカゴ市の道路環境局(Department of Streets and Sanitation)により運営・維持管理が行われていた。市は料金収受を現金でのみ行っていた。公募開始時点で既に運営開始してから約 45 年間経過していた。

2001 年から 2004 年にかけて、シカゴ市は 2.5 億ドルをかけて補修・大規模更新を行った。米国交通省レポート¹⁴²によると、コンセッション事業公募前に、市自らが補修・大規模更新を行ったことで、引渡し時点の施設の状態を比較的よいとすることができ、長く維持管理が先延ばしにされていた老朽施設を引き継ぐことに係るリスクを小さく見積もらせ、入札額を高める効果があった可能性が高いとされている。



(出典:Macquarie(HP))

カ. 事業実施場所

アメリカ合衆国 イリノイ州 シカゴ市

141 USDOT(2007) p.3-36

142 USDOT(2007) p.3-45



(出典: Skyway(HP))

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は米国交通省による事業契約の概要¹⁴³および事業契約¹⁴⁴による。

ア. 施設所有

施設は市が所有し、事業期間の間事業者に対してリースを行う。事業者は事業期間終了後市に返還する。

事業者の財務諸表¹⁴⁵によると、事業者が事業契約により取得している権利は以下のように表現されている。

- スカイウェイに係る道路、オフィスや料金所等の建築物、有料道路運営のために使用するコンピューターソフト・ハード、関連する備品の使用权
- スカイウェイに係る土地の借地権
- 有料道路を運営するコンセッション権

143 USDOT(HP agreement)

144 City of Chicago(2004)

145 SCC FS(2005) p.9

イ. 業務範囲、リスク分担

- ・ 事業者は警察業務以外の運営・維持管理のすべてに対して責任を負う。
 - 事業者は、発注者が定めた運営・維持管理に関する要求水準を遵守しなければならない(約 300 ページに及ぶ)。
 - 警察業務はシカゴ市警察が行い、その費用は事業者が負担する(年間 16.5 万ドル)。
 - 市が本事業に対して不利益な事項を行った場合は、事業者は市から賠償の支払いを受けるか、事業契約を終了して市からコンセッション事業費の支払いを受けるかをすることができる。
 - フォースマジュール(スカイウェイに物理的な損害や破壊が生じスカイウェイが高速道路としての目的を供さない状態が継続するとき、または 120 日以上料金徴収が停止状態となり、コンセッション事業者の株式の市場価格に悪影響となる場合等)については、事業者はフォースマジュールが生じなかった場合の財務状態にまで回復するまで、事業契約の規定を超えて料金設定を上げることができる。
- ・ 事業者は、事業期間にわたり自らの費用負担により本道路にかかるすべての施設の更新を行う。
 - 事業者は、自身の費用負担により施設を拡張する要求を行うことができる。しかし、市はその要求が追加の土地を要する場合、要求を拒否することができる。
 - 市は事業者に対して、市の費用負担により施設を拡張する要求を行うことができる。なおこの際、市は事業者に拡張により生じた、もしくは生じると見込まれる料金収入の減少分の補償を支払う。
- ・ 事業者は全ての料金収入と、レストランからの賃貸収入を得る権利を有する。収入を事業者と発注者で共有するような条件はない。
- ・ 市は、上記以外の全ての収入(命名権の売却、公共施設の設置、広告の設置等による収入等を含む)を得る権利を有する。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

事業者は、事業期間中料金設定権を有する。料金設定に係る事業契約の規定¹⁴⁶は以下のとおりである。

- ・ 事業者が料金改定を行う際は、あらかじめ市や市民に対して通知をしなければならない。
 - 市に対しては、変更の 90 日前までに
 - 市民に対しては、変更の 60 日前以降に

146 City of Chicago(2004) p.625-634 Schedule 6 to Chicago Skyway Concession And Lease Agreement: Tolling Regulation

- ・ 料金設定・徴収の対象外となる車種が規定されている。
 - 消防車、警察の車、外交官用のナンバープレートをつけた車、救急車、市およびその関連機関が所有または運用する車
- ・ 事業者が設定できる行うことができる料金設定の上限が規定されている。
 - 料金設定の上限(2017年まで)

	～ 2004.12.31	2005.1.1～ 2007.12.31	2008.1.1～ 2010.12.31	2011.1.1～ 2012.12.31	2013.1.1～ 2014.12.31	2015.1.1～ 2016.12.31	2017.1.1
2軸車	\$2.00	\$2.50	\$3.00	\$3.50	\$4.00	\$4.50	\$5.00
3軸車	\$3.60	\$3.60	\$5.40	\$7.20	\$9.00	\$10.80	\$12.60
4軸車	\$4.80	\$4.80	\$7.20	\$9.60	\$12.00	\$14.40	\$16.80
5軸車	\$6.00	\$6.00	\$9.00	\$12.00	\$15.00	\$18.00	\$21.00
6軸車	\$7.20	\$7.20	\$10.80	\$14.40	\$18.00	\$21.60	\$25.20
7軸以上	\$8.40	\$8.40	\$12.60	\$16.80	\$21.00	\$25.20	\$29.40

- 2017年以降の残りの86年間は、値上げの上限は以下のうち最も大きいもの
 - ◇ 年2%/インフレ率/GDPの伸び
- ・ 事業者は、以下のような料金設定をすることができると規定されている。
 - 料金設定の上限よりも低い料金の設定。割引プログラムを含む。
 - ETC
 - 日・時間により変動する料金
 - 渋滞と関係した料金設定。相乗り専用レーンを含む。等
- ・ 事業者の収益率を制限するような規定はない¹⁴⁷。

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

事業者からシカゴ市に対して、18.3億USドルが初度一括で支払われた。事業契約¹⁴⁸では「賃借料(rent)」という表現がされている。

その他、事業期間中の支払いはない。

b 事業者の収入

道路の料金収入と、レストランからの賃貸収入

147 USDOT(HP agreement)

148 City of Chicago(2004) p.27 Article2 Section2.1

オ. 独占条件に係る主な規定

- ・ コンセッション事業契約には、いわゆる「非競合条項」は設けられていない。
- ・ 事業者に対する不利益な事項(Adverse Action)の条項において、市が本有料道路の料金を減少させるおそれのある交通の整備等を行った場合については、適用外とすると規定されている。
- ・ なお、米国交通省のレポート¹⁴⁹によると、スカイウェイ周辺の都市開発密度から考えて用地取得が困難であり、本道路と並行するような高速道路の新規建設が行われる可能性は極めて低いとされている。

カ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

- ・ **Lock-up** 期間(事業開始から 3 年度の間、もしくは市が債務不履行となった場合の早いほう)の間、事業者の株式は譲渡が禁止されている。
- ・ **Lock-up** 期間後は、以下の場合を除き、事業者の株式は譲渡が禁止されている。
 - 市が認めた場合
 - 被譲渡候補者が本事業契約の事業者の権利義務全てを果たすことで市と合意した場合

キ. 従前の従業員の扱いに関する規定

- ・ 事業者は、元々スカイウェイで働いていた従業員について、事業者の元で働くことを希望する者については事業契約までに面接を行い、事業者の基準に合致する場合は雇用する。ただし、事業者はこれらの従業員を雇用しなければならない義務を有するわけではない。
- ・ なお、米国会計検査院のレポート¹⁵⁰によると、市担当官にヒアリングをしたところ、105 名の従業員のうち事業者に雇用されることを選択したのは 5 名でありそれ以外は市の中での配置転換により雇用を継続されたとのことである。

ク. 契約解除に関する主な規定

- ・ 市は、事業契約に規定されている条件以外の市の都合による契約解除権を有さない。
- ・ 事業者の債務不履行要件として規定されているものには以下のようなものがある。契約不履行時の対応は契約解除、事業者の費用負担による改善、スカイウェイの閉鎖、シカゴ市が採りうるその他の改善策とされている。
 - 事業契約に規定されている条項に従わなかった場合
 - 譲渡制限条項に違反した事業者の株式の譲渡
 - 紛争解決機関に提出した事項に係る裁定に従わなかった場合
 - 倒産、差し押さえの執行、スカイウェイへの担保権の設定等

149 USDOT(2007) p.3-39,3-45

150 GAO(2008) p.48

- ・ 市に対する債務不履行要件として規定されているものには以下のようなものがある。契約不履行時の対応は契約の解除、法による権利行使または改善、損失回収の追及。
 - 事業契約に規定されている条項に従わなかった場合
 - 差し押さえの執行、市が作った債務による担保権の設定等
- ・ 事業者は、市が本事業に対する不利益な事項(**Adverse Action**)を行った場合も、契約を解除することができる。
- ・ 市が本事業に対する不利益な事項を行った場合、市が債務不履行を行った場合、その他事業者の債務不履行によらない理由で解除された場合は、市は事業者に対し、以下の支払いを行う。
 - 事業権の公正市場価値にあたる金額
 - 解除等により事業者が生じた費用・経費

ケ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

- ・ 事業契約の終了もしくは市への返還にあたっては、事業者はスカイウェイと、その他全ての無形・有形資産を、すぐ使える、良好な、手入れ・修繕された状態で (**in good order, condition and repair¹⁵¹⁾**)、運営の基準にかなった適度な状態(**reasonable in accordance with the applicable Operating Standards¹⁵²⁾**)で市に完全に引き渡す。
- ・ 事業者が所有する、スカイウェイの建設に係る全ての設計図、図面、仕様書、規範や、施工完成時の図面は全て市の所有となる。
- ・ 事業者は、スカイウェイの料金収入に係る全ての記録・文書を市に引き渡す。
- ・ 事業者は、事業期間終了 **10** 年前に、過去 **10** 年間の最高収益にあたる額の信用状を開設しなければならない。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備	—	—	
資金調達		○	
需要リスク		○	非競合条項なし
料金設定権限		△	事業契約に従う
料金徴収		○	
運営		○	運営・維持管理に関する要求水準を遵守する必要あり

151 City of Chicago(2004) p.95 Article 16 Section 16.4 (i)

152 City of Chicago(2004) p.95 Article 16 Section 16.4 (i)

			り。 市による不利益な事項が生じた場合は、市による賠償・契約解除の選択が可能。
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

2004年3月1日に、シカゴ市はスカイウェイを50年間以上維持管理・運営するという条件で¹⁵³公募開始した。4月21日に10者の応募者のうち5者が資格審査を通過した。資格審査では、技術面、資金面での審査(有料道路の運営及び維持の専門技術、顧客サービス、安全性、そしてスカイウェイの取得価格及び維持をまかなうことができる資金的な能力等¹⁵⁴)が行われた。

資格審査を通過した者に対して、市から追加で情報が提示され、資格審査通過者は市の作成した契約書(案)へのコメントを行う機会が与えられた。2004年10月に入札が行われた。米国交通省のレポート¹⁵⁵によると、入札の際の審査基準は、99年間のリース契約に対する金額のみであった。市が設定した最低落札価格は10億～12億ドルの間であったとされている。¹⁵⁶

CintraとMacquarieのグループが事業者に選定された。落札金額は18.3億ドルで、2番札より2.5倍以上高い金額であった。

2004年3月1日 公募開始

2004年4月21日 資格審査の締め切り

10グループが参加表明、ショートリストに以下の5者が残った。

- Chintra Macquarie Consortium
- Abertis Infrastructure
- Chicago Skyway Group (Vinci Concessionaire, ASF, Cofiroute, Borealis Infrastructure, Canadian Highways Infrastructure, ABN Amro, Parson American Bridge and Kenny Construction)
- Skyway Infrastructure Group (Bilfinger Berger BOT, Cheung Kong Infrastructure)
- Transurban Infrastructure Developments (VMS, Ontario Teachers Pension Plan, Chicago International Airport, Bear Stearns & Co, Vollmer Associates).

この時点で落ちた応募者は以下のとおり。

- Caja Madrid Group
- Carlyle Group
- CPS Chicago Parking LLC, consisting of CPS Parking and Gomez Transp

153 USC(2007)

154 USC(2007)

155 USDOT(2007) p.3-40

156 USDOT(2007) p.3-40

- JPMorgan Chase
 - TransCore
- 2004年10月12日 事業者が Cintra と Macquarie グループに決定
最終的な入札に参加したのは以下の3者
- Chintra Macquarie グループ 18.3 億ドル
 - Abertis Infrastructure 7.005 億ドル
 - Chicago Skyway Group (Vinci Concessionaire, ASF, Cofiroute, Borealis Infrastructure, Canadian Highways Infrastructure, ABN Amro, Parson American Bridge and Kenny Construction) 5.05 億ドル
- 2004年10月27日 規制機関の承認:シカゴ市がリース契約を承認
- 2004年12月16日 **Financial close**
- 2005年1月1日 規制機関の承認:シカゴ市から事業者に資産を移転、リース・コンセッション期間開始
- 2005年1月24日 事業者がシカゴ市に 1.83 億ドルを一括で支払い

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

コンセッション開始時(2005年1月)の資金調達は、全て事業者が行った。9年間の融資3つのトラシェ(10億ドル、1.1億ドル、0.8億ドル)からなる。レンダーは BBVA(Banco Bilbao Vizcaya Argentaria)、Calyon、Depfa、BSCH(Banco Santander Central Hispano)。

2005年8月にすぐリファイナンスされた。リファイナンス時は、14億ドルのAAAのボンドの発行、1.5億ドルの劣後融資となった。レンダーは BBVA(Banco Bilbao Vizcaya Argentaria)、Calyon、Depfa、BSCH(Banco Santander Central Hispano)に加え、Citigroup。米国交通省レポート¹⁵⁷によると、リファイナンスにより、事業者の出資者は株主資本として当初出資した金額のうち、約4億ドルを回収することができたとされている。

なお事業契約によると、事業者は事業者以外の者の財産(事業者の財産として、事業者の出資金、手持現金、預金等を例示)に借地抵当を設定することはできないと既定されている。また、事業者のコンセッション権の一部もしくは全てに抵当を設定すること等は、禁止されていない。抵当権者は、抵当権を実行すると、事業者のコンセッション権の移転を受けることができる。ただしこのような場合、市はその抵当の受戻権を買い取ることができるとされている。

a 2005年1月時点の資金調達

借り手: Skyway Concession Co LLC

	\$	億	資金調達総額
1)	\$	10	タームローン(9年間)
2)	\$	1.1	タームローン(9年間)
3)	\$	0.8	信用枠(9年間)
4)	\$	6.5	株主資本

b 2005 年 8 月 リファイナンス

借り手: Skyway Concession Co LLC

\$ 15.5 億 リファイナンス総額

- | | | |
|----|-----------|--|
| 1) | \$ 4.39 億 | 格付 AAA のボンドの発行(12 年間)
(Financial Security Assurance inc. が保証) |
| 2) | \$ 9.61 億 | 格付 AAA のボンドの発行(21 年間)
(Financial Security Assurance inc. が保証) |
| 3) | \$ 1.5 億 | タームローン(6 年間) |

イ. 事業者の会計処理

事業者の財務諸表¹⁵⁸によると、会計処理は以下のとおりとなっている。

事業者から市に一括で支払われた 18.3 億ドルは、事業者の資産に計上されている。「固定資産」として有形資産と、「コンセッション権」として無形資産に割り振られている。その考え方として以下のような説明がある。

- ・ 本事業のリースには、ASC840 のガイドラインによる「リース」に該当するものがあると判断した。本事業契約により、原資産・設備の運営権が事業者に譲渡され、事業者が資産・設備の運営に係る財務リスクを取るためである。
- ・ また、本事業のリースには、キャピタルリースとみなすべきリース契約も含まれると判断した。なぜなら、本事業の事業期間はリース対象資産の経済的耐用年数の 75%を超えたものであるためである。

固定資産(Property and Equipment)には、リースされた橋・道路・建物・その他スカイウェイの運営に係る備品、土地の使用権、リースされた物件の改善部分等を含み、以下の耐用年数で償却されて減価償却費が計上されている。2009 年の財務諸表¹⁵⁹では 910 万ドルが計上されている。

橋・道路	4 年から 99 年
機械設備	5 年
備品	7 年
コンピューター、事務設備	5 年

コンセッション権は、99 年で残存価値なし定額法で償却されて減価償却費が計上されている。

2009 年の財務諸表¹⁶⁰では以下の考え方で 1,530 万ドルが計上されている。

	2009 年	2008 年
費用	\$1,513,358	\$1,513,358
償却累積額	\$75,426	\$60,140
正味簿価	\$1,437,932	\$1,453,218

(単位:1,000ドル)

158 SCC FS(2009) p.6

159 SCC FS(2009)

160 SCC FS(2009)

2009年12月31日付の最新の財務諸表¹⁶¹は以下のとおり。

c 貸借対照表(単位:千ドル)

	2009	2008
Assets		
Current assets		
Cash	\$ 48	\$ 60
Restricted cash and cash equivalents	13,349	17,611
Accounts receivable, net of allowance for doubtful accounts of \$127 as of December 31, 2009 and 2008	3,391	2,965
Receivable from related parties	764	397
Prepaid financial guaranty insurance policy and other assets	3,862	3,911
Total current assets	21,414	24,944
Property and equipment		
Bridges and roads	401,501	400,570
Machinery and equipment	1,555	1,618
Furniture and fixtures	809	805
Computers and office equipment	508	350
	404,373	403,343
Less accumulated depreciation (see Note 2)	(38,279)	(28,715)
	366,094	374,628
Projects in progress		
Net property and equipment	125	579
Concession rights, net of amortization of \$ 75,426 and \$60,140 as of December 31, 2009 and 2008, respectively	366,219	375,207
Deferred financing costs, net of amortization of \$3,271 and \$2,558 as of December 31, 2009 and 2008, respectively	1,437,932	1,453,218
Prepaid financial guaranty insurance policy, net of current portion of \$3,158 and \$3,101 as of December 31, 2009 and 2008, respectively	10,551	11,264
Security deposits	22,414	25,528
Restricted cash and cash equivalents, long-term	28	28
	56,617	55,210
Total assets	\$ 1,915,175	\$ 1,945,399
Liabilities and Members' Investment		
Current liabilities		
Accounts payable	\$ 238	\$ 794
Due to related parties	597	577
Accrued other liabilities	648	747
Current portion of accrued interest	6,229	5,642
Total current liabilities	7,712	7,760
Accrued interest, long-term	10,018	8,149
Derivative liability	459,217	695,522
Long-term debt	1,552,729	1,552,513
Total liabilities	2,029,676	2,263,944
Commitments and contingencies (Note 9)		
Members' investment		
Members' capital	467,555	478,055
Accumulated other comprehensive loss	(229,782)	(428,400)
Accumulated deficit	(352,274)	(368,200)
Total members' investment	(114,501)	(318,545)
Total liabilities and members' investment	\$ 1,915,175	\$ 1,945,399

161 SCC FS(2009)

d 損益計算書

	2009	2008
Revenue		
Toll revenue	\$ 63,600	\$ 62,312
Lease revenue	38	36
Total revenue	<u>63,638</u>	<u>62,348</u>
Operating expenses		
Salaries and wages	1,994	1,840
Operations overhead	613	651
Routine repairs and maintenance	1,376	1,404
Toll collection expenses	2,231	2,381
Other office and administrative expenses	2,018	2,900
Insurance	1,456	1,606
Depreciation and amortization (see Note 2)	24,908	21,554
Total operating expenses	<u>34,596</u>	<u>32,336</u>
Operating income	29,042	30,012
Derivatives gain (loss)	81,397	(75,977)
Interest expense, net	<u>(94,513)</u>	<u>(97,220)</u>
Net income (loss)	<u>\$ 15,926</u>	<u>\$ (143,185)</u>

e キャッシュフロー計算書

	2009	2008
Cash flows from operating activities		
Net income (loss)	\$ 15,926	\$ (143,185)
Adjustments to reconcile net loss to net cash used in operating activities		
Amortization of deferred financing costs included in interest	713	713
Financial guaranty insurance premium expense	6,285	6,291
Depreciation of property and equipment	9,625	6,268
Amortization of concession rights	15,286	15,286
Loss on disposal of property and equipment	10	810
Net unrealized (gain) loss on hedging activities	(37,687)	128,728
Financing components of derivatives	(66,052)	(62,778)
Changes to operating assets and liabilities		
Accounts receivable	(426)	222
Receivable from related parties	(367)	(221)
Prepaid expenses and security deposits	106	(105)
Accounts payable	(555)	(192)
Accrued other liabilities	137	(1,759)
Due to related parties	20	226
Accrued interest	3,708	5,302
Net cash flows used in operating activities	<u>(53,271)</u>	<u>(44,394)</u>
Cash flows from investing activities		
Purchase of property and equipment	(883)	(3,945)
Change in restricted cash and cash equivalents and cash reserve accounts	2,854	(3,110)
Net cash flows provided by (used in) investing activities	<u>1,971</u>	<u>(7,055)</u>
Cash flows from financing activities		
Financial guaranty insurance premium paid	(3,228)	(3,235)
Financing derivatives	66,052	62,778
Distributions and return of capital	(10,500)	(8,075)
Repayment of subdebt	(1,036)	-
Net cash flows provided by financing activities	<u>51,288</u>	<u>51,468</u>
Net change in cash	(12)	19
Cash		
Beginning of year	60	41
End of year	<u>\$ 48</u>	<u>\$ 60</u>
Supplemental disclosure of cash flow information		
Cash paid during the year for interest and swaps	<u>\$ 39,357</u>	<u>\$ 33,029</u>
Supplemental disclosure of non-cash financing activities		
Purchase of property and equipment under liabilities	<u>\$ 25</u>	<u>\$ 261</u>
Net unrealized gain (loss) on hedging activities	<u>\$ 198,618</u>	<u>\$ (351,859)</u>
Conversion of interest to additional subordinated debt	<u>\$ 216</u>	<u>\$ 2,781</u>

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

イ. 運営状況

a 需要見込み

発注側の技術アドバイザーの **Wilbur Smith Associates** によると、シカゴ・スカイウェイの車両通行量は 1983 年から 2003 年の間は平均年 4.5%、1993 年から 2003 年の 10 年間では平均年 6.2%増加してきた。シカゴ市により 2004 年までに行われた大規模更新プログラムを行う際の予測では、この増加傾向がその後も継続すると予測されていた。乗用車の料金収入は、1983 年から 2003 年までの間年 8.5%増加し、2003 年の乗用車の料金収入は年間約 3,200 万ドルであった。¹⁶²

米国交通省のレポート¹⁶³によると、長期間の運用実績・通行料収入の推移が明らかであったことで、事業者が需要見込みに安心感を持ちやすかったとされている。

b 実績

米国交通省レポート¹⁶⁴によると、コンセッション期間の開始後 1 月から 11 月までの実績は、料金は 2 月値上げされたにもかかわらず、通行量の減少は従来の 0.3 パーセントにとどまり、通行量収入は 25%増加したとのことである。これは、当初の需要見込みを上回るものであったとされている。

マッコーリーの公表情報¹⁶⁵によると、過去数年間の実績は以下のとおり。交通量はほぼ横ばいで推移しており、近年やや減少傾向にある。

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (半期分)
交通量								
通行台数(台/日)	47,732	48,087	48,422	50,393	49,403	44,721	47,296	42,134
財務状況(百万\$)								
料金収入	39.716	41.140	50.430	56.198	53.238	62.312	63.600	27.778
その他収入	0.054	0.051	0.049	0.042	0.036	0.036	0.038	0.110
運営費用	11.417	12.213	11.692	10.992	11.026	9.973	9.702	4.557
運営 EBITDA	28.353	28.978	38.787	45.248	42.248	52.375	53.936	23.331
EBITDA マージン	71%	70%	77%	80%	79%	84%	85%	84%

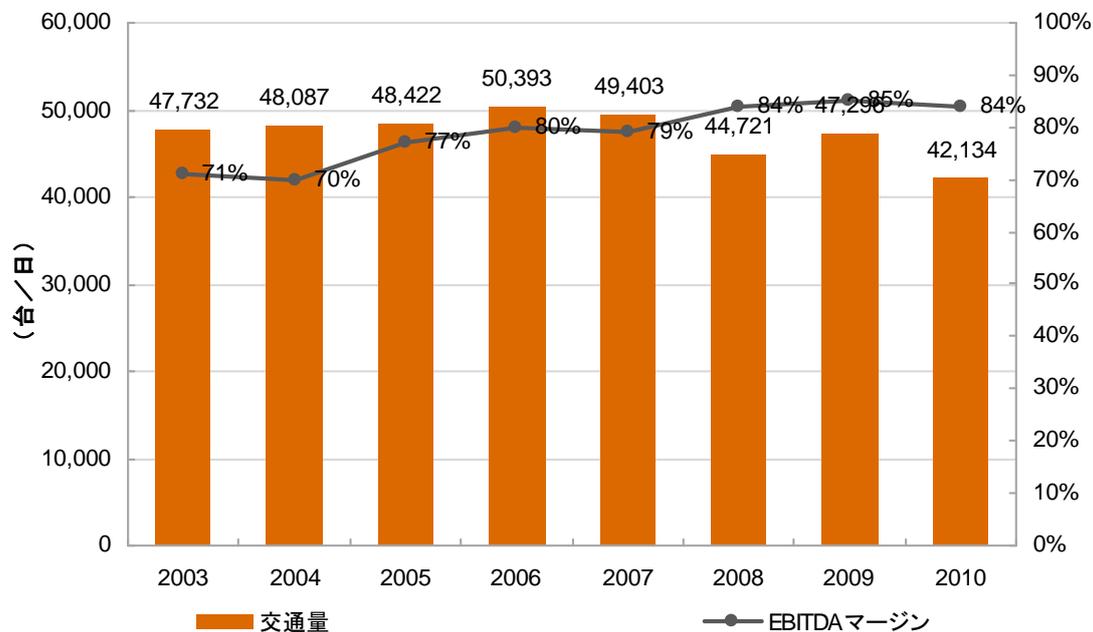
出典:MAR(2010)、MIG(2008)

162 DealogicDB

163 USDOT(2008)

164 USDOT(2007) p.3-44

165 MAR(2010)、MIG(2008)



c 料金設定

- ・ ピークの時間帯の交雑緩和のため、毎日午前 4 時から午後 8 時までの間、トラックや大型車は 40%の追加料金が課されるようになった¹⁶⁶。
- ・ 2005 年 2 月、料金の値上げがされた(夜間は事業契約における上限まで、昼間は交雑緩和の追加料金によりさらに割高に)。普通車は従来 2.00ドルだったものが 2.5ドルになった¹⁶⁷。
- ・ 2010 年 10 月時点の料金設定は以下のとおり¹⁶⁸。

	4 a.m. - 8 p.m.	8 p.m. - 4 a.m.
2 軸車	\$3.00	\$3.00
3 軸車	\$7.60	\$5.40
4 軸車	\$10.10	\$7.20
5 軸車	\$12.60	\$9.00
6 軸車	\$15.20	\$10.80
7 軸以上	\$17.70	\$12.60

166 USDOT(2007) p.3-42

167 USDOT(2007) p.3-42

168 Skyway(HP)

ウ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

- ・ 米国交通省レポート¹⁶⁹によると、従来は、料金収受は現金のみにより行われていたが、コンセッション導入に伴い ETC システムが導入された。料金所での待ち時間(ピーク時 15 分)が解消されたとされている。

エ. 発注者への影響

- ・ 発注者であるシカゴ市の、本事業の対価の使用用途は以下のとおりであった¹⁷⁰。

4.65 億ドル	スカイウェイの未払い負債の返済
3.90 億ドル	シカゴ市のその他の負債の返済
5 億ドル	長期積立金勘定の設立
3.75 億ドル	中期年金勘定の設立
1 億ドル	シカゴ市の様々なプログラムの資金 (住宅暖房の支援、障害者の住宅改修に対する支援等)

オ. その他、運営開始後の情報

- ・ 米国交通省レポート¹⁷¹によると、これまでのところ、施設の維持管理は良くなされており、処理能力を向上させ、修繕を減らすための設備投資が行われているとのことである。また、ETC 導入前に比べて利用者の待ち時間が短縮したとされている。契約締結 1 年を記念した記者会見において、シカゴ市長は「期待を上回る成果が上がっている。」とコメントしているとのことである。
- ・ 米国交通省レポート¹⁷²によると、事業者は、2006 年から 2007 年にかけて 6,000 万ドルをかけて更新を行うことを計画していたとのことである。この内訳には、19 の橋の改良、4 マイルにわたる道路表面の再舗装、ETC レーンを設けることを含めた交通の流れをよくするための料金所の再編成などが計画に含まれる。

169 USDOT(2007) p.3-42

170 USDOT(2008)

171 USDOT(2007) p.3-48,50

172 USDOT(2007) p.3-40

2. インディアナ有料道路 Indiana Toll Road

事業分野	有料道路(既存)	
発注者	インディアナ州交通省	
事業者	Indiana Toll Road Concession Company LLC(出資者:Cintra、Macquarie)	
事業概要	既存の有料道路を事業者に長期リースし、運営・維持管理・更新を事業者が実施する事業。発注者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資(リース対価等)を全て利用料金で回収する。料金設定は事業契約に従い事業者が行う。	
事業類型	リース・独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 :リース対価 38.5 億ドル
事業期間	2006 年契約 コンセッション期間 75 年間	
事業規模	リース対価(初期一括払)38.5 億ドル	
資金構成	民間資金 100%	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ シカゴ・スカイウェイと同様に、供用開始が古く、有料道路として利用実績が明らかであった事例。 ・ シカゴ・スカイウェイと事業スキームがほぼ同じである。主な相違点は非競合条項が設けられている点である。本事業ではシカゴ・スカイウェイと異なり、発注者が、本事業の競合にあたる施設の建設を行ってはならないという非競合条項が契約条件に盛り込まれている。 ・ 供用開始後の交通量は減少傾向にある。 	

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

インディアナ州交通省

イ. 事業者

Indiana Toll Road Concession Company LLC (Indiana Toll Road Concession Holdings,LLC

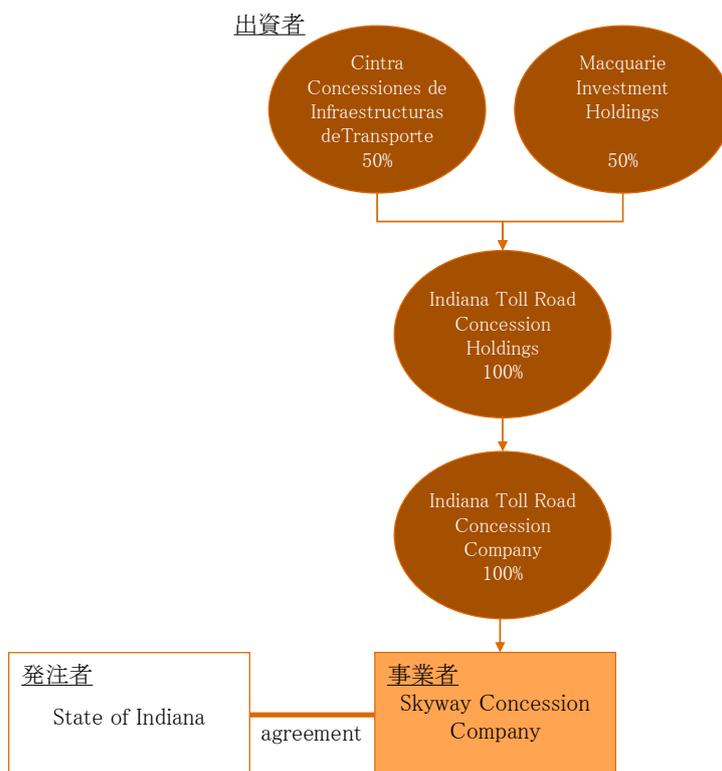
((Statewide Mobility Partners LLC が 100%所有する)が 100%所有する)

出資者(Statewide Mobility Partners LLC の)

Macquarie Infrastructure Group and Macquarie Infrastructure Partners 50%

Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte 50%

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



ウ. 事業費

38.5 億 USドル

- ・ 事業者からインディアナ州に対して、38.5 億 USドルが一括で支払われた。

a 事業者の事業費の算定の考え方

- 事業者の財務諸表¹⁷³によると、事業者は、インディアナ州に支払った**38億ドル**と、コンセッション契約に係るその他直接コスト**2,367.4**万ドルを以下のように計上している。

コンセッション権	302,706.6 万ドル
橋・道路	68,031.3 万ドル
建築物	2,294.0 万ドル
土地の借地権	8,553.0 万ドル
車両	388.0 万ドル
機械設備	289.5 万ドル
関連する備品、オフィス備品	49.0 万ドル
原料費(塩・燃料)	56.0 万ドル
	382,367.4 万ドル

b 発注者側の事業費の算定の考え方

発注者側のアドバイザー Crowe Chizek and company LLC は、事業契約に先立ち 2006 年 3 月にプロジェクト価値の評価を行っている¹⁷⁴。その際のプロジェクト価値(75 年間のキャッシュフローの正味現在価値)は 19.2 億ドルと、落札金額の約半分程度であった。

算定方法は、将来のキャッシュフローを現在価値に割り戻す方法が取られ、割引率は 6%であった。

エ. 事業期間

2006 年 6 月から 2081 年までの 75 年間

オ. 分野・対象施設

有料道路(既存)。

オハイオ州境からイリノイ州境までを結ぶ全長 157 マイル(約 253 キロ)の有料道路。オハイオ州側ではオハイオターンパイクに、イリノイ州側ではシカゴ・スカイウェイに接続する。片側 2~3 レーン。レストランやガソリンスタンドを有する。

供用開始は 1956 年。従来はインディアナ州交通省により運営・維持管理が行われていた。

173 SMP FS(2006) p.11

174 State of Indiana(FA)



出典:Macquarie(HP)

カ. 事業実施場所

アメリカ合衆国インディアナ州北部



出典:Macquarie(HP)

② 事業スキーム

本事業はシカゴ・スカイウェイと同じ法務アドバイザー・財務アドバイザーがイリノイ州のアドバイザーであり、契約書も大部分はシカゴ・スカイウェイと同様の規定がなされている。主な相違点は以下である。

- ・ シカゴ・スカイウェイには「非競合条項」がないのに対し、本事業では「非競合条項」が設けられている。
- ・ 本事業では、料金設定に関する制限が後から追加され、それに係る事業者の減収分は州が事業者に補填することとなった。

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は事業契約¹⁷⁵による。

175 State of Indiana(agreement)

ア. 施設所有

施設は州が所有し、事業期間の間事業者に対してリースを行う。事業者は事業期間終了後州に返還する。

事業者の財務諸表¹⁷⁶によると、事業者が事業契約により取得している権利は以下のように表現されている。シカゴ・スカイウェイとの違いは、コンピューターソフト・ハード、本事業に関連する備品について、シカゴ・スカイウェイは使用権となっているものが所有権となっている。

- ▶ インディアナ有料道路に係る道路・橋、オフィスや料金所等の建築物の使用権
- ▶ インディアナ有料道路に係る土地の借地権
- ▶ 有料道路運営のために使用するコンピューターソフト・ハード、本事業に関連する備品の所有権
- ▶ 有料道路を運営するコンセッション権

イ. 業務範囲、リスク分担

- ・ 事業者は警察業務以外の運営・維持管理のすべてに対して責任を負う。
 - ▶ 事業者は、発注者が定めた運営・維持管理に関する要求水準を遵守しなければならない。
 - ▶ 警察業務はインディアナ州警察が行い、その費用は事業者が負担する(年間 600 万ドル)。
 - ▶ 州が本事業に対して不利益な事項を行った場合は、事業者は州から賠償の支払いを受けるか、事業契約を終了して州からコンセッション事業費の支払いを受けるかをすることができる。
 - ▶ フォースマジュール(インディアナ有料道路に物理的な損害や破壊が生じ、本有料道路が高速道路としての目的を供さない状態が継続するとき、または 120 日以上料金徴収が停止状態となり、コンセッション事業者の株式の市場価格に悪影響となる場合等)については、事業者はフォースマジュールが生じなかった場合の財務状態にまで回復するまで、事業契約の規定を超えて料金設定を上げるか契約期間を一定期間延長することができる。
- ・ 事業者は、事業期間にわたり自らの費用負担により本道路にかかるすべての施設の更新を行う。
- ・ 事業者は、事業契約にて定められた以下の投資を事業開始後 4 年間の間に行う。
 - ▶ 本道路の全体にわたって ETC を導入すること
 - ▶ MP(マイルポスト)18.5 から 20.3 の間に追加レーンを整備すること
 - ▶ MP14.0 から 15.0 の間に追加レーンを整備すること

176 SMP FS(2006) p.10

- MP10.6 から 14.0 の間に追加レーンを整備すること
- ・ 事業者は全ての料金収入と、レストランやガソリンスタンドからの賃貸収入を得る権利を有する。収入を事業者と発注者で共有するような条件はない。
- ・ 州は、上記以外の全ての収入(命名権の売却、公共施設の設置、広告の設置等による収入等を含む)を得る権利を有する。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

事業者は、事業期間中料金設定権を有する。料金設定に係る事業契約の規定¹⁷⁷は以下のとおりである。

- ・ 事業者が設定できる行うことができる料金設定の上限が規定されている。課金は 2 つの区間に分かれており、また通行料と通行マイルあたりの料金が課せられるが、そのうち 1 区間の通行料の上限設定は以下のとおり。

➤ 通行料設定の上限(2010 年 6 月まで)

	~2007.3.31	2007.4.1 ~ 2008.3.31	2008.4.1 ~ 2009.3.31	2009.4.1 ~ 2010.6.30
2 軸車	\$8.00			
3 軸車	\$9.20	\$9.90	\$10.70	\$11.77
4 軸車	\$13.78	\$17.40	\$21.01	\$24.63
5 軸車	\$17.90	\$22.60	\$27.30	\$32.00
6 軸車	\$21.04	\$26.56	\$32.08	\$37.61
7 軸以上	\$39.06	\$49.32	\$59.57	\$69.83

- 2010 年 6 月 30 日は、値上げの上限は以下のうち最も大きいもので料金改定をすることができる。
 - ◇ 年 8.2%/CPI/GDP の伸び
- 2011 年 6 月 30 日以降は、値上げの上限は以下の基準のうち最も大きいもので料金改定をすることができる。
 - ◇ 年 2%/CPI/GDP の伸び
- ・ 2006 年 4 月 12 日に、事業契約に料金改定の制限に係る以下の条項が追加された。これらの条項による減収分(事業者が計画していた料金設定を適用した場合の料金収入と料金改定の制限条項に従った料金設定による料金収入の差額)はインディアナ州が事業者に補填する。
 - 料金凍結期間の間(ETC の完全導入もしくは事業開始から 2 年のうち早い期日まで)は、乗用車の料金はコンセッション開始以前(2006 年 1 月 26 日時点の料金、4.65ドル。なお、

177 State of Indiana(agreement) schedule7.1 Tolling Regulation

この後公募直前に乗用車については **72%**、貨物車については **120%**の値上げが行われた)に据え置く。

- ETC を使う乗用車については、**2016** 年までの間 **40%**の割引を行う。
- ETC が導入されるまで、通勤者割引カードを継続する。

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

事業者からインディアナ州に対して、初度一括で支払われた。
その他、事業期間中の支払いはない。

b 事業者の収入

道路の料金収入と、レストランやガソリンスタンドからの賃貸収入

オ. 独占条件に係る主な規定

- ・ 非競合条項を含む。州は本道路の両側 **10** マイル以内に **20** マイル以上連続する新規のインターステート規格の高速道路を建設した場合、それは「州による不利益な措置」に該当するとし、州は事業者の減益分に相当する賠償を行う義務を負う。

カ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

- ・ 以下の場合を除き、事業者の株式は譲渡が禁止されている。
 - 州が認めた場合
 - 被譲渡候補者が本事業契約の事業者の権利義務全てを果たすことで州と合意した場合

キ. 従前の従業員の扱いに関する規定

- ・ 事業者は、元々本有料道路で働いていた従業員について、事業者の元で働くことを希望する者については事業契約までに面接を行うとされている。
- ・ なお、米国会計検査院のレポート¹⁷⁸によると、州担当官にヒアリングをしたところ、約 **550** 名の従業者全てが事業者の面接を受け、その **85%**が従前と同等もしくは高い賃金で事業者に移籍し、それ以外は州の中での配置転換により雇用を継続されたとのことである。

ク. 契約解除に関する主な規定

- ・ 州は、事業契約に規定されている条件以外の州の都合による契約解除権を有さない。

178 GAO(2008) p.48

- ・ 事業者の債務不履行要件として規定されているものには以下のようなものがある。契約不履行時の対応は契約解除、事業者の費用負担による改善、有料道路の閉鎖、州が採りうるその他の改善策とされている。
 - 事業契約に規定されている条項に従わなかった場合
 - 譲渡制限条項に違反した事業者の株式の譲渡
 - 紛争解決機関に提出した事項に係る裁定に従わなかった場合
 - 倒産、差し押さへの執行、本有料道路への担保権の設定等
- ・ 州に対する債務不履行要件として規定されているものには以下のようなものがある。契約不履行時の対応は契約の解除、法による権利行使または改善、損失回収の追及。
 - 事業契約に規定されている条項に従わなかった場合
 - 差し押さへの執行、州が作った債務による担保権の設定等
- ・ 事業者は、州が本事業に対する不利益な事項(**Adverse Action**)を行った場合も、契約を解除することができる。
- ・ 州が本事業に対する不利益な事項を行った場合、州が債務不履行を行った場合、その他事業者の債務不履行によらない理由で解除された場合は、州は事業者に対し、以下の支払いを行う。
 - 事業権の公正市場価値にあたる金額
 - 解除等により事業者が生じた費用・経費

ケ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

- ・ 事業契約の終了もしくは州への返還にあたっては、事業者は本有料道路と、その他全ての無形・有形資産を、すぐ使える、良好な、手入れ・修繕された状態で (**in good order, condition and repair**)、運営の基準にかなった適度 (**reasonable in accordance with the applicable Operating Standards**) な状態で州に完全に引き渡す。
- ・ 事業者が所有する、本有料道路の建設に係る全ての設計図、図面、仕様書、規範や、施工完成時の図面は全て州の所有となる。
- ・ 事業者は、本有料道路の料金収入に係る全ての記録・文書を州に引き渡す。
- ・ 事業者は、事業期間終了 5 年前に、終了前 5 年間の資本改良に必要な額の信用状を開設しなければならない。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備	—	—	

資金調達		○	
需要リスク		○	州の非競合条項あり。
料金設定権限		△	事業契約に従う
料金徴収		○	
運営		○	運営・維持管理に関する要求水準を遵守する必要あり。 州による不利益な事項が生じた場合は、州による賠償・契約解除の選択が可能。 フォースマジュールの際には期間延長が認められる
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

2005年9月28日に、インディアナ州は公募を開始した。10月26日に11者の応募者のうち5者が資格審査を通過した。資格審査では、技術面、資金面での審査が行われた。資格審査を通過した者に対して、2006年1月に入札が行われた。入札の際の審査基準は、リース契約に対する金額のみであった。CintraとMacquarieのグループが事業者を選定された。

州が公表している募集要項¹⁷⁹及び事業者の提案¹⁸⁰によると、資格審査時の審査項目は以下のとおり。

①技術面の能力

運営・維持管理、顧客サービス、安全性の観点から提案が技術的な能力を適切に満たすことを審査する。

②資金面の能力

提案金額を支払う資金面の能力、融資調達能力の観点から提案が資金面の能力を適切に満たすことを審査する。

なお州は、調達手続きに先立ち、より入札価格を高くすることを目的として、料金の値上げを行った(乗用車72%、貨物車120%)とされている¹⁸¹。

2005年	インディアナ州知事が、インディアナ州財務局に、本道路を民間事業者でリースすることを検討するよう指示
2005年9月28日	公募開始
2005年10月26日	11者が参加表明、5者が資格審査を通過。 (技術面、資金面の的確性の審査)

179 State of Indiana(RFP)

180 State of Indiana(bid)

181 USC(2007) p.16

2005 年 10 月下旬	資格審査通過者と秘密保持契約を締結
2005 年 11 月～12 月	デューデリジエンス期間
2006 年 1 月 20 日	最終入札により、Cintra と Macquarie のグループが事業者に決定。 最終的な入札に参加したのは以下の4者
	・ Chintra Macquarie グループ 38 億ドル
	・ Babcock & Brown 28.4 億ドル
	・ Itinere Infraestructuras S.A. 25.2 億ドル
	・ Kwame Parker 19 億ドル
	(支払い金額により審査)
2006 年 4 月 12 日	州と事業者は事業契約を締結
2006 年 6 月 29 日	事業者が州に 38 億ドルを一括で支払い

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

資金調達は、40.63 億ドルの融資と、7.7 億ドルの株主資本からなる。

融資は 32.48 億ドル、1.5 億ドル、6.65 億ドルの 3 つのトランシェからなり、いずれも 9 年間のタームローンである。レンダーは Banco Bilbao Vizcaya Argentaria SA、Banco Santander Central Hispano SA、Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid、BNP Paribas、DEPFA Bank、RBS Securities Corporation、Dexia Crédit Local。

なお、事業契約によると、事業者は事業者以外の者の財産(事業者の財産として、事業者の出資金、手持現金、預金等を例示)に借地抵当を設定することはできないと既定されている。また、事業者のコンセッション権の一部もしくは全てに抵当を設定すること等は、禁止されていない。抵当権者は、抵当権を実行すると、事業者のコンセッション権の移転を受けることができる。ただしこのような場合、州はその抵当の受戻権を買い取ることができることとされている。

	\$	48.33341 億	資金調達総額
1)	\$	32.48341 億	タームローン(9 年間)
2)	\$	1.5 億	タームローン(9 年間)
3)	\$	6.65 億	タームローン(9 年間)
4)	\$	7.7 億	株主資本

イ. 事業者の会計処理

本事業の事業者の出資者はシカゴ・スカイウェイと同じであり、基本的にはシカゴ・スカイウェイと同様の考え方で会計処理されている。

事業者の財務諸表¹⁸²によると、事業者から州に一括で支払われた 38 億ドルは、事業者の資産に計

182 SMP FS(2009) P.6-7

上されている。「固定資産」として有形資産と、「コンセッション権」として無形資産に割り振られている。その考え方として以下のような説明がある。

- ・ 事業者は、本事業のリースには、EITF01-08 のガイダンスによるリース (**Determining Whether an Arrangement Contains a Lease**) に該当するものがあるとしている。すなわち、本事業契約により、原資産・設備を運営する権利が事業者にもたらされ、事業者が資産・設備の運営に係る財務リスクを取る。
- ・ 事業者はまた、本事業のリースには、FAS13 の「リース会計」によるキャピタルリースとみなすべきリース契約も含まれるとしている。なぜなら、本事業の事業期間はリース対象資産の経済的耐用年数の 75% を超えたものであるためである。

固定資産 (**Property and Equipment**) には、リースされた橋・道路・建物・その他の運営に係る備品、土地の使用権、リースされた物件の改善部分等を含む。以下の耐用年数で償却されて減価償却費が計上されている。2009 年 12 月 31 日に公表された最新の財務諸表では、7,462.3 万ドルが計上されている。

橋・道路	25 年から 28 年
建物	21 年
土地の使用権	リース期間 (75 年)
車両	5 年
機械設備	2 年から 5 年
備品	3 年から 7 年

コンセッション権は、残存価値なしで 75 年の定額法により償却されて減価償却費が計上されている。2009 年 12 月 31 日に公表された最新の財務諸表では、以下のように計算され、4,040 万ドルが計上されている。

	2009 年	2008 年
費用	\$3,026,817	\$3,026,817
償却累積額	\$141,257	\$100,900
正味簿価	\$2,885,560	\$2,925,917

(単位:1,000ドル)

2009年12月31日付の最新の財務諸表は以下のとおり。

c 貸借対照表(単位:千ドル)

	2009	2008
Assets		
Current assets		
Cash	\$ 204	\$ 236
Restricted cash and cash equivalents	7,773	3,561
Accounts receivable, net of allowance for doubtful accounts of \$20 and \$43 as of December 31, 2009 and 2008, respectively	9,347	7,896
Receivable from related party	245	43
Prepaid expenses and other current assets	2,985	2,027
Current portion of toll freeze deposit	14,501	13,054
Total current assets	<u>35,055</u>	<u>26,817</u>
Property and equipment		
Bridges and roads	919,962	886,497
Machinery and equipment	9,595	9,543
Tools	288	278
Furniture and fixtures	448	442
Computers and office equipment	5,451	3,607
Vehicles	3,125	2,818
	938,869	903,185
Less accumulated depreciation (see Note 2)	<u>(123,087)</u>	<u>(88,838)</u>
	815,782	814,347
Projects in progress	154,973	113,606
Net property and equipment	970,755	927,953
Advance payments to contractors	11,950	20,392
Concession rights, net of amortization of \$141,257 and \$100,900 as of December 31, 2009 and 2008, respectively	2,885,560	2,925,917
Deferred financing costs, net of amortization of \$30,952 and \$22,140 as of December 31, 2009 and 2008, respectively	48,482	57,294
Long-term toll freeze deposit	31,299	46,906
Restricted cash and cash equivalents, long-term	20,921	51,280
Total assets	<u>\$ 4,004,022</u>	<u>\$ 4,056,559</u>
Liabilities and Members' Investment		
Current liabilities		
Accounts payable	\$ 6,072	\$ 9,238
Due to related parties	1,526	1,253
Current portion of accrued other liabilities	3,127	11,742
Deferred revenues	876	1,310
Current portion of due to IFA	14,501	13,054
Total current liabilities	26,102	36,597
Accrued other liabilities, long-term	6,835	-
Customers' deposits	651	775
Due to IFA	31,299	46,906
Derivative liability	896,969	1,925,966
Long-term debt	3,613,192	3,539,941
Total liabilities	<u>4,575,048</u>	<u>5,550,185</u>
Commitments and contingencies (Note 12)		
Members' investment		
Members' capital		
One hundred units at \$20 par value	2	2
Additional paid-in capital	702,856	702,856
Accumulated other comprehensive loss	(596,331)	(1,518,929)
Accumulated deficit	(677,553)	(677,555)
Total members' investment	<u>(571,026)</u>	<u>(1,493,626)</u>
Total liabilities and members' investment	<u>\$ 4,004,022</u>	<u>\$ 4,056,559</u>

d 損益計算書

	2009	2008
Revenue		
Toll revenue	\$ 149,642	\$ 147,491
Lease and other revenue	8,758	7,994
Total revenues	<u>158,400</u>	<u>155,485</u>
Operating expenses		
Salaries and wages	4,050	4,745
Operations overhead	6,453	6,398
Routine repairs and maintenance	8,322	9,079
Toll collection expenses	10,278	10,974
Other office and administrative expenses	4,587	5,715
Insurance	1,412	1,345
Depreciation and amortization (see Note 2)	74,623	68,954
Total operating expenses	<u>109,725</u>	<u>107,210</u>
Operating income	48,675	48,275
Derivative gain (loss)	209,040	(209,484)
Interest expense, net	<u>(257,713)</u>	<u>(244,199)</u>
Net income (loss)	<u>\$ 2</u>	<u>\$ (405,408)</u>

e キャッシュフロー計算書

	2009	2008
Cash flows from operating activities		
Net income (loss)	\$ 2	\$ (405,408)
Adjustments to reconcile net loss to net cash used in operating activities		
Amortization of deferred financing costs included in interest	8,812	8,813
Depreciation of property and equipment	34,265	28,596
Amortization of concession rights	40,357	40,358
Loss on disposal of property and equipment	35	401
Net unrealized (gain) loss in hedging activities	(106,399)	303,442
Changes to operating assets and liabilities		
Accounts receivable	(1,451)	(3,351)
Prepaid expenses and other current assets	(958)	(568)
Accounts payable	(3,166)	162
Accrued other liabilities	1,970	(3,028)
Due to related parties	71	3,323
Deferred revenues	(434)	680
Customers' deposits	(124)	333
Net cash used in operating activities	<u>(27,020)</u>	<u>(26,247)</u>
Cash flows from investing activities		
Purchase of property and equipment	(72,410)	(110,625)
Change in restricted cash and cash equivalents	26,147	27,967
Net cash used in investing activities	<u>(46,263)</u>	<u>(82,658)</u>
Cash flows from financing activities		
Distributions and return of capital	-	(28,571)
Proceeds from Series B loan	4,800	27,500
Proceeds from Series C loan	68,451	110,200
Net cash flows provided by financing activities	<u>73,251</u>	<u>109,129</u>
Net change in cash and cash equivalents	(32)	224
Cash and cash equivalents		
Beginning of period	236	12
End of period	<u>\$ 204</u>	<u>\$ 236</u>
Supplemental disclosure of cash flow information		
Cash paid during the period for interest and swaps net of amounts capitalized	<u>\$ 147,840</u>	<u>\$ 144,326</u>
Supplemental disclosure of non-cash financing activity		
Purchase of property and equipment under liabilities	<u>\$ 3,483</u>	<u>\$ 7,233</u>
Net unrealized gain (loss) in hedging activities charged to other comprehensive income	<u>\$ 922,598</u>	<u>\$ (1,277,813)</u>

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

イ. 運営状況

f 需要見込み

- ・ 発注者側のアドバイザー Crowe Chizek and company LLC の財務分析¹⁸³によると、2001 年から 2005 年までの通行量の実績と、コンセッション期間中の通行量の予測は以下のとおりであることが分かっている。

2001 年から 2005 年までの年間通行量実績(百万台/年)

	2001	2002	2003	2004	2005
合計	52.4	55.1	53.2	54.0	54.7
乗用車	43.3	46.1	44.7	45.0	45.0
貨物車	9.1	9.0	8.5	9.0	9.7

コンセッション期間中の年間通行量予測(平均値)(百万台/年)

2006～2010	2011～2030	2031～2081
50.5	52.8	67.5

g 実績

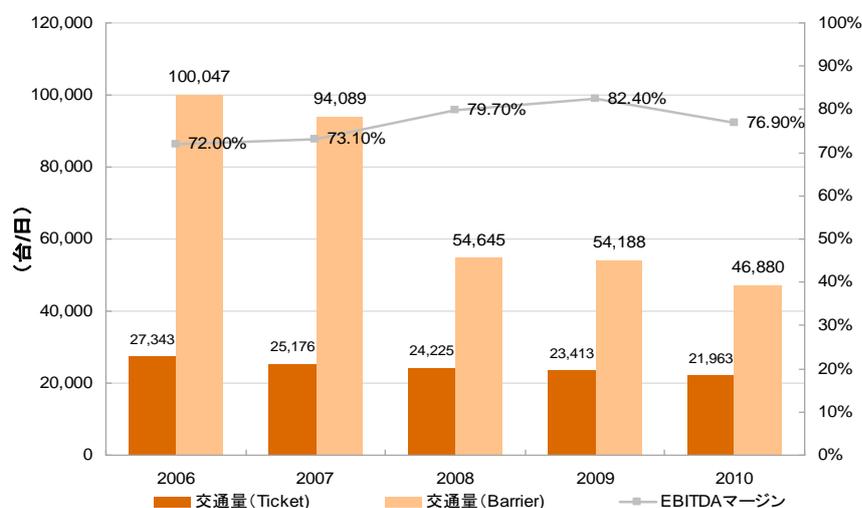
マコーリーの公表情報¹⁸⁴によると、過去数年間の実績は以下のとおり。見込みと異なり区間が分かれているため、単純な比較はできないが、2 区間を足し合わせても例えば 2006 年において年間 46.5 百万台であり、予測数値には届いていないように思われる。また、経年での推移を見ると、交通量は減少傾向にあり、Ticket 区間において 2010 年は 2006 年よりも約 20%減、Barrier 区間においては約 53%減となっている。

	2006 (半期分)	2007	2008	2009	2010 (半期分)
交通量					
通行台数(Ticket 区間) (台/日)	27,343	25,176	24,225	23,413	21,963
通行台数(Barrier 区間) (台/日)	100,047	94,089	54,645	54,188	46,880
財務状況(百万\$)					
料金収入	72.128	143.380	147.491	149.642	71.800
販売権等収入	3.229	7.569	7.586	7.886	4.033
その他収入	-	0.517	0.620	1.318	0.866
運営費用	21.066	40.724	38.083	35.538	17.691
運営 EBITDA	54.291	110.742	117.614	123.308	59.008
EBITDA マージン	72.0%	73.1%	79.7%	82.4%	76.9%

出典: MAR(2010)

183 State of Indiana(FA) p.5-7

184 MAR(2010)



h 料金設定

事業者の財務諸表、プロジェクトのホームページ等によると、ある区間(Ticket 区間の通行料設定の実績は以下のとおりである¹⁸⁵。いずれの車種においても、事業契約に定められている設定の上限までは上げられていない。

	コンセッション開始前(公募時、2005年9月28日)	2006年12月時点	2007年12月時点	2008年12月時点	2009年12月時点	2010年10月時点
2軸車	\$4.7	\$4.15	\$6.75	\$6.75	\$6.75	\$8.80
3軸車	\$8.9	\$7.75	\$8.50	\$9.00	\$10.00	\$12.90
4軸車	\$11.2	\$11.50	\$14.75	\$17.75	\$20.75	\$26.90
5軸車	\$14.6	\$15.25	\$19.00	\$23.00	\$27.00	\$35.20
6軸車	\$17.1	\$17.75	\$22.25	\$27.00	\$31.75	\$41.20
7軸以上	\$31.8	\$33.00	\$41.50	\$50.25	\$58.75	\$76.60

ウ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

事業者は、2008年4月に本道路の全体にわたりETCの導入を完了した¹⁸⁶。

エ. 発注者への影響

イリノイ州は、一括して支払われた事業費を、州全体の10年間にわたる道路の新設・保全事業プログラムに充てた¹⁸⁷。

185 SMP FS(2009), SMP FS(2008), SMP FS(2007), SMP FS(2006), Annual Report(2005), Indiana TR (HP)

186 Maquarie(HP)

187 GAO(2008) p.86

3. アトランタ水道

本事業は、学識者によるレポート¹⁸⁸においてコンセッション方式として紹介されている事例であったため、調査を実施した。しかしながら、調査の結果、コンセッション方式である事実を把握することができなかった。以下の調査結果からコンセッション方式ではなく、運営委託による事業と考えられる。

- 契約解除に係るレポート¹⁸⁹にて、委託費が倍増した等という分析があり、利用料ではなく委託費ベースの事業と考えられる説明がなされている。
- 米国の水道運営の事例商会のレポート¹⁹⁰において O&M の類型として書かれている。

4. シカゴ駐車メーターシステム(Chicago Metered Parking System)

事業分野	路上の駐車メーター(既存)	
発注者	シカゴ市	
事業者	Chicago Parking Meters, LLC (出資者: Morgan Stanley Infrastructure Partners, Allianz Capital Partners, Abu Dhabi Investment Authority)	
事業概要	シカゴ市の路上にある約 36,000 の駐車メーターと、18 の駐車場につき、事業者に譲渡をして運営・管理・維持管理・更新を事業者が実施する事業。事業者が設備を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資(市への支払い等)を全て利用料金で回収する。料金設定権は発注者が有する。	
事業類型	既存設備譲渡・独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 : 11.51 億ドル
事業期間	2009 年運営開始 コンセッション期間 75 年間	
事業規模	事業者から発注者への支払額(初期一括払)約 11.51 億ドル	
資金構成	不明	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設ではなく、路上の駐車メーター設備をまとめて事業者の事業として実施。 ・ 発注者が、本事業の競合にあたる設備の運営・運営許可を行ってはならないという非競合条項が契約条件に盛り込まれている。 ・ 本事業の価値について、事業者の算定は低いとの指摘が市議会やシカゴ監察官等からなされている¹⁹¹。市は、それを否定している¹⁹²。 	

188 Robin de la Motte「RWE-Thames profile」(2003) Public Services International Research Unit, University of Greenwich

189 Geoffrey Segal「What Can We Learn From Atlanta's Water Privatization」(2003) GEORGIA PUBLIC POLICY FOUNDATION

190「米国における水道事業の概要」(2006) 自治体国際化協会

191 Alderman(2008),OLO(2010)

192 Blair(2009 valuation)

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

シカゴ市

イ. 事業者

Chicago Parking Meters, LLC

出資者

2010年2月時点¹⁹³

Morgan Stanley & Co Inc の関係会社である Morgan Stanley Infrastructure GP LP がゼネラルパートナーを務める以下の 3 社(以下まとめて MSIP partnerships という。)

Morgan Stanley Infrastructure Investors LP	0.653%
Morgan Stanley Infrastructure Partners LP	11.415%
Morgan Stanley Infrastructure Partners A Sub LP	38.032%

MSIP partnerships と無関係の 2 つのインフラ投資会社が所有する以下の会社

Deeside Investments, Inc
2010年11月時点¹⁹⁴ 49.900%

Morgan Stanley Infrastructure Partners	50.1%
Allianz Capital Partners	24.9%
Abu Dhabi Investment Authority	25.0%

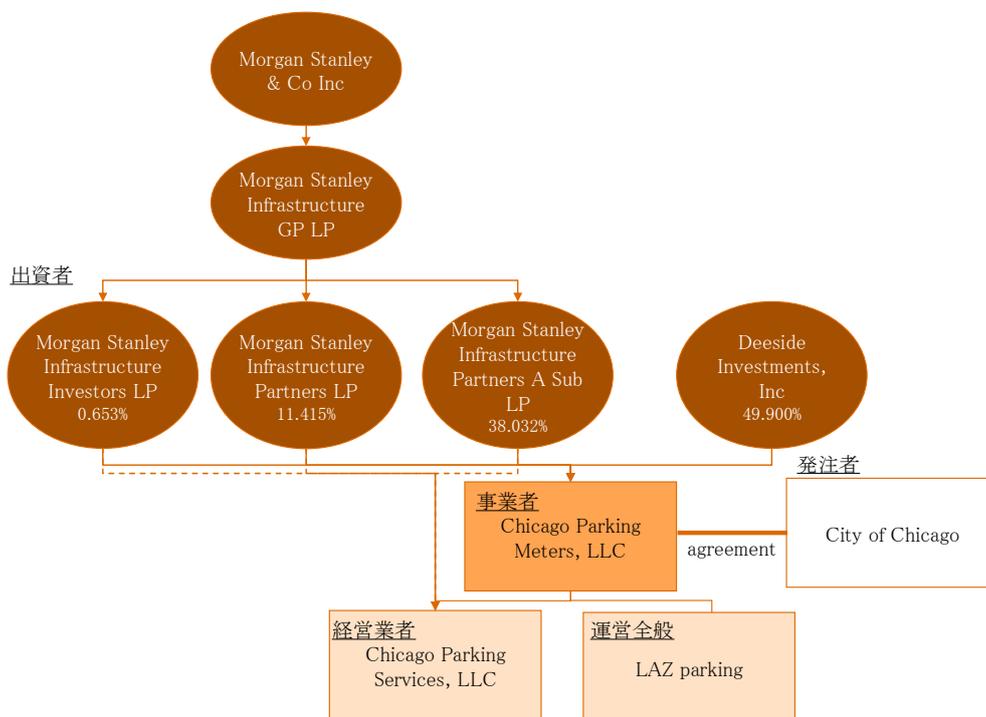
ウ. その他関係者

- ・ 事業者は、75 年間の事業期間の駐車メーターの運営・管理・維持管理・更新全般を LAZ parking に委託をしている。委託費は、運営収入の 0.5% である。事業者の最新の財務諸表の報告年度(2009年2月13日～2010年2月28日)の事業者から LAZ への支払い額は、378,060 ドルであった。
- ・ 事業者の経営は、MSIP partnerships が所有する Chicago Parking Services LLC が行っている。委託費はかかった費用の 110% である。事業者の最新の財務諸表の報告年度(2009年2月13日～2010年2月28日)の事業者からの支払い額は、788,388 ドルであった。

以上の関係を図示すると以下のとおりである。

193 CPM FS(2010) p.6

194 Moody's (2010.11)



エ. 事業費

11.51 億 USドル

- ・ 事業者からシカゴ市に対して、一括で支払われた。

a 事業者の事業費の算定の考え方

- ・ 事業者の財務諸表¹⁹⁵にて、以下のとおり記載されている。
 - 事業費の内訳は以下のとおり。

設備	\$ 5,100,000
無形資産	\$1,146,255,186

 調達額 **\$1,151,355,186**

- 事業契約の価値算定にあたっては収益アプローチ、特に超過収益法 (**excess earnings method**) によった。この手法によると、事業契約の価値は無形資産に記録される。超過収益法に基づき、システムの固定資産および事業契約により得た権利から得られると期待される経済的収益を見積もった。

195 CPM FS(2010) p.7

- 設備の価値算定にあたっては、費用アプローチによった。

b 発注者側の事業費の算定の考え方

市の財務アドバイザーは2009年6月に価値分析レポート¹⁹⁶を出している。この中で、市は最低落札価格設定に際して、プロジェクト価値を75年間で6.5億から12億と算定したとしている。

算定方法は、将来のキャッシュフローを現在価値に割り戻す方法が取られ、割引率はシナリオによって7.06%~10.4%であった。

なおこの前後において、発注者の事業費の算定について以下のような経緯があった。

- ・ 事業者決定後にシカゴ市議会は本事業の価値分析を行い¹⁹⁷、その価値を50.19億ドルと見積もっている(利ざや85%、割引率3%の前提で算定)。分析の中で、投資会社が見積もる際に適用する割引率が高すぎるために事業価値が低く算定されていると指摘をしている。
- ・ 市の財務アドバイザーは2009年6月に価値分析レポート¹⁹⁸を出し、その中で市議会の主張、前提、結論は正しくないとしている。
- ・ モンゴメリー郡議会監視局のレポート¹⁹⁹によると、シカゴ監察官は、以下の指摘を行っている。
 - 事業者が市に対して支払った額は、事業の本来の価値よりも9.74億ドル少ない。
 - 市議会は、予算不足を埋めるために金が必要という背景から市長が「早く、高くというプレッシャー」をかけたが、これに屈して賛成をするのではなく、独立して分析を行って代替案を検討すべきであった。

オ. 事業期間

2009年2月13日から75年間

市の公表資料²⁰⁰によると、75年間という設定は応募者からの要求によるものであり、その詳細は以下のとおりとのことである。

- ・ 通常、インフラプロジェクトへの融資期間は30年間である。
- ・ レンダーが、30年間で十分な料金収入を得られなかった場合に備えて10年間の「テイル」期間を要求。
- ・ 出資者が、リファイナンスによる回収額を増やすため、さらに最終10年間の追加を要求。
- ・ 加えて、市は応募者から、さらに25年間を追加することで、初期一括払いをする金額を増額する(期間延長分よりも多く増額)と強く示唆があった。

196 Blair(2009 valuation)

197 Alderman(2008)

198 Blair(2009 valuation)

199 OLO(2010)

200 City of Chicago(FAQ)

カ. 分野・対象施設

路上の駐車メーター(既存)。

シカゴ市の路上にある約 36,000 の駐車メーターと、18 の駐車場が対象。



(出典:City of Chicago(facts))

キ. 事業実施場所

アメリカ合衆国 イリノイ州 シカゴ市



(出典:CPM(HP))

② 事業スキーム

ア. 施設所有

駐車メーターの資産は市が事業者に譲渡する。事業期間終了後、事業者は市に駐車メーターシステムの資産をすべて引き渡す。

不動産の権利は、所有権、借地権そのほかいかなる権利も事業者に譲渡されない。18 の駐車場については、事業者には駐車メーターの運営のための使用权のみ認められる。

イ. 業務範囲、リスク分担

本事業の契約内容は以下のとおりである。特に注記が無い場合は、市公式記録²⁰¹による。

- ・ 事業者は、コンセッション期間の間、駐車メーターサービスを行うコンセッション・フランチャイズ権を付与される。
- ・ 事業者は駐車メーターシステムを使用・運営・管理・維持管理・修復する権利を付与される。なおその際、事業者は市が定めた要求水準を遵守しなければならない。
- ・ 市は、駐車メーターシステムの資産、負債のない状態で事業者に譲渡する。事業期間終了後、事業者は市に駐車メーターシステムの資産をすべて引き渡す。メーター設備は全て事業者が購入し、事業者が所有する。事業者は、市が定めた要求水準を遵守し、メーター設備の維持管理を行わなければならない。
- ・ 事業者は、事業期間にわたり駐車メーターにかかる全ての設備投資を行う。
- ・ 不動産の権利は、所有権、借地権そのほかいかなる権利も事業者に譲渡されない。18 の駐車場については、事業者には駐車メーターの運営のための使用权のみ認められる。
- ・ 事業者は、運営に係るすべてに対して責任・費用を負担する。
- ・ 事業者は、駐車メーターシステムから料金を徴収する。
- ・ 市は、他の駐車メータースペースの運用、他の駐車メータースペースに係るコンセッション契約(20年以内)の開始する権利を有する。
- ・ 駐車メーターはコンセッション対象メーターと、市が保留するメーターに分類されるが、前者についての収入は事業者が収受する権利を付与される。後者については市が収受する権利を有し、維持管理費として事業者に収入の15%が支払われる(事業者がこの分の収入を計算し、市に支払う)。
- ・ 市は、駐車メーターシステムに係る命名権、商業広告の設置権、その他料金収入以外の全ての収入を得る権利を有する。

201 City of Chicago(2008)

- ・ 事業者は、2011年までに全てのメーターに、キャッシュレス対応を行わなければならない。市の公表情報²⁰²によると、事業者は、本対応に係るコストを4,000～5,000万ドルと見積もっていることである。
- ・ 駐車メーターに係る規則・規定を制定・改定する権利は、市が有する。
- ・ 駐車メーターの料金、場所、運用時間を改定する権利、駐車メーターを増設(増設については上限あり)または撤去する権利は市が有する。
- ・ 市が要求水準を変更したり、不利益な事項にあたる事項をしたり、その他市の行動により事業者が補償すべき場合は、市は事業者に対して補償を行う。補償には以下が含まれる。
 - 損失(増加した運営費、資金調達費、投資・維持管理コストを含む)
 - 逸失利益

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

- ・ 駐車メーターの料金を設定・改定する権利は、市が有する。事業者はメーターの料金設定について、市の規定に従わなければならない。規定されている料金は以下のとおり。

	(参考)コンセッション開始前 ²⁰³	コンセッション開始後 ²⁰⁴				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Neighborhood Meters	\$0.25-\$0.75	\$1.00	\$1.25	\$1.50	\$1.75	\$2.00
Central Business District Meters	\$1.00	\$2.00	\$2.50	\$3.00	\$3.50	\$4.00
Loop Meters	\$3.00	\$3.50	\$4.25	\$5.00	\$5.75	\$6.50

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

事業者から市に対して、初度一括で支払われた。
その他、事業期間中の支払いはない。

b 事業者の収入

コンセッション対象メーターからの料金収入

オ. 独占条件に係る主な規定

- ・ 非競合条項を有する。市は、本事業に競合する公共駐車設備を運営したり、運営を許可したりしてはならないという規定²⁰⁵がある。

202 City of Chicago(FAQ)

203 Inspector(2009)p.14

204 City of Chicago(2008) p.10-12

205 City of Chicago(2008) p.67-68, Agreement Section 3.12

カ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

- ・ 以下の場合を除き、事業者の株式は譲渡が禁止されている。
 - 州が認めた場合
 - 被譲渡候補者が本事業契約の事業者の権利義務全てを果たすことで州と合意した場合

キ. 従前の従業員の扱いに関する規定

- ・ 従前の雇用者に係る規定は見あたらない。
- ・ なお市議会の分析²⁰⁶によると、従前の従業員は約 19 名であったが、すべて配置転換により対応したことである。

ク. 契約解除に関する主な規定

- ・ 市は、市の都合による契約解除権 (**terminate for convenience**) を有さない。
- ・ 事業者の債務不履行要件として規定されているものには以下のようなものがあり、この場合市は契約解除することができる。とされている。
 - 事業契約に規定されている条項に従わなかった場合
 - 譲渡制限条項に違反した事業者の株式の譲渡
 - 紛争解決機関に提出した事項に係る裁定に従わなかった場合
 - 倒産、差し押さえの執行、駐車設備への担保権の設定等
- ・ 市に対する債務不履行要件として規定されているものには以下のようなものがあり、この場合事業者は契約解除することができる。とされている。
 - 事業契約に規定されている条項に従わなかった場合
 - 差し押さえの執行、市が作った債務による担保権の設定、自発的な倒産行動
- ・ 事業者は、市が本事業に対する不利益な事項 (**Adverse Action**) を行った場合も、契約を解除することができる。
- ・ 市が本事業に対する不利益な事項を行った場合、市が債務不履行を行った場合、その他事業者の債務不履行によらない理由で解除された場合は、市は事業者に対し、以下の支払いを行う。
 - 事業権の公正市場価値にあたる金額
 - 解除等により事業者が生じた費用・経費

206 Alderman(2008) p.4

ケ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

- ・ 事業契約の終了もしくは市への返還にあたっては、事業者は駐車メーターと、その他全ての無形・有形資産を、すぐ使える、良好な、手入れ・修繕された状態で (**in good order, condition and repair²⁰⁷⁾**、運営の基準にかなった適度な状態 (**reasonable in accordance with the applicable Operating Standards²⁰⁸⁾**) で市に完全に引き渡す。
- ・ 事業者は、駐車メーターシステムに係る全ての記録・文書を市に引き渡す。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有		○	
新規施設整備	—	—	
資金調達		○	
需要リスク		○	市の非競合条項あり。
料金設定権限	○		
料金徴収		○	一部の駐車メーターの収入については、事業者が徴収の上 85% を市に支払う。
運営		○	運営・維持管理に関する要求水準を遵守する必要あり。 市により要求水準の改定、不利益な事項等が生じた場合は、市による補償が行われる。
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

市の公表情報²⁰⁹⁾によると、調達手続きは以下のとおり。

2008年2月8日に、シカゴ市は公募開始した。市は、資格審査への参加要請を150以上のインフラ投資会社に対して行った。3月14日に10者の応募者から参加表明を受けた。2者は書類不備のため失格となり、8社から応募者ごとに別々のプレゼンテーションを行い、6者が資格審査を通過した。

207 City of Chicago(2004) p.95 Article 16 Section 16.4 (i)

208 City of Chicago(2004) p.95 Article 16 Section 16.4 (i)

209 City of Chicago(facts)、City of Chicago(timeline)

資格審査を通過した者に対して、5月から9月の間にデューデリジェンス期間が設けられた。また、コンセッション契約について市と事業者で会合・電話会議が行われた。

2008年11月21日に入札が行われ、MacquarieとMorgan Stanleyの2者が参加した。12月1日に最終の入札が行われ、事業者がMorgan Stanleyのグループに決定した。事業者の最終入札額は11.56億ドル(11月21日の金額よりも1.48億ドル高い)であった。なお、Macquarieの入札額は11.19億ドルであった。

市の公表情報²¹⁰によると、市の財務アドバイザーによる入札額の予測金額は、6.5億ドル～12億ドルの間であり、市は最低落札価格を10億ドルに設定していた。

2008年2月8日	市が資格審査への参加要請を、150以上のインフラ投資会社に対して行った。
2008年3月14日	10者から資格審査に対する参加表明を受けた。 うち2者は書類不備のため失格となった。
2008年4月3日～8日	8者から、応募者ごとに別々のプレゼンテーションを受ける。
2008年4月8日	市は6者を、適格と確認した。 2者は非適格とされた。
2008年4月28日	1者(Avertis)が辞退(PA Turnpikeの入札のため)
2008年5月～9月	事業者によるデューデリジェンスの実施 コンセッション契約に関する市と事業者の会合・電話会議の実施
2008年8月14日	Worldwide Parkingが辞退(資金不足のため)
2008年9月17日	入札プロセスが公表され、入札日が10月24日とされた。
2008年10月8日	入札日が11月7日に延期された。
2008年10月9～15日	ACS/Lehman チームが辞退(資金不足のため。出資者を追加することを試みた。)
2008年10月28日	入札日が11月21日に延期された。
2008年11月21日	Cintraが入札に参加しない意向を表明
2008年11月21日	以下の応募者から初度の入札を受領 -Macquarie -Morgan Stanley
2008年12月1日	最終の入札を受領、落札者がMorgan Stanleyのグループに決定

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

事業契約によると、事業者は事業者以外の者の財産(事業者の財産として、事業者の出資金、手持現金、預金等を例示)に抵当を設定することはできないと既定されている。また、事業者のコンセッション権の一部もしくは全てに抵当を設定すること等は、禁止されていない。抵当権者は、抵当権を実行すると、事業者のコンセッション権の移転を受け、駐車メーターシステムの管理を行うことができる。ただしこのような場合、市はその抵当の受戻権を買い取ることができるかとされている。

210 City of Chicago(facts)

a 当初の資金調達

不明

b 2010 年 11 月 3 日

事業者は、6 億ドルの債券を発行した。ムーディーズの資料²¹¹によると、債券は駐車メーターの資産全てと事業契約によるコンセッション権を担保としているとのことである。

イ. 事業者の会計処理

- ・ 固定資産は主に駐車メーターであり、7 年間で定額法により減価償却を行っている。
- ・ 無形資産は、事業契約により得た権利であり、75 年間で定額法により減価償却を行っている。
- ・ 事業者の最新の財務諸表²¹²にて、固定資産として 32,721,940 ドル、無形資産として 1,130,334,975 ドルが計上されている。

2010 年 2 月 28 日付の最新の財務諸表²¹³は以下のとおり。

a 貸借対照表

Assets	
Current assets:	
Cash and cash equivalents	\$ 11,387,868
Interest rate swaps	19,670,327
Other current assets	<u>499,289</u>
Total current assets	31,557,484
Fixed assets net of accumulated depreciation of \$2,428,572	32,721,940
Intangible assets net of accumulated amortization of \$15,920,211	1,130,334,975
Prepaid rent	<u>2,299,113</u>
Total assets	<u>\$ 1,196,913,512</u>
Liabilities and Members' Equity	
Liabilities:	
Current liabilities:	
Accounts payable	\$ 1,172,180
Due to affiliate	1,445,209
Other current liabilities	<u>1,052,073</u>
Total current liabilities	<u>3,669,462</u>
Total liabilities	3,669,462
Members' equity	<u>1,193,244,050</u>
Total liabilities and members' equity	<u>\$ 1,196,913,512</u>

211 Moody's (2010.11)

212 CPM FS(2010) p.7

213 CPM FS(2010) p.7

b 損益計算書

Income:	
Parking meter revenues	\$ 56,364,393
Total income	<u>56,364,393</u>
Cost of goods sold:	
Credit card fees	2,422,528
Parking tax	119,745
Total cost of goods sold	<u>2,542,273</u>
Gross profit	<u>53,822,120</u>
Expenses:	
Administrative management costs	8,245,382
General administrative costs	3,993,433
Operating expenses	8,033,511
Amortization of intangible assets	15,920,211
Depreciation	6,380,607
Start-up expenses	3,209,467
Management fees – affiliate	788,388
Total expenses	<u>46,570,999</u>
Net operating income	<u>7,251,121</u>
Other income:	
Gain on interest rate swaps	19,670,327
Gain on sale of fixed assets	175,479
Other income	29,936
Total other income	<u>19,875,742</u>
Net income	<u>\$ 27,126,863</u>

c キャッシュフロー計算書

Operating activities:	
Net income	\$ 27,126,863
Adjustments to reconcile net income to net cash provided by operating activities:	
Depreciation	6,380,607
Amortization of intangible assets	15,920,211
Gain on interest rate swaps	(19,670,327)
Gain on sale of fixed assets	(175,479)
Changes in assets and liabilities:	
Prepaid rent	(2,299,113)
Other current assets	(499,289)
Due to affiliate	1,445,209
Accounts payable	1,172,180
Other current liabilities	1,052,073
Net cash provided by operating activities	<u>30,452,935</u>
Investing activities:	
Purchase of fixed assets	(39,102,547)
Proceeds from sale of fixed assets	175,479
Acquired intangible assets	<u>(1,146,255,186)</u>
Net cash used in investing activities	<u>(1,185,182,254)</u>
Financing activities:	
Contributions	1,192,117,187
Distributions	<u>(26,000,000)</u>
Net cash provided by financing activities	<u>1,166,117,187</u>
Net increase in cash and cash equivalents for period	11,387,868
Cash and cash equivalents, beginning of period	<u>—</u>
Cash and cash equivalents, end of period	<u>\$ 11,387,868</u>

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

イ. 運営状況

a 料金設定

事業者のホームページ²¹⁴の情報によると、2010年10月時点の料金設定は、事業契約の規定のとおりであった。

ウ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

事業者は、事業契約の規定に伴い、メーターのキャッシュレス対応を行っている。

その他については特に言及されていない。

214 CPM(HP)

エ. 発注者への影響

- ・ 発注者であるシカゴ市の、本事業の対価の使用用途は以下のとおりであった²¹⁵。

4 億ドル	長期積立金勘定の設立
3.25 億ドル	中期的な予算軽減用の資金(2012 年までの期間) 既に 2009 年に、予算をバランスさせるために 1.5 億ドルを使った。
1 億ドル	人的インフラのための各種プログラム(体の不自由な方への食事宅配サービス、低所得層の住宅信託基金、就労プログラム等)のための資金
3.2 億ドル	国の経済が回復するまでの間の期間、予算を安定させるための資金「rainy day fund」

オ. その他、運営開始後の情報

- ・ モンゴメリー郡議会監視局のレポート²¹⁶によると、**2009 年 8 月**に市民権利擁護団体「**Indepentent Voters of Illinois- Independent Precinct Organization**」が、シカゴ市に対して、シカゴ市が行っている道路の民間事業者へのリースは違法であり無効である、との訴訟を起こした。**2009 年 9 月**にクック郡巡回裁判所が、申し立てを事実無根であると判定し、事業は継続している。

²¹⁵ City of Chicago(facts)

²¹⁶ OLO(2010)

5. シーガートマリナーミナル(Seagirt Marine Terminal) (アメリカ)

事業分野	港湾ターミナル(既存の停泊所 3 つ、新規整備停泊所 1 つ)	
発注者	メリーランド州港湾局	
事業者	Ports America Chesapeake(出資者:Highstar Capital)	
事業概要	<p>新設する 4 つ目の係留所及びその関連施設の建設とバルチモア港のシーガートマリナーミナル全体の運営・維持管理を事業者が実施する事業。事業者が施設を所有する。</p> <p>事業者が事業収入を得て、事業者は初期投資(建設費、州への支払い等)を全て事業収入で回収する。料金設定権をどちらが有するかについての明記はなく不明である。</p>	
事業類型	独立採算事業	
	ただし運営期間のコンテナ取扱量が一定額を上回った場合、取扱量に応じた金額を発注者に支払う	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 :約 1.4 億ドル 運営期間:賃借料 年間 3,200 万ドル 運営開始後 5 年目以降、年間コンテナ取扱量が一定量を上回った場合、コンテナあたり 15 ドル
事業期間	2009 年契約 コンセッション期間 50 年間	
事業規模	事業者の資金調達額 約 3.34 億ドル 事業者から発注者への支払額(初期一括払)約 1.4 億ドル 建設費等 約 1.94 億ドル	
資金構成	民間資金 100%(発注者が非課税歳入担保ボンドを発行、事業者に貸付)	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事業者は、発注者が事業開始前に有していたターミナルに係る既存契約をすべて引き継いだ。 新設する係留所の設計の大部分は発注者により行われた。 事業者は運営期間中、コンテナ取扱量に応じた支払いを行う取り決めとなっており、将来ターミナルの利用が増えることによるメリットを、発注者が事業者とシェアできる仕組みとなっている。 	

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

メリーランド州港湾局

- ・ 事業者は、メリーランド州交通局(MPA)と契約を行う。メリーランド港湾局はメリーランド州交通庁(MdTA)の傘下にある機関である。
- ・ メリーランド州交通庁は、本事業開始前までターミナルの所有者であり、事業者は初度の支払いを交通局に対して行う。
- ・ メリーランド州(交通庁または港湾局)が、ターミナルの土地を所有する。
- ・ メリーランド州経済開発公社(MEDCO、メリーランド州が設立した、不動産所有・開発のための法人)は、本事業のために事業者の代わりに 2.49 億ドルの歳入担保債券を発行した。

イ. 事業者

Ports America Chesapeake

出資者

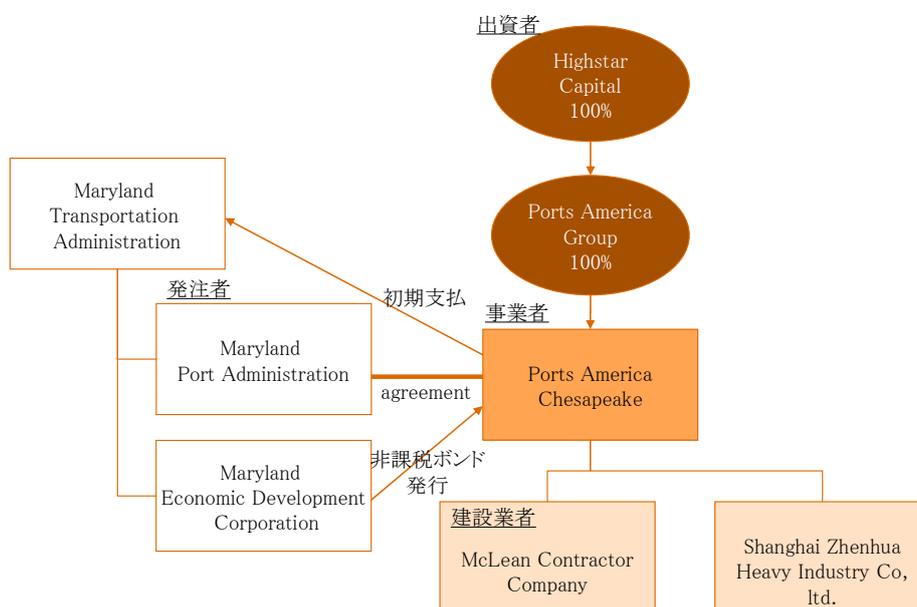
Ports America Group (Highstar Capital が 100%所有) 100%

ウ. その他関係者

- ・ 事業者は、新設の停泊所の整備について、McLean Contractor Company に対して委託している。州との契約期限は 2014 年 7 月だが、建設業者との期限は 2012 年に設定された。建設費は 9,800 万ドル程度の予定である。²¹⁷

以上の関係を図示すると以下のとおりである。

217 HC(HP)



エ. 事業費²¹⁸

3.34 億 USドル

事業者からメリーランド州交通庁への初度の支払い 1.4 億ドル

ターミナルの更新費用等その他必要費用

1.94 億ドル

オ. 事業期間

50 年間。事業契約締結は 2009 年 11 月頃

RFQ に記載されている条件では、事業期間は最低限 30 年間とされていた。

カ. 分野・対象施設

港湾ターミナル(既存の停泊所 3 つ、新規整備停泊所 1 つ)。

シーガートマリンターミナルは、1990 年に供用開始したバルチモア港のコンテナターミナル。面積約 200 エーカー。3 つの既存の 45 フィートのコンテナ停泊所(コンテナクレーン 7 つ、構台 12 個を有する)と、事業者が新設する 4 つ目の 50 フィートの停泊所(4 つのクレーンを有する)、建築物、ゲート等からなる。

本事業の背景として RFQ にて、「2014 年に完成するパナマ運河の拡張を受け、他の東海岸の港湾に対する競争力をつけるため、50 フィート以上の停泊所を備え、より大型の船舶が停留できるようにする」²¹⁹が必要と記載されている。

218 WEF(2008) p.102-105

コンセッション開始前は、ターミナルはメリーランド州交通庁が所有し、1990年の供用開始当初から港湾局が運営を行ってきた。港湾作業は Cares Terminals Incorporated と Ports America Baltimore が行っていた。



出典: PoB(2009)

キ. 事業実施場所

アメリカ合衆国 メリーランド州 バルチモア市



出典: Google Map

② 事業スキーム

ア. 施設所有

- ・ メリーランド州(交通庁または港湾局)が、ターミナルの土地を所有し、事業期間の間、事業者にリースする。
- ・ 事業者は、クレーンやその他事業期間にわたりターミナル運営に必要な一切の設備(既存、新設を含む)を所有し、必要に応じて自ら購入する。
- ・ 事業期間終了後、全ての設備は州のものとなる。

イ. 業務範囲、リスク分担

本事業の契約内容は以下のとおりである。

- ・ 事業者は、パナマ運河拡張に伴いより大きな船舶が停泊するに対応できるよう、**2014年7月**までに**4**つ目にあたる**50**フィートの停泊所およびそのインフラの整備を行う。ただし**RFQ**の時点で、メリーランド港湾局とその設計コンサルタントにより設計の**9**割方が完成されており、事業者はその書類を活用し、同等の強度および耐用性をそなえ、また州が設定する水準に合致した設計を行わなければならない²²⁰。
- ・ 事業者は、既存のターミナル、新設のターミナルを含むターミナル全ての運営を行う。
 - 事業者は、メリーランド港湾局が定める要求水準を遵守する²²¹。
- ・ 事業者は、事業期間の間排他的運営権を有する。
 - 事業者は、すべての事業収入を得る。
 - 事業者は、現在のコンテナビジネスをシーガートに移動・統合することができる。
 - 事業者は、システムを維持するコストとタイミングを自由に管理することができる。
 - 事業者は、適当と考えれば新技術の導入を行うことができる。
- ・ 事業者は、リースしている設備について、自らの費用負担により現在と同等以上の状態に保たなければならない。
- ・ 事業者は、州がこれまで有するターミナルに係る既存契約をすべて引き継ぐ。

ウ. 支払いメカニズム²²²

a 発注者と事業者の間の支払い

- ・ 事業者はメリーランド州交通庁に対して、コンセッションに先立ち、**1.4**億ドルを支払う。**RFQ**²²³によると、州は既存のターミナルへの州の投資費用の償還を行うことを目的とすると記載されている。
- ・ 事業者はメリーランド州交通庁に対して、賃借料として年間**3,200**万ドル(物価変動により調整)の支払いを行う。

220 MPA(RFQ)
221 Governor(2009)
222 HC(HP)
223 MPA(RFQ)

- ・ 事業収入を事業者とメリーランド州交通庁で共有する取り決めとなっている。発注者は、コンセッション開始後 5 年以降、年間 50 万を超える取り扱いコンテナについて、コンテナあたり 15 ドル(物価変動により調整)を事業者から受け取る。

b 事業者の収入

すべての事業収入

エ. 従前の従業員の扱いに関する規定

- ・ 事業者との規定は不明だが、RFQ²²⁴にて、従前のターミナルにおいてクレーンや設備の維持管理サービスに従事している労働者は州が雇用しており、州は本事業の元でそれらの雇用ができるだけ多く確保されることを期待すると記載されている。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備		○	増設部分のみ
資金調達		○	MEDCO が非課税ボンドを発行する形で支援するが、返済・担保は事業者が責任を負う。
需要リスク		○	ただし、一定量を超えた分の収入は、州と事業者でシェアする。
料金設定権限	?	?	不明
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

調達手続きは以下のとおりであった。特に注記がない場合は RFQ²²⁵による。

2009 年 4 月 15 日に公募が開始された。6 月 30 日に 2 者が資格審査を通過した²²⁶。資格審査を通過した者に対して、守秘義務契約を締結して非公表の文書(州による設計文書、事業者が引き継ぐ既存契約リスト、事業契約案等を含む)が提示されるとともに、RFO(提案依頼書)が提示される

224 MPA(RFQ)

225 MPA(RFQ)

226 MPA(news)

とされている。

提案書の締め切りは 9 月 4 日であり、応募者から提案を受け付けた後州は応募者との交渉に入るとされているが、その対象が 1 者であるか複数であるかは州が決定できるとされている。

2009 年 4 月 15 日	公募開始、RFQ 公表
2009 年 5 月 4 日	ターミナル見学
2009 年 5 月 18 日	参加表明の締め切り
2009 年 6 月 8 日	2 者が資格審査を通過 資格が確認された応募者は以下のとおり ²²⁷ 。 <ul style="list-style-type: none">・ Cares Terminals, Inc/Alinda Capital Partners LLC・ Ports America Group/Highstar Capital
2009 年 9 月 4 日	提案締め切り Best and Final Offer にいたるまで州と応募者間で交渉
2009 年 11 月	事業者決定

資格審査の審査基準は、RFQ²²⁸によると以下のとおりである。

- ・ 事業期間中、ターミナルを安全、効率的かつ生産的に維持管理・運営する能力。この項目には、実績のある経営チームの提供、最新で効率的なターミナル運営システムの提供・運営、州の要求水準の遵守、労働組合との協働等を含む。
- ・ 2014 年までに、安全かつ効率的な 4 番目の停泊所を設計・建設し、クレーンや関連する全ての設備を調達する能力
- ・ 本事業で必要とされる全ての資金調達を行うに十分な財務能力
- ・ メリーランド州に経済的利益をもたらすよう、正確で有意義なターミナルのマーケティングプランを策定する能力

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

World Economic Forum、PwC レポート²²⁹によると、ボンドは MEDCO を通して非課税ボンドが発行された。ボンドの債務者は事業者であり、事業者の本事業にかかる株式と資産で担保されている。ボンドは、Moody's により Baa3 に格付けされている²³⁰。

RFQ の時点で、事業者からの要求があれば、メリーランド交通庁や、MEDCO 等その他の州の機関を通じて(MPA からは不可能)、非課税ボンドを発行することで資金調達を支援することが可能であり、また協力する姿勢であることが示されている²³¹。

227 MPA(news)

228 MPA(RFQ)

229 WEF(2008) p.102-105

230 Moody's(2009.12), Moody's(2010.1)

231 MPA(RFQ)

	\$ 3.34 億	資金調達総額
1)	\$ 1.70 億	MEDCO 発行歳入担保債券 A 5.125% 25 年の手形 Goldman Sachs、Citi、Bank of Montreal が引き受け
2)	\$ 0.89 億	MEDCO 発行歳入担保債券 B 5.375% 15 年の手形、5.75% 10 年の手形 Goldman Sachs、Citi、Bank of Montreal が引き受け
3)	\$ 0.75 億	株主資本

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

イ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

事業者のホームページ²³²および州知事のホームページ²³³にて、本事業及び関連建物の整備により、2,700 名分の恒久雇用と、3,000 名分の工事労働の雇用が生み出される予定であるとしている。

ウ. 発注者への影響

- ・ 事業者によると²³⁴、メリーランド州交通庁は、事業者からの初期の支払いをインターステート 95、US-50 等の港湾エリアに接続する高速道路の更新に充てる予定であるとしている。

232 HC(HP)

233 Governor(2009)

234 HC(HP)

6. ラスベガスモノレール(Las Vegas Monorail) (アメリカ)

事業分野	モノレール公共交通システム(既存+延長分新設)	
発注者	ネバダ州	
事業者	Las Vegas Monorail Company, LLC (ラスベガスの二つのホテルの JV が設立した非営利法人)	
事業概要	ラスベガスにある二つのホテルを結ぶ全長 1 マイルのモノレールを、3.9 マイルに延伸する設計・建設と、モノレール全体の運営・維持管理を事業者が実施する事業。事業者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資を全て利用料金で回収する。料金設定権は事業者が有する。	
事業類型	フランチャイズ・独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 : 敷設権の対価(初期一括払) 運営期間:フランチャイズ権対価年間 5 万ドル以上
事業期間	2000 年契約、2004 年運営開始 コンセッション期間 1998 年(前事業者の運営開始年)から 109 年間	
事業規模	建設費約 3.433 億ドル 資金調達額約 6.5 億ドル(既存モノレールのフランチャイズ契約+建設費)	
資金構成	民間資金 100%(発注者が非課税歳入担保ボンドを発行、事業者に貸付)	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営開始は予定よりも遅れた。その後、操業停止に陥ることがあった。 ・ 乗客数、事業収入は当初予測を大幅に下回り続けた。 ・ 2010 年 1 月、事業者は連邦破産法第 11 章による破産申請を行った。2010 年 12 月時点において、本事業の運営は継続されている。 ・ アメリカ合衆国で唯一の、民間企業が所有し、公共の助成なしに運営する公共交通機関であるとのことである²³⁵。 	

235 USDOT(HP case)

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

ネバダ州

Clark County (フランチャイズ権、敷設権)

State of Nevada Department of Business and Industry (ボンド発行)

イ. 事業者

Las Vegas Monorail Company, LLC.

延伸前のモノレールを所有・運営していた **MGM** 社が設立し²³⁶、ネバダ州により **2000** 年 **5** 月に認可された非営利法人。モノレールシステムの取得、開発、運営、維持管理、更新のみを事業目的とする。理事会により運営される。**2000** 年 **9** 月時点で理事は **3** 名おり、規定では **9** 名まで設置することが認められている。法人が解散した場合、その資産は負債を返済後、州知事または州の指定する機関に移譲される。²³⁷

ウ. その他関係者

Transit Systems Management LLC(TSM)と、建設・運営・維持管理・プロジェクトマネジメントについてマネジメント契約を締結した²³⁸。**TSM** 社の出資者²³⁹および役割²⁴⁰は以下のとおり。

Granite Construction Company: 元請

Bombardier Transportation: 元請

Liaise Corporation: プロジェクトコーディネーター

Gensler & Associates

Carter-Burgess

Salomon Smith Barney

建設は **Grantie Construction Company** 及び **Bombardier Transportation** により行われ、

3.433 億ドル(推定)での定額での契約であった。契約金額の内訳は以下のとおり。²⁴¹

1.416 億ドル 固定設備(**Grantie Construction Company** が整備する)

1.897 億ドル 運営システム(**Bombardier Transportation** が整備する)

0.11 億ドル ユーティリティ費用

建設業者との主な契約条件は以下のとおり。²⁴²

236 NV(agreement ammendment 2)

237 Fitch(New Issue)

238 Fitch(rating), 01 September 2000

239 OLO(2010)

240 MS(HP)

241 Fitch(New Issue)

242 Fitch(New Issue)

- ・ 開通が遅れた場合、建設業者は遅延弁済金(1日あたり債務の102%)を課されるとともに、既存システムへの工事が遅れた場合は1日あたり5,000ドルの支払いを事業者に行わなければならない。
- ・ 定められた完工日より早く完成・運営開始できた場合、その前倒し期間の事業収入の50%をインセンティブとして建設業者に支払う。

沿線事業者の私有地に大部分が建設されたため、建設にあたっては、14の周辺地権者と通行・連結契約を締結した。地権者によっては、駅との接続路を整備したり、道路のレベルで一般通行者がアクセスできるようにした。²⁴³

運営は **Bombardier Transportation** により行われ、定額で契約である²⁴⁴。事業者の財務諸表²⁴⁵によると、**Bombardier Transportation** との契約内容には、モノレールの運営すべてが含まれるとのことである。運業者との主な契約条件は以下のとおり。²⁴⁶

- ・ 契約期間は運営開始から5年間に加えて5年間の延長オプションを2回行使できる。実際、2009年7月に1回目の延長オプションが行使され、契約が延長された。
- ・ 事業開始当初の5年間で、事業者から **Bombardier** に対し5587.5万ドルを支払う(人件費・材料費・燃料費等を含むモノレールの運営維持管理費用の全てが含まれる)
- ・ 事業者は303.4万ドルの施設更新投資を行う。

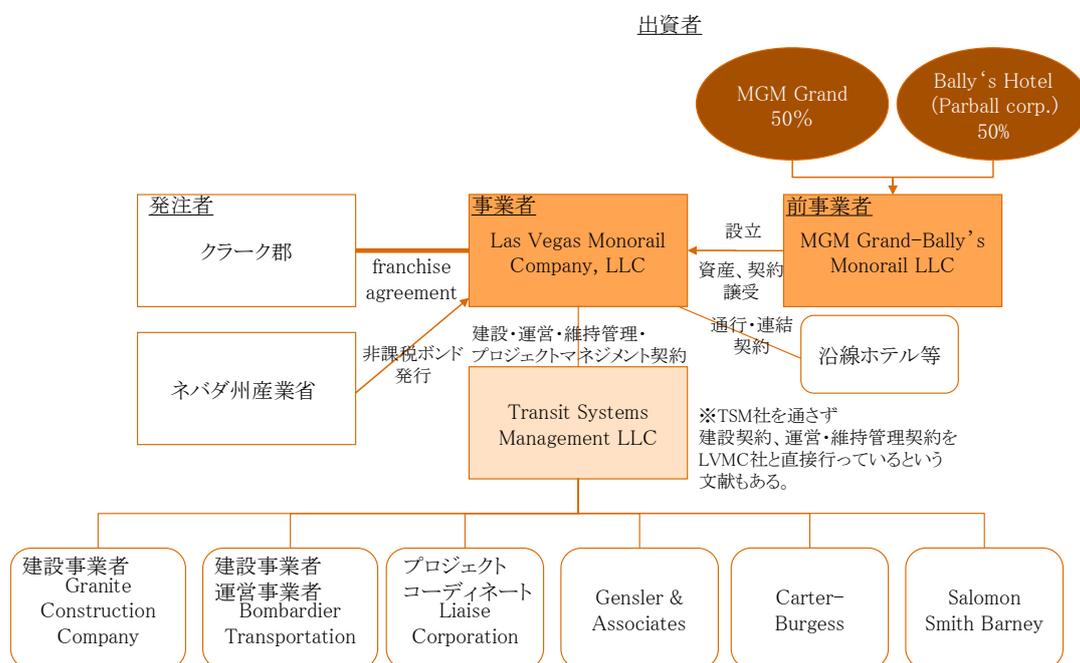
以上の関係を図示すると以下のとおりである。

243 Fitch(New Issue)

244 Fitch(rating),01 Sep 2000

245 LVMC(FS 2008)

246 LVMC(FS 2008)



エ. 事業費

6.5 億ドル(既存モノレールのフランチャイズ契約+延長分新設の設計・建設)
うち建設費は 3.433 億ドル(推定)²⁴⁷

オ. 事業期間

1998 年 12 月から 2048 年までの 50 年間(当初)。

- ・ LVMC 社による事業としては 2004 年 7 月に運営開始。
- ・ 2006 年、契約期間が 2081 年まで延長された。2008 年、契約期間が 2107 年まで延長された²⁴⁸。

カ. 分野・対象施設

モノレール公共交通システム(既存+延長分新設)

ラスベガスにある、電動・無人運転のモノレール公共交通システム。ラスベガス地域のホテル、カジノ、ラスベガスコンベンションセンター等を結ぶ。全長 3.9 マイルで、7 つの駅を有する。

事業者の財務諸表の情報および米国土交通省の情報²⁴⁹によると、本モノレールの経緯は以下のとおりである。

247 Fitch(New Issue)

248 LVMC(FS 2008)

249 USDOT(HP case)

本モノレールは当初、ラスベガスの二つのホテル(MGM GrandとBally's Hotel(Parball Corp.それぞれが50%ずつ出資²⁵⁰)のジョイントベンチャーであるMGM Grand Bally's Monorail LLCにより、二つのホテルをモノレールでつなぐ1マイルのモノレールとして1993年に開通した。地元通勤客ではなく観光客が主な乗客として想定されていたとのことである。

1997年に州主導でモノレールの延伸計画がたてられた。その際、民間会社が公共のモノレールシステムを所有・運営・料金課金を行ってよいという立法が行われた。

1998年にクラーク郡はMGM Grand Bally's Monorail LLCとフランチャイズ契約を締結した。事業期間は2048年までであった。事業内容は、モノレールの整備・運営であった。2000年、Las Vegas Monorail Company, LLC(LVMC)が非営利法人としてMGM社により²⁵¹設立され、LVMC社はMGM社を取得し、それまでのモノレールシステムとMGM社による初期のモノレールプロジェクトに係るフランチャイズ契約を取得した。なお、これは郡による要求事項であった。

モンゴメリー郡議会監視局のレポート²⁵²によると、非営利法人として認められたのは、本モノレール事業は公共サービスの提供で非営利と認められたとのことである。



(出典:LVMC(HP))

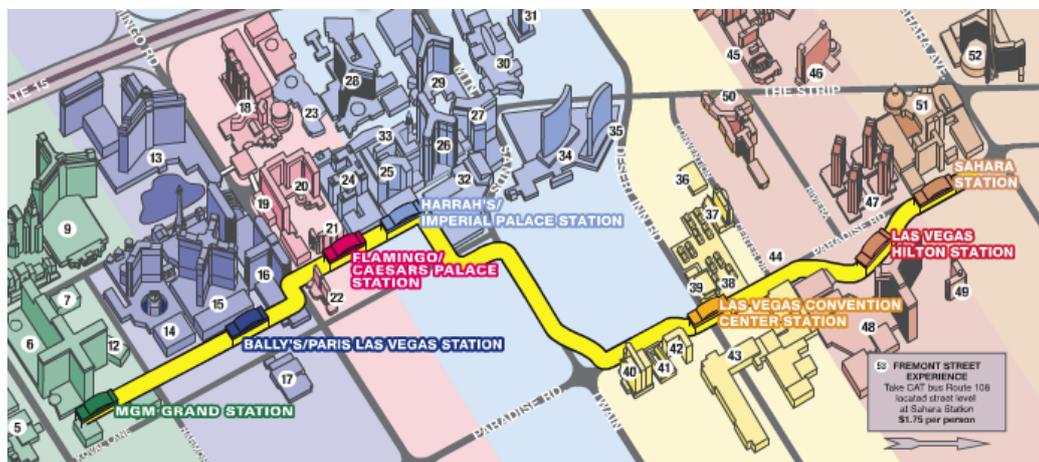
キ. 事業実施場所

アメリカ合衆国 ネバダ州 クラーク郡 ラスベガス

250 Fitch(New Issue)

251 State of NV(agreement amendment 1)

252 OLO(2010)



出典:LVMC(HP)

② 事業スキーム

ア. 施設所有

施設は事業者が所有する。

イ. 業務範囲、リスク分担

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は事業契約²⁵³による。

- ・ 事業者は、既設のモノレールを **MGM Grand-Bally's Monorail LLC** から取得する²⁵⁴。
- ・ 事業者は、モノレールの設置・運営を行う営業権を与えられる。
- ・ 事業者は、延伸分のモノレールの設計・建設・資金調達、モノレールシステム全体の運営を行う²⁵⁵。
- ・ 事業者は、全ての設備更新、容量の増強(車両追加を含む)を行う権利を有する。
- ・ 事業者は、契約締結から **40** ヶ月以内に建設を完了しなければならない、これを守れない場合、事業者は遅延弁済金を支払わなければならない²⁵⁶。
- ・ 州は、公債の発行、開発計画の承認、建設基準の遵守の保証を行う²⁵⁷。
- ・ 州は、コンプライアンス違反があった場合、フランチャイズ契約を破棄することができる²⁵⁸。
- ・ 事業者は、運航頻度・スケジュールの設定・改定を行う権利を有する。
- ・ 事業者は、乗客に料金を課し、徴収する権利を有する。

253 State of NV(agreement)、State of NV(agreement ammendment 2) 、State of NV(agreement ammendment 4)

254 LVMC(FS 2008)

255 OLO(2010)

256 Fitch(Credit Update)

257 OLO(2010)

258 OLO(2010)

- ・ 事業者は、ホテルやリゾートの所有者に対し、その顧客に対して減額・無料等の販促料金を設定する契約を締結する権利を有する。
- ・ 事業者は、広告の掲示を行う権利を有する。
- ・ 事業者は、モノレールの空間を、小売商、広告スポンサー、公益事業等にリースする権利を有する。
- ・ モノレールの料金、広告収入その他本プロジェクトに係る収入は事業者が収受する権利を有する²⁵⁹。
- ・ 2006年12月、フランチャイズ契約に、ラスベガス国際空港までの延伸が追加された(2年以内に着工)。
- ・ 事業者は、営業免許を必要とする事業(酒類の販売、カジノ、部屋貸し、公益事業、ケーブルテレビ等)を実施してはならない。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

- ・ 事業者は、料金の設定・改定を行う権利を有する。

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

- ・ 当初の事業者(MGM社)は着工前に、クラーク郡に対して敷設権の対価を全て支払う。
- ・ 初期の支払いのほかに、事業者は、フランチャイズ権に対する支払いとして郡に対して年間最低5万ドル以上を支払う²⁶⁰。

b 事業者の収入

乗客からの料金収入、広告収入、その他本プロジェクトに係る収入すべて(テナントへの賃料など)

オ. 独占条件に係る主な規定

- ・ 競合禁止条項を有する。事業契約により、事業期間の間、郡は、他のモノレールフランチャイズ契約を行わない義務を負う。また、郡は競合するモノレールシステム(政府によるもの、民間企業によるものいずれも)の整備を阻むよう、裁量権を発揮する義務を負う。²⁶¹

カ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

- ・ 事業者は、郡の委員会の承認なしには、事業権の移転・譲渡を行ってはならない。

259 LVMC(FS 2008)

260 LVMC(FS 2008)

261 Fitch(New Issue)

キ. 従前の従業員の扱いに関する規定

新規に整備する施設であるため、従前の従業員はない。

ク. 契約解除に関する主な規定

- ・ 事業者が契約締結から 2 年以内に着工しなかった場合、または着工から 4 年以内に完工しなかった場合、発注者は事業契約を解除することができる。
- ・ 事業者が事業契約、クラーク郡の条例、その他適用法令に従わなかった場合、発注者は事業者及びレンダーに対し、不履行を 60 日以内に修補するよう通知する。修補されなかった場合、発注者は以下のいずれかの措置をとることができる。
 - 罰金かペナルティを課す
 - フランチャイズ権を取り消す、または一時停止する
 - 完成・業績のための保証金を求める

ケ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

特に規定はない。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有		○	
新規施設整備		○	延伸部分
資金調達		○	州が非課税ボンドを発行する形で支援
需要リスク		○	
料金設定権限		○	
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

前の事業者である MGM 社が設立した LVMC 社が MGM 社を取得し、事業を取得した。

- | | |
|------------------|---|
| 1998 年 12 月 2 日 | クラーク郡、MGM Grand Bally's Monorail LLC とフランチャイズ契約を締結 |
| 1999 年 10 月 20 日 | MGM 社が設立する非営利法人に事業権を譲渡してよいという規定が事業契約に追加された。 |
| 2000 年 8 月 8 日 | Las Vegas Monorail Company, LLC がネバダ州に非営利法人として認可され、MGM 社を取得。モノレールシステムとフランチャイズ権を取得 |

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

a 2005年1月時点の資金調達

米国交通省の情報²⁶²によると、2000年9月にネバダ州産業省が非課税の歳入担保債券を発行し、その売上を事業者に貸し付けた。発行時の金融機関は、**Soomon Smith Barney** と **Banc of America Securities LLC**。事業者は、運営維持管理費用を支払うための資金と、施設更新のための資金を手元に残し、管財人(**Wells Fargo**)に対してプロジェクトの純収入を月次で支払うとされている。

モンゴメリー郡議会監視局のレポート²⁶³によると、発行された債券の内訳は以下のとおりであり、州はもし事業者が破綻しても、モノレールや債務を引き継ぐ義務を負わないとされている。

なお、4.51億ドルの債券の保証をしていた **Ambac Financial Group** は2010年11月8日に連邦破産法第11章による破産申請を行った。

	\$	6.485 億	資金調達総額
1)	\$	4.51 億	3.48 億の Current Interest Bond と 0.97 億の Capital Appreciation Bond Ambac Assurance Corp が保証
2)	\$	1.49 億	Current Interest Bond
3)	\$	0.485 億	劣後 Capital Appreciation Bond 本プロジェクトに関係している以下のホテル、建設会社に対し非公開で発行。 Park Place 、 MGM-Mirage 、 Harrah's 、 Imperial Palace 、 Sahara 0.3 億 Bombardier 、 Granite Construction 0.185 億 ²⁶⁴

イ. 事業者の会計処理

事業者は、**MGM Grand Bally's Monorail LLC** から取得した既設分のモノレールと、延伸分のモノレール、既設モノレール取得に伴い取得した土地の使用権について、固定資産に計上し減価償却を行っている。

無形資産の計上はない。

2008年12月31日付の最新の財務諸表は以下のとおり。

262 USDOT(HP case)

263 OLO(2010)

264 MS(HP)

a 貸借対照表(単位:ドル)

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
ASSETS		
CURRENT ASSETS:		
Cash and cash equivalents	\$ 2,394,561	\$ 3,872,806
Miscellaneous accounts receivable	37,427	1,945,899
Prepaid expenses	1,182,151	219,821
Total current assets	<u>3,614,139</u>	<u>6,038,526</u>
RESTRICTED ASSETS:		
Investments	30,812,483	64,803,431
Cash	7,803,847	93,213
Total restricted assets	<u>38,616,330</u>	<u>64,896,644</u>
LONG TERM ASSETS:		
Refundable security deposit	306,516	383,145
Property and equipment, net of accumulated depreciation of \$105,039,010 and \$81,959,566	400,367,815	423,120,340
Deferred financing costs, net of accumulated amortization of \$5,817,221 and \$4,967,011	31,896,056	32,746,267
Prepaid land lease, net of accumulated amortization of \$ 331,100 and \$291,100	1,668,900	1,708,900
Total long term assets	<u>434,239,287</u>	<u>457,958,652</u>
TOTAL	<u>\$ 476,469,755</u>	<u>\$ 528,893,822</u>
LIABILITIES AND NET ASSETS (DEFICIT)		
CURRENT LIABILITIES:		
Accounts payable	\$ 1,395,292	\$ 2,190,744
Deferred advertising and other revenue	-	1,970,654
Accrued liabilities	323,846	-
Current maturities of long-term debt	629,932,040	625,345,154
Total current liabilities partially payable from unrestricted assets	<u>631,651,177</u>	<u>629,506,552</u>
Current liabilities payable from restricted assets:		
Construction payable	2,089,180	2,089,180
Accrued interest payable	15,128,847	15,128,847
Availability liability	-	75,775
Total current liabilities payable form restricted assets	<u>17,218,027</u>	<u>17,293,802</u>
LONG TERM DEBT:		
Net of current maturities and net of unamortized discounts of \$ 245,777,869 and \$253,458,427	89,281,793	81,601,235
Total liabilities	<u>738,150,997</u>	<u>728,401,589</u>
NET DEFICIT:		
Invested in capital assets-net of related debt	(248,343,633)	(186,276,352)
Restricted	21,398,303	47,602,842
Unrestricted	(34,735,912)	(60,834,257)
Total net deficit	<u>(261,681,242)</u>	<u>(199,507,767)</u>
TOTAL	<u>\$ 476,469,755</u>	<u>\$ 528,893,822</u>

b 損益計算書

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
OPERATING REVENUES:		
Farebox revenue	\$ 29,678,753	\$ 29,446,783
Advertising and other revenue	2,304,949	3,927,069
Less related commissions	<u>(886,105)</u>	<u>(1,623,270)</u>
Total revenue	<u>31,097,597</u>	<u>31,750,582</u>
OPERATING EXPENSES:		
Operation and maintenance expense	13,049,088	11,454,761
General and administrative expense	12,112,349	12,787,424
Depreciation and amortization	<u>23,132,700</u>	<u>23,523,250</u>
Total operating expenses	<u>48,294,137</u>	<u>47,765,435</u>
OPERATING LOSS	<u>(17,196,540)</u>	<u>(16,014,853)</u>
NON-OPERATING REVENUES (EXPENSE):		
Investment income	2,208,294	4,203,774
Interest and financing costs	(47,261,002)	(46,946,398)
Lease termination payment	-	250,000
Recovery of availability penalties	<u>75,773</u>	<u>380,332</u>
Total non-operating revenues (expense)	<u>(44,976,935)</u>	<u>(42,112,291)</u>
EXCESS OF EXPENSES OVER REVENUES	(62,173,475)	(58,127,144)
NET DEFICIT:		
Beginning of period	<u>(199,507,767)</u>	<u>(141,380,623)</u>
End of period	<u>\$ (261,681,242)</u>	<u>\$ (199,507,767)</u>

c キャッシュフロー計算書

	<u>2008</u>	<u>2007</u>
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES:		
Cash receipts from customers	\$ 31,921,520	\$ 34,219,107
Cash receipts from other sources	-	250,000
Cash payments to employees for services	(2,365,934)	(1,958,914)
Cash payments to suppliers for goods or services	<u>(25,038,914)</u>	<u>(26,367,308)</u>
Net cash provided by operating activities	<u>4,516,672</u>	<u>6,142,885</u>
CASH FLOWS FROM CAPITAL AND RELATED FINANCING ACTIVITIES:		
Principal payment debt service	(3,885,000)	-
Transfers from restricted cash	83,213	983,381
Project costs	(340,175)	(519,712)
Interest paid on long-term debt	<u>(30,257,694)</u>	<u>(30,257,694)</u>
Net cash used in capital and related financing activities	<u>(34,399,656)</u>	<u>(29,794,025)</u>
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES:		
Proceeds from sales and maturities of investments	34,142,694	36,822,751
Purchase of investments	(5,766,976)	(33,876,591)
Interest received	<u>29,021</u>	<u>463,239</u>
Net cash provided by investing activities	<u>28,404,739</u>	<u>3,409,399</u>
DECREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS	(1,478,245)	(20,241,741)
CASH AND CASH EQUIVALENTS		
Beginning of period	<u>3,872,806</u>	<u>24,114,547</u>
End of period	<u>\$ 2,394,561</u>	<u>\$ 3,872,806</u>

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

2010年1月13日、事業者は連邦破産法第11章による破産申請を行った。2010年12月時点の事業者のホームページ²⁶⁵によると、この事業者の破産申請により、モノレールの運行、運行時間、顧客サービスに変更はないとされている。

イ. 運営状況

a 需要見込み

フィッチレーティングのレポート²⁶⁶によると、延伸前(無料で運航)の1999年時点の実績は以下のと

265 LVMC(HP)

266 Fitch(New Issue)

おりであったとのことである。

- ・ 乗客数:530 万人/年
- ・ ラスベガス大通りの交通量のシェア:7.5%
- ・ ラスベガス大通りの交通量の 40%は徒歩、23.5%はタクシー・バス・リムジン

フィッチレーティングのレポート²⁶⁷によると、発注側のアドバイザーである URS Greiner は事業開始に先立ち乗客数の予測を行ったとされている。その際の 2004 年の予測は以下のとおり。

- ・ 乗客数:1,900 万人/年
- ・ ラスベガス大通りの交通量のシェア:30%

Base Case Financial Forecast*

(\$000, Years Ending Dec. 31)

	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2039
Daily Ridership	54,616	59,403	60,562	61,992	63,192	63,984	64,789	64,789
Annual Ridership (000)	19,935	21,682	22,216	22,627	23,065	23,354	23,648	23,648
Cost Per Ride (\$)	2.50	3.00	3.50	3.75	4.25	4.75	5.00	5.50
Ridership Revenues	49,838	65,046	77,756	84,851	98,026	110,932	118,240	130,064
Advertising Revenues	6,695	7,761	8,998	10,431	12,092	14,018	16,251	18,290
Other Income	4,211	4,211	4,211	4,211	4,211	4,211	4,211	40,153
Total Income	60,744	77,018	90,965	99,493	114,329	129,161	138,702	188,507
Operations and Maintenance	21,077	24,423	28,450	32,938	38,112	44,738	51,658	58,798
Net Income Before Debt Service	39,667	52,595	62,515	66,555	76,217	84,423	87,044	129,709
First-Tier Debt Service	19,348	26,518	31,599	33,854	38,184	42,317	43,627	49,432
First-Tier Debt Service Coverage (x)	2.05	1.98	1.98	1.97	2.00	2.00	2.00	2.62

*Prepared by Salomon Smith Barney Inc. based on 30% market share.

(出典:Fitch(New Issue))

Wendell Cox Consultancy が 2000 年に出した分析レポート²⁶⁸によると、事業者は 2004 年時点で年間 53,500 人/日の乗客数を見込んでいた。2010 年までの当初需要予測は以下のとおり。

年	乗客数(人/年)	一日平均乗客数 (人/日)	収入(\$/年)
2003 年	4,784,500	—	14,574,605
2004 年	19,536,000	53,523	60,614,469
2005 年	19,935,000	54,616	62,009,753
2006 年	20,171,000	55,263	67,849,379
2007 年	20,566,000	56,345	69,148,710
2008 年	20,961,000	57,427	70,454,434
2009 年	21,229,000	58,162	76,724,743
2010 年	21,622,000	59,238	78,136,583

なお Wendell Cox の分析では、2004 年時点で実際の乗客数は事業者の見込みを 53%~68% 下回り、16,900~25,400 人/日程度となるだろうとしている。また、これにより以下のようになるだろうとし、

267 Fitch(New Issue)

268 Wendell Cox(2000)

本事業の推進に警鐘を鳴らしている。

- ・ 2003 年から 2035 年間のネットキャッシュフローを、事業者はプラス 5.34 億ドルと予測しているが、実際は 10 億～17.05 億ドルのマイナスとなるだろう。
- ・ 収入は、2 年間を除き、事業運営に十分な額を見込むことができないだろう。
- ・ キャッシュフローの不足額の累積は、2006 年から 2007 年にはプロジェクトのリザーブを上回るだろう。これにより、本事業がデフォルトする可能性がある。

b 実績

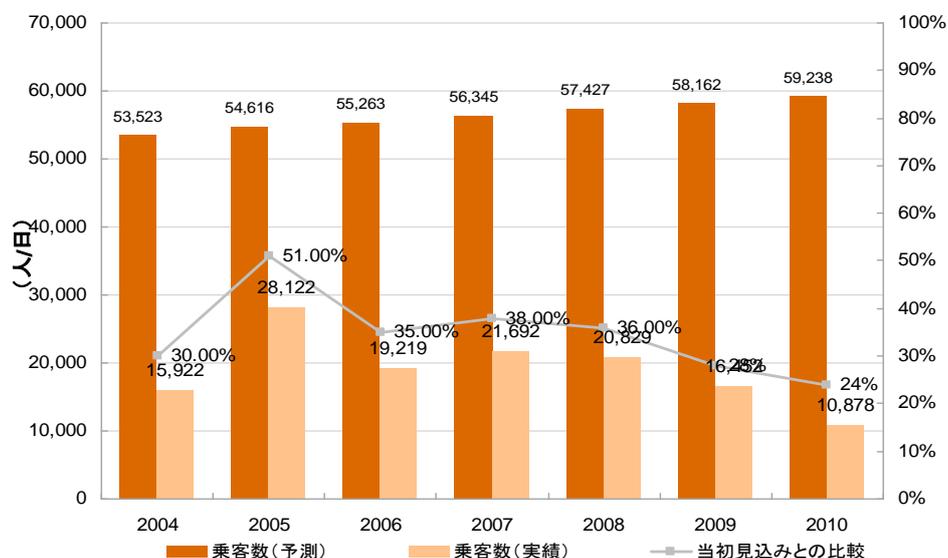
事業者のホームページ²⁶⁹によると、年間の乗客数、収入は以下のとおり。

乗客数は初年度をピークとして伸びていない。また、年間収入はほぼ横ばいで推移している。

年	乗客数 (人/年)	一日平均乗客 数(人/日)	当初見込みと の比較	収入(\$/年)
2004 年(1/3 期)	1,452,928	15,922	-70%	4,397,397
2005 年	10,264,667	28,122	-49%	30,198,638
2006 年	7,015,109	19,219	-65%	31,452,161
2007 年	7,917,613	21,692	-62%	30,254,305
2008 年	7,602,599	20,829	-64%	29,652,454
2009 年	6,005,024	16,452	-72%	26,974,513
2010 年(3/4 期)	3,970,633	10,878	-76%	17,779,184

予測と比較した一日平均乗客数の推移は以下のとおり。

269 LVMC(HP)



モンゴメリー郡議会監視局のレポート²⁷⁰によると、年間の乗客数は事業者の予測を大幅に下回り続け、**2008年1月**に利息支払が滞って以来、ボンドは債務不履行の状態が続いていたとのことである。州の監視委員会は、乗客・収入を増加させるための策(以下を含む)を検討したとのことである。

- ・ 連邦政府のローン
- ・ ラスベガス国際空港への延伸
- ・ 大量購入チケットの発行、地元通勤者のための割引料金の設定等、他の収入源の検討

フィッチレーティングの**2009年**の格付けレポート²⁷¹によると、厳しい経営状況の背景を以下のとおり分析している。

- ・ ラスベガス大通りのバス・タクシーとの競争が熾烈である。
- ・ 景気の悪化
- ・ ラスベガスへの来訪者の減少
- ・ カジノとのマーケティングのパートナーシップが欠けており、モノレールの需要が弱い

格付け機関のレポート及び事業者の財務諸表によると、事業者の破産申請までの過程及び格付け機関の格付けの推移は以下のとおりであった。

2000年8月31日	ムーディーズ、「Baa3」に格付け。
2000年9月1日	フィッチレーティング、「BBB-」に格付け。成熟し、深く開発され、高頻度利用されているラスベガスの重要な交通ルートにある本事業

270 OLO(2010)

271 Fitch(rating), 22 July 2009

	の経済生産性を考慮したもの。
2005年3月30日	ムーディーズ、「Ba1」に格下げ。事業収入が予測を下回ることを受けたもの。その原因の大部分は、開通が遅れたことと、操業停止に陥ったことにあるとされている。
2006年3月16日	フィッチレーティング、「BB」に格下げ。事業収入が予測を大幅に下回り、債務支払いに十分ではないことを受けたもの。
2006年10月17日	フィッチレーティング、「CCC」に格下げ。2006年の事業収入が前年に比して減少し、予測と比すと大幅に減少していること、受けたもの。
2006年11月21日	ムーディーズ、「B3」に格下げ。乗客数及び事業収入が予測より大幅に下回っていることと、運転資金リザーブの残金が当年中に枯渇すると見込まれることを受けたもの。
2007年7月10日	フィッチレーティング、「CC」に格下げ。2007年の事業収入が前年に比して減少しつつあることを受けたもの。
2008年1月29日	ムーディーズ、「Caa2」に格下げ。乗客数及び事業収入が予測より大幅に下回っていることを受けたもの。
2008年2月	ボンド所有者は、事業者が債務の支払いの制約を満たすことができず、債務不履行に陥ったという通知を受領
2008年5月	Ambac の要求により、事業者はリストラクチャリング担当として Conway Del Genio Gries を雇用
2009年4月29日	ムーディーズ、「Ca」に格下げ。運営実績が悪い状態が継続していること、ボンド所有者が元金に大幅な損害を被っていることによる。
2009年7月22日	フィッチレーティング、「C」に格下げ。乗客数が少なく、見込みより事業収入が少ない状況が続いているために流動性の悪化が続いていることを受けたもの。フィッチは2008年8月に、その時点の流動性では事業者の経営は1年しか持たないと予測しており、その時点よりもさらに流動性が悪化したことを懸念した。
2010年1月13日	事業者、連邦破産法第11章による破産申請を行った。ボンドを保証する Ambac から、その保証のほぼ全てを引き出すことにより、1月の定期の債務支払いは全額行った。 Ambac は破産申請に反対した。事業者は地方自治体の機関であり、破産申請による保護を受ける資格を有しないというのがその理由であった ²⁷² 。
2010年1月20日	ムーディーズ、「C」に格下げ。運営実績が悪い状態が継続していること、未払いのボンドの回収可能価値が非常に低いと評価したことによる。
2010年2月5日	フィッチレーティング、「D」に格下げ。破産申請をしたことによる。
2010年6月8日	ムーディーズ、格付けとりやめ。ボンドの保証をしている Ambac の格下げに伴う。
2010年7月2日	フィッチレーティング、格付けとりやめ。2010年7月に事業者が定期の債務支払を行わなかったことによる。

c 料金設定

事業者の財務諸表によると、料金設定の実績は以下のとおりであった。

272 Moodys(rating)

券種	2006	2007	2008	2009
1 回乗車券(地元住民)		\$1	\$1	\$1
1 回乗車券	\$5	\$5	\$5	\$5
2 回乗車券	\$9	\$9		
10 回乗車券	\$35	\$35		
6 回乗車券		\$20		
1 日乗車券	\$15	\$9	\$12	\$13
3 日乗車券	\$40	\$40	\$28	\$28

ウ. その他、運営開始後の情報

LVMC による運営開始は、当初は 2004 年 1 月予定であった²⁷³が、遅延して 7 月となった。また運営開始後、2004 年 9 月に機械の機能に問題が生じ、2004 年 12 月まで操業停止に陥った²⁷⁴。

273 MS(HP)
274 OLO(2010)

第9章 フランスの事例

1. A86 西(A86 Ouest Motorway) (フランス)

事業分野	有料道路(新設)	
発注者	フランス交通住宅省	
事業者	Cofiroute(出資者:VINCI、Colas)	
事業概要	新設する道路の設計・建設・運営・維持管理・更新を事業者が実施する事業。発注者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資を全て利用料金で回収する。料金設定権は発注者が有する。	
事業類型	独立採算事業、ただし運営期間の利益の一部を発注者に支払う	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	運営期間:国土整備税(走行距離に比例) 国有地使用料(道路延長・売上高に比例) 開通 51 年目以降、超過利益の一定割合
事業期間	1999 年契約、2009 年運営開始 コンセッション期間 70 年間	
事業規模	建設費約 15.65 億ユーロ	
資金構成	民間資金 100%	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 料金設定権は発注者が有するが、事業者は交通量調整を目的に時間帯・日・時期により料金を変動させることができる。 ・ 事業者は運営期間中、売上高に比例する支払を行う他、開通 51 年目以降は超過利益の一定割合を発注者に支払う取り決めとなっており、将来の事業のメリットを、発注者が事業者とシェアできる仕組みとなっている。 ・ 開通 50 年目以降、国は委託を買い戻す権利を有する。 	

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

フランス交通住宅省 (French Ministry for Equipment, Transport and Housing)

イ. 事業者

Cofiroute

コフィルート社は仏国最大の民間高速道路会社であり、仏国国内以外にも、イギリス、アメリカ等国外の有料道路事業にも参画している。

出資者²⁷⁵(2011年1月現在)

VINCI (83.33%)

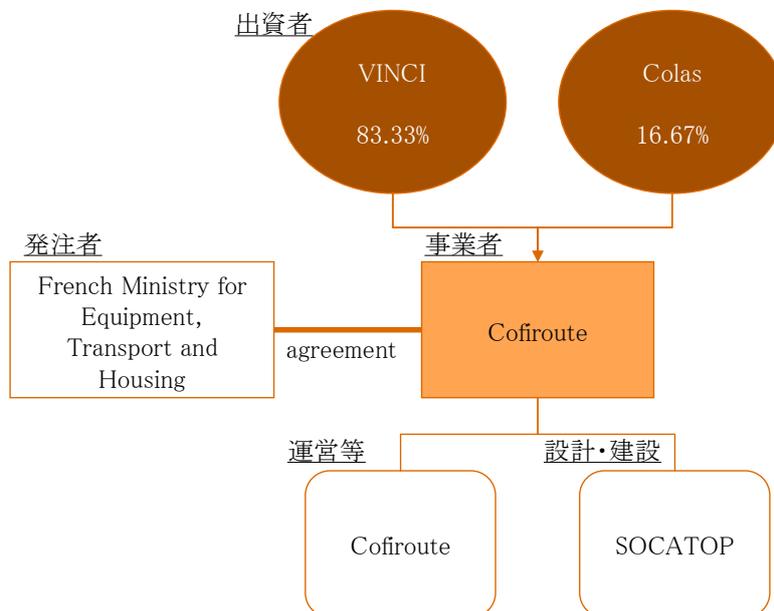
Colas (16.67%).

ウ. その他関係者

運営事業者 Cofiroute

設計・建設事業者 SOCATOP

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



275 Cofiroute(HP)

エ. 事業費

約 17 億ユーロ。²⁷⁶

うち、建設費は 15.65 億ユーロ。²⁷⁷

公的助成金はなかった。²⁷⁸

オ. 事業期間

70 年間

カ. 分野・対象施設

有料道路(新設)。

A86 有料道路の約 10 キロ程度の未完部分が対象。Rueil-Malmaison と Versailles の間の約 10 キロの東側のトンネル(片道1層ずつの2層構造で、乗用車のみを対象とする)と、Rueil と Bailly の間の約 7.5 キロの西側のトンネル(1層構造で、乗用車とトラックを対象とする)を含む。

モンブラントンネルの火災事故の後、安全性を懸念する国民からの反対運動があった。



(出典: VINCI(HP))

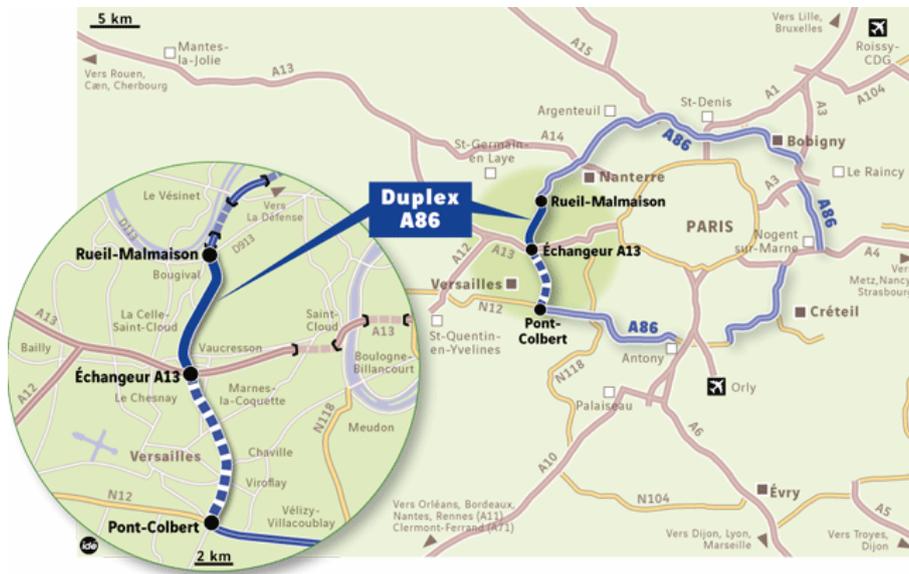
キ. 事業実施場所

フランス パリ西部 Rueil-Malmaison と Versailles の間

276 FHWA(2006)

277 Vinci(HP)

278 Cofiroute(PPT)



出典: Cofiroute(HP)

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。

ア. 施設所有

フランスの道路の PPP 事業については、施設の所有を国が有する。

イ. 業務範囲、リスク分担

高速道路機構の現地調査結果²⁷⁹によると、国の負担するリスクは制度・基準の変更のみとされている。また、維持管理水準に関する具体的な目標設定は事業契約にはないとのことである。

事業者の資料²⁸⁰によると、以下のリスクは事業者が負担するとされている。

- ・ 料金・需要リスク
- ・ 建設リスク
- ・ 資金調達リスク
- ・ 運営コストリスク

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

高速道路機構の現地調査結果²⁸¹によると、以下のとおりとされている。

279 Jehdra(200804)

280 Cofiroute(PPT)

281 Jehdra(200804)

- ・ 料金政策は国が決める。
- ・ 料金は **km** 当たり平均料金(TKM)に基づく。
- ・ 年ごとにインフレに応じたスライド制(インフレ率の最大 **80%**を値上げすることが可能)
- ・ 計画投資額に応じて値上げ幅を調整。
- ・ **km** 当たり平均料金(TKM)とその改定方式は、投資総額に応じ、コンセッション契約で定められる。
- ・ 事業者は、時間帯、日、時期に応じて料金を変動させることができる(平均料金には上限がある)。
- ・ 事業者の料金は、交通量を調整するための非常に重要なツールである。料金は、円滑な交通量を維持することを目的とする(料金をインフレよりも早期に変化させることができる)。

エ. 支払いメカニズム

発注者と事業者の間の支払い

高速道路機構の現地調査結果²⁸²によると、事業者から発注者に対して、以下の支払いを行うとされている。

- ・ 国土整備税: 走行距離に比例した金額で、約 **0.006€**/km
- ・ 国有地使用料: 道路網の延長・売上高に比例した金額で、売上高の約 **0.5%**
- ・ 開通 **51** 年目以降、一定額の黒字が発生した場合、事業者は超過利益の一定割合(最初 **10** 年間は **20%**、その後は **25%**)を配当金の形で国に支払う。²⁸³

第33条 コンセッション期間

33.1 コンセッション期間

高速道路A86号線のコンセッションは全線開通から70年目の12月31日をもって終了するものとする。

33.2 黒字払い条項

コンセッション会社はコンセッション期間を考慮し、下記の条件が満たされた場合、経営粗利益(EBE)の超過分の一定の割合に等しい額の配当を国に支払うものとする。

●A86号線の計画路線が全線開通してから51年目以降

●当初から観察されたA86のEBEの水準が付録Aに示される基準シミュレーションの水準を超えており、かつ債務の繰上償還が可能である場合

この配当は、n-1事業年度の決算によって算定される基礎額にもとづいて算出された事業年度nの運営費用としての性格を有するもので、課税前に控除することができる。

この配当額は、次のように決定される。

a) 配当の支払が生じる下限

配当の支払は、1999年のA86号線の計画路線の全線開通から50年目の12月31日までに、下記の方法で算出されたEBEの累積超過額が、このa)項の末尾に記載された方法により算

282 Jehdra(200804)

283 Jehdra(200809)

定された額を超えた場合に、はじめてその支払義務が生じる。

n 年度の12月31日現在の累積超過額は、次式を用いて求められる。

$$\Sigma [EBE-I-(i+p)]_{\text{real}} - \Sigma [EBE-I-(i+p)]_{\text{prevu Annexe A}}$$

ただし、

$$\Sigma [EBE-I-(i+p)]_{\text{reel}}: \text{実際の} \Sigma [EBE-I-(i+p)]$$

$$\Sigma [EBE-I-(i+p)]_{\text{prevu Annexe A}}: \text{付録A に記載されている} \Sigma [EBE-I-(i+p)]$$

ここで、

EBE: 対象年度の経営の粗利益(収益は付加価値税の税引き後の金額とする)

I: 当該年度中に取り替えられた更新可能な資産の更新額(税別)

(i+p): 基準資金調達額のうち当該年度に満期になり返済された元本及び利息

基準資金調達額: A86号線事業の初期投資の実施、その運営、また場合によっては資金の補充の必要、およびこの事業に含まれる更新可能な資産のその後の更新によって発生した資金需要は、その全額が、付録Aの1-1-2項に規定される特徴を備えた借入によってまかなわれるものとする。

借入を要する資金の額は、これらの借入に関して定額の手数料と費用が発生することを考慮して決定する。当初の資金調達額は、A86号線事業のEBEによって全額返済されるまで同一条件で更新されるものとする。

完全開通から51年目の配当金は、少なくとも完全開通から41年目以降、 E_n が黒字となっている場合にのみ支払われるものとする。この条件が満たされない場合は、配当金支払いの初年度は、過去10年間の業績が黒字となる年まで先送りされる。

b) n年度の配当額

● n-1年度決算にもとづいて算出された基礎額:

実際の“n-1”年度の $[EBE-I-(i+p)]$ -付録Aに規定される“n-1”年度の $[EBE-I-(i+p)]$

ある年の基礎額が赤字となったような場合、その結果は翌年の基礎額に反映されるものとし、配当金の支払いは累積で黒字となるまで義務付けられない。

● 配当率:

・最初の10年間は上述の基礎額の20%

・その後の年度は上述の基礎額の25%

c) n年の配当の支払

n-1年度の決算にもとづいて定められた配当の支払は、n年の6月29日までに実施される。

(出典: Jehdra(200809))

事業者の収入

道路の通行収入、関連する付帯施設に関する利用料

オ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

道路委員会の資料²⁸⁴に整理されている仕様書規定事項によると、本事業の一部あるいは全部の譲渡、事業者の変更は禁止されている。

カ. 従前の従業員の扱いに関する規定

新規に整備する施設であるため、従前の従業員はない。

284道路委員会(2002)

キ. 契約解除に関する主な規定

道路委員会の資料²⁸⁵に整理されている仕様書規定事項によると、全線が開通してから50年目以降、国は委託を買い戻す権利を有する。その際受託者へは保証金が支払われる(残期間の収益、過去の投資を元に計算される)。

ク. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

道路委員会の資料²⁸⁶に整理されている仕様書規定事項によると、契約終了時、国は事業者の委託に関わる全ての権利(全ての施設・装置・付属物・資産等)を引き継ぐ。事業者は、これらを適切に整備された状態で国に引き渡す義務を負う(国は、保証金・契約終了前 2 年間の収益を整備に使用できる)。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備		○	
資金調達		○	
需要リスク		○	
料金設定権限	○	△	基本発注者だが、事業者は交通量調整を目的に変動させることができる
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

事業者 1999 年、国際競争入札を経て事業者がコフィルート社グループに決定した。国際競争が行われる以前も、コフィルート社をコンセッション事業者として調査・工事を開始していたが、国際競争入札が必要との判決により無効となったという経緯があった。

- 1994 年 **Cofiroute** を事業者に決定
- 1998 年 2 月 **Cofiroute** を事業者に決定したことを取り消し。
国際競争入札が必要との判決によるもの。
- 1998 年 11 月 2 日 再入札を実施、以下の 2 者から提案が提出された。
 - ・ **Cofiroute** が率いるコンソーシアム

285道路委員会(2002)

286道路委員会(2002)

	・ Bouygues、Amec、Impregilo、Dragados により 構成されるコンソーシアム
1999年1月28日	事業者が Cofiroute に再度決定
2000年	着工
2003年10月	東側のトンネル完成
2009年6月	東側のトンネル供用開始
2011年上半期	残りの区間完成予定

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保²⁸⁷

Cofiroute 社は、3 億ユーロの債券を 2001 年 9 月 18 日に発行した。また、European Investment Bank (EIB) が 4 億ユーロの融資を 2002 年 1 月に行った。その他の資金調達は、株主資本によった。

道路委員会の資料²⁸⁸に整理されている仕様書規定事項によると、資金調達に対する国の補償はないとされている。

	EUR	16.77 億	資金調達総額
1)	EUR	3 億	債券(Cofiroute 社)
2)	EUR	4 億	ローン(25 年)
			European Investment Bank による
3)	EUR	9.77 億	株主資本

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

イ. 運営状況

高速道路機構の現地調査結果²⁸⁹によると、事業者は落札時の計画において、内部収益率を 8% で計画したとされている。実際の運営状況は不明である。

ウ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

高速道路機構の現地調査結果²⁹⁰によると、以下のようなサービス向上策が実施されたとされている。

- ・ 利用者向けの情報提供
- ・ 30 分以内にトンネル事故を処理
- ・ ETC/銀行カード利用の利便性の向上

287 Dealogic
288 道路委員会(2002)
289 Jehdra(200804)
290 Jehdra(200804)

2. A65 号線ランゴン-パウ区間(A65 Toll Road)

事業分野	有料道路(新設)	
発注者	フランス運輸・インフラ整備・観光・海洋省	
事業者	A'Lienor(出資者:Eiffage、SANEF)	
事業概要	新設する道路の設計・建設・運営・維持管理・更新を事業者が実施する事業。発注者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資を全て利用料金を回収する。料金設定は定めに従い事業者が行う。	
事業類型	独立採算事業 ただし運営期間の売上高が一定額を上回った場合のみ、その一部を発注者に支払う	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	運営期間:占有料(年 1 回、売上高が一定額を上回った場合、売上高に応じた金額)
事業期間	2006 年契約、2011 年運営開始予定 コンセッション期間 55 年間	
事業規模	建設費約 6.9 億ユーロ 事業者の資金調達額約 12.1 億ユーロ	
資金構成	民間資金 100% ただし、一部区間の工事を公共工事で施工し、完成後に事業者に現物供与する形での支援が行われた(約 5,000 万ユーロ、建設費の約 7%に相当)。	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事業者は運営期間中、売上高が計画を上回った場合のみ、売上高に連動した金額を占有量として支払う取り決めとなっており、将来の事業のメリットを、発注者が事業者とシェアできる仕組みとなっている。 発注者から、一部道路を公共工事で施工する形で、現物供与での支援が行われた。 地元企業対策のため、工事の一定割合を第三者に委託する取り決めとなっている。 開通 40 年目以降、発注者は事業者にも過失がなくとも契約解除が可能となっている。 	

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

フランス運輸・インフラ整備・観光・海洋省

イ. 事業者

A'Lienor

出資者	Eiffage SA	65%
	Societe des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)	35%

ウ. その他関係者

オーナー支援 APPR(パリ・ライン・ローヌ高速道路会社 Eiffage 子会社)

設計建設 GIE A65

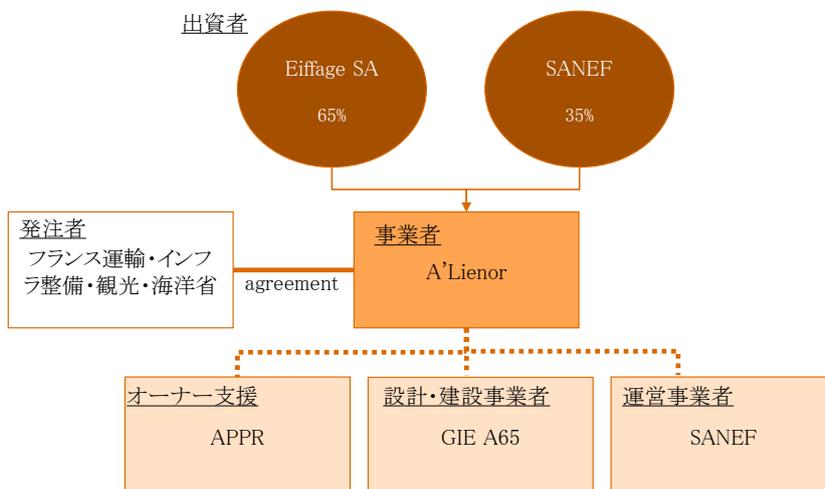
土地買収、全体調整、設計、建設

工事 30%相当分を入札により第三者企業に発注

運営 SANEF

料金徴収機材・システム供給、運行管理、情報技術

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



エ. 事業費

12 億ユーロ

うち工事費は約 6.9 億ユーロ(事業契約にて、工事総額の 30%が 208,280,000 ユーロと記載されているものから逆算)

オ. 事業期間

建設期間は 44 ヶ月

運営期間は 55 年間

カ. 分野・対象施設

有料道路(新規)。

Langon、Marsan 山、Pau を結ぶ 150.1 キロの長さの片側 2 車線の有料道路。

キ. 事業実施場所

フランス ジロンド県、ランド県、ピレネーアトランティック県



(出典:A65(HP))

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は PFI/PPP 推進協議会の書籍²⁹¹の契約の概略翻訳による。

ア. 施設所有

発注者が所有する。

事業契約終了時点にて、事業者は資産を無償で発注者に返却する。

コンセッションに必要な土地は事業者が取得し(発注者が無償で提供するものを除く)、取得次第、発注者の所有物となる。

イ. 業務範囲、リスク分担

- ・ 事業者は、道路の設計・建設・資金調達を行う。

²⁹¹協議会(2010),

- 一部区間については、発注者が建設を行ったうえで、完工後事業者に引き渡され、事業者が維持管理・運営・修繕を行う。
- 事業者は、工事総額の最低 **30%**(2005 年 1 月 1 日時点において **208,280,000** ユーロ)に相当する額の工事を第三者に委託する。協議会の注記によると、この規定は地元企業対策とのことである。
- 供用開始の期限は、一部区間は契約発効から **40** ヶ月以内、全体については **46** ヶ月以内。
- ・ 事業者は、コンセッションに必要な土地を取得する。事業者は、接收した資産の補償額を負担する。
 - なお事業者は、本工事の公益に関する宣言により、土地の取得、公共工事に関する提要法令・規則から生じる全ての権利、接收行為の受益者に対し付与される権限を授権される。
- ・ 事業者は、道路の維持管理・運営・修繕を行う。
 - 事業者は、テレコミュニケーション施設を建設・運営する。事業者はこの運営権を第三者に付与することができる。
 - 事業者は、テレコミュニケーション施設以外の付帯施設の運営について、原則として競争入札の手順を経て自由に契約を締結することができる。
- ・ 発注者は、事業者の義務履行欠如に関して、催告の上改善が図られない場合は、事業者に罰金の支払いを求めることができる。
- ・ 事業者は、通行料と、関連する付帯施設に関する利用料の徴収を行う。
- ・ 事業者は、資産を返却資産・買い取り資産・固有資産の **3** つに分類し、資産台帳を作成し発注者と合意する。これは発注者の許可対象となる。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

- ・ 通行料金は、規定に従い事業者により毎年決定される。
- ・ 事業契約にて、通行料金の区分、供用開始時の通行料金の上限、供用開始後の改定料金の算定方法が規定されている。
 - 供用開始時の料金設定については、事業者は供用開始 **2** ヶ月前までに国に届け出るとともに、供用開始前に官報に公表が必要。
 - 供用開始後の料金改定については、事業者は変更の **40** 日前までに国に届け出るとともに、**10** 日前までに値上げの範囲を公表しなければならない。
- ・ インターチェンジの料金は事業者が決定する。
- ・ 事業者は、予約割引料金の設定、期間により異なる料金の設定、高速道路の品質悪化等をもた

らしうる車両への割増料金の設定、事業者に関連する職員への通行料免除をすることができる。

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

原則なし。

運営期間中、売上高が一定額を上回った場合のみ、1年に1回占有量として、売上高に応じた支払いを行う。

b 事業者の収入

道路の通行収入、関連する付帯施設に関する利用料

オ. 独占条件に係る主な規定

特に規定は見当たらない。

カ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

- ・ コンセッション契約の一部ないし全ての譲渡は、発注者による事前の書面による許可が必要。

キ. 従前の従業員の扱いに関する規定

新規に整備する施設であるため、従前の従業員はない。

ク. 契約解除に関する主な規定

- ・ 不可抗力により契約履行が困難な場合、発注者・事業者は契約を解除できる。コンセッションの経済的均衡性の混乱が修復不能となった場合、発注者は契約を解除できる。供用開始から 40 年後の 12 月 31 日以降、発注者による一方的な解除をすることができる。これらの際、事業者は税後の財務フローを現在価値化した金額に控除可能な費用を考慮した金額の支払いを受ける権利を有する。
- ・ 事業者が外部民間ファイナンスを完済した場合、発注者による解除が可能。この際、発注者は補償その他の支払いは行わない。
- ・ 18ヶ月以上の完工遅延等、事業の中断、保証状が不足する場合、事業者の債務不履行が深刻な場合、発注者は契約を解除できる。この際、事業者は「発注者の損害金額」－「資産の価格」を発注者に支払う(マイナスの場合は発注者が支払う)。

ケ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

- ・ 事業者は、コンセッション終了時、コンセッションの構築物・施設・その他付属物を良好な状態のまま発注者に対し引き渡す。
- ・ コンセッション終了の 7 年前までに、発注者は事業者と協議し、修繕・更新プログラムとコンセッ

ションの構築物を発注者に引き渡すための事前運営プログラムを取り決める。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備		○	
資金調達	△	○	一部現物供与による発注者の支援あり
需要リスク		○	
料金設定権限		△	事業契約に従う。
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

2003年5月に公募が開始され、まずは資格審査のようなプロセスが行われた。4者が応募し、すべてショートリストされた。その後、環境団体等からの反論、一部合意形成の手間取り等から入札プロセスが遅延し、2004年7月にショートリストされた4者に応札要請がなされ、その後競争的対話が行われてルートに関する最適シナリオの模索が行われた。2005年5月にルートが選択され、それに基づいて2005年12月に最終入札が行われた。事業者は2006年6月に決定した。

- 2003年5月7日 公募開始
- 2003年6月18日 資格審査のようなプロセスに4者が応募、以下の4者がショートリストされる。
 - ・ Bilfinger Berger BOT GmBH(代表企業), RAZEL, SAPPR
 - ・ EIFFAGE(代表企業)、SANEF
 - ・ Bouygue TP(代表企業), DTP Terrassements, Colas, DV Construction, EGIS Projects, HSBC
 - ・ ASF(代表企業), ACESA (スペイン Abertis の子会社)
- 2003年9月 入札を予定されていたが、環境団体等からの反論、一部合意形成の手間取り等から延期
- 2004年7月 4者に対して応札を要請
ルートに関する複数のシナリオを提示し、競争的対話を通じて最適シナリオの模索が行われた。
- 2005年1月10日 入札
- 2005年5月 ルートに関するシナリオが選択される
住民に対して縦覧手続きが行われる
- 2005年8月 選択されたシナリオに基づく応札を要請
- 2005年12月 最終応札
- 2006年6月 落札者決定

2006 年 12 月 14 日	事業契約締結
2005 年 12 月 18 日	国務院許可を前提とした政令による公益に関する宣言 (DUP)
2007 年	着工
2011 年	完成予定

イ. その後のプロジェクトの経緯

環境団体からの反対等により、工事着工許可が出たのが 2008 年 6 月となり、工事が遅れた。

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

資金調達は、9.8 億の借入と 2.3 億の株主資本からなる。レンダーは Banco Santander、Central Hispano SA – BSCH、ING Groep NV、NATIXIS SA、Fortis Bank SA/NV、Landesbank Hessen-Thueringen Girozentrale - Helaba 等。

借り手:A'Lienor

	EUR	12.1 億	資金調達総額
1)	EUR	9.35 億	タームローン(8 年)
2)	EUR	0.45 億	信用枠(4 年 6 ヶ月)
3)	EUR	2.30 億	株主資本

本事業に係り公共機関からの補助金はないが、一部区間の工事を公共工事で施工し、完成後に事業者現物供与するという形での支援手法が採用された。現物供与工事は約 5,000 万ユーロに相当する。

イ. 事業者の会計処理

PFI/PPP 推進協議会の書籍²⁹²の契約の概略翻訳によると、本事業にかかる動産・不動産は以下の 3 つに分類することと規定されている。説明は同書籍からの抜粋による。協議会の注記によると、フランスにおいてはコンセッション事業、アップフェルマージュ事業いずれにおいても、このように分類する慣行があるとのことである。

- ・ 返却資産 (biens de retour)
- ・ 買い取り資産 (biens de reprise)
- ・ 固有資産 (biens propres)

第 2.3.1 条: 返却資産

返却資産とは、コンセッションを構成する資産で、受託者により実現・取得されるかあるいは発注者が提供する資産をいう。第 2.1 条に規定されたコンセッションの所掌範囲における全ての土地資産、建物、施設等工事物等並びに受託したサービス及び維持管理業務を遂行するために必要な動産等はコンセッションを構成する資産と見なす。これら資産は、完工ないしは資産の取得と共に発注者に帰属する。コンセッション終了

292協議会(2010)

時点において、本仕様書第 37 条、38 条、40 条の規定に基づき、これら資産は、無償で発注者に返却されなければならない。

第 2.3.2 条： 買い取り資産

買い取り資産とは受託者の所有になる動産をいい、コンセッションの一部を構成しないと共に、その必要性もないが、高速道路の運営、維持管理等に有用な資産で、本仕様書第 38 条の規定に基づき、発注者が取得できる資産をいう。発注者がその買い取り権を行使しない限り、これら資産は受託者に帰属する。

第 2.3.3 条： 固有資産

固有資産とは、受託者固有の資産をいい、コンセッションの一部を構成せず、またその必要性もなく、受託サービスにかかわる運営・維持管理業務遂行にも有用でない資産で受託者に帰属したままの資産をいう。これら資産は、契約全期間並びにコンセッション終了後も受託者に帰属する。

出典：協議会(2010)

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

供用開始前である。

3. アヴィニオン水道

事業分野	上水道(既存)	
発注者	アヴィニオン市	
事業者	Societe Avignonnaise des Eaux(出資者:Veolia)	
事業概要	既存の水道施設を事業者に長期リースし、運営・維持管理・更新を事業者が実施するアッフェルマージュ契約による事業。発注者が施設を所有する。事業者は利用料金を徴収する。料金設定は事業契約に従い事業者が行う。	
事業類型	リース・独立採算事業(アッフェルマージュ)	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	毎年度利用料金の一部を使用料として支払う(2009年度は事業者は利用料金の5割強を受取、残りは公共と流域公社に支払われる。)
事業期間	1986年1月1日～2020年12月31日	
事業規模	年間の利用料収入は8.3百万ユーロ(2007年)	
資金構成		
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最近の水道のアッフェルマージュとしては、35年は長期にわたる事例。(通常は15年から20年程度) ・ アヴィニオン都市圏共同体内では、自治体ごとに個別にアッフェルマージュ契約や直営により水道事業を実施している。 ・ 市議会は市の負債状況や施設の投資金額を考慮して回収すべき金額を決定し、事業者は当該金額を考慮して水道料金を決定することになる。 	

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

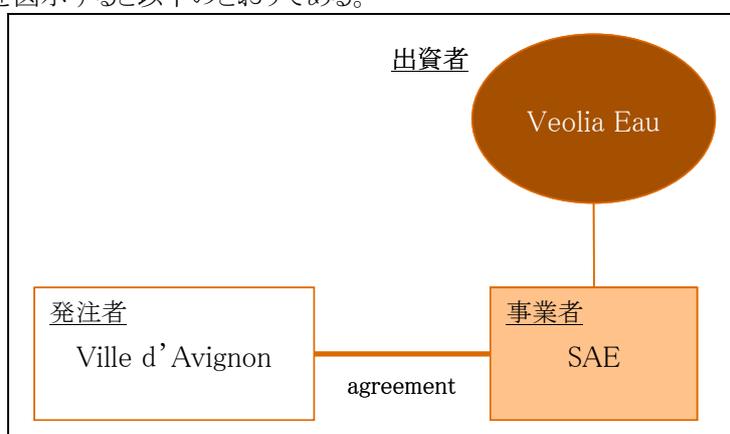
アヴィニオン市

イ. 事業者

Societe Avignonnaise des Eaux (SAE)

同社の出資者は、Veolia Eau Sud-Est

事業の関係者を図示すると以下のとおりである。



ウ. 事業費

年間の利用料収入は **8.3** 百万ユーロ (2007 年)

毎年度の民間事業者の収入は、水道利用料収入のうち契約に定められた算式により確定することとなり、毎年度変化する。

エ. 事業期間

1986 年 1 月 1 日から 2020 年 12 月 31 日 (35 年)

水道事業は 20 年以内の事例が一般的であるが、同事例は 35 年と長い期間になっている。

オ. 分野・対象施設

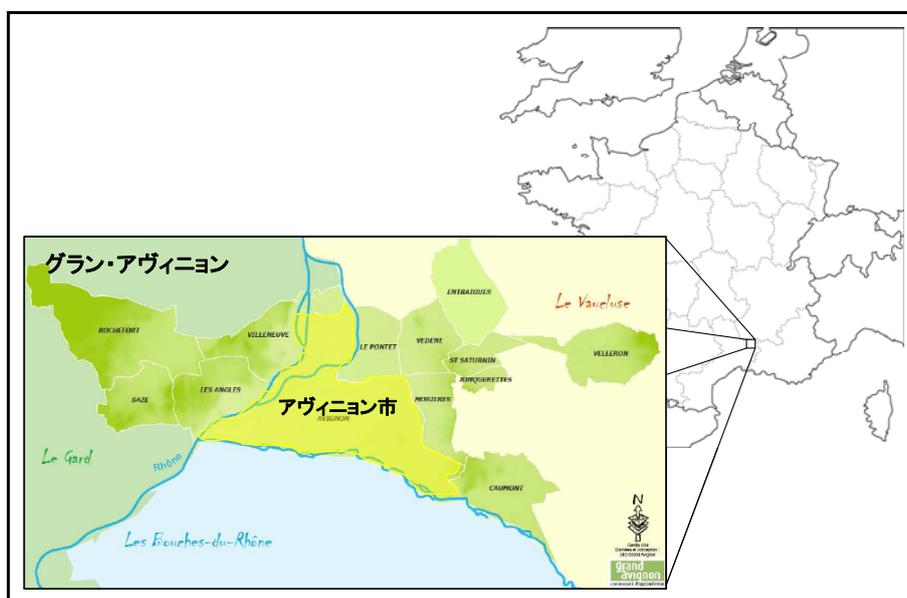
グラン・アヴィニオン(アヴィニオン市および12つのコミューンで構成される地域)におけるアヴィニオン市の上水道事業。アヴィニオン市人口は、約9万5千人。なお、水源の 100%を地下水によっている。

なお、グラン・アヴィニョンにより管理されているコミューンの5つ²⁹³のコミューンのうち、全てがアフェルマージュ契約ではなく、4つはアッフェルマージュ契約であり一つは直営となっている。以下はその5つのコミューンにおける上水道事業の運営形態である。

対象コミューン	運営形態	受託者	契約開始日	契約期間
アヴィニョン市 (Avignon)	アッフェルマージュ	SAE (Veolia)	1986年1月1日	35年
モリエール・レ・アヴィニョン (Morières-les-Avignon)	アッフェルマージュ	SADE (Veolia)	2005年1月6日	8年
ヴィールヌーヴ・レ・アヴィニョン Villeneuve-lez-Avignon	アッフェルマージュ	SAUR	2008年1月1日	6年
レ・アーングル Les Angles	アッフェルマージュ	SAUR	2008年1月1日	6年
ジョンクレット Jonquerettes	グラン・アヴィニョ ン直営	該当なし		

カ. 事業実施場所

フランス、アヴィニョン市。



²⁹³ 残りの8つのコミューンについては、自治体組合が運営。

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、特に注記がある場合以外はグラン・アヴィニョン年飲料水報告書による²⁹⁴。

ア. 施設所有

アッフェルマージュ契約であり、施設は市が所有する。

イ. 業務範囲、リスク分担

民間事業者は、上水道施設の運営・維持管理・更新を担う。主に以下のような業務を担う。

- ・ 浄水場の運営・維持管理・更新
- ・ 貯水池までの配水及び貯水池から各戸への配水
- ・ 水道メーターを含む電子機器の更新
- ・ 利用状況の管理、水道メーター情報を集めること、消費者情報管理、請求書の発行および料金の徴収を含むユーザーサービス関連業務

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

水道料金は、民間事業者が決定するが、その前提として市議会が市の負債状況や施設の投資金額を考慮して決定する回収すべき金額を含めることとなっている。また、水道アッフェルマージュの標準契約書によれば、利用料金には民間事業者の費用回収を含めることが認められている²⁹⁵ことから、一般的に利用料金は民間事業者の収支状況を踏まえて変更することができる。

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

民間事業者は、前述の通り水道料金の一部を収受する一方で残りの金額は市と流域公社²⁹⁶の収入となる。民間事業者の収入割合が毎年度変化するように市や流域公社への支払いも毎年度変化する。2009年度の実績によれば、事業者は利用料金の5割強を受取、残りが公共と流域公社に支払われている。

市の徴収分の水位は以下の通りである。

294 “Rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'Adduction d'Eau Potable”, 2007年、2008年および2009年

295 PFI/PPP 推進協議会(2009)「水道アッフェルマージュ標準契約書」

296 フランス政府が国内に6つ設置している水域の環境保全や水質管理を担う組織。

	2007年	2008年	2009年
使用推量 1 m ³ あたりの市徴収分 (€)	€0.1812	€0.1877	€0.1875
ユーザーに請求される使用水量 1 m ³ に占める市の徴収分 (%)	18.28%	16.17%	18.04%
事業における市の年間収益 (€)	€434,343	不明	不明

民間事業者は、市の徴収分に加え、流域公社に水道料金収入の一部を支払っている。これは、水源保全負担金および汚染対策負担金である。この流域公社への支払いの推移は以下の通りである。

	2007年	2008年	2009年
汚染対策負担金(使用推量 1 m ³ 当り)	€0.1900	€0.1300	€0.1900
源保全負担金 (使用推量 1 m ³ 当り)	€0.0590	€0.0150	€0.0742
合計負担金 (使用推量 1 m ³ 当り)	€0.2490	€0.1450	€0.2642
ユーザーに請求される使用水量 1 m ³ に占める流域公社の徴収分 (%)	25.12%	12.49%	25.43%

b 事業者の収入

前述の通り、毎年度の民間事業者の収入は、水道利用料収入のうち契約に定められた算式により確定することとなり、毎年度変化する。この水道料金は、固定料金である基本料金と使用量水 1 m³ 当たりの従量料金(可変する報酬部分)により構成される。

i. 基本料金

利用量に関わらず固定で支払う料金である。契約初年度の基本料金は契約において定められており、翌年度からは当初の基本料金、各種費用指数の初期値、およびその期の各種費用指数の値を基礎とする算式によって毎年求められる。

ii. 従量料金

使用量に応じて変動する料金である。2008年までは利用料金が5段階に区分されていたが、2009年より2段階への区分となった。

水道料金の推移は以下の通りである。

	2007年		2008年		2009年	
1 契約当り固定料金 (€)	36.12€~3509€/年		€47.7800/年		€37.82/年	
従量料金 (使用推量 1 m ³ 当り)	使用量	1m ³ /料金	m ³ /料金		使用量	1m ³ /料金
	1-55 m ³	0.1667	0,335		0-100 m ³	0.1745
	56-100 m ³	0.6661	0,7471			
	101-1500 m ³	1.3561	1,5455			
	1501-15 万 m ³	0.7323	0,8457		111-120 m ³	0,6974
	15 万 m ³ 以上	0.1562	0,0579			
平均従量料金 (使用推量 1 m ³ 当り)	0.5093		0,7675		0,5332	
利用者に請求される使用水量 1 m ³ に占める事業者従量料金	51.38%		66.12%		51.32%	
年間料金収入 (€)	€8,374,169		不明		不明	

オ. 運営状況

契約数や利用状況、主要業績の推移は以下の通り。ここ数年間で大きな変化はみられない。

SAE 業績	2005	2006	2007	2008	2009
契約数	46,101	46,444	46,852	47,003	47,474
販売水量(直接) (m ³)	7,531,129	7,440,454	7,146,264	7,303,179	7,218,208
販売水量(他市への輸出) (m ³)	872,661	831,245	832,440	860,785	848,752

主要業績指標	2007	2008	2009
Conformity of microbiological analysis	100%	100%	100%
Conformity of chemical analysis	100%	100%	100%
Water Network のパフォーマンス(漏水の割合)	67.00%	不明	68.00%
クレーム率 (1000契約当り)	8.38	6.83	5.24

4. フォルバック・ポルト・ド・フランスコミューン集の水道

事業分野	上水道(既存)	
発注者	フォルバック・ポルト・ド・フランスコミューン集 ²⁹⁷ (Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France)	
事業者	Veolia Eau	
事業概要	既存の水道施設を事業者に長期リースし、運営・維持管理・更新を事業者が実施するアフェルマージュ契約による事業。発注者が施設を所有する。事業者は利用料金を徴収する。料金設定は事業契約に従い事業者が行う。	
事業類型	リース・独立採算事業(アフェルマージュ)	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	飲料水の販売による収益の一定割合
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1998年9月1日～2010年8月31日 ・ 2010年9月1日～2022年8月31日 	
事業規模		
資金構成		
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 19のコミューンが共同で発注するアフェルマージュ事例 	

²⁹⁷ コミューン集 (Communauté d'Agglomération)とは、幾つかのコミューンが一体となって一つの財務・会計主体を成す状態。

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

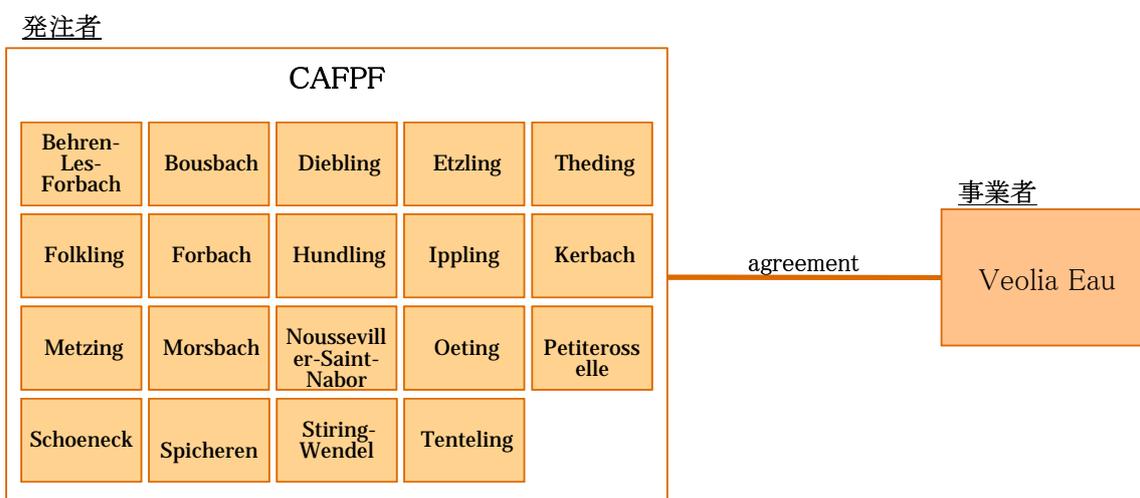
フォルバック・ポルト・ド・フランスコミューン集 (CAFPF)

19 のコミューンが共同で発注する形態となっている。

イ. 事業者

Veolia Eau

事業の関係者を図示すると以下のとおりである。



ウ. 事業費

年間の利用料収入は 4.7 百万ユーロ (2009 年)

毎年度の民間事業者の収入は、水道利用料収入のうち契約に定められた算式により確定することとなり、毎年度変化する。

エ. 事業期間

1998 年 9 月 1 日から 2010 年 8 月 31 日 (12 年)

なお、上記契約期間終了後、Veolia Eau が再び受託者として選定され、新規契約の事業期間は 2010 年 9 月 1 日から 2022 年 8 月 31 日 (12 年) となっている。

オ. 分野・対象施設

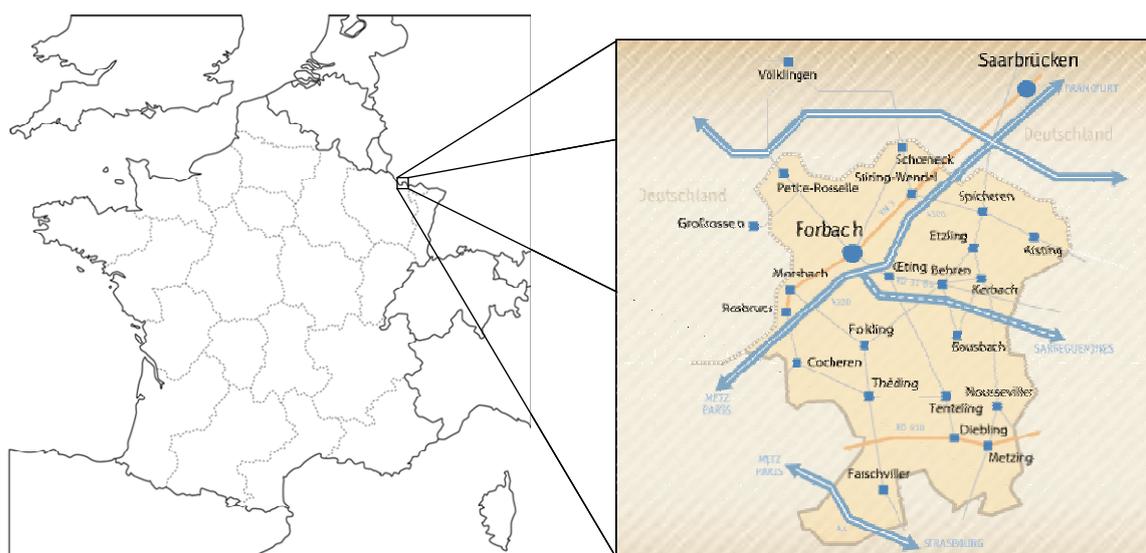
CAFPF の上水道事業。人口約 7 万 9 千人。

同事業では水源は、多様であり外部から購入しているものが多い。それぞれの水源の、CAFPF の飲料水の消費に占める割合を以下の表に示す。

水源	CAFPF 飲料水消費に占める割合
ENERGIS 社から購入	42%
オ・ド・ウインブロン自治体組合から購入	42%
サーブルック市から購入	7%
エッツリングコミューンの地下水	7%
ベーレン・レ・フォルバックコミューンの地下水	3%

カ. 事業実施場所

フォルバック・ポルト・ド・フランスコミューン集 (CAFPF)



② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、特に注記がある場合以外は **Veolia**2009年受託者報告書による²⁹⁸。

ア. 施設所有

アッフェルマージュ契約であり、施設はコミューン集が所有する。

²⁹⁸ “Rapport Annuel du Délégué 2009, Service de l’Eau, Communauté d’Agglomération de Forbach Porte de France »

イ. 業務範囲、リスク分担

民間事業者は、上水道施設の運営・維持管理・更新を担う。主に以下のような業務を担う。

- ・ 飲料水の生産
- ・ 配水
- ・ 水道の接続(ネットワーク・利用者間)
- ・ 水道メーターの維持、設置
- ・ 顧客管理および関連業務

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

詳細な規定については不明だが、水道アフェルマージュの標準契約書によれば、利用料金には民間事業者の費用回収を含めることが認められている²⁹⁹ことから、一般的に利用料金は民間事業者の収支状況を踏まえて変更することができる。

エ. 支払いメカニズム

c 発注者と事業者の間の支払い

民間事業者は、前述の通り水道料金の一部を収受する一方で残りの金額は市と流域公社³⁰⁰の収入となる。民間事業者の収入割合が毎年度変化するように市や流域公社への支払いも毎年度変化する。市の徴収分の推移は以下の通りである。

	2008年	2009年
契約1つあたりの年間 CAFPF 徴収分(€)	不明	€6.00
使用水量 1 m ³ あたりの CAFPF 徴収分 (€)	€0.4100	€0.4100
事業における CAFPF の年間収益 (€)	€1,313,332	€1,357,918

ii. 流域公社への支払い

アヴィニヨン市の事例と同様に CAFPF の徴収分に加え、事業者は流域公社³⁰¹に水源保全負担金および汚染対策負担金を流域公社に代わって徴収し、同社に支払っている。CAFPF における流域公社関連負担金の推移は以下のとおりである。

299 PFI/PPP 推進協議会(2009)「水道アフェルマージュ標準契約書」

300 フランス政府が国内に 6 つ設置している水域の環境保全や水質管理を担う組織。

301 流域公社 (Agence de L'eau): 定義は『手引き』80 頁の「訳注」を参照

	2008年	2009年
汚染対策負担金(使用推量 1 m ³ 当り)	€0.4240	€0.4320
源保全負担金 (使用推量 1 m ³ 当り)	€0.027	€0.0218
合計負担金 (使用推量 1 m ³ 当り)	€0.451	€0.4538
流域公社への年間支払い額	€969,049	€1,248,797

d 事業者の収入

前述の通り、毎年度の民間事業者の収入は、水道利用料収入のうち契約に定められた算式により確定することとなっており、毎年度変化する。この水道料金は、固定料金である基本料金と使用量水 1 m³ 当たりの従量料金(可変する報酬部分)により構成される。これらの水道料金の推移は以下の通りである。

	2008年	2009年
契約1つあたりの Veolia 収入分(€)	€24.08	€24.10
使用水量 1 m ³ あたり Veolia 収入分 (€)	€1.2844	€1.3054
事業における Veolia の年間収入 (€)	€4,543,965	€4,760,055

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

前述の通り、2010年の選定の際、以下の手続きにより Veolia Eau が選定された。その手続きは以下の通り³⁰²。公告から事業者決定まで4ヶ月程度で行われている。

- 2008年6月23日:アフェルマージュ方式で実施することを決定し選定委員会の設立
- 2009年3月16日:公告
- 2009年4月27日:関連書類の提出の締め切り(最終提案は後日提出)
- 2010年7月12日:事業者決定

④ 成果・課題

ア. 業績

契約数や利用状況の推移は以下の通り。ここ数年間で大きな変化はみられない。

	2005	2006	2007	2008	2009
契約数	24,703	24,926	25,098	25,198	25,450
販売水量(m ³)	3,372,743	3,446,326	3,265,630	3,251,625	3,153,456
対象人口	77,786	77,786	77,786	77,887	78,825

302 “Avis d’ appel a candidature - delegation de service public”, 2009年3月16日、« CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 12 JUILLET 2010 », 2010年7月12日

5. グルノーブル水道

事業分野	上水道(既存)	
発注者	グルノーブル市	
事業者	Compagnie de Gestion des Eaux du Sud-Est(出資者:Suez)	
事業概要	既存の上水道事業につき、アッフェルマージュ契約により事業者が実施する事業。発注者が施設を所有する。	
事業類型	独立採算事業 ただし運営期間の売上高が一定額を上回った場合のみ、その一部を発注者に支払う	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 : エントリーフィー 2.26 億フランスフラン
事業期間	1989 年契約 事業期間 25 年間	
事業規模	エントリーフィー(初期一括払) 2.26 億フランスフラン	
資金構成	不明	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ エントリーフィーは消費者に転嫁された³⁰³が、これは後に不法とされた。 ・ 事業者決定の過程において汚職があったことが 1995 年に発覚し、2000 年に事業契約が解除され、公営に戻った。 ・ アッフェルマージュ契約期間に、料金設定が大きく上がった。この原因として、エントリーフィーの料金への転嫁と、事業者が料金を高く設定するために指標を操作したことが指摘されている。³⁰⁴ ・ アッフェルマージュ契約期間の設備投資額は、公営に戻ってからの設備投資額よりも少ない。³⁰⁵ 	

303 PSIRU(2001)

304 PSIRU(2001)

305 PSIRU(2001)

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

グルノーブル市

イ. 事業者

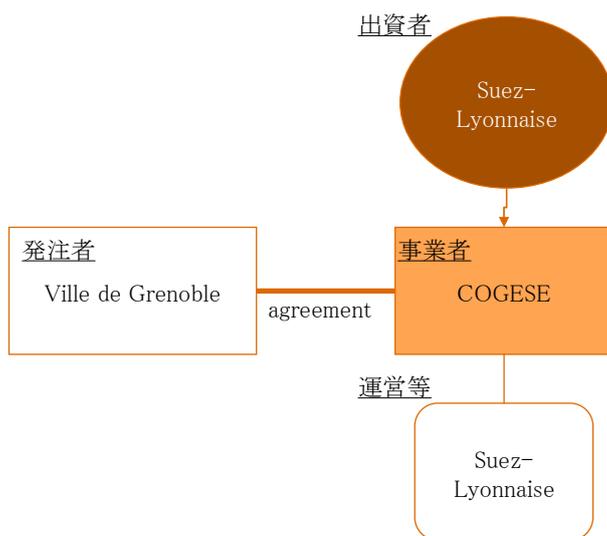
Compagnie de Gestion des Eaux du Sud-Est (COGESE)

出資者 Suez-Lyonnaise

ウ. その他関係者

公共サービス国際研究所のレポート³⁰⁶によると、COGESE からの下請け契約を **Lyonnais des Eaux** (後の **Suez**) が独占し、また、事業者はアニュアルレポートにてこの契約による利益につき説明をしなかったとのことである。

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



エ. 事業費

事業者は市に「エントリーフィー」として 2.26 億フランスフランを支払った。³⁰⁷

オ. 事業期間

1989 年から 25 年間

306 PSIRU(2001)

307 PSIRU(2001)

カ. 分野・対象施設

グルノーブル市の上水道事業。人口約 15 万人。水源の 100%を地下水による³⁰⁸。

グルノーブル市においては、水道事業の運営は 19 世紀後半から 1989 年まで自治体が行っていた。公共サービス国際研究所のレポート³⁰⁹によると、1989 年までの経営状態について、料金設定は低いにもかかわらず利益を出して市の歳入に寄与する状態であり、効率的であったとされている。

キ. 事業実施場所

フランス グルノーブル市

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、特に注記がある場合以外は公共サービス国際研究所のレポート³¹⁰による。

ア. 施設所有

アッフェルマージュ契約であり、市が所有する。

イ. 業務範囲、リスク分担

アッフェルマージュ契約である。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

公共サービス国際研究所のレポート³¹¹にて、事業者が指標を操作して料金を高く設定したとの指摘があることから、事業者が何らかの取り決めに従い料金を設定する権利があったと考えられる。

公共保全センターのレポート³¹²によると、事業者は消費量が年間 1,280 万 m³を下回ったら、料金を(即刻)値上げしてよいこととなっていた。

エ. 支払いメカニズム

e 発注者と事業者の間の支払い

事業者から市に「エントリーフィー」として 2.26 億フランスフランを支払った。

公共サービス国際研究所のレポート³¹³によると、これは消費者に転嫁されたとされている。1999 年 5 月、グルノーブル管理法廷は「エントリーフィー」を回収するために事業者により課された料金の一部を不法とした。これは今日ではフランスで一般的に不法とされている。

308 Watertime(2006)

309 PSIRU(2001)

310 PSIRU(2001)

311 PSIRU(2001)

312 CPI(2003)

313 PSIRU(2001)

f 事業者の収入

料金収入

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備	—	—	
資金調達		○	
需要リスク		○	
料金設定権限		△	取り決めに従う
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

公共サービス国際研究所のレポート³¹⁴によると、グルノーブル市長である **Alain Carignon** が、市の水道事業を **COGESE** により民営化することを強力に推進したとされている。なお、過程では強力な反対があったとのことである。

なお、**COGESE** との契約手続きは不明だが、**COGESE** との契約解除後に事業契約を締結した **SEG・SGEA** との契約について、その契約手続きが公募・競争にかけられていないとされていることから、その前の **COGESE** との契約手続きも公募・競争にかけられていなかった可能性があると考えられる。

公共保全センターのレポート³¹⁵によると、**1987年10月3日**に、グルノーブル市長を含むメンバーによるランチミーティングにて、**Suez** の子会社として **COGESE** を設立しそこへ民営化するという話がまとまった、とされており、契約手続きに競争性がなかった可能性を裏付けている。

1989年11月	COGESE とアッフェルマージュ契約締結
1996年	SEG とアッフェルマージュ契約締結
1998年	SEG・SGEA との契約について、その契約手続きが公募・競争にかけられていないとされた。
2000年	事業契約が解除され、再公営化された

④ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

2000年にアッフェルマージュ契約は解除され、公営に戻った。

314 PSIRU(2001)

315 CPI(2003)

公共サービス国際研究所のレポート³¹⁶によると、契約解除前後の経緯は以下のとおりであり、事業者との契約の過程で、汚職があったことが 1995 年に発覚したことが引き金となっている。公営に戻るまでに 5 年以上かかった。解除までの間、Suez が再度関与する形でアップエルマージュ契約が締結された。

- | | |
|--------|--|
| 1995 年 | 事業者が市長の選挙運動に係る献金・その他の合計 1,900 万フランスフランの賄賂を行っていたことにつき、市長と事業者の役員が有罪となる。 |
| 1996 年 | COGESE に替わる事業者として Société des Eaux de Grenoble(SEG) が設立された。出資比率は 51%市議会、49%Suez-Lyonnaise であった。SEG は Suez-Lyonnaise が 100%出資する Société Grenobloise de l'Eau de l'Assainissement(SGEA) と 15 年間の下請け契約を行った。SEG から Suez への支払いは、6 年目、11 年目に支払いが増加する契約となっていた。また、法務・会計・プロパティマネジメント・人事・顧客サービス・技術支援・車両・機器調達・IT・SGEA の経営等について Suez に高い委託費を支払い、SGEA は赤字を計上した。これは、SEG・SGEA の損失は発注者が事業契約を終了させるという取り決めにより守られた。 |
| 1997 年 | COGESE との契約が不法とされた。 |
| 1998 年 | SEG・SGEA との契約について、その契約手続きが公募・競争にかけられていないとされた。 |
| 2000 年 | アップエルマージュ契約を解除し、水道事業を再公営化することを議会が可決。 |

イ. 運営状況

a 料金設定

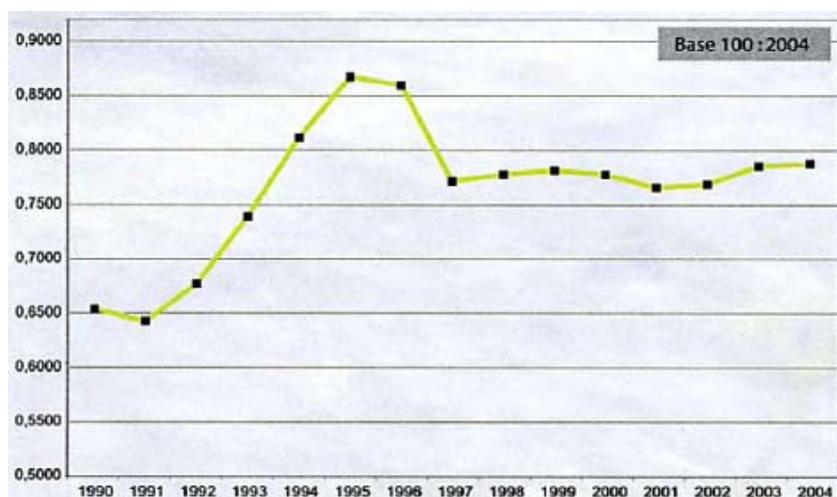
公共サービス国際研究所のレポート³¹⁷によると、料金の推移は以下のとおりである。

- ・ COGESE が事業者であった期間に、料金は 63%上昇した。
- ・ SEG が事業者であった期間に、料金は 7%上昇した。
- ・ 再公営化されてからは、料金はほとんど変わっていない。

1 m³あたりの金額(ユーロ)

316 PSIRU(2001)

317 PSIRU(2001)



(出典:PSIRU(2006))

公共サービス国際研究所のレポート³¹⁸によると、COGESE が事業者であった期間の高い料金設定に関して主に以下の点が指摘されている。25年間事業が続いた場合、納税者に10億フランの余計なコストが生じることとなったとの分析があるとのことである。

- ・ 事業者は市に「エントリーフィー」として 2.26 億フランスフランを支払い、これが消費者に転嫁された。
 - なおこの点については、1999年5月、グルノーブル管理法廷は「エントリーフィー」を回収するために事業者により課された料金の一部を不法とした。これは今日ではフランスで一般的に不法とされている。
 - エントリーフィーを消費者に転嫁することが不法とされた結果、料金は下げられたとされている。
- ・ 事業者は以下のように指標を操作し、高い料金設定とした。1989年から1995年に請求された料金のうち51%は、これらの操作により高く請求され、その額は2,100万フランスフランに上ると分析されている。
 - 基準料金を1989年7月ではなく1989年1月で設定した。これにより4~5%料金が高くなったと分析されている。
 - 利用者は、消費した時点ではなく、料金請求の時点における指標が適用され料金が請求された。これは、1999年5月にグルノーブル管理法定において不法であるとされた。

ウ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

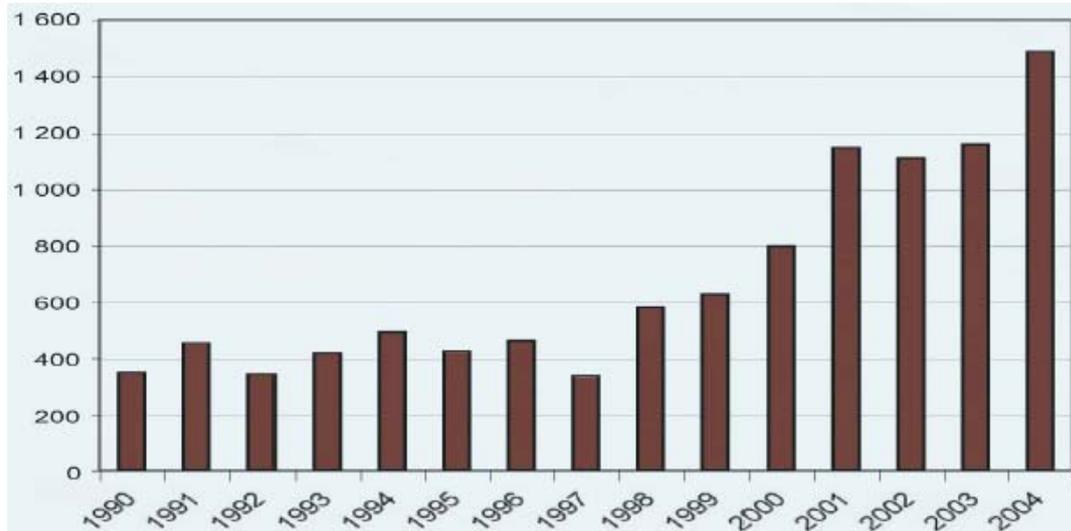
公共サービス国際研究所のレポート³¹⁹によると、設備投資額の推移(千ユーロ)は以下のとおりである。公営に戻ってから、設備整備額が大幅に増えている。この情報を見る限りでは、アップセルマ

318 PSIRU(2001)

319 PSIRU(2001)

ージュの事業者の設備投資額が適正量よりも少なく押さえられていたのか、再公営化された後の市の設備投資額が課題なのかを判断することはできない。

設備投資額の推移(千ユーロ)



(出典:PSIRU(2006))

第10章 英国の事例

1. 有料高速道路 M6 (Birmingham Northern Relief Road (M6))

事業分野	有料道路(新設) ※英国では高速道路は無料で通行できるものが一般的であり、本事業は道路利用者から料金を徴収する有料道路として初の事業である。	
発注者	英国環境運輸地方省 高速道路庁	
事業者	Midland Expressway(出資者: Macquarie)	
事業概要	新設する有料道路の設計・建設・運営・維持管理を事業者が実施する事業。事業者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資を全て利用料金で回収する。料金設定権は事業者が有する。	
事業類型	独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	原則なし
	事業者から発注者への支払い	なし
事業期間	1992 年契約、2001 年コンセッション期間開始、2003 年運営開始 コンセッション期間 53 年間	
事業規模	建設費 9 億ポンド	
資金構成	民間資金 100%	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事業者はリファイナンスの利益の約 30%を近隣公共プロジェクトの再投資に宛てることで発注者と合意した(これらの再投資により、M6 へのアクセシビリティが改善される効果が見込まれる)。なお、事業者はこれらの再投資した近隣施設の運営契約も締結したとされている。³²⁰ 運営開始後の交通量は予測を下回り、キャッシュフローも見込みを下回っているとの指摘がある。³²¹ 	

320 USDot(2007)

321 USDot(2007), Guardian(2010)

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

英国 環境運輸地方省 高速道路庁 (Highway Agency)

イ. 事業者

Midland Expressway Ltd

出資者は以下のように契約時から現在まで変化している。

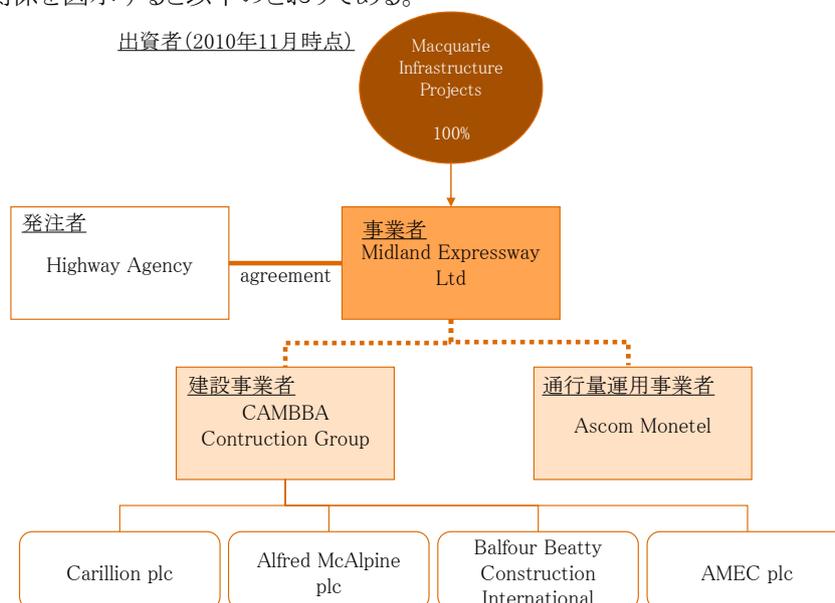
時期	出資者		備考
当初	Kvaerner	50%	
	Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA	50%	
1999年10月	Macquarie Infrastructure Projects	50%	Kvaerner 保有の株式を1.7億 USドルで全て購入
	Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA	50%	
2000年9月	Macquarie Infrastructure Projects	75%	Autstrade 保有の株式の50%を、将来(2005年まで)残りの株式も取得するというオプション付で取得
	Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA	25%	
2005年6月	Macquarie Infrastructure Projects	100%	

ウ. その他関係者

事業者が、建設事業者 CAMBBA Contraction Group (Carillion plc、Alfred McAlpine plc、Balfour Beatty Construction International、AMEC plc のジョイントベンチャー) と 4.855 億ポンドで契約した³²²。

また、通行料運用については Ascom Monetel と契約している。

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



322 Dealogic

エ. 事業費

事業者の初期投資額は約 9 億ポンドにのぼる³²³。

事業契約に「事業者は政府資金及び政府保証に頼らず、事業者は自らの費用負担およびリスクにおいて実施する」³²⁴という規定があることから、M6 Toll 道路自体は事業者の独立採算事業であり、発注者からの支払いは無いと考えられる。

ただし既存道路の維持管理・更新については、発注者から事業者に支払いが行われており³²⁵、独立採算事業の範囲は新設部分に限定されると思われる。

オ. 事業期間

2001 年 1 月から 2054 年まで 53 年間

カ. 分野・対象施設

新設の有料道路が対象施設である。

この有料道路は、ウエストミッドランド大都市圏に位置する、上下 3 レーンずつの全長約 43 キロの M6 のバイパス道路である。事業者が建設したサービスエリアがあり、アメニティ施設やホテルが立地している。



出典: Macquarie(HP)

キ. 事業実施場所

英国ウエストミッドランド州バーミンガム

323 M6 Toll(fact sheet)

324 Highway Agency (agreement) 2.1

325 Highway Agency (agreement) 3, Part5 of Schedule 8



出典: Highway Agency(HP)

② 事業スキーム

ア. 施設所有

施設は事業者が所有する。

イ. 業務範囲、リスク分担

同事業の基本的なリスク分担は以下のように原則事業者が負うものとなっている。

- ・ プロジェクトに係るリスクは原則として全て事業者が負担する。ただし、住民反対によりプロジェクト着手が遅延した間の設計規格変更のリスクは発注者が負った³²⁶。
- ・ 事業者は、事業期間中料金収入を得る権利を有する。M6 Toll 道路自体は事業者の独立採算事業であり、発注者からの支払いは無い。
- ・ 事業者は、サービスエリアを建設する権利を有する。
- ・ 事業者は、高速道路庁が用地取得に要した費用を高速道路庁に返済する義務を負う。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続き

事業者が、料金レベルを設定する権利を有している。また、事業者は需要に応じていつでも料金を上げることができる(ただし、2年に1回のレビューを行う)、とされている³²⁷³²⁸。一方、事業契約や関連

326 USDOT(2007) p.3-9

327 MAR(2010))

328 MEL FS(2005) p.1

規制において、料金の上限設定等に関する具体的な制約は見受けられない³²⁹。

- New Road and Street Works Act(NRSWA) 1991 年
- M6 Toll(Collection of Tolls) Regulations 2003 年

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

事業契約に「事業者は政府資金及び政府保証に頼らず、事業者は自らの費用負担およびリスクにおいて実施する」³³⁰という規定があり、M6 Toll 道路自体は事業者の独立採算事業であり、発注者から事業者への支払い・事業者から発注者への支払いは無いと考えられる。

ただし既存道路の更新・維持管理については、発注者から事業者に支払いがある³³¹。

b 事業者の収入

道路の料金収入、その他道路事業から得られる収入

以上の条件を表に整理した。

	官	民	備考
資産の所有		○	
新規施設整備	△	○	用地取得・住民反対リスクは官
資金調達		○	
需要リスク		○	
料金設定権限		○	
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資 ³³²		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

1990 年に 3 者がショートリストに残り、1992 年に事業者が Midland Expressway Ltd に決定した。

1990 年 3 者がショートリストに残り、入札依頼を受ける。

1992 年 2 月 28 日 事業者が Midland Expressway Ltd. に決定、事業契約締結

イ. その後のプロジェクトの経緯

米国土交通省のレポート³³³によると、本プロジェクトは、地元住民の反対等のために事業者決定からプ

329 MEL FS(2005) p.1

330 Highway Agency (agreement) 2.1

331 Highway Agency (agreement) 3, Part5 of Schedule 8, 、New Road and Street Works Act(NRSWA) 1991 年、M6 Toll(Collection of Tolls) Regulations 2003 年

332 更新投資が含まれるか否かはリスク分担として重要な点であるが、多くの事業ではその点明確ではなく、本調査においてはリスクとして区別しなかった。以下全ての事例において同様である。

プロジェクト開始までの間が 8 年間かかり、大幅に遅延した。地元住民の反対の最大のものは通行料の導入にあり、最高裁への異議申立てにまで及ぶ形となった。

以下の経緯は、特に注釈がある箇所を除き Dealogic³³⁴のデータベースの情報による。

1992 年 2 月 28 日	事業者が Midland Expressway Ltd. に決定、事業契約締結 この時点では、シャドウトール方式だった ³³⁵ 。
1994 年、1995 年 1997 年	公的調査の実施(プロジェクトの詳細及び環境への影響) 労働党政権下で、有料道路とすることが提案された。
1997 年 3 月	公的調査が終了し、事業者のスキームの一部変更が必要との 勧告がなされた。 (事業者決定から設計着手までの間の期間が長く、その間に高 速道路長により道路設計規格が多数変更されたため、変更の 必要が生じた。)
1998 年 2 月	事業者に変更通知がなされた。なお、この変更にかかるコストへ の影響は高速道路庁が負担した ³³⁶ 。
2000 年 3 月上旬 2000 年 7 月 28 日	事業者が本事業の設計・建設契約の関心表明を募集 建設コンソーシアム 2 者から提案を受領。応札者は以下のとおり。 ・ CAMBBA (Carillion 、 Alfred McAlpine 、 Balfour Beatty、Amec の JV) ・ BCMS (Bouygues、Costain、Mowlem、Skanska の JV)
2000 年 5 月 25 日	事業者が資金調達プロセスの第 1 段階を完了し、環境運輸地方 省が事業者に事業進捗許可を出した。 高速道路庁による用地取得プロセスはこの時点で開始された。
2000 年 9 月 29 日	政府が本有料道路の資金調達、建設に関する協定を承認し た。 事業者は CAMBBA グループと建設契約を 4.855 億ポンドで締 結した。 契約では、2001 年春に建設業務の主要な部分が開始され、 2004 年の上旬に道路の供用開始の予定となっていた。
2001 年 1 月 26 日	コンセッション期間開始
2003 年 12 月	完工
2003 年	供用開始

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

リードアレンジャーは Abbey National と Bank of America で、68,475 万ポンドの建設融資を引き受けた。

333 USDoT(2007) p.3-9

334 Dealogic

335 USDoT(2007) p.3-9

336 USDoT(2007) p.3-9

本融資は 4 つのトランシェからなる。建設融資として 63,750 万ポンド、Autostrade が出資するためのつなぎ融資として 3,675 万ポンド、環境運輸地方省 (DETR) のための保証金のための 800 万ポンド、運転資金として 250 万ポンドである。

また、14,553 万ポンドの株主劣後融資、146.9 万ポンドの株主出資がある。

2006 年にリファイナンスを行った。リファイナンス時は、借り手は事業者から Macquarie Motorways Group Ltd に替わった。リファイナンス時のリードアレンジャーは Banco Esprito Santo de Investimento SA (BES)、Banco Santander Central Hispano SA (BSCH)、Calyon、Dresdner Kleinwort であった。報道³³⁷によると、リファイナンスにより Macquarie は約 3.92 億ポンドの回収をすることができたと見られている。

a 2001 年 2 月 当初融資

借り手: Midland Expressway Ltd

	£	68,475 万	資金調達総額
1)	£	63,750 万	タームローン(16 年 9 ヶ月間)
2)	£	3,675 万	ブリッジファシリティ(3 年 4 ヶ月間)
3)	£	800 万	信用枠(3 年 4 ヶ月間)
4)	£	250 万	リボルビングクレジット(10 年間)

b 2006 年 8 月 リファイナンス

借り手: Macquarie Motorways Group Ltd

	£	10.3 億	リファイナンス総額
1)	£	10 億	タームローン(9 年間)
2)	£	0.3 億	リボルビングクレジット(9 年間)

イ. 事業者の会計処理

2009 年 6 月付の最新の財務諸表によると、以下の資産が有形資産に計上されている。コンセッション権等の無形資産の計上はない。

Asset description	Categorisation	Estimated useful life	Depreciation rate
M6 Toll Road Infrastructure	M6 Toll	50 yrs	Vehicle usage over useful life
Roadbase	M6 Toll	15 yrs	Vehicle usage over useful life
Wearing Course	M6 Toll	8 yrs	Vehicle usage over useful life
M6 Toll Buildings and Motorway Service Area	M6 Toll /leasehold land and buildings	50 yrs	2%
Masts and Columns	Plant and machinery	12 yrs	8%
Office Furniture and Fittings	Plant and machinery	10 yrs	10%
Signage	Plant and machinery	6 yrs	17%
Vehicles and Maintenance Equipment	Plant and machinery	5 yrs	20%
IT Equipment	Plant and machinery	3 yrs	33%
Toll Collection System	Plant and machinery	3 yrs	33%
Land Fund	Leasehold land and buildings	50 yrs	2%

2009 年 6 月付の最新の財務諸表は以下のとおり。

a 貸借対照表(単位:千ドル)

	Note	2009 £'000	2008 £'000
Fixed assets			
Tangible assets	8	713,572	736,530
Current assets			
Debtors	9	998	1,132
Cash at bank and in hand	10	8,824	9,290
		9,822	10,422
Creditors: amounts falling due within one year	11	(587,528)	(586,681)
Net current liabilities		(577,706)	(576,259)
Total assets less current liabilities		135,866	160,271
Creditors: amounts falling due after more than one year	12	(148,897)	(147,165)
Net (liabilities)/assets		(13,031)	13,106
Capital and reserves			
Called up share capital	14	2,940	2,940
Share premium account	15	144,060	144,060
Profit and loss reserve	15	(160,031)	(133,894)
Total shareholders' (deficit)/funds	16	(13,031)	13,106

b 損益計算書

	Note	2009 £'000	2008 £'000
Turnover	2	56,079	57,252
Other operating income		2,479	2,421
		58,558	59,673
Staff costs	5	(4,087)	(4,112)
Depreciation written off on tangible fixed assets		(18,768)	(17,405)
Other operating charges		(3,562)	(3,345)
Operating profit	3	32,141	34,811
Interest receivable and similar income	6	563	1,156
Interest payable and similar charges	6	(58,841)	(62,698)
Loss on ordinary activities before taxation		(26,137)	(26,731)
Tax on loss on ordinary activities	7	-	-
Loss for the financial year	15	(26,137)	(26,731)

c キャッシュフロー計算書	Note	2009 £'000	2008 £'000
Operating activities			
Net cash inflow from operating activities	17	50,226	52,483
Returns on investments and servicing of finance			
Interest paid		(52,365)	(52,019)
Interest received		563	1,156
		(51,802)	(50,863)
Capital expenditure and financial investment			
Sale of tangible fixed assets		25	-
Purchase of tangible fixed assets		(565)	(6,829)
Net cash outflow for capital expenditure and financial investment		(540)	(6,829)
Net cash outflow before financing		(2,116)	(5,209)
Financing			
Proceeds from an intercompany loan		1,650	4,500
Net cash inflow from financing		1,650	4,500
Decrease in cash	19	(466)	(709)

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

イ. 運営状況

a 需要見込み

当初の交通量の見込み量は明らかになっていない。

OECD のレポート³³⁸によると、Macquarie が出資にあたり期待した IRR は、21%であったとのことである。

338 OECD(2005)

b 実績

米国交通省のレポート³³⁹によると、**2007** 年時点で乗用車の交通量はほぼ当初の需要見込みどおりだが、トラック交通量は当初の需要見込みをはるかに下回っているとのことである。

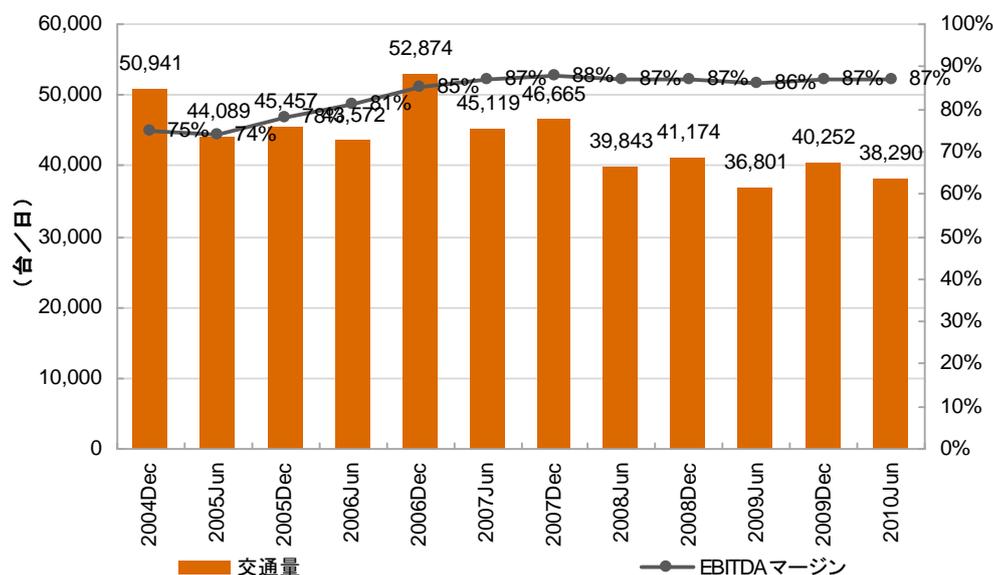
マッコーリーの公表情報³⁴⁰によると、過去数年間の実績は以下のとおり。交通量は微減傾向にあり、**2010** 年 6 月期は **2004** 年 12 月期の約 **75%**となっている。

	2004 12 月	2005 6 月	2005 12 月	2006 6 月	2006 12 月	2007 6 月
交通量						
通行台数(台/日)	50,941	44,089	45,457	43,572	52,874	45,119
財務状況(百万£)						
料金収入	22.0	20.7	25.1	23.5	29.4	28.0
その他収入	1.3	0.6	1.0	1.0	1.1	1.3
運営費用	5.7	5.5	5.7	4.6	4.6	4.0
運営 EBITDA	17.5	15.8	20.4	19.8	26.0	25.2
EBITDA マージン	75%	74%	78%	81%	85%	87%

	2007 12 月	2008 6 月	2008 12 月	2009 6 月	2009 12 月	2010 6 月
交通量						
通行台数(台/日)	46,665	39,843	41,174	36,801	40,252	38,290
財務状況(百万\$)						
料金収入	29.4	27.9	29.2	26.9	29.9	28.4
その他収入	1.3	1.1	1.4	1.1	1.3	1.2
運営費用	3.8	3.6	3.9	3.8	4.1	3.7
運営 EBITDA	26.9	25.4	26.7	24.2	27.2	25.9
EBITDA マージン	88%	87%	87%	86%	87%	87%

出典: MAR(2010)、MIG(2008)

339 USDOT(2007) p.3-10
340 MAR(2010)、MIG(2008)



c 料金設定

料金設定(一部区間(Main Plazas 部分)の昼間の料金)の実績値³⁴¹は以下のとおり。

	2004 年 8 月から	2005 年 6 月から	2008 年 1 月から	2008 年 1 月から	2009 年 1 月から	2010 年 3 月から
クラス 1 (二輪車等)	£2.00	£2.50	£2.50	£2.50	£2.70	£2.70
クラス 2 (サロンカー等)	£3.00	£3.50	£4.50	£4.50	£4.70	£5.00
クラス 3 (サロンカー、トレーラー等)	-	£7.00	£8.00	£8.00	£8.40	£9.00
クラス 4 (バン、バス等)	£6.00	£7.00	£9.00	£9.00	£9.40	£10.00
クラス 5 (重量物運搬車等)	£6.00	£7.00	£9.00	£9.00	£9.40	£10.00

ウ. 発注者への影響

米国交通省のレポート³⁴²によると、リファイナンスにより事業者が回収した金額について(約 3.92 億ポンドとみられている)と、事業者は高速道路庁と、この 30%を M6 有料道路近隣の公共プロジェクト数件に再投資することで合意したとされている。マッコーリーの公表情報³⁴³によると、この額は 1.12 億ポンド

341 M6 Toll(HP)

342 USDoT(2007) p.3-11

343 MAR(2010)

ドとされている。マッコーリーによると、この再投資を行うことにより、**M6** 有料道路へのアクセシビリティ改善が期待されるとしている。本来リファイナンスの利益を事業者が発注者と分け合わなければならないことはないが、本事例においては事業者が自身の事業収入改善のためにこのような行動を取ったと考えられる。なお、事業者はこれらの追加施設の運営契約も締結しているとのことである。

エ. その他、運営開始後の情報

米国交通省のレポート³⁴⁴によると、トラック交通量が予測を下回る中、**35** 億ポンドを投資して **M6** 有料道路を北のマンチェスターまで **80** キロ延長をしようという案がでたが、事業者が関心を示さず **2006** 年 **7** 月末に断念されたとされている³⁴⁵。

事業者の財務諸表によるとキャッシュフローはマイナスが続いており、また報道³⁴⁶によると「事業者は否定するが、キャッシュフローは事業契約時の見込みを下回っていると考え」という指摘(ヘッジファンド)もあり、運営開始後の経営状況に問題が生じている可能性があると考えられる。

344 USDoT(2007) p.3-11

345 USDoT(2007) p.3-11

346 Guardian(2010)

2. テムズ溪谷水道

本事業は、学識者によるレポート³⁴⁷においてコンセッション方式として紹介されている事例であったため、調査を実施した。しかしながら、調査の結果、民営化であることが判明した。

3. ルートン空港(Luton Airport)

事業分野	空港(既存、一部増設)	
発注者	ルートン自治区議会	
事業者	London Luton Airport Operations Ltd(出資者: Abertis、Aena)	
事業概要	英国で 5 番目に大きな空港であるルートン空港の拡張(ターミナルの新設、誘導路及び航空機の駐車設備の増設)と、空港全体の運営・維持管理を事業者が実施する事業。発注者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資を全て利用料金で回収する。	
事業類型	独立採算事業、ただし運営期間に交通量に応じた支払を発注者に行う	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 : 不明 運営期間: 交通量に応じて四半期に一度支払を行う。
事業期間	1998 年契約、1999 年運営開始 コンセッション期間 30 年間	
事業規模	建設費約 1.4 億ドル 事業者の資金調達額約 1 億ポンド	
資金構成	民間資金 100%	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事業者は交通量に応じて、発注者に四半期ごとに料金を支払う契約となっており、将来の空港の成功によるメリットを、発注者が事業者とシェアできる仕組みとなっている。 運営開始後 15 年以降は、発注者は事業者に過失がなくとも契約解除が可能となっている。 運営開始後の旅客数は増加傾向にあり、2009 年には運営開始当初の 2 倍以上になっている。これに伴い、事業者の収入も増加傾向にある。 	

347 Robin de la Motte「RWE-Thames profile」(2003) Public Services International Research Unit, University of Greenwich

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

ルートン自治区議会 (Luton Borough Council)

イ. 事業者

London Luton Airport Operations Ltd (London Luton Airport Group Ltd が 100%所有する)

London Luton Airport Group Ltd の出資者

事業者決定当初:³⁴⁸

Barclays Private Equity Ltd、Barclays UK Infrastructure Fund 65%³⁴⁹

2001年3月に Bechtel Enterprises Ltd と TBI plc (英国の空港マネジメント会社) に 1.31 億ユーロで売却された³⁵⁰

Airport Group International

Bechtel Group Inc

2001年3月時点:³⁵¹

TBI plc 過半の出資者となる。

2005年1月

Airport Concessions & Development Ltd(ACDL) (Abertis Infaestructuras が 90%、Aena Internacional が 10%所有、いずれもスペイン) 過半の出資者となる。

ACDL が TBI plc を買収したことによる。

ウ. その他関係者

- ・ Bechtel が EPC (設計調達建設) サービスを実施する。第 1 期の工事の業務範囲は、国際線・国内線の旅客出発ビルの新設、既存の国際線・国内線の旅客ターミナルの改修、駐車設備及び連絡道路、エプロン、誘導路の新設で、契約額は約 1.4 億ドル。³⁵²
- ・ 事業者の財務諸表³⁵³によると、事業者は 2009 年時点で 534 人の従業員を有しており、運営の一定割合は事業者が自ら行っていると推察される。従業員の内訳は以下のとおりである。

運営	433 名
維持管理・サポートサービス	55 名
技術サービス	46 名

348 DealogicDB

349 Barclays(HP)

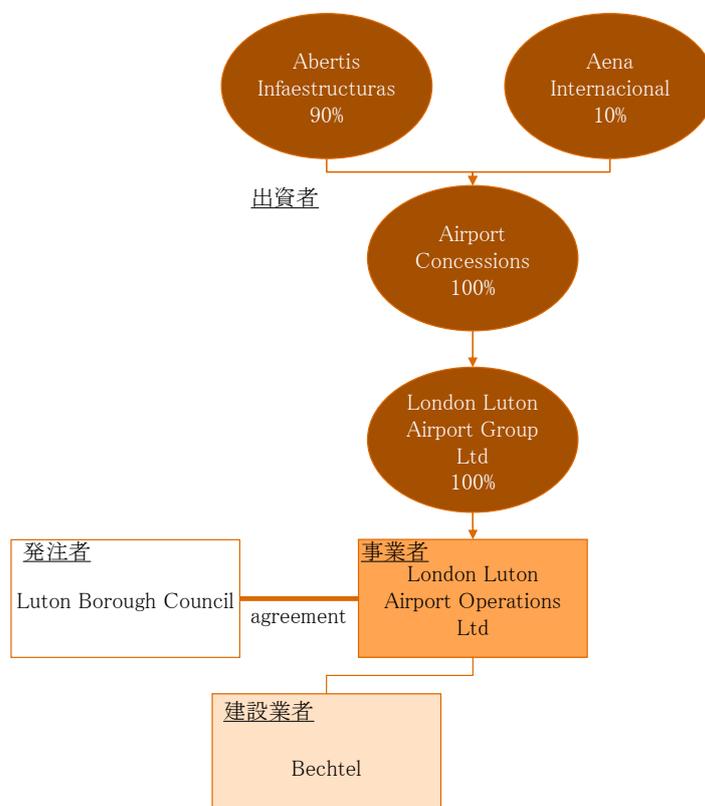
350 LLAOL(HP)

351 DealogicDB

352 Bechtel(HP)

353 LLAOL FS(2009)

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



エ. 事業費

事業者の資金調達額は約 1 億ポンド。

建設費は約 1.4 億ドル³⁵⁴。

契約時の支払いの有無、および額は不明。

オ. 事業期間

1999 年 11 月から 2028 年 8 月まで 30 年間

カ. 分野・対象施設

空港(既存、一部増設)。

事業者のホームページ³⁵⁵によると、空港の概要は以下のとおり。

354 Bechtel(HP)

355 LLAOL(HP) Airport History

ルートン空港は、英国で5番目に大きな空港であり、年間920万人(2009年実績)の旅客を扱う。国際旅客87%を占める。就航している航空会社は以下のとおりで、ヨーロッパ、アフリカ、中東などを含む90航路以上の便がある。格安航空便が85%、従来の航空便が10%、チャーター便が5%の構成。

定期運行便: easy Jet、Ryanair、Wizz Air、Monarch Scheduled、Thomson、Aer Arann、Fly Be、EL AL、Blue Air

チャーター便: Thomson、First Choice、Monarch、Sun D'Or、Onur Air

1938年に開港。旅客数を増やすため、1990年代に入ってから設備投資が行われた。それ以上の拡張を行うには、追加の投資は別の担保が必要な状況となり、PPPのスキームが取られた、とされている。



(出典: Bechtel(HP))

キ. 事業実施場所

英国ベッドフォード州ルートン



(出典: Google Map)

② 事業スキーム

ア. 施設所有

- ・ 施設の所有権は、発注者が有する。

イ. 業務範囲、リスク分担

- ・ 事業者は、コンセッション契約により、本空港で空港ビジネスを行う排他的権利を得る³⁵⁶。
- ・ 事業者は、ルートン空港の拡張(ターミナルの新設、誘導路及び航空機の駐車設備の増設)と、空港全体の運営を行う。
- ・ 事業者は空港に係る収入を得る権利を有する。
 - 旅客に係る収入は、以下で構成される。³⁵⁷
 - ◇ 航空機からの収入(交通量収入):旅客を通じて徴収される。
 - ◇ 旅客数からの収入(商業収入):小売業者・は以前業者、駐車場運営業者からの賃借料(消費額に応じた額を支払われる取り決めとなっている)

356 LLAOL FS(2009) p.21

357 LLAOL FS(2009)

ウ. 支払いメカニズム³⁵⁸

a 発注者と事業者の間の支払い

- ・ 事業者は発注者に対して、交通量に応じて四半期に一度支払いを行う。この支払い方法により、発注者は将来の空港の成功によるメリットを事業者とシェアすることができる。2009年度の支払額は、2,199万ポンドであった³⁵⁹。

b 事業者の収入

空港からの事業収入(交通量収入、商業収入)

エ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

不明だが、当初の筆頭株主である Barclays は 2001年に株式を売却し本事業の出資者から退出している。

オ. 契約解除に関する主な規定

競争政策委員会のレポート³⁶⁰によると、事業契約には、一方的な解除条項が設けられており、2014年以降は特に事業者に過失がなくとも契約解除が可能であるとのことである。

事業者の財務諸表³⁶¹によると、発注者が上記の解除する場合には、事業者に対して 12ヶ月前に通知することが必要である。また、発注者は事業者に対して、コンセッション終了までの間に期待される株主への分配金の現在価値にあたる金額の支払い、事業者の負っている未払い負債の支払い等を行わなければならない。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備		○	拡張工事分のみ
資金調達		○	
需要リスク	△	○	発注者も需要増によるメリットをシェアする。
料金設定権限	?	?	不明
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

358 Bechtel(HP)

359 LLAOL FS(2009)

360 CC(2007)

361 LLAOL FS(2009) p.21

③ 調達手続き

1997年8月に事業者が決定し、1999年11月に事業開始した。

1997年9月	入札期限
1998年8月	事業者決定
1999年11月	運営開始

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

事業者は1998年12月に、株主資本を含み1億ポンドの資金調達を行った。ローンのレンダーはリードマネージャーが **Barclays Capital** で **Bank of Scotland** が参加した。

2003年7月にリファイナンスされた。リファイナンス時のリードマネージャーは **Barclays Capital** で、**Kreditanstalt fuer Wiederaufbau** やその他数行が参加した。

a 1998年12月時点の資金調達³⁶²

借り手: London Luton Airport Group Ltd

	£	1億	資金調達総額
1)	£	8,500万	タームローン(15年間)
2)	£	1,500万	株主資本

b 2003年7月時点の資金調達³⁶³

借り手: London Luton Airport Group Ltd

	£	9,000万	資金調達総額
1)	£	9,000万	タームローン(5年間)

イ. 事業者の会計処理

事業者の財務諸表³⁶⁴によると、会計処理は以下のとおりとなっている。

- 事業者は、リース資産にかかる全てのリスクと恩恵を事業者が負っている場合、そのリース資産を「ファイナンスリース」として扱い、賃借料の現在価値を貸借対照表の有形固定資産に計上する。賃借料は、損益計算書に計上される費用的要素と、貸借対照表に計上される資本的要素に分けて計上される。
- そのほかのリース資産は、「オペレーティングリース」として扱い、賃借料を損益計算書にリース期間中定額で計上する。

362 DealogicDB

363 DealogicDB

364 LLAOL FS(2009) p.11, 19,21

- 有形資産は、以下の耐用年数による定額法で見積残存価額まで償却されて計上されている。

滑走路、誘導路、その他類似構造物	15年から30年
建物	10年から30年
設備、機械、機器	2年から10年
車両	3年から20年

2009年度は有形資産として11,067.5万ポンドが計上されており、その内訳は以下のとおり。

(単位: £)	コスト	減価償却額 (当該年度)	減価償却額 (累計)	計上される 有形資産
短期リース資産、土地、建物	7,791.5 万	362.2 万	2,917.9 万	4,873.6 万
滑走路、誘導路、その他類似構造物	6,127.3 万	373.6 万	1,886.9 万	4,240.4 万
設備、機械、機器、車両	5,063.2 万	498.1 万	3,109.7 万	1,953.5 万
合計	18,982.0 万	1,233.9 万	7,914.5 万	11,067.5 万

2009年12月31日付の最新の財務諸表365は以下のとおり。

a 貸借対照表(単位:千ドル)

	Note	21 December 2009 £'000	31 December 2008 £000
Fixed assets			
Tangible assets	8	110,675	113,045
Current assets			
Stock	9	431	307
Debtors	10	76,017	64,266
Short term deposits		952	-
		77,400	64,573
Creditors - Amounts falling due within one year	11	(40,408)	(41,179)
Net current assets		36,992	23,394
Total assets less current liabilities		147,667	136,439
Creditors - Amounts falling due after more than one year	12	(94,442)	(94,720)
Provisions for liabilities and charges	14	(7,013)	(6,723)
Net assets excluding pension scheme liability		46,212	34,996
Pension scheme liability	3	(11,597)	(5,307)
Net assets		34,615	29,689
Capital and reserves			
Called up share capital	15	5,274	5,274
Profit and loss account	16	29,319	24,407
Other reserves	16	22	8
Total shareholders' funds	17	34,615	29,689
Analysis of shareholders' funds			
Equity		29,441	24,515
Non-equity		5,174	5,174
		34,615	29,689

b 損益計算書

	Note	Year ended 31 December 2009 £'000	Year ended 31 December 2008 £'000
Continuing Operations			
Turnover	1	98,525	104,306
Operating costs-administration		(79,178)	(83,322)
Operating profit		19,347	20,984
Interest receivable and similar income		5	76
Interest payable and similar charges	4	(5,896)	(8,303)
Profit on ordinary activities before taxation	5	13,456	12,757
Tax on profit on ordinary activities	6	(1,456)	2,173
Profit for the financial period	17	12,000	14,930

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

イ. 運営状況

a 実績

事業者のホームページ³⁶⁶、事業者の財務諸表によると、年間旅客数の推移は以下のとおり。

旅客数は、2009年を除き基本的に増加傾向にある。2009年にはコンセッション開始当初の1999年時点の2倍以上の旅客数となっている。

	旅客数	前年からの増減の理由など
1995-1996年	190万人	
1997-1998年	349万人	
1998-1999年	449万人	
2005年	920万人	easyJet、Ryanair、WizzAirの拡大により増加

366 LLAOL(HP) Airport History

2006 年	940 万人	WizzAir の拡大により増加
2007 年	994 万人	easyJet、WizzAir の拡大、SkyEurope と SilverJet の就航により増加
2008 年	1,020 万人	WizzAir の拡大、2007 年 10 月から就航した SkyEurope との契約により増加 easyJet の容量減少、チャーター便の減少により減少
2009 年	920 万人	easyJet が SkyEurope を廃止(2009 年 9 月 1 日)したこと等に伴い減少

b 料金設定、収入

事業者の財務諸表³⁶⁷によると、交通量収入、商業収入、テナント収入の推移は以下のとおり。

事業者の収入は、交通量収入、商業収入とも 2009 年を除き基本的に増加傾向にある。収入金額は、2004 年と比較して 2009 年には 80%もの増加となっている。

	合計(万 £)	交通量収入		商業収入		テナント 収入(万 £)
		合計(万 £)	単価(£/ 人)	合計(万 £)	単価(£/ 人)	
2004 年	5,484.0	2,706.4		2,242.8		534.8
2005 年	7,702.1	3,512.5	3.84	3,373.6	3.69	816.0
2006 年	8,217.2	3,702.0	3.92	3,649.1	3.87	866.1
2007 年	9,372.5	4,399.7	4.43	4,108.4	4.13	864.4
2008 年	10,430.6	4,975.4	4.88	4,512.8	4.42	942.4
2009 年	9,852.5	4,583.0	5.02	4,284.7	4.69	984.8

なお事業者が財務諸表にて記載している増収の理由について以下のようなものがある。

交通量収入

- ・新規航空会社の就航により増加

商業収入

- ・新設ターミナルによる効果により増加

第11章 ドイツの事例

1. ヴァルノウトンネル Warnow Crossing

事業分野	有料道路(新設)		
発注者	ロストク市		
事業者	Warnowquerung GmbH & Co KG (出資者: Bouygues、Macquarie)		
事業概要	新設する道路の設計・建設・運営・維持管理を事業者が実施する事業。事業者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資を全て利用料金で回収する。料金設定は定めに従い事業者が行う。		
事業類型	独立採算事業		
	※本事業はドイツの F モデルの事例であり、事業者は初期投資をエンドユーザーからの利用料金で回収する事業である。		
	発注者から事業者への支払い	(不明)	
	事業者から発注者への支払い	(不明)	
事業期間	1996 年契約、2003 年運営開始 コンセッション期間 50 年間		
事業規模	建設費約 1.559 億ユーロ		
資金構成	民間資金 100% (うち 12% 政府融資による)		
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 運営期間中の料金の値上げにつき、事業者の税引前エクイティ IRR の数値により対応が取り決められており、税引前エクイティ IRR が一定以上の場合には料金の値上げを行ってはならないとされている。 運営開始後の交通量は予測を下回っているとの情報がある。³⁶⁸ 		

368 Dealogic, MIG(2008), MAR(2010)

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

ロストック市

イ. 事業者³⁶⁹

Warnowquerung GmbH & Co KG

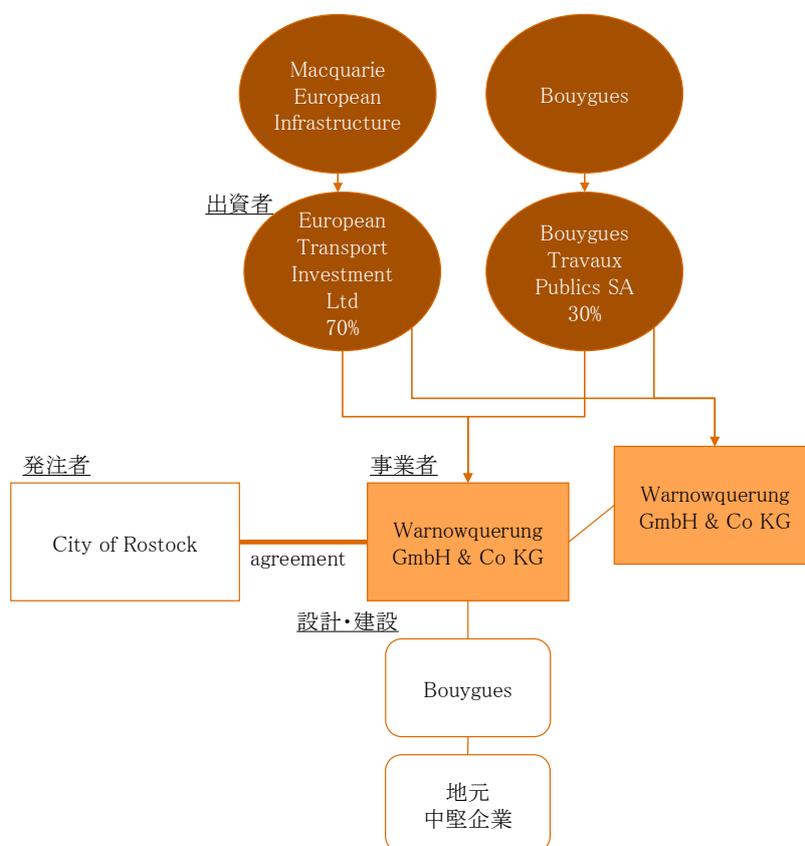
出資者	Bouygues Travaux Publics SA (Bouygues の子会社)	30%
	European Transport Investment Ltd (Macquarie European Infrastructure が 100%出資)	70%
	(Macquarie は 1999 年 4 月に参加)	

ウ. その他関係者

- ・ 事業者は建設業務について、固定金額・固定期間の条件で **Bouygues** と契約した³⁷⁰。
Bouygues は業務の大部分を、地元の中堅企業に委託した³⁷¹。
- ・ 供用開始前の間、**Bouygues** により一時的なフェリーサービスが提供される³⁷²。
- ・ 事業者の経営は、**Warnowquerung Verwaltungsgesellschaft mbH** (出資者者は事業者と同じ)により行われる。³⁷³

以上の関係を図示すると以下のとおりである。

369 MAR(2010)
370 MAR(2010)
371 DealogicDB
372 DealogicDB
373 MAR(2010)



エ. 事業費

建設費 3.06 億ドイツマルク(約 1.559 億ユーロ)

オ. 事業期間

コンセッション期間は工事完成(2003年9月)から50年間

元のコンセッション期間は30年間であったが、20年間の延長オプションについて、発注者が2007年2月に認めたため、50年間となった。³⁷⁴

カ. 分野・対象施設³⁷⁵

有料道路(新規、トンネルを含む)。

全長約4kmの片側2レーン、両方向通行の有料道路。うち約1kmはヴァルノウ川の下を通る有料のトンネル。料金徴収所では、全レーンにおいてETCが導入されている。トンネルの位置するロストクは、バルト海の主要な港(開発時点において、バルト海の7つある港のうち最大、ドイツの港としては4

374 MAR(2010)

375 MAR(2010)

番目の大きさ)である。ヴァルノウ川はロストックの市街を分断しており、住宅のほとんどは川の西側に、産業のほとんど(発電所、ばら積荷ターミナル、小売地区等を含む)は川の東側にあるという状況であったとのことである。

本道路を使わない場合の代替ルートは以下のとおり限定されるとされている。

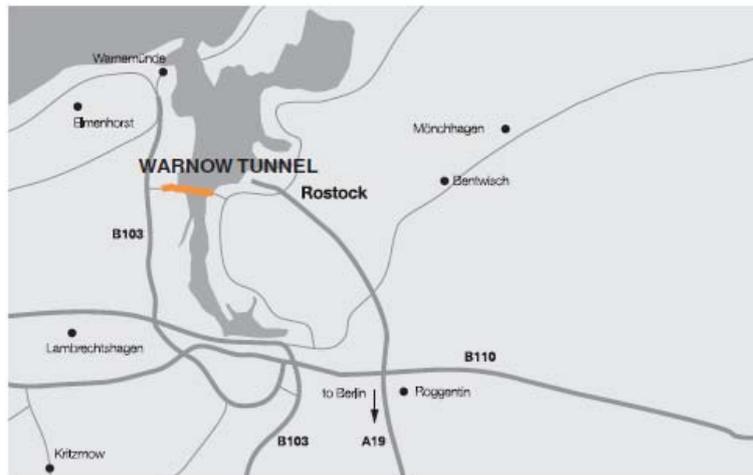
- ・ フェリー。川を渡るのに 15 分以上かかる。
- ・ 無料道路。約 19 キロの長さとなり、ピーク時は 2 時間もかかることがある。



(出典:WQG(HP))

キ. 事業実施場所

ドイツ北東部 メクレンブルク=フォアポンメルン州ロストック



(出典:MAR(2010))

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。

ア. 施設所有

施設は、事業者が所有する。³⁷⁶

イ. 業務範囲、リスク分担

- ・ 事業者が運営を実施する。
- ・ 事業者は、利用者に料金を課す。
- ・ 本事例は所謂 F モデルの事例であり、事業者が資金調達をして初期投資をし、その分を事業者がエンドユーザーから利用料金を受け取ることで回収する。³⁷⁷

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

- ・ 料金設定は、**the Warnow Tunnel Tolls Order** にて定められ、都度改められる。³⁷⁸
- ・ 車種毎の料金設定は、基本車料金を元に定められる。³⁷⁹
- ・ 運営期間中、料金は以下のように行われる。³⁸⁰
 - 税引前エクイティ IRR が 17～25% の場合、料金の値上げはインフレーション率のみによる。
 - 税引前エクイティ IRR が 25% 以上の場合、料金の値上げを行ってはならない。
 - 税引前エクイティ IRR が 17% 未満の場合、料金の値上げはインフレーション率よりも多く行ってよい。
- ・ 料金の値上げを行う場合は、ドイツ政府交通省と、メクレンブルク＝フォアポンメルン州高速道路建設局の連盟の承認が必要である。³⁸¹

エ. 支払いメカニズム

a 事業者の収入

道路の通行収入

オ. 従前の従業員の扱いに関する規定

新規に整備する施設であるため、従前の従業員はない。

以上の条件を表に整理した。

376 DealogicDB

377 IJO

378 WQG(HP)

379 MAR(2010)

380 MAR(2010)

381 MAR(2010)

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有		○	
新規施設整備		○	
資金調達		○	
需要リスク		○	
料金設定権限		△	the Warnow Tunnel Tolls Order に従う。料金改定に制限あり。
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

1995年10月、ブイグが優先交渉権者に選定された。最終入札への参加者は Bouygues、Dragados、Maculan、Elbau and Dywidag、Walter Bau、Siemens の6者であった。³⁸²

1995年10月 優先交渉権者がブイグに決定。
1996年7月25日 事業契約締結³⁸³

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保³⁸⁴

資金調達は、借入と株主資本、政府融資からなる。レンダーは Deutsche Bank、Nord LB 等。一部の融資は European Investment Fund の保証が付いたものである。

政府融資は、ドイツ政府と EU からの融資である。³⁸⁵

借り手: Warnowquerung GmbH & Co KG

	EUR	2億2,765万	資金調達総額
1)	EUR	3,675万	タームローン(25年) European Investment Fund により保証
2)	EUR	7,350万	タームローン(23年) European Investment Fund により保証
3)	EUR	3,675万	タームローン(25年)
4)	EUR	780万	スタンドバイ・ファシリティ Standby Facility (25年) European Investment Fund により保証
5)	EUR	4,553万	株主資本
6)	EUR	2,732万	政府融資

382 DealogicDB

383 WQG(HP)

384 DealogicDB

385 MAR(2010)

⑤ 成果・課題

b 実績

交通量の実績は当初の需要見込みを下回っているという情報が複数ある。

- **Dealogic** プロジェクトファイナンスデータベースの情報³⁸⁶によると、供用開始当初の交通量は基準ケースの 35～40%であったとされている。また、2004 年春のマッコーリーによる報告には、2003 年に 9,500 億ユーロの損失が計上されたとのことである。しかし、2004 年 10 月には 60% 程度交通量が増加し、8,500～9,000 台/日となったとされている。
- マッコーリーの 2008 年のレポート³⁸⁷によると、供用開始以来、交通量はマッコーリーの予測を大幅に下回っているとのことである。そのため、2003 年 12 月に、マッコーリーは、本道路の投資価値をゼロとしたとのことである。また、2007 年 12 月 31 日時点において、マッコーリーは本道路の投資価値を約 300 万豪ドルとしたとのことである。なお、2008 年のレポートの時点でエクイティ IRR は 0 であるとのことである。

マッコーリーの 2010 年のレポート³⁸⁸によると、過去数年間の実績は以下のとおり。

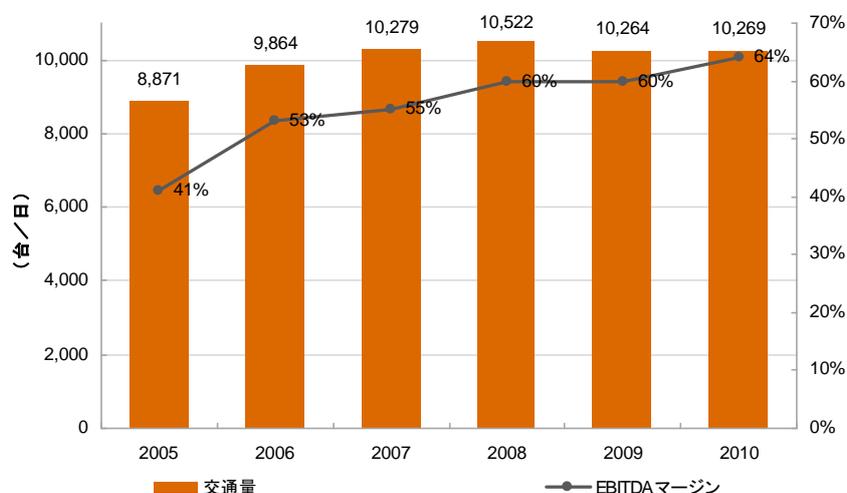
	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (半期分)
交通量(台/日)	8,871	9,864	10,279	10,522	10,264	10,269
財務状況(万€)						
運営収入	527	592	640	703	716	357
運営費用	309	281	285	282	288	129
運営 EBITDA	219	312	355	421	428	228
EBITDA マージン	41%	53%	55%	60%	60%	64%

(MAR(2010))

386 DealogicDB

387 MIG(2008)

388 MAR(2010)



c 料金設定

マッコーリーの 2008 年のレポート³⁸⁹によると、2008 年時点の料金設定は以下のとおり。また、2008 年のレポートの時点でエクイティ IRR は 0 であるため、料金設定のルールに基づくと、事業者はインフレ率よりも多く料金の値上げを行ってよい状態であるとされている。

車種		ETC (€)			現金 (€)		
		通年			冬季		夏季
1	乗用車、バイク	1.70			2.00		2.80
2	乗用車、ミニバス、小型輸送車	2.38			2.80		4.00
3	トラック(2 軸)	5.10			6.00		8.50
4	トラック(3 軸以上)	6.80			8.00		11.00
5	バス(16 席以上)	8.50			10.00		13.00

(出典: MIG(2008))

マッコーリーの 2010 年のレポート³⁹⁰によると、2010 年時点の料金設定は以下のとおり。2008 年の設定よりも、総じて上昇している(車種 1 の現金・オフピークの料金で比較すると、15% 上昇)。

車種		ETC (€)			現金 (€)		
		通年			冬季		夏季
1	乗用車、バイク	1.96			2.30		2.90
2	乗用車、ミニバス、小型輸送車	2.62			3.00		4.20
3	トラック(2 軸)	6.35			7.00		9.10
4	トラック(3 軸以上)	8.40			9.70		12.90
5	バス(16 席以上)	10.50			12.70		14.40

(出典: MAR(2010))

389 MIG(2008)
390 MAR(2010)

ア. 事業者による運営の改善・サービスの向上

マッコーリーの 2010 レポート³⁹¹によると、業績の改善のために以下のような取組みを行っているとのことである。

- ・ 地域の交通計画への積極的な参加
- ・ 当該地域のプロモーション活動(産業集積、観光地として)の支援

2. ベルリン水道

本事業は、学識者によるレポート³⁹²においてコンセッション方式として紹介されている事例であったため、調査を実施した。しかしながら、調査の結果、事業者のベルリンワッサーは、ベルリン市の水道公社であり、事業は官民のジョイントベンチャーとして実施されていることが判明した³⁹³。よって、PPP の一類型ではあるが、民間事業者のみによるコンセッション方式ではない。

391 MAR(2010)

392 Robin de la Motte「RWE-Thames profile」(2003) Public Services International Research Unit, University of Greenwich

393 Klaus Lanz and Kerstin Eitner「WaterTime case study – Berlin, Germany」(2005) International Water Affairs, Hamburg, Germany

第12章 オーストラリアの事例

1. クロスシティトンネル(Cross City Tunnel) (オーストラリア)

事業分野	有料トンネル(新設)	
発注者	ニューサウスウェールズ州政府	
事業者	Cross City Motorway Co. Ltd(出資者: ABN AMRO、Leighton Contractors)	
事業概要	シドニーのビジネス中心街と東の郊外を結ぶ有料トンネルについて、設計・建設・資金調達・運営・維持管理を事業者が実施する事業。発注者が施設を所有する。事業者は事業収入を得て、事業者は初期投資を全て事業収入で回収する。料金設定は事業契約に従い事業者が行う。	
事業類型	独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時: 事業実施権対価等約 9,684 万豪ドル 運営期間: 賃借料として、事業収入の一定割合(半期に一度支払)
事業期間	2002 年契約、2005 年運営開始 コンセッション期間 30 年間	
事業規模	事業者から発注者への支払額(初期一括払)約 9,684 万豪ドル 事業者の資金調達額約 10.26 億豪ドル	
資金構成	民間資金 100%	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事業者は運営期間中、収入の一定割合の支払を行う取り決めとなっており、将来の事業のメリットを、発注者が事業者とシェアできる仕組みとなっている。 交通量が予測を下回り、1 年たらずで事業者は破綻した。2007 年に Leighton Contractors と ABN AMRO が 7 億豪ドルで本事業を買い取り、運営を継続している。 運営開始後、料金は大きく値上げされた。破綻の原因として、高い料金設定が指摘されている³⁹⁴。 事業者選定時、発注者の負担なく事業が実施でき、初期一括支払額が高い点の評価が重視され、利用者の通行料を低く抑えるという点はあまり考慮されなかったとの指摘がある。高い料金設定の原因として、このように初期一括払いの金額を多く求めたことが指摘されている。³⁹⁵ 	

394 WEF(2008)

395 Audit(2006)

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

ニューサウスウェールズ州政府

イ. 事業者

Cross City Motorway Co. Ltd

当初

出資者 ³⁹⁶	Cheung Kong Infrastructure Holdings Ltd(香港)	50%
	DB Capital Partners(オーストラリア)	30%
	Bilfinger & Berger Bau AG(ドイツ)	20%

2007年9月以降

出資者 ³⁹⁷	ABN AMRO Investments Australia Limited	46%
	ABN AMRO Infrastructure Capital management Limited	48%
	※ABN AMRO Bank NV: 買収当時、現在は Royal Bank of Scotland)	
	Leighton Contractors	6%

ウ. その他関係者

当初³⁹⁸

EPC	Boulderstone Hornibrook
	Bilfinger & Berger Bau AG
運営事業者	Boulderstone Hornibrook

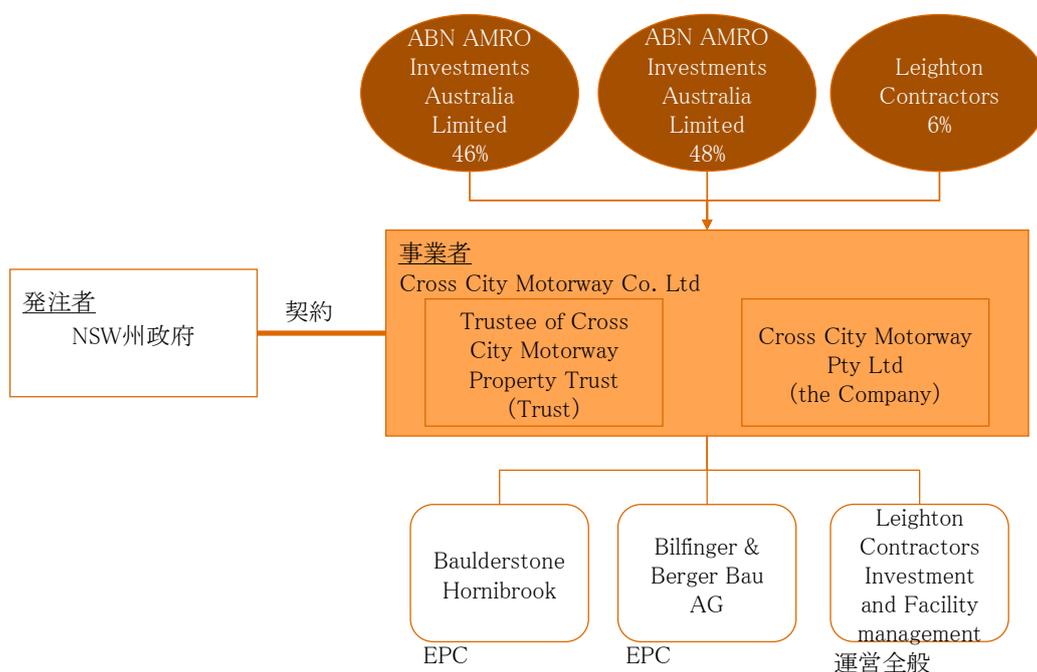
2007年9月以降³⁹⁹

運営事業者	Leighton Contractors Investment and Facility management
-------	---

全ての維持管理、運営、アセットマネジメントを実施。

以上の関係を図示すると以下のとおりである(2007年9月の事業者交代時点)。

396 WEF(2008)
397 WEF(2008)
398 Dealogic DB
399 Leighton(HP)



エ. 事業費

10.26 億豪ドル

(事業者から発注者への初度の支払額は 9,686 万豪ドル)

a 事業者の事業費の算定の考え方⁴⁰⁰

開発費(プロジェクト整備に係り発注者にかかる費用) 5,400 万ドル

発注者が公募時に推計して提示した金額

事業対価費(事業運営権の対価として支払う費用) 4,610 万ドル

オ. 事業期間

2005 年 8 月から 2035 年 12 月 18 日まで約 30 年間

カ. 分野・対象施設

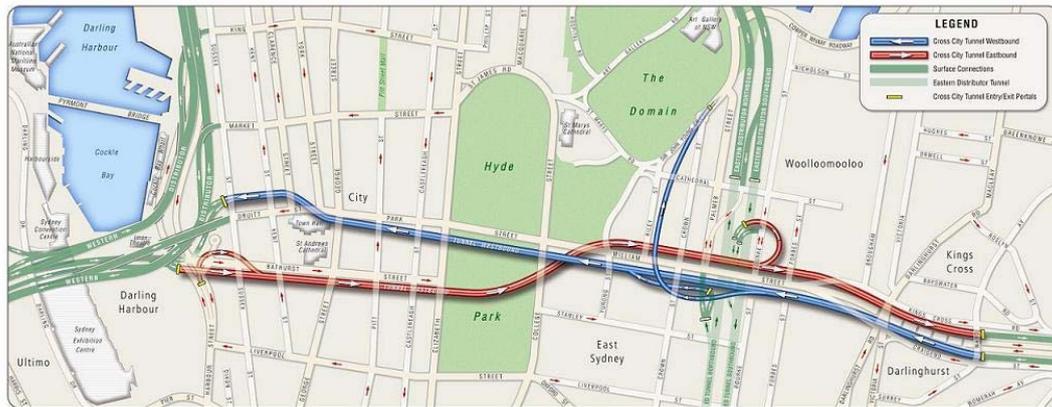
有料トンネル(新規)。

シドニーのビジネス中心街と東の郊外を結ぶ、長さ約 2.1 キロの 2 本のトンネル。ETC により料金を徴収。シドニー市内を横切る車通行の混雑緩和、時間短縮を目的として計画された。トンネル利用者は、西に向かうトンネルでは 16 の信号を、東に向かうトンネルでは 18 の信号を通らなくて良い効果がある。トンネルの西側は、空港にむかう Eastern Distributor に直結している。

400 Audit(2006)



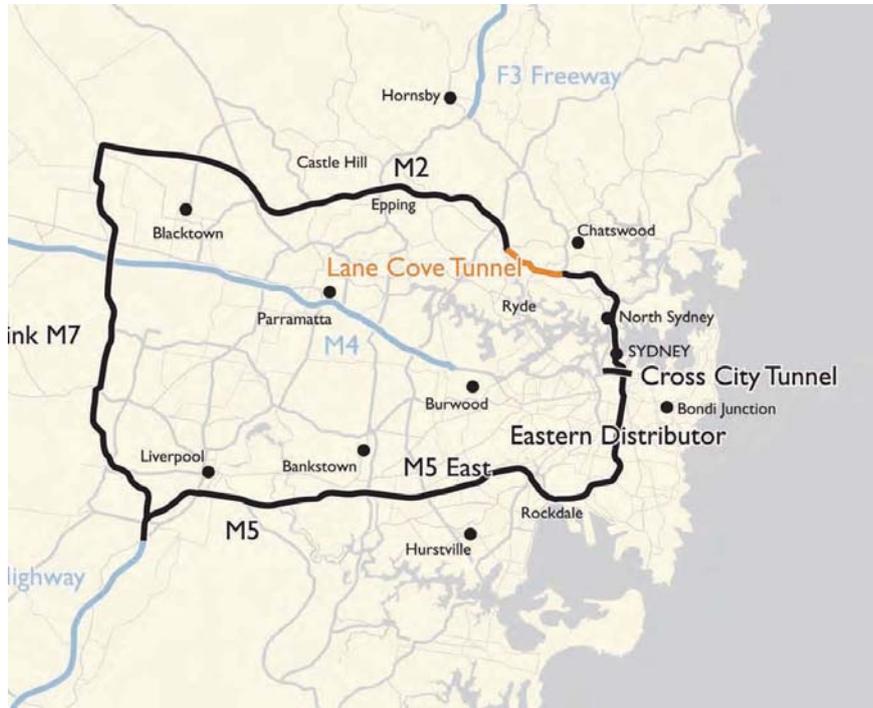
(出典:CCT(HP))



(出典:CCT(HP))

キ. 事業実施場所

オーストラリア ニューサウスウェールズ州 シドニー



(出典: IIG(2005))

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は NSW 州政府の契約概要⁴⁰¹による。

ア. 施設所有

- ・ 発注者は、ステージ 1(トンネル)の工事完成以降、トンネル構造物とトンネルへの出入口を事業者にリースする。
- ・ 事業者は、事業期間終了後、トンネルを発注者に引き渡す。

イ. 業務範囲、リスク分担

- ・ 事業者は、トンネル、トンネルの整備に関連する地上の既存道路の改善(バス・自転車車線の新設、交差点の改善、交通量を沈静化する方策、歩道の拡幅をはじめとした歩行者設備の改善等)についての資金調達・設計・建設を行う。
 - トンネルの整備を「ステージ1」とし、2005年10月18日までに完成させる。
 - それ以外の工事については「ステージ2」とし、2006年4月27日までに完成させる。
- ・ 事業者は、トンネル、トンネルの整備に関連する地上の既存道路の運営・維持管理・修繕を行う。

401 NSW(contract)

- 更新を含む。
- 広告・広告看板の設置は認められない。
- ・ 事業者は、通行料を徴収する。ETC を導入していない車両には追加料金を課すことができる。
- ・ 事業者が、有料道路以外の事業(トンネルの土地を通信インフラに使用する等)を行う際は、発注者の事前の承認が必要である。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

- ・ 事業契約により上限は定められているが、民間事業者が設定してよいとされた⁴⁰²。
- ・ 事業者は、事業契約の別紙に定める計算方法に従い、料金を設定する。
 - 1999 年 3 月の四半期における料金設定を「ベース料金」とし、これを以下の方法で補正した「理論料金」を上限とするとされている。
 - ◇ 1999 年 3 月の四半期におけるベース料金は以下のとおり。
 - メイントンネルの通行: 普通車 2.65 豪ドル、重量車 5.30 豪ドル
 - Sir John Young Crescent 出口: 普通車 1.25 豪ドル、重量車 2.50 豪ドル
 - ◇ 理論料金は、ベース料金を元に、四半期ごとに以下のうち大きな数字により値上げする。
 - 直前の四半期の消費者物価指数の上昇率
 - 年間 4%(2012 年まで、2012 年以降 2018 年までは年 3%)を四半期に割った上昇率
- ・ 事業者は、料金変更の際には、発注者に少なくとも 20 営業日前に通知しなければならない。
- ・ ETC を設置していない車に課す追加料金の設定については、事業者が、発注者と協議の上、これらの通行者の処理・管理・料金徴収に係る直接・間接コストをカバーできるように設定する。
- ・ 2005 年 1 月 17 日に契約変更が行われ、発注者の指示により本事業の工事費が 3,500 増加したことを受け、料金設定の上限が引き上げられた(普通車 15 セント、重量車 30 セント⁴⁰³)。⁴⁰⁴

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

- ・ 初期一括の支払いとして、事業者から発注者へ 9,686 万豪ドルが支払われた。NSW 州政府の契約概要⁴⁰⁵によると、事業実施権を付与されることに対する対価と記載されており、また検査院のレポート⁴⁰⁶によると、開発費(プロジェクト整備に係り発注者にかかる費用)と事業対価費(事

402 Dealogic DB

403 NSW(contract)

404 IIG(2005)

405 NSW(contract)

406 Audit(2006)

業運営権の対価として支払う費用)からなり、事業対価費はオーストラリアのそれまでのトンネル事業では含まれず、本事業がはじめてであったとのことである。

- ・ また、事業期間中、半期に一度(初年度は1年間に1度)、事業者から発注者へ賃借料として以下の金額の合計を支払う。
 - 1ドル
 - 事業者の有料道路以外の事業(トンネルの土地を通信インフラに使用する等)の収入の35%。
 - 事業者の有料道路の事業の収入が予測を上回った場合、その一定割合
 - ◇ 予測の110%以上だった場合: 0%
 - ◇ 予測の110%~120%だった場合: 10%
 - ◇ 予測の120%~130%だった場合: 20%
 - ◇ 予測の130%~140%だった場合: 30%
 - ◇ 予測の140%~150%だった場合: 40%
 - ◇ 予測の150%以上だった場合: 50%

b 事業者の収入

料金収入、その他事業収入

オ. 独占条件に係る主な規定

- ・ World Economic Forum、PwC レポート⁴⁰⁷によると、発注者は車両がトンネルを使うように、地上の道路のいくつかを閉鎖することをコミットしたとされている。

カ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

- ・ 事業者は、本事業に係る株式を売却・譲渡・その他いかなる取引もしてはならない。ただし、事業者内での取引を除く。
- ・ 事業者は、本事業に係る株式を経済的に圧迫してはならない。
- ・ 事業者は、運営者を変更してはならない。
- ・ 事業者は、ステージ2の施設整備が完了するまでは、原則、事業者の元の所有者の変更をしてはならない。
- ・ 事業者は、ステージ2の施設整備が完了した以降は、原則、2002年12月19日を基準として50%以上の変更をしてはならない。
- ・ 事業者は、2007年9月27日の売却以降は、原則、2007年9月27日を基準として50%以上の変更をしてはならない。

407 WEF(2008)

キ. 従前の従業員の扱いに関する規定

新規に整備する施設であるため、従前の従業員はない。

ク. 契約解除に関する主な規定

- ・ 設計・建設期間中に事業契約が事業者帰責事由により発注者から解除された場合、発注者は事業者が締結している設計・建設契約等を引き継ぐ。
- ・ 運営期間中に事業契約が事業者帰責事由により発注者から解除された場合、発注者は事業者が締結している運営・維持管理等を引き継ぐ。
- ・ 発注者は、事業者が債務不履行となった場合、その是正勧告を行ったうえで、さらにその債務不履行な状態が是正されない等した場合、事業契約を解除することができる。その際、発注者は事業契約解除により被った損失、事業者の契約違反により発注者に生じた損害を事業者に請求することができる。また、発注者は、発注者の契約違反により事業者が生じた損害を除き、事業者に対していかなる補償も金も支払わなくてよい。事業者の債務不履行事由として規定されているのは以下のとおり。
 - 事業者がプロジェクトを開始できなかった場合、あるいは事業を放棄すると意思表示した場合
 - 運営開始後、全ての車線を運行できる状態にできなかった場合(特に許可された場合を除く)
 - 事業者が行うトンネルの運営・維持管理・修繕・保全について、重大な失敗があった場合
 - 事業契約その他発注者との契約について重大な不履行があった場合
 - 事業者が破産状態になった場合
 - 事業者の契約する建設事業者または運営事業者が破産状態となり、これにより事業者が事業契約に従ってプロジェクトを実施することが困難となった場合
 - 事業者が、事業契約にて表明保証した事項に違反し、これにより事業者が事業契約に従ってプロジェクトを実施することが困難となった場合
 - 借入契約が解除され、事業者がその替わりの資金調達をでき設計・建設工事を完成できることを3ヶ月以内に示さない場合
- ・ 本事業について、保険に加入できない事態(**Uninsurable event**)が生じ、事業者が損失・損害を回復する義務が停止している場合、発注者は事業契約を解除することができる。その際、発注者は事業者に、事業契約解除日時点の負債総額にあたる金額と、事業者が出資者に支払う金額を支払う。
- ・ 事業者は、以下の場合、事業契約を解除することができる。その際、発注者は事業者に、事業契約解除日時点の負債総額にあたる金額と、事業者が出資者に支払う金額を支払う。
 - 裁判所が、環境アセスメント、計画の承認、その他に係り最終的な判決を出し、その判決が

事業者による本事業の実施を阻むものであり、またこれが事業者側の契約違反・怠慢から生じた事態ではない場合

- NSW 州政府が、事業者が本事業を実施することを禁止する規制を成立させた場合
- 州政府・地方自治体のいずれかが、事業者に賃借している土地の一部を取り返したとき
- 発注者が、事業契約を違反し、その違反は事業者が事業を実施することや債務の借入先への返済を行うのにかなりの不利益な効果をもたらし、発注者がこの違反を一定期間是正しない場合

ケ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

事業期間終了時の施設状態に係る主な規定は以下のとおり。

- ・ 事業期間終了時点において、トンネルの資産、関連地上道路等の資産は、残存設計年数の基準以上、事業契約の事業範囲・技術基準に従って維持管理・修繕が行われていなければならない。発注者がこれを満たしていないと判断した場合、それを事業者へ通知し、事業者は以下いずれかの措置を取る。
 - 通知されてから **60** 日以内に改良措置を行う。
 - 発注者に指定された不足分を改良するためのコストを支払う。

事業の引継ぎに関する主な規定は以下のとおり。

- ・ 事業期間終了前の **3** ヶ月間に、事業者は発注者の職員または発注者から指名された者が、事業契約に定められた事業範囲と技術基準、運営・維持管理マニュアルに従って完全に機能できるよう、訓練をしなければならない。
- ・ 事業者は、運営・維持管理マニュアル、トンネル・関連地上道路等の運営・維持管理・修繕を **12** ヶ月間行うのに必要な全ての備品・付属品・機材を用意する。
- ・ 保険給付金がある場合は発注者に支払い、事業者が所有する保険の権利を発注者に譲渡する。
- ・ 事業期間終了前までと少なくとも同レベルの運営を発注者が行うために必要なことを全て行う。
- ・ 事業期間が終了してから **12** ヶ月間、事業者は十分な能力があり、経験を有する人物が発注者の相談(トンネル・関連地上道路等と、その運営・維持管理・修繕に関する全て)に応じることができるようにしなければならない。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備		○	
資金調達		○	

需要リスク		○	
料金設定権限		△	事業契約に従う
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

2000年9月に公募が開始され、8社から関心表明を受け付けた。2001年2月に3者をショートリストし、3者から9つの提案⁴⁰⁸を受け付けた。2002年2月に優先交渉権者が決定した。その後、交渉を行い2002年12月18日に事業契約が締結された。

検査院のレポート⁴⁰⁹によると、初期の支払い金額について、以下のとおりであったとのことである。

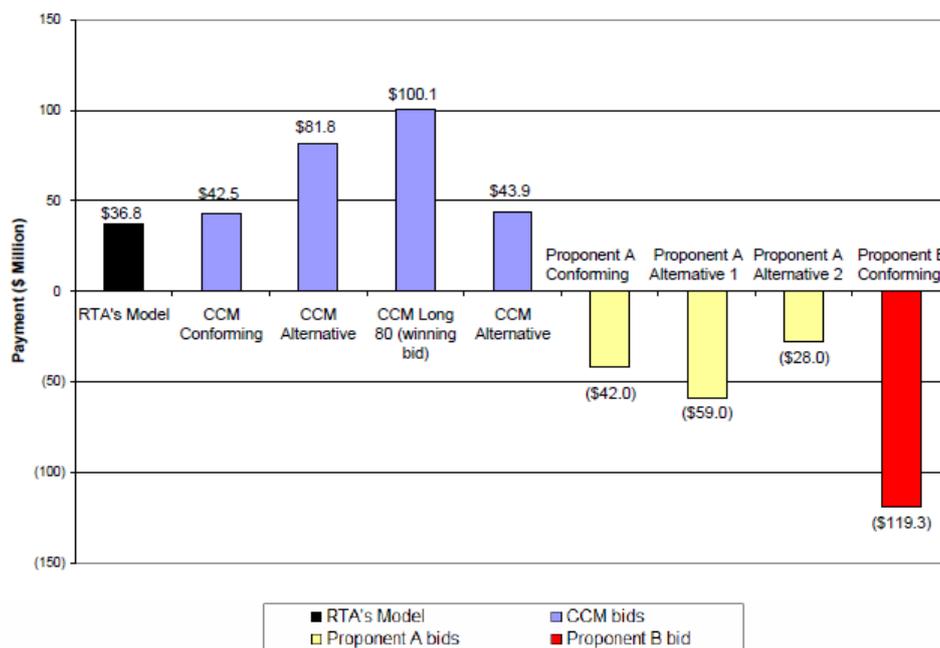
- ・ PSCとして推計されたのは、3,680万ドルであった。
- ・ 優先交渉権者が提案した金額(4つ)は、4,250万ドル～10,010万ドルであった。
- ・ 優先交渉権者以外の応募者が提案した金額は、1者はマイナス2,800万ドル～マイナス5,900万ドル、もう1者はマイナス11,930万ドルと、発注者からの支払いを要求するものであった。

検査院のレポート⁴¹⁰によると、定量評価にあたって、発注者の負担なく事業が実施でき、高い初期一括支払い金額であるという点の評価が重視され、利用者の通行量を低く抑えるという点はあまり考慮されなかったとされている。

408 Audit(2006)

409 Audit(2006)

410 Audit(2006)



(出典:Audit(2006))

NSW 州政府の契約概要⁴¹¹によると、評価項目、交渉の内容は以下のとおりとされている。

- ・ 関心表明に対する評価項目は以下のとおり。

評価基準	比重
発注者の定める基準の遵守 組織の詳細情報の提供	必須条件
組織 <ul style="list-style-type: none"> ・ 役割・体制 ・ 有料道路の経営管理の役割・体制 ・ 設計・建設の役割・体制 ・ 運営・維持管理の役割・体制 ・ プロジェクトファイナンスの役割・体制 	5%
有料道路の経営管理 <ul style="list-style-type: none"> ・ 経営管理の経験、主な人物 ・ 能力 ・ コミットメント ・ 経営管理システム 	9%
設計・建設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 経験、主な人物 ・ 交通容量 	27%

411 NSW(contract)

諸外国における PFI・PPP 手法(コンセッション方式)に関する調査 報告書

<ul style="list-style-type: none"> 設計マネジメント・設計能力 建設マネジメント・建設能力 	
運営・維持管理 <ul style="list-style-type: none"> 運営マネジメント、維持管理マネジメント 継続的な改善・更新へのコミットメント、戦略 	8%
プロジェクトの特徴 <ul style="list-style-type: none"> 許認可 交通マネジメント ユーティリティ 環境への影響 地質工学的状態 廃棄物の処分 コミュニティとのつながり 主な出資者 プロジェクトの要点、経営管理・リスクマネジメントの要点を満たすこと 	17%
プロジェクトファイナンス <ul style="list-style-type: none"> 経験 納入実績 株主資本、借入に係る戦略 構造とリスク分担 	12%
財務能力	22%

- 提案に対する評価項目は以下のとおり。

評価基準	比重
PSC に対する相対的な価値の評価(VFM)	A
非価格要素の評価	B
プロジェクトの体制、メンバー、組織	25%
設計・建設 <ul style="list-style-type: none"> 建築・景観の設計 幾何学的、水はけ、構造、舗装、地質工学的、トンネル、環境、サービス、料金徴収システム・運営マネジメント・管理システムの概念設計・仕様、施工段階における交通整理、設計・施工プログラム、品質プランの要件、プロジェクト戦略、品質マネジメント、認証装置・表示装置が独立していること等 	30%
初期交通マネジメント、安全計画	10%
以下の事項に関する初期計画 <ul style="list-style-type: none"> 品質保証、プロジェクトマネジメント、環境マネジメント、設計・建設・運営・維持管理、コミュニティ参加、事件が起きたときの対応、職員の健康・安全・社会復帰・プロジェクト訓練 	25%
運営・維持管理 <ul style="list-style-type: none"> 交換・改修スケジュール、定常的維持管理のスケジュール、資産の設計寿命、維持管理基準、品質管理者) 	10%
総合評価点	$A \times B / B(\max)$ ※B(max)は応募者

	のうち最も高い評 点
--	---------------

- ・ 発注者と優先交渉権者で行われた交渉の主な議題は以下のとおり。
 - 2002 年 12 月 12 日に計画の承認を得るための、事業者の提案の変更
 - Darling Harbour との接続部分について、Sydney Harbour Foreshore Authority から Western Distributor の高架橋の 1 つを拡幅する許可を得るための修正
 - 本事業についてリースされる工事区域の境界と、地上層における境界の認識
 - Cahill Expressway との接続部分について、Eastern Distributor の運営事業者である Airport Motorway. Limited、Royal Botanic Gardens、Domain Trust との関係での修正
 - Kings Cross Tunnel より東の交通流の動き、技術的な要求事項、空気環境の水準達成のための費用の影響、最終的なプロジェクトスコープ等の説明
 - Rail Infrastructure Corporation、州の鉄道当局、Enerfy Australia 等との関係契約の修正
 - 課税ルールの確立

- 2000 年 9 月 15 日 発注者、応募者からの関心表明募集を開始
- 2000 年 10 月 23 日 関心表明の受付締切
- 8 者が関心表明を提出
- 2001 年 2 月 28 日 関心表明を審査の上、以下の 3 者がショートリストされる。
 - ・ Cross City Motorway (Cheung Kong Infrastruture Holdings Ltd、DB Capital Partners Bilfinger & Berger Bau、Boulderstone-Hornibrook の JV)
 - ・ E-TUBE (Leighton Holdings Ltd がスポンサー)
 - ・ Sydney City Tunnel Consortium(Transfield、Multiplex Constructions の JV)
- 2001 年 6 月 8 日 発注者、提案募集を開始
- 2001 年 10 月 24 日 最終入札が提出される。
- 2002 年 2 月 27 日 優先交渉権者が Cross City Motorway に決定、交渉開始
- 2002 年 12 月 12 日 計画の承認
- 2002 年 12 月 18 日 事業契約締結
- 2002 年終わり 着工
- 2005 年 8 月 28 日 開通
- 2006 年 5 月 5 日 道路の改善工事が完了

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

a 当初事業者による資金調達

資金調達は、銀行融資と株主資本からなる。

融資は 5.8 億豪ドルの Deutsche Bank と Westpac Banking による 7 年のタームローンと、2.12 豪ド

ルの China Construction Bank による 3.5 年のつなぎ融資からなる。

借り手: Cross City Motorway Co Ltd		
	AS\$ 10.26 億	資金調達総額
1)	AS\$ 5.8 億	タームローン (7 年)
2)	AS\$ 2.12 億	つなぎ融資 (3 年 6 ヶ月)
3)	AS\$ 2.34 億	株主資本

b 破綻後の買収の際の資金調達

資金調達は、bond、銀行融資と株主資本からなる。

借り手: CCT Motorway Finance Pty Ltd		
	AS\$ 7.53 億	資金調達総額
1)	AS\$ 2.02 億	bond (5 年)
2)	AS\$ 1.20 億	スワップファシリティ (6 年)
3)	AS\$ 0.9 億	信用枠 L/C Facility (7 年)
4)	AS\$ 3.4 億	株主資本

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

World Economic Forum、PwC レポート⁴¹²によると、交通量が予測を下回り、1 年たらずで事業者は破綻したとのことである。

破産管財人のホームページの情報⁴¹³によると、本事業は 2006 年 12 月 26 日に破産管財人 Korda Mentha(UBS が売却アドバイザー)の元に置かれた。2007 年 6 月 19 日に Leighton Contractors と ABN AMRO に約 7 億豪ドルで売却された(売却完了は 2007 年 9 月 27 日⁴¹⁴)とのことであり、これは予測よりも高い金額であったとのことである。トンネルが負っている 6.2 億ドルの負債よりも低い金額が予測されていたとされている。落札者の他に応札したのは Macquarie Bank、Babcock & Brown、Transurban であった。ほかに関心があったと考えられているのは、Westpac の Hastings Funds Management unit、Colonial First State、Toll Holdings、Cintra とのことである。本事業への出資者 (CKI Holdings、Deutsche Bank、Westpac Bank 等)、10~20%の回収を求めていたが、この買収金額はこれら出資者の要求にこたえることができる金額であったとされている。なお、ANZ が負っていた本道路の債務残高は 3,500 万ドルであった。

412 WEF(2008)

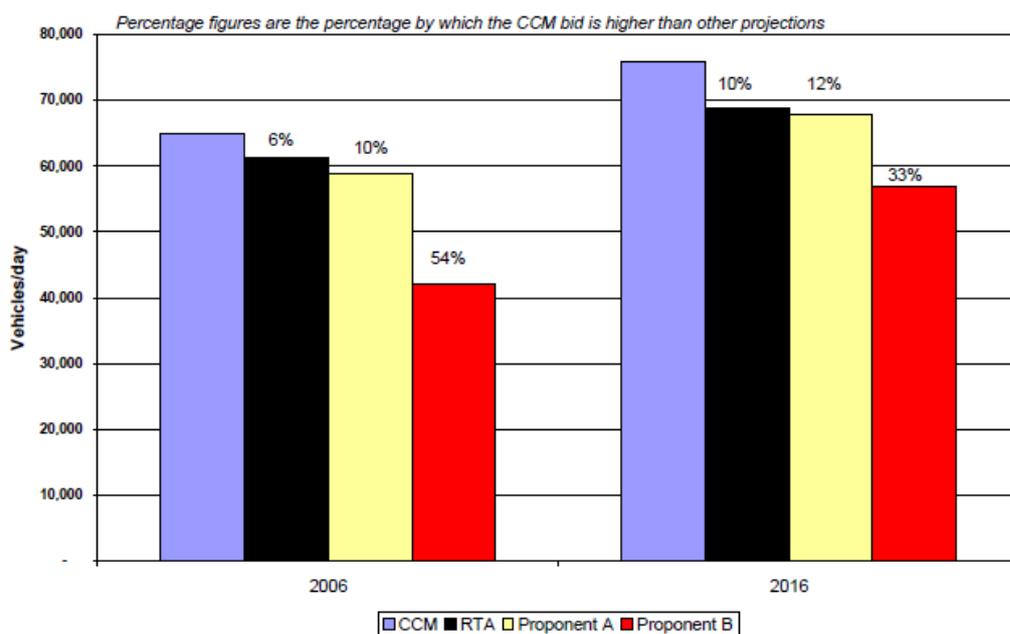
413 Korda Mentha(HP)

414 NSW(contract)

イ. 運営状況

a 需要見込み

検査院のレポート⁴¹⁵によると、事業者は運営開始から数年の交通量を約 7 万台～9 万台で予測していたとのことである。なお、事業者の事業者の需要予測は、発注者やその他の応募者の予測よりも多かったとのことである。メイントネルの需要予測量の比較は以下のとおりである。



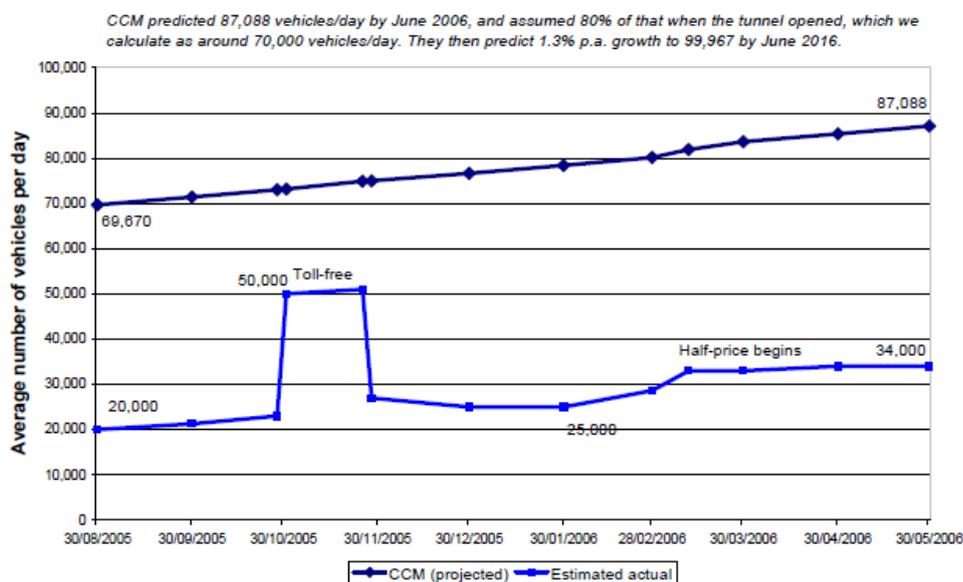
(出典: Audit (2006))

b 実績

検査院のレポート⁴¹⁶によると、事業者は 1 日あたり 7 万台の通行量を予測していたが、運営開始後 1 週間の通行量は 1 日当たり 2 万台に満たなかったとのことである。事業者の通行量の予測と実際の通行量(推定)の比較は以下のとおりである。

415 Audit(2006)

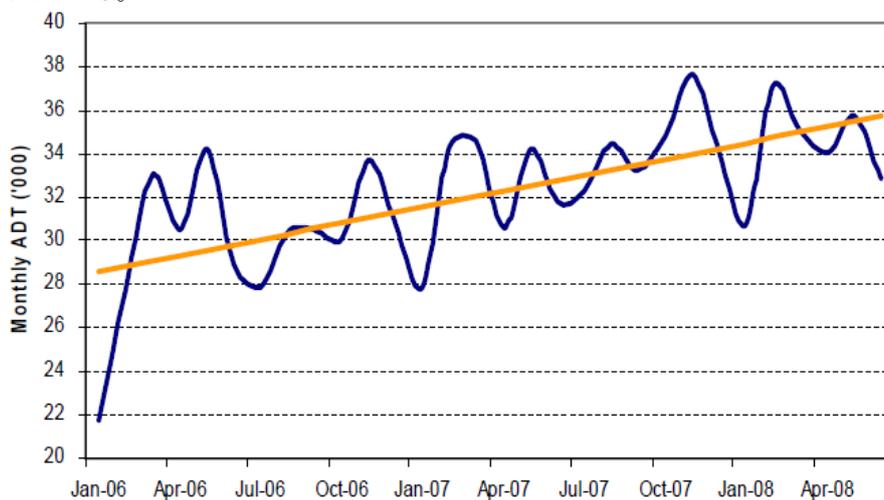
416 Audit(2006)



(出典: Audit(2006))

World Economic Forum、PwC レポート⁴¹⁷によると、交通量が伸びなかった大きな原因は高い通行料金であるとされている。また、昼と夜の通行では、通行者の受ける利便性が異なるにもかかわらず、同じ通行料金が設定されていたことも問題であるとされている。

なお、Leighton のホームページの情報⁴¹⁸では、ABN AMRO 等を買収された後の通行量は、以下のとおり増加している。



417 WEF(2008)

418 Leighton(2008)

c 料金設定

普通車 2.65 豪ドル、重量車 5.30 豪ドルという契約当初の料金設定から、大幅に値上げされている。検査院のレポート⁴¹⁹によると、運営開始直後から、本事業の通行料金の高さへの批判が多かったとのことである。

なお、Leighton のホームページの情報⁴²⁰によると、買収により料金の値上げは行われなかったとのことである。

	2009 年 6 月 ⁴²¹		2010 年 12 月 ⁴²²		2011 年 1 月 ⁴²³	
	メイン トンネル	SJYC 出口 ※	メイン トンネル	SJYC 出口	メイン トンネル	SJYC 出口
クラス 2 (バイク、セダン、ステーション ワゴン、タクシー、けん引トレー ラー等)	\$4.16	\$1.96	\$4.41	\$2.08	\$4.45	\$2.10
クラス 4 (クラス 2 よりも大きい車両)	\$8.31	\$3.92	\$8.82	\$4.20	\$8.90	\$4.20

※Sir John Young Crescent 出口

ウ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

- Leighton のホームページの情報⁴²⁴によると、本トンネルはシドニーで 1 番目の完全 ETC が導入事例であるとのことである。ITS と料金ネットワークモニタリング、不具合通知システムが統合されていることで、運営者がシステムエラーや不具合を受け取り、システムを維持管理することができるとされている。

エ. 制度的不備

- 検査院のレポート⁴²⁵によると、初期一括払いを多く求めたことにより、通行料が高く設定されたと指摘されている。

オ. その他、運営開始後の情報

NSW 州政府の契約概要⁴²⁶によると、事業契約で定められた工事の完成期限は、「ステージ 1」は 2005 年 10 月 18 日、「ステージ 2」は 2006 年 4 月 27 日までとなっていたが、実際は「ステージ 1」は 2005 年 8 月 28 日、「ステージ 2」は 2006 年 5 月 5 日に完成した。

419 Audit(2006)
420 Leighton(HP)
421 CCT(HP)
422 Leighton(HP)
423 Leighton(HP)
424 Leighton(HP)
425 Audit(2006)
426 NSW(contract)

2. アデレード水道

本事業は、学識者によるレポート⁴²⁷においてコンセッション方式として紹介されている事例であったため、調査を実施した。しかしながら、以下の通り□アデレード市において上下水事業は2つの民間委託が実施されているが、(Adelaide contract と Riverland contract)、以下の通りいずれもコンセッション方式の契約ではなかった⁴²⁸。

- Adelaide contract は1996年に開始した事業であるが、料金設定権、投資の意思決定は発注者にある。
- Riverland contract はサービス購入型の事業であり、事業者に料金設定権があるわけではない。

3. スタジアムオーストラリア (Stadium Australia)

事業分野	スタジアム施設(新設)	
発注者	The Olympic Co-Ordination Authority、ニューサウスウェールズ州政府	
事業者	Stadium Australia Group(出資者:ANZ)	
事業概要	2002年に開催されたシドニーオリンピックで利用するスタジアムについて、設計・建設・資金調達・維持管理・運営を事業者が実施する事業。事業者は、オリンピック期間中はオリンピックに独占的に使用させ、オリンピック期間終了後、スタジアムの収容規模を減らし運営する。発注者が施設を所有する。事業者は事業収入を得て、事業者は初期投資を全て事業収入で回収する。料金設定権をどちらが有するかについての明記はなく不明である。	
事業類型	リース、独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	運営期間:リース対価
事業期間	1996年契約、1999年運営開始 コンセッション期間 32年間	
事業規模	建設費約 4.65 億豪ドル(オリンピック終了後、別途 0.7 億豪ドル) 事業者の資金調達額約 6.15 億豪ドル	
資金構成	民間資金 81%、政府資金 19%。なお、49%は会員権の販売により資金調達された。	

427 Robin de la Motte「RWE-Thames profile」(2003) Public Services International Research Unit, University of Greenwich

428「Regulatory Systems and Networking of Water Utilities and Regulatory Bodies」、ASU NSW and ACT (Services) Branch Riverland Water Project, South Australia

事業の特徴

- ・ 事業者は、発注者の公募条件よりも、スタジアムの容量、マーケットリスクの負担、資金調達リスクの負担等を踏み込んで提案した。
- ・ 事業者は一般市民に対して会員権を販売することで、一定割合の資金調達を行った(しかし、会員権は売れ残った)。
- ・ 発注者が、本事業の競合にあたる施設の整備・資金提供を行うことは制限された。
- ・ 事業者は 2008 年から 7 年間で、命名権を ANZ に売却しており、2010 年 12 月現在のスタジアムの呼称は「ANZ Stadium」となっている。
- ・ 事業者の債務が膨らみ、レンダーである ANZ に売却された。運営は継続されている。

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

The Olympic Co-Ordination Authority (OCA)

ニューサウスウェールズ州政府

- ・ NSW 政府は、OCA の義務を保証する。オリンピック終了後の OCA の位置づけに疑義があったため、事業者への出資者・レンダーは OCA の義務を政府が保証することを求めた。

イ. 事業者

Stadium Australia Group (SAG)

スタジアムを所有する Stadium Australia Trust (SAT) と、スタジアムの運営を行う Stadium Australia Management Limited (SAM) からなる。⁴²⁹

出資者(当初)⁴³⁰

Multiplex Construction Pty Ltd

Hambros Australia Limited

Macquarie Corporate Finance limited

Obayashi Corporation

出資者(2010 年 12 月時点)⁴³¹

Stadium Investments Pty Ltd (SIPL)、Diversified Infrastructure Trust (DIT)、ANZ Infrastructure Services limited と ANZ Specialist Asset Management limited により経営)

429 Shirbin(1999)

430 Shirbin(1999)

431 Stadium(HP)

の 100%子会社) 100%

2006 年 11 月頃に、事業者の株式を 1.90 億ドルで取得して買収する予定である、との報道⁴³²があり、現在の出資者は上記のとおりとなっている。

ウ. その他関係者⁴³³

建設業務 **Obayashi Corp** (SAT と定額・定期間で契約)
 Multiplex Consortium (**Obayashi Corp** が定額・定期間で契約)
 SMP Atelier One
 Sinclair Knight Merz Pty Ltd

運営業務 **Ogden IFCSAG** と長期で契約)

役割は以下のとおり。

- ▶ 利用者のためのマーケティングをする
- ▶ 利用者によるイベント開催を支援する
- ▶ 全ての業者(ケータリング、飲み物販売、発券業者など)が **SAG** との契約を遵守する
- ▶ スタジアムの運営・維持管理・修繕の必要性を監視する
- ▶ **Stadium Australia Club** のメンバーシップを管理する。

その他業者 (**SAG** と長期で契約、原則 10 年以上で延長オプション付。ただし **SOCOG** が使用するオリンピック期間中を除く)

Gardner Merchant Australia Pty Limited (食料、飲料、ケータリング)

Coca-Cola Amatil (ソフトドリンク販売)

Tooheys Pty Limited (ビール販売)

Ticketek Pty Limited (発券サービス)

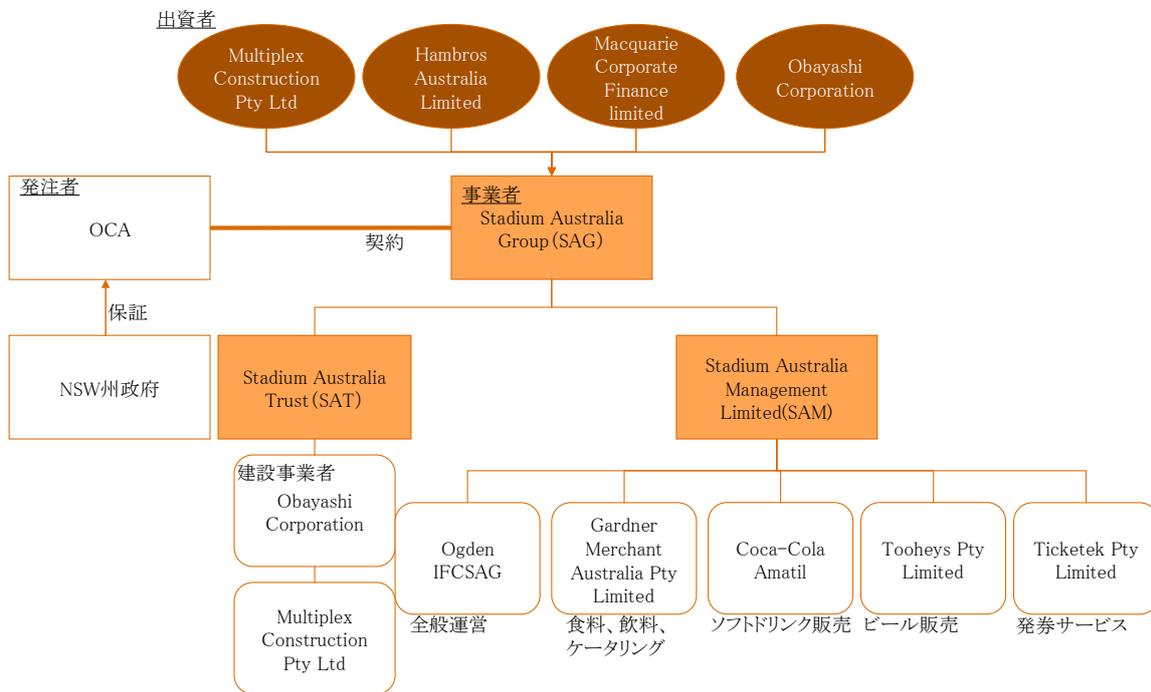
命名権 2008 年 1 月から 7 年間、事業者は命名権を **ANZ** に売却し、スタジアムの呼称を「**ANZ Stadium**」とした。対価は年間 450 万ドルで合計 3,100 万ドル。⁴³⁴

以上の関係を図示すると以下のとおりである(オリンピック開催時点の関係者)。

432 theage(2006)

433 Dealogic DB

434 ANZ(news release)



エ. 事業費⁴³⁵

建設費 4.65 億豪ドル(オリンピック終了後、別途 0.7 億豪ドル)
 資金調達額 6.15 億豪ドル

オ. 事業期間

1999 年 3 月から 2031 年 1 月 31 日までの約 32 年間

カ. 分野・対象施設

スタジアム施設(新設)

2000 年に開催されたシドニーオリンピックで使用するスタジアム。オリンピック期間中は座席数 118,000 の規模として整備し、終了後は座席数 83,500 に再構成された。スタジアムは陸上競技、競技場、サッカー、ラグビーその他イベントに使用される。

2010 年 12 月時点において、命名権が ANZ に付与されており、スタジアムは「ANZ Stadium」と呼ばれている。

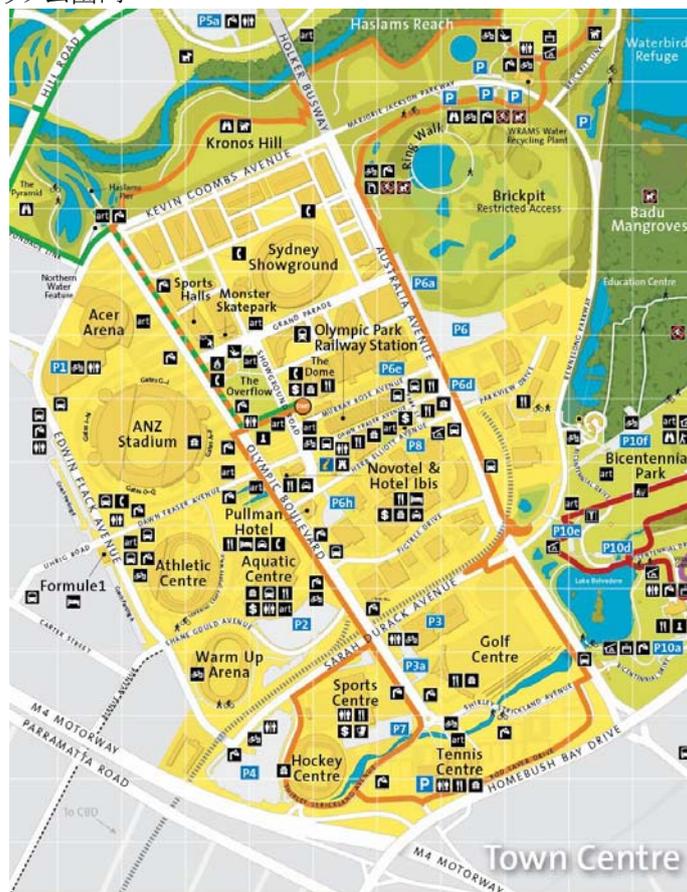
435 IPA(case study)



(出典:Stadium(HP))

キ. 事業実施場所

オーストラリア ニューサウスウェールズ州 シドニー
シドニーオリンピック公園内



出典:Park(HP)

② 事業スキーム

ア. 施設所有

- ・ 発注者である NSW 政府が施設を所有し、事業者コンセッション期間中リースする。
- ・ コンセッション期間が終了した際は、政府の費用負担なく施設は政府に引きわたされる。

イ. 業務範囲、リスク分担

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は Shirbin によるレポート⁴³⁶による。

- ・ SAT に対して、スタジアムを開発し、約 30 年間の運営を行うコンセッション権が付与される。
- ・ SAT は、スタジアムの資金調達、計画、設計、建設を行う。
 - 一部工事については例外として、OCA の出資により行われるものがある。
 - SAT は、設計・建設リスク(要求水準に合致して設計・建設を行い、予算内で計画通りのスケジュール内に完工するリスク)を負う。SAT は、様々なマイルストーンを遵守することを求められるとともに、完工が遅延した場合は OCA に対して遅延損害金の支払いを行う。SAT は OCA に対し、設計・建設の保証金として 4,500 万ドルの保証証券を差し入れた。
 - 建設は、2 段階にわけて行う。一段階目は 1999 年 3 月にオリンピックの形状で完成し、二段階目は 2000 年下旬から 2001 年頭にかけて、約 8 万席の形状に再構成される。再構成の概要は以下のとおり。
 - ◇ 北川と南側の最上層のスタンドを撤去し、約 30,000 席減らす。
 - ◇ 南北に屋根が整備される。
 - ◇ 陸上競技場は撤去され、下部の席が移動されて競技場は長方固形のサッカーに適した形状にされる。
- ・ SAT は、あらかじめ合意された基準に従って、コンセッション期間中の運営・維持管理・修繕を行う。
 - 運営事業者は以下を行う。
 - ◇ 利用者のためのマーケティングをする。
 - ◇ 利用者によるイベント開催を支援する。
 - ◇ 全ての下請け業者(ケータリング、飲み物販売、発券業者など)が SAG との契約を遵守するように監視する。
 - ◇ スタジアムの運営・維持管理・修繕の必要性を監視する。
 - ◇ Stadium Australia Club のメンバーシップを管理する。

436 Shirbin(1999)

- **SAT** は、コンセッション終了時点でスタジアムが良好な状態を保つために、大きな維持管理・設備更新を行わなければならない。事業者は発注者と合意した維持管理プログラムに従い、事業期間中に 1.4 億ドル以上を維持管理に費やす⁴³⁷。
- **SAT** は、2000 年に開催されるオリンピックとパラリンピックのために **SOCOG** にスタジアムを使用させる。
 - スタジアムを **SAT** から転貸されている **SAM** は、2000 年 9 月 1 日から 11 月 22 日までの間と予行演習の期間、**SOCOG** が独占的に占有・使用・スタジアムをコントロールする権利を付与する。
 - ✧ 事業者が行っている全ての売店等の営業、全ての広告はオリンピック前に終了しなければならない。オリンピック期間中は、**SOCOG** に対してスポンサー収入を提供する企業による広告・売店のみが採用されるためである。
 - 2000 年 7 月 1 日以降をオリンピック前の期間として、**SOCOG** がスタジアムにオリンピック準備・装備のために立ち入ることができる。
 - **SAM** は、オリンピック期間中、建物に係る様々なサービス、ユーティリティの提供等を行わなければならない。
 - **Satdium Australia Club** のメンバーの権利行使は、オリンピックの間延期される。
 - ✧ ただし、ゴールドメンバーシップとプラチナメンバーシップの購入者については、オリンピック・パラリンピックの期間中もスタジアムのチケットが付与される。これらのメンバーシップへのチケットについて、所有者のアイデンティティの承認と、チケットの譲渡について、発注者は様々なガイドライン、要件、規制を設けた。これは、**SOCOG** がオリンピックのスポンサー収入を得るためであるとされている。
 - ゴールド・プラチナメンバーシップを実業界に分配することについては、**SOCOG** が反対する権利を持った。
 - ゴールド・プラチナメンバーシップによるオリンピックチケットは、商業広告・販促の一部として使用することが禁じられた。
 - ゴールド・プラチナメンバーシップによるオリンピックチケットは、どのような理由でも販売・取引が禁じられた。
 - オリンピックの準備・装備は全て、**SOCOG** が準備・維持管理・撤去する。
- **SAT** はマーケットリスク(サービス提供に係る費用、銀行借り入れの返済、出資者に相当の利益を支払うのに対して、十分な収入をスタジアムの運営により得ること)を全て負う。イベントの計画、企業の協賛、売店等からの収入が不足するリスクであるとされている。

437 IPA(case study)

- SOCOG は便乗宣伝(ambush marketing)を禁じた。事業者、およびその下請け業者は、どのような手段についても、オリンピックと関係があるということを使ったり、宣伝したりしてはならない。また、オリンピックに係るいかなる知的財産も使ってはならない。
- 政府は、スタジアムへの公共交通の改善を行う。政府はスタジアムへの交通アクセスとして、公共交通機関の利用を推進し、自家用車の利用及び Homebush Bay 地区への駐車を最小限に留める方針を取っていたが、当時スタジアムへの公共交通機関は不十分であり、スタジアムの魅力・収入に深刻な影響を及ぼすことが懸念されていた。政府が担う改善の概要は以下のとおり。
 - Homebush Bay に駅を設け、環状の路線を敷設し、Flemington 駅と Lidcombe 駅をつなぐメインの路線との間を 8 両の車両が 1 時間あたり 30 便でつなぐ。
 - 1 時間あたり 28,000 人が移動できるバスを運行する。
- NSW 政府は、事業契約における OCA の義務を保証する。オリンピック終了後の OCA の位置づけに疑義があったため、事業者への出資者・不レンダーは OCA の義務を政府が保証することを求めた。

ウ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

- Marcus によるレポート⁴³⁸によると、運営期間中、事業者は事業契約に基づき、リースに対する対価として、OCA に対して支払いを行うとされている。

b 事業者の収入

- 本事業運営による事業収入
 - (イベントを主催する)企業からの収入
 - Stadium Australia Club 会費
 - 食料・飲料販売
 - 広告
 - イベントレンタル
 - 商品の販売
 - その他

エ. 独占条件に係る主な規定

Shirbin によるレポート⁴³⁹によると、以下のとおり。

438 Marcus(2002)

439 Shirbin(1999)

- ・ コンセッション期間中、他の競技施設 (Sydney Football Stadium、Sydney Cricket Ground、Parramatta Stadium 等) が再整備されること、他の新しいスタジアムが整備されることについては制限されなかった。
- ・ ただし、政府がこれらの再整備・新規整備について、推進したり資金を提供したりすることは、シドニー地区の競技施設の容量や座席容量が不足しない限りは制限された。政府がこのようなことを行い、事業者のプロジェクト遂行・銀行への債務の返済・出資者への配分に不利な影響を与えた場合、OCA は SAT と誠実に協議する。

オ. 従前の従業員の扱いに関する規定

新規に整備する施設であるため、従前の従業員はない。

カ. 契約解除に関する主な規定

Shirbin によるレポート⁴⁴⁰によると、事業契約に以下のような規定があるとのことである。

- ・ 設計・建設段階において、事業者が債務不履行があった場合、発注者が事業契約を解除した場合、発注者はスタジアムの整備を続行した後に営業で得られた利益の中からレンダーに未払債務の 70%を支払う。
- ・ 運営段階において、事業者が債務不履行があった場合、発注者は事業者及びレンダーに損害賠償を支払わずに、事業契約・リースを解除することができる。

キ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

- ・ SAT は、コンセッション終了時点でスタジアムが良好な状態を保つために、大きな維持管理・設備更新を行わなければならない。事業者は発注者と合意した維持管理プログラムに従い、事業期間中に 1.4 億ドル以上を維持管理に費やす⁴⁴¹。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有	○		
新規施設整備		○	
資金調達		○	
需要リスク		○	
料金設定権限	?	?	不明
料金徴収		○	
運営		○	

440 Shirbin(1999)

441 IPA(case study)

維持管理・修繕・更新投資		○	
--------------	--	---	--

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

Shirbin によるレポート⁴⁴²によると、調達手続き及び事業者の提案概要は以下のとおり。

1994 年に NSW 州政府により、2000 年に開催するオリンピックに使用し、長期的にはラグビーリーグやサッカーに使用できるスタジアムを資金調達、設計・建設・運営する事業についての公募が開始された。州政府の調達の主目的は、納税者の負担を最小化する革新的な提案を受領することであったとのことである。また、マーケットリスクを発注者から事業者に移転することも望んでいたとされている。一方で、施設の所有権は発注者が持ち、発注者が施設整備に係るコストを支払うことができるよう、予算の確保を行うとされていたとのことである。

1995 年に、NSW 州政府により **Olympic Coordination Authority(OCA)** が組成された。ショートリストされた 3 者に対して、OCA から詳細提案の提出要請が行われた。1995 年中に優先交渉権者が **Stadium Australia** に決定した。

その後発注者と事業者で交渉が行われ、事業契約が締結されたのは 1996 年 9 月 16 日であった。事業者の提案の主な特徴は以下のとおり。

- ・ スタジアムの規模は約 11 万席とし、オリンピック後に 8 万席に減らす。
- ・ オリンピック終了後、スタジアムを長方形のサッカーフィールドに再構成する。
- ・ プロジェクトの資金調達を容易にするため、「オリンピック権」を使う。
- ・ 公開する株式を発行する。
- ・ オリンピック、パラリンピックのために **Sydney Organising Committee of the Olympic Games(SOCOG)** に無料で使用させる。
- ・ 総事業費は約 6 億ドル。
- ・ 少ない政府負担の実現。

1994 年	公募開始 NSW 州政府が Olympic Coordination Authority(OCA) を組成
1995 年 1 月 ⁴⁴³	3 者をショートリストに選定
1995 年 6 月 ⁴⁴⁴	ショートリストされた 3 者に対して、詳細提案の提出要請が行われた。
1996 年 1 月 ⁴⁴⁵	優先交渉権者が Stadium Australia に決定、交渉開始
1996 年 8 月 ⁴⁴⁶	事業者が Stadium Australia に決定
1996 年 9 月 16 日	事業契約締結
1996 年 9 月	フィナンシャルクローズ、着工
1999 年 3 月	運営開始

442 Shirbin(1999)

443 Marcus(2002)

444 Marcus(2002)

445 Marcus(2002)

446 Marcus(2002)

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

本事業の資金調達の概要は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は Shirbin によるレポート⁴⁴⁷による。

資金調達は、会員権の販売、株主資本、銀行借入れ、そして政府資金により構成される。

a 会員権の販売

事業者は、一般市民に対して会員権を販売することで資金調達を行った。これにより事業費の半分以上に当たる**3.644**億ドルの資金調達に成功した。メンバーシップの売却は全て金融機関(Bain & Co Corporate Finance, ANZ Securities, Macquarie Underwriting, ABN AMRO)により引き受けられた。なお、このうち**6,500**万ドルはメンバーシップ発行のためのオリンピック権の対価として SOCOG に支払われた。

Shirbin によるレポートによると、スポーツ競技施設において一般市民に対して会員権を発行することは珍しくないが、本事業におけるスキームは、事業者が SOCOG からオリンピックのイベントについても会員権の特典に含む権利を得たことが革新的であったとのことである。

インフラストラクチャーパートナーシップスオーストラリアのレポート⁴⁴⁸によると、このスキームは事業者の提案によるものであるとのことである。事業者は公募条件よりも約**3**万席多い席を設置し、それらを当該スタジアムにおける全てのオリンピックイベントのチケットが付属するゴールド・プラチナメンバーシップとして販売するという事業スキームを提案した。

ゴールドメンバーシップに含まれる特典は以下のとおり。

- ・ オリンピックのチケット:オリンピックの各イベント(開会式、閉会式、陸上競技の決勝、サッカー協議の決勝を含む)につき、追加費用なしで確約されるシート**1**つ
- ・ クラブ会員権:**30**年間の Stadium Australia Club の会員権。大部分のスポーツイベントについて、追加費用なく入場することができる権利、コンサート・主要な国際スポーツイベントについて優先的に予約をできる権利、メンバー向け施設(ラウンジ・食堂エリア等)を利用できる権利などが付与される。
- ・ 事業者への出資:SATの株式(オーストラリア株式市場に上場)を**1000**単位(SAMの株式**1000**単位が付属)

プラチナメンバーシップに含まれる特典は以下のとおり。

- ・ オリンピックのチケット:オリンピックの各イベント(開会式、閉会式、陸上競技の決勝、サッカー協議の決勝を含む)につき、追加費用なしで確約されるシート**2**つ

447 Shirbin(1999)

448 IPA(case study)

- ・ クラブ会員権:30年間の Stadium Australia Club の会員権。大部分のスポーツイベントについて、追加費用なく入場することができる権利、コンサート・主要な国際スポーツイベントについて優先的に予約をできる権利、メンバー向け施設(ラウンジ・食堂エリア等)を利用できる権利などが付与される。また、追加費用なく駐車スペースを利用することができる。
- ・ 事業者への出資:SAT の株式(オーストラリア株式市場に上場)を 2000 単位(SAM の株式 2000 単位が付属)

なお、会員権の公募は失敗し、ゴールドメンバーシップは、半数以下(1.08 億ドル⁴⁴⁹)しか購入されなかったとのことである。不足額は、引き受けた金融機関が引き受けた。Glen のレポート⁴⁵⁰によると、この時点でスタジアムは主要なラグビーリーグ、ラグビーユニオン、サッカー試合の利用契約を獲得しておらず、それが販売が伸びなかった主な原因であるとしている。

Glen のレポートによると、販売できなかった会員権の扱いについては次のとおりとなっている。まずオリンピック期間中の席については、SOCOG がオリンピック競技期間中に空席が目立つことを懸念して協議に応じ、事業者が売れ残った座席を販売することを許可し、さらにそれでも販売できない場合は SOCOG 自身が販売を行うとした。また、オリンピック後の席については、事業者が売れ残った席を引き受けた金融機関から買取り、主要なイベント(ラグビー、サッカー、オーストラリア式フットボール)等毎に会員権を設定して販売するとされた。1998 年に、22,950 席のうち 17,200 席を 0.206 億ドルで買取られた。

b 株主資本

約 4000 万ドルが株主から出資された。

c 銀行借入れ

建設ローンにより 1.61 億ドルが調達された。主なレンダーは ANZ Banking Group と ABN AMRO であった。1999 年 3 月に 1 段階目の施設整備が終了した後、1.25 億ドル(15 年)に圧縮されたとのことである。Shirbin によるレポートによると、これらの銀行借入れは、SAT のスタジアムのリースへの担保により保証されたとされている。

d 政府資金

インフラストラクチャーパートナーシップスオーストラリアのレポート⁴⁵¹によると、一部 NSW 州政府の資金も入っているとのことである。スタジアムのホームページ⁴⁵²によると、スタジアムの政府負担は 1.15 億ドルであったとされている。

449 Glen(2002)

450 Glen(2002)

451 IPA(case study)

452 Auditor(2002)

AS 6.15 億 資金調達総額⁴⁵³

内訳には以下を含む

1)	AS 1.61 億	建設ローン 1999年3月に1段階目の施設整備が終了後1.25億ドル(15年)に圧縮された。
2)	AS 0.4 億	株主資本
3)	AS 2.994 億	34,400席のゴールドメンバーシップの売却(AS10,000/席) 600席のプラチナメンバーシップの売却(AS34,000/席)
4)	AS 1.15 億	政府資金

⑤ 成果・課題

ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

ただし、事業者の負債がふくらみ、レンダーに買収された。

イ. 運営状況

a 需要見込み

Shirbin によるレポート⁴⁵⁴によると、会員権を公募した時点での事業計画では、事業収入を以下の構成で見込んでいたとのことである。

(イベントを主催する)企業からの収入 会員権公募時点でスタジアムは利用者との契約を行っていなかったが、出資者及びレンダーは、本スタジアムはすぐにシドニーの最も良いサッカー競技場になると確信し、この計画が立てられた。	41%
Stadium Australia Club 会費	25%
食料・飲料販売	13%
広告	10%
イベントレンタル	6%
商品の販売	2%
その他	4%

b 実績

Marcus のレポート⁴⁵⁵によると、2002年6月30日までの1年間の売上の65%は、企業からの収入と Stadium Australia Club 会費であったとのことである。

453 IPA(case study)、Dealogic DB

454 Shirbin(1999)

455 Marcus(2002)

ウ. 事業者による運営の改善・サービスの向上

当初の公募条件よりも事業者が踏み込んで提案した点として、以下がある。

- ・ スタジアムの容量を公募条件よりも約 3 万席多く設置した。
- ・ 施設を発注者からリースして事業者が管理することとした。
- ・ マーケットリスクを事業者が負担した。
- ・ 原則、民間事業者が資金調達を行い、発注者の費用負担を減らした。民間事業者の資金調達方法として、会員権を発行することによる資金調達スキームを提案・実現した。

エ. 発注者への影響

- ・ 発注者は施設整備のコストを負担することを考えていたが、民間資金による調達を行ったことでそれを大幅に減らすことができた。
- ・ マーケットリスクを負わずにすんだ。

オ. その他、運営開始後の情報

- ・ 前述したとおり、当初の資金調達において、会員権の販売がうまくいかず、予定の半数以下しか売却できなかった。しかし、会員権は全て金融機関が引き受けていたため、資金調達の不足は金融機関が負担し、事業者には問題は生じなかった。
- ・ インフラストラクチャーパートナーシップスオーストラリアのレポート⁴⁵⁶によると、工事は、予定よりも 6 ヶ月早く、オリンピック開催の 18 ヶ月前に完成した。また、オリンピック開催前の 1999 年 8 月 28 日には、オーストラリア対ニュージーランドのブレディスロー・カップ(ラグビーの定期戦)を開催した⁴⁵⁷。
- ・ インフラストラクチャーパートナーシップスオーストラリアのレポート⁴⁵⁸によると、オリンピック終了後の再構成は、2003 年に開催されたラグビーのワールドカップに間に合うように完成した。再構成を行っている間も、営業は継続した。
- ・ インフラストラクチャーパートナーシップスオーストラリアのレポート⁴⁵⁹によると、オリンピック終了後、商業的に困難なことがいくつか生じたが、現時点では良い経営状態となっているとのことである。
 - Glen のレポート⁴⁶⁰によると、1999 年に運営開始をしてから 2002 年までの間、いくつか大きなラグビーリーグ、ラグビーユニオン、サッカー協議が本スタジアムで開催されたが、大方は空いた状態が続いたとのことであった。1998-1999 年に事業者は 2,400 万ドルの赤字を、

456 IPA(case study)

457 Shirbin(1999)

458 IPA(case study)

459 IPA(case study)

460 Glen(2002)

1999年-2000年に1,100万ドルの赤字を出し、その翌年も同様であったとしている。シドニーのほかのスポーツ競技場との開催イベントの競争が厳しい状況であったとのことである。

- ・ 報道⁴⁶¹によると、2006年6月の時点で、事業者は負債が2億ドルあったとのことである。それを受け、2006年11月の報道にて、事業者を銀行 ANZ が買収する予定であるとされており、実際2010年12月時点において、事業者は ANZ の傘下にある。

461 Theage(2006)

第13章 スペインの事例

1. マドリッド・トレド有料道路(Madrid-Toledo Toll Road) (スペイン)

事業分野	有料道路	
発注者	スペイン公共事業省	
事業者	Autopista Madrid-Toledo Concesionaria Espanola de Autopistas SA(出資者:Corsan-Corviam、COMSA、AZVI SA、Construcciones Sando SA、Banco Espirito Santo de Inuestimento SA	
事業概要	道路の建設・運営・維持管理を事業者が実施する事業。料金設定は事業者が行う。	
事業類型	(不明)	
	発注者から事業者への支払い	(不明)
	事業者から発注者への支払い	(不明)
事業期間	2004 年契約 コンセッション期間 36 年間	
事業規模	事業者の資金調達額約 5.6 億ユーロ	
資金構成	民間資金 100%	
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事業者は安全・技術面の進歩に適合した規格によって維持・運営を行わなければならないという、プログレス条項が盛り込まれている。 	

本事例の情報源は、注記がある部分以外は Dealogic プロジェクトファイナンスデータベース⁴⁶²による。

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

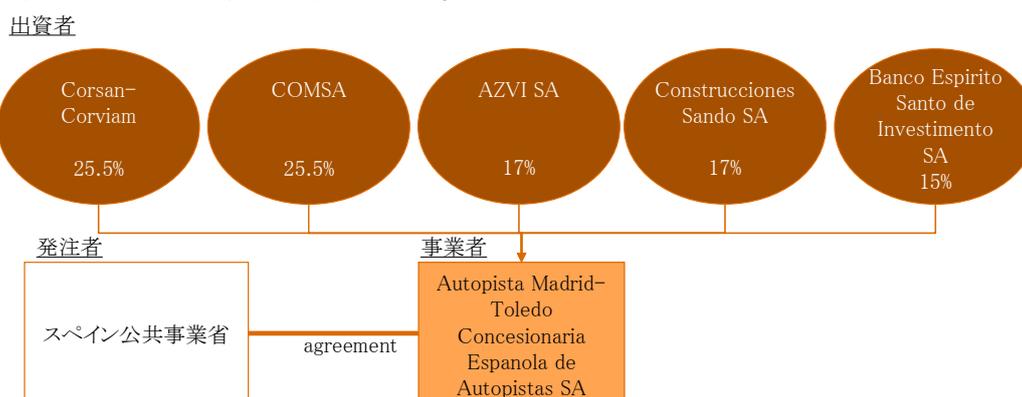
スペイン公共事業省 Ministry of Public Works

イ. 事業者

Autopista Madrid-Toledo Concesionaria Espanola de Autopistas SA

出資者	Corsan-Corviam	25.5%
	COMSA	25.5%
	AZVI SA	17%
	Construcciones Sando SA	17%
	Banco Espirito Santo de Inwestimento SA	15%

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



ウ. 事業費

5.6 億ユーロ

エ. 事業期間

36 年間

事業者の業績によって、4 年間延長するオプションを有する。

オ. 分野・対象施設

有料道路。

462 Dealogic

マドリッドとトレドの間を結ぶ **81km** の高速道路で、そのうち **60km** は有料道路。



出典:AMT(HP)

カ. 事業実施場所
スペイン中心部



出典:AMT(HP)

② 事業スキーム

本事業の契約内容に係り判明している事項は以下のとおりである。

- ・ 事業者は、道路の建設、維持管理、運営を行う。⁴⁶³

463 AMT(HP)

- ・ 利用者は、平均で **0.066 ユーロ/km** の料金が課される。料金は、事業者により設定される。
- ・ 高速道路機構のレポート⁴⁶⁴によると、本事業においては「プログレス条項」があり、事業者は安全・技術面の進歩に適合した規格によって維持・運営を行わなければならないとされている。

マドリッド/トレド間高速道路入札(2003 年8 月8 日の官報)

第24 項 プログレス条項

コンセッション会社は、いかなる時においても、技術、環境、利用者の安全面で技術の進歩(プログレス)に適合した規格によって、コンセッションの対象である高速道路を維持、運営しなければならない。

出典: Jehdra(200809)

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

2003 年 11 月

以下の 9 グループが応札

- ・ Dragados、ACS、Abertis unit A-6 (Caja Madrid が支援)
- ・ Ferrovial、Budimex、(BBVA が支援)
- ・ Sacyr Vallehermoso、Itnerre、ENA
- ・ Acciona、地元事業者 (SCH が支援)
- ・ OHL、地元建設業者
- ・ FCC、Ploder
- ・ Corsan-Corvian、Azvi、Sando、Comsa
- ・ Elsamex、Copisa、Hispanica、Aldesa
- ・ Constructora San Jose、Bruesa

2003 年 1 月

事業者が Corsan-Corvian のグループに決定。

2004 年 1 月 23 日

事業契約締結

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保

資金調達は、銀行借り入れと株主資本からなる。レンダーは BCP Inestimento、BES Inestimento、Caja Madrid、La Caixa、みずほコーポレート銀行。

EUR 5.6 億 資金調達合計

1) EUR 3.6 億 タームローン(27 年)

2) EUR 0.42 億 信用枠(2 年)

3) EUR 1.38 億 株主資本

464 Jehdra(200804)

第14章 その他の国の事例

1. オンタリオ 407 有料道路(Ontario Highway 407) (カナダ)

事業分野	有料道路(既存、延伸)	
発注者	オンタリオ州政府	
事業者	407 ETR Concession Company Limited (出資者: Cintra、SNC-Lavalin、Macquarie)	
事業概要	既存・供用開始済の有料道路の運営・維持管理と、その延伸についての設計・建設・運営・維持管理を事業者が実施する事業。事業者が施設を所有する。事業者が利用料金を徴収し、事業者は初期投資を全て利用料金で回収する。料金設定は事業契約に従い事業者が行う。	
事業類型	独立採算事業	
	発注者から事業者への支払い	なし
	事業者から発注者への支払い	契約時 : 運営会社の買取価格約 31 億カナダドル 土地賃借料年間 1ドル

事業期間	1999 年契約、延伸部分は 2001 年運営開始 コンセッション期間 99 年間
事業規模	運営会社の買取価格(初期一括払)約 31 億カナダドル (本事業は、事業者がオンタリオ州政府から従来道路を運営していた会社を買い取る形で開始された。) 建設費約 5.5 億カナダドル
資金構成	民間資金 100%
事業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 料金設定について、交通量が一定量を上回る限り料金の値上げを行ってよいが、下回りかつ料金が一定額を上回った場合は事業者にペナルティが課される取り決めとなっている。この目的は本道路の渋滞緩和の目的を達成することにある。⁴⁶⁵ ・ 交通量が一定量を上回った場合、事業者は道路の拡幅を行わなければならない。 ・ 運営開始後の通行量は増加傾向にあり、2009 年には運営開始当初の約 1.5 倍になっている。これに伴い、事業者の収入も増加傾向にある。

① プロジェクトの概要

ア. 発注者

オンタリオ州政府

イ. 事業者

407 ETR Concession Company Limited

出資者

当初

Concesiones de Infraestructuras de Transporte(CINTRA)	58.46%
SNC-Lavalin (SNC)	26.92%
Grupo Ferrovial(Ferrovial)	14.62%

2009 年 10 月以降

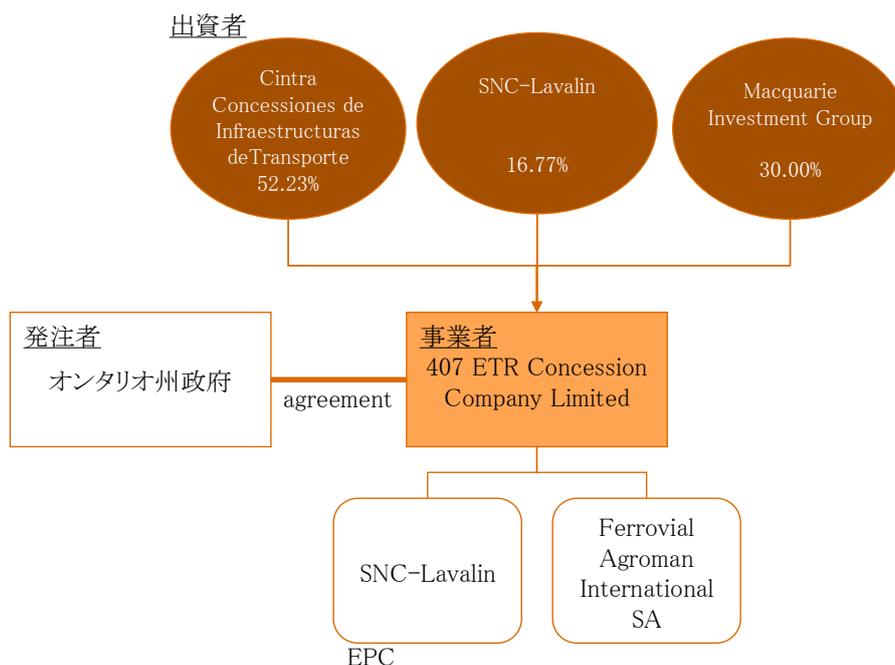
Concesiones de Infraestructuras de Transporte(CINTRA)	53.23%
SNC-Lavalin (SNC)	16.77%
Macquarie Investment Group	30.00%

465 WEF(2008)

ウ. その他関係者

EPC 事業者 SNC-Lavalin
 Ferrovia Agroman International SA

以上の関係を図示すると以下のとおりである。



エ. 事業費⁴⁶⁶

入札額 31 億カナダドル

1999 年中ごろに、407 International が、従来道路を運営していた 407 ETR Concession Company limited をオンタリオ州政府から買い取った。当該費用はその買取価格延伸部分の建設費は約 5.5 億カナダドル。

オ. 事業期間

1999 年 4 月から 99 年間

カ. 分野・対象施設

有料道路(既存・延伸)。

全長約 69 キロの既存・供用開始済(1997 年に供用開始)の有料道路と、東側に約 15 キロ、西側

466 MIG(2008)

に約 24 キロの長さの延伸部分からなる。

本道路は、全面的に ETC が導入され料金所がない形式をとっており、World Economic Forum、PwC レポート⁴⁶⁷によるとこれは当時としては非常に革新的なことであったとのことである。



出典:MIG(2008)

キ. 事業実施場所

カナダ オンタリオ州 トロント

467 WEF(2008)



出典: MIG(2008)

② 事業スキーム

本事業の契約内容は以下のとおりである。なお、注記がある部分以外は事業契約⁴⁶⁸による。なお、本事業の枠組みを規定する主要文書は以下のとおり⁴⁶⁹。

- The 407 Act
- The Share Purchase Agreement
- The Restriction on Transfer Agreement
- The Concession and Ground Lease Agreement

ア. 施設所有

- 事業者が施設を所有する。事業期間終了後、施設の所有権は無償で発注者に移転する。
- 本事業に必要な土地は、発注者が事業者リースする。

イ. 業務範囲、リスク分担

- 事業者は、西側・東側の延伸部分について、開発・設計・建設を行う。
- 事業者は、本有料道路事業(既存部分および延伸部分を含む)について、資金調達・運営・維持管理・更新を行う。
- 事業者は、本事業の料金徴収を行う。
- 事業者は、安全標準手順、オンタリオ州交通省の定める全ての安全基準を遵守する。
- 事業者は、コンセッション契約に定められた拡幅・延伸を行う。また、事業者は自らの発案による

468 Ontario(C Agreement)

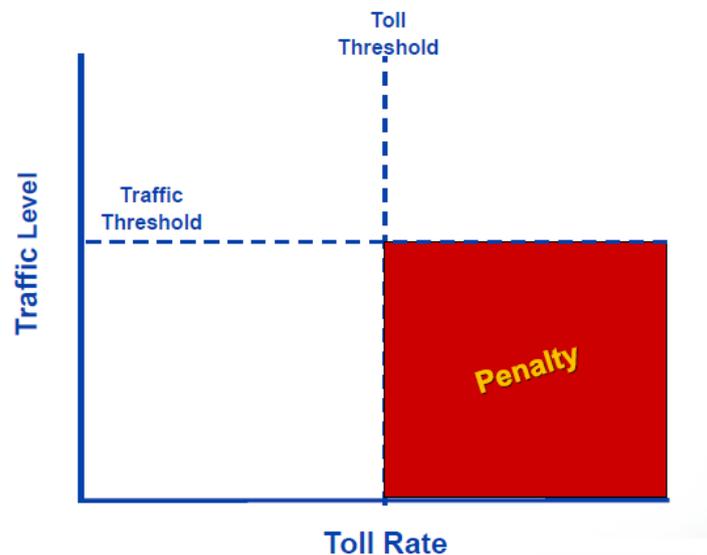
469 WEF(2008)

拡幅・延伸を、あらかじめ発注者に届け出ることで行うことができる。

- ・ 事業者は、交通量が一定量を上回ると、道路の拡幅を行わなければならない。拡幅は 2 年以内に完了されなければならない。⁴⁷⁰
- ・ 交通パトロールその他警察業務は、オンタリオ州警察が行う。事業者は、それらの目的について民間のセキュリティサービスを雇用しない。

ウ. 利用料体系変更の条件・手続きに係る主な規定

- ・ 事業者は、料金の設定権を有する。
- ・ 事業者は、料金を変更しようとする場合、発注者に 4 週間前以前に通知しなければならない。また、利用者に知らせるように努めなければならない。
- ・ 本道路の渋滞緩和の目的を達成するため、以下のような取り決めとなっている。⁴⁷¹
 - 事業者は、交通量が一定量を上回る限り、料金の値上げを行ってよい。ただし、交通量が閾値を下回り、かつ料金が閾値を上回った場合にはペナルティが発生する。なお、交通量の閾値は、「基準年」の交通量を元に設定される。
 - 事業者は料金ペナルティ設定のための基準年を 2002 年に設定した。
 - ペナルティの金額は、「料金の閾値を越えた部分の料金収入の 2 倍」か、「(料金収入×交通量÷交通量の閾値)の 2 倍」のうち、少ないほうの金額である。⁴⁷²



(出典:407(2009))

470 MIG(2008)

471 WEF(2008)

472 MIG(2008)

- ・ 事業契約にてこの料金の閾値につき以下のとおり定められている。⁴⁷³
 - 1999年の料金の閾値は、軽車両は**0.11**カナダドル/km、重車両は**0.22**カナダドル、重車両(単一ユニット)は**0.22**カナダドル/km、重車両(複数ユニット)は**0.33**カナダドル/km。
 - 料金の上限は、毎年インフレ率により変動、設定される。
 - 初年度年**1.5%**まで、**2**年目以降は年**2%**を上限とし、事業期間累積で最大**30%**を上限とし改定する。

エ. 支払いメカニズム

a 発注者と事業者の間の支払い

- ・ 事業者が発注者に対して、**31.07**億カナダドルを初度に支払う。これは、**Ontario Transportation Capital Corporation**の株式の購入対価である。⁴⁷⁴
- ・ 事業者が発注者に対して、土地の賃借料として年間**1**ドルを初度に支払う。

b 事業者の収入

料金収入、その他事業収入

オ. 独占条件に係る主な規定

事業契約において見当たらず、特に規定がないと考えられる。

カ. 事業者の本事業からの退出に係る主な規定

- ・ 扱いが「**The Restriction on Transfer Agreement**」に定められており、事業者の株式の売却、譲渡、承継、転貸、移転、その他いかなる処分についても、以下の場合を除き制限される。
 - 事業者に替わり・あるいは事業者とともに本プロジェクトを実施することで発注者と合意した者への移転

キ. 従前の従業員の扱いに関する規定

シェア購入契約⁴⁷⁵において、購入時点の従業員のリストと、その処遇について規定されており、事業者はそれを遵守しなければならない。

ク. 契約解除に関する主な規定

- ・ 発注者は、事業契約に規定された解除事由(フォースマジェール、事業者の債務不履行)以外による任意解除権を有しない。規定された解除事由以外で契約解除する場合、発注者は事業者に対して以下の支払いを行う。

473 MIG(2008)

474 Ontario(S Agreement)

475 Ontario(S Agreement)

- 本事業の公正市場価値
- 契約解除により事業者が生じた費用・経費
- ただし、契約解除の結果として、本プロジェクトの収用にかかり事業者が収受した利益を除く
- ・ フォースマジュールが発生した場合、契約解除することができる。この場合、発注者は事業者に対して以下の支払いを行う。
 - 事業者が設定している借地抵当権の未払元本の総額に、ブレイキングコストを加えたもの
 - 契約解除により事業者が生じた費用・経費
 - ただし、フォースマジュールの結果として、事業者や借地抵当権につき保険の支払いがあったり、請求できるものがある金額を除く
 - また、契約解除の結果として、本プロジェクトの収用にかかり事業者が収受した利益を除く
- ・ 発注者は、事業者の債務不履行により契約解除をすることができる。この場合、発注者からの支払いに係る規定はみられない。
- ・ 事業者は、発注者の債務不履行により契約解除をすることができる。この場合、事業者は損失・本プロジェクトにかかり支払われる金額を回収する努力をすることができる。

ケ. 事業期間終了時の施設状態・引継事項等に関する主な規定

- ・ 事業者は、料金収入にかかる全ての文書、本プロジェクトに係る全ての記録・情報を発注者に引き渡す。
- ・ 発注者から要求があった場合、事業者は本事業がきちんと移転されるよう発注者を支援する。

以上の条件を表に整理した。

リスクの種類	官	民	備考
資産の所有		○	
新規施設整備		○	延伸部分について
資金調達		○	
需要リスク		○	
料金設定権限		△	事業契約に従う 交通量が一定量を下回った場合はペナルティが発生
料金徴収		○	
運営		○	
維持管理・修繕・更新投資		○	

③ 調達手続き

ア. 調達手続き

1999 年中ごろに、オンタリオ州交通省の資料⁴⁷⁶によると、調達手続きの概要は以下のとおり。

407 International が、従来道路を運営していた 407 ETR Concession Company limited をオンタリオ州政府から買い取った。⁴⁷⁷

1998 年 10 月	関心表明の提出依頼を公表
1998 年 12 月	関心表明を提出した応募者を評価
1998 年 12 月	提案提出依頼が関心表明通過者へ通知
1999 年 3 月	提案が提出される
1999 年 4 月 13 日	買い取りが決定、公表される

④ 資金調達・会計処理

ア. 資金調達方法・担保⁴⁷⁸

資金調達は借り入れ、株主資本からなる。レンダーは Bank of Montreal、Royal Bank of Canada、Citibank 等⁴⁷⁹。

	C\$	35.75 億	資金調達合計
1)	C\$	7.08 億	株主資本
2)	C\$	2.17 億	劣後借入
3)	C\$	1.50 億	下位劣後借入
4)	C\$	25.00 億	優先借入

イ. 事業者の会計処理

本事業は施設を事業者が所有する方式であり、事業の資産は事業者の固定資産として計上されている。

無形資産として、コンセッション権と、沿線維持管理に係るその他権利・知的財産が計上されている。コンセッション権として計上されているのは 16.761 億カナダドルで、99 年間で生産高比例法(usage basis)にて償却される。沿線維持管理に係るその他権利・知的財産として計上されているのは 1,130 万カナダドルで、5 年間・定額法で減価償却される。

2009 年 12 月 31 日付の最新の財務諸表⁴⁸⁰は以下のとおり。

476 MoT(2004)
 477 MIG(2008)
 478 WEF(2008)
 479 Dealogic
 480 407 FS(2009)

a 貸借対照表(単位:百万カナダドル)

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Assets		
Current		
Cash and cash equivalents (note 19)	\$ 152.3	\$ 137.4
Short-term investments	0.4	-
Restricted cash (note 4)	219.4	186.2
Accounts receivable and other (note 12)	136.1	132.2
Future income tax assets (note 11)	51.0	-
	<u>559.2</u>	<u>455.8</u>
Long-term restricted cash (note 4)	197.1	218.1
Long-term investments (note 12)	101.7	92.0
Property, plant and equipment (note 5)	2,258.2	2,232.6
Intangible assets (note 6)	1,621.4	1,626.5
Other asset (note 12)	8.5	-
Future income tax assets, net (note 11)	-	33.5
	<u>\$ 4,746.1</u>	<u>\$ 4,658.5</u>
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 41.9	\$ 41.1
Accrued interest on long-term debt	72.8	68.2
Current portion of long-term debt (note 7)	799.4	10.7
Current portion of obligation under capital leases (note 16)	2.1	2.3
	<u>916.2</u>	<u>122.3</u>
Long-term debt (note 7)	4,103.9	4,681.7
Obligation under capital leases (note 16)	3.8	1.7
Future income tax liability (note 11)	2.1	-
	<u>5,026.0</u>	<u>4,805.7</u>
Shareholders' deficiency		
Share capital (note 8)	775.0	775.0
Contributed surplus	29.6	29.6
Deficit	(1,103.2)	(971.4)
Accumulated other comprehensive income (note 9)	18.7	19.6
	<u>(1,084.5)</u>	<u>(951.8)</u>
Total deficit and accumulated other comprehensive income	<u>(279.9)</u>	<u>(147.2)</u>
	<u>\$ 4,746.1</u>	<u>\$ 4,658.5</u>
Commitments and contingencies (note 16)		

b 損益計算書

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Revenues (note 18)	<u>\$ 560.0</u>	<u>\$ 546.5</u>
Operating expenses	116.0	132.1
Depreciation and amortization	61.4	72.0
	<u>177.4</u>	<u>204.1</u>
Income from operations	382.6	342.4
Interest and other expenses, net (note 7)	<u>339.8</u>	<u>257.3</u>
Income before income tax	42.8	85.1
Income tax recovery - current (note 11)	-	(0.5)
Income tax recovery - future (note 11)	(15.4)	(33.5)
Net income	<u>\$ 58.2</u>	<u>\$ 119.1</u>
Other comprehensive loss (note 9)		
- reclassification to income of gains and losses on cash flow hedges, net	(0.9)	(1.2)
Comprehensive income	<u>\$ 57.3</u>	<u>\$ 117.9</u>
Net income per share basic and diluted (note 10)	<u>\$ 0.075</u>	<u>\$ 0.154</u>
Deficit, beginning of period	\$ (971.4)	\$ (955.5)
Net income	58.2	119.1
Dividends paid to shareholders	(190.0)	(135.0)
Deficit, end of period	<u>\$ (1,103.2)</u>	<u>\$ (971.4)</u>

c キャッシュフロー計算書

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Operating activities		
Net income	\$ 58.2	\$ 119.1
Adjustments for:		
Depreciation on property, plant and equipment	56.3	66.9
Amortization of intangible assets	5.1	5.1
Accrued interest - non-current and other	19.5	95.1
Fair value adjustment - Senior Bond, Series 04-A2 (notes 7 & 12)	101.0	(73.1)
Fair value adjustment - Long-term investments (note 12)	(18.1)	40.1
Fair value adjustment - Other asset (note 12)	(8.5)	-
Future income tax recovery (note 11)	(15.4)	(33.5)
	<u>198.1</u>	<u>219.7</u>
Change in non-cash working capital items:		
Accounts receivable and other	(4.3)	17.7
Accounts payable and accrued liabilities	(0.1)	(0.1)
Accrued interest - current	3.0	8.2
	<u>196.7</u>	<u>245.5</u>
Investing activities		
Additions to property, plant and equipment	(72.2)	(37.6)
Additions to intangible assets	(2.1)	(2.5)
Short-term investments	(0.4)	-
Long-term investments	8.4	(85.4)
Restricted cash	(13.0)	(15.0)
Non-trade receivables	(0.2)	(0.6)
	<u>(79.5)</u>	<u>(141.1)</u>
Financing activities		
Proceeds from issuance of long-term debt	499.5	549.4
Debt issue costs and other	(1.8)	(1.8)
Repayment of long-term debt	(407.4)	(481.9)
Repayment of obligation under capital leases	(2.6)	(2.1)
Dividends paid to shareholders	(190.0)	(135.0)
	<u>(102.3)</u>	<u>(71.4)</u>
Increase in cash and cash equivalents	14.9	33.0
Cash and cash equivalents, beginning of year	<u>137.4</u>	<u>104.4</u>
Cash and cash equivalents, end of year	<u>\$ 152.3</u>	<u>\$ 137.4</u>
Supplementary cash flow information (note 19)		

⑤ 成果・課題

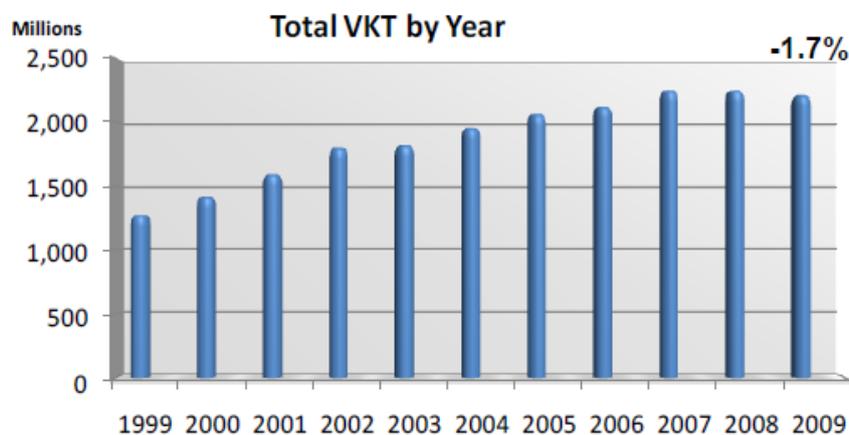
ア. 事業実施状況(存続、中止等)

存続

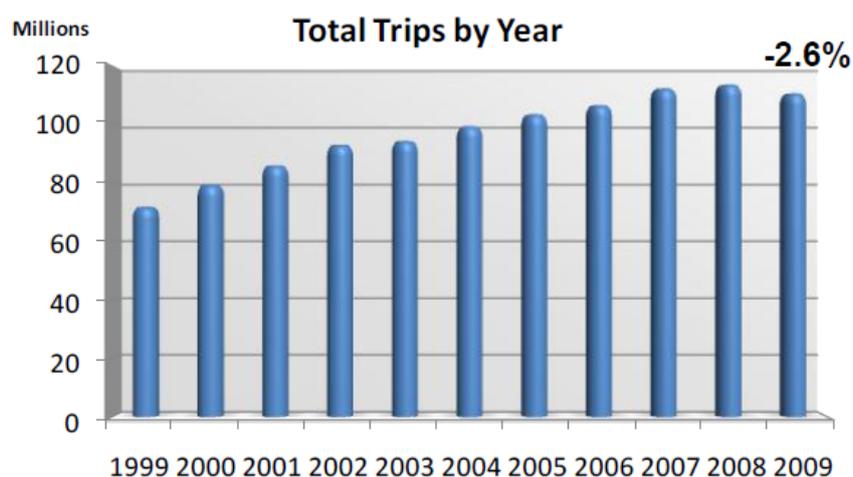
a 実績

通行量は、下表のとおり通行距離、通行台数とも増加傾向にあり、運営が開始された1999年に比

べると 1.5 倍程度になっている。



※VKT:Vehicle Kilometres Travelled



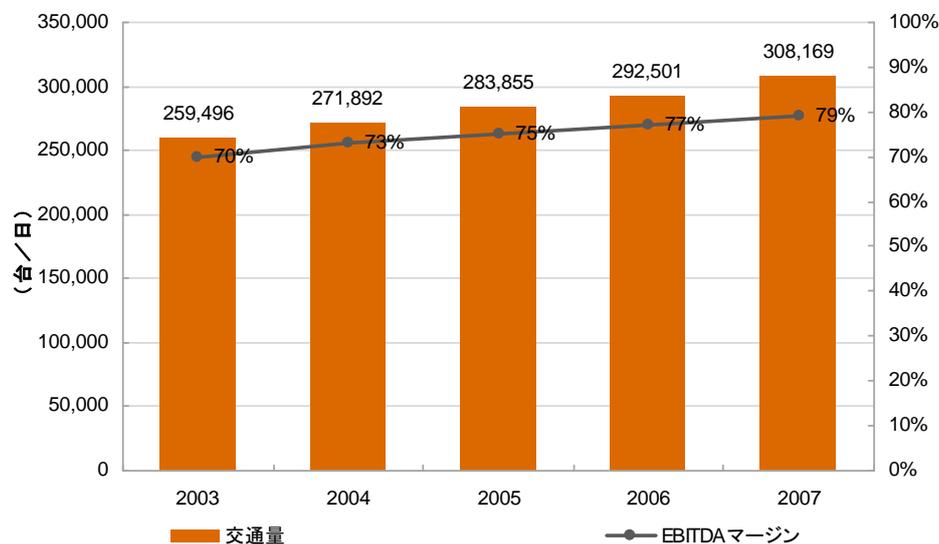
(出典:407(2010))

マコーリーの公表情報⁴⁸¹によると、過去数年間の実績は以下のとおり。

	2003	2004	2005	2006	2007
交通量					
通行距離 (百万キロ)	1,823.617	1,959.523	2,064.073	2,124.145	2,253.33
通行台数(台/日)	259,496	271,892	283,855	292,501	308,169
財務状況(百万 CS)					
運営収入	341.696	380.239	420.258	455.678	518.933
運営費用	102.081	103.052	104.005	103.009	111.284
運営 EBITDA	239.615	277.187	316.253	352.669	407.649
EBITDA マージン	70%	73%	75%	77%	79%

出典:MIG(2008)

481 MAR(2010)



b 料金設定

運営開始後の普通自動車の料金設定の推移は下表のとおりである。⁴⁸²

ピーク時の料金でみると、**2008年2月**の時点で、運営開始当初の料金設定の約**2倍**近いの水準となっている。

	料金(カナダセント/km)		
	ピーク時	非ピーク時	夜間
1999年5月	10.00	7.00	4.00
1999年9月	10.00	8.00	4.00
2000年5月	10.50	10.50	5.00
2001年1月	11.00	11.00	6.00
2002年1月	11.50	11.50	11.50
2003年2月	12.95	12.10	12.10
2004年2月	13.95	13.10	13.10
2005年2月	14.95	14.10	14.10
2006年2月	16.25	15.50	15.50
2007年2月	17.60	16.80	16.80
2008年2月	レギュラーゾーン 19.25 ライトゾーン 19.00	18.00	18.00

(出典:MIG(2008))

482 MIG(2008)

World Economic Forum、PwC レポート⁴⁸³によると、料金の設定にかかり下表のような経緯があったとされている。なお、マッコーリーの公表情報⁴⁸⁴によると、これらのやりとりは 2006 年 3 月 31 日に決着がついたとされている。

- 2004 年 1 月 オンタリオ州は、事業者は州政府の承認なしに料金を上げる権利を有しないと主張を始めた。
- 2004 年 2 月 オンタリオ州政府は、事業者は基準年の閾値を満たしていないと主張した。
- 2004 年 2 月 料金の値上げがされた。
- 2004 年 7 月 調停人により、事業者側を勝訴とされたが、州政府はこれを不服とした。
- 2005 年 1 月 オンタリオ州高等裁判所により、事業者側を勝訴とされ、州による主張は退けられた。

イ. その他、運営開始後の情報

- ・ 延伸部分については、2001 年 7 月 30 日に西側の部分が、2001 年 8 月 30 日東側の部分が供用開始した。

483 WEF(2008)

484 MIG(2008)

第15章 調査結果のまとめ

1. コンセッション方式を規定する法体系

コンセッション方式を規定する法の建付けは、国レベルの法制度の有無、地方政府レベルによる法制度、法律・政令以外のガイドラインや判例によるものなど各国によって差異が見られた。

一つの類型は、中央政府レベルでコンセッション方式の法制度を有している国である。フランス、スペイン、ドイツがこれに属する。これらの国では、コンセッション方式に係る法制度に基づき、コンセッション方式の定義、実施方法に関する規定が明確化されている。ただし、法制度においてどこまで定めるかは国により異なり、スペインでは詳細な事項まで規定がなされているのに対し、フランスでは基本的な考え方や調達手続きが中心となり、詳細な運用は個別の事業法や判例による等異なるものである。

二つ目の類型は、地方政府レベルでコンセッション方式の法制度を有している国である。米国がこれに属する。コンセッション方式の場合は制度を規定している州では、州内で実施されるコンセッション方式の事業を全て規定するというものではなく、主に公共交通全般や高速道路等の有料道路コンセッションに限定されたものとなっている場合が多い。中には特定の事業についての制度もある。米国の場合、分野や事業の特定が明確になっていることから、より詳細な規定がなされていることに特徴がある。

三つ目の類型は、明確な法制度を有していない国である。英国がこれに属する。英国では、コンセッション方式を規定する法令は公共契約規則に契約手段として定められているのみで定義を明確化するような法制度や実施方法を定めた法制度は存在しない。よって、具体的なコンセッション方式の実施方法については、各実施機関の判断に基づいて実施することとなる。

なお、コンセッション方式に関連する法制度と PPP 全体に関連する法制度との関係については、ドイツを除くと個別の法制度となっている。例えば、コンセッション方式について長い歴史を有するフランスの場合は、わが国の PFI 法に近い官民協働契約法については 2004 年に策定されコンセッションの法制度とは異なる契約手法として整理されている。また、ドイツについてもコンセッション方式について一つの法律で規定していないため、厳密にコンセッション方式に関連する法制度と PPP 全体に関連する法制度とは言い難い。

以上を踏まえると法制度の体系としては、フランスのように PFI 法と別の新法として策定する場合とドイツのような PFI 法と統一した法制度とすることが考えられる。フランスで個別の法律とした理由は、コンセッション方式による事業と官民協働契約法により実施する事業が大きく異なることに起因すると思われることから⁴⁸⁵、制度を統一するか個別の制度により運用するかを判断する一つの基準として、コンセッション方式による事業と既存の PFI 法による事業をどこまで異なるものとして捉えるかという観点と考えられる。

485 現地調査において、フランスではコンセッション方式と PFI はリスクの移転等スキームが大きく異なり、全く別の事業と考えているとの意見があった。

なお、フランスでは、サバン法やムルセフ法の制定前からコンセッション方式の事業を行ってきたことや、英国では運用方法を規定した法制度が無いことを鑑みると、特別の制度を設けずにコンセッション方式の事業を実施することも選択肢として考えられる。

2. コンセッション方式の定義と要件

各国の法令やガイドライン等の公文書におけるコンセッション方式の定義をまとめると、表 7 の通りとなる。

表 7 各国(地域)におけるコンセッションの定義

国/州等	定義
米 国	
バージニア 州法 ⁴⁸⁶	<ul style="list-style-type: none"> 「コンセッション」とは、リース、ライセンス、フランチャイズ、地役権、その他に關しての法的拘束力を持つ契約の中で、一定の期間、管轄公共団体が認定交通輸送施設の使用または管理の権利を民間事業者に譲渡し、この間、民間事業者が収益取得、料金徴実施、交通輸送施設の設計および建設、さらに交通処理能力向上、混雑緩和、交通輸送施設からの収益取得を目的とした各種管理業務を行うことを定めたものをいう。
インディア ナ州法 ⁴⁸⁷	<ul style="list-style-type: none"> (官民間契約とは、)民間法人と公共セクターの間で結ばれる契約のことであり、この契約の元で民間法人はレシー、ライセンシー、フランチャイジーのいずれかとして、有料道路プロジェクトにおける計画策定、設計、取得、建設、破却、改良、拡張/拡大、リース、運営、修繕、維持管理、資金調達の一部または全部を担う。
道路庁による定義(新規の施設整備を含む場合)(DBFO) ⁴⁸⁸	<ul style="list-style-type: none"> DBFO とは、対象施設の設計・建設・資金調達・運営を包括的に民間事業者に委託する契約形態である。 全ての DBFO プロジェクトに共通する事項として、プロジェクトのみから得られる収益を償還原資とした負債により資金の一部又は全部を調達することである。 道路料金やリース料、公共セクターから受け取るサービス対価料金、車両登録料など、収益の形態は様々である。将来の収益は債権やその他の負債に当てられ、プロジェクト進行にかかるコストをまかなうこととなる。 また、資金の一部は公共セクターからの補助や寄付により賄われる。案件によっては、民間事業者による資本形成が要請される場合もある。
道路庁による定義(新規の施設整備を含まない場合)(長期)	<ul style="list-style-type: none"> 長期リース契約とは、既に建設されている公的資金に基づく有料施設に關して、民間事業者に対して料金収受の権利を認める代わりに、施設の運営・維持管理、および時に施設の改良を含む大規模改修を課すものであり、民間事業者は契約に先立って所轄公共セクターに対するコンセッションフィーの支払義務を負う。 長期リース契約は十分に競争的な入札環境のもとで、最も魅力的な提案を

486 Virginia PPTA(2006), 56-557. Definitions.

487 Indiana(2006), 2-8 Definitions - Public-private agreement -

488 U.S. DoT, P3 Defined -DBFO-

国／州等		定義
	リース契約 489	行った民間事業者を選定する。事業者選定に際し最も重要視されるのは支払うコンセッションフィーの総額であり、その他コンセッション事業期間の長さや事業者の財務的信用、入札者の技術資格なども勘案される。
フランス	サパン法 ⁴⁹⁰ および ムルセフ法 491	<ul style="list-style-type: none"> 公共サービスの民間委託とは、契約に基づく公共法人による、自らが責任を有する公共サービスの、公共もしくは民間法人へのマネジメント委託を意味し、その報酬には実質的にサービス運営の結果が反映される。委託契約の範囲には施設の建設や、サービス提供に必要な資産の取得も含まれる。
	コンセッションによる 公共役務契約に係る行政令 ⁴⁹²	<ul style="list-style-type: none"> 公共役務のコンセッション契約とは、コンセッショネアによる全ての建築・土木関連業務の履行をその内容とするものであり、その報酬は(利益を目的とした)建設の利用権、または同利用権に加え業務・運営に対する報酬の両方により購われる。
	水道アフェルマージュ 標準契約書	<ul style="list-style-type: none"> (アフェルマージュとは)公的主体が、ある公共サービスを特定の第三者に委託する契約で、受益者が公的主体から引き渡された施設を用いて、自らの責任の下でこの施設を運営し、サービスを提供し、利用料金を収受する、その代わりに委託者である公的主体に対し、占有料を支払う契約
英国	財務省『インフラ調達』 ⁴⁹³	<ul style="list-style-type: none"> 原則としてエンドユーザーからの利用料収入により事業費を回収することを前提とした、民間事業者主導により行われる公共プロジェクトであり、需要リスクの全部ないし一部が民間事業者に移転される。
	ローカルパートナーシップによる定義 ⁴⁹⁴	<ul style="list-style-type: none"> 公的主体が民間事業者に対して認めた、ある資産(公共施設等)を用いて収益または収入を収受する権利のこと。その見返りとして、民間事業者は資産に関する資金調達、関連資産の取得、維持管理・運営を行う。
スペイン	公共契約法	<ul style="list-style-type: none"> コンセッショネア(民間事業者)による公共施設の建築・土木工事のパフォーマンスに関する契約であり、コンセッショネアは施設の更新・修繕・機能保全・維持管理を行い、運営権限のみか、あるいは料金収受権を伴う運営権限を得る。
ドイツ	PPP 促進法	<ul style="list-style-type: none"> コンセッションとは工事契約の一種であり、(コンセッショネアの)建設工事への見返りとして、報酬の代わりに施設を利用する権利を認め、場合によってはそれに加えてある金額の支払いが行われるもの
EU 指令 ⁴⁹⁵		<ul style="list-style-type: none"> 公的当局が第三者に対し、通常当該当局の責任となる一定の経済活動の全てないし一部の管理を第三者が運営リスク管理を担うことを前提に当該第三者に委ねること

489 U.S. DoT P3 Defined –Long Term Lease-

490 France (1993), Article 38

491 France (2001), Article 3

492 France(2009), Article1

493 HM Treasury(2008)

494 Local Partnerships UK Official Web Site “Concession”

495 COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (2004), Article 9

出典：各種公文書を PwC が翻訳し作成

上記の各国の定義を元にコンセッション方式の要件をまとめると、以下のようなものが共通点として見受けられる。

- 官民間の契約であること
- 一定の管理行為を民に委ねること
- 需要リスクを民に移転すること
- 報酬にサービス運営の成果が反映されること

このうち官民間の契約であるという要件は他の PPP スキームでも同様のものであるため、以下ではそれ以外の3つの要件に関して取り上げる。

(1) 管理行為の民間委託

コンセッション方式では、委託対象となる公共施設の建設・取得・維持管理・運営・修繕やそれに係る資金調達などの、大部分の管理行為が民間事業者に対して委託されるものと各国の定義において言及されている。特に、大規模修繕を含む各種維持更新投資は対象国全てにおいて必須のものであると考えられ、この点が PFI やサービス委託などの他の PPP スキームとの差異となっている。

- 米国連邦政府による長期リース契約 (**Long Time Lease**) の定義では、「長期リース契約とは…および時に施設の改良を含む大規模改修を課すもの」とされ、事業者が施設の維持更新投資リスクを課されていることがわかる。
- 仏国ではサパン法内の定義において、「公役務の民間委託(コンセッションと事実上同義)は…自らに供給責任のある公共サービスの提供と管理を…民間の受託者にゆだねる契約」とある。
- 英国ではローカルパートナーシップス **UK** の定義の中で「コンセッションとは…その(料金収受の)見返りとして、民間事業者は資産に関する資金調達、関連資産の取得、維持管理・運営を行う」とある。

(2) 需要リスクの民間移転およびサービス連動型の報酬体系

コンセッション方式では、原則として事業者による利用者からの料金収受を認める代わりに、事業者が需要リスク(運営リスク)を負うものとされている。

- 米国バージニア州法では、コンセッションとは、交通輸送施設からの収益取得を目的とした各種管理業務を行うことを定めたものと定めている。
- 米国連邦政府では、**DBFO** プロジェクトに共通する事項として、「プロジェクトのみから得られる収益を償還原資とした負債」とされており、需要リスクを負っている。また、施設整備が無い場合でも「長期リース契約とは、民間事業者に対して料金収受の権利を認める代わりに」とされている。
- 仏国サパン法の定義では、「公役務の委託とは…当該サービスの運営の帰結に基づき報酬が支払われる…」と規定されている。
- 英国ローカルパートナーシップス **UK** の定義では、「コンセッションとはある公共資産を用いて収益または収入を収受する権利のことであり、その見返りとして…運営を行う」とある。

3. コンセッション方式のバリエーション

コンセッション方式の中には前項で示したような共通要件は満たしているものの、異なる要素を有している側面もある。具体的には、下記のような要件に関しては国/地域や個別事業単位での差異が見られる。

(1) 利用料金制と官民間での需要リスク分担

前述の通り、原則として一定程度の需要リスクが民間事業者に移転されることはコンセッション方式の共通要件である。ただし、報酬の一部ないしは全部をシャドー・トールとすることが、米国のバージニア州の事例やスペインの法制度で見られる。バージニア州がシャドー・トールを活用した理由は利用料金のみでは十分に投資や運用をまかなう資金を得られないことによる⁴⁹⁶。

利用料収入の場合は、民間事業者が努力した結果が利用の増加につながることから規律が働きやすいことに対して、シャドー・トールの場合にはこのような規律が働きにくくなるということからこのようなスキームをコンセッション方式と呼称することに懐疑的な意見もあった⁴⁹⁷。また、利用料金収入の場合には公共の財政支出が無いことに対して、シャドー・トールの場合、公共の財政支出により事業を運営しなければいけない点も相違点である。

シャドー・トールのような報酬を認めるかどうかは、公共の財政支出の削減に重点を置くかということが一つの観点になると思われる。もう一つの観点としてはコンセッション方式を導入する事業の利用料収入による収益性も考えられる。

(2) 新規施設整備の有無

新規施設整備の有無は各国の制度及び事例を見ても両方の例が見られる。例えば、フランスの水道の場合はこれまでにインフラ整備自体は相当程度進んでいることから新規施設整備を含まないアフェルマージュにより行われている。

どのような分野にコンセッション方式を活用していくかによって異なるが、わが国において多くの分野において基礎的なインフラ整備は相当程度進んでいることに鑑みれば、新規施設整備を含まない施設も対象としておくことが考えられる。

(3) 開発権限の付与

コンセッション方式においては、新規施設整備や付帯施設の整備について事業者が開発権限が与えられている。今回の調査の範囲では、開発を行う場所、及びその内容については予め契約において定めているとのことであった⁴⁹⁸。例えば、既存施設の有料道路における事例では、サービスエリアや料金収受機器等について開発権を認めている。

開発権限の付与は、民間事業者にとっては収益の向上が見込めることから、民間事業者の意欲を向上させる効果やその結果として競争を促進させる効果も期待できると思われる。

496 現地調査による。

497 現地調査による。

498 現地調査による。

一方で、コンセッション方式により実施する事業が公共サービスであり、公共インフラを活用するということを踏まえれば、開発する内容について契約において定めることや、公共側の承認を条件とすることや、場所や開発内容について一定の制限を設けることも重要であると思われる。

(4) 公的主体による財政負担の有無

コンセッション方式を用いた事業の資金調達は、選定された事業者の権限と責任でもって履行されるのが原則であるが、米国やフランス等では一部補助金等の財政負担が認められている。また、米国では TIFIA のような公共による低利の貸出も提供している。事例によっては、これらの補助金や公共による資金提供が過半を超える例も見受けられる。

利用料金収入のみでは、施設整備の投資金額や運用に係る費用をまかなえない場合、こうした公共による財政負担はやむをえない場合もあると思われる。

しかしながら、そのような場合においても公共からの支出を最小化する仕組みが重要であると思われる。フランスでは、調達時に公共からの補助金額の小ささを評価基準の一つとすることにより補助金の抑制を図っている⁴⁹⁹。このような取組みは参考になると思われる。

4. 事業運営権の法的な認識

事業運営権は今回の調査においては、いずれの事例においても契約に基づいて生じる効力であり、債権的な認識がされていると考えられる⁵⁰⁰。また、契約以外の登記、登録制度を設けているような事例についても把握されなかった。

ただし、フランスにおいては特徴的な運用があり、契約の承認を政令レベルで定めている。また、契約締結にあたっては2ヶ月間の公示期間を設けるとともに行政機関の裁判所であるコンセイユ・データによる審査を経て契約締結がなされ有効になる。このような手続きは資金提供者となる金融機関からの契約に対する信頼性を高めることに貢献しているとの意見もあった⁵⁰¹。

上記のような各国での実態を踏まえれば、既存の PFI の事業と同様に債権として扱うことも一案であると思われる。

5. コンセッション方式における重要な論点

(1) 対象となる公共施設の範囲

今回調査を行った各国においては、対象となる公共施設を明確に定めた例は米国における州法のみであり、他の事例では例示もしくは一部禁止の公共施設を示しているに過ぎない。また、米国における州法についても、特定の公共施設のコンセッション方式の事業を推進するために定めているものであり、州内の公共施設についての実施の可否を定めたものではない。

よって、わが国の PFI 法の 2 条に定めるように広範な分野に渡って適用の可否を定めているものは今回の調査では把握できなかった。ただし、道路、鉄道、港湾、空港、水道、駐車場、観光施設につい

499 現地調査による。

500 法制度の違いもあり、明確に物権、債権という把握ができない場合もあったが、事業運営権には公共サービスを提供する義務の要素も含まれているという現地調査における発言から債権的な性質を有していると推測される。

501 現地調査による。

ては適用がされていることが把握できた。特に道路分野は、世界的に活用がされており、適用可能性が高い分野であると考えられる。一方、わが国の PFI 法の 2 条に定められていない施設についてコンセッション方式の適用がされている事例は把握できなかった。

(2) 調達方法

① 情報の充実とデューデリジェンスの手続き

コンセッション方式の事業では、利用料収入により施設整備の投資や運用費用をまかなうことが基本となることから、応札者にとっては事業期間に得られる利用料収入をできる限り正確に見積もれることが重要になる。そのため、インディアナ有料道路やスカイウェイの事例等においては調達手続きにおいてデューデリジェンスの手続きを踏んでいる。

このデューデリジェンスでは、公共は過去の財務情報や利用状況に関する詳細な情報等を提供し応札者はその詳細な情報に基づいて利用料金の値上げの可能性の検討や事業期間に得られる利用料収入の検討を行う。

また、デューデリジェンスの対応には応札者ごとに一定の労力が必要になることから、インディアナ有料道路やスカイウェイの事例等においても応札者を事前に絞込みを行っている。

このような手続きは一般的な PFI 事業では実施しないコンセッション方式特有の手続きである。今後、コンセッション方式の事業を実施する上では重要な手続きであり十分な準備が重要になると思われる。

② VfM を踏まえた評価

各国の法制度や実際の調達手続きを見ると、わが国における競争入札もしくは公募プロポーザル方式と同等の手続きにより行われている。この点は PFI 法における選定のあり方と同様である。

PFI 事業とコンセッション方式において特に異なるのは、コンセッションフィーが発生する場合である。その場合、民間事業者から公共に支払いを行うことから通常の調達手続きとは異なる。その際に VfM を確保する取組みとしてバージニア州や英国では最低入札価格を算出する場合があるとのことである⁵⁰²。このような取組みは推奨する価値があるものと思われる。

(3) 契約条件

① 利用料金の価格改定

利用料金の価格改定は、民間事業者にとって収益の向上の可能性があることから重要な要素である。一方で、公共サービスとして公共性を維持する観点からは利用料金の水準は安定的なほうが望ましい。フランスのグルノーブルの水道事例では利用料金の値上げが大きな問題となるなど重要な要素である。

海外の制度や事例を踏まえると、制度において利用料金の価格改定には公共の承認を必須とするとともに、実際の事例においては契約上に利用料金の価格改定について物価指数等を用いて値上げの上限を定めているような例が見られる。

502 現地調査による。

コンセッション方式を導入する上では、これらと同様な制度や契約の仕組みによって利用料金の価格改定について公共側が一定のコントロールを効かせるようにすることが考えられる。

② 利益配分

コンセッション方式における利益は、民間事業者にとってはモチベーションの向上につながるものの、公共サービスとしてその利益の全てを民間事業者に帰属させるのかは検討の余地があると考えられる。

フランスの A65 の事例等においては一定の利益を超えた場合には、その部分の利益を官民で配分する仕組みとしている。このような仕組みは民間事業者のモチベーションも一定配慮しながら、公共が得られる収益機会も一定確保できることから一つの参考になるとと思われる。

③ 契約解除

契約解除の条項の多くは、債務不履行や契約違反など通常の PFI 事業と変わらないものが多い。しかし、中にはルートン空港で契約開始後 15 年以上経った後からは公共が任意に契約解除できることやフランスの水道アフェルマージュ標準契約において公益理由の契約解除が可能になるような規定が存在する。

コンセッション方式では民間事業者の裁量の余地が大きいことや、中には 50 年以上などわが国の PFI 事業に比べより長期の契約期間も見られる。その結果、公共の関与が小さくなり公共のコントロールが効きにくくなると思われる。そのような場合に上記のような公共側が任意の契約解除権を有することは官民間の平衡を保つ上での一策になるとと思われる。

④ 事業運営権の移転

各国の制度上、事例上、事業運営権の移転は認められているものが多い。これらの例で共通するのは公共の承認を要すること、その前提として従前の民間事業者と同等以上の水準で事業が実施できることが条件となっている。これらの考え方は、わが国で事業運営権を認める上でも基本的な考え方として参考になるとと思われる。

⑤ 長期における VfM の確保

コンセッション方式では、事業期間が PFI 事例に比べさらに長期化するケースもある。このような長期的契約においてはいかに環境の変化に応じて VfM を維持するかも重要な課題であると思われる。

スペインの法制度では進歩条項と呼ばれる技術の進化に対する民間事業者の適応義務が規定されており、このような条項は参考になるとと思われる。

(4) 会計・税務処理

各国における会計・税務処理の多くは無形資産として事業運営権が認識され、事業期間に渡って定額による償却が主流となっている。一方、現行のわが国の会計・税務上の基準を踏まえるとこのように無形資産を事業期間に渡って定額により償却するような基準が存在しない。よって、海外と同様の会計・税務処理を実現できるような会計基準の開発が望まれる。

(5) その他

① 方法論・標準文章の策定

インディアナ州法のような特定事業に係る法制度を除けば、制度において詳細に事業の実施方法を定める制度は無い。そのため、個別の事業を実施する上では各公共の担当部署において詳細な検討を行うこととなる。コンセッション方式による事業も PFI と同様に専門的な要素が多いことから十分な理解や方法論を整備することにより公共の実施能力を向上させることが重要になる。

フランスにおいては水道分野において自治体向けに標準契約書を作成しているほか、他の分野においてもこうした標準書類が策定されている。また、米国のバージニア州においてもコンセッション方式の実施方法について定めたマニュアルを整備している。

わが国の PFI においても様々なマニュアルや標準文書が作成されており、コンセッション方式を導入する際にも同様の文書を整備することが考えられる。

6. (参考)コンセッション方式と IFRS

(1) IFRS による会計基準がもたらす税制への影響

① IFRS 適用の方向性

経済および企業活動のグローバル化の波を受け、会計基準の国際化が急速に進展している。IFRS (国際財務報告基準: International Financial Reporting Standards) のアドプション(全面的採用))を実施している国及び将来的な実施を表明している国は、100 を超えるといわれている。この IFRS の全面的採用の動きは、2002 年の IASB(International Accounting Standard Board、国際会計基準審議会)と FASB(Financial Accounting Standard Board、米国財務会計基準審議会)との会計基準の適用合意である、いわゆる「ノーワーク合意」を大きな転換点とし、2005 年の EU 域内上場企業への IFRS 強制適用により加速した。

わが国においてもこのような全世界的な IFRS 導入の流れを受け、2009 年 6 月 30 日に企業会計審議会から「我が国における国際会計基準の取扱いに関する意見書(中間報告)」が公表され、上場企業の連結財務諸表に対して 2010 年 3 月期からの IFRS 任意適用⁵⁰³及び最速で 2015 年からの強制適用が提示されている。

② IFRS 導入方法と税務処理の関係

IFRS の導入の方向性としては、連結財務諸表に IFRS を任意適用し、各国の個別会計基準に IFRS を適用することにより行う。ここでの方向性としては、わが国やフランス・スペイン・ドイツなどの大陸法系の法体系を前提とする諸国において支配的な、「課税所得は、商法や公正妥当な企業会計の慣行によって計算される収益の額及び費用・損失の額を基礎とし、これに、法人税法関係法令の「別段の定め」による一定金額を加算又は減算して計算する」という税務処理上の考え方である。すなわち、会計処理の減価償却が税務においても基本的に適用されるということになる。

503 2010 年 3 月期の年度連結財務諸表から早期適用可能であり、早期適用に名乗りを上げた企業は伊藤忠商事、キャノン、KDDI、新日本製鐵、住友化学、住友商事、ソフトバンク、東京電力、日産自動車、日本たばこ、野村 HD、パナソニック、日立製作所、富士通、三井住友 FG、三井物産、三菱重工、三菱商事、三菱電機、三菱東京 UFJ 銀行、ヤマハ発動機の計 21 社。

③ 本調査対象国における財務会計と税務の関係性と IFRS への適用情報

本調査の調査対象国各国について、財務会計と税務の関係性について JICPA(2010)を元にまとめたものが下記の図 6、同様に IFRS への適用と税制面での対応について同じく JICPA(2010)を元にまとめたのが図 7 である。

図 6 各国における財務会計と政務処理の関係

	日本	仏国	スペイン	ドイツ	英国	米国
金融商品取引法と会社法会計の関係	会社法会計、金融商品取引法会計の双方に開示規制	商法会計中心	商法会計中心	商法会計中心	会社法会計中心	証券取引法会計中心
税務調整方式	確定決算方式 (損金経理要件が有る)				申告調整方式 (損金経理要件が明示的に無い)	分離方式(損金経理要件は存在するが極めて限定的)
税務申告書	企業会計の当期純利益の数値に加減算する					課税所得は企業利益とは別に計算する
課税所得に利用する数値	各国の一般に公正妥当と認められる会計基準(GAAP)により算出された会計利益から算出する				同左、ただし、連結納税に IFRS を利用することが可能	独自に計算する

(出典) JICPA (2010) を元に一部加筆し作成

図 7 各国における IFRS 適用状況と税制面での対応状況

国名 (IFRS 適用年)	仏国 (2005 年)	スペイン (2005 年)	ドイツ (2005 年)	英国 (2005 年)	米国 (2014 年適用 504)
企業会計基準	<EU 市場連結> IFRS 強制 <その他> PCG	<EU 市場連結> IFRS 強制 <その他> PGC	<EU 市場連結> IFRS 強制 <その他> HGB (IFRS ⁵⁰⁵)	<EU 市場連結> IFRS 強制 <その他> IFRS/FRS ⁵⁰⁶	US GAAP
法人税法上の 税務調整方式	確定決算方式 損金経理要件	確定決算方式 損金経理要件	確定決算方式 損金経理要件	申告調整方式 ⁵⁰⁷	分離方式 ⁵⁰⁸
企業会計基準 の IFRS への対応	減価償却会計 やリース会計など で PCG のコン バージェンス有 り	分野は特定でき ていないが、 PGC のコンバ ージェンス有り	「逆基準性原則」 の廃止により、税 制上の優遇措置 には財務会計上 においても同様 の基準に基づい	原則として、課税所 得の算定根拠は IFRS に基づくた め、実質的に完全 対応。 ただし、従来 ⁵⁰⁹ の国	(アメリカ税法に おいても企業会 計へ準拠する旨 の規定は存在し ているが、損金 経理要件が極め

504 米国の場合、2007 年に外国企業への適用を容認し、2009 年からは一部の米国企業に適用を容認しており、2011 年には 2014 年からの段階適用の可否を決定する。

505 ドイツの場合、IFRS 適用による個別決算書を情報目的で作成・開示することができるが、原則として HGB による財務諸表の作成は必須となる。

506 英国の場合、IFRS は課税所得計算の算定の基礎となる UK-GAAP(FRS)に含まれる。

507 英国の場合、明示的な損金経理要件規定はないが、実際には課税所得は IFRS を含む UK-GAAP によって算定されることから、完全に分離独立しているわけではない。

508 分離方式とはいえ、米国においても IRC 第 446 条にて US GAAP にしたがった税務申告計算が行われていることを示している。ただし一方で、財務会計と課税所得計算の関係については、裁判所も一致する必要がないとの旨を認めている。また米国の大企業においては、税務目的の会計記録の保持も EDP システムの導入などで対応しているケースが多く、財務会計と税務の二重の会計記録を具備する対応が進んでいる。

諸外国における PFI・PPP 手法(コンセッション方式)に関する調査 報告書

国名 (IFRS 適用年)	仏国 (2005 年)	スペイン (2005 年)	ドイツ (2005 年)	英国 (2005 年)	米国 (2014 年適用 504)
			た会計処理が必要とされる。	内基準である FRS に基づく課税所得も否定されているわけではないため、 IFRS の間で重要な差異がある場合には課税の公平の原則や中立の原則が保たれない ⁵⁰⁹ 。	て限定的であるため企業会計と税法との独立性は高く、コンバージェンスが税法に与える影響は大きくないと考えられる)
資産の償却処理	従来は、税法上の償却期間を財務会計上も逆に利用して計算。しかし、 IFRS の適用により経済的耐用年数を償却期間。結果、一般に償却期間の長期化による税務上のメリットが逸失。これに対応すべく、税務当局は例外規定として PCG における償却期間と税務上の償却期間を切り離し処理することを認めた。ただし、課税所得計算と財務会計の矛盾や税法上の原則を有名無実化させる恐れ指摘あり。	償却処理全般に関して、大きく IFRS との不整合は見られない。また、コンバージェンスの結果かどうかは不明だが、 PGC にはコンセッション会計に関する項があり、ここで取られている会計処理方法は IFRS におけるコンセッション会計処理の基準となる IFRIC 12 とほぼ同様の処理となっている。	償却処理に関するコンバージェンスの詳細は不明	(IFRS または FRS 内の規定によるが、税法上原則として資本的支出が損金に含まれず、固定資産の取得費用が課税所得から控除できない代わりに、キャピタル・アローワンスという実質的な減価償却処理が認められている。)	

(出典) JICPA (2010) を元に作成

509 ただし、FRS を中心とする従来の UK-GAAP は欧州大陸諸国のそれと比べて IFRS の規定に近い部分が多く、一般にあまりこういった問題が生じることは少ない。

(2) IFRS におけるコンセッション方式の会計処理

① IFRIC によるコンセッション方式会計の考え方

IFRS では解釈指針である IFRIC 12⁵¹⁰において、コンセッション方式の特殊性を十分に考慮した会計認識の基準について定めている。

- **IFRIC 12 第3文**

(コンセッション)取引の特徴とは、事業運営者によって担われる公共サービス供給の義務にある。…(中略)…このサービス提供契約は、公共部門の代行として広く公共サービスを提供する義務を事業運営者に与える。その他共通している特徴としては下記が挙げられる。

- a. 権限の付与主体が、政府または当該サービスの提供責任を有する公共部門である
- b. 事業者は少なくともインフラ施設および関連サービスの管理に関していくらかの責任を有し、必ずしも単なる権限付与者の代行としてのみ業務を実施するわけではない
- c. 当該契約において、事業開始時の施設の利用料金を定め、以降も事業期間に渡って契約で規定された方法でもって規制される
- d. 事業者は事業期間の終了に際して権限付与者に対してインフラ施設を引き渡す義務を負い、それは当該インフラ施設にどの主体が資金を提供したかによるものではない

- **IFRIC 12 第5文⁵¹¹**

「本解釈指針は、下記を満たすような官民間のサービス譲与契約 (**Service Concession Arrangement**) に適用される」

- a. 権限付与者(公共)は、事業者が当該インフラ施設を用いて①何のサービスを提供するか、②誰に対して提供しなければならないか、③どの価格で提供しなければならないかを、支配または規制する
- b. 権限付与者(公共)は、事業期間終了時におけるインフラ施設の所有権、便益収受権などの主要な残余持分を支配する

なお、従来の米国基準(および日本基準)にはコンセッション方式に対応した特別な処理に関する基準はなく、類似的な側面が強いリース会計と無形資産会計の組み合わせによる会計処理が行われてきた。一方、IFRS では IAS17 –Lease- に対して IFRIC 12-Service Concession Arrangement- を定め、明確にリース取引とコンセッション方式契約の会計処理に関する方針を区別している⁵¹²。

② コンセッション方式の支払い方法に応じた二つの処理モデル

IFRIC 12 ではコンセッション取引に関する会計モデルとして、事業者への最終的な対価支払責任を負うものが権限付与者(公共)である場合には①金融資産モデル (**Financial Asset Model**)、

510 IASB(2009)

511 IASB(2009) IFRIC12-5

512 IASB(2009), AG 8

施設の利用者である場合には②無形資産モデル(Intangible Asset Model)を用いるよう規定している。

- 金融資産モデル⁵¹³
 - 要件 :最終的な対価支払責任を負うのが権限付与者(公共)
 - 認識 :金融資産(売掛債権など)
 - 償却 :なし

- 無形資産モデル
 - 要件 :最終的な対価支払責任を負うのが利用者
 - 認識 :無形資産
 - 償却 :使用期間(≒事業期間)にわたって定額償却

これらの定義を踏まえれば、シャドー・トールのような公共が支払いの場合は金融資産モデルを用い、利用料金制の場合には無形資産を用いるものと解せられる。ただし、実際の事業においては利用料金とシャドー・トールが組み合わせて支払われる場合もある。このようなケースについては、IFRS で説明するフローによればどちらのモデルを用いるかはその金額的比率により判断がなされることとなる。また、利用料金部分とシャドー・トール部分を金融資産モデルと無形資産モデルに分けて処理することも可能なようである。

なお、業運営権(Concession Right)の償却が認められるのは無形資産モデルのみであるため、どちらのモデルがとられるかによって事業期間におけるキャッシュフローの状況が異なってくることに留意が必要である。

③ 無形資産モデルにおける”事業運営権”の償却処理

当該コンセッション方式に取引無形資産モデルが適用された場合、その認識価額は公正価値(fair value)でもって認識される⁵¹⁴。実務的には、図 8 の例示に示されているとおり、事業期間において想定される建設・維持管理・運営コストの積算価額として算出される⁵¹⁵。

513 IFRIC12-15, 16

514 IASB(2009), 27 & IAS 38 Intangible Asset

515 詳しくは下記リンク内の Illustrative Example を参照のこと。

<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IFRIC+Projects/IFRIC+12+Service+Concession+Arrangements/IFRIC+12+Service+Concession+Arrangements.htm>

図 8 無形資産の価値算定

Table 2 Initial measurement of the intangible asset

	CURRENCY UNITS
Fair value of construction in year 1 (800 CU + 5%)	840.00
Fair value of construction in year 2 (800 CU + 5%)	840.00
Pre-operating financial expenses	80.13
Concession right payment	2.50
	1,762.63

(出典) IASB(2009), Illustrative Example より抜粋

また認識された無形資産(“コンセッション権”と注記)は、IFRS における無形資産償却の一般原則である実態を反映した経済的耐用(使用)年数に渡って⁵¹⁶定額償却される⁵¹⁷。この点に関しては図 9 における“Amortization(償却)”の項を見ればより明らかである。

図 9 無形資産モデルの収支計画表

INCOME STATEMENT	CUMULATIVE										
	1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	TOTAL
Operating revenues	1,749.97	259.49	352.59	462.46	606.57	795.58	1,043.49	1,368.66	1,795.15	2,354.54	10,788.48
Operating expenses	(1,616.61)	(30.57)	(34.58)	(39.13)	(44.27)	(50.09)	(56.67)	(64.12)	(72.54)	(82.07)	(2,090.64)
EBITDA	133.36	228.93	318.00	423.33	562.30	745.49	986.82	1,304.54	1,722.61	2,272.46	8,697.84
Amortization	110.16	183.61	183.61	183.61	183.61	183.61	183.61	183.61	183.61	183.61	1,762.63
EBIT	23.20	45.32	134.40	239.72	378.69	561.89	803.22	1,120.93	1,539.00	2,088.86	6,935.22
Hand over accrual	(0.14)	(0.66)	(1.17)	(1.95)	(3.16)	(5.03)	(7.90)	(12.26)	(18.87)	(28.86)	(80.00)
Financial expenses (accrual)	(189.19)	(300.16)	(278.85)	(246.80)	(203.86)	(155.78)	(107.71)	(57.07)	(3.62)	0.01	(1,543.01)
EBT	(166.14)	(255.49)	(145.63)	(9.03)	171.67	401.07	687.62	1,051.61	1,516.51	2,060.01	5,312.21
TAX	58.15	89.42	50.97	3.16	(60.09)	(140.38)	(240.67)	(368.06)	(530.78)	(721.00)	(1,859.27)
NET INCOME	(107.99)	(166.07)	(94.66)	(5.87)	111.59	260.70	446.95	683.55	985.73	1,339.01	3,452.93

(出典) IASB(2009), Illustrative Example より抜粋

516 IAS 38-88 以降

517 IAS 38-97

第16章 出典資料

1. 制度調査

(1) 米国

- U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/defined/design_build_finance_operate.htm
- U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/defined/long_term_lease.htm
- Virginia (2005), Virginia PPTA (“Code of Virginia , “Public-Private Transportation Act of 1995.”)
- Indiana(2006), Indiana Code 8-15.5 (PUBLIC-PRIVATE AGREEMENTS FOR TOLL ROAD PROJECTS)
- GASB (2009), GAS for SCA (“EXPOSURE DRAFT Proposed Statement of the Governmental Accounting Standards Board - Accounting and Financial Reporting for Service Concession Arrangements- ”)
- FASB (1976), FAS13 (“Statement of Financial Accounting Standards No. 13 -Accounting for Leases-”)
- FASB(2001), FAS142(“Statement of Financial Accounting Standards No. 13 –Goodwill and Other Intangible Assets-”)
- FASB (2010), ASC840 (“Proposed Accounting Standards Update -Leases (Topic 840)-”)
- FASB(2009), ASC350 (Codification Topic 350 Intangibles-Goodwill and Other)
- FASB (2002-2003), EITF01-08 (EITF ABSTRACTS Issue No. 01-8 - Determining Whether an Arrangement Contains a Lease-)
- Linda Carlisle (2008), Testimony of at the hearing of the Subcommittee on Energy, Natural Resources, and Infrastructure of the Committee on Finance on “Tax and Financing Aspects of Highway Public-Private Partnerships
- Edward D. Kleinbard (2008), Testimony of at the hearing of the Subcommittee on Energy, Natural Resources, and Infrastructure of the Committee on Finance on “Tax and Financing Aspects of Highway Public-Private Partnerships
- Indiana Tollroad Concession and Lease Agreement(2006)
- U.S. Internal Revenue Service(1963), Revenue Ruling 63-20 a Not-for-Profit Corporation

(2) 仏国

- France (1993), Loi Sapin(“Loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ”)
- France (2001), Loi MURCEF(Loi n°2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier)
- France(2009), Ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics, Article1
- CNC&CRC, Plan Comptable Général TITRE III. CHAPITRE IX. Section 3. « Immobilisations faisant l'objet d'une concession de service public et résultat de la concession »
- Droit Comptable Section 5 : Concessions de service public
- France(2005), Code général des impôts, Article 112-2
- PFI/PPP 推進協議会 (2010), “コンセッションとは何か?”, PFI/PPP 推進協議会

(3) (英国)

- Local Partnerships UK Official Web Site “Concession”

- <http://www.localpartnerships.org.uk/PageContent.aspx?id=231&tp=Y>
 - HM Treasury(2008), Infrastructure Procurement: delivering long-term value
 - ASB(1998), Amendment of FRS 5 -Private Finance Initiative and similar contract-
 - HM Treasury(2009), Technical Guidance on the Application of the Standards used in the production of National Accounts to PFI and Similar Transactions
 - HMRC(2001), Capital Allowances Act 2001
 - HMRC, Capital Allowances Manual 38000 - Industrial buildings allowance (IBA): Highway undertakings -
 - HMRC(2008), Third Exposure Draft - Capital Allowances - Industrial Buildings: Part 4 Chapter 1.10 - Special provisions relating to highway concessions
- (4) (スペイン)
- Spain (2003), Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas
 - Spain (2007), Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.
- (5) (ドイツ)
- Germany(1994), Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private
 - Germany(2005), Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlich Privaten Partnerschaften und zur Verbesserung gesetzlicher Rahmenbedingungen für Öffentlich Private Partnerschaften
 - Germany(2008), Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)
 - Germany(2009), Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts (VergabeRModG)
 - Germany(2010), Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- (6) EU
- COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (2004), “GREEN PAPER ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS AND COMMUNITY LAW ON PUBLIC CONTRACTS AND CONCESSIONS”,
- (7) 世界銀行
- PPPIRC, “Concessions, Build-Operate-Transfer (BOT) and Design-Build-Operate (DBO) Projects”
- (8) 国際会計基準審議会 (IASB)
- IASB(2009), IFRIC 12 –Service Concession Arrangements-
- (9) 国際公会計基準審議会 (IPSASB)
- IPSASB(2010), Proposed International Public Sector Accounting Standard –Service Concession Arrangements:Grantor-
- ## 2. 事例調査
- (1) スカイウェイ
- City of Chicago(2004), “OFFICIAL RECORD: Authorization for execution of concession and lease agreement for operation of Chicago Skyway Toll Bridge System”
 - GAO(2008), “HIGHWAY PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS More Rigorous Up-front Analysis Could Better Secure Potential Benefits and Protect the Public Interest”
 - USDOT(HP agreement), “Agreement Review: Chicago Skyway Concession and Lease Agreement”
 - USDOT(HP2 case), “Case Studies Chicago Skyway”
http://www.fhwa.dot.gov/ipd/case_studies/il_chicago_skyway.htm

- USDOT(2007), “Case Studies of Transportation Public-Private Partnerships in the United States”
 - USDOT(2008), “Innovation Wave: An Update on the Burgeoning Private Sector Role in U.S. Highway and Transit Infrastructure” IV The Growing Use of PPPs in the United States
 - Macquarie(HP) “Chicago Skyway” <http://www.macquarieatlasroads.com/asset-portfolio/chicago-skyway.htm>
 - MAR(2010), “Macquarie Atlas Roads Analyst package 2010”, Macquarie Unfrastructure Group, 2010
 - MIG(2008), “Macquarie infrastructure group Analyst package 2008”, Macquarie Unfrastructure Group, 2008
 - SCC FS(2009) “Skyway Concession Company Holdings, LLC and Subsidiary consolidated financial statements December 31, 2009 and 2008”
 - SCC FS(2008) “Skyway Concession Company Holdings, LLC and Subsidiary consolidated financial statements December 31, 2008 and 2007”
 - SCC FS(2007) “Skyway Concession Company Holdings, LLC and Subsidiary consolidated financial statements December 31, 2007 and 2006”
 - SCC FS(2006) “Skyway Concession Company Holdings, LLC and Subsidiary consolidated financial statements December 31, 2006 and 2005”
 - SCC FS(2005) “Skyway Concession Company Holdings, LLC and Subsidiary consolidated financial statements for the year ended December 31, 2005 and for the period from September 30, 2004 (Inception) through December 31, 2004 and Independent Auditor’s Report”
 - Cintra(HP) <http://www.cintra.es/index.asp?MP=20&MS=0&MN=1&TR=C&IDR=101>
 - Skyway(HP) <http://chicagoskyway.org>
 - WEF(2008), “Paving the way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure” (World Economoc Forum、PricewaterhouseCoopers)
 - USC(2007), “Protecting the Public Interest: The Role of Long-Term Concession Agreements for Providing Transportation Infrastructure”, University of Southern California Keston Institute for Public Finance and Infrastructure Policy, Jeffrey N. Buxbaum and Iris N. Ortiz (Cambridge Systematics, Inc.), Research Paper 07-02 – June 2007
 - Dealogic プロジェクトファイナンスデータベース
- (2) インディアナ有料道路
- State of Indiana(RFP) “Request for Proposal”
 - State of Indiana(agreement) “Concession Agreement”, “Amendment to Concession Agreement”, “Schedules to Concession Agreement”
 - State of Indiana(OS) “Operating Standards Manual Preamble”, “Operating Standards Manual Volume I”, “Operating Standards Manual Volume II”, “Operating Standards Manual Volume III”
 - State of Indiana(FA) “Crowe Chizek Financial Analysis”
 - State of Indiana(bid) “Winning Bid”, “Other Bids”, “Conditional Offer” <http://www.in.gov/ifa/2328.htm>
 - USDOT(2008), “Innovation Wave: An Update on the Burgeoning Private Sector Role in U.S. Highway and Transit Infrastructure” IV The Growing Use of PPPs in the United States
 - USDOT(HP case), “Case Studies Indiana Toll Road” http://www.fhwa.dot.gov/ipd/case_studies/in_indianatoll.htm
 - Macquarie(HP) “Indiana Toll Road” <http://www.macquarieatlasroads.com/asset-portfolio/indiana-toll-road.htm>
 - Indiana TR (HP) “Indiana Toll Road” <https://www.getizoom.com/index.jsp>

- SMP FS(2009), “Statewide Mobility Partners, LLC and Subsidiary consolidated financial statements Years ended December 31, 2009 and 2008”
- SMP FS(2008), “Statewide Mobility Partners, LLC and Subsidiary consolidated financial statements Years ended December 31, 2008 and 2007”
- SMP FS(2007), “Statewide Mobility Partners, LLC and Subsidiary consolidated financial statements Years ended December 31, 2007 and for the Period from January 12, 2006 (Incorporation date to December 31, 2006”
- SMP FS(2006), “Statewide Mobility Partners, LLC and Subsidiary consolidated financial statements December 31, 2006”
- Annual Report(2005), “Indiana East-West Toll Road Project Annual Report June 30,2006 and 2004”
- GAO(2008), “HIGHWAY PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS More Rigorous Up-front Analysis Could Better Secure Potential Benefits and Protect the Public Interest”
- USC(2007), “Protecting the Public Interest: The Role of Long-TermConcession Agreements for Providing Transportation Infrastructure”, University of Southern California Keston Institute for Public Finance andInfrastructure Policy, Jeffrey N. Buxbaumand Iris N. Ortiz (Cambridge Systematics, Inc.), Research Paper 07-02 – June 2007

(3) シカゴ駐車メーターシステム

- City of Chicago(2008), “OFFICIAL RECORD: Authorization for execution of concession and lease agreement and amendment of titles 2, 3, 9 and 10 with Chicago Metered Parking System”
- City of Chicago(facts), “Chicago Parking Meter FACTS”
- City of Chicago(timeline), “Chicato Metered Parking Transaction TIMELINE”
- City of Chicago(cost), “Parking Meters Privatization Expense Summery”
- City of Chicago(FAQ), “Commonly Asked Meter Questions”
- Blair(2009 valuation), “Chicago Metered Parking System Transaction Summary and Valuation Analysis”, William Blair & Company, June 30, 2009
- Blair(news), “Chicago Metered Parking System Long-Term concession”, William Blair & Company
- CPM(HP), “Chicago Parking Meters” <http://chicagometers.com>
- CPM FS(2010), “Chicago Parking Meters, LLC financial statements and schedule February 28, 2010”
- Moody’s (2010.11), “Moody’s investors service announcement: Moody’s affirms Chicago Parking Meter’s Baa3 rating”, November 03, 2010
- ATA(2010), “The Parking Market: How Chicago’s metered parking concession affects active transportation”, Active Transportation Alliance, March 2010
- Alderman(2008), “Chicago Metered Parking Syetem Concession Agreement: An Analysis of the Long-Term Leasing of the Chicago Parking Meter Syetem”, Alderman City of Chicago, December 3, 2008
- Inspector(2009), “Report of inspector general’s findings and recommendations: an analysis of the lease of the city’s parking meters”, office of the inspectore general City of Chicago, June 2, 2009
- OLO(2010), “AN OVERVIEW OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS IN ROAD, PARKING, AND TRANSIT PROJECTS”, OFFICE OF LEGISLATIVE OVERSIGHT, REPORT NUMBER 2010-6, January 26, 2010

(4) シーガートマリントーミナル

- MPA(HP), ”Seagirt Marine Terminal”<http://mpa.maryland.gov/content/seagirt-marine-terminal.php>
- MPA(RFQ), “Request for Qualifications: Seagirt Marine Terminal, Baltimore,: Maryland Lease and Finance”, Maryland Port Administration, April 15, 2009

- MPA(news), "Ports Administration Announces Two Bidders in Consideration fo Operate Seagirt Marine Terminal", June 30, 2009
http://www.mdot.maryland.gov/News/2009/June%202009/MPA_SeagirtMarineTerminal.htm
 - Governor(2009), "Governor O'Malley Announces 50-Year Contract with Ports America to Operate Port of Baltimore's Seagirt Marine Terminal", Office of Governor O'Malley, November 20, 2009 <http://mpa.maryland.gov/content/seagirt-marine-terminal.php>
 - PoB(2009), "the Helen Delch Bentley Port of Baltimore, ", January/February p.12-18, Seagirt Success Story
 - HC(HP), "Deal Analysis: Seagirt Marine Terminal ", Highstar Capital, January 11th, 2010
<http://highstarcapitalp.com/newsFull.php?id=63>
 - WEF(2008), "Paving the way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure" (World Economic Forum、PricewaterhouseCoopers)
 - IJO, Infrastructure Journal Online
 - Moody's(2009.12), "Announcement: Moody's rates MEDCO's Series A and B Bonds (P)Baa3", 17 December, 2009
 - Moody's(2010.1), "Rating Action: Moody's rates MEDCO's Series A and B Revenue Bonds Baa3", 11 January, 2010
- (5) ラスベガスモノレール
- State of NV (agreement), "Clark County Monorail Franchise Agreement granted to MGM Grand-Bally's Monorail Limited Liability Company", December 2, 1998-December 2, 2048
 - State of NV (agreement ammendment 1), "First Amendment to Clark County Monorail Franchise Agreement granted to MGM Grand-Bally's Monorail Limited Liability Company", October 20, 1999
 - State of NV (agreement ammendment 2) , "Second Amendment to Clark County Monorail Franchise Agreement granted to Las Vegas Monorail Limited Liability Company", October 7, 2003
 - State of NV (agreement ammendment 3) , "Third Amendment to Clark County Monorail Franchise Agreement granted to Las Vegas Monorail Limited Liability Company", November 1, 2005
 - State of NV (agreement ammendment 4) , "Fourth Amendment to Clark County Monorail Franchise Agreement granted to Las Vegas Monorail Limited Liability Company", December 6, 2006
 - LVMC(HP), "Corporate Information" <http://www.lvmonorail.com/corporate/>
 - LVMC(FS 2008), "Las Vegas Monorail Company Financial Statements for the years ended December 31, 2008 and 2007 and Independent Auditor's Report"
 - LVMC(FS 2007), "Las Vegas Monorail Company Financial Statements for the years ended December 31, 2007 and 2006 and Independent Auditor's Report"
 - LVMC(FS 2006), "Las Vegas Monorail Company Financial Statements and Independent Auditor's Report for the years ended December 31, 2006 and 2005"
 - USDOT(HP case), "Case Studies Las Vegas Monorail"
http://www.fhwa.dot.gov/ipd/case_studies/nv_lasvegas_monorail.htm
 - OLO(2010), "AN OVERVIEW OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS IN ROAD, PARKING, AND TRANSIT PROJECTS", OFFICE OF LEGISLATIVE OVERSIGHT, REPORT NUMBER 2010-6, January 26, 2010, p.58-61
 - MS(HP), "The Las Vegas Monorail" the Monorail Society
<http://www.monorails.org/tmspages/LasVeg5.html#anchor2370965>
 - Wendell Cox (2000), "Analysis of the Proposed Las Vegas LLC Monorail", Wendell Cox Consultancy, 6 June 2000
 - Fitch(rating), "Ratings", 02 July 2010, 05 February 2010, 22 June 2009, 21 August 2008, 10 July 2007, 17 October 2006, 01 September 2000

- Fitch(Credit Update), “Credit Update ;State of Nevada Department of Business and Industry ;Las Vegas Monorail co., Inc”, 16 May 2006, 1 May 2001
 - Fitch(New Issue), “New Issue; State of Nevada Department of Business and Industry; Las Vegas Monorail co., Inc”, 8 September 2000 Fitch(HP), <http://www.fitchratings.co.jp/allRankDefine.clt.php?page=2#a01>
 - Moody’s(rating), “Rating Action”, 08 June 2010, 20 January 2010, 29 April 2009, “Rating Update”, 29 January 2008, 21 November 2006, 24 October 2006, 30 March 2005, 24 November 2004, 10 March 2004, “High Profile Rating Update”, 10 March 2004
 - Moody’s(New issue), “New Issue; Nevada Department of Business and Industry; Las Vegas Monorail Corporation, NV”, 31 August 2000
 - Moody’s(HP), <http://www.moody’s.co.jp/Pages/ratingsdefinitions.aspx?Id=002001001>
- (6) A86 西 (A86 Ouest Motorway)
- Cofiroute(HP), <http://www.cofiroute.fr/cofiroute.nsf/en/company-profile.htm>
 - Cofiroute(PPT), “The A86 West Underground Link-Up”, Cofiroute Global Mobility
 - Cofiroute FR(2008), “Cofiroute Financial Report 2008”, Cofiroute
 - Vinci(HP), <http://www.vinci-construction-projets.com/projets.nsf/en/geographical-zones.htm?openagent&f=Duplex%20A86>
 - FHWA(2006), “Underground Transportation Systems in Europe: Safety, Operations, and Emergency Response”, Federal Highway Administration, June 2006
 - 道路委員会 (2002), “道路関係四公団民営化推進委員会 第 10 回 資料 3-3-2 新たな組織のあり方”, 首相官邸 道路関係四公団民営化推進委員会 (第 10 回・11 回), 平成 14 年 8 月 6～7 日
 - Jehdra(2008), “欧州の有料道路制度等に関する調査報告書”, 独立行政法人 日本高速道路機構, 平成 20 年 4 月
 - Jehdra(2008), “欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ”, 独立行政法人 日本高速道路機構, 平成 20 年 9 月
- (7) A65 号線ランゴン-パウ区間 (A65 Toll Road)
- PFI/PPP 推進協議会 (2010), “コンセッションとは何か?”, PFI/PPP 推進協議会
 - A65(HP), <http://www.a65-alienor.com/index.php>
- (8) グルノーブル水道
- PSIRU(2001), “Private to Public: International lessons of water remunicipalisation in Grenoble, France”, Public Services Internaional Research Unit, August 2001
 - PSIRU(2006), “Regie des Eaux de Grenoble, France as a successful public water operator – Evidence from the Watertime research project”, Emanuele Lobina, Public Services Internaional Research Unit, August 2001
 - Watertime(2005), “Watertime D21: Watertime case study – Grenoble, France”, Watertime, March 2006
 - CPI(2003), “Water and Power, The French Connection”, The Center foe Public Integrity, February 4, 2003, <http://projects.publicintegrity.org/water/report.aspx?aid=47>
- (9) 有料高速道路 M6 (Birmingham Northern Relief Road (M6))
- Highway Agency(HP), “M6 Toll Road (formerly Birmingham Northern Relief Road (BNRR))” <http://www.highways.gov.uk/roads/projects/4722.aspx>
 - Highway Agency (agreement), “Concession Agreement for the Birmingham Northern Relief Road”
 - Macquarie(HP), “M6 Toll” <http://www.macquarieatlasroads.com/asset-portfolio/m6-toll.htm>
 - MEL FS(2009), “Annual report and financial statements for the year ended June 30, 2009”

- MEL FS(2008), “Annual report and financial statements for the year ended June 30, 2008”
- MEL FS(2007), “Annual report and financial statements for the year ended June 30, 2007”
- MEL FS(2006), “Annual report and financial statements for the year ended December 31, 2006”
- MEL FS(2006), “Annual report and financial statements for the year ended June 30, 2006”
- MEL FS(2005-12), “Annual report and financial statements for the year ended December 31, 2005”
- MEL FS(2005), “Annual report and financial statements for the year ended June 30, 2005”
- MAR(2010), “Macquarie Atlas Roads Analyst package 2010”, Macquarie Unfrastructure Group, 2010
- MIG(2008), “Macquarie infrastructure group Analyst package 2008”, Macquarie
- M6 Toll(HP), <http://www.m6toll.co.uk>
- M6 Toll(fact sheet), “M6 toll fact sheet”
- M6 Toll(HP traffic), http://www.m6toll.co.uk/monthly_traffic.asp?mainmenuid=15
- Act, “New Road and Street Works Act(NRSWA)”
- Regulations, “M6 Toll(Collection of Tolls) Regulations”
- USDOT(2007), “Case Studies of Transportation Public-Private Partnerships around the World”
http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/us_ppp_case_studies_final_report_7-7-07.pdf
- OECD(2005), “Successful Examples of Public-Private Partnerships and Private Sector Involvement in Transport Infrastructure Development”, OECD/ECMT Transport Research Centre, Virtuosity Consulting
- PublicService(2006), “the PPP Journal - Issue 55 Risks and risk mitigrants in refinancing”
- Guardian(2010), “Government drives forward toll-road scheme to help fill cash gap”, 2010/10/29

(10) ルートン空港(Luton Airport)

- Bechtel(HP), “Loncon Luton Airport Operation and Expantion”
http://www.bechtel.com/assets/files/PDF/Aviation/Aviation_Luton.pdf
- Barclays(HP), “Loncon Luton Airport”
http://www.bpe.com/sites/v/index.jsp?vgnextoid=922a4d287083f010VgnVCM2000001613410aRCRD&vgnnextchannel=7175b13923d5b010VgnVCM1000002e14480aRCRD&_searchQuery=luton
- LLAOL(HP), “London Luton Airport About Us”
<http://www.london-luton.co.uk/en/about/>
- LLAOL FS(2009) “London Luton Airport Operations Limited Annual report and accounts for the year ended 31 December 2009”
- LLAOL FS(2008) “London Luton Airport Operations Limited Annual report and accounts for the year ended 31 December 2008”
- LLAOL FS(2007) “London Luton Airport Operations Limited Annual report and accounts for the year ended 31 December 2007”
- LLAOL FS(2006) “London Luton Airport Operations Limited Annual report and accounts for the year ended 31 December 2006”
- LLAOL FS(2005) “London Luton Airport Operations Limited Annual report and accounts for the year ended 31 December 2005”
- CC(2007), “BAA Airports Market Investigation Summery of hearing from Lodon Luton Airport held on 13 December 2007”, Competition commission

(11) マドリッド・トレド有料道路

- Dealogic プロジェクトファイナンスデータベース
- Jehdra(2008), “欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ”, 独立行政法人 日本高速道路機構, 平成 20 年 9 月
- AMT(HP), <http://www.autopistamadridtoledo.com>

(12) ヴァルノウトンネル Warnow Crossing

- MAR(2010), “Macquarie Atlas Roads Analyst package 2010”, Macquarie Unfrastructure Group, 2010
- MIG(2008), “Macquarie infrastructure group Analyst package 2008”, Macquarie Unfrastructure Group, 2008
- WQG(HP), Warnow Tunnel, <http://www.warnowquerung.com>
- Dealogic プロジェクトファイナンスデータベース
- IJO, Infrastructure Journal Online

(13) クロスシティトンネル(Cross City Tunnel)

- NSW(contract), “Cross City Tunnel: Summary of contracts; Updated with summaries of all contract changes to 30 June 2008”
- Audit(2006), “Auditor General’s Report Performance Audit: The Cross City Tunnel Project”, The Audit Office of New South Wales, May 2006
- CCT(HP), <http://www.crosscity.com.au/>
- Leighton(HP), “Cross City Tunnel”,
- “ABN AMRO AND LEIGHTON CONTRACTORS PURCHASE CROSS CITY TUNNEL”, 27 September 2007
- Leighton(2008), “NSW Infrastructure Forum 2008”
- Korda Mentha(HP), “Sold: \$700m Cross City Tunnel”, 20 June 2007,
- “”Cross City Tunnel Group sold” , 20 June 2007,
- Dealogic プロジェクトファイナンスデータベース
- WEF(2008), “Paving the way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure” (World Economoc Forum、PricewaterhouseCoopers)
- IIG(2005), “Review of Future Provision of Motorways in NSW”, December 2005, Infrastructure Implementation Group, The Premier’s Department

(14) スタジアムオーストラリア (Stadium Australia) (オーストラリア)

- Park(HP), <http://www.sydneyolympicpark.com.au/>
- Stadium(HP), <http://www.anzstadium.com.au>
- ANZ(news release), “Stadium Australia becomes ANZ Stadium: new 7 year, \$31 million naming rights sponsorship”, Australia and New Zealand Banking Grluo Limited, 12 December 2007
- IPA(case study), “Case Studies; Telsta Stadium”, Infrastructure Partnerships Australia,
- Shirbin(1999), “he Olympic Stadium: Innovation in Project Financing”, Jon Shirbin, 1999, University of New South Wales Law Journal 799
- Glen(2002), “Uncertain Legacy: Sydney’s Olmpic Stadiums”, Glen Searle, European Planning Studies Vol. 10, No. 7, 2002
- Marcus(2002), “Critical success factors of the BOOT procurement system: reflections from the Stadium Australia case study”, Marcus Jefferies, Rod Gameson, Steve Rowlingon, Engineering, Construction and Architectural Management, 2002, 9
- Auditor(2002), “Cost of the Olympic and Paralympic Games”, Auditor-General’s Report to Parliament 2002 Volume Twq
- theage(2006), “ANZ pitches in to take over control of stadium”, theage.com.au, November 16, 2006

- herald(2006), “Debt sinks Stadium Australia: ANZ to take control for \$10m”, The Sydney Morning Herald, November 16, 2006
<http://www.smh.com.au/news/business/debt-sinks-stadium-australia-anz-to-take-control-for-10m/2006/11/15/1163266637056.html>

(15) オンタリオ 407 有料道路 (Ontario Highway 407) (カナダ)

- Ontario(S Agreement), “Share Purchase Agreement”
- Ontario(C Agreement), “Highway 407 Concession and Ground Lease Agreement”
- 407(HP), <http://www.407etr.com/>
- 407(2009), “407 ETR: Gaining User Acceptance”, 407 ETR, November 12, 2009
- 407(2010), “On The Right Track: Continuous Improvement In P3 Delivery”, 407 ETR, February 18, 2010
- 407 FS(2009), “407 International Inc. Consolidated Financial Statements Years ended December 31, 2009 and 2008”
- MoT(2004), “Highway 407”, Ministry of Transportation, Ontario, December 2004
- MIG(2008), “Macquarie infrastructure group Analyst package 2008”, Macquarie Infrastructure Group, 2008
- WEF(2008), “Paving the way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure” (World Economic Forum, PricewaterhouseCoopers)