

令和元年度 諸外国におけるPPP/PFI事業調査  
報告書【概要版】

2020年3月

株式会社日本総合研究所  
リサーチ・コンサルティング部門

# 第1 調査概要

## 目的

本調査は、2019年6月に改訂された「PPP/PFIアクションプラン」を踏まえ、**「キャッシュフローを生み出しにくいインフラ」へのPPP/PFI導入**に関し、制度の改善等の参考となる情報等を収集・整理することを主な目的として実施した。

**「成果に応じて委託費を変動する仕組み」(アベイラビリティ・ペイメント (Availability Payment))** またはそれに類似した仕組みを中心に、事業の成立性や民間事業者のインセンティブを高めるための施策に着目するとともに、**利用料金を徴収しない道路、学校施設を主な対象としたPPP/PFI事業**について、事例調査を実施した。

## 【調査対象及びその特徴】

<b>米国</b> (カリフォルニア州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国の民間資金調達を伴うPPP事業は、PFI法に基づいて実施される官民連携事業の概念に類似する。</li> <li><b>PPP事業件数は、2015年以降大幅に増加</b>。25～30年超の長期間の事業の割合が高い。交通分野のPPP事業が多いが、近年、交通分野以外の社会インフラ（例：キャンパス・教育施設等）のPPP事業も増加傾向。</li> <li>2009年以降、アベイラビリティ・ペイメントを活用した事業が増加している。</li> </ul>
<b>英国</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>英国のPPP事業の多くはPFI/PF2の枠組みの中で実施。日本と同様、独立採算型PFI/PF2とサービス購入型PFI/PF2の類型に分類される。多くがサービス購入型であり、分野としては学校、病院の割合が大きい。</li> <li>2018年にPFI/PF2による新たな事業を実施しないことを発表した。2019年3月公表の「Infrastructure Finance Review」の素案において<b>主に経済インフラ事業に民間投資を積極的に誘導する姿勢が示されている</b>。</li> <li>サービス購入型の事業で民間への定期的な支払を行う「ユニタリーチャージ」がアベイラビリティ・ペイメントに類似。</li> </ul>
<b>仏国</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仏国のPPPは、官民協働市場とコンセッションに分類される。官民協働市場は、日本のサービス購入型PFIに類似する。無料道路及び学校のPPPは、基本的に官民協働市場により実施される。仏国のコンセッションは、法律上、民間事業者が公共施設の運営等に関する権利の付与と利用料金収入の変動リスク等の移転を同時に行う手法として定義されている。建設・改修等も含まれるため、日本のコンセッションよりも広い概念である。</li> <li><b>2019年までに243件の官民協働市場について事業契約を締結</b>。学校施設を対象とした事業が多い。</li> </ul>

## 第2 制度調査（米国）

### 事業手法の分類

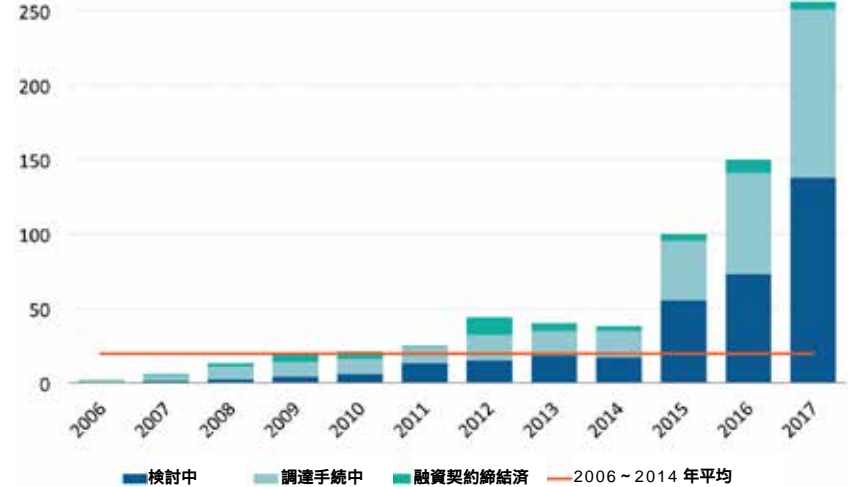
米国のPPP事業は、以下の通り、**委託業務の内容によって分類**される。  
 民間資金の調達を伴うPPP事業は、日本のPFI事業に類似する。  
 米国では、設計・建設・資金調達・運営・維持管理等をまとめて、長期間にわたり民間事業者へ委託する事業を一般にコンセッションと呼ぶ。

従来手法	DBB (Design-Bid-Build) (設計・建設分離発注方式)		
広義のPPP	民間資金の調達を伴うPPP	DB, DBO, DBOM (設計・建設/運営/維持管理)	
		DBFOM	DBF (設計・建設・資金調達)
			DBFO (設計・建設・資金調達・運営)
			DBFM (設計・建設・資金調達・維持管理)
			新規施設対象
		既存施設対象	ロングターム・リース コンセッション

### 法制度等

根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> <li>各州の法律等により、民間資金の導入等が可能なプロジェクトが規定されている。プロジェクト実施にあたり新たな法令等を制定するケースもある。</li> </ul>
支援制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通分野を中心に、連邦による補助制度が手厚い。補助の方法も、直接的な補助金の提供から、融資、保証等まで多岐にわたる。</li> </ul>
運営権等の法的性質	<ul style="list-style-type: none"> <li>契約に基づく権利である。（日本と異なり、みなし物権ではない）</li> </ul>
SPC株式の譲渡	<ul style="list-style-type: none"> <li>SPCの株式譲渡に関して、公共部門の同意等が必要となるのは共通している。米国においては、2年間は譲渡を認めない慣行がある。</li> </ul>
保険	<ul style="list-style-type: none"> <li>付保が求められる保険、保険によりカバーすることが想定されるリスクの種類等については、我が国と大きな違いはない。</li> </ul>

### PPP事業件数（民間資金の調達を伴うもの）



各年末におけるプロジェクトの状況をカウントしたのも  
 資料：The Brattle Group『Rising Tide of Next Generation U.S. P3s and How to Sustain It』をもとに作成）

### アベイラビリティ・ペイメントの仕組み

米国では、利用料金を民間が収受する形で有料道路のPPP事業が実施されていたが、利用見込みを見誤って破綻事例が生じたため、2009年以降、利用料金を公共が収受し、**公共が民間事業者に対してパフォーマンスに応じた支払を行う仕組み（アベイラビリティ・ペイメント）**が採用されている。  
**Availability**（施設・設備等が利用可能であること）の評価と**要求水準未達**の評価の2本立てで行われていることが特徴。要求水準未達の場合のペナルティ（契約解除等）が定められる。  
 また、事業条件設定に関しては、**基本となる算定方法**について官民で協議のうえ合意したのち、当該算定方法に基づき支払い条件の変更等に対応する仕組みがとられている。第三者預託の活用も含め、より厳格な運用がなされている点が特徴。

## 第2 制度調査（英国）

### 事業手法の分類

**英国のPPP事業は、主にPFI / PF2の枠組みの中で実施。**英国にはPFI法はなく、政府の公表する標準契約書等に基づいて実施される。

標準契約書の変更には原則英国財務省の許可が必要であり、硬直的な契約になるという弊害が指摘されていた。

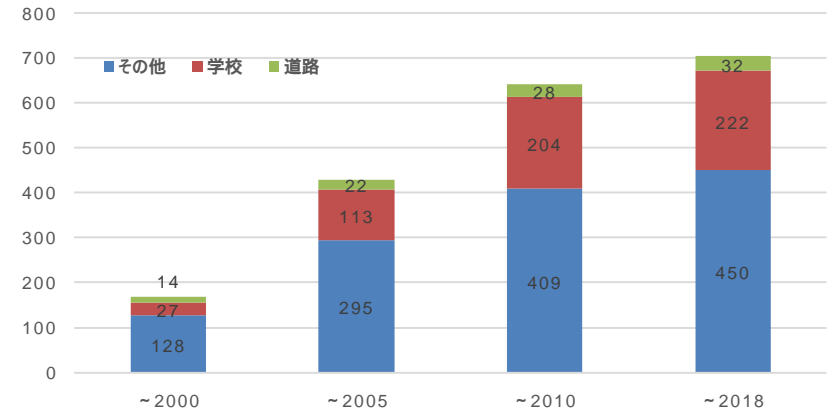
事業の種類としては、**日本と同様、独立採算型 / サービス購入型の区分**が用いられている。

<b>独立採算型</b> (Free-standing projects)	事業にかかるコストを利用者が支払う料金によりすべて回収する方法。
<b>サービス購入型</b> (Services sold to the public sector)	民間事業者が公共にサービスを提供し、公共がそのコストを民間に支払う方法。

### 法制度等

<b>根拠法令</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFIに関する法律が定められておらず、ガイドライン・標準契約書（SoPC）等により手続の方法、契約の内容等が定められている。</li> <li>2018年以降は現行の標準契約書に基づく事業は実施されない。</li> </ul>
<b>支援制度</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1997年にPFIクレジットが創設されたが、2010年のSpending Review2010において廃止された。</li> <li>PF2の枠組みの中では、SPCへの公共の資本参加および外部投資家の呼び込みが行われていた。</li> </ul>
<b>運営権等の法的性質</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>契約に基づく権利である。（日本と異なり、みなし物権ではない）</li> </ul>
<b>SPC株式の譲渡</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業期間中（特に完工後）に株式譲渡が行われることは一般的。ただし、官民のパートナーシップを構築・維持するため、株式を譲渡する場合はあらかじめ公共側に通知することを求めている事例が多い。</li> </ul>
<b>保険</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>付保が求められる保険について我が国と大きな差はない。また、需要リスクをカバーする保険については付保が求められていない。</li> </ul>

### PPP（PFI / PF2）事業件数



2018年3月時点において実施中（ファイナンシャル・クローズ以降、かつ契約期間中）のPFI / PF2事業

資料：HM Treasury “Private Finance Initiative and Private Finance 2 projects :2018 summary data”をもとに作成）

### ユニタリーチャージの仕組み

サービス購入型の事業において民間への定期的な支払を行う「**ユニタリーチャージ**」がアベイラビリティ・ペイメントに類似した概念である。

利用可能かどうか（Availability）及びパフォーマンスレベルをもとにユニタリーチャージの額を決定するのが一般的。

### 近年の状況等

PFIにおける今後の民間のインフラ投資に関する方針については、2019年3月に公表された「**Infrastructure Finance Review**」にその一部が記載されており、**今後も英国政府が主に経済インフラ事業に対して民間投資を積極的に誘導する姿勢**が示されている。

## 第2 制度調査（仏国）

### 事業手法の分類

サービス購入型のPPP事業は、基本的には、公共調達の一環である**官民協働市場（契約）**の枠組みにおいて実施されている。  
 コンセッションは、2016年までに以下に再編された。**施設整備を伴うものがワークskonセッションで既存施設を対象にするのがサービスkonセッション**である。日本のkonセッションは、「サービスkonセッション」に類似する。

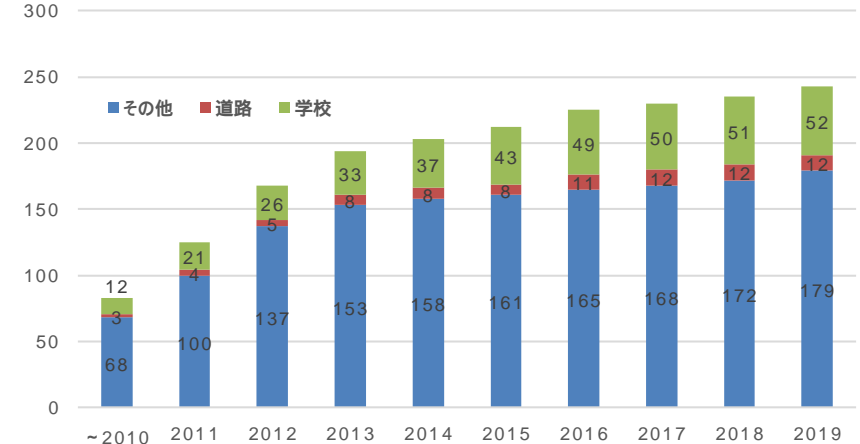
従来手法	公共市場(調達)	通常の公共調達	
PPP	公共市場(調達)	官民協働市場	
	konセッション (広義)	ワークskonセッション	konセッション(旧称)
		サービスkonセッション	アフェルマージュ(旧称) レジー・アンテレッセ

### 法制度等

根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民協働市場やkonセッションについて、根拠となる法令はあるが、具体的な事業実施に関しては、個別事業の性格を踏まえ、判例等に基づき、法令上の取扱が判断される。</li> </ul>
支援制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>konセッションにおける補助、債務保証のほか、個別のPPP事業の実施に関して各種補助制度が活用されている。</li> </ul>
運営権等の法的性質	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民協働市場とkonセッションの双方において、公共は事業契約に基づき、「事業用地に関する公物占有権」および「事業者が整備する施設や設備に関する権利（物権）」を民間事業者に付与することができる。</li> <li>当該物権の具体的内容は契約で定めることができ、例えば、抵当権に類似する権利の設定を受け、これを金融機関に担保として提供することも可能。</li> </ul>
SPC株式の譲渡	<ul style="list-style-type: none"> <li>SPC株式の譲渡に関して、2年間は譲渡を認めない慣行がある。</li> </ul>

### 次世代の国づくり

### PPP事業件数（官民協働市場（契約に基づく事業））



2019年末において契約締結に至った官民協働市場（契約）にもとづく事業

資料：Fin Infra データをもとに作成）

### 成果連動型の支払の仕組み

官民連携市場においては、制度上パフォーマンスに連動した支払が認められている。**アベイラビリティ・ペイメントに類似した形**で、支払限度額が定められており、民間事業者のパフォーマンスによって減額措置等がとられる。

konセッションでは、事業者が規定されたパフォーマンス・義務などを満たさない場合、ペナルティが課せられる。

また、konセッションの場合、**レベニュー・シェアの仕組み**が導入されている例もある。これは成果連動で支払を受けるのではなく、逆に一定以上の成果連動で、公共に対して利益分配を行うものである。

## 第3 まとめ（結論）

推進のポイント

我が国の道路・学校等の「キャッシュフローを生み出しにくいインフラ」を対象としたPFI事業等は、まだ十分に進んでいるとはいいがたく、支払方式について、アベイラビリティに着目した条件設定などの**創意工夫が施されている事例も少ない**。これらの事業を民間事業者インセンティブを付与する形で推進するためには、**下記 ~ の視点を踏まえる**ことが重要。

案件形成段階	民間事業者にとって自由度の高い案件形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>包括化やバンドリングにより<b>事業規模</b>を確保するとともに、業務において<b>民間事業者の裁量</b>が大きい形での案件形成を図る</li> </ul>
	特徴に応じたペイメント・メカニズムの採用	<ul style="list-style-type: none"> <li>諸外国を参考としながら、個別の事業の特性に応じて、<b>利用可能 (Available)</b>であることの評価のあり方や、様々な<b>ペイメント・メカニズムの組み合わせ</b>のあり方について検討し、事業に組み込む。</li> </ul>
実施段階	官民対話の更なる促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>公募前の段階、公募後、事業者選定後の各段階において<b>十分な対話</b>を行い、民間事業者が参画可能で、かつ公共側にもメリットがある形で<b>条件を確定</b>させていくプロセスを採用する</li> </ul>
	適切なモニタリング手法の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>ペイメント・メカニズムに係る条件設定とあわせて、<b>モニタリングの手法</b>に関しても、官民が連携し、最も効果的に実施する手法について検討する</li> </ul>

推進方策

人員不足が進む自治体が老朽化するインフラの再整備等を行うためには、民間の資金や創意工夫を積極的に導入することが必要であるところ、上記のポイントに基づき道路・学校等のPFI事業等を推進するためには、**各所管官庁において、分野ごとに、委託する業務の範囲や期間、要求水準書の内容及びその測定方法・頻度等について、ガイドラインを作成する必要がある**。加えて、各所管官庁において、分野ごとに、**交付金等の支援制度を充実させることが重要**である。また、**新規案件の形成支援**を通じて得られた知見を横展開することや、**更なる官民対話を推進**すること等も重要である。

新規案件の形成支援・横展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>諸外国の制度、事例等の整理・情報発信</li> <li>案件に取り組む主体への支援（例：導入可能性調査の補助や専門家派遣等）</li> <li>助成金等の支援制度の充実</li> <li>先進的な国内事例の横展開</li> </ul>
官民対話の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>諸外国の制度、事例等の整理・情報発信</li> </ul>
モニタリングのあり方の検討・展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>先進的な国内事例の横展開</li> </ul>

## 【参考事例】 米国（道路）

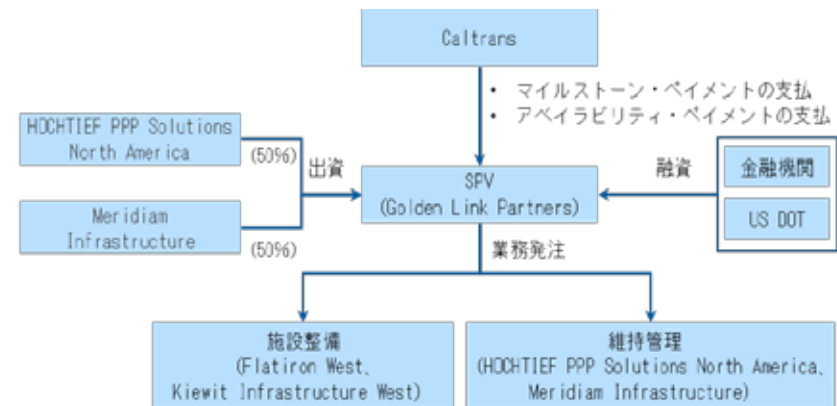
### Presidio Parkway (Phase2)

サンフランシスコのRoute 101 (Doyle Drive) のうちの1.6マイルの区間の再整備事業（該当区間は無料道路）。最大6レーンの高速道路であり、高架橋、トンネル、インターチェンジ、変電所のほか、ランドスケープ等も整備の対象となっている。

発注者	California Department of Transportation (Caltrans) San Francisco County Transportation Authority (SFCTA)
事業規模	\$ 365million
事業手法	DBFOM (アベイラビリティ・ペイメント コンセプション)
事業期間	33年 (2012年事業契約締結) 整備3年、維持管理30年
実施の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>PPPに関する州法の制定をきっかけに、事業化に取り組んだ。事業の実施にあたってVFMの分析を実施し、DBB(従来方式)、DBF、DBFOMの事業手法の比較を行い、DBFOMでの実施を決めた。</li> <li>民間事業者の募集にあたっては、3者が参加し、2010年10月にGolden Link Partnersが事業者として選定された。</li> </ul>
支払方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備段階における施設整備費（施設整備費の一部、マイルストーン・ペイメント）、維持管理・運営段階におけるアベイラビリティ・ペイメントにより支払がなされる。</li> <li>アベイラビリティ・ペイメントの額は、契約上Availableでないと判断される状態が発生した場合（例えば事故に起因する交通不能の状態が一定期間以上継続される場合等）、条件に従い減額となる。</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008年（金融危機後）においてPPPは資金を呼び込み、インフラを効率的に整備し雇用を生み出す手法として有効であった。</li> <li>優れたランドスケープの創出が実現されており、また、他の道路と比較して管理が行き届いた区間となっている。</li> </ul>



(出所：連邦高速道路局 webサイト)



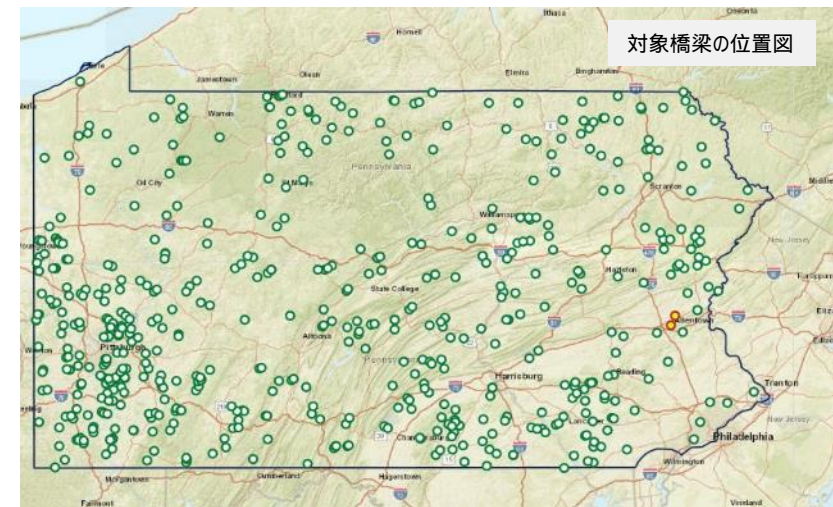
## 【参考事例】 米国（橋梁）

### Pennsylvania Rapid Bridge Replacement Project

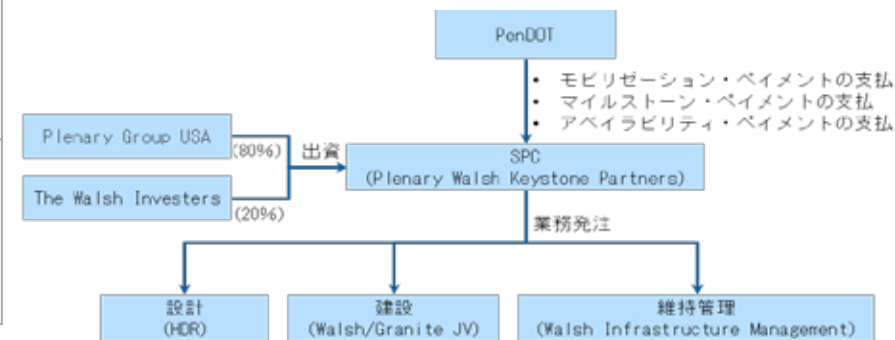
州内の老朽化が進んでいる558の橋梁を対象とした架け替えのプロジェクト。橋梁の迅速な架け替え、多数の橋梁を対象とすることによるコスト削減およびその削減コストに基づいた他のインフラニーズへの対応が目指されている。

民間事業者は、3年間の間に、橋梁の架け替え（解体および再整備）を行うとともに、維持管理を行う。

発注者	Pennsylvania Department of Transportation ( PennDOT)
事業規模	\$1.12Billion
事業手法	DBFM（アベイラビリティ・ペイメント型）
事業期間	28年間（2015年事業契約） 3年間で橋の架け替えを完了し、その後25年間の維持管理を行う。
実施の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>劣悪な状態にある橋梁の架け替えを加速することを目的として、民間資金を導入しPPPにより実施することとされた。</li> <li>4者が提案書を提出し、審査の結果、2014年10月にPlenary Walsh Keystone Partnersが事業者として選定された。</li> </ul>
支払方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>支払は、準備費の支払い（モビライゼーション・ペイメント）、施設整備費の支払い（施設整備費の一部。マイルストーン・ペイメント）、アベイラビリティ・ペイメントの3種類に分かれる。</li> <li>アベイラビリティ・ペイメントに関しては、早期の架け替えを誘導することを目的として、架け替えた橋梁の割合が一定の水準に届かない場合には減額がなされる。</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な範囲の橋梁の架け替えに民間資金を導入することにより、また、早期架け替えのインセンティブを民間に付与することにより、従来の手法では不可能な範囲、スピードでの橋梁の更新が可能となった。</li> <li>あわせて包括化によるコストメリットも働いている。</li> </ul>



（出所：PennDOT ウェブサイト）





## 【参考事例】 米国（学校）

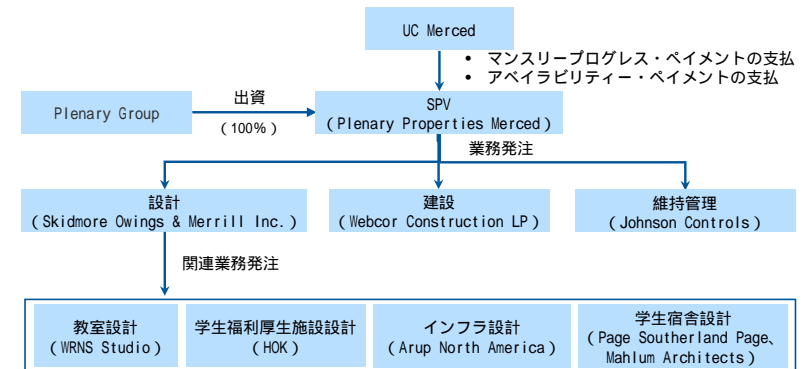
### MERCED 2020

UC Mercedでは、学生数を6,700人から10,000人まで増加させるため、キャンパスの大幅な拡張計画を進めている。本事業においては、3期に分けて様々な施設の整備が行われる。民間事業者は、施設整備を行い、完成した建物を維持管理する。

発注者	University of California(UC)
事業規模	\$1.3Billion
事業手法	DBFOM（アベイラビリティ・ペイメント コンセプション）
事業期間	39年間（2016年事業契約締結） 供用開始は2018、2019、2020年の3期に分かれる。
実施の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国の高等教育機関において、初めてアベイラビリティ・ペイメントが導入された事例。従来方式（DBB）、DB、DBFOM（アベイラビリティ・ペイメント）の3手法を比較し、財政負担等の観点から選択した。</li> <li>3者が提案書を提出し、審査の結果、2016年6月にPLENARY PROPERTIES MERCEDが事業者として選定された</li> </ul>
支払方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者への支払は、施設整備段階における月次払い（施設整備費の一部に相当。マンスリープログレス・ペイメント）と維持管理段階におけるアベイラビリティ・ペイメントからなる。</li> <li>アベイラビリティ・ペイメントは、施設の整備完了を条件に開始され、コアタイムにおいて利用できないエリアがあった場合等に減額される。</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在施設整備中だが、計画は順調に進行している。</li> <li>社会インフラにおけるアベイラビリティ・ペイメント方式の事業としては大規模であり、本事業が成功することにより、他の事業においてもアベイラビリティ・ペイメントの導入が進むことが期待されている。</li> </ul>



（出所：UC MERCED webサイト）

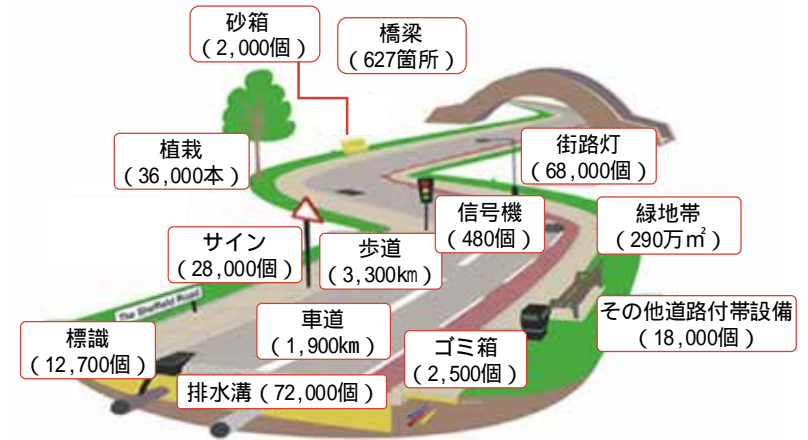


## 【参考事例】 英国（道路）

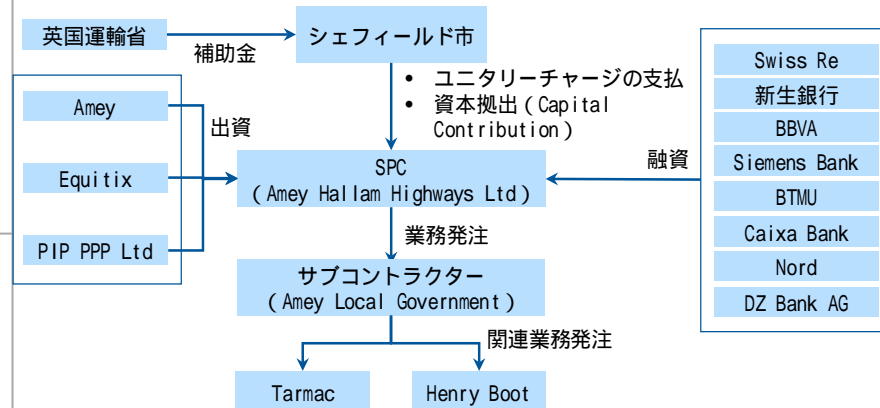
### Street Ahead

総延長距離約1,900kmの車道、3,300kmの歩道、627箇所の橋梁、さらにそれらに付帯する道路関連設備・工作物等の更新、維持管理等を一体的に民間事業者にもつねる事業である。

発注者	シェフィールド市
事業規模	19.5億 £
事業手法	PFI サービス購入型
事業期間	25年間（2012年事業契約締結） 当初5年を重点投資期間（Core Investment Period）とする。
実施の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の管理状況が極めて悪く、改善が求められていた。複数手法の比較検討およびVFM評価の結果を踏まえてPFIを導入することとした。</li> <li>多くの施設・設備の維持管理等を一体的に民間に委ねることにより、業務の効率化や、（複数の委託を行う場合と比較した）管理責任の明確化が図られている。</li> </ul>
支払方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>市からSPCに対して毎月ユニタリーチャージが支払われる。サービスのパフォーマンスが既定の水準に達しなかった場合、ユニタリーチャージの減額措置が講じられる。減額の対象となる項目は、事故等への対応から、清掃の実施状況まで721に及ぶ。</li> <li>これらを含む支払方法の決定にあたっては、調達過程において実施された約3年にわたる競争的対話における議論をもとに決定された。</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFIで実施することにより早期の道路状況の改善が実現された。</li> <li>運営リスクを民間と適切に分担することによりVFMが確保できた。</li> <li>減額の仕組みにより事業者がパフォーマンスを向上させるインセンティブになり、結果としてよりよいサービスが提供できるようになった。</li> </ul>



砂箱：凍結防止剤等を設置するために道路脇に置かれている箱。  
 （出所：同事業 事業契約書 をもとに作成）



## 【参考事例】 英国（学校）

### PSBP Hertfordshire, Luton & Reading School

7つのセカンダリースクール の設計、建設、資金調達および維持管理を行うPF2事業。

Priority School Building Programme (PSBP)の一環として、複数施設をバンドリングし実施されている。

<b>発注者</b>	教育省内機関（ESFA：Education & Skills Funding Agency）
<b>事業規模</b>	3.2億 英 鎊
<b>事業手法</b>	PF2 サービス購入型
<b>事業期間</b>	約27年間（2015年事業契約締結）整備1.5年、維持管理25年
<b>実施の経緯</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PSBPは、44億 英 鎊（約6,303億円）の予算を投じて実施されている学校施設の建て替えプログラムであり、その中でPF2の対象となる46校が5つのグループ（Batch）にバンドリングされている。</li> <li>バンドリングの範囲については、「各グループの事業規模が民間にとって魅力的であり、その結果競争性が高められること」および「地理的にまとめることが効率的であること」を条件として検討した。</li> </ul>
<b>支払方式</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ESFAからSPCに対して毎月ユニタリーチャージが支払われる。サービスのパフォーマンスが既定の水準に達しなかった場合、ユニタリーチャージの減額措置（最大25%）が講じられる。例えばエレベーターの故障が定められた期間内に復旧しなかった場合等も減額対象となる。</li> <li>これらの条件の決定にあたっては、ブートキャンプと呼ばれる約3週間の集中対話期間を設けるなど、積極的な官民対話が行われている。</li> </ul>
<b>効果</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヒアリングにおいては、PF2とすることでVFMが出たことが一つの成果であるとの意見があった。</li> <li>また、早急な学校施設の改修が求められていた状況下において、本事例では5つの学校が、PSBPでは合計46校というまとまった数の施設の更新が実現されたことも成果の一つである。</li> </ul>

Bishop's Hatfield Girl's School



Goffs Academy



Kings Langley School



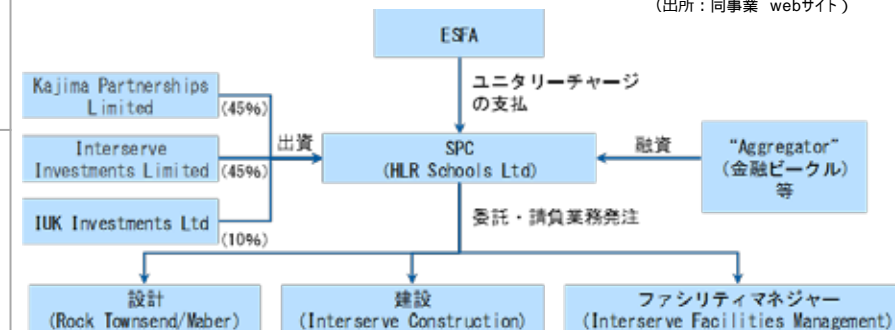
Longdean School



Stopsley High School



（出所：同事業 webサイト）

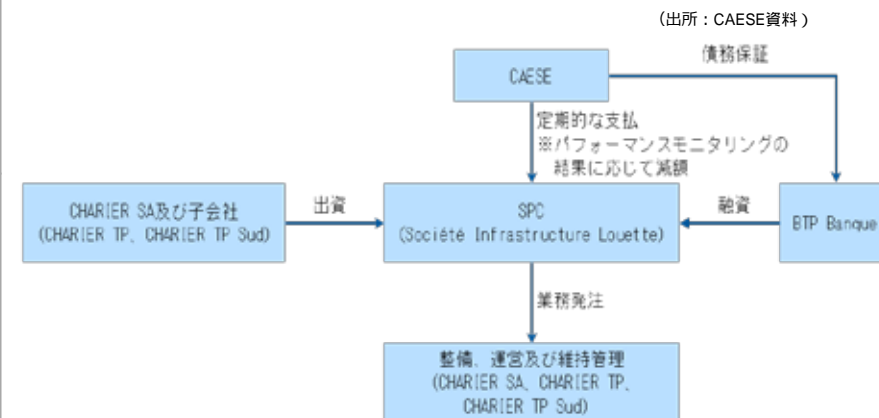


## 【参考事例】 仏国（道路）

### Etampesバイパス整備事業

市街地から工業地帯へのアクセス道路（バイパス）約2kmの整備、運営および維持管理を行う事業。  
 民間事業者は、資金調達、道路の敷設および維持管理等を実施する。

発注者	CAESE (La Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud-Essonne) 市町村連合
事業規模	450万€
事業手法	官民協働契約
事業期間	建設期間 + 20年間（2016年事業契約締結）
実施の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>直営、コンセッション、官民協働契約のうちいずれの手法が最適であるか評価を行い、官民協働契約での事業実施を決定した。</li> <li>入札公告の後に第一提案を受け、それをもとに約1年の期間をかけ競争的対話を実施した。対話のプロセスにおいて、コスト、技術、事業実施による効果（経済効果、地域雇用の創出、失業者対策等）等、内容をより良いものにするよう協議を行った。</li> </ul>
支払方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政は、毎年合意した金額を民間事業者に支払うが、パフォーマンスに応じたモニタリングの結果によってペナルティが課される場合がある。</li> <li>維持管理段階においては、個別の維持管理業務の水準のほか、維持管理作業中の交通への影響、中小企業の活用、失業者の雇用促進等に関する条件もモニタリングの対象となっている。</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間による技術提案を踏まえた結果、当初1,000～1,200万ユーロとしていた予算が450万ユーロまで低減された。麻の活用（従来の道路の整備費と比較して25%～30%の節約が可能）により道路の舗装厚が従来の1/2となったこと等により、コストダウンが図られた。</li> <li>運用状況に関しては、現在、1日あたり約1,000台のトラックが走行しており、当初の予想を大きく超えた利用がなされている。</li> </ul>



## 【参考事例】 仏国（学校）

### セーヌ・サンドニ（Seine Saint Denis）県中学校整備事業

地域内の3つの中学校の整備・維持管理事業。Livry-Gargan（リヴリー・ガルガン）市、Montreuil（モンルイユ）市、Aulnay-sous-Bois（オルネー・スー・ボワ）市の校舎、体育館、住居部分、校庭等が対象となっている。

発注者	セーヌ・サンドニ県
事業規模	9,500万€
事業手法	官民協働契約
事業期間	22年間（2016年事業契約締結）整備2年、維持管理20年
実施の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>県は、2014年、24校の改築と11校の新築をして中学校の近代化を図る、le Plan Ambition Collège（中学校野心的計画）を発表しており、同計画の一部として、本事業が実施されることとなった。</li> <li>事業実施にあたっては官民協働契約の手法を活用することとし、3校一体となった事業者募集を実施した。</li> </ul>
支払方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>県は、建設段階で建設費全体の約86%（事業費全体の60%）を支払う。この支払は、建設許可申請の2カ月後、工事開始時、外壁屋根完成時、引き渡し数週間前のタイミングでなされる。</li> <li>維持管理期間は、県はSPCに毎年約272万€（付加価値税込）を支払うが、モニタリングの結果によってペナルティが課され減額となる場合がある。維持管理業務水準未達のほか、中学校が使用できなくなった場合もペナルティの対象となる。</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>老朽化が進んでいた学校施設の再整備に関して、複数施設をバンドリングし、民間資金を導入することにより、早期の実施が可能となった。</li> <li>また、民間に施設の完工リスク等を適切に移転したことにより、コストオーバーラン、タイムオーバーラン等が発生しなかった点、民間ノウハウの導入により事業費の削減も実現された。</li> </ul>



（出所：Rapport d'évaluation préalable à la passation d'un contrat de partenariat, département de Seine Saint Denis）

