ニュージーランド・インフラマップ

2014 年 3 月

ジェトロ・オークランド事務所

本報告書に関する問い合わせ先：
ジェトロ・オークランド事務所
住所：Level 10, BDO Tower, 120 Albert Street, Auckland, NEW ZEALAND
ＴＥＬ：+64-9-379-7427

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。

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

概要

1) ニュージーランドのインフラ事情

ニュージーランドのインフラは、政府と民間事業者が連携し、所有および運営を担っている。教育や公営住宅といったセクターは政府がほぼ独占で提供しているが、電気通信など他のセクターは民間事業者がそのほとんどを所有・運営している。

各国政府と同様に、ニュージーランド政府も経済成長プランの一環として新しいインフラ整備の必要性を認識しており、新しい公共資産に投資しつつ、国にとって価値のある民間資産へのさらなる投資を促進する環境を作り出そうとしている。これには、物流の効率性や通勤通学の利便性向上を目的とする主要な交通網の整備、経済発展を促すコンベンション・センターなど新しい資産の開発、学校などの公共・公益施設の質向上が挙げられる。

ニュージーランド最大の都市、オークランドは、人口増加率も最大で、将来の人口増の 60%がオークランドに集中すると予測される。それにともない中央政府およびオークランド市が目指すインフラ整備には、それに見合う規模の大きな投資が必要とされている。オークランドに加え、2010 年と 2011 年の震災による被災地クライストチャーチの復興が国にとって最優先のプロジェクトとなる。これには政府および民間事業者から 400 億 NZドルの投資が必要とされる（2012 年の GDP 約 24 %）。

政府には、すべてのセクターにわたって戦略的なインフラ整備の調整を担う ナショナル・インフラストラクチャー・ユニット（NIU）[1] が置かれている。2011 年、NIU はナショナル・インフラストラクチャー・プラン（National Infrastructure Plan）[2] を発表した。これは全国のインフラの現況、新規投資の見通しや分野横断的な問題解決のための主な運用プログラムといった内容を提示している。同プランは 2014 年に次版の発表を予定している。それまでの間、NIU は年一度の更新情報を公表すべく、2011 年発表の計画に対する進捗状況について調べている。

政府が重視するポイント

- インフラ・プロジェクトへの資金調達を確約
  優先度の高いインフラ・プロジェクトに国有資産売却で得る収益を投入するため、政府は将来に向けた投資ファンド（Future Investment Fund）を設立した。ファンドは 50 億 NZドルから 70 億 NZドルの投資を見込んでいる。資金の一部はすでに灌漑事業と公共・公益施設への投資が決定しているが、残りは割り当てられていない。
- リソースコンセント認可手続きの簡略化に向けた資源管理法（Resource Management Act）の改定
  政府は、制度をより明確にし、費用を抑え、かつニュージーランドの環境基準が守られるよう、同法の改定案を提示している。同法の改定により、国としての方向性をより一層明確にするとともに、コンセント申請認可の手続きが合理化されることが期待されている。
- PPP（公民連携） を含むインフラ・ プロジェクトの調達と実施に導入する新たなアプローチ
  ライフサイクルコストが 2,500 万 NZドルを超える中央政府主導のインフラ・プロジェクトの実施については、PPP 方式の導入を検討しなければならない、としている。2012 年、ニュージーランド初の PPP 方式による 2 つのプロジェクトについて出資に関する最終合意が締結された。

[1] www.infrastructure.govt.nz

[2] www.infrastructure.govt.nz/plan

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

2) 政府調達の概略

中央政府は大規模なインフラ・プロジェクトへの資金提供を確約する前に、分析を目的とした投資対効果検討書の提出を求めている。これは、他国政府、英国やオーストラリアなどで使用されているのと同様のモデルに倣っており、収支や損益など費用に関わるさまざまな選択肢の分析、契約や会計処理、リスク分担といった商取引上のルールや戦略的な調達方法などが含まれている。

財務省は、公共セクター全体で投資対効果検討の分析において質に均一性をもたらすよう、Better Business Case Guidance という投資対効果検討の指針を作成した[3]。大規模プロジェクトの投資対効果検討書は、主な政府機関のウェブサイトで閲覧が可能となっている。

投資対効果検討書はプロジェクトの規模や複雑さにより、相応の政府機関が検討と承認を行う。つまり、小規模なプロジェクトは所管の担当大臣が承認し、大規模なものは、複数の政府機関が検討を行い、内閣が承認する、ということである。投資対効果検討書の承認後、調達を進めることが可能となる。

ビジネス・イノベーション・雇用省（MBIE）は、透明性のある一貫した公平な手続きが確実に進められるよう、中央政府の調達について規則を設定している。高価格の調達については、政府電子入札サービス（Government Electronic Tenders Service、GETS）と呼ばれるウェブサイトに入札公告情報を掲載しなければならない[4]。

政府調達規則の基準価格

- 10 万 NZドル以上の物品・サービス（GST を除く）
- 1,000 万 NZドル以上の建設サービス（GST を除く）

政府主導のインフラ調達はたいてい 2 段階で進められる。関心表明（Expression of Interest EOI）は広く一般から募集するが、その後選考に残った応札者に対してのみ提案依頼書（RfP）を提示し、詳細にわたる提案の提出を求める。

P5 の図には PPP 方式採用プロジェクトの主要なプロセスを示したフローチャートを表示している。

PPP 方式でプロジェクトが提案された場合は、財務省の PPP 担当チームが関与することとなる。PPP 担当チームは PPP に関連する標準的な契約、ガイダンスやニュージーランドの PPP 市場および専門知識の開発に責任をもつ[5]。同チームは、PPP のプロセスや条件において全体的な整合性を確保し、PPP プロジェクトを担当する関連政府機関に専門アドバイザーを送る。政府は PPP を費用削減よりもイノベーションを後押しする方式とみなしている。財務省および財務大臣は、国際企業の入札参加を積極的に推奨しており、それがニュージーランド市場に革新的なソリューションをもたらす、と強調している。

2013 年 8 月、地方行政大臣は、地方自治体が長期インフラ計画を確実に実施し、その他必要案件を合理化するための法改正を行った、と発表した。改正により、自治体にとっては、戦略的な資産管理計画を遂行し、30 年のインフラ戦略プランを自治体の長期計画の中に組み込むことが必須となる。[6]

---

[3] www.infrastructure.govt.nz/publications/betterbusinesscases

[4] www.gets.govt.nz

[5] www.infrastructure.govt.nz/publications/pppguidance

[6] http//www.beehive.govt.nz/release/local-government-planning-overhauled

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

3) ニュージーランドの PPP

ニュージーランドの PPP およびプロジェクト・ファイナンスの市場は比較的新しく、まだ成長途上の段階にあるが、国内初の 2 案件のプロジェクトで出資合意を締結し、著しい進展を遂げている。現在は、政府機関をはじめアドバイザー、資金提供者、建設業界も、PPP の標準的な契約と資金調達の仕組みに慣れ、詳しくなっている。

プロジェクト	純現在価値	出資合意締結
ホブソンビル・スクール	1 億 1100 万 NZ ドル[7]	2012 年 4 月
ウィリ 男性専用刑務所	8 億 4000 万 NZ ドル[8]	2012 年 9 月

現在進められている PPP プロジェクトには、道路・交通（ウエリントン北回廊 Transmission Gully 、クリフォード・ベイ・フェリーターミナル、国道 1 号線 ワークワース - プホイ区間）、学校（改修が必要な特定の学校）、刑務所（オークランド・イースト刑務所）がある。

次ページの図にあるように、ニュージーランドの PPP 市場では、プロジェクトの早い段階でコンソーシアムが結成されている。これは、PPP の主要パートナーとなりうる規模や能力を有する建設会社の数が少ないためである。しかしながら、初の PPP 採用 2 案件でコンソーシアムに参加しているいくつかの主力企業は、今後の PPP プロジェクトにおいても重要な役割を果たしつつある。注目すべきは、PPP 方式採用が期待されていたインフラ・プロジェクトのうちいくつかが、この数年で PPP 案件のリストから外れていることである。これは、従来型の設計、建設と運営（デザイン・ビルド・オペレート）のモデルがより適していると政府が判断したためである。

PPP 市場で今後注目すべきポイント

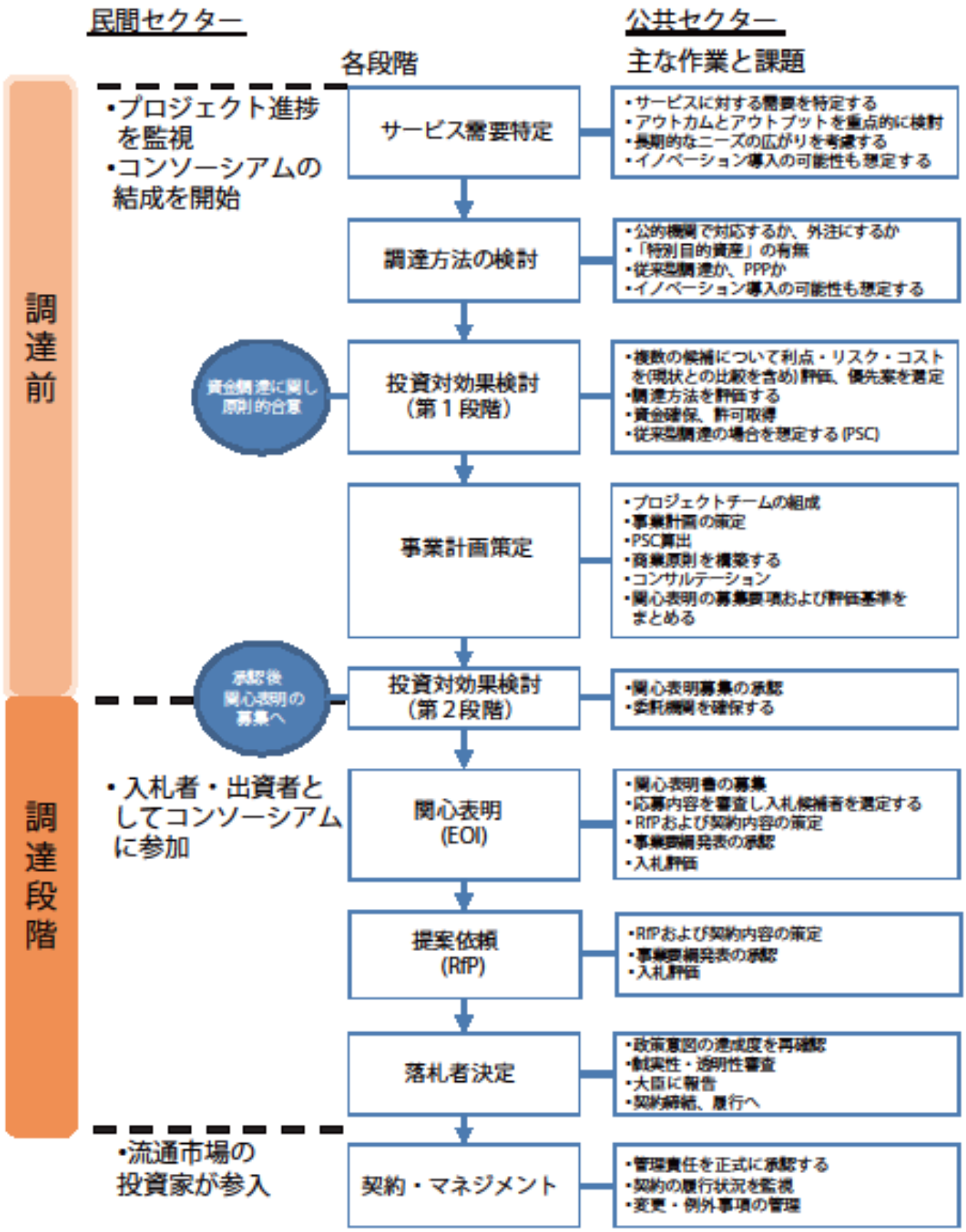
- 国際企業が規模の大きいプロジェクトに興味を示している。
- ほとんどの市場では請負業者など地元事業者の数が限られている点を考慮すると、早い段階で、プロジェクトのためのコンソーシアムを結成する手続きを開始することが重要である。
- ウエリントン北回廊（Transmission Gully）の PPP プロジェクトでは一定レベルまでの入札費用が補填される。ただし、同プロジェクト以外の道路整備に補填は予定されていない。
- 海外の事業体から資金提供がある場合、海外投資事務所（Overseas Investment Office）の許可を得る必要がでてくる場合もある。
- ニュージーランドの PPP 市場は発展途上にあるので、市場の微妙な差異を理解することが重要である。ニュージーランド市場の特質を適切に理解するには、現地を拠点にする法律や商業の専門アドバイザーを指名するのが有益である。
- プロジェクトに外国資本が参加する場合は課税対象かどうか査定することが重要。

[7] www.minedu.govt.nz/NZEducation/EducationPolicies/Schools/PropertyToolBox/StateSchools/Funding/SchoolPropertyPPP.aspx

[8] www.beehive.govt.nz/release/contract-signed-new-ppp-prison-wiri

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

PPPプロジェクトの主要なプロセス



Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

4) 大規模なインフラ整備計画のある主要地域

（1） クライストチャーチ

2010 年と 2011 年にカンタベリー地方を襲った地震はクライストチャーチ市と周辺地域に甚大な被害をもたらした。

クライストチャーチの復興には 400 億 NZドルの投資が必要と予測されている。これには、基幹的な公共インフラをはじめ、公共資産、商業施設および居住地の再建が含まれている。政府は 48 億 NZドルの資金提供を見込んでおり、これは民間主導のプロジェクトに必要な投資のかなりの部分を占めることになる。民間主導により資金がソリューションを後押しする、より多くの機会を提供することになる。

カンタベリー震災復興局（CERA）が再建の調整を図っている[9]。CERA はクライストチャーチ市（CCC）と緊密に連携し、クライストチャーチのインフラ整備に投資を促す役割を果たすクライストチャーチ・セントラル開発担当部（CCDU）を設立 [10]した。

2012 年に CCDU は 16 の基幹プロジェクトを含む再建案をまとめた。これら基幹プロジェクトには政府の資金提供が予定されているが、外部から資金調達の可能性もある。基幹プロジェクトには、コンベンション・センター、スタジアム、イノベーション施設や法務・緊急サービス施設などがある。これらおよび他のプロジェクトに関する詳しい情報は CCDU のウェブサイトで閲覧可能[11]である。

クライストチャーチの政府主導プロジェクト用に投資対効果検討書のテンプレートが用意されており、事業者が利用できるようになっている。政府主導プロジェクトは現在さまざまな実施段階にあるが、なかには積極的に市場に投資を求めているものもある。

（2） オークランド

オークランド市は今後 30 年間のビジョンとそれを達成するための要件を示すオークランド計画（Auckland Plan）を作成した[12]。中央政府は、条件付きながらオークランドの新しいインフラ・プロジェクトに 2013 年に 100 億 NZドルの資金提供を約束した。これらには、シティレイルリンク、ワイテマタ湾横断道路の増設をはじめ、大規模な道路整備プロジェクトが数多く含まれている。これらのプロジェクトは中央政府と地方自治体の財源を合わせた資金提供が予定されているが、民間投資を募る可能性もある。

政府はオークランドへのインフラ投資の意向を示してはいるが、政府からの出資が正式に確約されたわけではない。いずれにしても、プロジェクトに関わる建築・建設は 2020 年以降に開始されるとみられる。市は、ウォーターフロント・オークランドを通じ、将来ウォーターフロント地区がオークランドの経済成長を促す中心的な役割を果たすよう開発投資を計画した。現在ウォーター フロント・オークランドは一等地に展開するウォーターフロント開発に民間投資 10 億 NZドルを誘致すべく、その手続きに入っている [13]。

---

[9] www.cera.govt.nz

[10] www.ccdu.govt.nz

[11] www.ccdu.govt.nz

[12]www.aucklandcouncil.govt.nz/EN/planspoliciesprojects/plansstrategies/theaucklandplan/Pages/theaucklandplan.aspx

[13] www.waterfrontauckland.co.nz/Waterfront-Auckland/What-s-Next/Investment-and-Development-Plan.aspx

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

5) 主要セクター別の概略

本章では、ニュージーランドの主要なインフラについてセクター別に、投資に影響するキーポイントと現在の投資機会の概要を紹介する。

本章の情報は主に既存のインフラレポート、および一次調査から引用したものである。

５つの主要セクターは、電力、道路、鉄道、水、と公共・公益施設である。

（1） 電力

a. 市場構造

電力分野のインフラは、発電と送電の2つの主要分野に分けられる。

国有企業であるトランスパワー（Transpower）が全国送電網を所有・運営している。加えて、民間事業者が所有する小規模な地域配電網が数多くある。地域配電網に関わるプロジェクトは規模が小さいため、本調査の対象からは外されている。

送電分野は規制が非常に厳しく、すべてのプロジェクトは商務委員会の承認を得なければならない。さらに同委員会は、トランスパワーが各電力販売会社に請求する全国送電網使用料に規制をかけているので、さまざまな送電プロジェクトの投資収益へ間接的な影響を持っていることになる。

ニュージーランド国内には主要な発電事業者が5社ある。うち、メリディアン・エネジー（Meridian Energy）、ジェネシス・エネジー（Genesis Energy）、マイティ・リバー・パワー（Mighty River Power）の3社は国有、コンタクトエネジー（Contact Energy）とトラストパワー（TrustPower）の2社は民間である。マイティ・リバー・パワーは最近ニュージーランド証券取引所に上場したが、株式の51%は引き続き国が保有している。メリディアン・エネジーも2013年11月にニュージーランド証券取引所に上場した。これと同様に、政府はジェネシス・エネジーに関しても49%の株式売却を検討している。
主要発電事業者は電力の販売も行っており、これに数々の電力小売業者が加わる。

b. 投資動向とその機会

主要な発電プロジェクトは現在14件あり、うち8件は電力需要と価格の先行き不安を理由に保留となっている。これは南島南部のブラフにあるティワイ・ポイント製錬所の閉鎖に関する議論にも一部起因している。14件の発電プロジェクトのうち、6件が新規の風力発電プロジェクトである。2件の水力発電プロジェクトに関しては、風力発電の長期限界費用と比較すると財政的な実行可能性が低いため、現在保留となっている。

ティワイ・ポイントのアルミニウム製錬所はニュージーランドの全発電量の約13%を消費しており、閉鎖問題が電力需要の先行き不安を引き起こし、多くの発電プロジェクトの保留につながった。2013年8月、メリディアン・エネジーは製錬所の経営者との間で2017年までは操業を続けるという合意に至ったことを発表した。この合意の長期的な意味合いは十分にはわかっておらず、今後の電力部門への投資に影響することも考えられる。

送電インフラへの投資は過去20年間低調であった。新規の発電所は電力需要の大きい地域の近くに建設され、全国送電網の拡張や更新の必要性は低いと考えられたからである。しかしこの予測は外れ、老朽化する送電設備を交換・修復するための大規模な投資が必要となっている。2012年1月、商務委員会はトランスパワーが今後10年間に50億NZドルを投資して重要インフラのアップグレードを行う計画であることを発表した。[14]

[14] “Commerce Commission finalises input methodology for approving Transpower’s national grid spending”.Commerce Commission.31 January 2012.Retrieved 3 September 2013.

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

（2） 道路

a. 市場構造

公共の道路は国もしくは地方自治体の所有となっている。New Zealand Transport Agency（NZTA, ニュージーランド交通局）は国レベルの陸上交通計画 National Land Transport Plan（NLTP）および国道の維持管理を責務とするクラウン・エンティティ（日本の独立行政法人に近い組織）である。運営費は政府基金（National Land Transport Fund）で賄われている。同基金の資金源は、道路使用料 、燃油税、および政府である。NLTPは、政府から資金拠出を得るにふさわしい事業を立案するものである。
地方自治体は、地域の道路やバス・鉄道その他の公共交通サービスの開発、維持に責任を持つ。

b. 投資動向とその機会

政府は国にとって重要性の高い7つのプロジェクトを Road of National Significance として選定し、優先的に高規格化を進めている。いずれもニュージーランドでは特に人口の集中する5つの地域を対象とした国道整備計画であり、膨大な交通量を支えつつ、渋滞を緩和し、安全性を向上し、経済成長を促進することを狙いとしている。2013年から2016年にかけては、カンタベリー地方における陸上交通網の再建も優先的に扱われるが、復興費用は予算上かなりの負担となるため、陸上交通部門全般における資金および資材の分配に何らかの影響を及ぼすことが予想されている[15]。

Road of National Significance はいずれも今後10年以内に完了する予定で進められている。その多くは今後3年間、設計、合議、プランニングに注力する。Victoria Park Tunnel, Tauranga Eastern Link およびその他のプロジェクトの一部区間は例外的に着工済みである。

NZTA は最近、Transmission Gully highway （ウエリントン北回廊の一部、Road of National Significance に含まれる）の資金調達と建設をPPPで実施することを許可された。[16]NZTA は現在コンソーシアム候補を2つに絞り込んで交渉中である。 財務上は2014年半ばには決定事項がまとまると見られている。運輸大臣は、Transmission Gully の事業で金額に見合った価値が認められれば、国道1号線 プホイ～ワークワース区間の道路整備事業にPPPによる調達ルートを検討すると公言した。

通行料の徴収はまれだが、Tauranga Eastern Linkのような大規模な道路整備構想の資金援助を目的に実施される場合がある。道路建設を早めるには、通行料徴収は実現可能な選択肢と考えられている。しかしながら、陸上交通管理法（Land Transport Management Act 2003）に従い、通行料徴収は、無料で通れる別ルートがある場合に限り導入される。通行料収入は、建設費用の負担分として大きく割り当てられる。ただし、運輸省策定の基本戦略が打ち出している他の基準を満たさなければならない。

（3） 鉄道

a. 市場構造

鉄道はボリュームや重量のある貨物の輸送とオークランドおよびウエリントン近郊の通勤に利用されている。鉄道による国内貨物輸送は今後20年間で70%増と予測されている。[17]

国有企業のKiwiRail社は政府に代わり全国の鉄道インフラと車両の管理を担っている。同社は貨物輸送のほか、ウエリントン地方の旅客サービスを扱っている。オークランドの旅客サービスは現在 Veolia社の受託で運営され

---

[15] “Government Policy Statement on Land Transport Funding 2012/13 – 2021/22”.July 2011.
[16] Ibid.
[17] Rail.Ministry of Transport 7 May 2013.Retrieved 3 September 2013.

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

ている。同社の契約は2016年までである。KiwiRail は一企業としては自立不可能な財務状況にあり、政府に要請した資金は過去4年間で8億4,400万NZドルに達している。

地方自治体はNZTA およびKiwiRail と提携し、鉄道インフラ関連事業に参加している。近年の都市近郊鉄道事業は、中央政府による追加投資が必要な規模になっている。

b. 投資動向とその機会

道路渋滞を緩和するとともに、利用者により費用対効率の高い、環境に優しい交通手段の提供を実現するために、政府は鉄道セクターの開発促進を公約している。投資は、貨物幹線や車の代替手段として利用客が見込まれる都市近郊など、最も価値増大の期待できる路線に集まるであろう。

オークランドとウエリントンの近郊路線には政府が必要な資金を提供しており、プロジェクトが順調に進行している。オークランドでは、路線網をアップグレードする Project DART（Development Auckland's Railway Network）、総括制御方式（EMU Electric Mulitiple Units）に対応する電化を進めるオークランド鉄道電化プロジェクト、EMU車両購入に資金が投入されている。
ウエリントンでは、近郊鉄道網のアップグレードとEMU購入の費用として、まとめて6億4,000万NZドルが政府から提供された。EMUの導入はすでに始まっている。将来的には、オークランドおよびウエリントンの旅客サービスの運営を見直し、代替モデルを検討する時期が来る可能性がある。

政府はまた、南島北部のクリフォード・ベイに新たなフェリーターミナルを設けることを検討している。フェリーの所有・運営はKiwiRail および Strait Shipping（こちらは私企業）である。旅客・貨物の両方にサービスを提供する。本件を進めるかどうかの閣議は2013年10月に行われた。

（4） 水

a. 市場構造

飲料水、配水網、廃水処理は、主に地方自治体の責任となっており、多くの自治体が担当地域の水道施設を全面的に維持管理している。大都市を中心とする広域自治体（オークランド、ウエリントン）は、自治体所管の組織を使って、上下水道に関するサービスを提供している。水道施設の一部の維持管理や運営を外注しているケースもある。地方自治体は事実上、料金の監督機関としての役割を果たしている。

ニュージーランドのほとんどの地域では、地方自治体と広域事業体（WatercareやGreater Wellington Waterなど）が管理する公共水道によって供給されている。人口の少ない地域では、小規模な民間の共同供給事業によってまかなわれている。灌漑事業には、多くの小規模な民間事業者や農家が関わっている。水インフラに民間投資を呼び込めるよう、その障壁を低くすべく政府は積極的に取り組んでいる。

ニュージーランドでは水の消費量で最も多くを占めるのが灌漑である。現在の農地の面積はおよそ 62万ha[18]、国土の1.5%に相当する。このデータには個人による灌漑と地域社会で行われている灌漑の両方が含まれている。全国の灌漑面積は過去10年間でおよそ15万ha 増大したが、うち約81%は地下水利用として許可を取得して個々の農場で開発（地下水および自流式による水源確保）されたものである。

b. 投資動向とその機会

ニュージーランド都市部では確実に質のよい水の供給を受けられるが、人口増の著しい地域では供給量の問題が持ち上がっている。季節により変動する供給量の問題は、地方の中でも特に農業地帯や人口増の著しい地域でより深刻になっている。

---

[18] "Irrigation Fast Facts." Irrigation New Zealand.Retrieved 3 September 2013.

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載

現在、これまでになかった初の試みとして、すべての地方自治体が10年間にわたる長期計画の策定に取り組んでいる。これは、水供給・廃水処理・雨水処理に何が必要であるかを特定することにより、既存の都市インフラを刷新し、需要増に対応できる水準までサービスを引き上げるための資金源と計画的な投資をより明確に把握することを狙いとしている。

中央政府は灌漑促進基金(IAF, Irrigation Acceleration Fund)として3,500万NZドルを割り当て、灌漑インフラ開発を支援している。その適用対象には、収水、貯水、配水のためのインフラ開発が含まれる。地方レベルの灌漑事業には、その規模や複合的要因、資金的条件ゆえに、複数の投資家が参加する第三者投資が必要になるものと考えられる。2013 年 2 月、IAF灌漑促進基金は8件の灌漑事業に計1億200万ドル以上の資金を提供した[19]。

政府は2013年、灌漑事業の開発を支援するため、投資会社Crown Irrigation Investment Limited (CIIL)[20]を設立した。CIIL が提供するのは、あくまでもプロジェクト初期段階のつなぎ融資であり、商業的運営が可能になった時点で資金撤退する。政府は灌漑事業に4億NZドル規模の投資を行う意向を示している。2013年の予算では初期資本として8,000万NZドルがCIILに割り当てられた。

IAF灌漑促進基金の目的は、事業案提示段階にある灌漑インフラ事業を、目論見書を出して投資を募ることが可能な状態になるまで支援することである。このことからも、地方レベルの水インフラ開発の規模と複雑さが窺える。地方レベルの水管理戦略を対象とする開発支援は今後も引き続き行われていくと見られる。投資の募集が可能な状態になった事業計画で、かつ諸条件を満たす場合、政府は少数株主持分のポジション獲得を検討する可能性がある。

(5) 公共・公益施設

a. 市場構造

社会資産はたいてい中央政府が開発、所有しているが、地方自治体も公共・公益施設を提供する広範な権限をもっている。政府所有の社会資産 は1,080 億NZドルを超える[21]。

政府は、資産価値が最も高くなるような有効活用の優先度の再検討に重点を置いた。このことが、政府機関を後押しし、行政が提供したいサービスとこれらを提供するために必要な資産とを結びつける新しいイニシアチブを探り実施するよう促した。現在最重要と位置づけられているものは、資本額では最大となる教育、防衛、健康と住宅供給といった分野であり、16 の政府機関が取り扱っている。

b. 投資動向とその機会

PPP方式により完成したホブソンビル・スクールとウィリ男性専用刑務所の成功に続いて、数多くの社会資産で投資対効果の検討が行われており、PPP調達にはオークランド・イースト刑務所と、教育省が検討中の新しい学校プロジェクトが考えられている。

---

[19] http//www.mpi.govt.nz/environment-natural-resources/funding-programmes/irrigation-acceleration-fund

[20] www.crownirrigation.co.nz

[21] “Infrastructure 2012 National State of Infrastructure Report.” National Infrastructure Unit, November 2012.

Copyright (C) 2014 JETRO. All rights reserved.
禁無断転載