

第3章 諸外国における官民連携事業を推進する枠組みの調査

1 各国の官民連携事業に係る枠組み

(1) 英国

ア 官民連携事業に係る法制度

英国には、PFI 事業を規定する特定の法律（我が国における「PFI 法」）は存在しない。

イ 全般的な推進体制

英国における PFI/PPP の推進は財務省（HM Treasury）が担ってきたが、さらに「Infrastructure UK」と「Local Partnership」の2つの機関が、各省庁及び地方公共団体の PFI/PPP 事業を支援している。

ウ 政府から地方政府への支援

① 資金面での支援

これまで、英国の PFI 事業の多くは「PFI クレジット」とよばれる財務省から地方政府への PFI 事業に対する補助金が活用されていたほか、金融危機時には財務省インフラストラクチャー・ファイナンス・ユニット（TIFU）による融資制度などが存在したが、2010年に PFI クレジット及び TIFU による融資制度は廃止された。

一方、地域社会自治省（Department of Communities and Local Government）から地方自治体に対して、公営住宅や消防署等の整備に特化した PFI 特別補助金が支給されているほか、各省庁から地方自治体への PFI 事業に対する補助金支給は継続されている。

また、2012年より、インフラ分野における新たな政府保証制度である「UK Guarantees」が導入されており、PPP 案件も対象となっている。

② 事業実施に係る支援

上記にあげた PFI/PPP 推進機関である Infrastructure UK 及び Local Partnership が、PFI/PPP 実施にあたっての助言や人材の派遣、資金調達支援等を行っている。

エ その他

① 運営中の PFI/PPP 契約に関する行動規範への署名

従来の PFI の非効率性や不透明さに対する批判に対応するための PFI 制度改革の一環として、2013年6月、英国政府（財務省）は、運営中の PFI 及び PPP 契約について、より高い効率性と費用削減を実現するために、PPP 事業における公共側及び民間それぞれの8つのコミットメントを規定した行動規範（Code of Conduct）を公表し、公的機関及び民間企業に対して自主的な署名を呼び掛けている。当該行動規範は、全ての運営中の PFI 及び PPP 事業に適用される。あくまでボランティアでの署名であり、法的拘束力持たないが、PFI 制度の効率化及び透明性向上に努める姿勢を示すための官民の共同声

明として注目される。2015年1月の時点で、240を超える団体（中央官庁、地方政府、事業者、金融機関等）が署名している。

② 競争的対話方式

競争的対話方式は、英国でも、2006年公共契約規定（The Public Contracts Regulations 2006）において、国内制度化されている。

英国においては、この競争的対話方式が、PFIの事業者選定において多数取り入れられているほか、大規模公有地の活用といったPPP事業においても、事業パートナーの選定において、この方式が採用されている。

(2) 豪州

ア 官民連携事業に係る法制度

豪州では、英国同様に「PFI法」は存在しない。2008年に豪州政府間協議会によって承認された「国家PPP政策及びガイドライン（National Public Private Partnership Policy and Guidelines）」が連邦政府レベルで承認された唯一の文書であると考えられる。各州は、当該ガイドラインに即した独自のPPP規定を策定することになっている。

イ 一般的な推進体制

豪州は連邦制であり、地方州政府が独立した権限・財源を有しており、PPPについても基本的な権限は各州に委ねられている。推進体制についても、各州が財務省又は専門機関が州内のPPPの実施を推進している。また、PPP事業はほとんどが州政府によって実施されており、州内の地方自治体によるプロジェクトはほとんど存在しない。

連邦政府レベルでは、2008年に設立された豪州全体のインフラ政策を管轄する「Infrastructure Australia」が、各州のPPP政策の推進を支援している。

ウ 政府から地方政府への支援 ① 資金面での支援

豪州では、PPP案件に限定した資金的支援は存在しないが、インフラの開発促進を目的とした連邦政府から州政府に対する補助金制度が存在しており、それらの補助金制度はPPP案件も対象としている。

主なものとしては、連邦政府と州政府であらかじめ合意した主要インフラプロジェクトに対して補助金が拠出される「Land Transport Infrastructure Projects」や地方政府が既存の保有資産を売却し、その売却資金を生産性向上に寄与する新たなインフラ投資に充当する場合、当該インフラ投資に対する補助金として連邦政府が地方政府に支給する「Asset Recycling Initiative」がある。（「Asset Recycling Initiative」については、2（3）において後述する）。

② 事業実施に係る支援

上記のとおり、豪州の PPP 事業は、各州政府が独自に取り組んでおり、推進機関は各州に設定されている。連邦組織である Infrastructure Australia からの各州への支援としては、ガイドラインの制定や、国家 PPP ワーキンググループ等の開催による情報提供が主である。

エ その他

オーストラリアの各州では、民間提案制度に関するガイドラインが整備されており、このガイドラインに沿った選定手続きを踏むことで、特定の民間事業者との独占的契約が認められている。

(3) 米国

ア 官民連携事業に係る法制度

前述したとおり、米国において我が国の PFI 法のように各省庁を横断した、連邦政府レベルで民間活用・PPP 事業全般を推進するような法律は確認できず、各省庁や州政府が個別に必要な法制度を整備している。

道路・公共交通分野について、州単位でみると、2015 年 1 月現在、33 の州において道路・公共交通分野に関する PPP 関連法制度が整備されている。

① バージニア州

PPP 推進に積極的な州の一つとされているバージニア州では、1995 年に、バージニア州の交通施設を民間主体が建設、改良、維持及び運営する契約を締結することを認め、Public-Private Transportation Act of 1995 (PPTA 法、官民公共交通法) をバージニア州運輸局が制定している。

続いて 2002 年には民間提案による社会整備事業（基本的にはほぼ全ての公共事業を対象）の枠組みと手続きを定めた州法、Public-Private Educational Facilities Infrastructure Act (PPEA 法) が一般業務局から制定されている。

2010 年には交通分野における PPP 推進機関として官民運輸担当室 (The Office of Transportation Public-Private Partnerships、OTP3) が設置され、同年 PPTA 法のガイドライン (Public-Private Transportation Act of 1995, (as Amended) Implementation Guidelines) が改訂された。その中、調達フレームワーク、組織体制、(提案型事業、非提案型事業ごとの) 評価・選定プロセス等について規定している。

イ 全般的な推進体制

① 連邦政府レベル

前項の法制度と同様に、連邦レベルにおける PPP に関する政策や課題を監督するような分野横断的な連邦機関は確認できなかった。

一方でインフラ分野では、オバマ政権は2014年7月17日に老朽化が進むインフラへの投資に民間資金を活用する取組「Build America Initiative」を発表し、州政府や民間企業に対するワンストップ窓口として運輸省内に「Build America Transportation Investment Center」を新設すると記載された覚書に署名した。このBuild America Transportation Investment Centerは、アメリカ国内のPPPに関するノウハウや補助制度の情報を州政府や民間企業に対して提供する窓口であり、①交通社会資本資金調達及び革新法プログラムなど既存のPPP事業に対する資金補助プログラムの紹介、②一般的なPPPプロジェクトの実施手続き、③関連する政策、④PPPプロジェクト成功例などをHP等で公開している。Build America Transportation Investment Centerは2014年7月に新設されたと推測され（当該HP開設日時より）、州政府・地方自治体・民間企業に対する、連邦レベルでの新しいPPP推進組織と考えることができる。

② 州政府レベル

道路・公共交通分野では、2003年にオレゴン州で設立されたOffice of Innovative Partnerships and Alternative Fundingが、米国の州政府における初めての道路・公共交通分野のPPP推進組織である。その他にはバージニア州、カリフォルニア州、ミシガン州、コロラド州、ジョージア州、ワシントン州にPPP推進組織が設立されている。

ウ 政府から地方政府への支援

様々な支援策のうち代表的なものとして、交通社会資本資金調達および革新法（Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act of 1998、TIFIA法、1998年制定）による、TIFIA信用プログラムがある。援助の形態としては、プロジェクトに関する直接融資、債務保証及び与信枠（lines of credit）の3種類あり、これらの信用手段は、他からの借入よりも返済期間が柔軟で、金利も有利になっている。

エ その他

① 民間提案制度（バージニア州）

前述したバージニア州のPPEA法では、社会資本の整備に民間提案制度を取り入れた法制度として有名である。

② 大統領覚書「インフラの開発とファイナンスにおける官民連携」について

オバマ政権は2014年7月17日に「インフラの開発とファイナンスにおける官民連携」という覚書に署名し、その中でインフラの投資に対して民間資金を活用する体制作りを発表した。

政権は「インフラ事業に対する投資は米国の雇用を創造しており、勤勉な米国人の機会創出として重要である」という認識を持っているが、米国のインフラ事業に対する投資は、その潜在的可能性を踏まえると十分でないとしている。短期的な取組としては、

2014年春にオバマ政権はハイウェイ・トラスト・ファンド（連邦ガソリン税を歳入源とする道路整備に対する特定財源）の中断を阻止した。本覚書における PPP 事業についての取組は、政権のインフラ事業に対する長期的な取組として位置付けられている。

(4) 韓国

ア 官民連携事業に係る法制度

PPI 法令が、基本事項（PPP プロジェクト、譲許者等）の定義、推進体制、PPP インフラ基本計画の策定、主導方式（官発意 対 民間提案）、各主導方式に従った実施手続、政府支援、PPP プロジェクト紛争調停委員会等について規定している。

PPI 法に基づく PPP インフラ基本計画は、政策の方向性、プロジェクト等の投資、手法及び要求事項、管理運営、支援等の他、投資家官民合同行事、国際機関、ODA との連携により、PPP システムの輸出と自国企業の海外展開を支援する旨定めている。

官民インフラ投資管理センター（PIMAC）が、戦略経済省の承認を得て、VFM テスト、提案要請準備、事業評価、資金調達構成変更等の詳細ガイドラインを定めている。

イ 全般的な推進体制

PPP 法を管理し、国家の PPP プログラム及び政策を担当する戦略財政省は、所管当局によるプロジェクトの促進を財政支援し、PPP 政策及び大規模プロジェクトの実施に関わる重要事項に関する PPP 審議委員会を主催し、PPP インフラ基本計画を策定する。

所管当局（地方政府を含む）は、計画、提案要請の公表、評価、交渉並びにプロジェクト会社による建設及び運営の監視等個々のプロジェクトを実施し、運営状況、促進の実際の結果等報告を戦略財政大臣に毎年提出し、戦略財政大臣は、当該報告を基本的にウェブサイトで公表し、毎年国民議会予算決算特別委員会に提出する。

PIMAC は、政策研究、PPP インフラ基本計画の策定支援等戦略財政省への政策相談の提供、VFM テスト、提案要請の作成、提案評価及び譲許契約のための指定及び交渉等調達手続における協力（民間提案の審査を含む）により、所管当局によるプロジェクトの促進を支援し、政府職員訓練プログラムを提供し、外国政府及び国際機関との協力活動、申請代行、外国投資家の投資相談、収支率の水準の決定、資金調達構成変更の助言、PPP 運営状況の統計の作成等を実施している。サービスを有料にできる。

PPP 審議委員会（調達担当省の副大臣及び民間部門の専門家で構成）は、主要政策の策定、PPP インフラ基本計画及びインフラ施設計画の策定、一定規模の潜在的な PPP プロジェクト、提案要求の設定及び譲許者の指定、中央政府助成の対象になる官発意プロジェクトの指定、プロジェクトに関する包括的な評価等を審議する。

国民議会は、BTL 事業の翌年の総上限等について、政府提出を受け、決定する

ウ 政府から地方政府への支援

PIMAC は、VFM テスト等を含む調達手続における協力等により、所管当局による PPP プロジェクトの促進を支援し、また、訓練プログラムの開発運営を行うこととされている。

エ その他

① 民間提案制度

PPI 法令により、官発意プロジェクトリストにないプロジェクト（BTL を除く。）を対象が絞られ、提案者は、実現可能性研究の結果、管理運営計画、利用料金を含む収入及び支出の計画等を所管当局に提出し、所管当局は、PPP プロジェクトとしての指定可否について、PIMAC による審査意見、費用便益分析等の実施、政府直轄プロジェクトでの実施と比較した場合の利点等の要件を勘案して決定し、PIMAC は、投資家構成、需要予測等を審査し、一定規模の場合 VFM テストを実施しなければならない。所管当局は、当初提案者を全評価点のうち 5～10% 有利に扱うことができ、PPI 法施行令によれば、PPP インフラ基本計画に定める条件により、不成功の提案者に、提案経費の一部を助成しなければならない。BTO についての手順（官の対応期限を含む）が定められている。

② 提案作成費用の補償

所管当局は、プロジェクト計画又は提案を作成する際に不成功な応札者に発生した費用の一部を、一定の場合、譲許契約発効日から 30 日以内に補償しなければならない。

(5) フランス

ア 官民連携事業に係る法制度

上述した通り、DSP については、法制度の整備を受けずに各地で多様な手法で昔から行われ発展してきたことから、我が国における PFI 法に類似した法制度を確認することはできない。一方で CPA における CP については、官民協働契約法（Ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat.、2008 年、2009 年改正）が包括的に規定する法制度として存在している。

イ 全般的な推進体制

フランスにおける PPP 推進組織としては、MAPPP（設立当時財務省内、現在は経済産業雇用省に設置）が存在し、フランスにおける PPP のうち、CPA を対象としている。CP の実践ガイド「Les contrats de partenariats - Guide méthodologique」の作成等、地方政府が CPA を実施する際のサポートの実施を組織の目的としている。

CPA が存在する前から設立されていた組織として IGD があるが、こちらは非営利の財団であり、政府組織ではない。

また、MAPPP と IGD が協力して設立された官民連携に関する調査組織として CEF-0-PPP がある。

ウ 政府から地方政府への支援

2014年10月15日、議会でPPPに関して国が地方に支援する案が議決された。

2 アクションプランの類型に該当する各国の事業について

(1) コンセッションに関する取組

ア 英国

英国では、日本のコンセッションの形式とは異なるが、独立採算型のPPP事業が実施されている。

イ 豪州

①コンセッションの概要

(i) コンセッションの概況

本稿においては、事業者が施設利用者から直接利用料金を徴収し、事業費を回収するという点において、日本におけるコンセッションの考え方に近いスキームとして、豪州における「経済インフラ」型のPPP事業について、取り上げる。ただし、豪州におけるPPP事業の場合、運営期間の施設の所有権は事業者が有する点に留意が必要である（運営期間終了後に施設の所有権は公共に移転されるBOT方式が多い）。

(ii) コンセッション導入の背景

豪州で最初のPPP事業は、1987年のNSW州によるシドニーハーバートンネルであり、その後も、高速道路を中心として多くの「経済インフラ型」が実施されている。

(iii) コンセッションの定義

(iv) コンセッションの制度的体系・法制度

上述の通り、豪州において「コンセッション」という事業スキームが独立して定義されているわけではなく、コンセッションに係る法制度等も存在しない。

(v) コンセッションの対象分野

「経済インフラのための商業的原則」によれば、経済型インフラPPPの主な分野としては、「高速道路」「港湾」「駐車場」と記載されている。

② コンセッションにおける官民の役割分担

(i) 民間事業者に生じる権利と義務

基本的に、民間事業者の権利と義務は、全て個別のプロジェクト契約において規定される。

(ii) 料金設定の権限

「経済インフラのための商業的原則」第14章「支払に関する条項」において、事業者の収入については、高速道路分野における料金設定の考え方が例示されている。

(iii) 事業年数

「経済インフラのための商業的原則」第3章「契約期間」において、契約期間は、政府にとって最も高いバリューフォーマネーが提供される期間とされており、具体的な期間は定められていない（例示として45年と記載されている）。

(iv) コンセッションに係る支援措置等

a. 事業スキームの見直し

豪州では、2000年代後半以降、グリーンフィールドの高速道路事業において、民間事業者側が需要（交通量）を過大に見積もった結果、当初想定 of 収入が確保できず事業者の破たんするケースが相次ぎ、その結果、新規事業に対して投資家や金融機関が慎重なスタンスをとるようになった。そのため、豪州の各州では、開業当初一定期間の交通需要リスクを、公共が負担するスキームが導入されている。

③ コンセッションの事例

事例としては、クロスシティトンネル（NSW州）、スタジアム・オーストラリア（NSW州）等がある。

ウ 米国

① コンセッションの概要

(i) コンセッションの概況

本項では、PPPの形態が米国内でコンセッションと呼ばれており、かつ事業が盛んに実施されていることが明確な、有料道路分野におけるコンセッション(Toll Concession)を主な対象として、掘り下げて調査した。

(ii) コンセッション導入の背景

米国においては、伝統的に有料道路は州政府や公社等（実質的には州政府の一部機関であることが多い）によって建設・維持・運営がなされてきたため、コンセッション方式が取り入れられたのは1995年以降とされており、欧州に比較すると短いとされる。初期の事例としてはダレス・グリーンウェイ、SR-91がある。

(iii) コンセッションの定義

a. 全国レベルの定義について

有料道路分野において、高速道路局（FHWA）は、新設と既設に分けて PPP の一般的な類型を示しており、その中でコンセッションと形容されているものとしては Design Finance Operate Maintain Concession、Long Term Lease Concession、O&M Concession の 3 種類がある。

図表 8 道路・公共交通分野におけるコンセッションの分類

	類型名	概要
A	Design Build Finance Operate Maintain Concession	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規にインフラを建設する場合の手法。設計・建設・資金調達・運営・維持管理に関する責任はすべて民間事業者に移転され、施設の所有権は公共が持つ。 ・ 資金調達に関する責任がどの程度民間に移転されるかは事業による
B	Long Term Lease Concession	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共が整備した既存のインフラについて、定められた期間、民間が当該施設における料金徴収、運営、維持管理、場合によっては改築を行う契約
C	O&M Concession	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有料道路の一施設または複数の施設についての運営・維持管理に関する責任を民間事業者に移転する契約。除雪や除草、維持管理や大修理等が行われる。

(出典) FHWA ホームページ「Innovative Program Delivery Public-Private Partnership」より日本総研作成

b. 州レベルの定義について

バージニア州法の Public- Private Transportation Act of 1995（PPTA 法、官民公共交通法）では、コンセッションの定義として下記の通り記載されている。

「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、その他に關しての拘束力を持つ契約の中で、一定期間、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移転し、この間、認定交通輸送施設から得られる収入を全て受け取る権利を受領する代わりに、民間事業者が維持管理、収益獲得、料金徴収実施、設計及び建設、混雑緩和等（これらに限らない）の交通に関連するサービスを提供することをいう」

(iv) コンセッションの制度的体系・法制度

前述したとおり、米国において我が国の PFI 法のように各省庁を横断した、連邦政府レベルで民間活用・PPP 事業全般を推進するような法律は確認できず、コンセッションについても同様である。

州単位では、PPP の推進が進んでいるバージニア州では、PPP に係る法律として前述

した官民公共交通法と、民間提案による社会整備事業（基本的にはほぼ全ての公共事業を対象）の枠組みと手続きを定めた Public-Private Educational Facilities Infrastructure Act（PPEA 法）が存在するが、コンセッションについて具体的な記載があるのは官民公共交通法のみで、前項のとおりコンセッションを定義づけている。

（v）コンセッションの対象分野

米国では連邦横断的な PPP／コンセッションに関する法制度が確認できないため、基本的には個別の州法において対象となる公共施設を定めていると考えられる。バージニア州法の官民公共交通法では、交通輸送施設として、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、人や物資の輸送交通に関わる同種の商業施設、ならびにそれら施設の運営に必要な建物、構造物、駐車スペース、備品・装備等を対象としている。

② コンセッションにおける官民の役割分担

（i）民間事業者に生じる権利と義務

バージニア州法の官民公共交通法においては第 56-565 条に民間団体の権限及び義務という項目があり、民間事業者に与えられる権限及び義務が定められている。

（ii）料金設定の権限

バージニア州法の官民公共交通法では「連邦政府、州および／または地域レベルの承認なしに、民間団体は通行料または施設利用料を賦課することはできない。」とされており、料金の設定には公共団体からの承認が必要となる。

（iii）事業年数

事業年数は 30 年から 99 年までと様々であるが、これらの年数について州法で定めている例も見られる。

（iv）コンセッションに係る支援措置等

コンセッション事業に対する財政面からの支援措置は確認できないが、官民連携事業に対する支援策をコンセッション事業に適用することは可能である。

③ コンセッションの事例

インディアナ有料道路等がある。

エ 韓国

① コンセッションの概要

(i) コンセッションの概況

BT0 プロジェクトがコンセッションに該当すると考えられる。2009 年 9 月までの BT0 事業件数は、合計 203 件、総事業費 66.1 兆ウオンで、環境分野と道路分野に集中し、案件数では地方自治体の案件が 115 件と多い。

(ii) コンセッション導入の背景

1994 年の当初の PPP 制度化以来、管理運営権を含む BT0 は規定されており、税制面で民間が施設を所有して事業経営を行う BOT 方式よりも有利であること、プロジェクトファイナンスで融資を行う金融機関が抵当権を好むことが背景にある。

(iii) コンセッションの定義 (本項 (i) 参照)

(iv) コンセッションの制度的体系・法制度 (報告書本体第 2 章 4 (4) 参照)

(v) コンセッションの対象分野

具体的には、「道路、鉄道、港湾、空港、水資源、通信、エネルギー、環境、交通物流、文化及び観光、教育、国家防衛、住宅、福祉、森林及び産業」が PPP プロジェクトの対象であり、BT0 の対象でもある。

② コンセッションにおける官民の役割分担 (BT0 プロジェクトについて記述)

(i) 民間事業者に生じる権利と義務

譲許者は、譲許契約において定められる公開競争手続きを通じて確定される民間プロジェクト総費用の範囲内で、利益、財政支援の効果を考慮して、完成後一定期間、当該インフラ施設を無償で使用収益でき、当該インフラ施設の管理及び運営を行い、利用料金を徴収する権利 (管理運営権) を授与される。譲許契約に規定された建設費を縮減する場合でも、当該期間は、調整する必要はない。

管理運営権は、財産権と見做され、それを目的とする抵当権の設定等は、管理運営権登録簿に登録することにより、その効力が発生する。

(ii) 料金設定の方法

利用料金は、プロジェクト総費用、適切な利益率、無償使用期間及び所有権存続期間並びにインフラプロジェクトの利益発生期間を考慮して、譲許契約において定めなければならない。利用料金は、価格変動等譲許契約に定められる理由により、譲許契約に定められる方法及び手続きによって変更することができる。

利益率及び利用料金は、整備投資費 (CC) が運営収益 (RC) と附帯プロジェクトの税引前純収益 (ANR) の和 (CC、RC 及び ANR は、それぞれ、課税前プロジェクト実質収益率により運営開始時の現在価値に割戻し) と均衡するように決定されなければなら

ない。

(iii) 事業年数

政府に移管される施設の管理運営権の有効期間は最長 50 年間を超えてはならない。

(iv) コンセッションに係る支援措置等

a. 土地の取得等における支援

譲許者は、土地等を収用等することができ、所管当局等に土地の購入、損失補償等について委託でき、所管当局は、当該プロジェクトのために事前調整された地域内にある公共資産を譲許者が使用収益することを無審査で認めている。

b. 財政支援

利用料金を適切な水準に維持するため不可欠な場合、為替レート変動損失が発生する場合（外国投資家インセンティブ）等に補助金又は長期融資を付与できる。

c. 課金及び税制の減免

農地保全賦課金等課金の減免及び民間投資促進のための課税減免の制度がある。

d. 投資リスク分担メカニズム

一定の大きな利益を齎す公共発意の BOT プロジェクトを対象に、公共プロジェクトとして実施されるとした場合における政府費用の限度内で政府が投資リスクを分担する条件による基礎費用の補填を行い、補填年度以降にリスク負担水準を上回る運営収入が得られた場合は、受けた支援を返済する措置が導入されている。

e. 買取請求権

自然災害等により、建設又は管理運営が不可能である場合は、政府に対し、付帯プロジェクトを含むプロジェクトの購入を求めることができる。

f. インフラ信用保証基金

譲許者に、インフラ融資保証、インフラ債保証及び先行民間投融資保証を提供するためにインフラ信用保証基金が設置されている。

g. インフラファンド設立に際しての支援

PPP 施設にだけ投資することができ、借入れが一般的ファンドより長期資金のために自由なるインフラファンドについて、配当分離課税等が措置されている。

h. 金融関係規制等の緩和

独占規制及び公正取引法、保険事業法、証券取引法、銀行法その他の金融持株会社に
関連する法令に基づく金融関係規制の例外が認められている。

③ コンセッション (BOT) の事例

仁川国際空港高速道路、釜山新港湾第1段階、首都圏埋立地ガス発電施設等がある。

オ フランス

① コンセッションの概要

(i) コンセッションの概況

フランスでは、利用者支払型・独立採算型の PPP は DSP という総称で呼ばれており、
その中でもグリーンフィールドを対象にしたものはコンセッション、ブラウンフィー
ルドを対象にしたものはアフェルマージュと、新設か既設かによって呼称が区別され
ている。現代のフランスにおいては、コンセッションの事例は鉄道事業や高速道路事業
で、アフェルマージュの事例は水道事業で顕著に見られる。

(ii) コンセッション導入の背景

フランスにおいて、コンセッションの歴史は長く、16～17 世紀には運河や橋にコン
セッション契約が使用されていた。19 世紀にはそれが鉄道、地下鉄、水道と電気、発
電所まで拡大し、20 世紀後半には高速道路、都市交通、廃棄物処理施設、地域熱供給
施設に広がった。アフェルマージュは 19 世紀初頭に登場した。

これらの形式は全国統一的な定義や法規制が定められたのちに全国的に普及・導入
されたのではなく、各組織における個々の取組の一つの形態として浸透していったも
のと考えられる。

(iii) コンセッションの定義

現行の地方自治法 Article L1411-1 に下記のとおり DSP について記載がされている。

「公役務の委託は、公法上の法人が責任を負う公役務の管理運営を公的な又は民間の
受託者に委託する協定であり、その報酬は実質的に当該役務の遂行の成果に結びつい
ている。受託者は役務に必要な工作物の建設や財産の取得の任務を負わされることも
あり得る。」

DSP のうちコンセッションについては、現行の地方自治法 Article L1415-1 に下記
のとおり記載がされている。「コンセッション契約とは、全ての建物や土木工事を、事
業を実施する権利と利用料金の支払いをえる権利から報酬を得る民間事業者によっ
て実施しようとしている地方自治体または地方の公的組織による行政的な契約である。」

一方、アフェルマージュの定義については、地方自治法上で確認することができな
かった。

(iv) コンセッションの制度的体系・法制度

DSP については、法制度の整備を受けずに各組織で多様な手法で昔から行われ発展してきたことから、我が国における PFI 法に類似した法制度を確認することはできない。

(v) コンセッションの対象分野

フランスにおいて DSP のうちコンセッションが適用される施設は幅広く、有料道路、空港、港湾、鉄道、水道、駐車場等で使用されている。特に有料道路においては、高速道路総延長約 11,000km に占めるコンセッション道路が約 85,000km と約 80%を占めている（2010 年度時点）。アフェルマージュについては水道に対する適用が著名である。

② コンセッションにおける官民の役割分担

(i) 民間事業者が生じる権利と義務

事業者の権利・義務ともに法制度上、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規定しているものは確認できず、分野ごとの法制度で権利や義務等を定めているとされる。

(ii) 料金設定の権限

料金設定についても分野ごとの法制度で規定がされているものとされる。

(iii) 事業年数

サパン法（腐敗防止及び経済と公的手続きの透明化に関する法律）では、DSP 契約を締結する公共団体に対して、契約の内容の差異に応じた契約期間を定めるよう求めている。施設の建設を含む場合は、その投資の性質と金額を考慮すること、そして当該施設にかかる通常の減価償却期間を超えないことが求められている。特に上水道、下水道及び廃棄物処理場における DSP については、契約期間は原則として 20 年間で上限とされている。

(iv) コンセッションに係る支援措置等

高速道路におけるコンセッションでは、料金収入が事業費を賄うのに十分でない場合に建設費補助が事業者に対して支払われることがある（なお、フランスにおいて高速道路のコンセッションの発注者は国）。

③ コンセッションの事例

コンセッションの事例としては、Tours-Bordeaux（トゥールー・ボルドー）間高速鉄道等がある。