

オーストラリア・インフラマップ

2014年3月

ジェトロ・シドニー事務所

本報告書に関する問い合わせ先：

ジェトロ・シドニー事務所

住所：Level 19, 39 Martin Place, Sydney NSW 2000, AUSTRALIA

TEL：+61-2-9002-6200

インフラ・プラントビジネス支援課

住所：〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32 アーク森ビル

TEL：03-3582-5542

【免責条項】ジェトロは、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、一切の責任を負いません。これは、たとえ、ジェトロがかかる損害の可能性を知らされていても同様とします。

概況

1) オーストラリアのインフラプロジェクトの概要

オーストラリアのインフラプロジェクトは、1980年代のシドニー・ハーバートンネルなどのプロジェクトを先駆けとして、20年以上前からインフラ整備に民間部門が活用されており、2000年代初頭から官民共同(PPP)モデルを優先的に採用するようになった。政府は、異なるセクターの幅広いインフラプロジェクトにこのモデルを利用している。今日までの主なインフラプロジェクトとしては、以下の分野があげられる。

- 社会資本建設 – 病院、学校、刑務所、上下水道、コンベンションセンター
- 交通インフラ建設 – 道路、鉄道、ライトレール

オーストラリアにおける主要インフラ整備においては州政府が大きな役割を果たしており、ビクトリア州及びニューサウスウェールズ(NSW)州政府が先進的な役割を果たし、また近年では南オーストラリア州政府、西オーストラリア州政府が積極的に進めている。

世界金融危機以降、オーストラリアのインフラ整備に対する環境は大きく変化している。州におけるインフラ整備の最近の傾向は以下の通り。

- ✓ これまでのインフラ市場参加者は現地の投資家や建設会社が主であったが、最近では多くの主要な国際プレーヤーが市場に参入(例. Bouygues Construction、三菱東京UFJ銀行、Canadian Super funds)。
- ✓ これまでのコンソーシアムはスポンサーとなる投資銀行が主導していたが、今では建設会社と投資家がプロジェクトを主導し、政府と交渉。
- ✓ 持分及びノンリコース・ファイナンスを利用し、プロジェクト向けに特別目的会社 SPV を設立
- ✓ 最近では多くの大規模インフラ資産が証券化され、市場で流通(例、多くの学校建設プロジェクト、Royal North Shore Hospital 及び 7 億豪ドルの都市横断トンネル)
- ✓ 多くのインフラ資産が財務問題を抱えている。特に金融危機以前の債務構造によるプロジェクト、及び/あるいは、通行料収入にリスクのあるものに顕著である。
- ✓ インフラの取引価値を高めるために、州政府は自身の財務チームのインフラプロジェクトに技量を向上させるための投資を行っている。
- ✓ 財務構造がより保守的 – 償還期の短縮、低いギアリング設定、高い借入契約条項及び価格設定
- ✓ 最近のプロジェクトでは、州毎に多様なモデルを使用し、連邦政府の資金投下モデルにより投資対効果を高めている。
- ✓ オーストラリアのインフラ産業にスーパー・アニュエーション・ファンドが積極的な投資を実施。

2) プロジェクトについて連邦政府と州政府のアプローチ

(1) 連邦政府

防衛調達契約及び国家規模のいくつかのプロジェクト(例、国家ブロードバンド・ネット)は例外であるが、オーストラリアのインフラ整備は各州が責任を負い、連邦政府の各部門が、個別に政策提言を行い、重要なプロジェクトについては州に資金を提供する。連邦政府はプロジェクトを重要と判断すると、通常はプロジェクトに資金を提供し、年間予算に詳細が盛り込まれる。

①主要部門

Infrastructure Australia (IA) (<http://www.infrastructureaustralia.gov.au/about/>)

IA は、政府の主要なインフラ整備アドバイザーとして 2008 年に設立され、州を横断するインフラ建設により包括的な開発のアドバイスを提供する。その主要な責務は、州政府、投資家及びインフラ所有者に向けて、以下の諸項目を含む幅広い課題に対するアドバイスの提供にある。

- ✓ 現在及び将来のオーストラリアのインフラ需要
- ✓ インフラ投資の資金調達方法
- ✓ 政策、価格及び規制、またその投資及び建設効率、インフラの運営、国家インフラネットの使用に対する影響

IA は州政府が幅広く適用できるガイダンス資料を提供し、これには PPP プロジェクト(社会及び経済インフラを含む)向けの標準化した商業原則が含まれるが、個別の州毎に異なるアプローチで実施されることもある。

インフラ及び地域開発省(The Department of Infrastructure and Regional Development)

(<http://www.infrastructure.gov.au/department/about/about.aspx>)

インフラ及び地域開発大臣に主要な政策提言を行い、オーストラリア政府のために多様な計画を提供する。主に輸入許可、航空関連の承認、地域の経済開発と持続性強化のためのサポート計画の作成、地方政府の能力強化など、許認可関連及び直接サービスを提供する。

②予算の概要

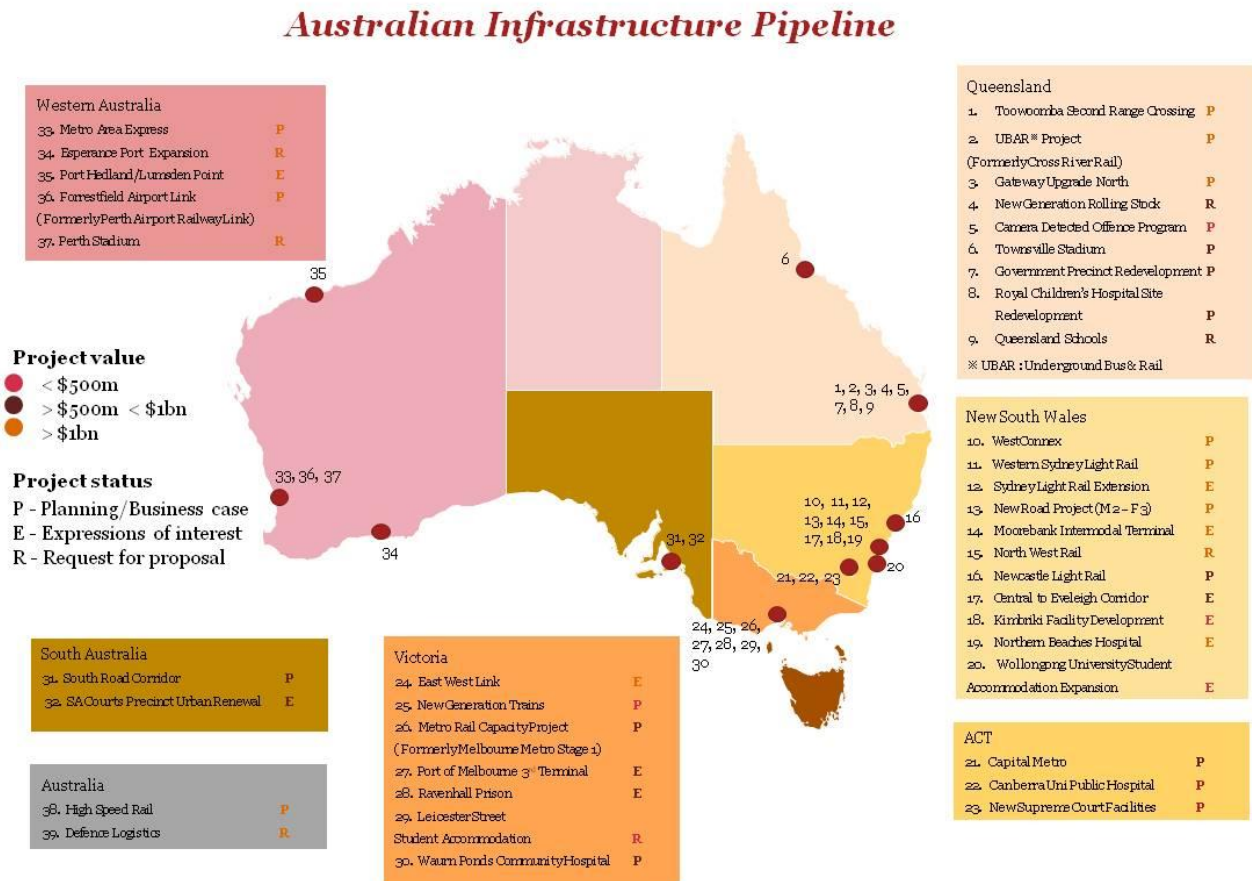
連邦政府財務省は、国家予算を作成する。予算には主要インフラ建設に使用される詳細な将来予算が含まれる。予算が配賦される主要インフラは以下の通り。

- ✓ 連邦政府は国家建設計画に 360 億豪ドルを投資; これには Melbourne Rail Capacity Project、ブリスベン UBAR Project、シドニーの F3-M2 Motorway、クィーンズランドの Gateway Motorway upgrade 及び Westconnex などの各インフラ建設が含まれる。
- ✓ Melbourne Rail Capacity Project プロジェクト(30 億豪ドル)及びブリスベンの UBAR Project プロジェクト (7 億 1500 万豪ドル)など主要都市交通鉄道プロジェクト
- ✓ 都市道路交通への投資、例えばシドニーの WestConnex motorway(18 億豪ドル)、ブリスベンの Gateway North upgrade 道路の更新 (7 億 1800 万豪ドル)、メルボルン M80 環状道路拡張(5 億 2500 万豪ドル) アデレード South Road upgrade (4 億 4800 万豪ドル)
- ✓ 地域交通への投資、例えば Bruce Highway 及び 10 年以上にわたるタスマニアの Midland Highway 高速道路

- ✓ より多くのローカル自治体、議会および国家間のブロードバンドネットワーク構築のために、1290 万豪ドルが投資

(2) 州政府

州政府は、オーストラリアにおけるほとんどのインフラプロジェクトを担当する。個別の州政府は、調達プロセスを実施するために設立したすべての PPP 案件向けに財務チームを設置しており、特定の部局(例、NSW Health が Northern Beaches 病院のプロセスにアドバイス提供)がこのチームをサポートし、プロジェクトの技術報告の作成に協力する。次の図は、州別の現在のプロジェクト一覧。



すべての州では年次予算を作成し、そのプロセスは通常、現行の収入及び費用に基づいた将来年度の見積りから始まる。5年間の将来見積りは財政の主要事項であり、連邦政府はこれに沿って全体的な予算政策の一部である優遇政策の優先度を考慮する。

将来のインフラ支出の配分は、全体の予算方針プロセスに組み込まれている。予算の承認が下り、来るべきインフラプロジェクトが州政府の優先項目に挙げられ、5年の予算期間の支出見積りに基づいて、スケジュールが立てられる。

各州のインフラ支出規模は、資金調達の可能性と州政府の必要性による。プロジェクトによっては、連邦政府の追加予算がつき、インフラプロジェクトがより明確となる。最近では、州は格付会社の信用格付維持の問題に直面しており、信用格付に影響するようなプロジェクトに対して州政府はプロジェクトへの投資に躊躇する。

インフラ建設の情報提供及びそのスケジュール作成の全体的な責任は、各州の各部局が担当する。インフラプロジェクトの方針を作成する部局と、建設担当の部局は同じとは限らない。各州でインフラ関係を担当する部局と、現行予算の要点を以下に概説する。

①ニューサウスウェールズ州(NSW)

Infrastructure NSW は、NSW のインフラプロジェクトの優先方針を決定する。最近、20年の州のインフラプロジェクトの方針を作成し、これが2012年9月にNSW首相に提出され、2012年10月3日に公表された。これには、2013/14年度の州の主要インフラ計画及び主要プロジェクトと必要資金が概説されている。

年次予算には州のインフラプロジェクトが含まれており、次の5年間におけるNSW政府が資金を提供する主要インフラプロジェクトの優先度が示される。2013/14年度予算には、約600億豪ドルのインフラ建設が含まれる。NSW州の予算書は公開されている。2013/14年度予算に関するインフラ関係の内容は以下の通りであり、2016/17年度までの4年以上にわたる期間のインフラプロジェクトは597億豪ドル。

予算に盛り込まれた計画は:

- ✓ 電力部門への経費削減
- ✓ 道路、公共交通、病院及び学校など一般政府部門の経費、支出増加
- ✓ 将来4年にわたる州の資金拠出は平均90億豪ドル、2012/13年度からの4年間に比べて39%増
- ✓ 主要投資は公共交通向け: 鉄道向けの見積は100億豪ドル
- ✓ North West 鉄道の総投資の見積は83億豪ドルで、2019年に開通予定。
- ✓ WestConnex の33キロ路線及びF3とM2プロジェクトは、Botany 港民営化を担保としたファンドで資金手当てした予算に組込まれている。その資金はインフラ基金(Restate NSW)設立に用いられ、現在は47億豪ドルの規模。
- ✓ F3及びM2間のもう一つのリンク路線向けの民間プランは、政府が行う民間からの提案評価プロセスにおいて第3期に予定されている。第3期評価向けに州予算がつけられ、Restart NSW ファンドから4億豪ドル拠出。

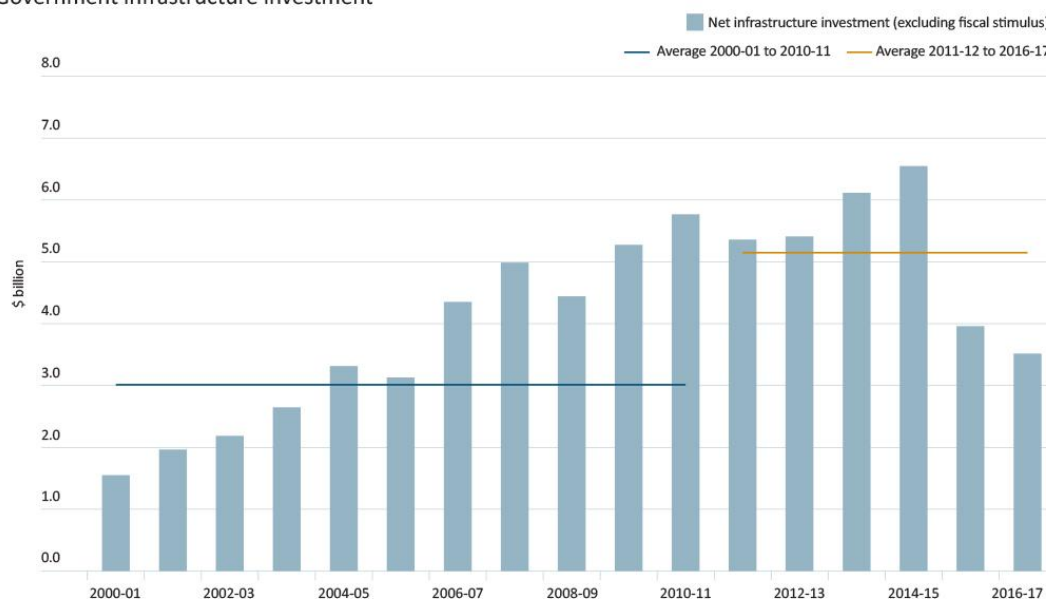
②ビクトリア州

財政金融局(The Department of Treasury and Finance)は州予算を作成し、交通・都市計画及び地域インフラ部門と共にインフラ建設のための情報を提供する。州政府は、現在の州内総生産(Gross State Product)に合わせてインフラ投資額を決定する方針で、現在の投資額は州内総生産の1.3%に設定されている。

ビクトリア州予算書は公開されており、2013/14年度予算のインフラ関係の内容は以下の通り。

- ✓ 2013/14年度の一般政府部門投資は道路、公共交通、医療、学校及びその他インフラ建設で、見積総額は61億豪ドル。

Government infrastructure investment



Source: Department of Treasury and Finance.

- ✓ ビクトリア州において、2013/14 年度に実施中及び開始した公共部門投資プロジェクトの価値は、一般政府部門及び公営非金融会社(PNFC)双方のプロジェクトを含め 480 億豪ドルを超える。
- ✓ 現在のインフラ投資は以下の通り: New Bendigo Hospital へ 6 億 3000 万豪ドル、Box Hill Hospital 再開発に 4 億 4800 万豪ドル、Victorian Comprehensive Cancer Centre(VCCC)に 10 億豪ドル、Geelong Hospital の改良に 9300 万豪ドル、Frankston Hospital 救急部門の再開発及び入院サービス拡張に 7600 万豪ドル、Echuca Hospital 病院の再開発に 4000 万豪ドル、M80 Ring Road に 12 億豪ドル、学校新設及び既存学校改善に 4 億 800 万豪ドルを投資。
- ✓ 将来の投資予定: Waurn Ponds Community Hospital に 5000 万豪ドル、新しい 40 の地域車両 2 億 6100 万豪ドル、2011/12 年度からの Ravenhall Prison 向けに 7 億豪ドル以上の投資、East West Link –第 1 期は 60 から 80 億豪ドルのプロジェクト、学生宿舎新設に 2 億 300 万豪ドルの投資計画、メルボルン港プロジェクトに 16 億豪ドルを投資する予定。

③クィーンズランド州

公共インフラプロジェクトの投資計画策定は Projects Queensland が担当する。州で予算化されているプロジェクトは以下の通り。: Toowoomba Second Range Crossing, Royal Children's Hospital Site、Government Wireless Network、Queensland Schools Project、New Generation Rollingstock。

インフラ投資の全体的な方針は予算に詳細にされていないが、プロジェクト別に各セクターにおいて概要が示されている。

④西オーストラリア州

財政当局は、将来期間の計画投資総額を見積り、2013/14 年度の 75 億豪ドルを含めて予算総額を 269 億豪ドルとしている。財政当局は、州開発局などの部門との議論を通じて、将来の予定期間におけるインフラプロジェクトの予算見通しを立てている。

予算には 2013/14 年度の交通機関投資 17 億豪ドルが盛り込まれる。これには、今後 4 年間で約 19 億豪ドルを投資する Metro Area Express(MAX)の 4 億 3200 万豪ドル、及び 4 年間で 18 億豪ドルを投資する空港連結鉄道(Forrestfield Airport Link)向けの 1 億 7400 万豪ドルが含まれる。

⑤南オーストラリア州

都市計画、交通及びインフラ局が南オーストラリア財政部門と共に 2013/14 年度予算を公表したが、これには将来の大規模開発計画として、以下の2つの計画が盛り込まれている。

- ✓ Courts Precinct 都市再開発プロジェクト –サイト調査に 200 万豪ドルの予算措置、およびプロジェクトの価値評価を 8 億 9600 万豪ドルとして関心表明(EOI)の提出を求める
- ✓ 南北道路の整備: South Road Upgrade 南部道路の改修- Torrens 川までの Torrens Road 3.7 km の改修

⑥タスマニア州

エネルギーと資源インフラ局が TasCorp と共にインフラプロジェクトの優先順位を決定する。現在、入札は行われていないが、将来4年にわたり14億豪ドルの投資が予定される。主要な投資計画は、道路、医療及び教育向けで、2013/14 年度に 3 億 5000 万豪ドルが予算措置されており、既存プロジェクトは 1 億 6340 万豪ドルで、道路更新に用いられる。

3) 制度および規制

入札についての制度及び規制はプロジェクト別および州別に異なるが、多国籍企業がインフラ市場に参入するに当たり注意すべきプロセスがある。入札プロセスを通じて、インフラプロジェクトに重要な手続及び規制は以下の通り。

入札についての制度及び規制はプロジェクト別および州別に異なるが、多国籍企業がインフラ市場に参入するに当たり注意すべきプロセスがある。入札プロセスを通じて、インフラプロジェクトに重要な手続及び規制は以下の通り。

- ✓ Project Probity Regulations :すべてのオーストラリアのプロジェクトには Probity Regulation が設けられており、これを理解し遵守する必要がある。一般的には、プロジェクトの全過程に誠実規定が遵守されるかを確認する Probity advisor がいる。
- ✓ パブリック・セクター・コンパレーター (PSC): PSC は、州によるインフラ資産を取得するためのコスト計算。オーストラリアのプロジェクトでは、しばしば事前に決定された PSC に適合することが求められる。PSC は、州にとって財務的な費用対効果を決定するものだが、プロジェクトの期間に PSC に適合しない場合、プロジェクトの競争入札において、州は最良及び最終オファー (BAFO の訳はありますか) 段階に入る。
- ✓ 信用あるパートナーとのコンソーシアム: いずれのプロジェクトでも能力あるパートナーとの提携は重要である。
- ✓ 税制及び会計処理へのアドバイス: オーストラリアのインフラプロジェクトにおいて、会計及び税制の評価が行われる。多国籍企業は、オーストラリアの税制と会計制度を理解し、政府の要求及び現地の規制要求を満たすよう、適切にその提案を調整する必要がある。

また、いずれのプロジェクトでも可能というわけではないが、政府は通常オフ・バランス・シート化できるプロジェクトを優先し、以下の項目が求められる。

- ✓ 財務能力の明確化: 財務能力はオーストラリアのプロジェクトでは重要な評価項目であり、提案において、必要とされる財務能力及びプロジェクト実施のための財務サポートを明記し、政府に安心感を与えることが重要となる。十分な資金力を有していない場合は、親会社の保証（可能であれば）が提案の資金力強化に用いられる。
- ✓ 書面による提案: 提案文書及び個別入札に関する文書化への対応が必要で、併せて以下の事項が求められる。
 - 主要な会社が有する価値を決める要素の概要を説明し、これを評価基準に適合させる
 - プロジェクト実施のための確実な技術的及び資金的な能力/ 対応可能性を明記
 - 簡潔で説得力があり、ユーザー・フレンドリーなプレゼンテーション
 - 政府への提案書説明文書を作成

連邦政府はプロジェクトの入札を Austender ウェブサイトで行う。現在のすべての契約、今後のプロジェクトがこのサイトにアップされている。

(1) 申請手続き

プロジェクト申請を提出するには、以下の二つの手続がある。

1. 政府の公開入札プロジェクトへの提案書提出
2. 民間からの提案の提出

① 政府のプロジェクト公開入札

オーストラリアのインフラ建設では、政府のプロジェクト入札が主要な方法である。この報告書に記載したプロジェクトは、すべて入札手続きによって実施される。政府のプロジェクト入札は、一般には以下のプロセスで実施される。

- ✓ 投資対効果検討書

期間: 不定 – (この段階からプロジェクトへの参入が必要)

多国籍企業にとっては、コンソーシアムは通常、早くから組成されるので投資対効果検討書(business case)段階のプロジェクトに注意する必要がある。多国籍企業は、どのプロジェクトでも適切なオーストラリアのパートナーとチームを組むことが推奨され、またどの政府の Market soundings にも積極的に参画することが推奨される。

- ✓ 関与表明(Expression of Interest, EOI)

期間: 2 から 4 ヶ月

関与表明の作成、公表及び提出により、プロジェクトの資格審査前の参加者を決定するプロセスで、通常は、すべての参加者に開放されており、登記者に入札資料が提供される。コンソーシアムでは、その後の入札段階(Request for Tender Phase、RFT)に入る一次選考のために、入札回答の提出が求められる。

- ✓ RFT の作成及び公表、応札及び評価

期間: 6 から 9 ヶ月

RFT 段階では、プロジェクトの技術面、ビジネス面及び財務面の詳細を記述した入札資料が政府により作成、公表され、応札者はこれに解答する必要がある。一次選考を通ったコンソーシアムが公表され、所定のスケジュールで応札資料を提出することが求められる。

必要があれば、政府はすべて或いは一部のコンソーシアムを最良最終提案 (BAFO) 段階に進めることを選択する。そうでなければ、適格な応札者を指名する。

- ✓ BAFO – 場合によって

期間: 3 から 6 ヶ月

最良最終提案は残ったコンソーシアムと政府の間で実施される。これは結論に至るまでの最終提案の交渉プロセスで、これは誘致と条件交渉に関わってくる。その後、適格な応札者が指名される。

- ✓ ビジネスのクローズ – 契約締結

期間: 1 から 2 ヶ月

- ✓ 財務クローズ – プロジェクト資金調達の終了

期間: 1 から 2 ヶ月

②民間からの提案

州政府としては、必要とされる主要なインフラについて費用対効果が認められる場合、民間からの未承諾提案を受け入れる用意がある。こういった提案は、政府入札と同じ条件で評価される。民間からの提案提出のために、NSW 州政府の内閣府では手続を文書化している。ただし、ほかの州では文書化は行われていない。しかし、どの州でも費用対効果のある提案はすべて受け入れる用意がある。

(2) インフラプロジェクトの重要な注意点

オーストラリアのインフラ市場への参入に成功した多国籍企業から、以下のような多くの重要な傾向が見えてきており、これを多国籍企業のビジネス戦略に組み込む必要がある。

- ✓ 現地情報、とくに現地の許認可、ライセンス、環境問題、労働問題、廃棄物撤去、仮設工事の実施などについて知識があることを見せる。
- ✓ インフラプロジェクトに成功するには現地におけるパートナーが特に重要。パートナーは、特に特定の技術と経験を有する「小規模」な現地建設会社との協力、あるいは工期と財務リスクを分担できる大手建設会社などがありえる。
- ✓ 早期の準備と関与– オーストラリアでは初期のプロジェクト公表及び計画から調達まで、しばしば時間がかかる。コンソーシアム(および一般的にスポンサー、投資家、建設会社、運営会社を含めて)は最も初期に組成される。オーストラリアでプロジェクトに参加するには、多国籍企業はできるだけ早急に、かつプロジェクトの公表からすぐにコンソーシアムのパートナーを識別しておく必要がある。
- ✓ 海外での信用は評価されない– 海外での信用、会社規模或いは資金力は、プロジェクトを落札、さらには一次選考に残るためにも頼りになるとはいえず、政府のプロセスは、手続を厳格に守り、評価基準を適用–

入札に成功するには、現地の十分な情報とプロジェクトの特定の知識、能力と実行可能性を強調する必要がある。

- ✓ 現地市場の重要な情報発信と相互交換にフォーカスしたマーケティング戦略の策定。これにはウェブサイトの改善、業界団体のスポンサーシップ、ロビー団体への加入、代理人、業界イベントの代表、ネットワーキングなどがある。
- ✓ 競合他社と比較して、技術力及び経験の正直で比較可能な評価。
- ✓ 産業と目標とするプロジェクトについて、主要なエリアを識別。
- ✓ 必要なリソースと確信技術におけるギャップを識別、技術提携を実施。

全体的な提案書を作成するに当たり、応札者は州政府にとって調達過程を通じた主要な価値を決める要素に注意する必要がある。調達過程により州政府に以下の価値が派生すると考えられる。

- ✓ 全体的なリスク低減
- ✓ コストと時間を含めた建設リスクの移転
- ✓ PPP プロジェクトは、プロセスのサイクル全体にわたるコストにソリューションを提供
- ✓ 政府は固定の契約及びサービス支払いにより、予算の不確実性を回避

提案された政府契約構成及び利益は、政府が評価する。提案された契約構成からの重要な変更は、州政府の費用対効果を改善しない限り、提案書採択に重要な影響を与える。

(3)公開入札情報

オーストラリアのインフラ市場に参入するに当たり、州における共通のプロセスについて、多国籍企業は注意する必要がある。インフラプロジェクトについて、入札過程で注意すべき重要なプロセスは以下の通り。

- ✓ 事前登記: 関心表明(EOI)を受理するため、プロジェクトによってはコンソーシアムの事前登記が必要。登記は特に重要。
- ✓ マーケット・ブリーフィング: 政府はしばしば主要な価値を決める要素を明らかにするために、マーケット・ブリーフィング実施。
- ✓ 外国出資者の問題: プロジェクトで落札したコンソーシアムに所有権が付与される場合、外国所有権法により、特定の資産について外国コンソーシアムの所有を制限される可能性がある。オーストラリアのローカル会社をパートナーにすることで、政府は提案書を考慮する可能性が高まる。

以 上