

米国主要州におけるPPP法規制と 運用状況に関する調査報告書

2015年3月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。
ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

禁無断転載

アンケート返送先 FAX : 03-3582-7508
e-mail : TNE@jetro.go.jp
日本貿易振興機構 ものづくり産業部 環境・インフラ課宛

● ジェトロアンケート ●
米国主要州における PPP 法規制と運用状況に関する調査報告書 (2015 年 3 月)

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

■質問 1 : 今回、本報告書での内容について、どのように思われましたでしょうか? (○をひとつ)

4 : 役に立った 3 : まあ役に立った 2 : あまり役に立たなかった 1 : 役に立たなかった

■質問 2 : ①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

■質問 3 : 今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

■お客様の会社名等をご記入ください。(任意記入)

ご所属	<input type="checkbox"/> 企業・団体	会社・団体名
	<input type="checkbox"/> 個人	部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針 (<http://www.jetro.go.jp/privacy/>) に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

目次

はじめに.....	iv
用語.....	v
PPP の形式.....	vii
調査方法.....	viii
第一章 米国 PPP 概要	1
[1] 市場概況.....	1
[2] 最近の政策.....	3
[3] 新しい動き.....	5
[4] 法整備の状況.....	7
[5] 各州の動向.....	8
第二章 主要州における PPP 法規制と運用状況	10
[1] バージニア州.....	10
[2] フロリダ州.....	24
[3] テキサス州.....	37
[4] カリフォルニア州.....	53
[5] コロラド州.....	69
[6] インディアナ州.....	83
[7] ノースカロライナ州.....	96
[8] ニュージャージー州.....	107
[9] 主要州 PPP 法規制一覧.....	113
第三章 外資企業が参画した PPP プロジェクト事例	116
[1] バージニア州 ポカホンタス 895 号線・空港接続道路.....	116
[2] フロリダ州 マイアミ港トンネル.....	125
[3] テキサス州 ノースタラント高速道路.....	135
[4] カリフォルニア州 リアルト市 上下水道施設.....	150
[5] コロラド州 イーグルプロジェクト.....	159
[6] インディアナ州 イーストエンド橋.....	169
[7] ノースカロライナ州 州間幹線道路 77 号線 有料レーン.....	181
[8] ニュージャージー州 ハドソン・バーゲン・ライトレール.....	191
参考資料.....	204

はじめに

米国では 1930 年代のニューディール政策で建設された橋や道路などの老朽化や人口増を背景としてインフラ投資の必要性が増している。そこで注目されているのが、インフラ投資や運営に民間の資金やノウハウなどを活用する官民連携（Public Private Partnership、PPP）の取り組みだ。

オバマ政権は 2014 年 7 月、インフラ投資への PPP 利用を促進する政策として「ビルド・アメリカ・インベストメント・イニシアチブ」を打ち出した。ワンストップ窓口として情報提供を行う「運輸投資センター」（運輸省）や「水インフラ・ファイナンスセンター」（環境保護庁）が設置されるなど、PPP に関する取り組みが加速している。

関連技術を持つ日本企業にとってこうした状況は商機と考えられるが、日本企業の米国 PPP プロジェクトの参画例はまだ多くない。その理由として、PPP の歴史が長いカナダや欧州の企業に比較してノウハウや情報が少ないことが挙げられる。また、日本のいわゆる PFI 法のような統一された法規制が米国内に存在せず、州や分野によって PPP 法が異なることが障壁の一つとする声が複数の日本企業から聞かれた。そのため、本調査では PPP プロジェクトが盛んな州を中心に地理的バランスなどを考慮して 8 州（バージニア州、フロリダ州、テキサス州、カリフォルニア州、コロラド州、インディアナ州、ノースカロライナ州、ニュージャージー州）を取り上げ、PPP 法規制と運用状況を調査した。また、実際に各州で外資企業が参画した PPP プロジェクト事例についても道路、橋梁、トンネル、水処理、鉄道と幅広い分野から選出し掲載した。

今後、日本でも戦後に建設されたインフラの老朽化が進行する中、米国での事業経験は日本でのインフラ対策にも活用できると期待する声も聞こえる。本調査が米国の PPP プロジェクトに参画する日本企業にとって参考となれば幸いである。

2015 年 3 月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

用語

本報告書において頻繁に使用される用語を、以下のように定義する。

BF	建設・資金調達 : Build Finance
DB	設計・建設(デザイン・ビルド) : Design Build
DBE	マイノリティや女性など経済・社会的に不利な立場の人が所有する小規模企業 : Disadvantaged Business Enterprise
DF	設計・資金調達 : Design Finance
DBF	設計・建設・資金調達 : Design Build Finance
DBFO	設計・建設・資金調達・運用 : Design Build Finance Operate
DBO	設計・建設・運用 : Design Build Operate
DBFM	設計・建設・資金調達・保守 : Design Build Finance Maintenance
DBFOM	設計・建設・資金調達・運営・保守 : Design Build Finance Operate Maintenance
DBM	設計・建設・保守 : Design Build Maintenance
DBOM	設計・建設・運営・保守 : Design Build Operate Maintenance
HOV レーン	規定人数以上が搭乗する車両専用の車線 : High Occupancy Vehicle Lane
HOT レーン	規定人数以上が搭乗する車両は無料、それ以外の車でも有料で利用できる車線 : High Occupancy Toll Lane
LOI	関心表明 : Letters of Interest
OM	運営・開発 : Operate Maintenance
PPP	官民パートナーシップ : Public Private Partnership。P3 (ピースリー) とも呼ばれる。
RFI	情報募集 : Request for Information
RFP	提案募集 : Request for Proposal
RFQ	資格証明書募集 : Request for Qualifications

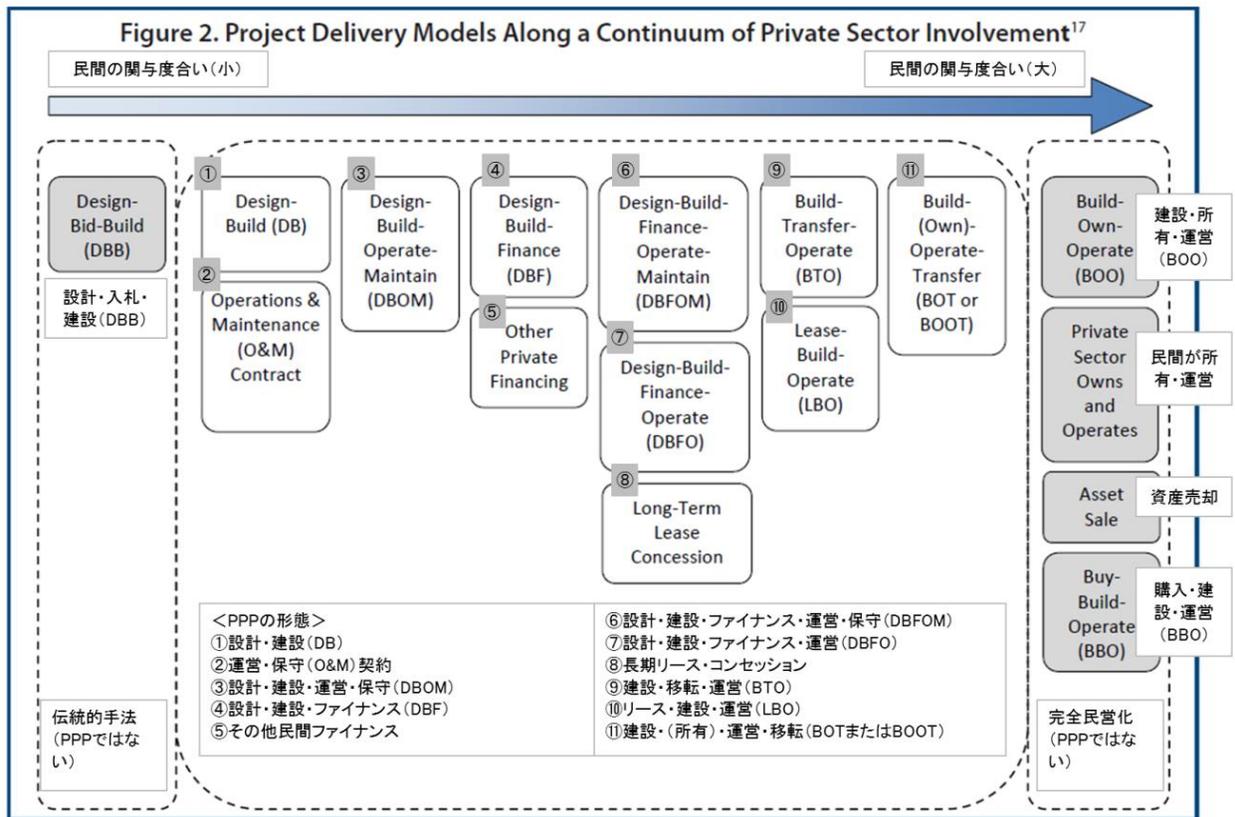
SOQ	資格証明 : Statements of Qualification
TIFIA	交通インフラ資金調達革新法 : Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act。連邦交通局による重要な交通プロジェクトに対する資金援助。プロジェクト費用の 33%を上限に融資、債務保証、クレジットラインを提供する。
アベイラビリティ・ペイメント	施設の稼働率に応じて支払う決済方式
交通局	特に断りのない限り、州の交通局 : Department of Transportation
コンセッション	公共機関が公共施設の所有権を維持したまま民間事業者に運営権が付与され、民間事業者が施設運営による収益を得る代わりに事業を行う契約(州ごとに定義がある場合、本文に記載)
トール・コンセッション	事業者が通行料を徴収し、報酬の代わりとする決済方式
バイアメリカ要件	連邦が資金援助する陸上交通プロジェクトにおいて、米国産の鋼鉄・鉄製品の使用を義務付ける連邦法(23 章 635.410 項)。外国産の使用も最低限認められる。交通以外の政府調達において国産品を優先するバイアメリカン法(41 章 83 節)とは異なる。
パーク&ライド	公共交通の利用者が安価に利用できる、駅に設置された駐車場。
非募集型提案	公共機関からの提案なしに、民間事業者が自発的に提案する形式
ベストバリュー	PPP の提案審査基準。「最高の価値」の意味であり、最低入札額基準との対比で使用される。
募集型提案	公共機関が提案を募集し、それに対して民間事業者が提案を提出する形式
マイルストーン・ペイメント	目標達成ごとに支払う決済方式
ライトレール	軽量軌道の都市旅客鉄道

PPP の形式

PPP の形式には民間の役割に応じてさまざまなかたちが考えられる。全米州議員議会（NCSL）は以下の 11 形式を例示している。この図は、NCSL の公表資料にジェトロが加筆したもので、元の図は以下ウェブページの 4 頁に掲載されており、各形式の定義は 33 頁以下に記載されている。

<http://www.ncsl.org/research/transportation/public-private-partnerships-for-transportation.aspx>

PPP の定義はそれが依拠する法律によって異なるため、該当する形式とその定義についてもそれぞれの法律が規定している。



調査方法

本調査では、文献調査（公開情報のほか、公文書開示請求手続きで得たものを含む）と政府機関担当者へのヒアリングを実施した。以下の他、氏名の公表を希望しない政府機関担当者にもヒアリングを行った。

氏名	所属・役職
Mr. Paul Baumer	Policy Analyst, Office of Infrastructure Finance and Innovation, U.S. Department of Transportation (連邦運輸省)
Ms. Jacqueline H. Cromwell	Program Manager, Virginia Office of Public-Private Partnerships (バージニア州)
Mr. Leon Corbett	Project Finance Office Manager, Office of the Comptroller, State of Florida, Department of Transportation (フロリダ州)
Mr. Nizar Melehani	Program Manager, Public-Private Partnership Program, State of California, Department of Transportation (カリフォルニア州)
Ms. Katie Rounds	Public Private Partnership Director, State of Indiana, Department of Transportation (インディアナ州)

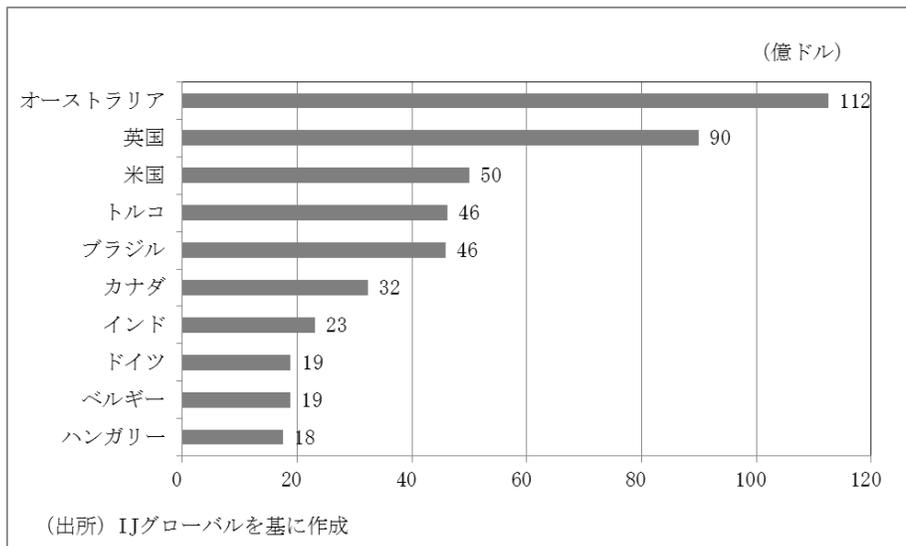
第一章 米国 PPP 概要

[1] 市場概況

1. 市場規模

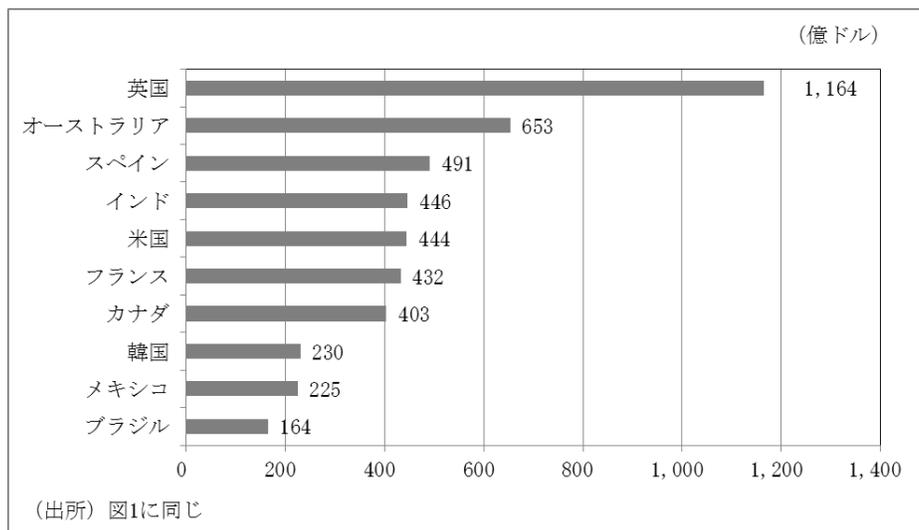
英調査会社 IJ グローバルによると、2014 年の米国の PPP プロジェクト総額は 50 億ドルに達し、世界ランキングでは 1 位のオーストラリア、2 位の英国に続く 3 位となった（図 1 参照）。

図 1. PPP プロジェクト総額上位 10 カ国（2014 年）



年別の順位はその年に大きな案件があるかどうかで変動しやすいが、過去 10 年のプロジェクト総額を見ても米国は 444 億ドルで 5 位に位置する（図 2 参照）。ほかの上位国には PPP 先進国といわれる欧州各国やオーストラリア、カナダ、経済成長著しいインドやブラジルなどの新興国が並んだ。

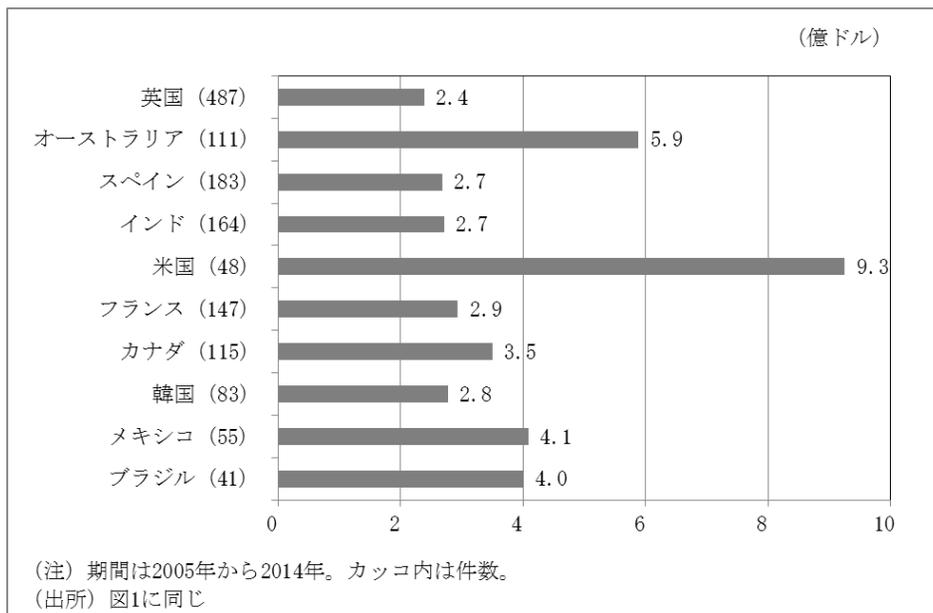
図 2. PPP プロジェクト総額上位 10 カ国（2005 年～2014 年）



2. 特徴

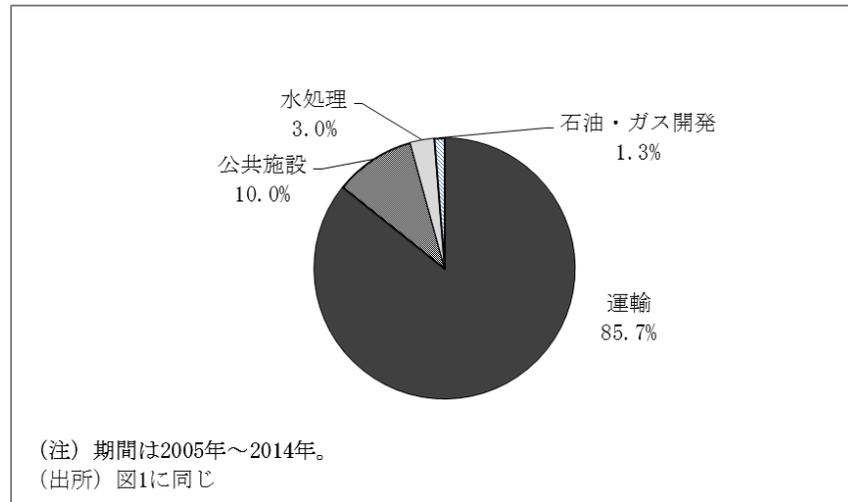
米国 PPP の特徴として、プロジェクトあたりの金額が大きいことが挙げられる。IJ グローバルによると米国の 1 件当たりのプロジェクト金額は 9.3 億ドルで、他国を大きく引き離す（図 3 参照）。一部の州政府の PPP 担当者には、PPP はプロジェクト資金のすべてを州政府で負担できない大型プロジェクトの場合に利用するもので、「PPP = (イコール) 資金調達プロジェクト」との認識も見られた。そのため資金調達のノウハウがある事業者やそうした金融機関などとパートナーを組む事業者に対するニーズが高くなる場合があるという。また、大規模プロジェクトになることから複雑かつ時間がかかる傾向にあるため、老朽化などで緊急を要する場合は従来の調達手法であるデザイン・ビッド・ビルド（設計・施行分離発注方式）や州政府の資金で完結できるデザイン・ビルド（設計・施行一括発注方式）で対応しているとの意見も聞かれた。

図 3. PPP1 件あたりのプロジェクト金額（2005 年～2014 年）



また、米国ではプロジェクトの大部分が高速道路、橋、トンネルなどの運輸インフラに集中していることも特徴だ。IJ グローバルによると、過去 10 年のプロジェクトの 8 割以上が運輸分野だった（金額ベース、図 4 参照）。運輸分野は法整備やノウハウ、補助金制度が充実していることもあり、今後も主要な分野であり続けることが想定されるが、最近では水処理、公共施設、港湾などの分野での PPP も増えてきている。2014 年 7 月にオバマ政権が発表した PPP 推進政策「ビルド・アメリカ・インベストメント・イニシアチブ」では、運輸だけでなくダム、水処理、港湾、ブロードバンド、電力システムなどのインフラについても注力する姿勢が示されたほか、水分野での PPP を促進する専用センターも設置されるなど、他分野への広がりをも後押ししている（政策の詳細は後述）。

図 4. 米国の PPP プロジェクト分布 (セクター別、金額ベース)



3. 今後の展望

米格付け会社ムーディーズ・インベスターズ・サービスによると、過去5年で米国の PPP プロジェクト件数は安定的に増えてきており、米国は世界最大の PPP 市場となる潜在性があるという [\(2014年9月発表\)](#)¹。米チャドボーン法律事務所は、過去10年で米国の PPP 市場は成長を続けており、2015年には前年の2倍以上の PPP 案件がフィナンシャル・クローズに至ると予測する [\(2015年2月発表\)](#)²。

市場拡大の背景にはさまざまな要因が指摘されている。まず、老朽化や人口増に伴いインフラ投資の必要性は増大しているのに、その資金が不足していることが一因だ。米国土木学会は、米国のインフラの状態を A～E までの5段階評価で標準を下回る D と判定し、機能不全のリスクを抱えていると指摘する [\(「米国のインフラストラクチャー・レポート・カード」\(2013年版\)\)](#)³。同レポートによれば、2020年までに必要なインフラ投資3.6兆ドルの内、1.6兆ドルの資金が不足しているという。次に、初期の PPP プロジェクトの経験が蓄積され、連邦や州政府の支援体制や法制度が整備されてきていることも市場拡大の一因だ。PPP に取り組む州や分野(セクター)、参画する民間企業に広がりが出てきている(体制整備や裾野拡大については後述)。

[2] 最近の政策

2014年7月、オバマ政権は民間セクターのインフラ投資を促進する政策 [「ビルド・アメリカ・インベストメント・イニシアチブ」](#) を発表した⁴。同イニシアチブはインフラ投資の公的負担を減らすため、PPP プロジェクトを促し、既存の連邦資金補助プログラムの有効利用などを奨励する内容で、第一弾では [「運輸投](#)

¹ https://www.moodys.com/research/Moodys-US-is-poised-to-become-largest-public-private-partnership--PR_308002

² http://www.chadbourne.com/An-Expanding-US-P3-Market-02-18-2015_projectfinance/

³ <http://www.infrastructurereportcard.org/a/#p/home>

⁴ <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2014/07/17/fact-sheet-building-21st-century-infrastructure-increasing-public-and-pr>

[「Transportation Investment Center」](#)⁵の新設、省庁横断のワーキンググループの設置、[米国インフラ投資サミットの開催](#)⁶が発表された。

運輸投資センターは運輸省に新設された PPP 推進センターだ。運輸分野は米国の PPP の大部分を占めていることから、まずは同分野から取り組みを強化する姿勢が打ち出された。同センターで PPP 推進を担当するポール・バウマー氏によると⁷、運輸投資センターは連邦政府、州政府、民間企業などの関係者間のパイプライン（つながり）が欠けているとの認識から設立された。スタッフは 15 名ほどで、港湾局や高速道路管理局などさまざまな部署の職員が兼務しているという。その役割は、州政府や民間企業に対するワンストップ窓口として、[交通インフラ資金調達革新法（TIFIA）プログラム](#)⁸など既存の運輸省の資金補助プログラムやプロジェクト成功例、案件の資金調達例、一般的な PPP プロジェクトの実施手続きなどの情報提供といったサービスの実施だ。

例えば、州政府が橋梁建設の資金が足りないと相談してきた場合、運輸投資センターは民間企業活用のメリットを紹介して PPP 利用を促すほか、TIFIA などの資金調達情報を提供する。さらに、連邦政府から交通料徴取の許可を受けるための書類手続き支援なども行うという。これから PPP に取り組む州が主な支援対象で、すでに経験豊富なバージニア州、フロリダ州、テキサス州などは TIFIA も熟知しているためセンターの支援対象とは考えていないという（各州の動向は後述）。

省庁横断のワーキンググループは、運輸長官と財務長官を共同議長とし、運輸だけでなく、ダム、上下水、港湾、ブロードバンド、電力システムなどのインフラについても州や地方政府、開発業者、投資家などと連携して取り組んでいく方針を示している。特に、州をまたぐ重要な国家プロジェクトの調整を円滑化することに注力するとされる。2014 年 11 月には投資環境の改善に向けた提言や向こう 2 年間の行動計画が盛り込まれた[提言書](#)⁹がまとめられた。この提言書には米国インフラ投資サミット（2014 年 9 月財務省主催）で関係者から寄せられた意見が反映されている。同サミットでは、官民の関係者が調達方法などを中心に話し合い、インフラ投資の機会がアピールされた。

2015 年 1 月には同イニシアチブに関する第二弾として、[「水インフラ・ファイナンスセンター（Water Infrastructure and Resiliency Finance Center）」](#)¹⁰の新設、「地方機会投資イニシアチブ（Rural Opportunity Investment（ROI） Initiative）」の立ち上げ、「適正公的インフラ債（Qualified Public Infrastructure Bond（QPIB））」の提案が[発表された](#)¹¹。

「水インフラ・ファイナンスセンター」は上下水や雨水処理システム分野での PPP 促進を目的として環境保護庁に設置された。米国ではほとんどの水インフラが 50 年以上前に建設され、古くから発展している都市部では 100 年以上経ったものも多く、毎年約 24 万もの水道管が故障すると推測されている。水道管からの水漏れは毎日 460 億ガロン（約 1,740 億リットル）以上と考えられており、これは米国の 10 大都市での約 2 週間の使用量に匹敵するという。また、気候変動による暴風雨、干ばつ、洪水、海面上昇などにも対応する必要があり、向こう 20 年での必要投資額は少なくとも 6,000 億ドルと見積もられる。センターは、連邦の補助金プログラムを使うことでより多くの民間資金を呼び込めるように州や地方自治体、インフラ施設や民間企業と連携し、PPP を推進する役割を担う。革新的な調達手法の調査や自治体支援などを行い、特に

⁵ <http://www.dot.gov/buildamerica>

⁶ <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2014/09/09/fact-sheet-build-america-infrastructure-investment-summit>

⁷ 2015 年 3 月 24 日ヒアリング。

⁸ <http://www.fhwa.dot.gov/ipd/tifia/>

⁹ [http://www.treasury.gov/resource-center/economic-policy/Documents/Build America Recommendation Report 1-15-15 FOR PUBLICATION.pdf](http://www.treasury.gov/resource-center/economic-policy/Documents/Build%20America%20Recommendation%20Report%201-15-15%20FOR%20PUBLICATION.pdf)

¹⁰ <http://water.epa.gov/infrastructure/waterfinancecenter.cfm>

¹¹ <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/01/16/fact-sheet-increasing-investment-us-roads-ports-and-drinking-water-syste>

地方の小規模自治体の支援に注力するという。また、2014年6月には運輸分野での長期低金利ローン TIFIA を参考に[水インフラ資金調達革新法 \(WIFIA\)](#)¹²が創設された。センターと合わせ、今後水分野での PPP 促進に役立てられることが期待されている。

農務省主導の「地方機会投資イニシアチブ」は、都市部と比べて投資機会が少ない地方での PPP 増加を目指すことを掲げる。民間セクターとの関係を強化し、新たな資金調達手法の創設に向けた取り組みを続ける。地方インフラを対象としては、[2014年4月に地方事業投資会社 \(Rural Business Investment Company \(RBIC\)\) が1億5,000万ドルの基金¹³を、同7月にコバンク \(CoBank\) が100億ドルの基金¹⁴を創設すると発表している](#)。また、既にある農務省の補助金プログラムへのアクセス改善に取り組む。同プログラムは上下水システム、エネルギーの効率改善、ブロードバンド・ネットワークなどの地方インフラプロジェクトを対象とし、300億ドル超の規模を持つ。

新規創設が提案された「適正公的インフラ債 (QPIB)」は、地方債でありながら PPP も対象に含むことができる。既にある類似した「民間活動債 (Private Activity Bond (PABs))」は道路、トンネル、橋を対象に100億ドル以上が利用されているが、QPIBはその対象をより広げ、空港、港湾、公共交通、固形廃棄物処理、下水道、陸上輸送などにも利用できるようにする。PABs と違い、期限と上限が無い。また、利子が高所得者の税務控除などを制限する最低代替税 (alternative minimum tax) の対象にならない特徴を持つ。

[3] 新しい動き

1. アベイラビリティ・ペイメントの台頭

2000年代前半に立ち上がった有料道路 PPP プロジェクトの多くは、事業者が通行料を徴取することで運営の報酬を得るトール・コンセッションを採用していた。しかし、もともとの交通量の需要予測が甘かったことに加えて、リーマン・ショック以降は道路周辺の開発が止まったことなどから交通量の上昇見込みが大きくなるはずれ、計画通りの料金徴取が出来ない例が続いた。2010年以降、サザンベイ・エクスプレスウェイ (カリフォルニア州)、サザン・コネクター (サウス・カロライナ州)、ビーチ・エクスプレス橋 (アラバマ州)、インディアナ有料道路 (インディアナ州) が交通量の見通しのはずれから破たんしたほか、同様に予測を下回ったポカホンタス・パークウェイ (バージニア州) は売却され、SH-130 (テキサス州) は破たんの可能性を指摘されている。

そのため、外部環境の影響が大きい需要予測リスクは事業者に押し付けるのではなく、官側が引き受ける考えが出てきている。その考えを採用したのがアベイラビリティ・ペイメントで、官側が施設の稼働率に応じた運営報酬を事業者に定期的に支払う方式である (表1参照)。2011年に建設が始まったプレシディオ・パークウェイ (カリフォルニア州) は、連邦資金投入プロジェクトとして初めてアベイラビリティ・ペイメントを採用した。財務省の米国インフラ投資サミット (2014年9月財務省主催) の[資料¹⁵](#)は、アベイラビリティ・ペイメントは2008年から2013年に完了 (クローズ) した案件では29%に留まったが、計画中のプロジェクトでは61%まで拡大したとするデータを紹介している。

¹² http://water.epa.gov/grants_funding/cwsrf/wifia.cfm

¹³

http://www.usda.gov/wps/portal/usda/usdahome?contentid=2014/04/0067.xml&navid=NEWS_RELEASE&navtype=RT&parentnav=LATEST_RELEASES&edeployment_action=retrievecontent

¹⁴ <http://www.usda.gov/wps/portal/usda/usdahome?contentidonly=true&contentid=2014/07/0158.xml>

¹⁵ http://www.treasury.gov/press-center/press-releases/Documents/Expanding_our_Nation's_Infrastructure_through_Innovative_Financing.pdf

表 1. 各方式の一般的なリスク配分

	設計	建設	資金調達	運営・保守	需要予測	料金徴取
アベイラビリティ・ペイメント	○	○	○	○		
ツール・コンセッション	○	○	○	○	○	○
デザイン・ビルド（設計・施行一括発注方式）	○	○				
デザイン・ビッド・ビルド（設計・施行分離発注方式）		○				

（注）○が民間事業が負うリスク。実際のリスク配分は各プロジェクトの契約書などに依る。
 （出所）運輸省ウェブサイトを参考に作成

2. 対象セクター、調達手法、参画者の多様化

米国の PPP 市場は過去 10 年で成熟が進み、多様性が広がっている。かつては既存施設の長期リースに焦点があてられていたが、最近では新規施設が増加しているほか、対象セクターも伝統的な運輸分野（高速道路、橋、トンネル）から新しい分野（上下水、交通、公共施設、港湾など）への拡大がみられる（前述の「1. 市場概況」参照）。こうしたことから、運輸分野での長期低金利の資金補助プログラムである交通インフラ資金調達革新法（TIFIA）と同様のローンをほかの分野でも創設する動きがある。TIFIA は PPP プロジェクトで重要な役割を果たしており、[チャドボーン法律事務所によれば最近の主要な高速道路と交通システムの PPP プロジェクト 17 件の内、実に 14 件が TIFIA を利用した](#)¹⁶。2014 年 6 月には水インフラ分野での同様の役割を期待して水インフラ資金調達革新法（WIFIA）が創設された。WIFIA は、2015 年 1 月に新設された水インフラ・ファイナンスセンターと合わせ、今後水分野での PPP 促進に役立てられることが期待されている。

調達では、複数のプロジェクトを一括で実施するユニークな手法が出てきた。[ペンシルベニア州の橋梁交換プロジェクト](#)¹⁷は、558 の橋梁交換を 1 つの PPP プロジェクトとして行う予定であり、2015 年夏の建設開始、2017 年末の完了を見込む。従来 1 件ずつの調達だったものを一括調達することでコスト削減と工期短縮が期待されている。

参画者の裾野も広がる。チャドボーン法律事務所によれば¹⁸2013 年には米ウォルシュ（Walsh）、仏ヴィンチ（Vinci）、独ビルフィンガー・バーガー（Bilfinger Berger）が、2014 年にはオーストラリアのプレナリー（Plenary）、スペインのイソラックス（Isolux）が初めて米国の主要な運輸 PPP プロジェクトのフィナンシャル・クローズに至った。世界大手のエンジニアリング会社や建設会社に加えて、地場の設計建設会社なども参加を広げているほか、銀行や年金基金、投資会社も PPP 市場への参画を始めているという。さらに、新たに PPP に取り組む州や地方自治体も増えてきている（各州の動向は後述）。

¹⁶ http://www.chadbourne.com/An-Expanding-US-P3-Market-02-18-2015_projectfinance/

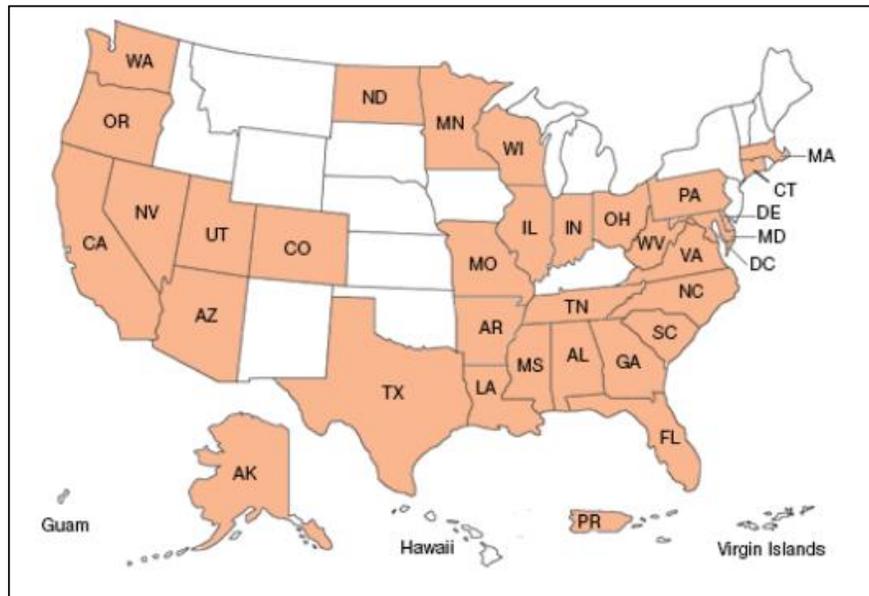
¹⁷ <http://www.dot.state.pa.us/Internet/P3info.nsf/Bridge?ReadForm>

¹⁸ 脚注 16 に同じ。

[4] 法整備の状況

米国で PPP 立法の主体となるのは連邦政府ではなく州政府や地方自治体だ。連邦政府は州政府などを支援する位置付けのため、米国内で統一された PPP 法は存在しない。そのため各州の法規制における PPP の定義や対象分野（セクター）はさまざまとなっているが、運輸分野では米国 PPP の大部分を占めていることもあり、全体的に法整備が進んでいる。[運輸省によると](#)¹⁹33 州とワシントン DC、プエルトリコが運輸インフラ開発に関する PPP 法を施行している（図 5 参照）。最近では[オハイオ州（2011 年 3 月施行）](#)、[コネチカット州（2011 年 10 月）](#)、[ペンシルベニア州（2012 年 7 月）](#)、[メリーランド州（2013 年 4 月）](#)で法整備がされた²⁰。

図 5. 運輸インフラ開発の PPP 法を整備している州



（出所）運輸省高速道路管理局ウェブサイト

なお、PPP 法の整備が必要となるのは、既存の法律で PPP 利用が制限されている場合だ。例えば、有料道路の開発は多くの州で公的機関のみが主体となれる法律になっているため、PPP を可能とするためには（民間が関与できるようにするには）特別法（PPP 法）を制定しなければならない。また、法律上 PPP 立法が必要とされていないとしても、訴訟や遅延のリスク最小化の観点から法整備が推奨されている。

¹⁹ http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/state_legislation/

²⁰ <http://www.ncsl.org/documents/transportation/NCSL-PPPTOOLKIT-update-Feb2014.pdf>

[5] 各州の動向

PPP の活用は州によって大きくばらつきがある。運輸省で PPP 促進を担当するバウマー氏は、PPP に積極的な州は 3 つのグループに分けられるとし、活発な順に第一グループがバージニア州、フロリダ州、テキサス州、第二グループがカリフォルニア州、コロラド州、インディアナ州、第三グループがノースカロライナ州、ペンシルベニア州だという。各州とも運輸分野を対象に PPP の根拠となる法を整備しており、公共施設なども対象とする州もある。PPP の取り組みを早くに開始した州が多く、第一グループは交通局に掲載されている実績数も 10 件を超える（第二章参照）。

第三グループのペンシルベニア州は 2012 年 7 月に PPP 法規制が施行されたばかりだが、州運輸局に [PPP 専用オフィス](#)²¹を設けるなど積極姿勢を示しており、今後が注目されている。[チャドボーン法律事務所によれば](#)²²、PPP 専用オフィスまたは専用スタッフを置いている州は他にバージニア州、オハイオ州、インディアナ州、プエルトリコがある（主要州の詳細は第二章の「支援体制」を参照）。

同事務所によると、新たに PPP に取り組む州は増えており、アラバマ州、イリノイ州、マサチューセッツ州、オハイオ州、ペンシルベニア州、メリーランド州が初めてとなる PPP を検討中または取り組み中だという。メリーランド州は、PPP による [ライト・レール計画（パープルライン・プロジェクト）](#)²³があり、バウマー氏は第三グループの候補になり得るとするが、2015 年 1 月に就任したホーガン知事がプロジェクト費用削減を提言しており、今後については不透明であるという。

また、州政府単位ではないがニューヨーク・ニュージャージー港湾公社（両州を挟むハドソン川周辺を中心とした空港、橋、トンネル、バスターミナル、鉄道、港湾などを管理する）も PPP に積極的だ。一方、テキサス州やカリフォルニア州は PPP の歴史も長く実績もあるが、最近では反対派の意向や複雑な調達手続きが影響し、PPP 活用気運が停滞気味との見方もある。

尚、IJ グローバルによると、過去 10 年間の金額ベースでの上位州はテキサス州、イリノイ州、フロリダ州、インディアナ州、バージニア州である。件数ベースでは、テキサス州、カリフォルニア州、バージニア州が上位 3 位となっている（表 2 参照）。

表 2. PPP プロジェクト金額上位州（百万ドル）

順位	州名	金額	件数
1	テキサス	14,917	8
2	イリノイ	4,643	4
3	フロリダ	4,116	4
4	インディアナ	4,017	2
5	バージニア	3,375	6
6	カリフォルニア	3,135	7
7	コロラド	2,278	2
8	ワシントン	1,936	1
9	オハイオ	646	2
10	ノースカロライナ	362	1

（注）期間は 2005 年から 2014 年。

複数州にまたがる場合は除外。

（出所）IJ グローバルを基に作成

²¹ <http://www.dot.state.pa.us/Internet/P3info.nsf/P3Home?OpenFrameset>

²² http://www.chadbourne.com/An-Expanding-US-P3-Market-02-18-2015_projectfinance/

²³ <http://www.purplelinemd.com/en/>

異なるデータでは、運輸省高速道路管理局が公開する PPP のプロジェクト地図で、[新規施設が 23 件](#)²⁴、[既存施設が 5 件](#)²⁵ (図 6、7 参照) 紹介されているが、合計件数が多い順にバージニア州 (5 件)、テキサス州 (4 件)、フロリダ州 (3 件、以下同じ)、テキサス州、カリフォルニア州、コロラド州となっている。

図 6. 新規施設の PPP 案件 (星マークは第三章の事例で紹介するプロジェクト)

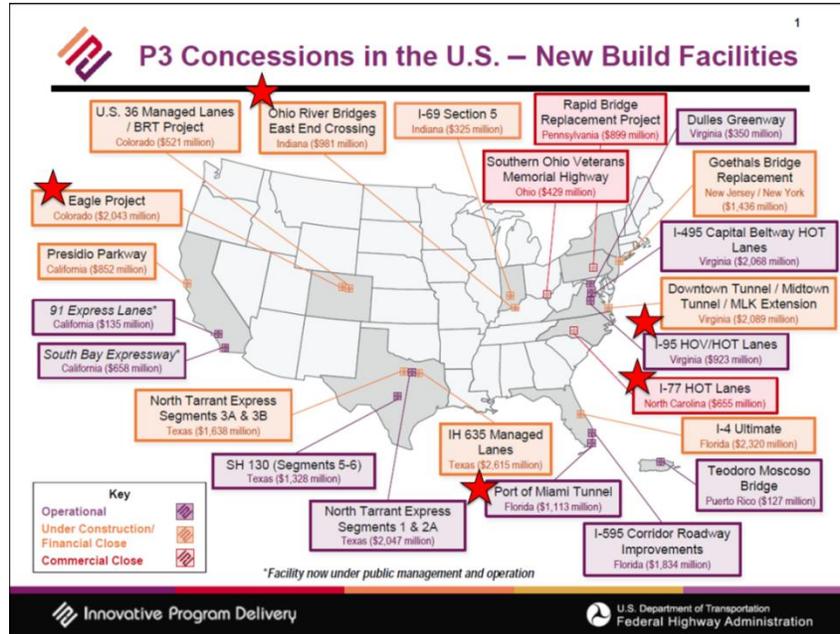
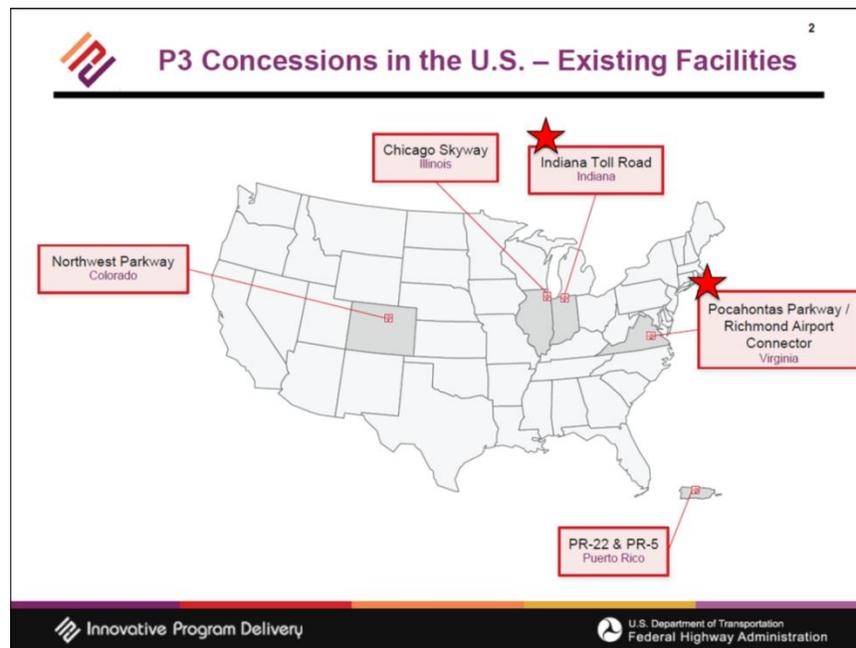


図 7. 既存施設の PPP 案件 (星マークは第三章の事例で紹介するプロジェクト)



(出所) 図 6、7 共に運輸省高速道路管理局ウェブページを基に作成

²⁴ http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/resources/p3_concessions_map_newbuild.aspx

²⁵ http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/resources/p3_concessions_map_existing.aspx

第二章 主要州におけるPPP法規制と運用状況

[1] バージニア州

1. 法規制

バージニア州のPPP契約に関する授権法には、1995年に交通施設に対して制定された「[官民交通法 \(PPTA : Public-Private Transportation Act of 1995\)](#)²⁶」と、それをモデルにして2002年に教育施設と交通以外の公共インフラに対して制定された「[官民教育施設・インフラ法 \(PPEA : Public-Private Education Facilities and Infrastructure Act\)](#)²⁷」がある。

両法では、提案書の受託や審査に関するガイドラインの作成が求められており、各々、州交通局・総務局のウェブサイトで、州行政機関向けの調達手順「[官民運輸法遂行マニュアル・ガイドライン \(PPTAガイドライン\)](#)²⁸」「[2002年官民教育施設・インフラストラクチャー法ガイドラインと手続 \(PPEAガイドライン\)](#)²⁹」が公表されている。

交通局では、PPTA下のプロジェクトの入札・契約を円滑に進めるため、PPPオフィス (VAP3 : Virginia Office of Public-Private Partnerships) を設け、調達手続や州・地方自治体・行政機関・民間事業者のサポートを行っている。幅広い領域を対象としているPPEAでは、このようなオフィスは設けられておらず、関連機関が担当している。

VAP3では、交通局所有の施設におけるソーラーエネルギーやインターネット接続網プロジェクトの計画・調達を行っているが、PPTAとPPEAどちらの法規に準拠するかは検討中とのことである³⁰。

表 3. バージニア州 PPP 関連法

法規	名称	概要
バージニア州法 33.2章 (幹線道路・陸上交通システム) 18項	官民交通法 (PPTA)	州・地方自治体・その他公共機関に対し、民間事業者が交通施設の開発・運営を行う契約の締結を認める。
バージニア州法 56章(公益会社) 22.1項	官民教育施設・ インフラ法 (PPEA)	州・地方自治体・その他公共機関に対し、民間事業者が公共施設やインフラの開発・運営を行う契約の締結を認める。

(出所) 各法令を基に作成

²⁶ Code of Virginia Title 33.2 Chapter 18 <https://leg1.state.va.us/cgi-bin/legp504.exe?000+cod+TOC330200000180000000000000>

²⁷ Code of Virginia Title 56 Chapter 22.1 <https://leg1.state.va.us/cgi-bin/legp504.exe?000+cod+TOC560000000022000010000000>

²⁸ The Commonwealth of Virginia, Public-Private Transportation Act of 1995 (as Amended) Implementation Manual and Guidelines http://www.virginiadot.org/office_of_transportation_public-private_partnerships/resources/UPDATED_PPTA_Implementation_Manual_11-07-14_FOR_POSTING_TO_WEBSITE_-_changes_accepted.pdf

²⁹ Public-Private Education Facilities and Infrastructure Act of 2002, as Amended Commonwealth of Virginia Guidelines and Procedures, <http://dgs.virginia.gov/LinkClick.aspx?fileticket=H9WdcbwMscY%3d&tabid=62>

³⁰ ヒアリングによる。

(1) PPP定義

州法内にPPPの定義はないが、PPTAガイドラインでは以下のように定義されている。

PPPとは、政府と単独・複数の民間事業者とのパートナーシップにより、資金調達と運営が行われるプロジェクトやサービスのことである。

PPTAガイドラインでは民間の資金調達と運営が強調されているが、PPTA傘下のプロジェクトには民間の資金調達や運営を含まないものもある。VAP3担当者によると、95年にPPTAが制定された際には、資金調達や保守・運営を含まないDBプロジェクトが主体であったが、徐々にリスク分散や民間による資金調達が組み込まれるようになったという。現在VAP3は民間資本の導入を必須と見ており、入札の際にどれだけ公的資金の投入を削減できるかという視点で審査されることが多い。保守に関しては、公共機関側が行うケースもあり、民間の関与は必須ではないが、現行のPPPプロジェクトではDBFOMかDBFOが主流である。但し、現在でもDBプロジェクトは存在しており、PPPとして認識されている³¹。

また、PPTAとPPEAでは、同法の目的を以下のように規定している。

PPTA(33. 2-1801)

- 安全性向上、混雑緩和、交通処理能力向上、経済効率向上のため、交通施設の迅速な開発・運用に対する公的必要性がある。しかし、既存の方法ではその必要性を完全には満たせない。
- 民間事業者に権限を付与することで、より迅速、効率的、低コストな開発・運営が可能になり、公共の安全と福利がもたらされる。
- コンセッションを含め、交通施設の迅速な開発・運営を促進する行為は、公共目的を果たさなければならない。
- 民間事業者による州への投資を促すことが、本項で何よりも意図するところである。ゆえに、公共機関と民間事業者は、最大限の柔軟性を以って公共サービスに関する契約を締結する。

PPEA(56-572-2)

- 教育施設、科学技術インフラ、その他公共インフラや政府施設の迅速な取得、設計、建設、改良、改修、拡張、装備、保守、運用、施行、設置に対する公的必要性があるが、既存の調達方法ではその必要性を完全には満たせない。
- 施設やインフラを新設するための十分な資源がない。PPPは納期を早め、コストを削減し、その他の公的便益をもたらすことにより公的必要性を満たせることが証明されている。
- 公共機関と民間事業者の協業を促す、州・連邦税法下の財務的インセンティブがある。
- 民間事業者にプロジェクトの開発・運営権限を付与することで、より迅速で低コストになる。ゆえに公共の安全と便益と福利がもたらされる。
- 施設の迅速な開発や運営に伴う行為は、公共目的を果たさなければならない。
- 民間事業者による州への投資を促し、公共の利便性を高めることが、本項で何よりも意図することであり、ゆえに公共機関と民間事業者が最大限の柔軟性を以って公共サービスに関する契約を締結する。

³¹ ヒアリングによる。

(2) 対象セクター

A. 交通施設 (33.2-1800)

- 道路、橋、トンネル、陸橋、船着場、空港、大量輸送施設、車両駐車場、港湾施設、あるいは、人や物資の輸送に使われる商業施設とその施設の運営に必要な建物、構造物、駐車スペース、設備、その他所有物
- 人や物資の輸送交通に必須ではない商業・小売・事業用施設は対象外

B. 教育施設・インフラ (56-575-1)

- 教育施設
 - ▶ 学校校舎と機能的な関連のある付属施設、校舎用地(主に学校イベントに使用される施設やスタジアムを含む)、公立学校か高等教育施設の一部として運営され、学校施設として使用される減価償却可能な所有物
- 公共機関により、あるいは公共機関のために開発・運営されている、公共目的の建物・施設
- 公共の安全のため主に公共機関に利用される、建物の防犯性向上に必要な改良装備
- 電気・ガス・水道等の公共施設、電気通信、その他通信施設
- 娯楽施設
- 科学技術インフラ、サービス、アプリ
 - ▶ 電気通信、自動データ処理、文書処理、管理情報システム、関連する情報・装置・製品・サービスを含む
- 技術やその他手段を通して、担当公共機関の生産性や効率性を向上するためのサービス
- 学校、ビジネス、住宅地域向けワイヤレス・ブロードバンドサービスの配備に必要な技術・装置・インフラ
- 自治体・州所有の不良不動産に対する必要な改良、望ましい改良
- 電力を再生する固形廃棄物管理施設

(3) 方式

A. 対象業務

- 開発 (33.2-1800、56-575-1)
計画、設計、開発、資金調達、リース、取得、設置、建設、拡張
- 運営 (33.2-1800、56-575-1)
資金調達、保守、改良、装備、修正、修繕、運用

B. 資金調達

プロジェクトごとに柔軟に対応できるよう、以下のように資金調達方法が規定されている。PPEA ガイドラインでは既存の形式にとらわれない革新的な資金調達手法を奨励し、「民間事業者との率直な対話を求める」としている。

• 資金調達方法

- ▶ 民間事業者と担当公共機関は、利用可能な全ての収益を活用し、関連法で許可される最大限まで、暫定・包括契約で定めた額や条件で資金調達できる。

▷ PPTA

債券・株式・その他証券等の発行、リース・コンセッション契約や助成金・ローン契約の締結、指定の交通信託基金の利用、州のインフラバンクからの借り入れや助成金の受給、対象施設の財産権を担保とする担保権等。(32. 2-1812)

▷ PPEA

債券・株式・その他証券等の発行、リース契約、指定の信託資金の取得、州のインフラバンクからの借り入れや助成金の受給、対象施設の財産権を担保とする担保権等。(56-575. 10)

• 民間資金

▶ PPEA

- ▷ 民間事業者は、債券・株式・その他証券等の発行、賃貸借契約付き売却取引(セール&リースバック)、対象施設の財産権を担保とする担保権等、暫定・包括契約で定められた額や条件内で資金調達できる。(56-575. 8)

• 公的資金

▶ PPTA

- ▷ 担当公共機関は、連邦・州・自治体や行政機関から得た資金を助成金やローンとして提供できる。(32. 2-1811)

▶ PPEA

- ▷ 担当公共機関は、時により、連邦・州・自治体や行政機関から得た資金を交通施設の開発・運営のために助成金やローンとして提供できる。(56-575. 9)

C. 所有権

PPTA・PPEA ではいずれも、プロジェクト運営・利用のための権利を民間事業者が所有・リース・取得できるとされているが(33. 2-1807、56-575. 8)、PPTA では、対象施設の借地権や不動産使用权等は政府が間接的に所有するとみなすとされている(33. 2-1806)。担当公共機関から民間事業者に移転できる権利として、以下が挙げられている。

• PPTA(33. 2-1806)

- ▶ ライセンス、フランチャイズ、地役権、コンセッション、その他公共機関が適切とみなす権利。
- ▶ 対象施設の借地権や不動産使用权等は、政府が間接的に所有するものとみなす(非課税の場合)。

*PPTA のコンセッションの定義(33.2-1800)

コンセッションとは、リース、ライセンス、フランチャイズ、地役権など、交通施設の使用または管理の権利を公共機関から民間事業者に一定期間移転する契約であり、その間、民間事業者が交通施設の収益の全部・一部を得る代わりに、運営、保守、収益回収、通行料徴収、設計、建設、その他、処理能力向上、混雑緩和、施設の管理のための活動など交通関連サービスを提供する。

• PPEA(56-575-7)

▶ ライセンス、フランチャイズ、地役権、その他公共機関が適切とみなす権利。

(4) 調達手続

<PPTA>(PPTAガイドライン、33.2-1819~1820)

A. 提案方法

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 非募集型提案：ポリシーレビュー

- 非募集型の提案を希望する民間事業者は、州自動車局、港湾局、交通局、鉄道・公共交通局、航空局、宇宙飛行局に、常時提案書を提出できる。但し、現在港湾局では港湾と港湾施設に関する提案を受け付けていない。提案の提出前に PPP オフィス(VAP3)に連絡し、担当者と話し合うことが推奨されている。提案時、審査料として5万ドルを担当機関に支払う。
- 提出された提案書は VAP3 に転送され、受理後 90 日以内に審査される。審査結果は担当公共機関に提出され、担当機関が判断する。
- 審査に通過した場合、影響を受ける各地方自治体に民間事業者が提案書を提出する。各自治体は、提案書受理後 60 日以内に地域の包括計画やインフラ開発計画、設備改良予算、その他政府支出計画に抵触するか否かの意見を担当公共機関に文書で提出する。

C. 詳細レベルレスクリーニング

- ポリシーレビューで審査が通ると、VAP3 が二次審査を行う。審査は、望ましさ(公共必要性、公共便益、経済発展、市場の需要、利害関係者からの支援、法的評価)と実現可能性(技術的・財務的・法的実現可能性、既存施設との連結・親和性、リスク分析、コンセッション期間、契約終了後の準備)の2つの基準で行われる。審査結果は担当公共機関に提出される。
- 担当公共機関が審査続行を決断すると、15 日以内に PPTA 運営委員会に報告書が提出され、委員会が推薦状を作成する。作成後 5 日以内に、影響の及ぶ自治体に VAP3 が通知する。委員会が却下した場合、審査料の残高は申請者に返却される。

D. 監督委員会

- 運営委員会の審査が通ると、VAP3 と担当公共機関は、当該機関の監督委員会に対して説明会を開催する。監督委員会の承認後、州の上下院の交通委員長に対して説明会を開催する。その他議員や利害関係者にも通知される。

- 審査内容と監督委員会の判断は VAP3 のウェブサイト上で公開される。非募集型提案の場合、競合提案受付のため 120 日間、州のインターネット調達サイト³²上で提案内容が公開される。

E. プロジェクト開発

- 監督委員会の承認後、VAP3 と担当公共機関は提案されたプロジェクトの技術調査、環境影響調査、財務分析、資金調達・助成金申請準備、利害関係者との調整、リスク分析、バリュー・フォー・マネー (VFM) 分析等を行う。審査結果は担当公共機関の監督委員会に報告される。承認後、上下院の交通委員長に報告される。

F. 募集型提案

- 募集型提案の場合、公共機関は非募集型と同様の審査を受ける。プロジェクト開発までの段階が終了すると、VAP3 は担当公共機関と共に RFQ を発行し、州のインターネット調達サイトと VAP3 のウェブサイトに 60 日以上掲載する。提案を希望する民間事業者は、その間に VAP3 に SOQ を提出する。

G. 調達

- VAP3 と担当公共機関が提出された申請書を審査し、4 社以下に絞り込む。結果は申請者、州、連邦、影響が及ぶ地方自治体の各機関に通知される。審査完了 10 日以内に提出された提案書内の公開可能な情報が調達サイトに掲載され、プレスリリースが発行される。
- 担当公共機関と絞り込んだ企業が暫定契約を締結することもある。暫定契約期間中、民間事業者はプロジェクトの計画・開発、通行権の先行取得、設計・エンジニアリング、環境分析、環境影響緩和、各種調査、交通量・収益調査、資金調達先の確保などを行い、これに対して報酬を得ることができる (33. 2-1809)。
- VAP3 と担当機関が暫定版 RFP と包括契約書を発行する。候補者やその他関係者から意見を収集し、候補者に対して最終版 RFP を提示する。影響の及ぶ地方自治体に VAP3 が通知し、60 日間意見が収集される。RFP を元に、候補者が技術提案書と財務提案書を作成・提出する。
- VAP3 は再度バリュー・フォー・マネー分析やリスク分析を行い、担当機関と共に最終候補者を絞り込む。契約締結 30 日前までに、VAP3 のウェブサイトとプロジェクト専用サイトでパブリックコメントを募集する。選考結果は監督機関や州議員、都市交通局など利害関係者に報告され、承認を得る。担当機関と民間事業者が包括契約を最終化し、最終承認を得る。この間、候補者が妥当でないと判断されると次点の候補者が選ばれ、同様の過程が繰り返される。
- 想定建設費が 5,000 万ドルを超える場合、独立監査費用が請求される。監査内容は、提案内に含まれる交通量・費用予測、納税者の負担が予想される公的資金投入や債務、他の交通施設を改築する必要性、民間事業者の契約・債務不履行・公共機関へのサービス料償還不履行の場合の潜在的リスクとその債務額等。担当公共機関が選抜した独立コンサルタントが監査を行い、監査情報は全て公開される (56-560)。

H. 審査基準

³² Department of General Services central procurement website, <https://eva.virginia.gov/>

- 審査基準はプロジェクトの領域や複雑さ、輸送手段、実装方法により異なるため、プロジェクトごとに設定され RFP に記載される。ベスト・バリューによる評価が望ましいが、入札額が最も低い、ライフサイクルコストが最も低い、コンセッション支払額が最も高い、公共助成金が最も低い等、プロジェクトと州にとって最善の方法を VAP3 が選択する。

<PPEA> (PPEAガイドライン、56-575-1)

PPEA では、担当の公共機関が審査を行う。

A. 提案方法

募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 募集型提案

提案募集の場合、担当公共機関が RFP を発行し、州のインターネット調達サイトと一般に普及している新聞に掲載される。民間事業者が提出した提案に対し、概念審査と詳細審査の 2 段階の審査が行われる。民間事業者の提案申請費は不要。

C. 非募集型提案

非募集型提案の場合、民間事業者は担当の公共機関に提案書を提出する。複数の機関が関与する場合や適切な機関がわからない場合、総務局長官に提出する。受理後、競合提案を受け付けるため、州のインターネット調達サイトやその他公共情報が掲載される場所に 45 日以上提案内容が掲載される。その情報は少なくとも一度、一つ以上の一般に流通している新聞で告示される。

非募集型提案とその競合提案に対して、予想される処理費用の 0.5%(最低 5,000 ドル、最大 5 万ドル)が請求される。申請時に 5,000 ドルを支払い、残額は後に請求される。申請が棄却された場合や審査費用が予測を下回った場合、残額は返還される。

D. 審査

概念審査通過後、募集・非募集型共に担当局長官か州知事に報告される。承認後、詳細審査に進む。審査基準として、提案者の資格と経験、プロジェクトの特徴、資金調達、公共の便益、既存施設や州・自治体の他の計画との適合性等が考慮される。

E. 承認

詳細審査通過後、州知事や担当機関長官、州の上下院議員等で構成される PPP 諮問委員会に提案が提出される。承認後、暫定・包括契約が締結される。

<透明性と機密保持>

PPTA・PPEA 共に、情報の透明性について詳細に規定されている。以下、両法の規定を要約する。(33.2-1820、56-575.17)

- 募集・非募集型共に、受理後 10 営業日以内に総合サービス局のインターネット調達サイトや自治体のウェブサイト上で概念提案が公開される。地方自治体が担当の場合、契約が履行される地域で一般に普及している新聞にも掲載される。一般閲覧用に、少なくとも一部提案書のコピーが用意される。
- 非募集型提案の場合、競合提案受付のため、提案内容、導入時期、規模等の具体的な情報を
 - ▶ 120 日間公開し、パブリックコメントを受け付ける。(PPTA)
 - ▶ 45 日以上公開する。(PPEA、56-575.3:1)
- 暫定・包括契約を締結する 30 日前までに、担当公共機関は
 - ▶ パブリックコメントを募集する。募集期間は担当公共機関が決定する。募集期間終了後は公開不要。(PPTA)
 - ▶ 公聴会を開催する。(PPEA)
- 暫定・包括契約の交渉終了後、締結に入る前、担当公共機関は、
 - ▶ 契約書内の事業要約(公的資金の用途含む)とそれに対するコメントの提出方法を、州のインターネット調達サイトに掲載する。(PPTA)
 - ▶ 概念提案と同様の方法で契約内容を公表する。(PPEA)
- 企業秘密や財務記録、その他開示が免除される民間事業者の情報は、民間事業者と担当公共機関の同意がない限り公開する必要はない。
- 暫定・包括契約の締結後、バージニア情報公開法に基づき、担当公共機関は閲覧可能な調達記録を作成する。統一企業秘密法で定義されている民間事業者の企業秘密、公開が義務付けられていない企業の貸借対照表・財務諸表等の財務記録は公開不要。
- 担当公共機関が作成した調達取引に関する費用見積りは、一般公開されない。
- 調達取引記録は、安全性と記録の完全性を保つため適切に閲覧制限される。
- 民間事業者の機密情報を守るために、担当公共機関は適切な行動を取る。(33.2-1820、56-575.4)
- 類似施設の運営に通じている内部スタッフか、関連経験のある外部のアドバイザーやコンサルタントが審査に参画することがある。(33.2-1803、56-575.4.)

(5) 契約条件

A. 利用料

- PPTA(33.2-1807~8)
 - ▶ リース料・サービス料支払、民間事業者への報酬等を考慮して利用料を設定する。
 - ▶ 公共機関の要請に応じて、事業者は現行の料金表を提示する。
 - ▶ 類似条件の施設の利用者にとって同等と感じる利用料を設定する(契約にて、混雑緩和や交通量確保のために定めた例外規定を除く)。
 - ▶ 州間道路 81 号線の通行料・利用料の賦課には、議会の承認を要する。
- PPEA(56-575.4~9)

- ▶ 暫定・包括契約期間全体を通した利用料・リース料・サービス料の設定、設定手法、変更条件には、担当公共機関の承認を要する。
- ▶ 類似条件の施設の利用者にとって同等と感じる利用料を設定し、利用意欲を著しく妨げないようにする。
- 両法共通(33.2-1807～8、56-575.4～9)
 - ▶ 契約で利用料を収入源と定めた場合、民間事業者へのサービス料支払に利用料を加えることができる。あるいは、利用料を支払の代わりにできる。
 - ▶ 対象施設の運営において、民間事業者は適切な基準により利用料を分類できる。

B. 収益

- PPTA(33.2-1808)
 - ▶ 最大利益率を超過した収益の配分方法を包括契約で規定する。
 - ▶ 超過収益は、交通信託基金(Transportation Trust Fund)、担当公共機関、民間事業者(債務軽減に利用、適切な公共機関と共有する場合)で分配する。
 - ▶ 州が締結したコンセッション契約における支払金は、全て交通信託基金に入れる。

C. サービス水準の維持

- 両法共通(33.2-1808、56-575.9)
 - ▶ 担当公共機関が民間事業者の保守業務を監視し、プロジェクトが適切に維持されていることを確認する。

D. 保証

- PPTA(33.2-1808)
 - ▶ 民間事業者は、担当公共機関が納得する形式・額の履行・支払保証債を確保する。
- PPEA(56-575.9)
 - ▶ 建設を含むプロジェクトの場合、担当公共機関が納得する形式・額の修繕・履行・支払保証債券、信用状を、民間事業者が確保する。
- 両法共通(33.2-1808、56-575.9)
 - ▶ 第三者損害賠償責任保険や自家保険の内容を見直す(公共や従業員に対する不法行為責任を補い、プロジェクトの継続運営に十分であるよう確保)。

E. 契約終了・満了・不履行

- 両法共通(33.2-1813～14、56-575.11～12)
 - ▶ 民間事業者の重大な契約不履行が発生した場合、担当公共機関は以下を継承できる。この場合、民間事業者が事前に資金提供者に供与していた収益の先取特権を含め、全ての権利、権原、利益を継承する。

- ▷ 対象交通施設 (PPTA)
- ▷ プロジェクトに関する民間事業者の権利と義務 (PPEA)
- ▶ 担当公共機関が対象施設を引き継いだ場合、民間事業者のごとく以下を履行できる。
 - ▷ 施設の開発・運営、利用料の徴収、サービス契約 (PPTA)
 - ▷ 施設の開発・運営、利用料やリース料の徴収、サービス契約 (PPEA)
- ▶ 民間事業者の重大な契約不履行が発生した場合、担当公共機関は暫定・包括契約を終了し、法やあらゆる正当な権利を行使して治癒措置を行うことができる。
- ▶ 民間事業者の重大な契約不履行が発生した場合、担当公共機関は、履行保証や支払保証で定められた適切な損害賠償を請求できる。
- ▶ 事業収益が担保とされている場合、徴収した利用料は債務が弁済されるまで担保権者に支払われる。但し、担保権者への支払の前に、施設の現状の運営維持費と業務を行う公共機関への支払に充当できる。信頼と信用のある担当公共機関が施設を引き継ぐことにより、民間事業者の資金確保を保証することにはならない。施設を引き継ぐことにより、事業収益以外の資金源からの民間事業者の債務を担当公共機関が引き受けることにはならない。
- ▶ 民間事業者の要望により、担当公共機関は土地・不動産・権利の収容権を行使できる。収容手続に必要な金額は民間事業者が支払う。
- PPTA (33. 2-1808、1813～14)
 - ▶ 運営維持費や担保権者への支払後の残余収益は、施設に対する補償として、交渉により最大の利益率で民間事業者を支払われる。
 - ▶ 重大な契約不履行の発生と継続を州の企業委員会が断言するまで、収容権は行使されない。委員会の最終決定後、買収の代わりに、あるいは買収後に担当公共機関は収容権を行使できる。資金提供者は投資額に応じて収容手続に参加できる。
 - ▶ 契約終了時、契約に規定の合理的な開発費、合理的且つ最大の投資利益を民間事業者に支払い、開発費用を精算する (担当公共機関の便宜のため)。
- PPEA (56-575. 12)
 - ▶ 民間事業者の契約不履行の場合、州法により収容権が認められている担当公共機関は、プロジェクト取得のためにその権限を行使できる。資金提供者は投資額に応じて収容手続に参加できる。

F. 民間事業者の権利

- 両法共通 (33. 2-1807、56-575. 8)
 - ▶ 民間事業者は、以下に関するサービス契約を締結する権利を持つ。
 - ▷ 対象施設の開発・運営、利用料賦課、施設利用 (PPTA)
 - ▷ 対象施設の開発・運営、リース料・利用料賦課、施設利用 (PPEA)
 - ▶ 民間事業者は、以下に関するその他のあらゆる権利を所有、リース、取得できる。
 - ▷ 対象施設の開発・運営 (PPTA)
 - ▷ 対象施設の利用・運営 (PPEA)

- ▶ 民間事業者は、担当公共機関の同意の下、公共機関が類似の交通施設に課すであろう同様の合理的な規則を制定・施行できる。
- PPTA(33.2-1807)
 - ▶ 航行や利用に支障を来たさない限り、民間事業者は適切な許認可を取得し、運河や水路を横断する権利を保有する。
- PPEA(56-575.8)
 - ▶ 契約上の業務を損なわない限り、民間事業者は担当機関以外の公共機関・民間事業者に対して、対象施設に関する追加のサービス業務を提供できる。

G. 民間事業者の義務

- 両法共通(33.2-1807～8、56-575.8～9)
 - ▶ 暫定・包括契約に従い、以下の方法で対象施設の開発・運営を行う。
 - ▷ 担当公共機関の交通基準に即した方法(PPTA)
 - ▷ 担当公共機関が容認できる方法(PPEA)
 - ▶ 開業後、適切な使用料やサービス料を支払えば市民がいつでも利用できるよう対象施設を開放しておく。緊急の場合や担当公共機関の同意があれば、公衆の安全や建設・保守管理のために一時的に施設を閉鎖できる。
 - ▶ 対象施設の保守管理を行う。あるいは、契約上の保守・改善業務に備える。
 - ▶ 対象施設と連結する施設が建設される際、担当公共機関からの要請に応じて協力する(PPEAは「最大限の努力で」協力)。
 - ▶ 定期的に財務報告書を提出する。
- PPEA(56-575.8)
 - ▶ 科学技術インフラの場合、契約条件に従いアクセス制限できる。

H. 公共機関の権利

- 両法共通(33.2-1808、56-575.9)
 - ▶ 担当公共機関が提供したサービスの対価は償還される。

(6) 支援体制

バージニア州には、PPTA 下の交通 PPP プロジェクトを統括する組織「バージニア PPP オフィス(VAP3)」がある。VAP3 は州運輸長官直下の組織であり、自動車局、港湾局、交通局、鉄道・公共交通局、航空局、宇宙飛行局を取りまとめている。これら州の行政機関や地方自治体が主体となる PPP プロジェクトの調達業務や、プロジェクト参画を希望する民間事業者の支援を行っている。

専用のウェブサイト³³には、現在募集中の提案情報、進行中・過去のプロジェクト情報、問い合わせ先などが掲載されている。検討候補プロジェクトの情報は半年に一度更新される。検討過程で、民間事業者が参加可能なウェブ上のセミナーが開催され、プロジェクトの内容説明や質疑応答が行われる。

PPTAガイドラインでは、VAP3の目的を以下のように定めている。

- 州の交通サービス品質を向上する投資機会を創造する。
- 革新性、民間投資、長期的価値を促進する、公正で競争的なプロジェクト開発と調達実践する。
- リスク移転により、ライフサイクル全体における費用効率を向上する。
- 信頼性と統一性のある手順と手続を構築し、民間投資を促す。
- 法規制により迅速なPPPプロジェクトの実行を促進する。
- 情報公開と迅速な決断により、透明性と信頼性を確保する。
- 州の財務・組織的資源を効率的に管理する。

PPEA 下の教育施設や公共インフラ PPP に関しては、統括する組織がなく、該当領域における各行政機関が担当となる。IT 局のウェブサイト³⁴には申請・審査手順や担当者の連絡先等の情報が掲載されており、積極的に取り組んでいる様子が伺える。

2. 運用状況

VAP3のウェブサイト³⁵によると、PPTA下のPPPプロジェクトは道路・橋2件、HOVレーン1件、交通指令センター1件の計4件が完了、DBプロジェクトは2件完了している。

現在建設中のプロジェクトは道路、橋、鉄道など6件、検討中のプロジェクトはマルチモーダルプロジェクト1件、交通施設の上空や近隣の空中権を利用したプロジェクト1件がある。空中権プロジェクトでは、鉄道駅や隣接する道路・駐車場上空に商業・オフィス・住居施設、公園、歩道、自転車専用道路を建設する可能性が提示されている。

今後の検討候補として、道路、橋、鉄道駅に隣接する駐車場、パーキングエリアやサービスエリアの改良、交通局施設内のソーラーエネルギー導入、インターネット接続網の敷設等、9件のプロジェクトが紹介されている。15年1月にはソーラーエネルギープロジェクトのRFIが発行された³⁶。

現在VAP3は州間道路66号線のプロジェクトに注力しているが、今後1～2年の間にハンプトン道路周辺地域のプロジェクトに焦点を移す予定とのことである。同地域には橋やトンネルが多く、300億ドル近くの改修資金が必要であり、民間資本投資が期待されている³⁷。

同サイトには、検討されたものの契約に至らなかった11件のプロジェクトも紹介されている。

³³ Office of Public-Private Partnerships, www.P3virginia.org

³⁴ Virginia Information Technologies Agency, IT Infrastructure Partnership, <http://www.vita.virginia.gov/itpartnership/>

³⁵ VAP3, Projects, <http://www.p3virginia.org/projects/>

³⁶ Office of the Governor, VAP3 Releases RFI for Potential Solar Energy Development Project, <https://governor.virginia.gov/newsroom/newsarticle?articleId=7575>

³⁷ ヒアリングによる。

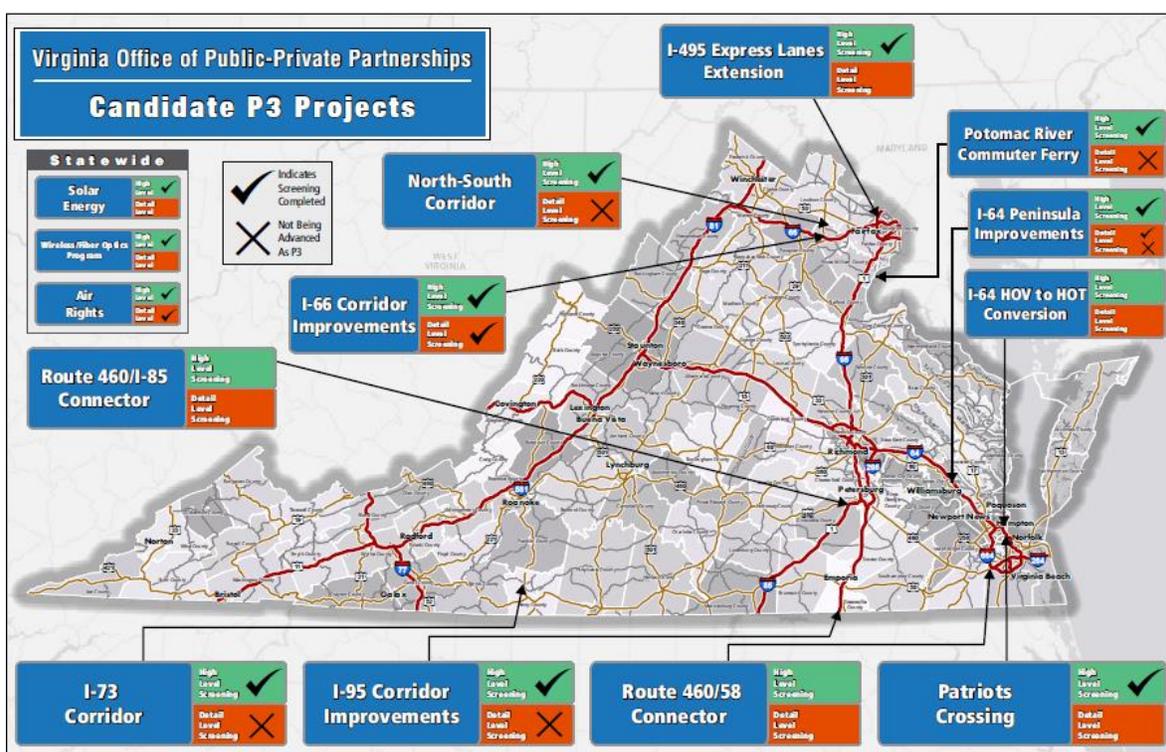
表 4. バージニア州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
ポカホンタス・ パークウェイ /州道 895 号線	道路・橋	DBFOM	Transurban USA	完了	2002 開業 (第 2 期 : 2011 開業)
州道 288 号線	道路	DB	STAR Solutions (KBR, APAC, Adams Construction Company, English Construction Company, Koch Performance Roads)	完了	1999 契約/ 2002 開業
州道 199 号線	道路	DB	—	完了	2007 開業
州間幹線道路 495 号線 HOV レーン	道路・橋	DBFOM	Capital Beltway Express, LLC (Fluor, Transurban)	完了	2007 契約/ 2012 開業
州間幹線道路 95 号線 HOV レーン	道路	DBFOM	95 Express Lanes LLC (Fluor, Transurban)	完了	2014 開業
地域交通指令センター 交通管理システム運営	道路 サービス	OM	Serco Inc.	完了	2013 開業
州道 460 号線 コリドー改良	橋	DBF	US 460 Mobility Partners (Cintra, Ferrovial Agroman, Janssen & Spaans Engineering, A. Morton Thomas, Associates, American Infrastructure)	建設中	2012 契約
エリザベス川トンネル	トンネル	DBFOM	Macquarie, Skanska	建設中	2012 契約
州道 58 号線 3 期	道路	DB	Branch Highways	建設中	2003 契約
州道 28 号線	道路	DB	The Clark Construction Group, Shirley Contracting Company	建設中	2002 契約
コールフィールド高速道路	道路	DBF	Kellogg Brown and Root	建設中	2002 契約
ダレス鉄道	鉄道	DB	第 1 フェーズ : Bechtel/URS 第 2 フェーズ : Kiewit/Clark	建設中	—
州間幹線道路 66 号線 コリドー改良	マルチ モーダル	—	—	検討中	—
空中権	公園・建 造物等	—	—	検討中	—
州道 460 号線・58 号線連結	道路	—	—	検討候補	—
ハンプトン道路横断橋	橋	—	—	検討候補	—

パトリオット横断橋	橋	—	—	検討候補	—
州道 64 号線 HOV/HOT 転換	道路	—	—	検討候補	—
州道 495 号線 高速レーン拡張	道路	—	—	検討候補	—
州道 66 号線コリドー 鉄道駅駐車場	駐車場	—	—	検討候補	—
サービス・ パーキングエリア改良	道路 サービス	—	—	検討候補	—
ワイヤレス・ 光ファイバー導入	科学技術	—	—	検討候補	—
ソーラーエネルギー	エネルギー	—	—	検討候補	—

(出所) VAP3ウェブサイト等を基に作成

図 8. PPP 候補プロジェクトマップ



(出所) VAP3

[2] フロリダ州

1. 法規制

フロリダ州では、1991年に民間事業者との交通施設のPPP契約締結を交通局に対して認める法案が可決³⁸し、「[官民交通施設法\(Public-private transportation facilities; PPP法\)](#)³⁹」が制定された。2007年の法改正では、非募集型提案が認められるなど有料道路プロジェクトに関する規制が緩和された⁴⁰。交通法内には交通局以外の交通関連機関に対するPPP授權法が複数あるが、官民交通施設法より簡素で規制内容は類似している。

96年には、郡の下水処理施設における民間事業者とのPPP契約を認める法案が可決⁴¹、06年には住宅分野でもPPPパイロットプログラムが認められ⁴²、徐々に運輸以外の領域にも広がっていった。

散在しつつあるPPP法をまとめるべく、13年には郡や地方自治体、教育委員会を含む州内の下位公共機関に対し、道路以外の交通施設、エネルギー、上下水道、医療、文化など幅広い分野におけるPPP契約を認める「[公共施設インフラ・パートナーシップ法\(Partnership for Public Facilities and Infrastructure Act\)](#)⁴³」が制定された。

同法に基づき、州の管理サービス局の傘下に官民識者で構成されるタスクフォースが結成された。14年には、州議会に対して現行PPP法の問題点を指摘する提案レポート「公共施設インフラ・パートナーシップ法ガイドライン・タスクフォース最終報告書と提案(タスクフォース報告書)」が公表された⁴⁴。タスクフォースは同年末で解散したが、今後同レポートを元にした法改正とガイドラインの制定が予想される。

本報告書では、詳細な規定があり一般にPPP法と称されている、官民交通施設法と公共施設インフラ・パートナーシップ法を紹介する。

³⁸ Florida Legislative Service Bureau, 1991 Florida Summaries of General Legislation, <http://www.law.fsu.edu/library/collection/FlSumGenLeg/FlSumGenLeg1991.pdf>

³⁹ Florida Statutes Title 26 334.30
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0334/Sections/0334.30.html

⁴⁰ 2007 Legislature CS/CS/HB 985, Florida House of Representatives, http://www.myfloridahouse.gov/Sections/Documents/loaddoc.aspx?FileName=_h0985er.docx&DocumentType=Bill&BillNumber=0985&Session=2007

⁴¹ Florida Statutes Title 11, 153.90-94
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&URL=0100-0199/0153/0153PartIIIContentsIndex.html&StatuteYear=2014&Title=-%3E2014-%3EChapter%20153-%3EPart%20III

⁴² Florida Statutes Title 30, 420.5095
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0400-0499/0420/Sections/0420.5095.html

⁴³ Florida Statutes Title 19, 287.05712,
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0200-0299/0287/Sections/0287.05712.html

⁴⁴ Partnership for Public Facilities and Infrastructure Act Guidelines Task Force Final Report and Recommendations,
http://www.dms.myflorida.com/content/download/104626/592850/Final_Report_and_Recommendations_Partnership_for_Public_Facilities_and_Infrastructure_Act_Guidelines_Task_Force.pdf

表 5. フロリダ州 PPP 関連法

	法規	名称	概要
公共 交通法	フロリダ州法 26章(公共交通) 334項(交通管理) 30	官民交通施設法 (PPP法)	交通局に対し、民間事業者との交通施設の建設・運営・所有・資金調達に関する契約の締結を認める。
	フロリダ州法 26章(公共交通) 337項(契約;資産の取得・処分・使用) 251 ⁴⁵	官民共同開発のための 資産リースと 交通局資産の 上下空間	交通局に対し、99年を上限に公共機関や民間事業者と同局資産をリースすることを認める。州の幹線道路やその他交通施設の上下空間の商業利用におけるリースも認める。 貸借人による広範な資本改良、現金の代わりに商品やサービスによる対価支払など、複雑なリース取引のみを対象とする。
	フロリダ州法 26章(公共交通) 338項(アクセス制限・ 有料施設) 22~241 ⁴⁶	ターンパイク 事業体法	有料幹線道路・支線道路を開発運営する公社ターンパイク事業体(Florida's Turnpike Enterprise)を設立するために53年に制定された法。 同事業体に対し、対象施設の計画、開発、所有、購入、リース、取得、処分、建設、改良、移転、装備、修繕、保守、運営、管理を行い、業務促進のために他の公共機関や民間事業者と契約を締結することを認める。
	フロリダ州法 26章(公共交通) 343項(地域交通) 875 ⁴⁷	PPP	北西フロリダ交通コリドー局(The Northwest Florida Transportation Corridor Authority)に対し、同局管轄の交通施設の建設、運営、所有、資金調達に関する契約を民間事業者と締結することを認める。
	フロリダ州法 26章(公共交通) 348項 (高速道路・橋梁局) 0004(9) ⁴⁸	フロリダ 高速道路局法	郡や地域の高速道路局、交通局、橋梁局、有料道路局に対し、担当局管轄の交通施設の建設、運営、所有、資金調達に関する契約を民間事業者と締結することを認める。

⁴⁵ Florida Statutes Title 26, 337.251

http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0337/Sections/0337.251.html

⁴⁶ Florida Statutes Title 26, 338.22

http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0338/Sections/0338.22.html

⁴⁷ Florida Statutes Title 26, 343.875

http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0343/Sections/0343.875.html

⁴⁸ Florida Statutes Title 26, 348.0004

http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0348/Sections/0348.0004.html

その他	フロリダ州法 19章(公共事業) 287項(個人資産と サービス調達) 05712	公共施設インフラ・ パートナーシップ法	郡、地方自治体、教育委員会、その他州の下位 行政機関、公社、公共目的の地域組織に対し、 民間事業者や非営利団体と、公共施設やインフ ラのPPP契約を締結することを認める。
	フロリダ州法 11章(郡の組織と 政府間関係) 153項 (上下水道システム) 90～94	下水処理施設 民営化契約	郡、市、都市、特区、地域開発地区などの下水 処理に関する権限のある行政機関に対し、下水 処理施設の資金調達、設計、取得、所有、リース、 建設、改良、運営、保守、管理に関する契 約を民間事業者と締結することを認める。 契約期間は5年～40年。
	フロリダ州法 30章(社会福祉) 420項(住宅) 5095	地域労働者住宅革新 パイロット プログラム	フロリダ住宅金融公社(Florida Housing Finance Corporation)に対し、低中所得者向け の賃貸・分譲住宅の新築・復旧に関するPPPパ イロット・プログラムの実施を認める。

(出所) 各法令を基に作成

(1) PPP定義

法規内にPPPの定義はないが、交通局のウェブサイトでは以下のように定義されている⁴⁹。

PPPとは、公共機関(連邦・州・地方自治体)と民間事業者との契約上の合意である。この合意により、一般市民が利用するサービスや施設の業務遂行において、官民各々の技術と資産が共有される。これに加え、リスクと利益も共有される。

上院がまとめた公共施設インフラ・パートナーシップ法案要旨の中でも、同様に定義されている⁵⁰。

PPPとは、公共の建物やインフラプロジェクトの業務遂行・資金調達に関して、民間セクターがより広範に参画できる、公共機関と民間事業者間の契約上の合意である。契約により、一般市民が利用するサービスや施設の業務遂行において、官民各々の技術と資産が共有される。これに加え、各々のリスクと利益が共有される。

交通局の見解では、アベイラビリティ・ペイメントや短期融資等の資金調達を含むBF、DBF、DBFOM等のスキームをPPPと捉えている。DBは官民交通施設法の対象外であるためPPPには含まれないとのことである⁵¹。

⁴⁹ Florida Department of Transportation, Public-Private Partnerships,
http://www.dot.state.fl.us/officeofcomptroller/PF0/P3_Unsolicited_Proposal_Process.shtm

⁵⁰ Committee on Community Affairs, CS/CS/HB 85 - Public-Private Partnerships, The Florida Senate 2013 Summary of Legislation Passed,
http://www.flsenate.gov/PublishedContent/Session/2013/BillSummary/Community_CA0085ca_0085.pdf

⁵¹ ヒアリングによる。

(2) 対象セクター

A. 交通施設

- 公共資本により一部・全部を建設・運営された、人や資産を運ぶ手段。不動産・動産の所有物・財産権を含む。(334.30-1(1)、334.03(30))

B. 公共施設インフラ(287.05712)

- フェリー、大量輸送交通施設、駐車場、空港、港湾施設、鉄道施設、燃料供給施設、石油・ガスパイプライン、医療・看護施設、娯楽施設、スポーツ・文化施設、教育施設、その他公共教育機関に使用される建物や施設、公共目的に使われる施設やプロジェクト、その他広く公共に利用される、あるいは公共の活動を支える施設やインフラ
 - 主に公共機関や公共のために利用される、あるいは公共機関のサービス提供システムを支える建物の改良物や設備
 - 上下水道、表層水管理設備、その他関連インフラ
 - 郡や地区の政府機関が所有・運営する施設、自治体の病院・医療システム、自治体の電力会社が所有・運営する施設
- * 郡の道路や高等教育機関も対象となるが、定義が曖昧であるため、タスクフォースは明確にするよう法改正を求めている。(タスクフォース報告書)

(3) 方式

<官民交通施設法>

A. 対象業務

- 交通施設の建設・運営・所有・資金調達(334.30-1(1))
 - 通行料・利用料徴収(334.30-1(2))
 - ▶ 既存の有料道路施設のリース(フロリダ・ターンパイクは除外)
 - ▶ 新規の有料道路施設の設立
 - ▶ 既存の有料道路施設の拡張
- * 交通局の「5ヵ年作業プログラム」内のプロジェクト、あるいは、「10ヵ年戦略的インターモーダル計画」内のプロジェクトで輸送力増加が見込まれる5億ドル以上の事業が対象となる(いずれも議会承認が必要)(334.30-1(1))。
- * 交通局財務監査室のウェブサイトでは、支援するPPPプロジェクトの例としてBF、DBF、DBFOMが挙げられている⁵²。

B. 資金調達

- 資金調達方法

⁵² Florida Department of Transportation, Office of Comptroller, Project Finance, <http://www.dot.state.fl.us/officeofcomptroller/pfo.shtm>

- ▶ 交通局は、連邦融資、商業銀行融資、商業銀行やその他民間資金によるインフレヘッジ等、革新的な資金調達技術を使用できる。(334.30-1(7))
- ▶ サービスや施設の稼働率・利用量等の業績に応じて、交通局から民間事業者に年間支払する契約を締結できる(一般に、アベイラビリティ・ペイメントと称されているもの)。この支払は、暫定作業プログラムのひとつとして州議会の一般歳出予算で賄われ、暫定作業プログラム内の実施中・更新中の交通量拡大プロジェクトよりも優先される。(334.30-1(7))

- 民間資金

- ▶ 州幹線道路システム以外の交通事業における州の費用は、民間事業者が全て負担する。(334.30-1(1))
- ▶ 民間の交通事業における州、自治体政府、電気ガス等公共事業の費用は、施設を所有する民間事業者が全て負担する。(334.30-1(1))

- 公的資金

- ▶ 交通局は、法で認められる範囲内で、州幹線道路システムのプロジェクトに州の資金を使用できる。(334.30-1(1))
- ▶ 交通局は、連邦・州から州運輸信託基金に給付された年総額の15%までPPPプロジェクトに使用できる。(334.30-1(12))

C. 所有権

- 契約満了・終了後、交通局がプロジェクトを所有する。(334.30-1(1)(e))

<公共施設インフラ・パートナーシップ法>

A. 対象業務

- 開発
 - ▶ 計画、設計、資金調達、リース、取得、設置、建設、拡張
- 運営
 - ▶ 資金調達、保守、改良、装備、修正、修繕

B. 資金調達

- 資金調達方法
 - ▶ 担当公共機関は、連邦融資、商業銀行融資、商業銀行やその他民間資金によるインフレヘッジ等、革新的な資金調達技術を使用できる。(287.05712(11)(c))
- 民間資金
 - ▶ 民間事業者は、金融機関等と民間資金源の資金調達契約を締結できる。但し、契約終了時、施設の所有・運営権を担当公共機関に引き継ぐ前に、資産・施設の抵当権を全額返済する。当該契約では、担当公共機関に保証を求めず、公共施設を抵当に入れず、公共融資を担保にしない。このような条項があっても無効となる。(287.05712(11)(a)(c))
- 公的資金

- ▶ 担当公共機関は、連邦・州・自治体・公共機関から取得した資金を助成金・ローンとして民間事業者に提供できる。(287.05712(9)(b))
- ▶ 担当公共機関は、承認された施設の建設プロジェクトに融資できる。(287.05712(11)(b))
- ▶ 担当公共機関は、自己資本や運用予算をプロジェクトに提供できる。債券など法的に許可された資金源を使用する。(287.05712(11)(a)(c))
- ▶ 担当公共機関は、契約に応じて優先的に出資企業や政府基金からの支払義務を果たす。同じ企業や他の政府資金との、契約に拠らない支払義務よりも優先される。(287.05712(11)(a)(c))

C. 所有権

- 対象施設は担当公共機関が所有するか、担当公共機関に所有権が譲渡される。(287.05712(4)(d))
- 契約満了・終了後、支払完了後、担当公共機関がプロジェクトを所有する。(287.05712(4)(d))

(4) 調達手続

<官民交通施設法>

A. 提案方法

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。(334.30-1(6)(a))

B. 非募集提案

交通局はPPPガイドラインを作成しておらず、法規内にも詳細な手順は記載されていないが、同局ウェブサイト⁵³に簡単な手順が記載されている。

- 交通局財務監査室のプロジェクトファイナンスマネージャーと話し合い、プログラムの基本を理解する。
- 管轄の各地区や、州の道路運営を管理するフロリダ・ターンパイク事業体と話し合う。
- 幹部(長官、次官補、地区長官)の指示を受ける。
- 交通局本部が連邦・州資金援助の可否を決定し、地区やターンパイクは本部の資金繰り予定を確認する。
- プロジェクトファイナンスマネージャーに、5万ドルの申請費用と共に提案書を提出する。不足分は後日追加請求される。30日以内に支払われない場合、提案は棄却される。(管理法14-107)
- 提案が受領されると、当局は受理した日から2週間、少なくとも週に一度「フロリダ行政登録(FAR)⁵⁴」と一般的な発行部数のある新聞で告示し、120日間、競合提案を受け付ける。告示期間中、審査は行われない。影響のある自治体政府に提案書のコピーを郵送する。(334.30-1(6)(a))
- 告示期間終了後、管轄の各地区、フロリダ・ターンパイク事業体、交通局本部が審査を行い、順位付けされ、ベストバリュー候補者が選定される。

⁵³ Florida Department of Transportation, Unsolicited Proposal Process, http://www.dot.state.fl.us/officeofcomptroller/PFO/P3_Unsolicited_Proposal_Process.shtm

⁵⁴ State of Florida Department of State, Florida Administrative Register, <https://www.flrules.org/>

- 候補者と交渉する。交渉がうまくいかない場合、次点の候補者との交渉に入る。一社のみが提出した場合、当局は誠意をもって交渉に臨み、結果に不服がある場合、提案者との交渉を終了する。交通局は、契約が施行されるまでのいかなる時点でも、全ての交渉を終了できる。(334.30-1(6)(d))
- 高官の決断後、契約が締結される。

C. 審査基準

- 専門資格、一般的な事業内容、革新的なエンジニアリング・費用削減策、財務計画、公的資金の必要性等により審査される。(334.30-1(6)(c))
- 手続が進む前と契約が認可される前、担当公共機関はプロジェクトの費用効率と公共の便益に関する独自分析を行う。(334.30-1(6)(d))
- 民間事業者は、債券格付け機関認定の国際的に認識された交通量・歳入専門家による投資適格の交通量・歳入分析を行う。(334.30-1(2)(f))
- 料金徴収プロジェクトの場合、民間事業者は国債格付け機関認定の国際的に認識された交通量・歳入専門家による投資適格交通量・歳入分析を行い、財務計画を提出する(プロジェクト費用、財源別収益、資金調達方法、主要な債務引受先、民間投資利益の内部利益率、戦略的インターモーダル計画内の費用合理性プロジェクト用政府基金の使用可否、プロジェクト開始時から全契約期間にわたるキャッシュフロー分析)。(334.30-1(2)(f))

D. 透明性・機密保持

- 審査の際、民間コンサルタントが参画することがある(334.30-1(1))

E. 議会承認

- 交通局は、提案募集の際、あるいは非募集型提案を受領した際、告示の前に知事室、上下院予算委員会、上院議長、下院議長にプロジェクトの要旨を提出する。要旨には、予想される交通局の義務、交通局の債務への影響、交通局の債務上限を超えないことを証明する情報が含まれる。州知事の承認後、プロジェクトを進行できる。但し、要旨受領後14日以内に書面で反対があった場合、州知事は承認できない。既存有料施設のリース契約の場合はこれに該当しない。(339.2825)
- 既存の有料道路施設のリース契約の場合、交通局は契約締結前に議会予算委員会に分析報告書を提出し、検査と承認を得る。(334.30-1(2)(d))
- 75年を超える新規プロジェクトは、議会の承認を要する。

<公共施設インフラ・パートナーシップ法>

A. 提案方法

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。(287.05712(4))

B. 非募集型提案

- 提案を希望する民間事業者は、概念設計・計画、スケジュール、財産権確保手段、財務計画等を提出する。(287.05712(5))
- 担当公共機関は非募集型提案に対し、審査費用を賄える額の申請費用を請求できる。審査費用には、弁護士、財務・技術アドバイザー、コンサルタント料等を含む。(287.05712(4)(a)) 同法では金額に関する規定はないが、タスクフォース報告書では交通局に倣い5万ドルを推奨している。
- 非募集型提案の受理後2週間、少なくとも週に一度「フロリダ行政登録(FAR)」と一般的な発行部数のある新聞で告示し、競合提案を受け付ける。告示期間は、プロジェクトの複雑性や公共の便益によりプロジェクトごとに担当公共機関が決定する。但し、最初の告示後21日以上120日以内とする。(287.05712(4)(b))

C. 審査

- 告示期間終了後、担当公共機関が提案の優先順を決める(審査基準は、専門資格、事業要件、革新的な設計技術・費用削減策、財務計画等)。最上位の事業者と契約交渉を開始する。交渉の結果に不服がある場合、提案者との契約を終了し、2位以下の企業との交渉に進む。一社のみが提出した場合、当局は誠意をもって交渉に臨み、結果に不服がある場合、提案者との交渉を終了する。担当公共機関は、契約が施行されるまでのいかなる時点でも全ての交渉を終了できる。(287.05712(6)(c))
- 担当公共機関は、契約前に合理的な財務計画を策定する。計画内容は、プロジェクト費用、財源別収益、資金調達方法、主要な債務引受先、民間投資利益の内部利益率、費用合理性プロジェクト用の政府基金の使用可否、プロジェクト開始時から全契約期間にわたるキャッシュフロー分析等。(287.05712(4)(e))
- 非募集型提案の場合、民間事業者は債券格付け機関で分析経験のある全国的に認識された専門家による技術分析を行う。分析結果の評価において、類似施設の運営に通じている担当公共機関の職員や、関連経験のある外部アドバイザーやコンサルタントの助言を求めることがある。(287.05712(4)(f))
- 影響が及ぶ地域の自治体に告示のコピーを郵送する。各自治体は受理後60日以内に書面にて意見を提出し、自治体の包括計画、インフラ開発計画、設備改良予算、複数の地域にまたがる開発の工程やスケジュール、その他支出計画に抵触しないことを表明する。期間中に返答がない場合は同意したとみなす。担当公共機関は、契約前に自治体からのコメントを検討する。(287.05712(7))

D. 契約

- 包括契約の交渉に入る前か交渉時、両者の裁量により暫定契約を締結できる。内容は以下の通り。(287.05712(8))
 - ▶ プロジェクトに関する活動を民間事業者が開始することへの認可(プロジェクトの計画、開発、設計、環境影響分析、影響緩和、調査、その他プロジェクトの一部を担う活動、施設への資金調達の可能性確認等)
 - ▶ 包括契約交渉の手続と時期
 - ▶ プロジェクトの開発・運営に関するその他適切な条項
- 担当機関の承認後、包括契約を締結する。

E. 承認

- 担当公共機関が教育委員会の場合、契約締結には自治体政府の承認を要する。(287.05712(4)(c))

(5) 契約条件

<官民交通施設法>

A. 競合禁止条項

- 交通局や民間業者は、起点や終点が類似する他の交通施設に対し、交通量を拡大できるよう適切な予防策を用意する。(334.30-1(1)(d))

B. 利用料設定

- 既存の有料道路の通行料率は、消費者物価指数や類似の物価指数と連動し、1～5年ごとに調整する。債券証書、契約書、政府機関、交通局の規則に従い、この上限を越えて通行料率を設定することもできる。(334.30-1(2)(c)、338.165(3))
- 将来の通行料・運賃値上げに関する規制を契約条項に含める。(334.30-1(2)(c))

C. 収益(334.30-1(2)(e))

- 通行料や利用料収益の一部を、全契約期間を通して交通局に返還する。
- 既存の有料道路のリース契約の場合、契約終了時に資金の一部を交通局に返還し、超過収益の一部を全契約期間を通して交通局に返還する。

D. 契約期間(334.30-1(11))

- 契約期間は最大50年とする。
- 50年以上の契約を必要とする文書による調査結果がある場合、交通局長の承認と議会の特別承認後、上限を75年に引き上げることができる。

E. 税金(334.30-1(1))

- プロジェクト内の交通施設や借地権は、従価税(州や他の政府機関が所有している場合)、無形資産税、州や市町郡・特区・州の行政小区域・その他政府機関の特別課税を免除される。
- 契約により生じる一切の文書や支払義務は非課税となる。
- 法人税、再雇用支援税、消費税・利用税は課税対象となる。
- 直販・直接リースした場合の税金は、事業者が登録し徴収する。

F. サービス水準の維持(334.30-1(2)(a)(b))

- 交通施設は、交通局基準に従い適切に運営、保守、更新する。

G. 保証 (334.30-1(6)(c))

- 債務保証、信用状、親会社の保証、貸手や共同出資者の保証等、民間事業者の業務履行・下請け会社への支払を保証する適切な予防策を用意する。
- 最も効率の良い価格で履行・支払を保証できるよう、担当機関はセキュリティ・パッケージを調整する。

H. 契約終了・満了・不履行(334.30-1(1)(c))

- 契約不履行や担当公共機関による契約解除の場合、利用者や市民に対して追加費用やサービスの混乱が生じないよう適切な予防策を用意する。
- 州や法規下の交通プロジェクトの開発・建設に関して、交通局は土地収用権を含むあらゆる権力を行使できる。

I. 交通局の権利(334.30-1(4))

- 交通局は民間事業者のためにサービスを提供できる。州幹線道路以外のプロジェクトのために交通局が行うサービス(保守契約や法的措置等)は、全額償還される。

<公共施設インフラ・パートナーシップ法>(287.05712)

A. 競合禁止条項

- 交通局や民間業者は、起点や終点が類似する他の交通施設に対し、交通量を拡大できるよう適切な予防策を用意する。(287.05712(4)(d))

B. 利用料(287.05712(9)(a))

- 類似条件の施設の利用者にとって同等と感じる利用料を設定し、利用意欲を著しく妨げないようにする。
- 契約で利用料を収入源と定めた場合、民間事業者へのサービス料支払に利用料を加える、あるいは利用料を支払の代わりにできる。
- 料金徴収を伴う契約の場合、担当公共機関の基準に従い適切な運営・保守・更新を行う。(287.05712(10))

C. 収入の用途(287.05712(10))

- 契約に準拠し、担当公共機関が利用料収益を規制する。
- 全契約期間を通して、利用料収益の一部を担当公共機関に返還する。

D. サービス水準の維持(287.05712(9)(a))

- 担当公共機関は民間事業者の活動を査察し、包括契約に従っていること、容認できるものであることを確認する。

- 担当公共機関は民間事業者の保守業務を監視し、プロジェクトが適切に維持されていることを確認する。

E. 保証(287.05712(6)(b))

- 債務保証、信用状、親会社の保証、貸手や共同出資者の保証等、民間事業者の業務履行・下請け会社への支払を保証する適切な予防策を用意する。
- 建設の履行・支払を含むプロジェクトでは保証債を確保する。この場合、記録、告知、訴訟制限、その他法で定められている要件を満たすこと。
- 最も効率の良い価格で履行・支払を保証できるよう、担当機関はセキュリティ・パッケージを調整する。
- 第三者損害賠償責任保険や自家保険の内容を見直す(公共や従業員に対する不法行為責任を補い、プロジェクトの継続運営に十分であるよう確保)。(287.05712(9)(a))

F. 契約満了・終了・不履行(287.05712(13))

- 契約満了・終了時、担当公共機関はプロジェクトから得た収益をプロジェクトの現行の運営や保守費用の支払に充てる。
- 民間事業者が重大な契約不履行を起こした場合、運営・保守費用が通常通りに支払われていれば、契約に規定の方法で、民間事業者を支払われるべき報酬をプロジェクトの投資家や貸手への債務の返済に使用できる。
- 運営・維持費を超過する収益は、投資家や貸手への支払に充てる。
- 適切な理由があり、権利を侵害しない限り、担当公共機関は契約を終了し、契約で認められている権利や治療措置を行使できる。
- 担当公共機関がプロジェクトを引き継ぐ場合、担当公共機関の十分な信頼と信用により民間事業者の資金調達を保証することにはならない。
- 契約に記載のない限り、プロジェクトの開発・運営を引き受けることにより、担当公共機関は民間事業者のプロジェクト収入以外の財源による債務返済義務を負わない。

G. 民間事業者の義務(287.05712(12))

- 包括契約やリース・サービス契約に従い、担当公共機関が容認できる方法でプロジェクトの開発・運営・保守を行う。あるいは契約上の保守・改善に備える。
- 他の施設・インフラと連結する施設が建設される際、担当公共機関からの要請に応じて最大限の努力で協力する。
- 契約に準拠し、担当公共機関との義務を果たす限りにおいて、公共機関や他の民間事業者に追加サービスを提供できる。
- 適切な財務報告書を定期的に提出する。(287.05712(9)(a))

H. 担当公共機関の権利(287.05712(12))

- 担当公共機関が民間事業者に対して行った保守やその他サービスは、全額償還される。

(6) 支援体制

フロリダ州では、PPP オフィスは設置されていない。

交通 PPP の非募集型提案を希望する場合、前述の通り、交通局財務監査室のプロジェクトファイナンスマネージャーに問い合わせる。連絡先は同局ウェブサイト⁵⁵に掲載されている。同サイトには、DBF 契約書雛形も掲載されている。現在 PPP の RFQ は発行されていないが、発行次第同サイトに掲載される。プロジェクトが進行すると独自のウェブサイトが設置され、業界フォーラムや質疑応答会の開催情報等が掲載される。

交通局 PPP 担当者によると、外資企業に対する障壁はないが、州のエンジニアリング資格を持つ現地企業と提携している外資企業が多いとのことである⁵⁶。

DB プロジェクトに関しては、専用サイト⁵⁷が設けられており、RFP 等の情報が掲載されている。

2. 運用状況

交通局のウェブサイトによると、これまでに契約が終了している PPP プロジェクトは道路・橋 4 件、建設完了は道路 2 件、運営中は道路 1 件とトンネル・橋 1 件、建設中は道路・橋 7 件である。

同州の交通 PPP プロジェクトは、5 カ年作業プログラム⁵⁸か、10 カ年戦略的インターモーダル計画⁵⁹の輸送力増加が見込まれる 5 億ドル以上の事業が対象であるため、提案を希望する民間事業者は両計画を確認しておくことが望まれる。

交通局 PPP 担当者によると、フロリダ州では輸送力増加を目的にしたプロジェクトに注力しており、老朽化したインフラの復旧には力を入れていないとのことである⁶⁰。

⁵⁵ Florida Department of Transportation, Public-Private Partnerships, http://www.dot.state.fl.us/officeofcomptroller/PF0/P3_Unsolicited_Proposal_Process.shtm

⁵⁶ ヒアリングによる。

⁵⁷ Florida Department of Transportation, Design-Build Related Sites, <http://www.dot.state.fl.us/construction/DesignBuild/AllSites/DesignBuildSites.shtm>

⁵⁸ Florida Department of Transportation, Five Year Work Program, <http://www2.dot.state.fl.us/fmsupportapps/workprogram/WorkProgram.aspx>

⁵⁹ Florida Department of Transportation, Strategic Intermodal System (SIS) Policy Plan, <http://floridatransportationplan.com/>

⁶⁰ ヒアリングによる。

表 6. フロリダ州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
州間幹線道路 4 号線 最終改良	道路・橋	DBFOM	I-4 Mobility Partners (Skanska, Granite, Lane Construction Corporation)	建設中	2014 契約
州幹線道路 79 号線	道路	DBF	Anderson Columbia Company	建設中	2013 契約
州間幹線道路 75 号線、 州道 80 号線北～ 州道 78 号線南	道路・橋	DBF	DeMoya, Leware	建設中	2012 契約
州幹線道路 9B 号線	道路	DBF	Infrastructure Development Partners	建設中	2012 契約
州間幹線道路 95 号線、 州道 406 号線南～ 州道 44 号線北	道路・橋	DBF	Lane Construction	建設中	2012 契約
パルメット 5 区、 州道 826 号線・836 号線 インターチェンジ	道路	DBF	Community Asphalt, Condotte, DeMoya	建設中	2009 契約
国道 19 号線	道路	BF	Hubbard Construction Compann	建設中	2009 契約
マイアミ港トンネル	橋・トン ネル	DBFOM	MAT Concessionaire, LLC (Bouygues, Transfield, Meridiam)	運営中	2009 契約
州間道路 95 号線改良	道路	DBFOM	I-595 Express, LLC (ACS Infrastructure Development)	運営中	2009 契約
州間道路 4 号線連結	道路	BF	PCL, Archer Western	建設終了	2010 契約/ 2014 開業
国道 1 号線改良	道路	DBF	Community Asphalt, Inc.	建設終了	2008 契約/ 2011 開業
州間道路 75 号線	道路・橋	DBF	ACCI, API	契約終了	2007 契約/ 2009 開業
パルメット高速道路拡張、 インターチェンジ改良 2 区	道路	DBF	Condotte, DeMoya	契約終了	2008 契約/ 2012 開業
州間道路 95 号線拡張・ ピネダ・コーズウェイ・ インターチェンジ	道路	DBF	Community Asphalt, Inc.	契約終了	2008 契約/ 2011 開業
州間道路 95 号線レーン・ フェーズ 1	道路	DBF	FCC co-MCM	契約終了	2008 契約/ 2010 開業

(出所)交通局ウェブサイト等を基に作成

[3] テキサス州

1. 法規制

テキサス州では、2003年に道路と鉄道の開発・運用・資金調達等に関する、民間事業者との契約を締結する [権限が交通局に付与され](#)⁶¹、PPPプロジェクトが実装可能となった⁶²。

しかし、その後にPPP賛成派・反対派議員の間で議論が起こり、05年の法改正では規制の強化と緩和⁶³、07年には新規の通行料徴収のPPPプロジェクトを禁止する2年間のモラトリアムが実施された⁶⁴。モラトリアム前に契約済であった3件のPPPプロジェクトは継続進行したが、解除後の09年以降もDBプロジェクトが中心で、新規PPPプロジェクトは実行されていない。

テキサス州には、州の行政機関の無駄や重複を省くべく各機関を監督する、上下院議員で構成される委員会「サンセット諮問委員会(The Texas Sunset Advisory Commission)」があり、同委員会の提案により廃止された行政機関もあるほどの権力を持っている⁶⁵。交通局は、隔年でサンセット諮問委員会に業務報告することが義務付けられている⁶⁶。サンセット委員会は、各局から提出された報告書を検査して業務改善等の勧告を行うと共に、これを元に法案を作成する⁶⁷。このため、交通法上はPPP契約締結に関する議会承認は義務付けられていないが、実質的にはサンセット委員会の承認を得ずに進行できない。承認されたプロジェクトは各々、契約締結や環境調査の有効期限等が法規内で規定されている。

11年には、交通以外の領域におけるPPP法「[官民施設インフラ法\(Public and Private Facilities and Infrastructure Act\)](#)⁶⁸」が制定された。同法は、州の行政機関や州内の地方自治体に対し、公共施設の開発・運営・資金調達等に関する官民間の契約を認めている。既に法規のある交通施設のプロジェクトは除外されているが、州や地方自治体が保有する大半の施設やインフラが対象となっている。州の行政機関は同法に準拠する必要があるが、地方自治体がPPPプロジェクトを実施する場合、同法の適用は任意となる。

同法を統括しているのは、州や地方自治体が所有・リースする公共施設を管理するテキサス施設委員会(The Texas Facilities Commission)である。同法の制定後、委員会は調達手順の詳細を記した「PPPガイドライン(Public-Private Partnership Guidelines)⁶⁹」を発行。同時に、民間事業者からの提案を促すべく、複数地域における再開発構想を発表した。これに対し、多くの非募集型提案が寄せられ、運輸以外の分野でもPPPが活発になると目された。

ところが、提案の中に、州の行政機関が集結する州会議事堂周辺地域の再開発プロジェクトがあったことから、州行政機関庁舎の事業を民間事業者に任せることに対し、サンセット委員会が懸念を示した⁷⁰。こ

⁶¹ Texas Transportation Code Title 6, 223.201

<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.223.htm#223.201>

⁶² 78th Legislature-Regular Session, Chapter 1325, H.B. No. 3588,

http://www.lrl.state.tx.us/scanned/sessionLaws/78-0/HB_3588_CH_1325.pdf

⁶³ 79th Legislature-Regular Session, Chapter 264 S.B. No. 792,

http://www.lrl.state.tx.us/scanned/sessionLaws/80-0/SB_792_CH_264.pdf

⁶⁴ 80th Legislature, S.B. 792, <http://www.legis.state.tx.us/tlodocs/811/analysis/html/SB00003I.htm>

⁶⁵ The Texas Sunset Advisory Commission, <https://www.sunset.texas.gov/>

⁶⁶ Texas Transportation Code Title 6, 201.001 <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.201.htm>

⁶⁷ Texas Government Code Title 3, 325.001 <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/GV/htm/GV.325.htm>

⁶⁸ Texas Government Code Title 10, 2267.001 <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/GV/htm/GV.2267.htm>

⁶⁹ The Texas Facilities Commission, Public-Private Partnership Guidelines, <http://www.tfc.state.tx.us/divisions/facilities/prog/planning/P3-Guidelines20121025.pdf>

⁷⁰ Sunset Advisory Commission, Final Report with Legislative Action Texas Facilities Commission, July 2013, <https://www.sunset.texas.gov/public/uploads/files/reports/Facilities%20Commission%20Staff%20Report%202013%2083rd%20Leg.pdf>

れにより、既に調達が進行していた同地域のプロジェクトが凍結され、13年には州会議事堂周辺地域にある州保有施設の開発・運営には議会の承認を必要とする条項が同法に加えられた⁷¹。さらに、14年9月1日まで、高等教育機関以外の政府機関に対してPPP包括契約の締結を禁じる条項も加えられた⁷²。現在、後者のモラトリアムは解除されているが、テキサス施設委員会は未だ再稼動していないようである。

表 7. テキサス州 PPP 関連法

法規	名称	概要
テキサス州法 6章(車道) 223項 (幹線道路プロジェクトの 入札契約) E節 201～210	包括開発契約 (CDA)	交通局に対し、有料道路や特定の幹線道路プロジェクトの設計、開発、資金調達、建設、保守、修繕、運営、拡張、拡大に関する民間事業者との契約締結を認める。
テキサス州法 6章(車道) 222項001～107節 ⁷³	資金調達・ 連邦支援	民間事業者との契約における資金調達に関する法。 交通局や郡、自治体、地域の交通局に対し、幹線道路の設計、開発、資金調達、建設、保守、運営の代わりにパススルー通行料(利用量に応じた支払)を支払う契約を、民間事業者と締結することを認める。
テキサス州法 6章(車道) 228項 ⁷⁴	州幹線道路有料 道路プロジェクト	州幹線道路の有料道路プロジェクトに関する法。 交通局に対し、有料道路の資金調達、建設、運営、保守契約を民間事業者と締結することを認める。
テキサス州法 6章(車道) 366項401～409節 ⁷⁵	地域有料道路局法	地域有料道路局(Regional Tollway Authorities)に対し、ターンパイクプロジェクトの設計、開発、資金調達、建設、保守、修繕、運営、拡張、拡大に関する契約を民間事業者と締結することを認める。
テキサス州法 6章(車道) 370項305～317節 ⁷⁶	地域運輸局法	地域運輸局(Regional Mobility Authorities)に対し、民間事業者が交通施設の設計、建設、資金調達、取得、保守、運営を行う契約の締結を認める。
テキサス州法 6章(車道) 371項 ⁷⁷	幹線道路の 有料プロジェクト のCDA	地域有料道路局法や地域運輸局法の有料道路CDAの規制に関する法。
テキサス州法	包括開発契約	交通局に対し、鉄道施設・システムの資金調達、設計、

⁷¹ 83(R) S.B. No. 211, <http://www.legis.state.tx.us/tlodocs/83R/billtext/html/SB00211F.htm>

⁷² 83(R) H.B. No. 3436, <http://www.legis.state.tx.us/tlodocs/83R/billtext/html/HB03436F.HTM>

⁷³ Texas Transportation Code Title 6, 222.001

<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.222.htm#222.001>

⁷⁴ Texas Transportation Code Title 6, 228 <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.228.htm>

⁷⁵ Texas Transportation Code Title 6, 366.401

<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.366.htm#366.401>

⁷⁶ Texas Transportation Code Title 6, 370.305

<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.370.htm#370.305>

⁷⁷ Texas Transportation Code Title 6, 371 <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.371.htm>

5章(鉄道) 91項(鉄道施設) 054節 ⁷⁸		取得、建設、保守、運営に関する契約を民間事業者と締結することを認める。規定は223項に準拠する。
テキサス州法 10章(一般行政) 2267項	官民施設 インフラ法	州の行政機関や自治体等下位行政機関に対し、公共施設やインフラの開発・運営に関する契約を、民間事業者や非営利団体と締結することを認める。

(出所) 各法令を基に作成

(1) PPP定義

交通法では、官民間の包括契約を「包括的開発契約(CDA: Comprehensive Development Agreements)」と称しており、「PPP」や、他州で使用されている「官民契約(Public Private Agreement)」の用語は見当たらない。よって、交通局でもPPPの代わりにCDAという呼称が用いられている。但し、同局のCDAプロジェクトには民間による資金調達や運営を含まないDBプロジェクトも多く、一般に認識されているPPPとは異なる。交通局が発行した資料「2015教育シリーズ: CDA⁷⁹」では、CDAにはDBとコンセッションの2つのタイプがあると説明されており、コンセッションをPPPと位置づけているようである。

テキサス交通局では、デザインビルドとコンセッションの2つのタイプのCDAを使用している。

デザインビルドは、ひとつの契約の中で資産の取得・設計・建設が同時に発生する仕組みであり、民間による資金調達や施設の長期リースを含まない。

コンセッション契約では、民間の開発者が特定の期間、開発・資金調達・運営・保守の一部もしくは全てに責任を負う。期間は最長52年である。開発者は業務責任を負う代わりに、施設利用者からの通行料徴収など継続した収入を得る。このようなプロジェクトにおいて、開発者と交通局は契約の全期間にわたり通行料収入を分配する。

交通局にとってもうひとつの利点は、プロジェクトの予想収入額に応じて一括前払いの収入が得られ、それを他のプロジェクトに使用できることである。たとえば、州幹線道路130号線のセーガンからムスタングブリッジ間の開発でこの仕組みが利用されている。公共の助成金を要するプロジェクトもある。

多くのCDAプロジェクトでは、建設・維持費を賄うために通行料が徴収されるが、他の資金源があれば通行料を徴収しないこともある。コンセッション契約では、全ての収益リスク(予想される収益でプロジェクト費用や債務を賄うリスク)を開発者が負う。以上が、テキサス交通局が主に利用している契約の種類である。

交通局は、非公式な見解として、PPPやDBを以下のように捉えているようである⁸⁰。

⁷⁸ Texas Transportation Code Title 5, 91.054

<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.91.htm#91.054>

⁷⁹ Texas Department of Transportation, 2015 Educational Series Comprehensive Development Agreements,

http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/sla/education_series/cda.pdf

⁸⁰ ヒアリングによる。

- CDAという用語は、PPPの開発と実装のために使われるが、PPPと区別なく使われることも多い。
- DB、DBOM、建設費支払延期・ギャップファイナンス付きのDBFOM、収入リスクを含むDBFOMコンセッションをPPPと考えている。
- 交通局は、アベイラビリティ・ペイメントのコンセッションを行う権限を法的に認められていない。
- 法律上はCDAの実装における議会承認の必要性は明記されていないが、法に記載されているプロジェクトのみを調達できることから、実質的には議会承認が必要である。
- PPPやDBにおいて、民間事業者による資金調達は必ずしも必要ではないが、必要な場合は提案募集時にその旨が発表される。コンセッション契約では民間の資金調達が必要である。
- 現在、交通局ではほとんどのプロジェクトを通常の入札方式で調達している。代替手法であるPPPは全てのプロジェクトに適しているわけではなく、PPPの調達には議会承認が必要であり、DBは数の制限があるため、重要なプロジェクトのみがPPPやDBとして調達される。

一方、官民施設インフラ法でも法規内に明確な定義はないが、PPPガイドラインでは以下のようにPPPを定義している。

テキサス施設委員会の目標は、PPPを体系化することにより、開発が遅れている資産や遊休資産の再開発を促し、リスクと費用を共有し、キャッシュフロー実績を分かち合うことである。

PPPとは、従来の公的資金源の利用では実現しないであろう高い費用効率で、サービスや施設を迅速に提供するための、公共機関(連邦・州・地方自治体)と民間事業者・個人との間の契約合意である。

この契約合意を通して、市民が利用するサービスや施設の計画、設計、資金調達、建設、運営、保守、所有等のために、官民両者の資産と専門技術を共有し、また、迅速な業務遂行における潜在的リスクを共有する。

また、官民施設インフラ法では、法規の目的として以下を挙げている。(2267.002)

- 民間事業者や個人から州への投資を促す。
- 公共の利便性を向上させるため、債券の発行やその他類似の資金調達の仕組み、民間資本やその他資金源を円滑に利用し、プロジェクトの開発・運営を支え、資金調達量を増やし加速させる。
- 最大限の柔軟性を以って民間事業者や個人と契約し、プロジェクトを通して公共サービスを提供する。

(2) 対象セクター

A. 交通法

- 州幹線道路システム内の道路、橋、トンネル、それらに関する建造物(223.201)
- 鉄道(91.054)
- 地域運輸局(Regional Mobility Authorities)管轄の交通施設(370.305)

* 地域運輸局とは、地域の交通施設の開発・運営・資金調達等のために存在する、ひとつ、もしくは複数の郡で構成される行政機関である。03年の法改正で設立が許可され、CDAを締結する権限が付与された。空港や駐車場など交通局よりも広範な領域の権限を保有する。

現在、アラモ、キャメロン郡、カミノ・リアル、中央テキサス、グレイソン郡、北東、イダルゴ郡、サルファーリバー、ウェブ郡の9局あり、州内のごく一部の地域をカバーしている^{81,82}。

- 地域・郡の有料道路局 (Regional/County Toll Authorities) 管轄の交通施設 (366. 401)

B. 官民施設インフラ法 (2267. 001)

- フェリー、大量輸送施設、車両駐車場、港湾施設、発電施設、燃料供給施設、石油・ガスパイプライン、上水道、公共事業、下水道、病院、学校、医療・看護施設、娯楽施設、公共建物、科学技術施設、その他、構造物や駐車場や装置、現在または将来、政府機関が公共利用のために使用する同様の施設、構造物や施設を運営するために必要な資産、構造物や施設に設置されているプロジェクトに不可欠な科学技術インフラ
- 政府機関が所有する不動産に必要な、あるいは望ましい、資産価値を上げる装備
 - * 政府機関とは、理事会、委員会、局、その他州の機関(同法の採用を決めた高等教育機関を含む)、州内の下位行政機関(郡、自治体、学区、特区等)
 - * 不動産とは、整地されている土地・されていない土地、資産価値を上げる装備、鉱山、採石場、鉱物のある場所、伐採されていない木、これらの資産に対する不動産権や所有権(土地の抵当となるローンや信託証券、支払・履行保証債を除く)
 - * 資産価値を上げる装備とは、土地の上にある、あるいは接している建物・構造物・備品、土地の上下に設置された水道・下水・配水管、未開発の土地の舗装、これらの装備の管理・保守・運営に関する特別なソフトウェア
- 以下は対象外 (2267. 003)
 - ▶ 州幹線道路システム内の幹線道路
 - ▶ 都市高速交通局 (Metropolitan Rapid Transit Authorities)、地域運輸局、地方自治体の交通局、郡が管轄する交通機関
 - ▶ 対象施設に設置されている科学技術以外の電気通信、ケーブルテレビ、ビデオサービス、ブロードバンドのインフラでプロジェクトに不可欠なもの
 - ▶ 州会議事堂周辺に位置するプロジェクト

(3) 方式

<交通法>

A. 対象業務

- 州幹線道路 (223. 201)
 - 以下のプロジェクトの設計・建設・改築・復旧・拡張・改良・資金調達・取得・保守・運営
 - ▶ 通行料徴収プロジェクト (201. 001)

⁸¹ Regional Mobility Authorities, A Partnership for Progress, Texas Department of Transportation, <http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/tpp/rma/report.pdf>

⁸² Regional Mobility Authorities, Texas Department of Transportation, <http://www.txdot.gov/government/partnerships/rma.html>

- ▷ 州幹線道路システム内の有料レーンや有料道路
- ▷ 交通渋滞緩和や安全性向上のための施設
- ▷ 橋・トンネル・陸橋、地下道、インターチェンジ、入口、料金ブース、料金所、側道、出入口、サービスエリア
- ▷ 管理用建物、倉庫、その他建物、運営センター、保守用施設、装備、プロジェクト運営に必要なシステム
- ▷ 財産権、地役権、プロジェクトの建設・保守・運営のために交通局が取得した所有権
- ▷ 駐車場、休憩所、公園、その他プロジェクトの運営に必要な・便利・有益な設備
- ▷ 効果的なプロジェクト運営・保守に必要な無料の装備
- ▶ 有料レーン、無料レーン、無料レーンの付属建築を含む州幹線道路改良プロジェクト
- ▶ 民間事業者がプロジェクトの財産権を持つ州幹線道路改良プロジェクト
- ▶ 私的活動債により資金調達した州幹線道路改良プロジェクト
- ▶ 議会に承認された、州の無料幹線道路の改良プロジェクト
- 地域運輸局管轄の交通機関(370.305)
 - 以下の交通施設の設計・建設・資金調達・取得・保守・運営
 - *民間事業者は、プロジェクトの借地権、運営権、運営による収益を保持できる。
 - ▶ ターンパイク
 - ▷ 地域運輸局が所有・運営する幹線道路、橋、トンネル、陸橋、インターチェンジ、側道、入口、出入口、料金ブース、管理用建物、倉庫、その他プロジェクト運営に必要な建物、駐車場、休憩所、公園、その他プロジェクトの運営に必要な・便利・有益な設備、プロジェクト建設・運営のために取得した財産権、地役権、所有権
 - ▶ 旅客・貨物鉄道施設
 - ▷ 線路、分岐機、信号、その他運営用の装備、車庫、機関車、車両、修理施設、その他鉄道運営に関する施設
 - ▶ 橋など地方道路や有料道路施設を超えた機能分類のある道路
 - ▶ フェリー
 - ▶ 空港(州間交通施設と関係していないもの)
 - ▶ 歩行者・自転車施設
 - ▶ インターモーダル施設
 - ▶ 貨物移動用自動コンベアベルト
 - ▶ 国境・州境界近くの検閲所
 - ▶ 大気質改良設備
 - ▶ 公共施設
 - ▶ 駐車場、駐車料金徴収施設
 - ▶ 港湾保安・交通施設

- 地域の有料道路(366.401)

ターンパイクプロジェクト(同上)の設計・建設・復旧・拡張・改良・資金調達・取得・保守・運営

- 鉄道(91.054)

以下の鉄道施設・システムの資金調達・設計・取得・建設・保守・運営

*鉄道と上記有料道路の統合プロジェクトも可。

- ▶ 通勤用・都市間・高速鉄道を含む貨物・旅客鉄道施設・システムに必要・便利な不動産、動産、その所有権(通行権、軌条付属品、列車制御、駅、修理施設等プロジェクト遂行に必要な施設や権利を含む)。

B. 資金調達

- 公的資金

- ▶ 交通局は、債券発行や資本参加等、官民資本投資を認可できる。(223.201(e))
- ▶ 州幹線道路基金とテキサス運輸基金からプロジェクトに支払われる年間資金は、連邦政府の幹線道路プログラムから州に提供された年間資金の40%を超えてはならない。(223.202)
- ▶ 有料道路プロジェクトのローンや債券保証に、州幹線道路基金を使用してはならない。(222.001)

- パススルー通行料(222.104)

- ▶ 交通局は、有料・無料道路の設計・開発・資金調達・建設・保守・運営の対価として官民事業者にパススルー通行料を支払う契約を締結できる。
- ▶ 交通局が資金調達した有料・無料道路を、交通局が設計・開発・資金調達・建設・保守・運営する対価として、民間事業者からパススルー通行料の支払を得る契約を締結できる。
- ▶ 交通局、地域運輸局、地域有料道路局、郡は以下の契約を締結できる。
 - ▷ 交通局が各局や郡に対し、有料化後に各局や郡に移転した州の幹線道路の保守費用の対価として、有料化されていなければ発生していたであろう額のパススルー通行料を支払う。
 - ▷ 各局や郡が交通局に対し、有料化後に各局や郡に移転した州の幹線道路の設計・開発・資金調達・建設・保守費用の払い戻しとして、パススルー通行料を支払う。

*パススルー通行料とは、利用車両数や走行距離により算出される料金。

C. 所有権(223.206)

- プロジェクトにおいて取得・建設した州幹線道路やその他施設は公共資産であり、交通局が所有する。
- 交通局は、通行権のリース、地役権の供与、民間事業者がプロジェクトの建設・運営・保守を行うために必要なフランチャイズ・ライセンス・許可・法的使用権を供与できる。但し、商用目的の場合、これらの権利を供与できない。

<官民施設インフラ法>

A. 対象業務

- 開発
 - ▶ 計画、設計、開発、資金調達、リース、取得、設置、建設、拡張
- 運営
 - ▶ 資金調達、保守、改良、装備、修正、修繕、運営

PPP ガイドラインでは「PPP は柔軟な開発手法」とし、プロジェクト例として以下を挙げている。

- PPP 方式
 - ▶ 建設・所有・運営(B00)、建設・運営・移転(B0T)、建設・移転・運営(BT0)、購入・建設・運営(BB0)
- 契約サービス
 - ▶ 運営・維持(OM)、運営・保守・管理(OMM)、設計・建設・運営(DBO; 設計・建設・運営・移転(DBOT)、設計・建設・所有・運営(DB00)を含む)、開発者による資金調達、高度なリース利用(リース・開発・運営(LD0)、建設・開発・運営(BD0)を含む)、リース・購入、ターンキー(固定価格で設計から開発まで行う一括契約)、その他、法で認可されている手法

B. 資金調達

- 民間資金
 - ▶ 民間事業者は、債券・株式・その他証券等の発行、賃貸借契約付き売却取引(セール&リースバック)、対象施設の財産権を担保とする担保権等、暫定・包括契約で定められた額や条件で資金調達できる。(2267.057)
- 公的資金
 - ▶ 民間事業者や担当行政機関は、指定の信託基金、州のインフラバンクからの借り入れや助成金を受給できる。(2267.060)
 - ▶ 担当行政機関は、連邦・州・自治体や行政機関から得た資金を助成金やローンとして民間事業者に提供できる。(2267.060)
 - ▶ 担当行政機関は、連邦・州・自治体からプロジェクトの支援を得るためにあらゆる活動を行い、支援を得るために契約を締結できる。(2267.060)
 - ▶ 州が担当行政機関である場合、州・連邦政府・その行政機関から取得した資金の用途は、州議会の歳出予算の下で決定される。(2267.060)

C. 所有権

- 民間事業者は、プロジェクトの使用・運営のためにあらゆる権利を所有・リース・取得できる。(2267.057)
- 担当行政機関は、ライセンス、フランチャイズ、地役権、その他公共機関が適切とみなす財産権を民間事業者に譲渡できる。(2267.056)

(4) 調達手続

<交通法> (223. 203)

A. 提案方法

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 非募集型提案

- 提案を希望する民間事業者は、プロジェクトの場所・範囲・制約、資格・経験・技術力・プロジェクト開発能力に関する情報等を審査費用(払戻不可)と共に交通局に提出する。
- 交通局は提案書を審査し、競合提案を募る。候補者と個別ミーティングを行い、2社以上の候補者に絞り込み(競合提案がひとつであった場合を除く)、詳細提案募集(RFP)を行う。

C. 募集型提案

- 交通局がRFQを発行する。希望者が提案書を提出する。候補者と個別ミーティングを行い、2社以上の候補者に絞りこみ(提案がひとつであった場合を除く)、詳細提案募集(RFP)を行う。

D. 詳細情報提出

- 候補者は、以下の情報を提出する。
 - ▶ 候補者の資格と技術力の証明、プロジェクトの実現可能性、工学・建設設計、スケジュール遵守能力、費用算出方法・予想費用を含めた財務計画等の詳細提案
 - ▶ 異なる期間を設定した代替提案。期間は最終承認日か運営開始日の遅い方から10年～50年の間で、10年単位で設定する。但し、全体で52年を超えないこと。
 - ▶ プロジェクト管理・設計主幹会社・品質管理・品質保証等プロジェクトで主要な役割を担う企業、地質工学・水力学・水文学・構造・環境・電気ガス等公共施設・通行権等の各課題に対する責任者
 - ▶ 品質保証、品質管理、安全性、環境等の技術要件を全て満たしていることの証明

E. 詳細審査

- 交通局は、詳細提案募集に記載された審査基準に従って審査し、ベストバリュー提案を選出する。選ばれた候補者と契約書内容について交渉する。交渉中にベストバリューではないと判断した場合、交通局は次点の候補者と交渉を進める。テキサス交通委員会(Texas Transportation Commission)の承認の下、交通局と候補者がCDAを締結する。
- 交通局は、競合提案募集やRFQ、詳細提案募集をいつでも取り下げられる。
- チーム内の契約や下請会社との契約は、CDA締結前に行う。
- 以下の場合を除き、詳細提案に記載した主要企業を変更してはならない。違反して変更した場合の費用削減分は州のものとなる。
 - ▷ 営業停止、法的・財務的に義務を果たせない、チーム内の契約条件を満たさない

- ▷ 自発的に除籍
- ▷ 提案時に示した責務を果たすために十分な数の適任の人材を確保できない
- ▷ チーム内の契約内容に関する交渉に失敗
- 選ばれなかった事業者への補償
 - ▶ 交通局は、詳細提案を提出し落札されなかった事業者に対し、作業にかかった費用を支払う。
 - ▶ 金額は RFP に記載される。
 - ▶ 提案書内の設計要素を交通局が使用する場合、交通局が全てのリスクを負う。提案書内の技術、技能、手法、手段、発想、情報等の権利は、交通局と落札されなかった事業者の共同所有とする。落札されなかった事業者が提案書内の成果物を使用する場合、事業者が全てのリスクを負う。

F. 透明性と機密保持 (223. 204)

- 民間事業者の提案を促すため、以下の情報は機密とし、公開・閲覧・複製されない。また、最終契約を締結するまで開示・召喚・その他法的な開示強制にも応じない。
 - ▶ 初期提案時に提出した情報を除く、民間事業者が提出した提案書(民間事業者が公開に同意しない場合)
 - ▶ 民間事業者が提出した補足情報(民間事業者が公開に同意しない場合)
 - ▶ 審査中に交通局やその代理人が作成・収集した情報

G. 議会承認

- 有料道路プロジェクトの場合、候補者による詳細提案提出後 10 日以内に、担当機関が候補者の名前やチームメンバーを議会予算委員会に通知する。包括契約締結 30 日前までに、担当機関が議会予算委員会に包括契約案、最上位の候補者の提案書、担当機関が用意した財務予測(通行量収入、予想建設費・運営費、全期間の予想収入)を提出する。(371. 052)

<官民施設インフラ法> (PPP ガイドライン、2267)

A. 提案方法

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 非募集型提案

- 署名付きの提案書原本 1 部とコピー 13 部、PDF 方式を CD にした電子媒体 1 部をテキサス施設委員会に提出する。機密情報や財務記録などは別にまとめて封をし「機密資料」と明記する。機密情報はテキサス情報公開法⁸³を免除され、非公開となる。
- 提案書は要旨、チーム、資格と財務能力、提案、プロジェクト分析(立地・市場・競合・財務・法規制)、地域への影響、その他の 7 項目にまとめる。詳細はガイドラインに明記される。

⁸³ Texas Statutes, Title 5, 552.101 <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/GV/htm/GV.552.htm#552.101>

- 非募集型提案の場合、提案申請時に 5,000 ドルの提案処理・審査・評価費用を支払う。審査費用には、財務・技術専門家やコンサルタント料等が含まれる。(2267.053(d))
- 非募集型提案には、民間事業者が自発的に提案する形式だけでなく、テキサス施設委員会による提案依頼(RFP)を伴わない「非募集型の提案募集」に対して事業者が提案する形式、委員会が特定の関心のある要望を告示し、それに対して事業者が提案する形式等もある。

C. 募集型提案

- 提案募集要項に従い、提案を提出する。

D. 予備審査と告示

- 提案書の提出後 30 日以内に委員会の企画・不動産管理部が予備審査を行い、受託するか否かを決定する。棄却された場合、非募集提案の審査費用は返還される。
- 審査通過 3 日以内に、影響の及ぶ地方自治体に民間事業者がコピーを提出する。各自治体は提案書受理後 60 日以内に、地域の包括計画、インフラ開発計画、設備改良予算、その他政府支出計画に抵触するか否かの意見を委員会に文書で提出する。担当行政機関は、包括契約を締結する前に提出された意見を検討する。
- 審査通過後 10 日以内に、委員会のウェブサイト、州の公式ウェブサイトで 45 日以上提案書が公開され、競合提案を受け付ける。より広く知らせるため、委員会が適切と考える別の方法で告示されることもある。

E. 概念・詳細審査

- 非募集型提案の場合、告示期間終了後、委員会の企画・不動産管理部が元の提案と競合提案の概念審査を行う。結果は委員長に提出され、決定される。元の提案のみが詳細審査に進むことも、単数・複数の競合提案と共に進むこともある。
- 審査基準として、資格と財務能力、プロジェクト内容、プロジェクト分析(立地・市場・競合・財務・法規制)、地域への影響、その他費用や雇用計画等が検討される。基準の詳細は PPP ガイドラインに記載されている。

F. 暫定・包括契約

- 暫定・包括契約の交渉は、委員会の企画・不動産管理部が担当する。契約締結前に、上下院議員が委員を務めるテキサスパートナシップ諮問委員会(Texas Partnership Advisory Commission)⁸⁴に契約案を提出し、レビューと意見を求める。部の監督機関が独立の弁護士やコンサルタント等と共に、プロジェクトの範囲、総費用、期間等契約内容をレビューする。民間事業者は、契約締結前に報酬を得てプロジェクトに関する業務を行うことができる。

*官民施設インフラ法制定の翌年、プロジェクトを審査・監督する機関として、上下院議員等で構成されるテキサスパートナシップ諮問委員会が設立されたが、モラトリアム後は機能していないようである。

⁸⁴ The Texas State Senate, Partnership Advisory Commission,
http://www.senate.state.tx.us/75r/Senate/commit/c910/c910_82.htm

G. 透明性と機密保持 (2267.066)

- 募集・非募集型共に、受理後 10 営業日以内に担当行政機関のウェブサイトで概念提案が公開され、契約が履行される地域で一般に普及している新聞に要旨と閲覧可能な場所が掲載される。
- 少なくとも一部、一般閲覧用に提案書のコピーが用意される。
- 企業秘密や機密情報、財務記録、その他開示が免除されている民間事業者の情報は、民間事業者と担当行政機関の同意がない限り公開されない。担当行政機関が委員会に詳細提案を提出後は、公開情報法やその他の法で機密とみなされない限り保護されない。
- 暫定・包括契約を締結する 30 日前までに、担当行政機関はパブリックコメントの募集や公聴会を開催する。
- 暫定・包括契約の交渉終了後、締結に入る前、担当行政機関は、初期提案と同様の方法で契約案を公開する。契約締結の 10 日前までに、担当政府機関が公聴会を開催し、投票を行う。
- 調達記録は要請に応じて閲覧可能とする。民間事業者の企業秘密、公開が義務付けられていない企業の貸借対照表や財務諸表等の財務記録は公開する必要はない。
- 担当行政機関が作成した調達取引に関する費用見積りは、一般公開されない。
- 調達取引記録は、安全性と記録の完全性を保つため適切に閲覧制限される。
- 担当行政機関は、提案内の機密情報を保護するために適切な行動を取る。(2267.053(g))

H. 承認

- テキサス施設委員会による州会議事堂周辺のプロジェクツの開発・運営には、州議会の承認を要する。(2267.005)

(5) 契約条件

<交通法>

A. 利用料

- 民間事業者による利用料徴収を伴う契約の場合、利用料設定方法、値上げの方法、支払遅延の罰金請求方法、滞納者の回収費用請求方法、それらの変更予定に関して交通局の承認を得る。(州幹線道路 223.208)

B. 収益(地域運輸局 370-174)

- プロジェクツから発生した収益は、交通プロジェクツと関係のない事業や便益にならないと想定されることには使用しない。(地域運輸局 370.172)
- プロジェクツからの超過収益があると地域運輸局が判断した場合、通行料の値下げ、管轄の郡の他の交通プロジェクツへの転用、テキサス交通基金への預託を行う。
*他のプロジェクツとは、担当運輸局管轄内の郡交通プロジェクツの建設、他政府機関の有料・無料交通プロジェクツの資金調達支援、他政府機関の有料・無料交通プロジェクツの建設(交通委員会の許可が必要)。建設終了後、他の政府機関のプロジェクツに使用する。

C. 契約期間(223. 208)

- 民間事業者による利用料徴収を伴う契約の場合、契約期間はプロジェクトの最終承認日から運営開始日の遅い方から最長 50 年とする。全期間で 52 年を超えない。

D. 税金(223. 206)

- 商業用途で民間事業者を利用・リースされる幹線道路資産や通行料プロジェクトは、従価税を免除されず、地域の区画規制や建築基準の対象となる。

E. サービス水準の維持(223. 206)

- 契約終了時、幹線道路やその他施設を適切な状態で追加費用なく交通局に返還する。

F. 保証(223. 205)

- 交通局・民間事業者と直接関係のある債権者・下請会社の保護、あるいは契約履行のため、履行・支払保証債や他の保証形式を確保する。
- 保証額はプロジェクトの建設・保守費と同額とする。
- 建設・保守費用の保証に不十分と交通局が判断した場合、交通局が保証額を決定する。
- 設計・計画のみ、予備調査の遂行、不動産の取得契約の場合、履行・支払保証債は不要。
- 履行・支払保証債に加え、あるいはその代わりに、指定銀行振り出し小切手、米国債、取消不能信用状等、交通局が適切と判断した形式の保証が要求される。

<官民施設インフラ法>

A. 利用料の設定

- 民間事業者による利用料の賦課や値上げには、担当行政機関の認可を要する。(2267. 057(b))
- 類似条件の施設の利用者にとって同等と感じる利用料を設定し、利用意欲を著しく妨げないようにする。(2267. 058(b))
- 契約で利用料を収入源と定めた場合、民間事業者へのサービス料支払に利用料を加える、あるいは利用料を支払の代わりにできる。(2267. 058(b))
- 民間事業者は、適切な基準により利用料を分類できる。(2267. 057(e))

B. サービス水準の維持(2267. 057(f))

- 担当行政機関が民間事業者の業務を査察し、包括契約に従っていること、容認できるものであることを確認する。(2267. 058(a))
- 担当行政機関が民間事業者の業務を監視し、プロジェクトが適切に維持されていることを確認する。(2267. 058(a))

C. 保証

- 民間事業者は、担当行政機関が納得する形式・額の、開発・運営に関する信用状やその他保証、全ての建設業務に関する履行・支払保証債を確保する。(2267.058(a))
- 第三者損害賠償責任保険や自家保険の内容を見直す(公共や従業員に対する不法行為責任を補い、プロジェクトの継続運営に十分であるよう確保)。(2267.058(a))
- 民間事業者の所有権に対する担保や抵当を保証することで、プロジェクトにおける州の単純不動産権が拡張・影響されることはない。債権者はそれを認識する。(2267.058(g))
- 履行・支払保証債発行後、プロジェクトの建設、改装、修繕を実行できる。(2267-0605)
- プロジェクトは公共事業とみなされるため、担当行政機関は公共事業履行・支払債券法⁸⁵上の義務を負う。履行保証債の債権者には担当行政機関、民間事業者、両者、いずれがなってもよい。(2267-0605)

D. 契約不履行と治癒(2267.061)

- 民間事業者の重大な契約不履行が発生した場合、担当行政機関が民間事業者の権利と義務を継承できる。この場合、民間事業者が資金提供者に事前に供与した収益の先取特権を含む、プロジェクトに関する全ての権利、権原、利益を継承する。
- 民間事業者の契約不履行の場合、州法で收容権がある担当行政機関は、当該プロジェクト取得のためにその権限を履行できる。資金提供者は、投資額に応じて收容手続に参加できる。
- 民間事業者の契約不履行の場合、担当政府機関は暫定・包括契約を終了し、法やあらゆる正当な権利を行使して治癒措置を行うことができる。
- 民間事業者の契約不履行の場合、担当行政機関は信用状や履行・支払保証内の適切な損害賠償を請求できる。
- 担当行政機関が対象施設を引き継いだ場合、施設の開発・運営、利用料やリース料の徴収、サービス契約の履行を実行できる。収益を担保とした場合、徴収した収益は債務が弁済されるまで担保権者に支払われる。但し、担保権者への支払の前に、施設の現行の保守運営費と業務を行う政府機関への報酬の支払に充当できる。信頼と信用のある担当行政機関が施設を引き継ぐことで、民間事業者の資金確保を保証することにはならない。
- 民間事業者の要望により、担当行政機関は土地・財産権の收容権を行使できる。收容手続に必要な金額は民間事業者が支払う。(2267-062)

E. 民間事業者の権利(2267.057)

- 対象施設の開発・運営、利用料徴収、施設利用に関するサービス契約を締結できる。
- 担当行政機関の同意の下、政府機関が類似の交通施設に課すであろう同様の合理的な規則を制定・施行できる。

⁸⁵ Texas Statutes, Title 10, 2253.001 <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/GV/htm/GV.2253.htm>

F. 民間事業者の義務 (2267. 057)

- 暫定・包括契約に従い、担当行政機関の基準に即した方法で対象施設の開発・運営を行う。
- 契約上の業務を損なわない限り、担当機関以外の政府機関・民間事業者に対し、対象施設に関する追加のサービス業務を提供できる。
- 暫定・包括契約に従い、開業後、適切な使用料・リース料・サービス料を支払えばいつでも市民が利用できるよう対象施設を開放しておく。
- 契約に基づき対象施設の保守管理を行う。あるいは契約上の保守・更新に備える。
- 対象施設と連結する施設が建設される際、担当行政機関からの要請に応じて協力する。
- 緊急の場合や担当行政機関の同意があれば、公衆の安全や建設・保守管理のために一時的に施設を閉鎖できる。

G. 担当行政機関の権利

- 担当行政機関が民間事業者に対して行う保守やその他サービスは、全額償還される。
(2267. 058(a))

(6) 支援体制

交通 PPP プロジェクトに関しては、交通局の戦略プロジェクト部(The Strategic Projects Division)が CDA を統括し、候補プロジェクトの実現可能性調査等を行っている。同部ウェブサイトでは、PPP や DB プロジェクトの RFP や RFQ 等が掲載されている⁸⁶。

官民施設インフラ法下のプロジェクトにおいては、テキサス施設委員会がガイドラインの制定や候補プロジェクトの審査等の業務を行う予定であったが⁸⁷、モラトリアム解除後の現在、活動している様子はない。

2. 運用状況

州交通局の発表では、これまでに同局と契約締結したコンセッション・プロジェクトは3件(全て道路)、DBプロジェクトは道路・橋が10件ある⁸⁸。

コンセッション・プロジェクトのSH130 5&6区は12年に完了、ノースラント高速道路は14年にフェーズ1が完了し次フェーズを開発中である。

現在調達中のプロジェクトは、交通局管轄が9件、地域運輸局管轄が6件あり、このうちコンセッションは交通局管轄の州高速道路288号線の1件のみである⁸⁹。

⁸⁶ Texas Department of Transportation, The Strategic Projects Division, <http://www.txdot.gov/inside-txdot/division/strategic-projects.html>

⁸⁷ Texas Facilities Commission, <http://www.tfc.state.tx.us/divisions/facilities/prog/planning/p3/>

⁸⁸ Texas Department of Transportation, Current CDA <http://www.txdot.gov/government/partnerships/current-cda.html>

⁸⁹ 脚注 79 に同じ。

表 8. テキサス PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約年
州幹線道路 183 号線 管理レーン	道路	DB	SouthGate Mobility Partners, LLC (Plenary Group, Kiewit Development Company)	契約済	2014
州幹線道路 71 号線 有料レーン	道路・橋	DB	McCarthy Building Companies, Inc.	建設中	2014
ループ 375 高速道路西拡張	道路	DB	Abrams, Kiewit	契約済	2014
エネルギーセクター道路改築	道路・橋	DB	ESR2P Builders, LLC (Austin Bridge & Road, Angel Brothers Enterprises)	建設中	2014
ループ 1604 西拡張	道路	DB	Williams Brothers Construction Company	建設中	2013
州間幹線道路 35 号線 E 管理レーン	道路・橋	DB	AGL Constructors	建設中	2013
州幹線道路 99 号線 (グラントパークウェイ)	道路	DB	Zachry-Odebrecht	建設終了	2013
ホースシュー	道路・橋	DB	Pegasus Link Constructors (Fluor, Balfour Beatty)	建設中	2013
DFW コネクター	道路・橋	DB	NorthGate Constructors, J. V. (Zachry, Kiewit)	契約済	2010
LBJ/635	道路	DBFOM	LBJ Infrastructure Group (Cintra, Meridiam)	運営中	2009
ノースラント高速道路	道路・橋	DBFOM	NTE Mobility Partners (Cintra, Meridiam)	運営中	2009
州幹線道路 130 号線 5&6 区	道路	DBFOM	Cintra, Zachry	運営中	2007
全州料金回収機	—	—	Raytheon	—	2006
州幹線道路 130 号線 (CTTS)	道路	DB	Lone Star Infrastructure (Balfour Beatty, Fluor)	建設終了	2002

(出所) 交通局ウェブサイト等を基に作成

[4] カリフォルニア州

1. 法規制

カリフォルニア州には、[交通局](#)⁹⁰、[高速鉄道局](#)⁹¹、[司法府](#)⁹²、[地方自治体](#)⁹³の各々に対してPPP契約締結権限を与える4つの法がある。

1989年、州議会は交通局に対して民間事業者との開発・リース包括契約の締結を認め、最大4つのパイロットPPPプロジェクトの実施を認可した⁹⁴。2006年には、11年末までの期限付きで、交通局と地域交通局 (Regional Transportation Agency) に対し南北2つずつ計4つのPPPプロジェクトを認める法案が可決した⁹⁵。09年の法改正⁹⁶では数の上限が撤廃され、16年末までの期限付きで交通局と地域交通局に対して数無制限のリース契約締結が認められた。

同年の法改正に基づき、交通局や地域交通局に対してPPPプロジェクト開発のアドバイスを行う組織「公共インフラ諮問委員会 (Public Infrastructure Advisory Commission)」がビジネス交通住宅局 (Business, Transportation and Housing Agency) 内に設立され、大学や企業、民間団体、政府機関などから20名以上の専門家が委員に選抜された⁹⁷。しかし、現在同委員会のウェブサイトは準備中になっており、活動している様子は見られない⁹⁸。13年の行政組織改編でビジネス交通住宅局がカリフォルニア州交通局 (CalSTA) と名称を変え、業務が交通領域のみに絞られたことが影響していると推測される。交通局PPP担当者によると、ブラウン州知事就任以降、同委員会の重要性が認められなくなり、活動は停止していると言う⁹⁹。

また、議会への財務・政策提言を行う議会分析局 (LAO : Legislative Analyst's Office) は、12年に州内のPPP法や事例を分析したレポート「PPPによる州の便益最大化¹⁰⁰」を発表し、同委員会の専門知識やこれまでの活動は不十分だと指摘している。今後は委員を少数精鋭にし、交通プロジェクト以外の分野に権限を拡張し、各局の代わりに同委員会が州内の全PPPプロジェクトの審査を行うことを提案している。

11年には、交通局が局内職員用の教育資料として「PPPプログラムガイド」を作成した。13年には改訂版が発表されている¹⁰¹。

⁹⁰ California Code, SHC 143

http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=SHC§ionNum=143

⁹¹ California Code, PUC 185036

http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=PUC§ionNum=185036

⁹² California Code, GOV 70391.5

http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=GOV§ionNum=70391.5

⁹³ California Code, GOV 5956

http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=GOV§ionNum=5956

⁹⁴ Assembly Bill No. 680, 1989, <http://www.dot.ca.gov/hq/paffairs/about/toll/ab680.htm>

⁹⁵ Assembly Bill No. 1467, 2006,

http://www.dot.ca.gov/hq/innovfinance/public-private-partnerships/ab_1467_bill_20060519_chaptered.pdf

⁹⁶ SBX2 4, 2009,

http://www.leginfo.ca.gov/pub/09-10/bill/sen/sb_0001-0050/sbx2_4_bill_20090220_chaptered.html

⁹⁷ California Department of Transportation, California's Public Infrastructure Advisory Commission Members Announced, http://www.calsta.ca.gov/News_PressReleases_072409.htm

⁹⁸ Public Infrastructure Advisory Commission, <http://www.publicinfrastructure.ca.gov/>

⁹⁹ ヒアリングによる。

¹⁰⁰ Legislative Analyst's Office, Maximizing State Benefits From Public-Private Partnerships,

http://www.lao.ca.gov/reports/2012/trns/partnerships/P3_110712.pdf

¹⁰¹ California Department of Transportation, P3 Guide, http://www.dot.ca.gov/p3/documents/p3_guide.pdf

鉄道分野では、10年に高速鉄道局(California High-Speed Rail Authority)に対し、民間事業者との設計・建設・運営を含む包括契約締結権限が付与された。13年の法改正では、敷地の上下空間を民間事業者にリースする契約も認められた。いずれも、プロジェクト実装には議会承認と予算案に関する市民投票が必要とされている。現時点では調達プロセスや審査基準、契約内容等に関する規定はなく、ガイドラインも制定されていない。

14年にはDB契約が一件締結されており、15年にもう一件のDB契約が予定されている。PPPプロジェクトは未だ進行していないが、同局の「2014年事業計画案」では、開発・運営の全てを民間事業者が行う構想が発表されている¹⁰²。同案では、13年に同局理事会が非募集型提案を承認した旨、インフラ投資・開発事業者とのミーティングが開催された旨が記載されており、今後の動向が注目される。

07年には、法務協議会(Judicial Council)に対してPPPプロジェクト施行権限が付与された。法務協議会と裁判所管理局(Administrative Office of the Courts)は、同年の予算法でロングビーチ裁判所施設におけるPPPプロジェクト実施の可能性を調査するよう指示され、10年に同裁判所の設計、建設、運営、保守、資金調達を行うPPP契約を民間事業者と締結した。

自治体のPPPに関しては、96年にカリフォルニア・インフラ資金調達法(IFA)が制定されている。同法では、都市・郡・学区・地域大学区域・公共地区・郡の教育委員会・交通局・その他公共機関等に対し、エネルギー、上下水道、ライトレール等、「料金が発生するインフラ」事業の設計、開発、運営への民間資本投入が認められている。

表 9. カリフォルニア州 PPP 関連法

法規	名称	概要
カリフォルニア州法 SHC(道路・幹線道路法) 1部(州幹線道路) 1章(管理) 3項143	道路・ 幹線道路法	交通局と地域交通局に対し、交通プロジェクトの包括開発リース契約を、民間事業者や公共機関と締結することを認める。2017年1月1日までの期限付き。
カリフォルニア州法 PUC(公益事業法) 19.5部(高速鉄道サービス) 3章(局の責任)185036	カリフォルニア 高速鉄道法	高速鉄道局に対し、高速鉄道の設計、建設、運営に関する契約を、民間事業者や公共機関と締結することを認める。 議会承認、立法化、有権者投票による財務計画の賛成を要する。
カリフォルニア州法 PUC(公益事業法) 19.5部(高速鉄道サービス) 4章(通行権)185044 ¹⁰³	カリフォルニア 高速鉄道法	高速鉄道局に対し、99年を上限に、運営中の敷地の上下空間、運営していない資産の一部のリース契約を民間事業者と締結することを認める。
カリフォルニア州法	インフラ	自治体や公共機関に対し、料金が発生するインフラプロ

¹⁰² California High-Speed Rail Authority, Draft 2014 Business Plan, http://www.hsr.ca.gov/docs/about/business_plans/FINAL_Draft_2014_Business_Plan.pdf

¹⁰³ California Code, PUC 185044 http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=PUC§ionNum=185044

GOV(行政法) 1編(一般) 6部(公債と債務) 14章(契約)5956	資金調達	プロジェクトの設計、建設、運営、資金調達等に関する契約を民間事業者と締結することを認める。 州行政機関の管轄プロジェクトや州の水関連の基金から資金調達する公共プロジェクトは対象外。
カリフォルニア州法 GOV(行政法) 8編(裁判所組織と行政) 5.7章(一審裁判所施設) 6項70371.5 ¹⁰⁴	一審裁判所施設法	州裁判所施設建設基金に関する規定。 基金の緊急必要勘定の収益を、民間事業者が裁判所施設の資金調達、設計、建設、運営を行うリース、レンタル、サービス契約に使用できる。
カリフォルニア州法 GOV(行政法) 8編(裁判所組織と行政) 5.7章(一審裁判所施設) 7項70391、70391.5	一審裁判所施設法	法務協議会に対し、裁判所施設の取得・開発に関する全権限を認め、裁判所施設の計画・建設・取得・運営に関する全政策決定権限を付与する。 法務協議会に対し、PPPプロジェクトの提案募集を認める。財務局長の承認と議会予算委員会への報告を要する。

(出所) 各法令を基に作成

(1) PPP定義

各法規ではPPPを定義していないが、交通局が発行する「PPPプログラムガイド」では、以下のように定義されている。

PPPとは、設計・入札・建設(デザイン・ビッド・ビルド)のような、これまで交通局が使用していた伝統的な方法よりも民間事業者の大きな関与が可能な、公共機関と民間事業者間の包括的な開発リース契約である。

契約では、通常、民間企業が施設やシステムの設計、開発、資金調達、改修、建設、再建、復旧、改良、運営、保守、管理を行う。

契約により、市民が利用するサービスや施設の業務遂行において、官民各々の技術と資産が共有される。

施設やシステムの所有権は公共機関が保持することが多いが、民間事業者はプロジェクトや業務の遂行方法に関する決定権が与えられる。

資源の共有に加え、両者はサービスや施設の業務遂行における潜在的リスクと利益を共有する。

交通局の見解では、PPPには運営・保守・資金調達が必須であり、DBとは異なる法規と部署があるため、PPPとは捉えていないとのことである¹⁰⁵。

¹⁰⁴ California Code, GOV 70371.5

http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=GOV§ionNum=70371.5

¹⁰⁵ ヒアリングによる。

州内のPPP法や事例を分析したLAOのレポート「PPPによる州の利益最大化¹⁰⁶」では、以下のように記されている。

現在、カリフォルニア州では、交通局と裁判所管理局と高速鉄道局が何らかの形でPPPを活用している。各局により温度差はあるが、最もよく議論され、使用されているPPPの形式は、ひとつの契約で民間事業者(多くの場合、複数企業のコンソーシアム)がインフラ施設の設計・建設・資金調達・運営・保守を行うものである。

当報告書では、民間事業者とのインフラプロジェクトのDBFOM契約のことをPPPと定義する。

PPPにより、州はプロジェクトに関する広範囲の責任を民間事業者に移転できる。

たとえば、民間事業者は、設計と建設に関する意思決定を行い、期日どおりにプロジェクトを完了すべく、建設問題の解決のために費用を支払う責任がある。

加えて、多くの場合、民間事業者が、設計・建設要員、素材、設備などを含むプロジェクト費用を調達する。

代わりに、民間事業者の費用負担分を償還する仕組みが必要となる。多くの場合、インフラ施設の通行料や利用料等プロジェクトからの収益で賄うことになる。民間事業者は収益予測実現のリスクを負うが、代わりに州が税収入等の特定の財源から民間事業者に年間支払を行う。通行料等の収益源から民間投資分を償還するには長期間を要するため、通常PPP契約期間は25～100年になる。

PPPの調達方法は、DBやデザイン・ビッド・ビルドよりも複雑である。たとえば、入札者が設計・建設・資金調達・運営に必要な資格があることを州が評価・決定し、資格のある入札者が提出した提案を州が評価し選定しなければならない。通常PPP契約では、ベストバリューの入札者が落札する。

(2) 対象セクター

A. 交通施設

<道路・幹線道路法> (SHC143)

- 幹線道路、公道、鉄道
- 交通局か地域交通局が所有・運営する、既存の施設を補完する関連施設

* 地域交通局とは、以下を指す。

- ▶ 交通計画局(都市交通委員会、タホ地域計画局、プラサー郡交通計画局、ネバダ郡交通計画局、モンテレー郡交通局、サンタクルス郡地域交通委員会、エルドラド郡交通計画局、サンディエゴ地域交通委員会)
- ▶ 郡交通委員会(ロスアンゼルス郡、オレンジ郡、リバーサイド郡、サンバーナーディノ郡委員会、ベンチュラ郡交通委員会、ロスアンゼルス郡都市交通局)
- ▶ その他、法で指定されている地方・地域の交通機関

¹⁰⁶ 脚注 90 に同じ。

- ▶ これらの共同組織

<高速鉄道法>

- 高速鉄道

- ▶ 時速200マイル(322km/時)以上を維持する技術を保持する、都市間旅客鉄道サービス(PUC185012)
- ▶ 駅、ターミナル、その他障害物を含む、高速鉄道システムの構成要素(PUC185033)

B. 裁判所施設(GOV70301(d))

<一審裁判所施設法>

- 裁判所施設

- ▶ 上位裁判所の部屋、裁判官の部屋、資料準備等係員の部屋、部屋の冷暖房・空調・照明・備品、部屋を適切・便利に使うための共有スペース、裁判に出席する被告人を安全に勾留する部屋と安全に法廷に移動させる手段、その他建物内部の裁判に必要な場所、部屋のある建物の地上の付属物、裁判所利用者が使用している駐車場

C. インフラ施設

<インフラ資金調達法>

- 料金が発生するインフラ施設

- ▶ 施設の利用により便益を受ける人・団体が料金を支払うインフラ(GOV5956.3、4)
 - ▷ 灌漑、排水、エネルギー生産、上水道、洪水管理、内陸水路、港湾、自治体の改良、通勤用電車・ライトレール、幹線道路・橋、トンネル、空港・滑走路、浄水、下水処理・廃棄・水リサイクル、廃棄物処理、スポーツや娯楽以外の目的の建物や構造物等
- ▶ 州のプロジェクトは対象外(GOV5956.10)
 - ▷ 州の幹線道路内の有料道路、州の水プロジェクト、州の公園・レクリエーションプロジェクト、州が資金提供するプロジェクト等
 - ▷ 州水汚染防止回転基金(State Water Pollution Control Revolving Fund)と州飲料水安全回転基金(Safe Drinking Water State Revolving Fund)から資金調達した政府機関のプロジェクトは、2019年12月31日まで対象外

- 対象公共機関(GOV5956.3)

- ▶ 市、郡、市郡(チャーターシティやチャーターカウンティを含む)、学区、地域大学区域、公共地区、郡の教育委員会、交通委員会・局、その他公社・自治体

(3) 方式

<道路・幹線道路法>

A. 対象業務

- 計画、設計、開発、資金調達、建設、再建、復旧、改良、取得、リース、運営、保守 (SHC143(a))
- 通行権や上下空域のリース (SHC143(d))
- * 既存の無料レーンの有料化は禁止。但し、利用条件を満たさない車両がHOTとして利用できるHOVは除く。(SHC143(q))
- * 交通局が発行しているPPPプログラムガイドでは、「プロジェクト構造」の例として以下を挙げている。
 - ▶ DBM、DBFO、DBOM、DBFOM、コンセッション(民間事業者が設計・建設・運営・保守・管理・リースを行う)

B. 資金調達

- リース契約で定められている場合を除き、契約者は開発・保守・修理・復旧・再建・運用に関する全ての費用に責任を持つ。(SHC143(f))
- * PPPプログラムガイドでは、資金調達手段の例として TIFIA、私的活動債、アベイラビリティ・ペイメント、通行料収入を紹介している。

C. 所有権

- 所有権は、交通局か地域交通局が常に保持する。(SHC143(d))

< 高速鉄道法 >

A. 対象業務

- 設計、建設、運営、資金調達 (PUC185036)
- 敷設権の購入・収用 (PUC185036)
- 運営中の敷地の上下空間、運営していない資産の一部リース (PUC185044)
- 業務や区分ごとに分割した契約、DBやDBOなど全ての業務をまとめた契約、いずれも可 (PUC185036)

B. 資金調達

- 高速鉄道局は、州の基金、連邦助成金、プロジェクトの歳入を担保にした債券を発行できる。(PUC 185044)
- 高速鉄道資産基金を設立し、高速鉄道局が所有・管理する不動産の売却・リース・供与による収益を預託する。議会承認を得て、これを高速鉄道システムの開発、改良、保守に使用する。(PUC 185045)

< 一審裁判所施設法 > (GOV70371)

A. 対象業務

- 計画、設計、建設、復旧、改築、交換、取得、運営

B. 資金調達

- 裁判所施設建設基金(State Court Facilities Construction Fund)の「緊急必要勘定(Immediate and Critical Needs Account)」は、以下の用途にのみ利用できる。PPPのような、費用削減が見込まれる経済効果の高い代替手段のプロジェクトは優先される。
 - ▶ 一審裁判所の計画、設計、建設、復旧、改築、交換、取得、運営
 - ▶ 裁判所施設のリース歳入債の支払
 - ▶ 資金調達、設計、建設、業務に関するリスクを民間事業者が負う、裁判所施設のリース・レンタル、サービス契約への支払

<インフラ資金調達法>

A. 対象業務

- 料金が発生するインフラ施設の調査、計画、設計、開発、資金調達、建設、保守、再建、改良、修繕、運営、それらの組み合わせ(GOV5956.5)

B. 資金調達

- 契約後、民間事業者は施設の設計、建設、運営のための適切な資金源を用意する。(GOV5956.6)
- プロジェクトの建設において、既存の公共施設インフラの修繕・移転・撤去が必要な場合、その費用は民間事業者が負担し、回収可能な資本コストとして計上する。容量拡大、性能向上、改良は対象外。(GOV5956.7)
- 民間資金のみを収入源として使用、あるいは、連邦・自治体からの資金源の補足として民間資金を使用する。民間資本による施設の設計、建設、運営プロジェクトにおいて、政府機関はカリフォルニア・インフラ経済開発委員会と協力して行う。但し、委員会の承認や審査は不要(2019年末まで)。(GOV5956.9)

C. 所有権(GOV5956.6)

- 民間事業者が建設したインフラは、常に政府機関が所有する。但し、契約期間中に政府機関が民間事業者に提供すると決めた場合を除く。
- 公共機関は民間事業者に以下を提供する。
 - ▶ 政府所有の施設の通行権と上空のリース
 - ▶ 必要な地役権の譲渡
 - ▶ 政府所有の既存の施設に付随する、インフラ施設の建設に必要な認可や権限
- リース期間の終了・満了時、民間事業者が建設した施設を政府機関に無償で返還する。リースや所有期間の満了後、政府機関はインフラ施設の利用料を徴収できる。満了後に引き続き民間事業者に空中権をリースする場合、適切な市場価格で行う。

(4) 調達手続

<道路・幹線道路法>

A. 提案方法

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 募集型提案

- 地方自治体等が提案したプロジェクトを交通局や地域交通局が審査し、カリフォルニア交通委員会 (CTC : California Transportation Commission) に推薦する。CTCは移動性の向上、運営・安全性の向上、大気質の改善、需要予測の観点から提出された案件を審査し、定例公聴会にて承認する。(SHC143(c)(2))
- 一段階審査を行う場合、CTCの承認後、交通局や地域交通局がRFPを発行し、民間事業者からの提案を募る。(PPPプログラムガイド)
- 二段階審査を行う場合、RFQを発行して提案を募り、絞り込んだ候補に対してRFPを発行する。暫定版RFPを発行し、候補事業者とのミーティングの後にRFPを発行することもある。(PPPプログラムガイド)

C. 非募集型提案

- 提案を希望する民間事業者は、提案前に交通局と話し合うことが推奨される。提出書類は、交通局のウェブサイトに随時掲載される。提案提出後、予備審査にて提出された提案を受託するか否かが決まる。提案時に、予備審査費用として15,000ドル分の支払保証付き小切手を提出する。予備審査に通過すると、詳細審査費用が請求される。審査費用は、以下の通りプロジェクトの資本コストにより決まる。審査中、費用が不足した場合、追加請求されることもある。(PPPプログラムガイド)
 - ▶ 資本コスト1億ドル以下：審査費用35,000ドル
 - ▶ 資本コスト1～2.5億ドル：審査費用60,000ドル
 - ▶ 資本コスト2.5～5億ドル：審査費用85,000ドル
 - ▶ 資本コスト5～10億ドル：審査費用110,000ドル
 - ▶ 資本コスト10億ドル以上：審査費用135,000ドル
- 予備審査通過後、提案要旨と閲覧場所が交通局のウェブサイトに掲載され、競合提案を受け付ける。競合提案がない場合、契約不可能となる。(SHC143(g)(1))

D. 選定

- 交通局と地域交通局は提出された提案を審査し、候補者を選定する。最低額入札者かベストバリュー候補者が落札する。(SHC143(g)(2))
- *ベストバリューとは、価格、特徴、機能、ライフサイクルコスト、その他交通局と地域交通局が適切とみなす基準(SHC143(a)(1))。

E. 審査基準

- 事務書類、技術書類、財務書類の3分野の書類が適切に提出されたことが確認され、各分野で合否が判定される。全書類で合格した場合、審査対象となる。
- 技術・財務書類は、最良、優、良、可、劣の5段階で評価される。

F. 審査手順

- 提案受領前、交通局や地域交通局の職員で構成される「プロジェクト審査委員会(PSC: Project Selection Committee)」が、各審査項目の“重み”を決定し数値化する。数値は、提案者や評価委員会には知らされない。
- 提案受領後、交通局や地域交通局の職員で構成される「合否審査委員会」が要件に合致しているかを審査し、PSCに提言する。PSCは提案の合否を決定する。
- 交通局や地域交通局の職員で構成される技術・財務各審査委員会が、審査項目ごとに前述の5段階評価を出し、PSCに総意を提言する。この時点でも、委員会は各審査項目の“重み”を知らない。アベイラビリティ・ペイメントの場合、財務審査委員会は専用の公式に基づいて点数を算出する。
- PSCは各審査委員会からの点数や提言を受け、独自に5段階評価を行う。これらに前述の“重み”を掛け、各項目を足し合わせて「審査基準得点」を算出する。
- 最後に、PSCが技術点と財務点を足して各提案に総合点を付ける。最高点の提案者が「ベストバリュー提案者」となる。

G. 契約

- 落札者決定後、対象施設がある地域や近隣地域で、少なくとも一度公聴会を開催する。公聴会で収集したパブリックコメントは、契約締結の60日前までに公共インフラ顧問委員会と議会に契約書と共に提出され、レビューされる。契約締結60日前までに、CalSTA長官、上院か下院の財務委員長、交通関連の政策委員会が、交通局か地域交通局に書面にて意見を提出する。交通局と地域交通局が提出された意見を検討し、契約を締結する。(SHC143(c)(5))

H. 資格

契約者が必要な資格は以下の通り。(SHC143(h))

- 類似の規模・範囲・複雑さのプロジェクトを履行した経験や能力、当該プロジェクトの設計・建設の管理・履行に十分な経験・訓練、プロジェクトの履行可能性を示す財務状況に関する証拠
- プロジェクトの設計・建設に必要なライセンス、登記、資格、それらの取消・停止記録
- 全ての必要な支払・履行保証債、損害賠償保険、過失怠慢責任保険を取得可能である証拠
- 労災補償の経験と履歴、当局が認める従業員用の労働者安全プログラムがある証拠
- 過去5年間の以下の記録の開示
 - ▶ 労働安全衛生法に対する、深刻で故意の違反
 - ▶ 連邦・州・地方自治体の公共事業からの禁止・不適格・排除認定
 - ▶ 公共事業に入札して無責任と判断された記録
 - ▶ 建設契約における不履行

- ▶ 賃金・福利厚生・インターン報酬・源泉所得税の支払義務違反等、州の建設業者ライセンス法や連邦保険拠出法の違反
- ▶ 倒産や破産管財人の管理下にあった記録、保証を受けた記録
- ▶ 公共事業の所有者と契約者の社員間で、5万ドル以上で示談となった異議申し立て、争議、訴訟。5年間で保証を受けた事業
- ▶ 契約者がパートナーシップやジョイントベンチャーや法人でない組織の場合、全員が契約履行の責任を負うことに同意した契約書

I. 透明性・機密保持

- 州の公開記録法に基づき機密・非公開契約に署名した場合、審査段階で提出された提案書や資格申請書、信用状等の情報は開示されない。但し、裁判所命令があった場合や交通局側の不注意で開示された場合でも、交通局は責任を負わない。開示要請があった場合、迅速に提案者に通知される。報告後7日以内に返答がない場合、機密要請を放棄したとみなす。(PPPプログラムガイド)

J. 議会承認

- 議会承認は不要だが、議会のレビューとCTCの承認が必要。(SHC143(d))

< 高速鉄道法 >

A. 入札(PUC185044)

- 民間事業者とのリース契約の場合、競争入札を行う。
- 高速鉄道局は、地方自治体が懸念する建築規制に抵触しないことをリース契約締結前に確認する。

B. 承認

- 高速鉄道局が民間事業者と高速鉄道の設計・建設・運営を契約締結するには、議会承認、法の制定、財務計画(建設費の資金調達法等)に対する市民投票による承認のいずれかが必要。(PUC185036)

< 一審裁判所施設法 >

A. 提案募集(GOV70391.5)

- 裁判所施設プロジェクトの提案募集前に、法務協議会は業績予測と審査基準を作成する。審査基準には、プロジェクト全体のライフサイクルコスト、既存の調達法や資金調達法とのコスト比較、リスク評価とリスク分担、州の省エネ基準の適合性、警備運営費用の管理と削減目標等を含む。
- 長期的な資金関与が州の信用格付けリスクの最小化に貢献するかを、財務局長官が検討する。長官の承認後、提案募集の30日前までに、法務協議会が両院議会予算委員会に業績予測と審査基準を通知する。両院議会予算委員会が反対や懸念を示さなければ、法務協議会が通知30日後に募集型提案を行う。

< インフラ資金調達法 > (GOV5956.5)

A. 募集方法

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。
- 個々のプロジェクト提案、大規模プロジェクトの一部としての提案、いずれも受け付ける。

B. 審査

- 初期選抜では、業務遂行能力や適格性に基づき競争交渉が行われる。公正で合理的な施設利用料が審査される。
- 競争交渉過程における競合入札は禁止。
- 競争交渉過程では、リベートや見返り等違法な行為は禁止。契約を希望する事業者と関係のある政府機関の職員は関与禁止。

C. 透明性

- 契約交渉・作成の際、政府機関は法、財務、その他コンサルタントを使用できる。(GOV5956.7)

(5) 契約条件

<道路・幹線道路法>

A. 競合禁止条項(SHC143(i))

- 補完する交通プロジェクトの開発・運営・リースにより当該施設の通行料や利用料収入に悪影響が出る場合、契約者に報酬を支払う。但し、以下の場合を除く。
 - ▶ 地域交通計画で規定されているプロジェクト(GOV65080)
 - ▶ 安全性のためのプロジェクト
 - ▶ 交通量が拡大する改良プロジェクト
 - ▶ HOVレーンの追加や、既存レーンのHOV化
- 施設の利用料が減り、その結果、通行料や利用料収入が減ったことを実証できる場合のみ支払う。施設の開発・運営・保守・復旧により生じた債務の元利を含め、債務コストに必要な額と収入減少との差額を超えない額が支払われる。

B. 利用料

- 契約に規定のない通行料・利用料の値上げを行う場合、対象施設の近隣地域で少なくとも一回公聴会を開催し、交通局か地域交通局の承認を得る。(SHC143(j))

C. 収益(SHC143(j))

- 施設の通行料や利用料収益は、設備投資費用、運営費、通行料・利用料徴収費、施設管理費の支払、開発・保守・警備サービスの対価として交通局や政府機関への支払、投資利益の支払に充てる。

- リース契約終了時、通行料や利用料の徴収期間が延長されることもある。この場合、収益は施設の改良、継続運営、保守以外に使用できない。
- 通行料や利用料の超過収益は、プロジェクトに関する債務の支払やプロジェクトの改良に充てる。あるいは、州幹線道路勘定に入れる。地域交通機関とのリース契約では、プロジェクトが存在する地域やその近隣地域の公共交通の改良のために超過収益を使用する。

D. 契約期間

- 交通局が決定した年数を交通委員会が承認する。(SHC143(d))

E. サービス水準の維持

- 交通局と地域交通局が対象施設を定期的に査察し、基準に則った保守運営を契約者に要求する。(SHC143(f))
- 州幹線道路システムの開発・保守・修理・復旧・再建・運営プロジェクトの計画や仕様は、交通局の基準に準拠する。(SHC143(1))
- 州幹線道路システムのリース契約では、交通局の騒音緩和・風景・汚染管理・安全性基準、同システムの保守基準、交通法に準拠する。(SHC143(1))
- リース契約書には、サービス水準などの業績基準を含める。(SHC143(1))
- 交通局がプロジェクト開発の業績に責任を負い、性能仕様、事前エンジニアリング、入札前サービス、プロジェクト報告書や環境資料の作成、建設中の査察等を行う。(SHC143(f))
- プロジェクト予想設計特性、素材・装備・労働力・施工品質等の業績仕様、準備計画、交通局や地域交通局が必要とする文書は交通局が作成する。その作業に局の職員やコンサルタントを採用できる。(SHC143(f))
- リース契約の場合、交通局と地域交通局が定期的に施設を査察する。交通局とLA0がプロジェクトの進捗や結果に関する報告書を毎年提出する。報告書には業績基準の見直し、財務分析、懸念点や推奨される変更点等を含める。(SHC143(r))

F. 税金

- リース契約では、賃貸税、固定資産税、従価税は免除される。補助的な商業目的の資産は除く。(SHC143(o))

G. 保証

- 当局と契約者が同意した賠償・防衛・免責条項を契約書に含める。(SHC143(k))
- 民間事業者は履行・支払保証を確保する。(SHC143(h))

H. 契約終了・満了・不履行

- 民間事業者の重大な契約不履行の場合、交通局と地域交通局は施設返還処置を開始する。(SHC143(m))

- リース期間終了時、民間事業者は通行料や利用料の徴収権を含めた対象施設の全てを交通局と地域交通局に無償で返還する。その際、抵当や債務等がなく、局側の業績・保守基準に合致する状態を保つ。(SHC143(d))

I. 交通局の権利

- 交通局と地域交通局は、プロジェクトの計画、環境計画・認証・検査、予備設計、設計、通行権取得、建設、保守、警備などのサービスを契約者に提供でき、その費用は償還される。(SHC143(f))

<高速鉄道法>

A. 収益(PUC185044)

- リース収益は、高速鉄道資産基金に預託する。

B. 契約期間(PUC185044)

- リース期間は最大99年とする。

<一審裁判所施設法>

A. 法務協議会の権利(GOV70371)

法務協議会は、裁判所施設に関する以下の権限を有する。

- 一審裁判所施設の取得や開発を含めた全責任、司法権、管理、権限
- 一審裁判所施設の計画、建設、取得、運営を含めた政策立案に関する全権限
- 施設の計画、取得、建設、設計、運営、保守等、適切且つ十分な施設を保持するための政策、手続き、ガイドラインの制定
- 地域の諮問グループ(一審裁判所、郡、地域保安官、州の機関、刑事裁判担当や地域会員等の弁護団を含む)との一審裁判所施設の新規建設に関する話し合い
- 裁判所施設の保守・建設・修繕用の資金分配、資金準備

<インフラ資金調達法>

A. 利用料(GOV5956.6(b))

- 政府機関は、プロジェクトや施設の収入源を保証するのに十分な額の利用料を設定する。
- 利用料やサービス料は、サービスの提供や合理的な投資利益回収に必要な予想額を超えてはならない。
- 利用料の設定や値上げを行う場合、政府機関は少なくとも事前に一度公聴会を開催し、市民の意見を収集し、実施前にそれを考慮する。
 - ▶ 料金徴収や値上げに関するミーティングの開催を書面にて要求した当事者には、14日前までに日時や場所を郵送で通知する。当事者からの要求は1年有効。

- ▶ ミーティングの10日前までに、政府機関が金額や値上げを裏付けるデータを公開し、一般に流通している新聞にミーティング日時、場所、懸念事項を掲載する。
- ▶ 交通プロジェクトの場合、ミーティングの10日前までに4回、影響のある地域の新聞で告示する。日時・場所は10ポイント以上、懸念点は8ポイント以上の大きさのフォントで掲載する。
- 料金徴収や値上げは必ず自治体の条例や決議により行い、立法機関が自治体政府機関に権限委譲してはならない。

B. 収益(GOV5956. 6(b))

- 利用料収益は、民間事業者の直接・間接的な設備投資費、運営費、利用料徴収費、施設管理費、保守費、適切な投資利益の支払にのみ充てる。
- 利用料の超過収益は、プロジェクトに関する民間事業者の債務の支払、将来の運営費への積立、適切な政府勘定への預入れ、利用料やサービス料の値下げに充てる。

C. 契約期間(GOV5956. 6(a))

- リース期間は最大35年とする。

D. サービス水準の維持(GOV5956. 6(b))

- 民間事業者は、政府機関への施設返還時を含め、常に良い運営状態を保つ。

E. 履行・支払保証(GOV5956. 6(b))

- 履行・支払保証債を確保する。

F. 契約終了・満了・不履行(GOV5956. 6(b))

- 期間終了前の不履行や契約終了時、政府機関は民間事業者を買い取る。

G. 環境基準(GOV5956. 6(b))

- カリフォルニア環境品質法を遵守する。

H. 民間事業者の義務(GOV5956. 6(b))

- 収入や運営費等を記した年監査報告書を作成・公開する。

I. 政府機関の権利(GOV5956. 7)

- 政府機関が保守・警備を行う場合、契約内容に基づき、サービス料は全額償還される。
- 政府機関は事前計画、環境認証・検査、予備設計に関するサービスを提供でき、料金は償還される。

- 政府機関から要求された償還費用に意義がある場合、民間事業者は双方が同意した公認会計士に監査を依頼し、その結果により実費を決める。会計士が出した費用が政府機関の要求額の95%以下であれば監査費用は公共機関が、95%以上であれば民間事業者が負担する。

(6) 支援体制

交通局の革新的資金調達室(Office of Innovative Finance)がPPPの窓口となっている。同室サイト¹⁰⁷には連邦・州のローン・助成金など資金調達に関する情報が掲載されている。交通局の調達サイト¹⁰⁸には入札に必要な資格等が掲載されているが、調達情報の掲載はBidSyncという外部サイト¹⁰⁹が利用されている。

高速鉄道局のウェブサイト¹¹⁰には今後進行するプロジェクトの分析情報等が掲載されており、調達情報は州の総合調達サイト¹¹¹に掲載されている。

2. 運用状況

交通局はこれまでに、州道 91 号線高速レーン、州道 125 号線、プレシディオ・パークウェイの 3 件の PPP 契約を締結している。現在、州道 156 号線西コリドールの計画が進行中で、7 件の道路プロジェクトを調達中である。

裁判所施設においてはロングビーチ裁判所の PPP プロジェクトがある。裁判所管理局は 2010 年に 35 年間の DBFOM 契約を民間事業者と締結し、13 年 9 月に運営を開始している。

高速鉄道法下では、州全土を結ぶ高速鉄道の建設計画が進んでおり、14 年に最初の DB 契約が締結、15 年に次の DB 契約が締結される予定である。開通予定はまだ先であるため、運営を含む PPP の予定は立っていないようだが、高速鉄道局の事業計画では PPP 契約の実施に向けて進めていることが伺える。

インフラ資金調達法のプロジェクトは各自治体が管理しているため数の把握は難しいが、多くの自治体が PPP プロジェクトを実施していると考えられる。

州の PPP プロジェクトは上記 4 件のみであるが、LAO が 12 年に発表した調査レポート¹¹²によると、いずれも問題を抱えているという。

州道 91 号線プロジェクトでは、契約書に競合禁止条項が盛り込まれていたため、安全性向上のための小さな改良工事を行う場合でも、利用量減少予測に基づき事業者に報酬を支払わなくてはならなかった。この件は訴訟に発展し、最終的にオレンジ郡交通局にプロジェクトの権利を売却することで落ち着いた。この一件は他州の PPP 法にも影響を与え、多くの州が競合禁止条項を規制する方向に動いた。

州道 125 号線は、工事完了の遅れにより訴訟に発展し、最終的に民間事業者は倒産した。プロジェクトの権利は資金提供者が取得し、最終的にサンディエゴ政府協会に売却された。

¹⁰⁷ Office of Innovative Finance, <http://www.dot.ca.gov/hq/innovfinance/>

¹⁰⁸ Caltrans, Division of Procurement and Contracts, <http://caltrans-opac.ca.gov/>

¹⁰⁹ BidSync, Current Bids for State of California, http://www.bidsync.com/DPX?by=key&ac=powersearch&posting=1&p=&changeregion=&changeorg=&srchoid_override=&headoid=307818&atmnav=bidlist.search&sort=end&srchid=&clearsearch=&search=&title=td®ion=/ca&srchoid=307818&srchgroup=2771&cat=&cat_1=-1&cat_2=-1&pastbids=

¹¹⁰ California High-Speed Rail Authority, http://www.hsr.ca.gov/Programs/Statewide_Rail_Modernization/project_sections/index.html

¹¹¹ State of California, eProcurement <http://www.dgs.ca.gov/pd/Programs/eprocure.aspx>

¹¹² 脚注 100 に同じ。

プレシディオ・パークウェイとロングビーチ裁判所では、調達や審査過程が不透明であり、もし適切なバリュー・フォー・マネー分析が行われていれば両プロジェクトは承認されなかったのではないかと LAO は分析している。

表 10. カリフォルニア州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
州道 91 号線高速レーン	道路	DBFOM	California Private Transportation Company (Cofiroute, Granite Construction, Peter Kiewit Sons)	運営中	1995 開業
州道 125 号線 サウスベイ高速道路	道路	BTO	South Bay Expressway, L.P.	運営中	2007 開業
プレシディオ・パークウェイ フェーズ 2	道路	DBFOM	Golden Link Partners, LLC (HOCHTIEF, Meridiam)	建設中	2011 契約
州道 156 号線西コリダー	道路	—	—	計画 進行中	—
サンディエゴ・ 東オタイメサ通関 州道 11 号線	道路	—	—	調達中	—
州間幹線道路 710 号線西	道路	—	—	調達中	—
州間幹線道路 5 号線 管理レーン	道路	—	—	調達中	—
ベイエリア高速レーン ネットワーク	道路	—	—	調達中	—
ハイデザートルート	道路	—	—	調達中	—
州間幹線道路 710 号線 貨物ルート	道路	—	—	調達中	—
152 号線商用ルート	道路	—	—	調達中	—
ロングビーチ裁判所	裁判所	DBFOM	Long Beach Judicial Partners (Meridiam, Clark, AECOM, Johnson Controls)	運営中	2010 契約/ 2013 開業

(出所) 交通局ウェブサイト等を基に作成

[5] コロラド州

1. 法規制

コロラド州では、1995年、交通法内に「[官民イニシアチブ・プログラム法](#)¹¹³」が制定され、交通局とコロラド交通委員会(Transportation Commission)に対し、ターンパイク、その他インフラ、電気通信プロジェクトを含む交通システムに関するPPP契約を民間事業者と締結することが認められた。98年には、郡の幹線道路や橋に対するPPP契約も認められ、交通局は“規模やコストが大きく複雑なPPPプロジェクト”のための指導書として「PPPガイドライン」を作成した。

2008年には、[地域交通地区法](#)¹¹⁴の改正で、州内12郡のうち8郡の公共交通(バスと路面電車)を統括する「地域交通地区(RTD: Regional Transportation District)」に対し、私的活動債の発行と民間事業者とのPPP契約締結が認められた。

09年には、老朽化した橋や道路の改修費用を賄うため、交通プロジェクトへの民間資本投入を促す「[陸上交通と経済復興のための資金調達進展法\(FASTER: Funding Advancement for Surface Transportation and Economic Recovery\)](#)¹¹⁵」が制定された。同法では“橋安全課徴金”と“道路安全課徴金”の自動車登録税への上乗せ、大型車両やレンタカーへの課徴金を認めている。同時に、これを実装するため、政府内事業体「コロラド橋事業体(Colorado Bridge Enterprise)」と「高性能交通事業体(High-Performance Transportation Enterprise)」が設立された。

コロラド橋事業体は、“橋安全課徴金”の徴収、歳入債の発行、政府内外からの借り入れ、助成金受給等の資金調達により橋の改修や再建を行うことを目的としており、これまでに70以上の橋の改修・再建が完了している。

高性能交通事業体は、PPP契約による民間事業者からの革新的な資金調達を基に、陸上交通インフラプロジェクトを実現することを目的としている。12年には、交通局のPPPガイドラインは古いという理由から独自に「[調達ガイドライン](#)¹¹⁶」を発行し、14年にはPPP調達の透明性を高めるために「[透明性方針](#)¹¹⁷」を発行した。各々、PPP提案申請の手順と公聴会の開催基準が記されている。

¹¹³ Colorado Revised Statutes, 43-1-12

<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-1-1201>

¹¹⁴ Colorado Revised Statutes, 32-9-128.5

<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+32-9-128.5>

¹¹⁵ Colorado Revised Statutes, 43-4-8

<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-4-801>

¹¹⁶ HPTE, Colorado High Performance Transportation Enterprise Project Proposal Guidelines,

<https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte/procurement/HPTE%20-%20Procurement%20Guidelines%20v.2.pdf>

¹¹⁷ HPTE, Transparency Policy, <https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte/about-us/rules-policy/hpte-transparency-policy.pdf>

表 11. コロラド州 PPP 関連法

法規	名称	概要
コロラド州法 43章(交通) 1条の12 (1201~1208)	官民イニシアチブ・ プログラム法	交通局とコロラド交通委員会に対し、ターンパイク、その他インフラ、電気通信プロジェクトを含む交通システムのプロジェクトに関するPPP契約を民間事業者と締結することを認める。
コロラド州法 43章(交通) 2条の2 (219) ¹¹⁸	郡とその他 公共幹線道路	郡行政委員会(Board of County Commissioners)に対し、郡の幹線道路や橋に関するPPP契約を民間事業者と締結することを認める。
コロラド州法 43章(交通) 3条の2 (201~202.5) ¹¹⁹	ターンパイク法	交通局に対し、ターンパイクの設計、資金調達、建設、運営、保守、改良、再建に関する民間事業者との契約締結を認める。
コロラド州法 43章(交通) 3条の3 (301~304) ¹²⁰	有料道路・ 幹線道路法	有料道路、有料幹線道路の規制。
コロラド州法 43章(交通) 3条の4 (401~414) ¹²¹	有料トンネル法	有料トンネルの規制。
コロラド州法 43章(交通) 4条の8	陸上交通と 経済復興のための 資金調達進展法 (FASTER)	コロラド橋事業体と高性能交通事業体に対し、陸上交通インフラに関する民間事業者とのPPP契約締結を認める。
コロラド州法 32章(特区) 9条(128.5)	地域交通地区法	RTDに対し、地区が所有・リースする大量輸送システムを民間事業者が運営・資金調達する契約を締結することを認める。

(出所) 各法令を基に作成

¹¹⁸ Colorado Revised Statutes, 43-2-219

<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-2-219>

¹¹⁹ Colorado Revised Statutes, 43-2

<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-3-201>

¹²⁰ Colorado Revised Statutes, 43-3

<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-3-301>

¹²¹ Colorado Revised Statutes, 43-4

<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-3-401>

(1) PPP 定義

交通法では、PPP を PPI(官民イニシアチブ : Public Private Initiative)と呼称し、以下のように定義している。

PPI とは、交通局と単独・複数の民間事業者・公共機関との間の、以下に関する伝統的ではない取り決めである。(43-1-1201(1))

- 交通システムのプロジェクトやサービスにおいて、“公益”を供与する代わりに金銭だけではない“民間の貢献”を受け入れる。
 - ▶ “公益”とは、州幹線道路敷地のリース・地役権、安全性や業務を損なわない範囲内での州幹線道路敷地の民間利用、それにより生じる事業収益、サービスに対する金銭的支払、その他、法で具体的に認可されている便益
 - ▶ “民間の貢献”とは、資金、資金調達、収益、収入、費用分担、技術、人員、設備、専門知識、データ、工学・建設・保守サービス
- 交通システムのプロジェクトやサービスにおいて、資源と手段を共有する。
- 交通システムのプロジェクトやサービスに関する調査、開発、実装において協力する。

PPP ガイドラインでも、交通法と同様に以下のように定義している。

PPI とは、交通局が交通システムのプロジェクトに関する権利や利益を“公益”として供与する代わりに、民間事業者が交通システムのプロジェクトの業務を達成するための資源を“民間の貢献”として提供する、伝統的ではない取り決めである。

PPI では、交通システムのプロジェクトやサービスを開発、実装、提供するための資源と手段を共有し、州に新たな資金源、時間と費用の節約、リスク削減、新たな税収入をもたらす。

PPI では、範囲が広く複雑な交通システムのプロジェクトにおいて、建設、取得、改良、保守、運営の権限を民間事業者に与える。

FASTERでも、PPIの定義とほぼ同じ文言を用いて以下のように定義している。(43-4-803)

PPPとは、橋事業体・交通事業体と単独・複数の民間事業者間の運営コンセッション契約を含む、以下に関する契約のことである。

- 陸上交通インフラプロジェクトにおいて、“公益”を供与する代わりに、金銭だけではない“民間の貢献”を受け入れる。
- 陸上交通インフラプロジェクトにおいて、資源と手段を共有する。
- 陸上交通インフラプロジェクトの調査、開発、実装において協力する。

(2) 対象セクター

A. 交通施設

- 交通システム

- ▶ 一般開放されている幹線道路と有料道路、関連する敷地、橋、車両、装備、駐車場、操車場、交通機関管理所、交通管理システム、知的車両道路システム、その他地上交通システム等の州交通インフラとその関連システム(43-1-1201)
- ▶ 関連システムの詳細(43-1-1202(1)(a))
 - ▷ 旅行者情報サービスのための高度な交通技術
 - ▷ 道路上の天候情報、安全警告、高度交通管理、情報配信、リアルタイムの輸送情報、ルート検索、車両ナビゲーション、事故回避
 - ▷ 危険・非危険事故の検出、対応、撤去、救急対応
 - ▷ 交通運営センターの民間投資促進、電気通信の使用、交通需要削減のための電気通信の使用、市民の交通利用への防衛技術の適用、都市・地方道路の運営効率化、交通サービスの電子決済
 - ▷ 排気ガス量の自発的検査と緩和
 - ▷ 相乗り支援・予約による需要管理
 - ▷ 安全管理システム
 - ▷ 国境における商用車管理と電子通関
 - ▷ 知的交通システムの全米基準・手順の開発
 - ▷ 一般開放されている州内の有料道路やターンパイクの設計、資金調達、建設、運営、保守、改良
 - ▷ 特殊情報や旅行者にやさしい案内標識プログラム
 - ▷ 民間事業者が小売商品やサービスを扱う交通中継施設の共同開発
 - ▷ HOT レーンの設計、資金調達、建設、運営、保守、改良
 - ▷ 小売商品・サービスは、以下を除き禁止
 - ・ 1995年4月17日以前に存在していた小売商品・サービス
 - ・ 自動販売機
 - ・ 交通中継施設の小売商品・サービス
- ターンパイク(43-3-202)
 - ▶ 幹線道路、高速道路、橋、トンネル、有料トンネル、陸橋、地下道、インターチェンジ、入口、出入口、料金ブース、給油所、管理用建物、倉庫、その他交通局がターンパイク運営用に必要とみなす建物、ターンパイクの建設・運営のために交通局が取得した資産、権利、地役権、所有権
- 郡の幹線道路・橋(43-2-219)
- コロラド橋事業体指定の橋(43-4-803)
 - ▶ 交通局が構造的な欠陥や機能的な陳腐化があると認定し、不良と評価した、州幹線道路システム内の橋、車道、歩道、その他橋に接続しているインフラ、橋の最適な機能を実現するために必要なインフラ
- 高性能交通事業体が対象としている陸上交通インフラ(43-4-803)

- ▶ 幹線道路、コロラド橋事業体が対象としていない橋、その他主に人を搬送するために使用される地上に接するインフラ、施設、設備

* 幹線道路とは、道路とそれに関連するサービス

- ▷ 舗装、勾配、景観、縁石、排水路、暗渠、歩道、自転車用道路、街灯、橋、陸橋、地下道、踏切、路肩、側道、連絡道路、インターチェンジ、排水設備、公共交通専用レーンとそのサービス、駐車場、交通需要管理施設とサービス、マルチモーダル改良サービス、料金徴収施設、サービスエリア、管理・保守施設、幹線道路敷地にある電気・ガス・水道・下水・その他公共施設、地役権・敷設権・空地・その所有権を含む不動産と動産等、幹線道路の資金調達・建設・運営・保守に関する改良とサービス

- 公共交通機関(32-9-103)

- ▶ RTD 管轄の公共バス、鉄道、その他陸上交通システムと関連施設

(3) 方式

A. 対象業務

- 交通システム(43-1-1201)

- ▶ 州幹線道路の敷地の上下内部のリースや地役権、州幹線道路の業務や安全性を損なわない範囲内の敷地の利用、州幹線道路敷地の民間利用から生じる収益、利用可能な資金源からのサービスに対する金銭的支払、その他、法で具体的に認可されている便益(“公益”)を交通局が提供
- ▶ “公益”の代わりに、資金、資金調達、収益、収入、費用分担、技術、人員、設備、専門知識、データ、工学・建設・保守サービス(“民間の貢献”)を民間事業者が提供

- ターンパイク(43-3-202.5)

- ▶ 州内の新規ターンパイクの設計、資金調達、建設、運営
- ▶ 州内の既存ターンパイクの改良、最新化、更新、拡張、保守

- 郡の幹線道路・橋(43-2-219)

- ▶ 郡の幹線道路・橋の建設、運営、保守、通行料徴収

- FASTER 法(43-4-803)

- ▶ コロラド橋事業体の指定の橋の修繕、再建、交換、現行の運営・保守、それらの組み合わせ
- ▶ 陸上交通インフラの計画、設計、工学、取得、設置、建設、修繕、再建、保守、運営

- 地域交通地区法(32-9-128.5)

- ▶ 交通インフラ開発

B. 資金調達

- FASTER 法

- ▶ 高性能交通事業者では、「革新的な資金調達プロジェクト手法」の例として以下を挙げている。(43-4-806)

- ▷ PPP、運営コンセッション契約、利用料に基づくプロジェクトファイナンス、アベイラビリティ・ペイメント、DB 契約
- ▶ コロラド橋事業体・高性能交通事業体は州法10章20¹²²を免除され、歳入債の発行における市民投票の承認は不要となる。但し、州・地方自治体からの助成金総額の10%を超えない範囲とする。(43-4-805、806)
- ▶ 両事業体は各々、特別歳入基金を設立して課徴金や利用料を含む全収益を預託し、債務の支払やプロジェクトに関する土地の取得、運営費用・経費、他の交通プロジェクトへの資金提供に使用する。(43-4-805、806)
- ▶ 両事業体が発行する債券の支払先は各特別基金のみとする。期間は最大45年とする。(43-4-807)
- 地域交通地区法(32-9-128.5)
 - ▶ RTD は私的活動債や免税施設債を発行し、その収益を民間事業者に融資できる。これを活用し、民間事業者がプロジェクトの資金調達を行う。
 - ▶ 民間事業者は、RTD や債権受託者を通して全ての債務を返済し、債務返済のために必要な引当金を積み立てる。
 - ▶ RTDが発行した私的活動債・免税施設債の債務返済源は、民間事業者の事業収益や資産、民間事業者が債務返済のために行った信用補完措置のみとし、RTDの収益は返済に充てない。債券発行によりRTDが複数年債務を負うことはないため、州法規定が免除され、住民投票なしに債券を発行できる。
 - ▶ 州、州の行政機関、郡、自治体、その他自治体・準自治体企業、行政下位組織は、当該プロジェクトを開発・運営する民間事業者に直接資金を貸与・助成金給付でき、それに関する契約を締結できる。RTDを通して民間事業者に貸与・助成金給付される場合、RTDは直ちに民間事業者に支払い、RTDの収益とみなさない。

C. 所有権

- 交通システム(43-1-1204)
 - ▶ プロジェクトや敷地に民間資金のみが投入され、交通局が公益性を認めた場合、民間事業者はプロジェクトや敷地を所有・担保できる。プロジェクトや敷地の購入に公的資金が使われる、あるいは交通局が所有している場合、所有権の移転・担保はできない。
 - ▶ いかなる理由でも、交通局は民間事業者のパートナーやジョイントベンチャーのメンバーにはならない。

(4) 調達手続

<交通局>

A. 提案方法

¹²² Colorado Revised Statutes, Article X Section 20, <http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=lt&search=Co.lo.+Const.+Art.+X%252C+Section+20>

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 非募集型提案

- 提案者は、概念提案に20部のコピーと審査料の小切手を添えて指定場所に提案を送付する。審査料は提案の複雑さにより決定され、残額が請求される。(PPPガイドライン)
- 提出書類は、コロラド記録開示法に基づき開示される。開示要請があった場合、交通局は提案者に通知する。開示対象外となり得る場合、提案者が書面にて主張する。交通局が対象外となるかを判断し、開示する場合は事前に提案者に通知する。提案者の主張に基づき交通局が開示要求を拒否し、管理・司法上の意義申し立てがあった場合、申し立てに対する責任は提案者が負い、それに掛かる経費を支払う。提案者が責任を負わない場合、情報は開示される。(PPPガイドライン)
- 以下の条件に合致する場合のみ、提案の受領を検討する。(43-1-1203)
 - ▶ 革新的で固有
 - ▶ 提案者が独自に考案・開発
 - ▶ 交通局の監督なしに用意
 - * 非募集型提案を促すため、交通局が政策優先事項を口頭・書面で表明することがある。
 - ▶ 交通局が競争入札を行うことを知りながら事前に提出したものではない
 - ▶ 審査に足る十分な情報がある
- 提出された提案は、以下の基準に基づき交通局が審査する。(43-1-1203)
 - ▶ 固有で革新的な手法と概念
 - ▶ 科学的・技術的・社会経済的な便益
 - ▶ 交通局の使命への貢献度
 - ▶ 目的達成に不可欠な能力・経験・技術
 - ▶ 目的達成に不可欠な、主任調査官やチームリーダー等主要人員の資格・能力・経験
- 審査通過後、決定の書面が発行される。競争入札せずに契約交渉に入ることもある。年5万ドル以上の公的資金を要する場合、競争入札を行う。但し、調査プロジェクトにおいて、開示により独自性や機密情報が侵される可能性がある場合、競争入札は行われぬ。(43-1-1203) (PPPガイドライン)
- 交通局は、競合提案受付の14日前までに、一般に流通している新聞にて提案概要、資格、提出先等を30日間告示する。提出された競合提案に関して議論・交渉し、落札者を決定する。決定権は交通局の調達官とその代理人が持つ。(43-1-1203) (PPPガイドライン)

C. 募集型提案(PPPガイドライン)

- 交通局がRFPを発行し提案を募集する。RFPには申請資格、審査方法、提出書類、申請費用等が掲載される。提案受付の30日前までに、交通局が通常告示用を使う場所と州内外の一般に流通している新聞やその他媒体に告示する。

D. 審査手順(PPPガイドライン)

- 受領した概念提案は、交通局職員で構成される審査委員会に転送される。委員会は、書類の完全性、提案者の適格性、提案の技術的・財務的実現可能性から評価する。評価の際、交通局の会計監査、その他財務アドバイザーや専門家、法務長官室からのアドバイスを考慮する。
- 基準を満たした提案は州交通委員会に提出され、同委員会が承認する。承認された提案者に対し、交通局が詳細提案を募集する。
- 概念・詳細提案は、適切な専門性を持つ人物で構成される官民交通諮問委員会(Public Private Transportation Advisory Panel)に提出され、規定の提案評価・審査基準に従い、交通局の目標促進と公共の便益向上の観点から評価される。評価の際、交通局の会計監査、その他財務アドバイザーや専門家、法務長官室からのアドバイスが考慮される。
- 提出された詳細提案は、影響の及ぶ地方自治体に提出される。自治体は受領後30日以内に交通局に意見を提出する。提案評価の際、諮問委員会は意見を考慮する。30日以内に提出されない場合、意見がないとみなされる。
- 諮問委員会の要請に応じて、提案者がプレゼンテーションを行う。諮問委員会が交通委員会に提言する。
- 交通委員会は諮問委員会の提言を検討し、公共の必要性、交通局や地域の計画との整合性、費用の合理性、実装の迅速性を考慮して落札者を選抜する。
- 交通委員会を議長とし、交通局のチーフ・エンジニアや法務長官室職員、交通局職員などにより構成される作業グループが、民間事業者と契約交渉を行い包括契約を締結する。

E. スケジュールの目安(PPP ガイドライン)

- 概念提案～初期審査：4～6週間
- 詳細提案～最終審査：8～16週間
- 最終選抜：2～4週間
- 包括契約の交渉：8週間

F. 議会承認

- 交通委員会が民間事業者とトンネルの建設・保守・運営契約を締結する場合、知事の承認を要する。(43-3-403)

<高性能交通事業体ガイドライン>

A. 非募集型提案

- 高性能交通事業体のプロジェクト提案には、払戻不可の初期申請用 1,000 ドルを支払う。提案受理後、審査に必要な実額が算出される。提案者が落札しなかった場合、提案者が支払った審査費用を落札者が支払い、提案者に払い戻す。提案者が実額支払を希望しない場合、非募集提案を取り下げ、当該提案を元に提案募集を行うこともできる。
- 高性能交通事業体は、非募集提案の知的所有権に対して著作権使用料を支払わない。競合提案受付時に修正を加えることもある。提案の審査後、適切な修正を加えて募集型提案、あるいは事業体が適切と考える他の方法で競合提案募集を行うこともある。

- 申請の際、機密書類にはその旨を明記する。提出した概念提案は公文書として取り扱われ、事業体のウェブサイトに掲載されるため、開示を望まない価格、財務計画、機密情報を含めない。機密情報の開示なしに効率的な競合提案募集は不可能と判断された場合、提出者との交渉により開示か提案取消かを決定する。

B. 募集型提案

- 事業体が適切と考える提案募集用資料が発行される。資料発行前に業界と会合を開き、関心度や業界提案を収集することもある。入札者全員に対し、更なる情報提供を求めることもある。落札者が企業間のコンソーシアムである場合、契約締結前に法人設立を要求する。
- 以下の場合、募集を告示せず特定の入札者と契約することもある。
 - ▶ 技術・芸術・デザインの知的財産の保護が必要
 - ▶ 緊急性が非常に高く、通常の行程で行う時間がない
 - ▶ 当初のプロジェクト計画や契約書には含まれていなかったが、後に落札者に追加作業やサービスを依頼することになった
 - ▶ 技術的・経済的に不都合が生じるため、当初の契約にはない追加作業やサービスを落札者に依頼することになった
 - ▶ 当初の契約にあった作業やサービスを、再度落札者に依頼することになった
- 提出された提案資料は事業体の資産となる。落札者の最終決定後、機密事項を除く全ての提出書類は公文書として公開される。提案提出に掛かる費用は全て提出者が負担する。
- 事業体局長が選抜した審査委員会により審査が行われる。審査基準は提案募集資料に記載される。必要資料が足りない場合は失格となる。追加情報が必要な場合、審査過程で入札者と個別・集団ミーティングが行われる。委員会の審査結果が事業体局長に伝えられ、事業体役員会が最終決定する。州や事業体にとってベストバリューの提案が選定される。決定後、落札者と交渉し、契約を締結する。
- 州や事業体にとって最善の利益になる場合、事業体は全ての提案を却下し、提案を取り消すことができる。

C. 透明性(高性能交通事業体透明性方針)

- PPPプロジェクトにおいて、検討段階、提案募集発行前、最終RFP発行前の最低3回、影響のある地域等で公聴会を開催し、市民の意見収集や質疑応答を行う。公聴会では、PPPによるメリットとデメリット、代替資金調達案、懸念点等を提示する。対象地域の議員、郡や自治体の管轄政府機関に公聴会開催予定を適宜通知し、一週間以上前に高性能交通事業体のウェブサイトで開催情報を掲載する。事業体は、公聴会で収集した意見や提案を検討する。実装確定後、事業体のウェブサイトプロジェクトの情報を掲載する。
- ひとつ以上のHOVレーンを含むPPPプロジェクト、あるいはプロジェクトによりHOVレーンの状況に影響を及ぼす場合、30日前までにウェブサイトにて情報提供、管轄の自治体への通知、市民への通知を行う。
- 議員からの要請に応じて、プロジェクトに関する追加報告書の提示やプレゼンテーションを行う。この場合、州の公開記録法に準拠し、機密情報は適切に保護される。

- HOV・HOT・管理レーンを含むプロジェクトを検討する際、交通委員会と連携してマルチモーダルの代替案を考慮する。高速バスの運行やバス高速輸送サービスと管理レーンの適合性、プロジェクト利用料収入のバスサービス設備・運営費への利用可能性を検討する。
- 利用料の超過収益を、敷地内の道路におけるマルチモーダル交通に活用することを検討する。

<RTDの非募集型提案方針>

A. 要件

- 提案要件は交通法に準じる。RTDの長期予算計画内のプロジェクト、消費税債、権利証書は、革新的・独創的とはいえない。

B. 手順

- 提案希望者はRTDに概念提案を提出する。受理後、番号が割り振られ、審査スケジュールが通知される。技術・財務専門家による審査チームが結成される(外部専門家が参画する場合は提案者の承認を得る)。提案者とミーティングを行い、審査され、結果が通知される。
- RTD職員は、提案者の同意なしに非募集型提案の機密情報を提案募集や他企業との交渉に使用しない。概念やアイデアには占有権を認めないが、提案者独自の特別な実装手法であれば占有権が検討される。
- 通常の審査基準は以下の通り。特殊な提案の場合、審査チームが審査基準を設定する。
 - ▶ RTD、乗客、地域に便益がある。
 - ▶ RTDの年間長期資本・運営予算計画内の支出を排除せず、危険に晒さず、予定支出の費用を極端に増加しない。
 - ▶ RTDの目的に合致する。
 - ▶ 通常の契約過程では購入しないような製品やサービスが提案されている。
 - ▶ 重要な財務的、技術的、法的要素がある場合、詳細審査を通る可能性。
- 概念提案の審査通過後、提案者に対して詳細提案募集が行われる。詳細提案の審査には、必要且つ有益な場合のみ、提案者の承認を得て外部専門家が参画する。審査基準は、概念審査の基準に以下が追加される。
 - ▶ 目的達成に不可欠な提案者の能力、関連の経験、技術
 - ▶ 提案内の製品やサービス提供に必要な提案者の財務能力
 - ▶ スケジュールの実現可能性とRTDの実現能力
 - ▶ 目的達成に不可欠な提案チーム主要人物の技能、能力、経験
 - ▶ 費用・収益
- 審査チームの審査結果はRTD局長に通知され、レビュー・承認される。役員会の承認が必要な場合、ミーティングの日程が提案者に通知される。

C. 透明性

- 概念の独占所有権が契約履行に不可欠でない場合、提案受理後、RTD のウェブサイトとデンバーポスト紙の法務通知欄、その他関連する業界紙誌に競合提案募集が掲載される。不適切に機密情報や独自性、革新性が開示されないよう配慮される。RTD が提案内の資産やサービスの取得に関心がある場合、その旨も掲載される。最低 14 日間、競合提案を受け付ける。
- 独占所有権、独創性、革新性を開示せずに提案内容を記述できない場合、競合提案募集を行わずに、当該提案を採用することがある。

(5) 契約条件

A. 競合禁止条項

- 有料道路プロジェクトにおいて、契約により既存の道路が劣化する場合、あるいは交通計画内の道路の建設・改良業務が契約により遅延・阻止される場合、競合禁止契約を締結できない。(43-3-304)

B. 利用料

- 交通局が有料道路敷地の取得に土地収用権を使用する場合、交通委員会は5年ごとに料金表を見直す。但し、有料道路利用促進のため、HOVや公共交通車両への割引料金適用に関する見直しに限られる。割引により運営費、通行料徴収費、管理業務費用、設備投資費、投資利益の回収が損なわれないよう配慮する。(43-3-302(1))
- 有料道路プロジェクトにおいて、民間事業者は通行料賦課、違反、民事罰則の規則を導入できる。企業が科す罰金は、裁判所費用に加え10ドル以上250ドル以下とする。通行料徴収と違反者取締のため、車両識別写真等の最先端技術を使用できる。違反者には民事罰則が科される。罰則査定や自治体への召喚・訴状の発行は保安官が行う。管轄の自治体・郡・市の裁判所が自治体条例や州法、事業者の規則に基づいて裁判する。(43-3-302(3) (4) (5))
- 有料道路プロジェクトにおいて、民間事業者は州や地方自治体の法執行機関と通行料の取り締まりに関する契約を締結できる。(43-3-302(2))
- 有料トンネルプロジェクトにおける利用料や通行料の価格設定・変更には、交通委員会の事前承認を要する。(43-3-413)

C. 収益

- 金銭的な“民間の貢献”や、交通システムプロジェクトから生じる収益のうち交通局の割り当て分は、州幹線道路補充基金に預託し、交通目的に使用する。(43-1-1205)
- トンネルの通行料収益は、当該トンネルの保守運営に使用する。(43-3-413)

D. 契約期間

- リース、地役権、フランチャイズ契約は最大99年とする。(43-1-1202)

E. サービス水準の維持

- 有料道路プロジェクトにおいて、所有者か運営者が道路の状態を常に良好に保つ義務を負う。良好の定義は道路のレベルや利用する季節により決定される。(43-3-303)

F. 保証

- ターンパイクプロジェクトの建設・改良期間中、民間事業者か公共機関が損害賠償保険を確保・維持する。(43-3-202.5)
- ターンパイクの建設、組立、修繕、保守、改良を請け負う民間事業者は、業務履行の前に契約総額の25%以上の保証金を確保する。(43-3-202)

<FASTER 法>

A. 利用料(43-4-808)

- 利用料の賦課には、連邦政府、プロジェクトが存在する地域、重大な影響が及ぶ自治体の承認を要する。
- 価格設定に混雑緩和管理を導入できる。
- 利用料徴収に伴う陸上交通インフラプロジェクトの実施を検討する際、事業者は既存の交通インフラから分断されている自治体や地域と再び接続することを考慮する。
- 無料レーンを有料化する場合、事業者は有料化による影響を受ける地域の大気質影響調査と交通安全評価を事前に行う。

B. 収益

- ライセンス料、登録料、その他州内の公共幹線道路運営において課される料金等、FASTER 下で徴収される料金や課徴金収益は、公共幹線道路の建設、保守、監督のみに使用する。(43-4-810)
- 利用料収入は、移動性の向上、温室効果ガスの削減、エネルギー効率の向上、費用対効果の高いマルチモーダル交通プロジェクトのために利用する。

C. 高性能交通事業者と民間事業者の義務

- 契約の規定に従い、橋の状態を維持する。(43-4-805)
- 高性能交通事業者とその契約者は、全ての車両が無制限に有料道路を利用できるようにし、特定車両のみに利用を要求してはならない(HOVレーンや、危険物質搭載車両など公共の安全や健康のために必要な場合を除く)。公共交通車両は無料で利用できるようにする。(43-4-808)

(6) 支援体制

高性能交通事業者はPPPプロジェクトを促進しており、専用ウェブサイト¹²³で情報を提供し、業界関係者を招いたイベントを開催するなど、積極的に活動している。

¹²³ HPTE, <https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte>

14年10月に開催されたPPPイベントでは、今後予定されている州道470号線と州間道路70号線のプロジェクトが紹介され、PPPプロジェクト参加実績の多い米企業キーウィット (Kiewit) やスウェーデンのスカンスカ (Skanska) 等がベンダー向けにプレゼンテーションを行い、参加した地元中小企業との情報交換が行われた。参加人数は400名ほどに上ったという¹²⁴。

コロラド橋事業体¹²⁵、高性能交通事業体¹²⁶、RTD¹²⁷の各サイトにRFPなどの調達情報が掲載されている。

2. 運用状況

高性能交通事業体の傘下で契約が締結されたPPPプロジェクトは、国道36号線高速レーン・コンセッション1件、現在調達中のプロジェクトは州間道路70号線東高速レーン1件である¹²⁸。

国道36号線のフェーズ1は交通局の管理下で改装工事が行われており、15年に開業予定である。州間道路70号線東高速レーンでは、13年に高性能交通事業体がバリュー・フォー・マネー分析を行い、14年にRFQを発行した¹²⁹。

州道470号線南西部高速レーンでもPPPが検討されたが、バリュー・フォー・マネー分析やその他情報からPPPモデルは採用せず、DB方式となった。州間幹線道路25号線デンバー・ワイオミング間もPPPを目指して13年末に民間事業者と話し合いを持ったが、断念している。15年10月に開業予定の州間道路25号線ノースメトロ高速レーンは、同事業体と交通局が運営する予定である¹³⁰。

コロラド橋事業体では州内133の橋が改修対象とされており、すでに完了73、改修中19、設計終了3、設計中15となっている。しかし、いずれもPPPではなくDBや通常の入札方式である¹³¹。

RTDには、連邦交通局のPPPパイロットプロジェクトとして認可されたイーグル・プロジェクトがある。3つの路線と整備施設の建設運営をひとつの契約にまとめた大型プロジェクトである¹³²。RTDは、市内の主要駅であるユニオン駅の改修等3つのDB契約も締結しており、積極的に提案募集を行っている。

表 12. コロラド州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約年
国道 36 号線 高速レーン/バス高速輸送	道路	コンセ ッション	Plenary Roads Denver, HDR Engineering, Ames Construction, Granite Construction, Transfield	契約締結	2014

¹²⁴ Connect2DOT, Strong Business Interest In Upcoming Transportation Opportunities,

<http://www.connect2dot.org/announcements/strong-business-interest-in-upcoming-transportation-opportunities>

¹²⁵ CDOT, Highway and Bridge Construction Bidding, <https://www.codot.gov/business/bidding>

¹²⁶ CDOT, Procurement, <https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte/procurement>

¹²⁷ RTD, Current Solicitations, <http://www.rtd-denver.com/CurrentSolicitations.shtml>

¹²⁸ 脚注 123 に同じ。

¹²⁹ HPTE, Fiscal Year 2014 Annual Report, <https://www.codot.gov/library/AnnualReports/2014-high-performance-transportation-enterprise-annual-report>

¹³⁰ 同上。

¹³¹ Colorado Bridge Enterprise, Program Overview, <https://www.codot.gov/programs/BridgeEnterprise>

¹³² RTD, Eagle P3 Project, http://www.rtd-fastracks.com/main_126

州間道路 70 号線 東高速レーン	道路	DBFOM	-	調達中	-
イーグルプロジェクト	ライト レール	DBFOM	Fluor, John Laing, Balfour Beatty Rail, Ames, Hyundai-Rotem, Alternate Concepts	建設中	2011

(出所) 交通局ウェブサイト等を基に作成

[6] インディアナ州

1. 法規制

インディアナ州では、1997年に州、郡、地方自治体の行政機関に民間事業者とのPPP契約の締結を認める法¹³³が制定された。同法では、公共施設の取得、計画、設計、開発、再建、修繕、保守、資金調達を認めている。

2006年の交通法改正¹³⁴では、同州初のPPPとなるインディアナ有料道路の長期コンセッション契約を実現すべく、財務局に対して有料道路のPPP契約締結を認める法¹³⁵が制定された。同時に、交通局に対しても有料道路や橋など交通施設のPPP契約の締結を認める法¹³⁶が制定された。

11年の法改正では、一部の有料道路を除き議会承認が不要となり、非募集型提案が認められるなど規制が緩和された¹³⁷。

多くの州では交通施設のPPP権限は交通局が持っているが、インディアナ州では財務局が有料道路のPPPに関する大きな権限を得ている。財務局は、かつてインディアナ有料道路の通行料徴収を行っていた交通財務局と他領域の財務担当局が統合し、州の財務事業を統括すべく05年に設立された組織である¹³⁸。

交通局と財務局は共同でPPPの調達と実装を行っているが、調達をリードしているのは財務局である¹³⁹。財務局は主に調達・契約時の財務内容の監督、債券発行や融資を担当し、交通局は主に技術面と交通局内の予算割当を担当している。

交通局は「PPPプログラム実装ガイドライン¹⁴⁰」を作成し、民間事業者や利害関係者に対して、入札・契約手続や審査基準等プロジェクトの実装に必要な情報を提供している。

表 13. インディアナ州 PPP 関連法

法規	名称	概要
インディアナ州法 8章(公共施設・交通) 15.5項	有料道路 プロジェクトの 官民契約	財務局に有料道路に関する民間事業者とのPPP契約締結を認める(一部無料道路も対象)。
インディアナ州法 8章(公共施設・交通) 15.7項	PPP	交通局に交通施設に関する民間事業者とのPPP契約締結を認める。
インディアナ州法 5章(州・地方行政) 23項	官民契約	行政機関に公共施設の取得、計画、設計、開発、再建、修繕、保守、資金調達に関する、民間事業者とのPPP契約締結を認める。

(出所) 各法令を基に作成

¹³³ Indiana Code, 5-23 <http://iga.in.gov/legislative/laws/2014/ic/titles/005/articles/023/>

¹³⁴ Innovation Wave: An Update On The Burgeoning Private Sector Role In U.S. Highway And Transit Infrastructure, United States Department Of Transportation, http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppwave/ppp_innovation_wave.pdf

¹³⁵ Indiana Code, 8-15.5 <https://iga.in.gov/legislative/laws/2014/ic/titles/008/articles/15.5/>

¹³⁶ Indiana Code, 8-15.7 <https://iga.in.gov/legislative/laws/2014/ic/titles/008/articles/15.7/>

¹³⁷ Senate Bill No. 473, <http://www.in.gov/legislative/bills/2011/SB/SB0473.1.html>

¹³⁸ About IFA, Indiana Finance Authority, <http://www.in.gov/ifa/2349.htm>

¹³⁹ Indiana Department of Transportation, Public-Private Partnership (“P3”) Program Implementation Guidelines, http://www.in.gov/indot/files/P3_Implementation_Guidelines.pdf

¹⁴⁰ 同上。

(1) PPP 定義

州・地方行政法5章23項では、「官民契約(Public Private Agreement)」を以下のように定義している。

官民契約とは、BOT契約と運営契約のことである。

BOT契約とは、公共施設の建設、運営、保守を行い、将来の規定日に公共施設を政府機関に返還する、政府機関と運営者との間の契約である。

運営契約とは、公共施設の運営、保守、修繕、管理を行う、行政機関と運営者との間の契約である。

交通法8章15.7項は、項の名称がPPPとなっているが、その定義はない。同項では「官民契約(Public Private Agreement)」を以下のように定義している。

官民契約とは、プロジェクトの開発、資金調達、運営の組み合わせに関する、運営者と交通局との間の契約である。

交通法8章15.5項では、「官民契約(Public Private Agreement)」を以下のように定義している。

官民契約とは、民間事業者が貸借人、ライセンシー、フランチャイジーとして、財務局の代わりにプロジェクトの計画、設計、取得、建設、再建、改良、拡張、拡大、リース、運営、修繕、管理、保守、資金調達を行う、運営者と財務局との間の契約である。

PPPプログラム実装ガイドラインでは、商業構造として以下を挙げている。

DB、DBOM、DF、DBF、DBFOM、フル・コンセッション・開発権、OM

交通局の見解では、開発、資金調達、運営、あるいは、それらの組み合わせをPPPと捉えており、上記商業構造の全てがPPPであるが、他の選択肢も容認しているとのことである¹⁴¹。

(2) 対象セクター

A. 交通施設

- 交通局管轄の交通施設(8-15.7-2-14)
 - ▶ 立ち入りが限定された施設(8-23-1-28)
 - ▷ 隣接する土地の所有者、入居者、その他の人が、対象施設に隣接しているために、直接入る権利、日照権、空中権、眺望権が得られなくなる設計が施されている幹線道路や道路
 - ▷ トラック、バス、その他商業車の通行が禁止されている公園内の道路
 - ▶ 有料道路(8-15-3-7)
 - ▷ 有料道路として建設された、あるいは有料化される、高速道路、立ち入りが限定された施設、スーパーハイウェイ、橋、トンネル、自動車道路、高速レーン、管理レーン

¹⁴¹ ヒアリングによる。

- ▶ 道路、橋
 - ▶ 旅客・貨物用鉄道システム
 - ▷ 線路、路線、道路、通行権、地役権、ライセンス、認可、線路の性能向上、踏切、機関車、客車、貨車、その他あらゆる種類の鉄道車両を含む、鉄道の運営に必要な資産、装備、付属物
 - ▶ 従物
 - ▷ 上記施設の開発・資金調達・運営に付随する、交通局が必要、あるいは望ましいと判断した、橋、トンネル、陸橋、地下道、インターチェンジ、構造物、出入道路、連絡通路、側道、入口広場、進入路、料金所、公共施設の通路、料金自動計測器、休憩施設、サービスエリア、管理用・倉庫用・その他の建物や施設、臨時施設・建物、料金を取らない施設・構造物
 - ▶ 改良物
 - ▷ あらゆる施設の改良、改善、拡大、拡張、再建された部分(名前や番号により分けて識別されている無料施設を含む)
 - ▶ 対象外
 - ▷ 通勤者輸送地区(Commuter Transportation District)により運営されている旅客鉄道システムは対象外
- 財務局管轄の交通施設(8-15.5-2-7)
 - ▶ 有料道路(8-15.5-2-9.5、8-15-2-4(4))
 - ▷ 財務局がプロジェクトの運営に必要・望ましいと判断した、新規・既存の高速道路、立ち入り限定されている施設、スーパーハイウェイ、自動車道路、橋、トンネル、陸橋、地下道、インターチェンジ、入口広場、進入路、料金所、給油所、管理用・倉庫用・その他の建物や施設、臨時施設・建物、料金を徴収しない施設・構造物
 - ▷ プロジェクトの建設・運営のために財務局が取得した資産、権利、地役権、所有権
 - ▶ 無料道路(8-15.5-2-3.3)
 - ▷ 財務局がプロジェクトの運営に必要・望ましいと判断した、無料の、新規・既存の道路、高速道路、立ち入り限定されている施設、スーパーハイウェイ、自動車道路、橋、トンネル、陸橋、インターチェンジ、入口広場、進入路、その他公道、管理用・倉庫用・その他の建物や施設
 - ▷ プロジェクトの建設・運営のために財務局が取得した資産、権利、地役権、所有権
 - ▷ インディアナと他州を繋ぐプロジェクト
 - ▷ 無料道路プロジェクト上にある、あるいは、それに隣接する一時的な宿泊施設は対象外(8-15.5-5-8)

B. 公共施設

- ▶ 行政機関が所有・リースする不動産内にある・設置される予定の、公共サービスが提供されている・提供される予定の公共施設(85-23-2-11)

(3) 方式

<交通施設>

A. 対象業務

● 交通局管轄

開発、運営、保守、それらの組み合わせ(8-15.7-3-1)

▶ 開発(8-15.7-2-5)

▷ 計画、設計、開発、リース、取得、設置、建設、再建、復旧、拡張、拡大

▶ 運営(8-15.7-2-10)

▷ 保守、改良、装備、修正、その他運営

▶ 保守(8-15.7-2-8)

▷ 通常の保守、修繕、復旧、資本維持、保守交換

● 財務局管轄

▶ 計画、設計、取得、建設、再建、改良、拡張・拡大、運営、修繕、管理、保守、資金調達、それらの組み合わせ(8-15.5-3-1)

B. 資金調達

● 資金調達方法

▶ 財務局と民間事業者は、プロジェクトの資金調達のため、プロジェクトの収益の使用、助成金契約締結、特定の交通信用基金の利用、その他交通局・財務局・民間事業者が利用可能な基金の利用、財務局・インディアナ港・州のインフラバンク、その他政府機関や民間事業者からの助成金を利用できる。(8-15.7-8-5)

▶ 財務局と民間事業者は、プロジェクトの資金調達のため、連邦法や連邦プログラム下で利用できる私的活動債を申請・取得・発行・使用できる。(8-15.7-8-8)

● 民間資金

▶ 民間事業者は、債券・株式・その他証券や債務の発行、賃貸借契約付き売却取引(セール&リースバック)、有料道路プロジェクトで徴収した利用料や民間事業者の財産権を担保とする担保権等、暫定・包括契約で定められた額や条件で資金調達できる。(8-15.5-5-4)

▶ 契約上発生する債券、証券、調達資金を、州や下位行政機関の債務や信頼・信用の担保にしない。(8-15.7-8-9、8-15.5-5-4)

● 公的資金

▶ 交通局は、連邦政府・連邦政府機関・州や自治体政府機関からの助成金や融資をプロジェクトの開発、運営、資金調達に使用できる。(8-15.7-5-3、8-15.7-8-3)

▶ 交通局や財務局は、助成金・融資・与信枠・保証など連邦・州・自治体からの資金援助の申請・実行・申請支援を行い、契約を締結できる。(8-15.7-8-1~2)

- ▶ 財務局は、プロジェクトの資金調達のため、交通局や民間事業者とのリース・サブリース契約の締結、債券の発行、ローンやクレジットファシリティ契約締結、財産権を含む資産の担保権や先取特権の保証を実行できる。(8-15.7-8-6)
- ▶ 財務局は、プロジェクトの開発・資金調達・運営のために債券や手形を発行・売却でき、取引手数料を払い償還できる。(8-15.7-8-9-1)
- ▶ 財務局は、債務の支払、プロジェクト運営費用の支払、他の基金への分配のため、有料道路基金を設立し、管理する。(8-15.5-11-3)

C. 所有権

- プロジェクト内の全ての不動産とその改良物は、インディアナ州の名義で交通局が所有する。(8-15.7-5-1.5)
- 公共機関は、ライセンス、フランチャイズ、地役権、その他適切な権利を民間事業者に譲渡できる。(8-15.7-10-1)
- 民間事業者は、プロジェクトの開発・資金調達・運営のため、あらゆる財産権やその他権利を所有・リース・取得できる。(8-15.7-3-3)
- 交通局や民間事業者は、所有する財産権を財務局に移転できる。(8-15.7-8-6)

D. 方式例

PPP実装ガイドラインでは、「商業構造」「決済構造」の例として以下を挙げている。

● 商業構造

- ▶ DB、DBOM、DF、DBF、DBFOM、フル・コンセッション・開発権、OM

● 決済構造

▶ 主要な決済構造

▷ アベイラビリティ・ペイメント

事前に取り決めた収益を、契約期間にわたり運営者が定期的に受け取る。運営者が業績基準を達成している限り、所有者は運営者に支払う。徴収した通行料は所有者が取得する。

▷ マイルストーン・ペイメント

運営者が目標を達成した場合、所有者が運営者に事前に取り決めた総額を支払う。目標値は、業績、保守、建設に応じて決定する。

▷ リアル・トール

運営者が利用者から直接通行料を徴収する。所有者は運営者に対して債務を負わず、通行料収益も受け取らない。

▶ あまり有名でない決済構造

▷ シャドー・トール

所有者が通行料を徴収し、施設の実利用量に応じて運営者に利用料を支払う。

▷ バリュースキャプチャー

所有者が運営者にとって経済価値を生む投資を行い、それに対して運営者が所有者に投資費用を支払う。交通施設に隣接する土地を開発し、交通施設の価値が上がるような場合。

- 報酬・支払

財務局管轄の交通法 8 章 15.7 項では、民間事業者・交通局への報酬・支払例として以下を挙げている。

- ▶ 民間事業者、弁護士、銀行家、金融アドバイザー、その他専門家への報酬・支払例(8-15.7-5-1)
 - ▷ 開発費(一括払い、進捗・時間・素材に応じて支払等)、運営費(一括払い、定期払い、進捗・時間・素材に応じた支払等)、プロジェクト運営から生じる全収益、最大投資利益・資本利益、サービス・資材・資産・設備・その他製品の費用、契約終了時の補償、プロジェクト費用の一部に対する現金払い、その他契約で定められている報酬
- ▶ 交通局への報酬・支払例(8-15.7-5-1)
 - ▷ コンセッション料・リース料・その他利用料(一括払い、定期払い等)、プロジェクトの運営により生じる収益の一部(必要に応じて)、サービス・資材・装備・人材・その他交通局から民間事業者提供されるプロジェクトに付随する契約上の製品の費用、その他契約で定められている報酬

< 公共施設 >

A. 対象業務

- BOT契約

- ▶ 公共施設の取得、計画、設計、開発、建設、再建、修繕、保守、資金調達、(5-23-3-1)

- 運営契約

- ▶ 公共施設の運営、保守、修繕、管理、それらの組み合わせ(5-23-4-1)

B. 所有権

- 政府機関は所定の期間、政府所有の公共施設やその不動産を民間事業者にリースする。政府機関が所有権を民間事業者に引き渡すことを選択しない限り、全ての資産は政府機関が所有する。選択した場合、所有権は契約期間終了時に政府機関に返還される。(5-23-3-2)

(4) 調達手続

< 交通施設 > (PPP実装ガイドライン、8-15.5-4、8-15-7-4)

A. 提案方式

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 非募集型提案

- 提案を希望する民間事業者は、提案書類に審査料25,000ドル分の小切手(返還不可)を添えて、交通局に提出する。複数のプロジェクトを提案する場合、提案ごとに審査料を支払う。提出後、ハイレベル審査、詳細審査の2段階審査が行われる。提案が受理されると、競合提案募集が行われる。

C. 募集型提案

- 交通局や州内の地域・自治体の交通機関は、包括的交通計画に基づき提案募集を検討する。募集前に、非募集型提案と同様の2段階審査が行われる。

D. ハイレベル審査

- 提出された提案に対し、技術的実現可能性、交通量・収益調査、財務的実現可能性、交通局予算との整合性が審査される。

E. 詳細審査

- ハイレベル審査通過後、詳細審査が行われる。PPP適用の望ましさ(公共への影響、市場需要、利害関係者の支援)、実現可能性(技術・財務・法的実現可能性、財務構造)が審査される。交通局は環境調査を開始する。

F. プロジェクト開発

- 詳細審査を通過すると、以下の分析や調査が行われる。
 - ▶ プロジェクト分析(優先度・範囲・スケジュールの設定、助成金申請等)
 - ▶ 市場反応調査(RFI発行、業界との会合等)
 - ▶ 商業構造の策定(前述)
 - ▶ バリュースコア分析
 - ▶ 環境承認
 - ▷ 連邦資金を使用する場合、全国環境政策法¹⁴²への準拠が必要
 - ▶ 実現可能性・経済影響調査(有料道路プロジェクトの場合は必須)
 - ▷ 調査結果は交通局・財務局のウェブサイトで公開され、予算委員会と州知事に送付される。予算委員会は90日以内にレビューする。レビューされない場合、そのまま進行する。
 - ▷ 調査終了後、財務局は公聴会を開催する。開催10日前までに、同局のウェブサイトと一般に流通している新聞に開催情報を掲載する。

G. 調達

¹⁴² United States Environmental Protection Agency, Summary of the National Environmental Policy Act <http://www2.epa.gov/laws-regulations/summary-national-environmental-policy-act>

- 通常RFQとRFPの2段階調達が行われるが、RFPのみの場合もある。
- 交通局と財務局がRFQを作成し、財務局が発行する。指定の公共の場所と一般に流通している新聞に、交通局が適切と考える期間、告示する。民間事業者が提出したSOQを、交通局・財務局がRFQに記載された審査基準に従って審査し、候補者を絞る。
- 財務局がRFPを用意する。発行前に予算委員会に提出し、レビューを受ける。有料道路プロジェクトの場合、90日以内に予算委員会がレビューする(それ以外のプロジェクトは期限が設定されていない)。レビュー後、財務局がRFPを発行する。RFQを発行していない場合、この時点で告示する。RFQを発行した場合、候補者のみにRFPが提示される。
- SOQの審査に通過した候補者は、RFPに対して提案を送付する。RFPに記載された審査基準に従い、交通局と財務局が提案を審査する。ひとつか複数の最終候補が選抜され、交渉を行う。審査基準は、“公共にとってのベストバリュー”、“最低価格・費用、最高支払額”、“州のベストバリュー”のいずれかとする。
- RFPの選抜に漏れた候補者の提出物は、交通局が代金を支払い、提出内容を使用できる。支払後、提出された提案・設計・財務計画内の技術・手段・手続・アイディア・情報の権利は、交通局と候補者の両者が保有し、両者が使用できる。使用におけるリスクは各々が負う。
- 財務局は候補者の決定後、影響が及ぶ地域の郡の首都で公聴会を開催する。開催10日前までに、提案書・PPP契約書・選抜基準を財務局のウェブサイト、公聴会の情報を財務局のウェブサイトと一般に流通している新聞に掲載する。
- 公聴会終了後、財務局と交通局が候補者を最終決定し、予算委員会のレビューと州知事の承認を得る。有料道路プロジェクトの場合、予算委員会は提出後90日以内にレビューする。それ以外のプロジェクトは、期間が決まっていない。承認後、財務局が落札者を告示し、契約を締結する。告示後15日以降は異議主張できない。
- 財務局・交通局は、理由を問わず募集の修正、提案の改定、候補者選定の実行でき、時期を問わず自由裁量でRFPやRFQを取り下げ、新たなRFPやRFQを発行できる。

H. 透明性

- 提出された提案は全て交通局・財務局の資産となり、州の公開記録法の対象となる。
- 提案者との議論・交渉の間、提案内容は公開されない。議論・交渉に関する記録は、両局の裁量で機密として扱うことができる。
- 機密書類は明確に機密と記載し提出する。明記されていても、公開記録法により開示されることがある。
- 契約開始後、機密以外の全提案情報が開示される。

I. 議会承認

- 実現可能性調査・経済影響調査後、RFP発行前、落札者選定後、予算委員会のレビューを受ける(有料道路プロジェクトの場合は提出後90日以内)。落札者選定には州知事の承認が必要。
- 有料道路の場所と幹線道路の有料化には、州知事の承認が必要。
- 無料道路のRFP発行・契約締結には、州議会による法の制定は不要。(8-15.5-1-2)
- 以下のプロジェクトは、実行前に州議会による法の制定が必要。(8-15.5-1-2)

- ▶ 複合都市のある郡の人口 11 万人以上、11 万人以下のタウンシップ(行政区画)における、州間道路 69 号線の建設
- ▶ 州間道路 69 号線における車両への通行料賦課
- ▶ 2011 年 7 月 1 日時点で存在している・建設中の無料の幹線道路、道路、州間道路、国道、州道、その他施設における、車両への通行料賦課

< 公共施設 >

A. 提案方式

- 提案募集型のみ受け付ける。(5-23-5-1)

B. 手順

- 政府機関が RFP を発行し、州法で定められている方法で告示する。(5-23-5-1~3)
- 提案募集に関して提案者と議論が行われることもある。(5-23-5-4)
- 合理的に受け入れられる候補を選ぶ。(5-23-5-7)
- 選定後、各政府機関の決定権限を持つ委員会や役員に通知し、承認を得る。(5-23-5-8)
- 最終候補者が選定された後、公聴会を開催し、開催 7 日前までに提案書と公聴会情報を告示する。(5-23-5-9~10)
- 公聴会后、各政府機関の決定権限を持つ委員会や役員が最終決定する。(5-23-5-11)

C. 透明性

- 候補者との議論の間、政府機関は提案内容の公開を拒否できる。(5-23-5-6)
- 候補者の選定後、提案は提案者に返却され、政府機関は提案内容の開示を拒否できる。(5-23-7-12)
- PPP 契約を締結する民間事業者の記録は、公共機関と同様、州の公開記録法に基づき査察・複製される。(5-23-7-2)

(5) 契約条件

< 交通施設 >

A. 利用料

- 民間事業者は、契約の範囲内で利用者に応じて料率を分類できる。(8-15.7-3-4)
- 民間事業者は、契約の範囲内、あるいは交通局の同意の下、利用料に関する適切な規則を作成・施行できる。(8-15.7-3-4、8-15.5-7-1)

- 民間事業者がプロジェクトのために徴収する利用料の上限と料率変更は、交通局と財務局が適切と考える指標・方法論・その他の要素を基に、交通局と財務局が設定・改訂する。(8-15.7-5-2、8-15.5-7-1)
- 設定される利用料金は公平でなければならない。車両等級・車軸・重量・量・場所・渋滞状況・その他交通局が適切と考える手段や区分、時間や季節により、異なる料率を設定できる。リース料・資金調達費用・債務返済・開発費・運営保守費・修繕復旧費・運転資本・引当金・減価償却費・利用料・税・民間事業者や交通局への支払・その他交通局が適切と考える、費用や経費を基に設定される。(8-15.7-5-2、8-15.5-7-4)
- 民間事業者は、交通局が定めた上限内であれば、利用料を変更できる。但し、契約上の、あるいは交通局と財務局が定めた指標・方法論・その他の要素に従う。(8-15.7-5-2、8-15.5-7-5)
- 民間事業者が料金を賦課・徴収する方法は、手動でも自動でも可。車両自動特定システムやETC(電子料金徴収システム)、法で認可されている範囲内で、交通局の規則やGPS、写真・映像による料金強制徴収システム等を使用できる。(8-15.7-5-2、8-15.5-7-5)
- 公共機関の職員からの要求に応じて料金表を提供する。交通局以外のあらゆる州・自治体の委員会・役員会・局・機関は、契約で規定されていない限り、利用料や料率を監督・規制しない。(8-15.7-3-2、8-15.5-7-2~3)
- 第三者が利用料を徴収してもよい。(8-15.7-5-2、8-15.5-7-5)
- 施行後15日以降、料金の妥当性に対する異議主張はできない。(8-15.7-5-2、8-15.5-7-8)

B. 収益

- 契約終了後、財務局は有料道路の利用料徴収、第三者への委託を実行できるが、収益はプロジェクトの運営保守に使用し、超過収益は有料道路基金に預託する。(8-15.5-7-7)

C. 契約期間

- 契約期間上限は、運営開始後 75 年とする。(8-15.7-13-1、8-15.5-5-2)
- 期間終了半年前までに通知がなければ、リース契約期間は上限内で 2 年ごとに延長される。(8-15.7-9-2)

D. 税金

- 交通局や財務局が所有し、民間事業者にリース・ライセンス・譲渡したプロジェクトやその有形財産、交通局や財務局の代理として民間事業者が取得・建設したプロジェクトやその有形財産は、公共資産とみなされ、公共・政府のために使用される。これらの資産、民間事業者の賃貸物件、フランチャイズ、ライセンス、その他財産権は、従価税と州・政府機関からの特殊課税を免除される。(8-15.7-7-1、8-15.5-8-1)
- プロジェクトの施設や土地として有形動産を購入した民間事業者は、その有形動産に関する小売税や使用税を免除される。但し、交通局の法規下における有料道路プロジェクトは免除されない。(8-15.7-7-2、8-15.5-8-3)
- 当該契約の下で民間事業者が取得した収益は、他の民間事業者が取得する収益と同様の方法で課税される。(8-15.7-7-3、8-15.5-8-2)

E. サービス水準の維持

- 運営を含む契約の場合、交通局やその代理が民間事業者の保守業務を監督する。あるいは、プロジェクトが適切に維持されていることを保証する。(8-15.7-5-1)
- 建設・改良の査察は交通局、財務局、その代理が行う。あるいは、契約で基準を定める。(8-15.7-5-1、8-15.5-5-3)

F. 保証

- 財務局・交通局、民間事業者と契約を締結している債権者、労働や資材を提供している下請け会社を保護するため、プロジェクトの開発・資金調達・運営に関する履行・支払保証債(信用状、米国債・手形、親会社の保証、現金担保を含む)を、契約で定めた方法と額で発行する。(8-15.7-5-1)
- 設計、計画、金融サービス、事前調査、不動産取得のみの契約では、履行・支払保証債や他の形式の履行保証は不要。(8-15.7-5-1)
- 第三者損害賠償責任保険や自家保険の内容を見直す(公共や従業員に対する不法行為責任を補い、プロジェクトの継続運営に十分であるよう確保)。(8-15.7-5-1、8-15.5-5-3)

G. 契約終了・満了・不履行

- 契約終了時、民間事業者の契約上の権利や義務は解除され、プロジェクトは交通局に返還される。(8-15.7-13-3)
- 契約に記載されている資金提供者と民間事業者の便宜のため、契約不履行と治癒権限について交通局や財務局が通知する。(8-15.7-5-4)
- 契約不履行を含む契約の終了・満了時、プロジェクトに関する全ての権利、権原、利益を引き継ぐことができる。この場合、民間事業者が資金提供者に事前に付与した先取特権に関しても、交通局が引き受ける。(8-15.7-5-6)
- 交通局がプロジェクトを引き継ぐ場合、プロジェクトの開発・資金調達・運営、利用料賦課・徴収・確保できる。(8-15.7-5-6)
- 交通局が徴収した収益は、プロジェクト資金提供者への支払、開発費の支払、現行運営費の支払(交通局が提供するサービスに対する支払も含む)、民間事業者への契約終了に関する支払、その他契約上の支払に使用できる。(8-15.7-5-6)
- 交通局がプロジェクトの開発・運営を引き継ぐことにより、州や政府機関が民間事業者の債務を支払うことにはならない。(8-15.7-5-6)

H. 環境対策

- 州や連邦法で定められている環境分析を、州や連邦政府機関が定めている時期と方法で完了する。(8-15.7-5-1.5)

I. 民間事業者の義務

- 交通局が容認する形式で定期的に財務報告書と交通報告書を発行する。(8-15.7-5-1、8-15.5-5-3)
- 州内、あるいは少数民族や女性が運営するビジネスの参画を促す。(8-15.5-6-3)

J. 交通局・財務局の権利・義務

- 交通局は、DBEや州内のビジネスにプロジェクトの参画を促すプログラムを設立する。(8-15.7-3-5)
- 州や自治体の政府機関の支援を得て、環境認証や事業ライセンス、税務ライセンス等、プロジェクトの実装に必要な認可やライセンスを発行する。(8-15.7-6-4~5、8-15.5-6-5)
- 事前計画、環境認証、通行権取得、公共施設の移動・調整、事前設計等、契約で定められているサービスを民間事業者を提供する。代金は回収できる。(8-15.7-6-4、8-15.5-6-5)
- 州警察や政府機関と法執行業務に関する契約を締結できる。(8-15.7-14-7、8-15.5-10-7)

< 公共施設 >

A. 収益

- 民間事業者は、公共施設の運営・管理により生じる収益のうち相互に合意した比率を確保する。あるいは、政府機関が以下の報酬を支払う。(5-23-3-2)
 - ▶ 公共施設の設備投資費用、公共サービス、利息、債券元本の返済
 - ▶ 公共施設の運営・管理・保守費用
 - ▶ 民間事業者の投資利益
- * 保守、法的措置、その他政府機関が契約上行ったサービスに対する支払は償還される。

B. 契約期間

- 契約期間は5年まで。5年を超える場合は、各公共機関の決定権限のある委員会や役員(州が担当機関の場合は州知事、地方自治体の場合は財務担当局)の承認を得る。(5-23-6-1)

C. 保証

- 履行保証を用意する。

D. 契約終了

- 各政府機関の決定権限を持つ委員会や役員は、規定の方法で契約を終了できる。(5-23-6-2)
- 契約終了時、損害賠償や未償却費用の返還、政府が所有する資産の建設・改良のために発生した債務の償還・借り換えのため、いずれかの当事者に金銭が支払われる。(5-23-6-3)

E. 民間事業者の義務

- 建設業者や下請会社に対し、一般的な建設賃金を支払う。(5-23-3-3、5-23-4-2)

(6) 支援体制

交通局の革新的プロジェクト開発室(Office of Innovative Project Delivery)がPPPオフィスの役割を果たしており、同室ウェブサイト¹⁴³ではPPP担当ディレクターの問い合わせ先等が明記されている。RFI、RFQ、RFP等の調達情報は、交通局¹⁴⁴と財務局¹⁴⁵のウェブサイトに掲載されている。交通局は民間事業者向けのPPP実装ガイドライン¹⁴⁶を公表している。

2. 運用状況

インディアナ州の交通PPPプロジェクトは、06年に締結したインディアナ有料道路リースプロジェクト、13年に締結したイーストエンド橋、州間道路69号線第5区プロジェクトがある。現在イリアナ・コリドーのプロジェクトの調達が進められている。

表 14. インディアナ州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約年
インディアナ有料道路	道路	コンセッション	Cintra, Macquarie	運営中	2006
イーストエンド橋	橋	DBFOM	Walsh, VINCI	契約済	2013
州間道路 69 号線 5 区	道路	DBFOM	Isolux, Corviam Construcción	契約済	2014
イリアナ・コリドー	道路	DBFOM	—	調達中	—

(出所) 交通局ウェブサイト等を基に作成

¹⁴³ Indiana Department of Transportation, Public-Private Partnerships, <http://www.in.gov/indot/3186.htm>

¹⁴⁴ Indiana Finance Authority, <http://www.in.gov/ifa/>

¹⁴⁵ Indiana Department of Transportation, Letting, <http://www.in.gov/dot/div/contracts/letting/index.html>

¹⁴⁶ 脚注 139 に同じ。

[7] ノースカロライナ州

1. 法規制

ノースカロライナ州では、2006年の交通法改正により、州内の幹線道路、道路、橋の取得、建設、装備、保守、運営において、民間事業者が資金調達を行うことが可能になった。翌07年には、資金調達だけでなく、民間事業者が業務を行う交通インフラプロジェクトとしての契約締結が認められ¹⁴⁷、08年には対象施設に既存の鉄道とそれに隣接する資産、対象業務に計画と設計が加えられた。09年、12年、13年にも、有料道路プロジェクトの料金設定や期間上限等の規制が加えられるなど、PPPに関する法規制は度々改正されている¹⁴⁸。

07年の法改正では、サービスエリアのインターネット接続に関するプロジェクト2件、州の敷地のゴミ回収プロジェクト2件、計4件のプロジェクトが認可された。いずれもPPPと称されているが、本格的な交通PPPとは言い難い。さらに、12年の法改正では1件のパイロットプロジェクト、13年には3件までのプロジェクトが認可されたが、これまでに実現している交通PPPは、現在建設中の州間道路77号線HOVレーン1件のみである。交通局は14年にPPP方針・調達資料を作成し、審査方法等を明確にした。

有料道路プロジェクト実装のため02年に設立されたターンパイク局も、民間事業者とのPPP契約締結が認められている。交通局のPPP法規とは別に、ターンパイク局法¹⁴⁹で民間事業者との契約締結権限が認められている。当初、同局は独立行政機関として設立されたが、交通局のPPPプロジェクト促進に伴い、10年に交通局の傘下に入った¹⁵⁰。13年の法改正では交通局のPPP法規内にターンパイク局が含まれる¹⁵¹など、両者の役割分担が曖昧になっている。対象プロジェクトも、議会承認により一度法で規定されたものの、後に統合・削除される¹⁵²など、落ち着かない様子が見受けられる。ターンパイク局の法規では、現在プロジェクト数の上限は9件に制限されており、6件のプロジェクトが進行している。

交通法以外では、06年に小中高校の動産・不動産の建設・修繕・改修・リースに関する契約を民間事業者と締結することが認可された¹⁵³。この法は15年7月1日に無効となるが、13年に州の行政機関や郡、地方自治体に対して交通施設以外の建物におけるPPP契約が認可¹⁵⁴されており、今後交通領域以外のPPPプロジェクトの増加が予想される。

表 15. ノースカロライナ州 PPP 関連法

法規	名称	概要
ノースカロライナ州法 136章(交通)	交通局の権限	交通局がターンパイク局に対し、3件を上限に、交通インフラの計画、設計、開発、取得、建設、装備、保守、運

¹⁴⁷ North Carolina Code, 136-18

http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_136/GS_136-18.html

¹⁴⁸ Public Private Partnerships Policy & Procedures, North Carolina Department of Transportation, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Resources/02.%20Public%20Private%20Partnership%20Policy%20Adopted%2001-09-14.pdf>

¹⁴⁹ North Carolina Code, 136-89.180

http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_136/GS_136-89.180.html

¹⁵⁰ North Carolina Turnpike Authority merges into N.C. Department of Transportation, Triangle Business Journal, Jun 3, 2010 <http://www.bizjournals.com/triangle/stories/2010/05/31/daily45.html>

¹⁵¹ Session Law 2013-183 House Bill 817, <http://www.ncleg.net/Sessions/2013/Bills/House/PDF/H817v10.pdf>

¹⁵² 同上。

¹⁵³ North Carolina Code, 115C-531

http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_115C/GS_115C-531.html

¹⁵⁴ North Carolina Code, 143-128.1C

http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_143/GS_143-128.1C.html

18(39～39a)項		営、資金調達に関する、民間事業者や行政機関との契約締結を認める。
ノースカロライナ州法 136章(交通) 28. 6A項 ¹⁵⁵	民間開発者との パートナーシップ	交通局に対し、州幹線道路システムのエンジニアリング、設計、改良建設に関する、民間事業者との契約締結を認める。2016年末までの期限付き。
ノースカロライナ州法 136章(交通) 89項 180～198節	公共有料道路・橋 ターンパイク局	ターンパイク局に対し、9件を上限にターンパイクプロジェクトの調査、計画、開発、事前設計、これらの完了後、設計、設置、購入、建設、運営、保守を行う権限を認める。 ターンパイク局に対し、民間事業者・交通局・他の行政機関との、プロジェクトの資金調達のための契約締結を認める。
ノースカロライナ州法 143章 (州官庁・機関・委員会) 128項1C節	PPP建設契約	州官庁・機関・委員会に対し、公共施設に関する民間事業者とのPPP契約締結を認める。

(出所) 各法令を基に作成

(1) PPP 定義

州官庁・機関・委員会法では、「官民プロジェクト(Public-Private Project)」を以下のように定義している。

官民プロジェクトとは、公共施設の建設や、舗装・勾配・電気ガス等公共事業施設・インフラ・再建・修繕などの改良に関する開発契約に従い、政府機関と民間開発者の便益を約束する、資本改良プロジェクトである。

交通法内にPPPの定義はないが、PPP方針・調達資料ではPPPの主目的を以下のように記している。

PPPの主目的は、公共交通インフラの実装、運営、保守を加速、強化、改良するために、公的資金や民間投資を伴う他の財源を活用することである。

また、同資料では、PPPプロジェクトの要件として以下の少なくともひとつに当てはまることとされている。

- 公共の利益や、革新的な実装・資金調達・提携のため、迅速に設計・建設する必要がある。
- 交通インフラにおける、革新的な設計、建設、運営、保守、資金調達が実現できる。
- 通常の入札方法、デザインビルド手法、通常資金調達方法にはない、特異なプロジェクトである。
- 通行権や空中権など、民間投資を活用できる資源が交通局内にある。

¹⁵⁵ North Carolina Code, 136-28.6A

http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_136/GS_136-28.6A.html

- 相当量の民間投資を誘引できる。
- プロジェクト履行に必要な財源の多くを民間投資で賄える。
- 他の重要な交通プロジェクトを実装するための新しい民間資本を利用できる。
- 自治体の長期交通計画に必要である。あるいは、自治体の協力がある。
- PPPを採用することで市民の交通にとって最適な価値を生む。

(2) 対象セクター

<交通局>

- 州内の交通インフラ

<ターンパイク局>

- ターンパイク
 - ▶ 州の幹線道路、道路、橋、トンネル

<公共施設> (143-128-1C)

- 州、郡、自治体、その他公共施設

(3) 方式

<交通局>

A. 対象業務

- 州内の交通インフラの計画、設計、開発、取得、建設、装備、保守、運営(136-18(39))

B. 資金調達

- 資金調達方法
 - ▶ 通行料徴収、契約、その他法で認可されている方法で資金調達し、取得・建設・装備・保守・運営費用を支払う。(136-18(39))
- 公的資金
 - ▶ 交通局は、民間事業者との工学・建設契約に対し、事業総額の10%か2万5,000ドルを限度に資本参加できる。いかなる状況においても、交通局の通常業務に関する費用を超えてはならない。(136-28. 6A)
 - ▶ 資金調達時、交通局は州の債務にならない範囲で私的活動債をコンデュイット(導管)として発行できる。(136-18(39a))

C. 所有権

- 全ての権利、権原、利益、救済策を、貸手、債権者、その他に移転、販売、担保、譲渡できる。但し、それにより州、交通局、州の行政機関の債務や義務を発生させない。(136-18(39a))

<ターンパイク局>

A. 対象業務(136-89-183)

- 道路・橋・トンネルの設計・建設、あるいは、州の幹線道路の一部有料化に伴う

- ▶ 調査、計画、設計、初期設計(9件まで)
- ▶ 上記完了後、設計、設立、購入、設計、運営、保守
- ▶ 不動産・動産の賃貸、リース、購入、取得、所有、阻害、処分、抵当

*無料の州幹線道路システムの一部有料化は禁止(州道540号線等を除く)。有料化する場合、当該地域の都市計画局や地方計画局の承認が必要。(136-89-187)

B. 資金調達

- 公的資金

- ▶ ターンパイク局は、債券、手形を発行できる。(136-89-183(a)(6))
- ▶ ターンパイク局は、連邦政府、州、州の行政機関、自治体、その他公共機関からのローンや助成金を申請、受領、管理できる。(136-89-183(a)(9))
- ▶ ターンパイク局は、連邦政府、州の歳出予算を受領、使用できる。(136-89-183(a)(12))
- ▶ ターンパイク局は、歳入債を発行できる。(136-89-189)
- ▶ 交通局は、プロジェクトの建設前活動、建設、保守、運営の費用を共有できる。(136-89-191)
- ▶ 州内の道路に使用される予定の州幹線道路基金、州幹線道路信託基金、連邦基金、発行予定の歳入債のみを使用できる。ターンパイク局の債券、手形、プロジェクトのローン、通行料収益は使用できない。(136-89-192)

C. 所有権

- ターンパイク局は、プロジェクトの建設、拡張、拡大、改良、運営に必要・便利な公共・私有不動産を購入、交渉、贈与、遺贈、接収により取得できる。州や総務局長が所有する資産を取得する際、単純不動産権も引き継ぐ。(136-89-184)

<公共施設>(143-128-1C)

A. 対象業務

- 民間事業者が、プロジェクトの全ての建設、それに付随する再建・修繕、改修、それに必要な装置・補給品・資材・装備の購入を行う。
- 必要性が大きい資本改良プロジェクトであると書面で決定した場合、政府機関は、施設の取得、建設、所有、リース(賃貸借共)、運営、それら業務に参画できる。

B. 民間資金

- 民間事業者がプロジェクトの総費用の50%以上を資金調達する。

C. 公的資金

- 政府機関は、利用可能な資金源からの借り入れ、助成金を受給できる。

(4) 調達手続

<交通局> (PPP方針・調達資料)

A. 提案方法

- 募集型提案を受け付ける。(136-18(39a)(f)1)
- 非募集型提案に対して、交通局は返答する必要はなく、一律に棄却する権利があるが、PPPプロジェクトの提案を奨励する。

B. 非募集型提案

- 提案を希望する民間事業者は、事前に交通局と非公式なミーティングを行うことが望まれる。ミーティング後、20ページ以内の提案書をコピー12部と電子媒体(PDF)を沿えて提出する。交通局監督委員会が交通局職員やその他専門家の支援を得て提案の可否を決定する。その後は募集提案と同じ工程となる。
- 候補者絞り込みの際、提案者は自動的に候補者リストに入る(当初の予定チームが変更されていない場合)。
- 複数の同様の提案が提出された場合、最初の提案者が自動リスト入りする。
- 提案が採用されなかった場合、契約締結に至らなかった場合であっても、提案後3年以内に再び提案募集の対象となれば、提案者は自動リスト入りできる。
- 提出された非募集型の概念提案は交通局の資産となる。

C. 第一審査

- 交通局がRFQを発行する。提案を希望する民間事業者は、SOQかLOIを提出する。提出者は提案前にRFQに記載されている事前資格(建設実務等)を満たす必要がある。交通局職員5人と法律・技術・財務・その他専門家で構成される評価委員会がSOQやLOIを評価し、3~5の候補者に絞る。評価基準として、実績、技術的能力、資源、人員、経営の安定性、法的契約者、組織構造、プロジェクト遂行に必要な財務能力と安定性等が考慮される。
- プロジェクトの大きさや複雑性により、提案者全員に対して給付金が支払われることがある。

D. 第二審査

- 候補者に暫定版RFPが配布される。必要に応じて各候補者とミーティングが行われる。その結果を受けて暫定版RFPが修正され、候補者に最終版RFPが配布される。候補者は必要な提案書類を提出する。

- 以下の調達方法のいずれかが採用される。
 - ▶ 競争調達
 - ▷ 財務・技術点の合計、価格等、事前に決定された評価指標に基づき評価され、ベストバリュー候補が選出される。選定前に建設費用等の交渉は行われない。選定後に契約交渉が行われる。
 - ▶ 交渉調達
 - ▷ 評価委員会が候補者を順位付けし、交通局がベストバリュー候補者を選出し、契約交渉が行われる。交渉がうまく行かない場合、提案棄却、RFP再発行、次点の候補者と交渉、提案廃止のいずれかが交通局の独断で選択される。
 - ▶ 競争交渉調達
 - ▷ 複数の最終候補者が選定され、提案修正を含め交渉が行われる。

E. 審査基準

- 審査基準はRFPに記載されるが、通常以下を含む。
 - ▶ 財務計画の実現可能性・信憑性、プロジェクトのスケジュールと信憑性、所有・法的責任・法的措置・運営・保守に関する妥当性、財務リスクと交通局や公共の便益、予測、既存施設・計画されている施設との適合性、DBE採用目標の準拠と努力、提案者の能力と過去の経験、設計特徴と手法、建設手法、運営保守手法、財務手法、第三者承認・支援の取得可能性、利用料や使用量を含む費用と価格、計画・開発・設計・建設・保守・運営における革新性、損害賠償保険の準備、政府との連絡係を含む人員・プロジェクト調整能力、長期運営保守に関する考察とライフサイクル費用、交通管理、安全性の記録と計画、品質管理手法とプロジェクトの保証、環境責任、口頭のプレゼンテーション

F. 透明性・機密保持

- 契約時の金融アドバイザーや弁護士の利用に関しては、州法の利益相反条項に準拠する。(136-18(39a))
- 提案審査には法律・技術・財務・その他専門家が関与することがあるが、全員が守秘義務契約を締結する。
- 提出されたSOQ、LOI、提案は全て州の資産となり、州の公開記録法の対象となる。非公開を希望する書類は提出時にその旨と対象となる法規を明記する。

G. 承認

- 契約には、交通委員会(Board of Transportation)の同意が必要。提案は、上下院議会交通監督委員長、下院交通予算分化委員長、上院交通局予算委員長、交通委員会に報告する。(136-18(39))
- 契約締結60日前までに、交通局は上下院議会交通監督委員会(Joint Legislative Transportation Oversight Committee)に候補者の情報を報告する。(136-18(39a))
- 交通局長は上下院議会行政委員会と上下院議会交通監督委員に、民間事業者との工学・建設契約に関して毎年報告する。

<ターンパイク局>

A. 提案方法

- 以下の場合、通常入札ではなく提案募集を行う。
 - ▶ 個々のプロジェクトの認可が必要
 - ▶ 費用対効果や革新性が求められるなど、時間的・財務的・その他理由により、通常の入札方法ではない代替手法が必要とターンパイク局が判断した
 - ▶ 契約締結前に、競合提案の募集を行う
 - ▶ DBE事業参画目標に合致する
- 非募集型提案に対して、ターンパイク局が返答する必要はなく、それに関する政策もない。但し、上記条件を満たす場合、PPPプロジェクトの自発的提案を奨励する。

B. 第一審査(ターンパイク局PPP政策)

- ターンパイク局がRFQを発行する。提案を希望する民間事業者は提案書類を提出する。提案者の財務状況、経営的安定性、技術的能力、経験、人員、組織構造等により提案が審査され、候補者が絞られる。

C. 第二審査(ターンパイク局PPP政策)

- 候補者に対し、暫定版RFPが送付される。候補者が提案書類を提出する。提案書類は順位付けされ、ベストバリューの候補者が選定され、契約交渉が行われる。順位は公開される。
- 候補者に交付金が支払われることがある。あるいは、選定されなかった候補者に対し、提案書類に含まれる概念を使用する権利と引き換えに報酬を支払うことがある。

D. 評価基準(ターンパイク局PPP政策)

- 交通局と同様。

E. 透明性・機密保持(ターンパイク局PPP政策)

- 提出された提案書類は全て、ターンパイク局の資産となり、公開情報法の対象となる。非公開を希望する書類は提出時にその旨を明記する。

F. 承認

- 交通局との契約である場合、交通委員会の同意が必要。(136-89-183(17))
- 法で規定されているプロジェクト以外は、建設前に州議会の承認が必要。(136-89-183(2)f)
- ターンパイク局は、契約締結前に上下院議会交通監督委員会と上下院議会行政委員(Joint Legislative Commission on Governmental Operations)に相談する。(136-89-183(2))

<公共施設> (143-128-1C)

A. 提案方法

- 募集型提案のみ可能。非募集提案に関しては規定がない。

B. 提案募集

- 政府機関の所在地の郡で一般に流通している新聞に提案募集を告示する。

C. 選定

- 提出された提案を元に、政府機関がひとつか複数の候補を選び、契約交渉を行う。

D. 審査基準

- 財務的安定性、類似プロジェクトの経験、プロジェクトチーム(公認建築業者、公認設計士等)、プロジェクト実装能力と完了までのスケジュール、その他政府機関が必要とする情報

E. 透明性・機密保持

- 「機密情報」と記されている財務情報は、州の公開記録法に基づき開示されない。
- 契約締結の30日前までに、政府機関がある郡内で一般に流通している新聞に契約内容が告示され、公聴会が開催される。公聴会の開催情報も同様の方法で新聞で告示される。
- 契約内容の要旨は、契約書全文コピーの取得方法と共に公開される。

F. 承認

- 政府機関は、行政管理長官(Secretary of Administration)に、プロジェクトの必要性、入札方式、選定理由、他の候補企業、契約内容を報告する。(143-133.1)
- 50万ドル以上のキャピタルリース、オペレーティングリース契約を締結する場合、自治体行政委員会の承認が必要。州の資金援助を得てキャピタルリース契約を締結する場合、特別債として州議会の承認が必要。(143-128.1C(k))

(5) 契約条件

<交通局>

A. 利用料

- 交通局は民間事業者に、通行料や利用料の設定・改定・賦課・保持・施行・徴収権限を付与できる。(136-18(39a))
- 民間事業者は、通行料や利用料の初期設定時にターンパイク局理事会のレビューを受ける。設定前に公聴会を開催し、料金設定や料金上下限の設定手法を説明する。値上げや料金設定手法を変更する場合、30日前までにターンパイク局理事会に報告する。(136-18(39a))

B. 収益(136-18(39a)(e))

- 収益は民間事業者と交通局で分配する。
- プロジェクトにより生じた収益は以下の用途に使用する。
 - ▶ 交通局かターンパイク局の管理費用
 - ▶ プロジェクトの開発、通行権取得、設計、建設、運営、保守、再建、復旧、交換
 - ▶ 歳入債の返済やその積立金等
 - ▶ 債務の返済、返済積立、民間事業者が引き受けた財務費用・私的活動債・連邦や州からの借入・信用枠・融資保証の返済
 - ▶ 民間事業者の投資利益
 - ▶ その他民間事業者への支払
- 超過収益は、プロジェクトが存在する場所の道路や施設内の交通プロジェクトの資金調達に使用する。

C. 契約期間

- 契約期間は、有料施設の運営開始から 50 年を上限とする。(136-18(39a))

D. 履行・支払保証

- 債券、信用状、親会社の保証、その他交通局が認める履行・支払保証を発行する。(136-18(39a))

<ターンパイク局>

A. 競合禁止条項

- ターンパイク局は、当該プロジェクトの建設に付随する既存・代替・同等の無料ルートの保守を行う。(136-89-197)

B. 利用料

- ターンパイク局は、通行料や利用料を設定、改定、賦課、保持、施行、徴収できる。施行前に、交通委員会と上下院議会の交通監督委員会に提出する。(136-89.183(a)(5))
- 歳入債の発行に関する条件が達成された場合、通行料徴収を廃止する。(136-89.196)

C. 収益(136-89-188)

- ターンパイクプロジェクトにより生じた収益は以下の用途にのみ使用する。
 - ▶ ターンパイク局の管理費用(総収入の 5%まで)
 - ▶ プロジェクトの開発、通行権取得、設計、建設、運営、保守、再建、復旧、交換

- ▶ 歳入債の返済、返済基金の設立費など関連費
 - ▶ 民間事業者が契約内で引き受けた財務費用、プロジェクト関連の私的活動債、連邦や州からの借入・与信枠・融資保証の返済、返済積立
 - ▶ 民間事業者の投資利益
 - ▶ その他民間事業者への支払
- 無料道路として計画されていた州の幹線道路システムを有料化した場合、通行料収入は通行権の取得、建設、拡張、運営、保守、それに付随する管理費用にのみ使用する。

D. 税金

- ターンパイク局が所有する資産は、免税となる。(136-89-185)

E. ターンパイク局の義務

- 年間業務計画を作成し交通委員会の承認を得る。(136-89-193)
- 年間財務報告を作成し、州知事、州議会、交通局に提出する。(136-89-193)
- 半年ごとの業務報告書を上下院議会交通監督委員会に提出する。(136-89-193)
- ターンパイク局の業務は、州の会計監査人が監督する。(136-89-186)

< 公共施設 > (143-128-1C)

A. 履行・支払保証

- 民間事業者と下請企業間の建設契約における予想総額分の支払保証債を発行する。

B. 民間事業者の義務

- 民間事業者とその契約者は、DBE事業の参画促進条項に従う。

(6) 支援体制

ノースカロライナには、PPPオフィスはない。交通局のウェブサイトにもPPP専用ページはないが、同局デザインビルドの調達ページ¹⁵⁶にPPPのRFQが掲載されている。

2. 運用状況

ノースカロライナ州のPPP事例は、現在建設中の州間道路77号線有料レーンプロジェクト1件のみである。現在調達中のPPPプロジェクトには、シャーロットゲートウェイ駅のマルチモーダル輸送プロジェクトがあ

¹⁵⁶ NCDOT, Design Build Letting, <https://connect.ncdot.gov/letting/Pages/Design-Build.aspx>

るが、12年末に最終候補者が決定されて以来進行しておらず、進捗は公表されていない¹⁵⁷。その他、幹線道路の清掃や事故管理のスポンサープロジェクトがPPPとして掲載されている。DBプロジェクトは多々進行・調達が行われている。

ターンパイク局でもミッド・キュリタック橋のPPPプロジェクトが進行している。しかし、事前開発契約の最終候補が発表され、環境影響調査も終了したが、現在は資金調達がうまく行かず保留となっている¹⁵⁸。

表 16. ノースカロライナ州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約年
州間道路 77 号線 高速レーン	道路	コンセ ッション	Cintra, Ferrovia Agroman	建設中	2014
ミッド・キュリタック橋	橋	コンセ ッション	—	調達中	—
シャーロット・ゲートウェ イステーション	マルチ モーダル	DBFOM	—	調達中	—

(出所) 交通局ウェブサイトを基に作成

¹⁵⁷ Eric Frazier, How 'Charlotte' s Grand Central Station' got stuck, Charlotte Observer, <http://www.charlotteobserver.com/2014/03/22/4785948/how-charlottes-grand-central-got.html>

¹⁵⁸ Mid-Currituck Bridge, Turnpike Authority, <http://www.ncdot.gov/projects/midcurrituckbridge/>

[8] ニュージャージー州

1. 法規制

ニュージャージー州には、現在、交通施設のPPPに関する法規制はない。

1997年に州内の電車やバスを運営する公社ニュージャージー・トランジット(NJ Transit)に対し、民間事業者とのPPP契約締結が認められたが、5年以内に7つのプロジェクトを認可する時限法であり、期限の切れた2003年以降は更新されていない。同法により、交通管理システムや車両登録システム等の開発・運営プロジェクトが認可された。

その前年の96年には、日本の近畿車輛や伊藤忠ライトレールが参画した、ハドソン・バーゲン・ライトレールプロジェクトの契約が締結されているが、同契約を担当したノッサマン法律事務所(Nossaman, LLP)の資料¹⁵⁹によると、PPPに特化した法ではなく、NJトランジットに対して民間事業者との全般的な契約締結を認める「[1979年ニュージャージー公共交通法\(New Jersey Public Transportation Act of 1979\)](#)」¹⁶⁰が使用されたようである。

ニュージャージー州とニューヨーク州を繋ぐ交通システムに関しては、両州共同の独立行政機関であるニューヨーク・ニュージャージー港湾局(Port Authority of New York and New Jersey)が統括しており、両州を繋ぐ橋梁や空港等のPPPプロジェクトが進行している。同局の活動は両州知事が承認・拒否権を持っているが、両州からも自治体からも税金を得ておらず、両州法の調達規制に準拠する必要はない¹⁶¹。同局は主に、管轄交通施設の利用料や通行料等の事業収益を収入源としている¹⁶²。

09年には、州・郡の高等教育施設の建設・運営・保守に関する民間事業者とのPPP契約を認める法案が可決した。10年の法改正で[リース契約が可能](#)¹⁶³になり、同時にモンクレア州立大学の寮の建設に関するPPP契約が認可された。当初は12年までの期限付きだったが、期限は年々更新され、現在は16年までの期限が設定されている¹⁶⁴。同法に基づき、経済開発局がガイドラインを制定している¹⁶⁵。

¹⁵⁹ Nossaman LLP, "State Legislation Authorizing Public Private Partnerships ("PPP") for Transit Projects", <http://www.nossaman.com/state-legislation-authorizing-public-private-partnerships-ppp>

¹⁶⁰ New Jersey Code, 27:25-5 http://lis.njleg.state.nj.us/cgi-bin/om_isapi.dll?clientID=173353&Depth=2&depth=2&expandheadings=on&headingswithhits=on&hitsperheading=on&infobase=statutes.nfo&record={BC72}&softpage=Doc_Frame_PG42

¹⁶¹ Office of the State Comptroller, Private Financing of Public Infrastructure: Risks and Options for New York State, http://www.osc.state.ny.us/reports/infrastructure/p3_report_2013.pdf

¹⁶² The Port Authority of New York and New Jersey, <http://www.panynj.gov/about/facilities-services.html>

¹⁶³ New Jersey Code, 18A:64-85 http://lis.njleg.state.nj.us/cgi-bin/om_isapi.dll?clientID=173327&Depth=2&depth=2&expandheadings=on&headingswithhits=on&hitsperheading=on&infobase=statutes.nfo&record={8B62}&softpage=Doc_Frame_PG42

¹⁶⁴ Office of the Governor of New Jersey, Governor Christie Signs Legislation to Encourage Public-Private Partnerships for Higher Education Institutions, <http://www.state.nj.us/governor/news/news/552010/approved/20100505a.html>

¹⁶⁵ New Jersey Economic Stimulus Act Of 2009, Higher Education Institution, Public-Private Partnerships, Program Guidelines, http://www.njeda.com/web/pdf/heppp_program_guidelines.pdf

表 17. ニュージャージー州 PPP 関連法

法規	名称	概要
ニュージャージー州法 18A章(教育) 64-85項	州・郡の高等教育 機関の民間事業者 との契約	州・郡の高等教育機関に対し、建物や施設の建設・管理・ 運営に関する、民間事業者との契約締結を認める。2016 年8月1日までの期限付き。
ニュージャージー州法 27章(幹線道路) 25-5項、1D-1～9項	1979年 ニュージャージー 公共交通法	NJトランジットに、公共機関や民間事業者、コンソーシ アムとの、PPPを使用したデモンストレーションプロジェ クトの開発に関する契約締結を認める。2003年に期限切 れ。

(出所) 各法令を基に作成

(1) PPP 定義

教育法では、以下のようにPPPを定義している。(18A-64-85 43. a(1))

PPP契約では、大学の建物、構造物、施設構内の建設、再建、修繕、変更、改良、拡張、管理、運営において、民間事業者が資金調達と管理の全責任を引き受ける。プロジェクトは民間資本のみで賄い、契約終了時に州か高等教育機関が土地の全所有権を保有する。

期限が切れているが、ニュージャージー公共交通法では「官民交通イニシアチブ(Public-private transportation initiative)」の効果に関して、以下のように記載されている。(27-25-1D-1)

官民交通イニシアチブにより、代替資金調達源と民間セクターの効率性を活用し、限られた資源を他の必要なプロジェクトに使用し、市民の事業機会と雇用機会を促進する。これにより、安全で効率的な交通システムを提供する州の能力を高めることができる。

(2) 対象セクター

<高等教育施設>

- 州・郡の高等教育の建物、構造物、施設(18A-64-85 43. a(1))

(3) 方式

<高等教育施設>

A. 対象業務

- 上記対象施設における、構内の建設、再建、修繕、変更、改良、拡張、管理、運営(18A-64-85 43. a(1))
- リース (18A-64-85 43. a(2))
 - ▶ 大学が所有する寮やその他収益を生む大学施設の運営を民間事業者にリースし、代わりに民間事業者が教室・実験室・その他教育用建物を建設し、一括前払いかストラクチャードファイナンスによりリース料を支払う。

- ▶ 大学側が施設を所有し、民間事業者が施設の管理、運営、保守を行う。
- ▶ 民間事業者は、生じた収益の一部・全部を受け取り、大学基準に基づいて施設を運営する。

B. 資金調達

- プロジェクトは民間資本のみで賄う。(18A-64-85 43. a(1))

C. 所有権

- 契約終了時、州か高等教育機関が土地の全所有権を保有する。(18A-64-85 43. a(1))

(4) 調達手続

<高等教育施設> (PPP ガイドライン)

A. 大学の提案募集

- 大学が経済開発局と相談し RFP を発行する。
- 建設業者、建設マネージャー、設計・建設チーム、下請会社は、事前に州の資産管理・建設局の登録・認可を取得する。(18A-64-85e)
- 大学が候補者を選定し、契約交渉を行う。

B. 経済開発局の審査

- 大学と民間事業者は、パートナーシップ契約書、リース契約書案、プロジェクト概要、財務計画、スケジュール、建設業者の認可証明、労務契約書、支払保証債券等を用意し、経済開発局に提出する。
- 提出の際、総開発費用の 0.125%か 15,000 ドルの大きい方を申請費用として支払う。申請費用は初期審査費用と契約後の監督費用を含む。
- 実現可能性、開発者の経験と適格性、財務計画の安定性、提出書類(土地リース、大学との契約書)、長期保守計画の正確さを基に審査を行う。

C. 承認

- 建設を含むプロジェクトには、経済開発局のレビューと承認を要する。(18A-64-85 43d、f(1))

D. 契約後

- 承認後、5年以内にプロジェクトを完成させる。(18A-64-85 43f(2))
- 契約後、大学と民間事業者は半年ごとに経済開発局に報告書を提出する。

(5) 契約条件

<高等教育施設>

A. 税金(18A-64-85 43b (2))

- 公共機関、国内外の非営利事業団体、非営利事業団体が全額出資する企業が所有・リースする、公共的機能に不可欠な教育目的のプロジェクトは、固定資産税や州・自治体等の特殊課税を免除される。税金の代わりに支払う必要もない。
- プロジェクトがある土地は、常に固定資産税を免除される。
- 非課税の土地で民間事業者が利益を生じる活動を行う場合、および、非課税でない組織が所有する非課税資産の借地権は課税対象となる。

B. 保証

- 民間事業者は、建設業者や下請会社等への支払保証債を確保する。(18A-64-85 43d(2))

C. 契約終了・満了・不履行

- リース契約終了後、施設により発じる利益、施設の管理・運営・保守権限は大学側に返還する。(18A-64-85 43a(2))

D. 既存の従業員保護

- リースする施設でサービスを提供している大学職員の雇用権利は、リース契約による影響を受けない。(18A-64-85 43a(2))

E. 雇用

- プロジェクト内で建設・再建・保守を行う労働者に対する賃金は、労働者開発委員長 (Commissioner of Labor and Workforce Development) が定めた賃金率を下回ってはならない。(18A-64-85 43c)
- 建設プロジェクトでは、PPP 契約に労働契約を含め、対象の郡の住民の雇用機会を高める。(18A-64-85 43d(1))

F. 環境準拠

- 実用的であれば、LEED 基準の準拠を奨励する。(18A-64-85 43d(1))

(6) 支援体制

高等教育施設のプロジェクトは経済開発局が窓口になっており、同局のPPP専用サイト¹⁶⁶でガイドラインやよくある質問等を掲載している。

NJトランジット¹⁶⁷とニューヨーク・ニュージャージー港湾局¹⁶⁸は各々ウェブサイトでRFP等の情報を掲載している。

2. 運用状況

高等教育施設のプロジェクトでは、法の制定と同時にモンクレア州立大学のPPPプロジェクトが認可された。公式な発表はないが、その後もラマポ大学やニュージャージー・カレッジ等、数々の大学施設のPPPプロジェクトが実施されている。

NJトランジットは、96年に日本の近畿車輛USAや伊藤忠ライトレールが参画するコンソーシアムとハドソン・バーゲン・ライトレールプロジェクトの契約を締結した。翌97年にはニュージャージー公共交通法で5年以内7件のPPPプロジェクトの実行が認可され、交通管理ソフトウェア¹⁶⁹、車両登録システム¹⁷⁰、同ライトレールプロジェクトに関連する駅や駅周辺の歩道のプロジェクト¹⁷¹などが実施された。その後も、Wifiネットワークの導入¹⁷²など様々なプロジェクトがPPPと称して実施されているが、同局のPPPの定義は曖昧であり、一般的なPPPといえるのかは不明である。

ニューヨーク・ニュージャージー港湾局では、両州を結ぶゴースル橋のDBFMプロジェクトが14年に契約締結されており、現在はラガーディア空港中央ターミナルの改築プロジェクトを調達中である。

表 18. ニュージャージー州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	管轄	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
ハドソン・バーゲン ライトレール	ライト レール	NJ トラン ジット	DBOM	21st Century Rail Corporation (URS Washington, Itochu Rail Car, Kinkisharo USA)	完了	1996 契約/ 2000 開業
ゴースル橋	橋	NY/NJ 港湾局	DBFM	NYNJ Link Partnership (Macquarie Infrastructure & Real Assets and Kiewit Development)	契約済	2014 契約

¹⁶⁶ New Jersey Economic Development Authority, Higher Education Institution Public-Private Partnerships Program Information,

http://www.njeda.com/web/Aspx_pg/Templates/Pic_Text.aspx?Doc_Id=1218&menuid=1558&topid=718&levelid=6&midid=1175

¹⁶⁷ NJ Transit, Procurement, http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=ProcurementTo

¹⁶⁸ The Port Authority of New York and New Jersey, Bid/Proposal Advertisements, <http://www.panynj.gov/business-opportunities/bid-proposal-advertisements.html>

¹⁶⁹ NJDOT, NJDOT signs first public-private partnership agreement, <http://www.state.nj.us/transportation/about/press/1999/061699c.shtm>

¹⁷⁰ NJDOT, Governor Announces Agreement to Allow Motorists To Register "On-line", <http://www.state.nj.us/transportation/about/press/1999/093099b.shtm>

¹⁷¹ Nj Transit, Weehawken Ferry Terminal Project Unveiled At Nj Transit Board Of Directors Meeting, http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=PressReleaseTo&PRESS_RELEASE_ID=267

¹⁷² Nj Transit, Christie Administration Partners With Cablevision To Offer Wi-Fi Access For Nj Transit Customers, http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=PressReleaseTo&PRESS_RELEASE_ID=2871

ラガーディア空港 中央ターミナル	空港	NY/NJ 港湾局	DBFOM	—	調達中	—
モンクレア州立大学	教育 施設	経済 開発局	DBFOM	Terminal Construction Corporation of Wood-Ridge	完了	2010 契約/ 2011 開業

(出所) NJトランジット、港湾局ウェブサイト等を基に作成

[9] 主要州 PPP 法規制一覧

		バージニア		フロリダ		テキサス		
		PPTA	PPEA	官民交通施設法	公共施設インフラ・パートナーシップ法	交通法(CDA)	官民施設インフラ法	
方式	セクター	交通施設	教育施設・インフラ	交通施設	公共施設・インフラ	交通施設	公共施設・インフラ	
	担当行政	州	州・自治体	州	自治体	州	州・自治体	
	資金調達	100%民間事業者	—	—	—	—	—	—
		連邦	○	○	○	○	○	○
州		○	○	△	○	△	○	
調達 手続	ガイドライン	○	○	—	—	○	—	
	提案方法	募集・非募集	募集・非募集	募集・非募集	募集・非募集	募集・非募集	募集・非募集	
	申請料・審査費用	非募集	非募集	非募集	非募集	非募集	非募集	
	審査費用の返還	可	可	—	—	不可	可	
	競合提案受付期間	120日	45日	120日	20～120日	—	45日	
	審査手順	○	○	—	○	○	○	
	審査基準	○	○	○	○	—	○	
	候補者への給付金	—	—	—	—	○	○	
	透明性・ 機密保持	透明性	○	○	—	—	—	○
		機密保持	○	○	—	—	○	○
		外部専門家の採用	○	○	○	○	—	○
	議会承認	—	△	△ 交通局の作業プログラム内のプロジェクトとして、75年超の場合、既存施設リースの場合、議会承認要	△ 教育委員会は、自治体政府の承認要	△	△	△
	契約 条件	競合禁止条項	—	—	△	△	—	—
		利用料設定・変更規制	○	○	○	○	○	○
収益		収益の用途	—	—	—	○	○	—
		収益の分配	—	—	○	○	—	—
		超過収益	○	—	○	—	○	—
		期間上限	—	—	50年 (議会承認があれば75年)	—	52年	—
プロジェクト数制約		—	—	—	—	—	—	
法令有効期間		—	—	—	—	—	—	
税免除		○	○	○	—	○	—	
サービス水準の維持		○	○	○	○	○	○	
保証	履行・支払	○	○	○	○	○	○	
	その他保証	○	○	—	○	—	○	
契約不履行時の対処	○	○	○	○	○	○		
既存従業員保護	—	—	—	—	—	—		

○：法規制がある ー：明確な法規制がない △：条件付きで法規制がある

		カリフォルニア				コロラド	
		道路・幹線道路法	高速鉄道法	一審裁判所施設法	インフラ資金調達法	官民イニシアチブ・プログラム法 / FASTER法	
方式	セクター	交通施設	高速鉄道	裁判所施設	インフラ施設	交通施設	
	担当行政	州	州	州	自治体	州	
	資金調達	100%民間事業者	△	—	—	—	—
		連邦	—	○	—	—	—
州		—	○	—	—	—	
調達 手続	ガイドライン	○	—	—	—	○	
	提案方法	募集・非募集	募集 (非募集は交通委員会の承認済)	募集	募集・非募集	募集・非募集	
	申請料・審査費用	非募集	—	—	—	○	
	審査費用の返還	—	—	—	—	可	
	競合提案受付期間	—	—	—	—	30日	
	審査手順	○	—	—	△	○	
	審査基準	○	—	—	—	○	
	候補者への給付金	—	—	—	—	—	
	透明性・ 機密保持	透明性	—	—	—	—	○
		機密保持	○	—	—	—	○
		外部専門家の採用	—	—	—	○	○
	議会承認	—	議会のレビューと交通委員会の承認要	○	○ 両院議会予算委員会に報告、反対や懸念がなければ実行可	—	△ トンネル契約は知事承認要
	契約 条件	競合禁止条項	△	—	—	—	○
利用料設定・変更規制		○	—	—	○	○	
収益		収益の用途	—	○	—	○	○
		収益の分配	—	—	—	—	—
		超過収益	—	—	—	○	—
期間上限		—	99年	—	35年	99年	
プロジェクト数制約		—	—	—	—	—	
法令有効期間		2017年1月1日	—	—	—	—	
税免除		○	—	—	—	—	
サービス水準の維持		○	—	—	○	○	
保証		履行・支払	○	—	—	○	○
	その他保証	○	—	—	—	—	
契約不履行時の対処	○	—	—	○	○		
既存従業員保護	—	—	—	—	—		

○：法規制がある ー：明確な法規制がない △：条件付きで法規制がある

		インディアナ		ノースカロライナ		ニュージャージー	
		公共施設・交通法	州・地方行政法	交通法・ターンパイク法	州官庁・機関・委員会法	高等教育施設	
方式	セクター	交通施設	公共施設	交通インフラ	公共施設	高等教育施設	
	担当行政	州	州・自治体	州	州・自治体	州・郡	
	資金調達	100%民間事業者	—	—	—	—	○
		連邦	○	—	○	—	—
州		○	—	○	—	—	
調達 手続	ガイドライン	○	—	○	—	○	
	提案方法	募集・非募集	募集	募集 (法では非募集の規定はないが可能)	募集	募集	
	申請料・審査費用	○	—	—	—	○	
	審査費用の返還	不可	—	—	—	—	
	競合提案受付期間	—	—	—	—	—	
	審査手順	○	○	○	○	○	
	審査基準	○	—	○	○	○	
	候補者への給付金	—	—	○	—	—	
	透明性・ 機密保持	透明性	○	○	○	○	—
		機密保持	○	○	○	○	—
		外部専門家の採用	○	—	○	—	—
	議会承認	△ 無料道路は不要	—	△ 上下院議員交通監督委員への報告要。ターンパイクは法に記載のプロジェクト以外は議会承認要	△ 州の資金援助によるキャピタルリースは議会承認要	— 経済開発局の承認要	
契約 条件	競合禁止条項	—	—	△	—	—	
	利用料設定・変更規制	○	—	○	—	—	
	収益	収益の用途	—	—	○	—	—
		収益の分配	—	○	○	—	—
		超過収益	△	—	○	—	—
	期間上限	75年	5年	50年	—	—	
	プロジェクト数制約	—	—	○ 交通局&ターンパイク:3件、 ターンパイク:9件	—	—	
	法令有効期間	—	—	—	—	2016年8月1日	
	税免除	○	—	—	—	○	
	サービス水準の維持	○	—	—	—	—	
	保証	履行・支払	○	○	○	○	○
		その他保証	○	—	—	—	—
契約不履行時の対処	○	—	—	—	—		
既存従業員保護	—	—	—	—	○		

○：法規制がある ー：明確な法規制がない △：条件付きで法規制がある

第三章 外資企業が参画したPPPプロジェクト事例

[1] バージニア州 ポカホンタス895号線・空港接続道路

事業分野	有料道路・橋梁
発注者	バージニア州交通局
事業者	トランスアーバン(895) (TRANSURBAN(895), LLC) トランスアーバン(Transurban(オーストラリア))の米国法人がプロジェクト用に設立した特定目的会社
事業概要	バージニア州リッチモンド市の南東部にある有料道路、ポカホンタス895号線(ジェームス川を横断する橋を含む)の運営・保守と、リッチモンド国際空港への接続道路の設計・建設・資金調達・運営・保守を事業者が行う。事業者は通行料収益により、設計・建設・運営・保守費を賄う。超過収益は、発注者と事業者で分配する。
方式	DBFOM(トール・コンセッション)
所有権	バージニア州交通局
事業期間	2006年契約、11年運営開始 コンセッション期間：契約から99年
事業規模	7億6,600万ドル
資金構成	民間資金80%、連邦20% TIFIA融資：1億5,000万ドル 銀行融資(シニアローン)：4億2,000万ドル 劣後債：5,500万ドル 株式資本：1億4,100万ドル

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- バージニア州交通局

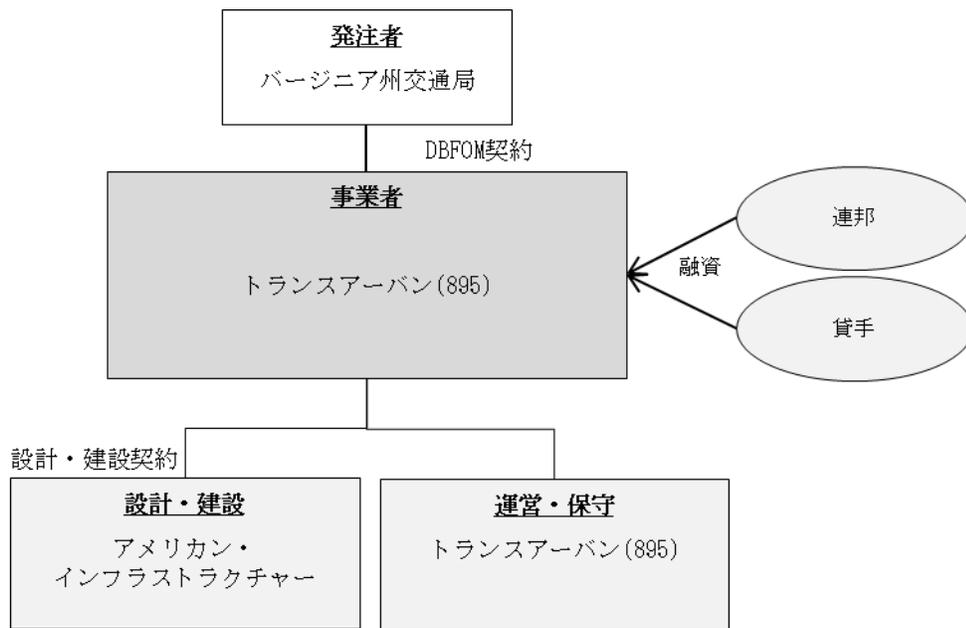
B. 事業者

- トランスアーバン(895)

C. 事業構造

トランスアーバンが資金調達、運営・保守を行い、設計・建設はアメリカン・インフラストラクチャーが行う。

図 9. 事業構造



(出所)プロジェクトウェブサイト等を基に作成

D. 方式¹⁷³

- 対象施設・業務

▶ ポカホンタス 895 号線

- ▷ 州間幹線道路 95 号線・州道 150 号線と州間幹線道路 295 号線を結ぶ、全長 8.8 マイル(14km)、各方向 2 車線ずつ、計 4 車線の有料高速道路(ジェームス川を横断する橋を含む)の運営・保守(料金徴収設備の改良を含む)。ジェームス川を横断する橋を含む。

¹⁷³ Pocahontas 895, <https://www.pocahontas895.com/>

▶ 空港接続道路

- ▷ ポカホンタス 895 号線とリッチモンド国際空港を接続する 1.6 マイルの有料高速道路の設計・建設・資金調達・運営・保守。4つの橋梁(モナハンロード、895号線、スプラウスロード、鉄道線路との交差)の拡張・新設を含む。

図 10. プロジェクト概観



(出所)プロジェクトウェブサイト



(出所)VAP3

● 所有権

- ▶ 交通局が事業に関する全ての所有権を有する。

• 支払

- ▶ トランスアーバンが通行料を徴収・取得し、以下の支払責任を持つ¹⁷⁴。
 - ▷ ポカホンタス 895 号線の既存債務の償還
 - ▷ 空港接続道路の設計・建設費
 - ▷ ポカホンタス 895 号線と空港接続道路の保守運営費
- ▶ 超過収益は、トランスアーバンと交通局で分配する（詳細は後述）。

E. 資金構成

銀行融資や株式資本など民間資金が 6 億 1,600 万ドル、契約条件とされていた TIFIA 融資が 1 億 5,000 万ドル、総額 7 億 6,600 万ドルを調達した。TIFIA 融資分の用途は、既存債務の借り換え 9,500 万ドル、通行料自動徴収システムのアップグレード 700 万ドル、空港接続道路の設計・建設費 4,800 万ドルである¹⁷⁵。トランスアーバンの当初調達見積りは 6 億 1,100 万ドル、その大半が既存債務の返済に充てられている¹⁷⁶。

表 19. 資金調達

財源	金額
TIFIA 融資	1 億 5,000 万ドル
銀行融資(シニアローン)	4 億 2,000 万ドル
劣後債	5,500 万ドル
株式資本	1 億 4,100 万ドル
計	7 億 6,600 万ドル

(出所)連邦幹線道路局ウェブサイトを基に作成

表 20. 事業費

財源	用途	金額
TIFIA 融資	既存債務借り換え	9,500 万ドル
	通行料自動徴収システムアップグレード	700 万ドル
	空港接続道路の設計・建設費	4,800 万ドル
	計	1 億 5,000 万ドル

¹⁷⁴ Pocahontas 895, https://www.pocahontas895.com/about_pocahontas_895/public_private_partnership.html

¹⁷⁵ Federal Highway Administration, Project Profiles, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/va_pocahontas.aspx

¹⁷⁶ Transurban, Transurban to acquire Pocahontas Parkway in Virginia, USA, http://www.transurban.com/files/Transurban_to_acquire_Pocahontas_Parkway_in_Virginia_USA_3_May.pdf

トランスアーバン	既存債務返済	4億8,700万ドル
	運営改良	800万ドル
	開発費	1,300万ドル
	資金調達費	1,100万ドル
	大規模メンテナンス費積立	200万ドル
	積立	9,000万ドル
	計	6億1,100万ドル

(出所) トランスアーバン資料等を基に作成

(2) 契約内容¹⁷⁷

A. 競合禁止

- ジェームズ川を横断する橋から3マイル(4.8km)以内に、州幹線道路、高速道路、無料道路、立ち入りが限定された幹線道路の建設、あるいは、既存の交通施設の拡張があった場合、且つ、それらがプロジェクトの通行料収入に著しく不利な影響を及ぼす場合、交通局は損失と同額を補償する。

B. 利用料

- 通行料や利用料の設定、変更、徴収は、トランスアーバンが行う。
- 16年末までは以下のように利用料上限が定められており、その後は、消費者物価指数、GDP、2.8%のいずれか大きい比率で値上げできる¹⁷⁸。

表 21. 利用料上限

	08年1月 ～ 10年12月	11年1月 ～ 12年12月	13年1月 ～ 13年12月	14年1月 ～ 14年12月	15年1月 ～ 15年12月	16年1月 ～ 16年12月	17年1月 ～
メイン プラザ	2.75ドル	3ドル	3.25ドル	3.50ドル	3.75ドル	4ドル	消費者物 価指数、 GDP、 2.8%のい ずれか大 きい比率
ラバナン・ アベニュー	1ドル	1.25ドル	1.5ドル	1.75ドル	2ドル	2.25ドル	
空港接続 道路	1ドル	1.25ドル	1.5ドル	1.75ドル	2ドル	2.25ドル	

(出所) プロジェクトウェブサイトを基に作成

¹⁷⁷ Virginia Department of Transportation, Amended and restated comprehensive agreement, <http://virginiadot.org/business/resources/Amended%20and%20Restated%20Comprehensive%20Agreement.pdf>

¹⁷⁸ Pocahontas 895, Toll Prices, http://www.pocahontas895.com/using_pocahontas_895/toll_prices.html

C. 収益

- 超過収益は、半年ごとに交通局とトランスアーバンで分配する。
 - ▶ 税引前内部利益率が 6.5%以上の場合、通行料・投資利益・その他通行料に代わる収益の総計の 40%を交通局に支払う。
 - ▶ 税引前内部利益率が 8%以上の場合、上記収益総計の 80%を交通局に支払う。
- 利用料収益は、最初にプロジェクトの運営・保守のために使用する(履行保険・債券等の支払を含む)。

D. サービス水準の維持

- 橋梁構造、料金徴収システム、フェンス、花壇、落書き除去等、項目ごとに定められた許容基準と業績目標値に準拠する。
- 運営予算が通行料収入予測を上回る場合、トランスアーバンは不足分の 110%の信用状を交通局に提示する。
- 倫理基準や危険物質使用計画を作成し、交通局のレビュー・承認を得る。
- 警察業務は、州警察が行い交通局が費用を負担する(交通パトロール、法的処置を含む)。
- 交通局や認可業者は、事業に支障のない範囲で、査察、標本採取、測定、検査のために無制限で敷地内に入出りできる。
- 交通局が建設、資金調達、運営等事業に関する監督業務を行い、トランスアーバンはその対価を支払う。

E. 契約終了・満了・不履行

- 契約終了時に施設を良好な状態で返還するため、担保取扱機関内に特別保守・修繕積立を設置する。積立の運用利益はトランスアーバンが取得できる。積立の代わりに信用状でもよい。
- トランスアーバンの重大な契約不履行があり、通知しても改善されない場合、交通局は契約を終了できる。
- 交通局の重大な不履行があった場合、トランスアーバンは契約を終了できる。この場合、交通局はプロジェクトの価値に相当する額をトランスアーバンに支払う。

F. 労務

- DBE、小規模、女性経営、少数民族の企業の 20%参画を長期目標とする。トランスアーバンは毎月交通局市民権科に報告書を提出する。

G. 連邦規定

- TIFIA 融資の活用に伴い、トランスアーバンは連邦の貸金規定やバイアメリカ条項(外国産製の鋼鉄・鉄の使用規制)に準拠する。

H. リスク分担

- 交通局とトランスアーバンのリスク分担は以下の通り¹⁷⁹。

表 22. リスク分担

リスク	交通局	トランスアーバン
資金調達		○
交通量・収益		○
保守運営・ 大規模メンテナンス	監督	○
保険		○
法律変更	○	
運営基準	監督	○
認可・ライセンス	合理的な範囲内	○
返還	支援	○
通行料設定	監督	○ 通行料値上げ規定に 基づく
警察・緊急サービス	基本サービス提供	追加サービス (実費請求)
環境	○	○
空港接続道路の建設	監督・ 上限を超えた場合	○ TIFIA 融資が条件
競合施設	○ 規定の範囲内	
連邦政府からの要求	合理的な範囲内	○
不可抗力	保険加入できない 共有事項	○
資産・収得税	○	交渉に応じて リスク共有
投資利益を超える収益	○	○

(出所) 交通局資料を基に作成

¹⁷⁹ Deborah Brown, Virginia Department of Transportation, Update on Virginia's PPP Program, http://www.iirusa.com/upload/wysiwyg/U2039/IIR_U2039_Brown.pdf

(3) 調達手続¹⁸⁰

- 95 年、官民交通法 (PPTA) 制定。
- 95 年、PPTA に則り、フルアー (Fluor) とモリソン・クヌーセン (Morrison-Knudsen、URS 傘下) のジョイントベンチャー (FD/MK) が、ポカホンタス 895 号線に関する非募集提案。
- 96 年、FD/MK が詳細提案。
- 98 年、ポカホンタス 895 号線建設の資金調達のために、非営利団体ポカホンタス・パークウェイ協会 (Pocahontas Parkway Association) を設立。
 - * 非課税の通行料歳入債 3 億 5,400 万ドル、州インフラバンクローン 1,800 万ドル、連邦助成金 900 万ドルを調達¹⁸¹。
- 98 年、交通局と FD/MK が、ポカホンタス 895 号線の DB 契約締結。
- 02 年、予算内で建設完了、運営開始。
 - * 運営開始後、交通量が 45~50% 予測を下回り、2 度の値上げにも関わらず業績は改善されなかった¹⁸²。
 - * 全米 PPP 協議会は、FD/MK が交通量と収入予測を過大評価していたとしている¹⁸³。
- 04 年 10 月、トランスアーバンとデプファ銀行 (Depfa Bank) が、ポカホンタス運営保守の権利委譲に関する非募集型提案。
- 06 年 6 月、トランスアーバンとポカホンタス・パークウェイ協会が資産購入契約を締結。同協会が所有するプロジェクトに関する全権利をトランスアーバンに移転。
- 06 年 6 月、交通局とトランスアーバンが、99 年間のコンセッション契約を締結。
 - * 交通局の資料によると、当事業の目標として、トランスアーバンは米国市場参入の足がかりとすること、交通局は保守運営事業の無料化や空港接続道路の建設等を挙げている¹⁸⁴。
- 08 年 6 月、空港接続道路 DB プロジェクトの RFP 発行。
- 08 年 9 月、トランスアーバンとアメリカン・インフラストラクチャー (American Infrastructure) が DB 契約を締結。
- 11 年 1 月、空港接続道路の運営開始。当初予定より 2 ヶ月早く完成¹⁸⁵。

(4) 運営状況

A. 運営

14 年、トランスアーバンは業績不調を理由に、プロジェクト資産を貸手に移転した。その経緯は以下の通りである。

¹⁸⁰ 脚注 177 に同じ。

¹⁸¹ 脚注 175 に同じ。

¹⁸² 脚注 179 に同じ。

¹⁸³ National Council for Public Private Partnerships, Pocahontas Parkway, <http://www.ncppp.org/resources/case-studies/transportation-infrastructure/pocahontas-parkway/>

¹⁸⁴ 脚注 179 に同じ。

¹⁸⁵ Pocahontas 895, <http://www.pocahontas895.com/development.html>

- 06年の契約当時、トランスアーバンは895号線周辺地域の開発予測によりプロジェクトの将来性に大きな期待を抱いており、内部利益率12.6%と予測していた¹⁸⁶。
- 07年、通行料収入1,280万ドル(前年比8.7%増)、交通量600万台(前年比3.1%増)と予想を上回った¹⁸⁷。
- 08年、トランスアーバンが設立した北米向け投資目的会社トランスアーバン・ドライブ・ホールディングス(Transurban DRIVE Holdings, LLC)に、プロジェクト資産を移転¹⁸⁸。
- 08年、通行料収入は前年比7%増。上半期は好調だったが、下半期に通行料値上げと燃料価格上昇、経済状況の悪化により、通行料収入が減少¹⁸⁹。
- 09年、通行料収入は前年比0.7%増。交通量は前年比11.6%減少したが、一部区間の通行料値上げにより収入は増加。セキュリティや天候監視システムの導入。空港接続道路の建設開始¹⁹⁰。
- 11年、通行料収入は前年比2.2%増と徐々に回復。空港接続道路が開通¹⁹¹。
- 12年、通行料収入は前年比5.7%増。交通量・運営予測の結果、プロジェクトの資産を償却、損失1億3,810万ドル(豪ドル、米ドル換算1億4,000万ドル)を計上¹⁹²。
- 13年6月、プロジェクト資産を貸手(デプファ銀行他欧州銀行)に移転することを発表¹⁹³。
- 14年5月、プロジェクト資産の移転完了¹⁹⁴。インフラ運営管理会社のDBiサービスが運営開始。

表 23. 通行料収入・交通量

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
通行料収入 (万ドル)	1,280	1,370	1,380	1,380	1,410	1,490	1,550
前年比	8.7%	7%	0.7%	0%	2.2%	5.7%	4%
交通量 (万台)	600	-	530	-	-	-	-
前年比	3.1%	-	-11.6%	-5.9%	1.8%	-	1.3%

(出所)トランスアーバン年次報告書を基に作成

¹⁸⁶ Transurban, 2006 Annual Report, <http://www.transurban.com/files/Annual-Report-2006-A4.pdf>

¹⁸⁷ Transurban, 2007 Annual Report, http://www.transurban.com/files/security_holder_review_2007.pdf

¹⁸⁸ Transurban, 2008 Annual Report, http://www.transurban.com/files/security_holder_review_2008.pdf

¹⁸⁹ 同上。

¹⁹⁰ Transurban, 2009 Annual Report, http://www.transurban.com/files/annual_report_2009.pdf

¹⁹¹ Transurban, 2011 Annual Report, http://www.transurban.com/files/5907_Transurban_financials_A4_v7.pdf

¹⁹² Transurban, 2012 Annual Report, http://www.transurban.com/files/Annual_Report_2012.pdf

¹⁹³ Transurban, Pocahontas Parkway 895, Virginia Usa, <http://news.iguana2.com/transurban/ASX/TCL/390906>

¹⁹⁴ Transurban, 2014 Annual Report, http://www.transurban.com/files/2014_Annual_Report.pdf

[2] フロリダ州 マイアミ港トンネル

事業分野	トンネル、橋梁、道路
発注者	フロリダ州交通局
事業者	MATコンセッションネア (MAT Concessionaire, LLC) 以下2社のコンソーシアム <ul style="list-style-type: none"> • ブイーグ・トラボー・パブリック (Bouygues Travaux Public, S.A (フランス)) • メリディウム・インフラストラクチャー・ファイナンス (Meridiam Infrastructure Finance, S.a.r.l (フランス))
事業概要	フロリダ州マイアミ市内において、新規無料トンネルの設計・建設、既存道路・橋梁との接続・改良、既存橋梁の拡張を事業者が実施する。初期設計・建設費用は事業者が調達する。発注者は事業者に、設計・建設中にマイルストーン・ペイメントを支払い、運営期間中に業績に応じてアベイラビリティ・ペイメントを支払う。
方式	DBFOM(アベイラビリティ・ペイメント)
所有権	フロリダ州交通局
事業期間	2009年契約、14年運営開始 コンセッション期間：契約から35年(建設55ヶ月、運営30年)
事業規模	総事業費(設計・建設・運営・保守含む)：26億5,000万ドル 設計・建設費：6億6,850万ドル
資金構成	資金調達額：9億300万ドル 民間47%、連邦42%、州11% TIFIA融資(利子含む)：3億8,110万ドル 銀行融資(シニアローン)：3億4,150万ドル 州交通局マイルストーン・ペイメント：1億ドル(実払：9,750万ドル) 株式資本：8,030万ドル

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- フロリダ州交通局

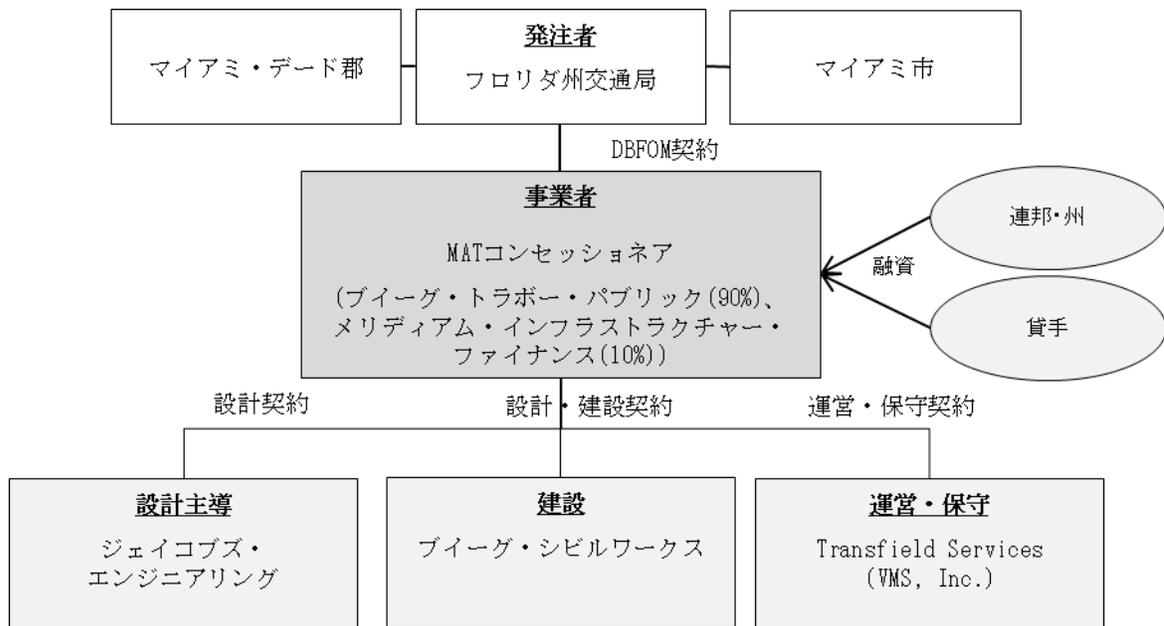
B. 事業者

- MAT コンセッションエア
 - ▶ ブイーグ・トラポー・パブリック (90%)
 - ▶ メリディウム・インフラストラクチャー・ファイナンス (10%)

C. 事業構造

建設はブイーグ傘下のブイーグ・シビルワークス、運営はトランスフィールド(Transfield)傘下のVMS、設計主導はジェイコブズ・エンジニアリング(Jacobs Engineering Group, Inc.)が行う¹⁹⁵。

図 11. 事業構造



(出所) プロジェクトウェブサイトを基に作成

¹⁹⁵ Office Of Inspector General Florida Department Of Transportation, Port of Miami Tunnel Advisory Report, http://www.dot.state.fl.us/inspectorgeneral/Reports/13C-2002_Final%20Report.pdf

D. 方式

- 対象施設・業務¹⁹⁶

- ▶ トンネルの新設

- ▷ ドッジ島とワトソン島間のガバメント・カットと呼ばれる主水路の海底を通る、全長 4,200 フィート (1.3km)、直径 39 フィート (12m)、海面下 120 フィート (37m) の 2 つのトンネルの新設。各々、2 車線、縁石、歩道、換気扇が設置される。

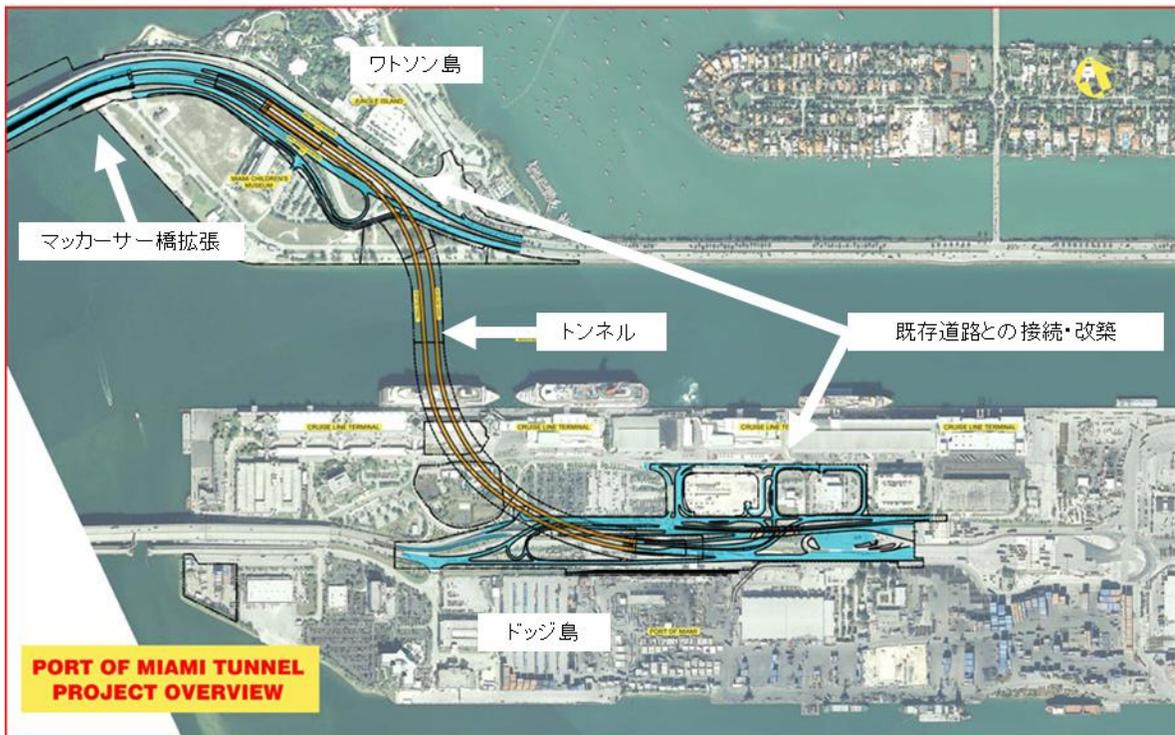
- ▶ トンネルとマイアミ港内の道路・陸橋の接続・改良

- ▷ 新設するトンネルと接続する、マイアミ港内にある既存道路・陸橋を改良。東側にある既存の陸橋を除去し、西側に新規陸橋を建設。

- ▶ マッカーサー・コースウェイ橋の拡張

- ▷ 各方向 4 車線に拡張し、2 車線をトンネルに接続。

図 12. プロジェクト概観



(出所)プロジェクトウェブサイトを基に作成

*プロジェクトの目的^{197, 198}

¹⁹⁶ Port of Miami Tunnel, Project Overview Fact Sheet, <http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/2014%20PROJECT%20OVERALL%20FACT%20SHEET-FINAL-5-14-14.pdf>

¹⁹⁷ Port Of Miami Tunnel, FDOT & MAT, egov.ci.miami.fl.us/Legistarweb/Attachments/56901.PPTX

¹⁹⁸ Port of Miami Tunnel, Project Overview, <http://www.portofmiamitunnel.com/project-overview>

- ▷ マイアミ港は、世界のクルーズの都として知られている。また、143 億ドルの輸出入高を誇る、コンテナ貨物輸送で全米 12 位、州内 1 位の港である。
- ▷ マイアミ港に出入りする 16,000 台の車両(うちバスとトラックは 28%(4,480 台))は、市街地を通過しなければならず、市内で深刻な渋滞が起こっている。
- ▷ 2030 年までに、トラック交通は約 2 倍になることが予想される。
- ▷ 州間幹線道路 135 号線からワトソン島を経由してマイアミ港に繋がる新規道路を建設することで、市街地の交通渋滞を減らし、マイアミ港の競争力を高め、郡の経済を活性化できる。



(出所)プロジェクトウェブサイト

● 所有権

- ▶ 交通局が事業に関する全ての所有権を有し、事業期間 MAT にリースする。

● 支払

- ▶ マイルストーン・ペイメント¹⁹⁹
 - ▷ 交通局が MAT に、建設中 4 段階で総額 9,750 万ドル(当初予定 1 億ドルから減額)、建設終了後に 3 億 5,000 万ドルのマイルストーン・ペイメントを支払う。
 - ・ 1 期(トンネル設計完了) : 2,000 万ドル
 - ・ 2 期(1 本目トンネル掘削機稼動) : 4,000 万ドル
 - ・ 3 期(2 本目トンネル掘削機稼動) : 2,250 万ドル

¹⁹⁹ Florida Department of Transportation, Project Financial Fact Sheet, [http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/2014%20PROJECT%20FINANCIAL%20FACT%20SHEET-FINAL-5-13-14\(1\).pdf](http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/2014%20PROJECT%20FINANCIAL%20FACT%20SHEET-FINAL-5-13-14(1).pdf)

- ・ 4期(マッカーサーコースウェイ橋の完成)：1,500万ドル
- ・ 建設完了後：3億5,000万ドル

▶ アベイラビリティ・ペイメント^{200, 201}

- ▷ 交通局がMATに、保守運営期間中の30年間、年最大3,250万ドル(消費者物価指数に基づき毎年調整)を支払う。
 - ・ アベイラビリティ・ペイメントは、車線の稼働時間、サービスや設備の過失、過失の重大さ、車線閉鎖や過失が起こった時期、時間帯により減額される。
 - ・ 予定されているメンテナンスのための車線閉鎖は減額対象にはならないが、事前に年間・月間メンテナンス予定を提出し、交通局の承認を得る必要がある。定期メンテナンスはひとつのトンネルにつき年300時間まで、大規模メンテナンスは契約期間全体を通して6,000時間までと定められている。
 - ・ 未承認の予定されていない車線閉鎖があった場合や、事故・車両故障等による想定外の車線閉鎖時に規定時間内でレーンを再開しない場合、減額対象となる。
 - ・ サービスや設備の過失は、重大な過失(トンネルの照明、換気、空気質、排水、火災対策、電源、無線、交通管理、監視カメラ、電光掲示板、緊急電話、セキュリティ、道路舗装、壁や天井等トンネル構造の状態等)と、重大でない過失(ラジオ、工事用の移動可能な門や信号、標識等)の区分があり、項目ごとに許容値が定められている。

E. 資金構成

TIFIA融資、銀行のシニアローン、交通局マイルストーン・ペイメント等により総額9億300万ドルが調達された²⁰²。当初、MATが資金調達の全責任を負い、約7億ドルの私的活動債を発行する予定であったが、債券発行手配の責任者であったリーマン・ブラザーズ(Lehman Brothers)の破綻により、TIFIA融資の調達に至った²⁰³。

設計・建設費は当初6億700万ドルと見積もられていたが²⁰⁴、実額は6億6,850万ドルとなった。このうち、マイアミ・デード郡が4億250万ドル、マイアミ市が5,000万ドル、残額は交通局が負担する²⁰⁵。

保守運営費は、年3,250万ドル30年間のアベイラビリティ・ペイメント支払とその他経費等が見積もられており、これを含めた総事業費は26億5,000万ドルと予測されている²⁰⁶。

²⁰⁰ Florida Department of Transportation, Port Miami Tunnel Access and Improvement Project Concession Agreement

²⁰¹ Florida Department of Transportation, Port of Miami Tunnel Project, <http://construction.transportation.org/Documents/Meetings/Miami%20Tunnel-Sadler-RS.pdf>

²⁰² 脚注195に同じ。

²⁰³ Public Works Financing, Port of Miami Tunnel Availability Pay, New Ground for PPPs, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/9%20port%20miami.pdf

²⁰⁴ Federal Highway Administration, Project Profiles, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/fl_port_miami_tunnel.aspx

²⁰⁵ 脚注199に同じ。

²⁰⁶ 脚注195に同じ。

表 24. 資金調達

財源	金額
TIFIA 融資(利子含む)	3 億 8,110 万ドル
銀行融資(シニアローン)	3 億 4,150 万ドル
交通局(マイルストーン・ペイメント)	1 億ドル (実払 9,750 万ドル)
株式資本	8,030 万ドル
計	9 億 300 万ドル

(出所)プロジェクトウェブサイト等を基に作成

表 25. 保守運営費を除く事業費

用途	金額
設計・建設	6 億 700 万ドル
資金調達費	1 億 9,510 万ドル
MAT 経費・保険・建設中の保守運営費	5,960 万ドル
積立	4,120 万ドル
計	11 億 1,300 万ドル

(出所)連邦交通局ウェブサイトを基に作成

(2) 契約内容²⁰⁷

A. サービス水準の維持

- MAT は、プロジェクト管理計画、運営・保守計画、運営・保守マニュアル、安全・環境基準、契約内の規定、法などに準拠して、運営・保守を行う。
- サービスや設備が許容値に満たない場合、アベイラビリティ・ペイメントが減額される。
- 交通局は運営・保守業務の査察を行い、月に一度運営・保守契約者と業務に関するミーティングを行う。
- MAT は運営・保守業務の報告書を毎月提出する。

B. 契約終了・満了・不履行

- 契約期間終了後、MAT は交通局に無料で施設を引き渡す。引き渡す前、適切な更新を行う。更新が行われない場合、支払額から減額される。
- 契約終了の 6 年前までに、MAT は返還修繕積立を設立、あるいは信用状を提示する。
- 不可抗力や法律の変更、交通局の契約不履行等の場合、MAT は契約を終了できる。その場合、交通局から MAT に規定に基づいた補償を支払う。

²⁰⁷ 脚注 200 に同じ。

- MAT の契約不履行の場合、交通局は契約を終了できる。その場合、交通局は MAT に対し、同社が支払ったプロジェクト費用等、規定に基づいた金額を支払う。

C. 連邦規定

- TIFIA 融資の活用に伴い、連邦交通局の雇用規定等に準拠する。

D. リスク分担

- 交通局と MAT のリスク分担は以下の通り²⁰⁸。

表 26. リスク分担

リスク	交通局	MAT
政治	○	
財務		○
交通量・収益	○	
用地取得	○	
認可・政府承認	○	○
電気ガス等公共施設	○	○
調達	○	
建設		○
運営・保守		○
施設返還		○
不可抗力	○	○
法律変更	○	
汚染	○	○
地質工学	○	○

(出所) 交通局資料等を基に作成

(3) 調達手続²⁰⁹

A. 年表

- 81 年 10 月、マイアミ・デード郡の都市計画局が、マイアミ港アクセス・タスクフォースを結成。

²⁰⁸ 脚注 201 に同じ。

²⁰⁹ Florida Department of Transportation, Project History, <http://www.portofmiamitunnel.com/project-overview/project-history/>

- 84年8月、マイアミ・デード郡役員会がマイアミ港交通改良計画を承認。
- 89年10月、交通局がマイアミ港への迂回路に関する設計・環境調査を開始。
- 90年7月、交通局と連邦幹線道路局(Federal Highway Administration)が、迂回路としてメイン水路海底トンネルを決定。
- 96年6月、公聴会開催。
- 00年12月、連邦幹線道路局が、場所と設計コンセプトを承認。
- 03年6月、フロリダターンパイク事業体が設計・環境再調査を開始。
- 05年12月、交通局がPPP可能性に関する産業フォーラムを開催。
- 06年2月、RFQ発行。
- 06年3月、交通局がプロジェクト情報会議を開催。地元・国内・海外の建設業者を招集して議論。
- 06年4月、審査通過者発表²¹⁰。

表 27. 審査を通過したコンソーシアム

コンソーシアム	参画企業
FCC コンストラクション (FCC Construction)	<ul style="list-style-type: none"> ・ FCC Construcccion, S.A. ・ Morgan Stanley & Company, Inc. ・ Hatch Mott MacDonald Florida, LLC ・ Edwards and Kelcey, Inc.
MAT	<ul style="list-style-type: none"> ・ Bouygues Travaux Publics, S.A. ・ Babcock & Brown Infrastructure Group US LLC
マイアミ・モビリティ・グループ (Miami Mobility Group)	<ul style="list-style-type: none"> ・ ACS Infrastructure Development, Inc ・ Odebrecht Infrastructure Investments, LLC ・ Parsons Transportation Concessionaires, LLC ・ Dragados USA, Inc ・ Odebrecht Construction, Inc. ・ Parsons Transportation Group, Inc. ・ DMJM & Harris, Inc. ・ IRIDIUM Concesiones de Infraestructuras, S.A.

(出所)プロジェクト資料を基に作成

- 06年11月、RFP発行。
- 07年3月、3チームが提案提出。
 - * 交通局は、落札されなかった候補者に100万ドルを上限に支払うことを約束²¹¹。
- 07年5月、交通局が、MATをベストバリュー提案者に選抜。

²¹⁰ Florida Department of Transportation, Short Listed Firms In Depth, <http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/news-clips/10-0113-POMTRevisedShortlistedFirms.pdf>

²¹¹ Florida Department of Transportation, Project Information Memo, <http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/news-clips/06-0216-PIM-Final.pdf>

*MAT とマイアミ・モビリティ・グループは技術・財務評価で拮抗したが、最大アベイラビリティ・ペイメント提案額で大きな差がつき (MAT3, 323 万ドル、マイアミ・モビリティ・グループ 3, 979 万ドル、FCC6, 325 万ドル)、MAT が圧倒的な点差で選抜された²¹²。

- 08 年 2 月、MAT をベストバリュー提案者として確定。
- 08 年 12 月、交通局が、財政困難により MAT との契約続行は困難と発表。

* 同年 9 月に債券発行手配の責任者であったリーマンブラザーズが破綻。それに伴い、株式資本提供者であったバブコック・ブラウン (Babcock & Brown) の財務状況が悪化したため。

- 09 年 4 月、交通局が調達続行を発表。
- 09 年 5 月、バブコック・ブラウンの代わりにメリディアンが参画。
- 09 年 6 月、契約締結。
- 09 年 10 月、資金調達合意。

B. 審査基準²¹³

- 財務基準 (50-60%)、技術基準 (40-50%) で審査される。
- 財務基準は、最大アベイラビリティ額、マイルストーン・ペイメント額、有事積立額、支払手法、財務的実現可能性として、財務計画の信頼性、貸手の支援の度合い、資金提供者の関与、事業計画との整合性が評価される。
- 技術基準は、設計・建設、プロジェクト管理、運営・保守、品質保証・管理等が評価される。

(4) 運営状況

A. 建設

当初 14 年 5 月開通予定であったが、予定より 3 ヶ月ほど遅れて 8 月 3 日に開通した。遅延の理由はトンネル内換気扇の故障や排水パイプの漏れ等とされており、MAT は 1 日につき 15, 000 ドルの遅延料を交通局に支払った²¹⁴。

その後、定期メンテナンスは行われているが、特別問題は起こっていないようである。

B. 運営

14 年 11 月の 1 週間、市街地からドッジ島に入る既存の道路と、マッカーサー・コーズウェイ橋からマイアミ港トンネルへの入口付近と 2 拠点で交通量調査が行われた²¹⁵。両拠点合わせた 1 日の平均交通量は 22, 616 台 (前年比 22. 6%増)、うち既存道路が 11, 854 台 (52%)、マイアミ港トンネルが 10, 762 台 (48%) と、ほぼ半数がトンネルに流れている。トラックに関しては、既存道路が 1, 079 台 (28%)、トンネ

²¹² Florida Department of Transportation, Posting Notice of Intent to Select, <http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/news-clips/FDOTIntentToAward.pdf>

²¹³ Florida Department of Transportation, Project Information Memo Supplement, <http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/news-clips/PIM-SUPPLEMENT-031706.pdf>

²¹⁴ Glenn Garvin, Delayed Miami port tunnel to open Monday morning, Miami Herald, <http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article1977690.html>

²¹⁵ Florida Department of Transportation, District Six, Port Miami Traffic Data Collection Memorandum

ルが 2,829 台 (72%) と 70%以上がトンネルを経由している。トンネル開通後から 11 月までの約 3 ヶ月間で、既存道路の交通量は 35%減少、トラックの減少率は 77%に上っている。トンネル開通から 1 ヶ月後、マイアミ・デード郡は市街地でかなりの渋滞緩和が見られると発表しており²¹⁶、プロジェクトの目標のひとつは達成されたようである。

06 年のプロジェクト資料²¹⁷では、マイアミ港への 1 日の平均交通量は当時 26,000 台、15 年には 36,000 台、35 年に 67,600 台になると予測されていたが、09 年の PB アメリカズ(プロジェクトと監査契約を締結)の調査によると、1 日の平均交通量は 16,000 台とされている²¹⁸。マイアミ港 2035 年計画²¹⁹によると、貨物量は 06 年から 09 年まで減少傾向にあり(クルーズ需要は 05 年以降増加傾向)、その影響が考えられる。

マイアミ港では、本土の貨物鉄道網に接続する鉄道プロジェクトが進行中であり、モーダルシフトによるトンネル交通量への影響も予想されるが、当プロジェクトは通行料徴収に依存していないため、交通量の減少により深刻な事態に陥ることはないと考えられる。

マイアミ港 2035 年計画によると、今後、敷地内に商業施設の開発も予定されており、マイアミ港への交通量は 00 年 21,500 台から 30 年 24,500 台と 14%増加し、トラック交通の 90%がトンネルに流れることが予測されている。

²¹⁶ Miami-Dade County, Press Release, PortMiami Tunnel's successful first month of operations, http://www.miamidade.gov/portmiami/press_releases/2014-09-16-portmiami-tunnel.asp

²¹⁷ 脚注 101 に同じ。

²¹⁸ 脚注 198 に同じ。

²¹⁹ Miami-Dade County, PortMiami 2035 Master Plan, <http://www.miamidade.gov/portmiami/library/2035-master-plan/complete-master-plan.pdf>

[3] テキサス州 ノースタラント高速道路

事業分野	有料道路
発注者	テキサス州交通局
事業者	<p>NTEモビリティ・パートナーズ(NTE Mobility Partners, LLC) 以下3社のコンソーシアム</p> <ul style="list-style-type: none"> ● シントラUS(Cintra US(スペイン)) ● メリディウム・インフラストラクチャー(Meridiam Infrastructure(フランス)) ● ダラス警察・消防年金システム(Dallas Police and Fire Pension System(米国)) <p>設計・建設は、以下2社のジョイントベンチャーが行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● フェロビアル・アグロマン(Ferrovial Agromán S.A. (スペイン)) ● ウェバー(W.W. Webber, LLC(米国))
事業概要	<p>テキサス州タラント郡の州間幹線道路 820 号線北東部、ダラス・フォートワース国際空港に接続する州道 183 号線、州間幹線道路西 35 号線北部の全長 36 マイル(58km)間における、既存レーンの再建と新規有料レーンの設計、建設、資金調達、運営、保守を事業者が行う。事業者が料金徴収により事業費を賄う。事業者は通行料収入の一部を発注者に支払う。</p>
方式	DBFOM(トール・コンセッション)
所有権	テキサス州交通局
事業期間	<p>セグメント1、2A：2009年契約、14年運営開始 セグメント3A：13年契約、18年運営開始予定</p> <p>コンセッション期間：プロジェクト全体で、最初の契約から52年</p>
事業規模	<p>セクション1、2A：20億4,900万ドル セクション3A：14億4,070万ドル</p>
資金構成	<p>セクション1、2A：民間40%、連邦32%、公共10%</p> <p>TIFIA融資：6億5,000万ドル 交通局・公共資金：5億7,300万ドル 私的活動債：4億ドル 株式資本：4億2,600万ドル</p> <p>セクション3A：民間53%、連邦37%、州10%</p> <p>TIFIA融資：5億3,100万ドル 都市計画局：1億4,500万ドル 私的活動債：2億7,700万ドル 株式資本：4億4,200万ドル 利子：4,570万ドル</p>

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- テキサス州交通局

B. 事業者

- NTE モビリティ・パートナーズ
(フェーズごとに子会社を設立)
 - ▶ NTE モビリティ・パートナーズ・セグメント 2-4
 - ▶ NTE モビリティ・パートナーズ・セグメント 3

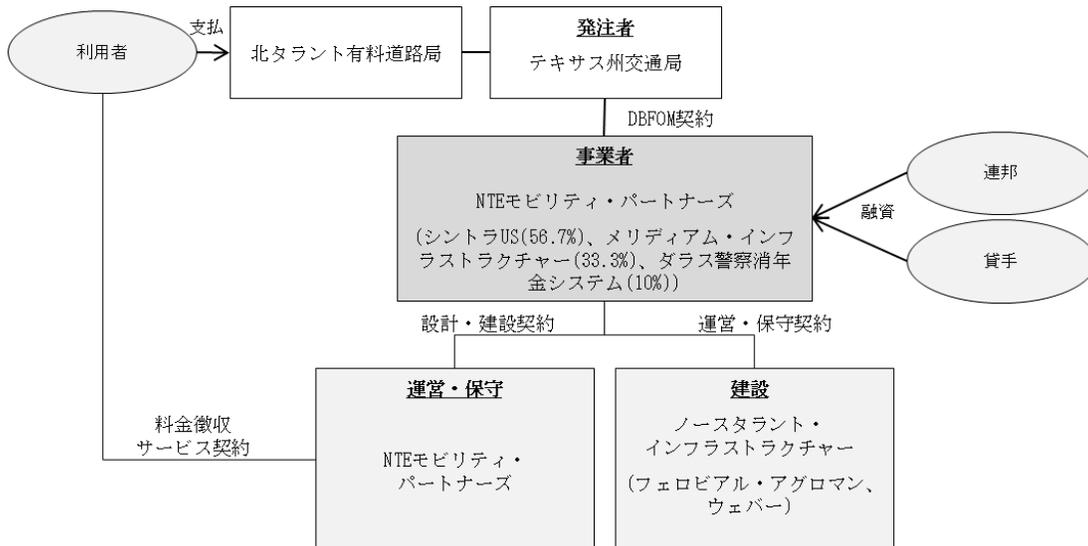
いずれも、以下 3 社が出資²²⁰

- ▷ シントラ US (56.7%)
- ▷ メリディウム・インフラストラクチャー (33.3%)
- ▷ ダラス警察消防年金システム (10%)

C. 事業構造

設計・建設はフェロビアル・アグロマンと地元建設業者ウェバーのジョイントベンチャーが請け負い、料金徴収は公共機関である北テキサス有料道路局(North Texas Tollway Authority)が請け負う²²¹。

図 13. 事業構造



(出所) プロジェクトウェブサイト等を基に作成

²²⁰ Meridiam, North Tarrant Expressway in Texas now open to drivers, <http://www.meridiam.com/en/news/north-tarrant-expressway-texas-now-open-drivers>

²²¹ NTE Mobility Partners, Project Team, <http://www.northtarrantexpress.com/NTEpartnersNew.asp>

D. 方式

- 対象施設・業務^{222, 223}

NTE と交通局は、09 年に 2 件の包括開発契約(CDA)を同時契約し、13 年に施設契約を締結した。

- ▶ コンセッション CDA

- ▷ フォートワース市東北部の州間幹線道路 820 号線(I-820)、州道 183 号線、州間幹線道路 35 号線(I-35W)における、既存道路の再建と新規有料道路の設計、建設、資金調達、運営、保守
- ▷ セグメント 1、2A の設計、建設、資金調達、運営、保守
- ▷ 契約期間 52 年

- ▶ セグメント 2-4CDA

- ▷ セグメント 2~4 の開発・資金調達計画策定
- ▷ 契約期間 10 年+5 年延長オプション

- ▶ セグメント 3A、3B 施設契約

- ▷ セグメント 3A、3B の設計、建設、資金調達、運営、保守
- ▷ 契約期間は、コンセッション CDA の契約時から 52 年

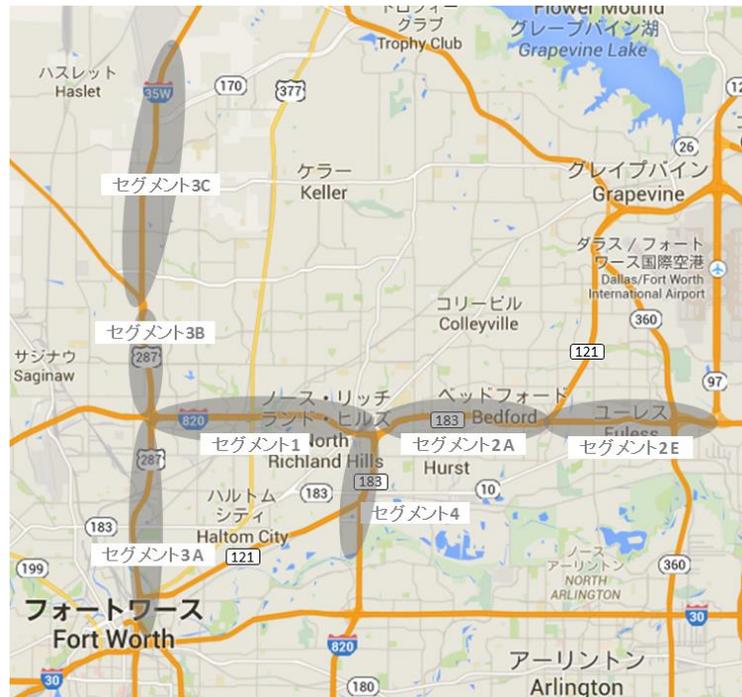
コンセッション CDA では、I-820 の北東部と州道 183 号線(ダラス・フォートワース国際空港への接続道路)(セグメント 1-2)の開発・運営を必須とし、セグメント 2~4 の一部の開発・運営を約束。セグメント 2-4CDA では、I-35W の北部と州道 183 号線東部と南部(セグメント 2-4)の開発・資金調達計画を策定。計画完了後、セグメント 3A、3B の開発・運営に関する施設契約を締結した。

セグメント 1、2A は建設完了・運営開始済、セグメント 3A、3B は建設中、残りのセグメント 2E、4 は未着手である。本稿では、PPP プロジェクトであるセグメント 1、2A、3A について主に記載する。

²²² Texas Department of Transportation, North Tarrant Express, <http://www.txdot.gov/government/partnerships/current-cda/north-tarrant-express.html>

²²³ Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Project Tracker, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte_tracker.pdf

図 14. プロジェクト概観



(出所)Google Map を基に作成

▶ セグメント 1-2

I-820 と州道 183 号線の、I-35W から州道 121 号線のための 13 マイル(21km) 区間における、既存一般レーンの再建、新規有料高速レーン、側道、補助車線の設計、建設、運営・保守。

▷ セグメント 1

I-820 の I-35W から州道 183 号線インターチェンジまで、全長 6.4 マイル(10km)。一般レーン各方向 3 車線、有料レーン各方向 2 車線、側道各方向 2 車線。14 年建設完了、運営開始。2030 年までに一般レーン 1 車線を追加予定。

▷ セグメント 2A

州道 183 号線の I-820 インターチェンジからインダストリアル・ブルーバード(Industrial Blvd)まで、全長 6.9 マイル(11km)。一般レーン各方向 3 車線、有料レーン各方向 3 車線、側道各方向 3 車線。14 年建設完了、運営開始。2030 年までに有料レーン 1 車線を追加予定。

▶ セグメント 2-4

I-35W における、既存レーンの再建、新規有料レーンの設計、建設、運営・保守。3A、3B、3C 区間に分かれるが、NTE はセグメント 3A の設計・建設とセグメント 3A・3B・3C の保守運営を担当する。3B と 3C の設計・建設は交通局が通常入札のプロジェクトとして別途調達する。

▷ セグメント 3A

I-35W の州間幹線道路 30 号線から I-820 インターチェンジまで、6.5 マイル(10km)。一般レーン各方向 2~3 車線、有料レーン各方向 2 車線、側道各方向 2~3 車線。既存の側道、橋梁、陸

橋、インターチェンジ、ランプの再建を含む。セグメント1で建設した I-820 西側拡張部も新規有料レーンと接続すべく再建する。14年建設開始、18年完成予定。

▷ セグメント 3B

I-35W の I-820 から国道 81 号線・州道 287 号線まで、3.6 マイル(6km)。各方向有料レーン 2 車線を建設。13年建設開始、16年完成予定。

▷ セグメント 3C

I-35W の国道 81 号線・州道 287 号線からイーグル・パークウェイ (Eagle Parkway) まで、8 マイル(13km)。各方向有料レーン 1 車線を建設。現在建設計画中、15年調達開始予定。

州道 183 号線東部・南部における、既存レーンの再建、新規有料レーンの建設、運営・保守。未着手。

▷ セグメント E

州道 183 号線東部、州道 121 号線から州道 161 号線まで。

▷ セグメント 4

州道 183 号線南部、州道 121 号線からランドール・ミル道路 (Randol Mill Road) まで。

▶ 全セグメント共通

▷ 料金徴収施設

高度交通システム (ITS) と通行料徴収機器 (標識・通信機器を含む) の設計、調達、設置、運営、保守。収集したデータは交通局と共有する。

*料金徴収業務は、北タラント有料道路局が行う。



(出所)プロジェクトウェブサイト

- 所有権

- ▶ 交通局が事業に関する全ての所有権を有する。

- 支払

- ▶ セグメント 1-2²²⁴

- ▷ 交通局は、建設期間中、総額 5 億 7,000 万ドルを NTE に支払う。支払スケジュールは建設計画に基づき NTE が策定し、交通局と共に調整・確定する。規定の建設完了後、NTE が提出した支払依頼に基づき交通局が支払う。

- ▷ 通行料収入は、運営開始 3 年後から規定に基づき、NTE が交通局に一部を支払う。

- ▶ セグメント 2-4²²⁵

- ▷ セグメント 2-4 の開発計画や財務計画等の作成に対し、交通局は NTE セグメント 2-4 に総額 250 万ドルを支払う。

- ▶ セグメント 3A²²⁶

- ▷ 通行量収入は、運営開始 3 年後から規定に基づき、NTE が交通局に一部を支払う。

- ▶ 全セグメント共通

- ▷ 北タラント有料道路局は、徴収した料金からサービス料を差し引いた額を NTE に支払う²²⁷。

E. 資金構成

セクション 1、2A では、TIFIA 融資 6 億 5,000 万ドル、交通局やその他公共資金が 5 億 7,300 万ドル、民間資金が 8 億 2,600 万ドルで、計 20 億 4,900 万ドルを調達。保守運営費は年 118 万ドル、期間全体で 4 億 4,400 万ドルと見積もられている²²⁸。

セクション 3A では、TIFIA 融資 5 億 3,100 万ドル、都市計画局が 1 億 4,500 万ドル、民間資金が 7 億 6,470 万ドルで、計 14 億 4,070 万ドルを調達した。セクション 3B は 2 億ドル、3C は 1 億 3,000 万ドルの費用が見積もられている²²⁹。

²²⁴ Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Comprehensive Development Agreement, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/concession/concession_cda.pdf

²²⁵ Texas Department of Transportation, Terms and Conditions For Technical Support Services, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/segments_2_4/exhibit_h.pdf

²²⁶ Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Segments 3a And 3b Facility Agreement, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/segments_3a_3b/executed/fa.pdf

²²⁷ North Texas Tollway Authority, Tolling Services Agreement. Segments 3a And 3b. Of North Tarrant Express Project, <https://www.ntta.org/newsresources/Documents/TSA/NTE%20Tolling%20Services%20Agreement,%20Seg%203A,%203B.pdf>

²²⁸ 脚注 123 に同じ。

²²⁹ Texas Department of Transportation, Interstate 35w Project Tracker, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/35w_tracker.pdf

表 28. セクション 1、2A 資金調達

財源	金額
TIFIA 融資	6 億 5,000 万ドル
交通局・公共資金	5 億 7,300 万ドル
私的活動債	4 億ドル
株式資本	4 億 2,600 万ドル
計	20 億 4,900 万ドル

(出所)交通局資料

表 29. セクション 3A 資金調達

財源	金額
TIFIA 融資	5 億 3,100 万ドル
都市計画局	1 億 4,500 万ドル
私的活動債	2 億 7,700 万ドル
株式資本	4 億 4,200 万ドル
利子	4,570 万ドル
計	14 億 4,070 万ドル

(出所)交通局資料

(2) 契約内容^{230, 231}

A. 競合禁止

- 交通局は、当事業の通行料収入への影響に関係なく、いつでも自由に、既存・新規の交通施設を開発、資金調達、承認、拡張、改良、修正、更新、交通量増加、再建、復旧、修復、更新、交換できる。
- 運営期間中に新規施設が建設・開業された場合、交通局は事業の損失と同額を補填する(安全性の向上や保守運営に必要な改良、交通量増加のための改良、交通計画内の施設、他モードの交通機関等は除く)。

B. 利用料

- 通行料の設定、修正、調整、徴収権限は NTE が保有する。
- 乗車人数、車両の大きさ、車軸数、特殊車両により、以下のように利用者を分類する。

²³⁰ 脚注 224 に同じ。

²³¹ 脚注 226 に同じ。

- ▶ 乗車人数が1人の乗用車(SOV: Single Occupancy Vehicle、長さ20フィート(6m)、幅8.5フィート(2.6m)、高さ7フィート(2.1m)まで)
- ▶ 特定人数以上が搭乗する乗用車(HOV: High Occupancy Vehicle、大きさはSOVと同様。運営開始時は2人以上とするが、その後、交通局が独断で2人か3人に変更できる)
- ▶ トレイラー付き乗用車
- ▶ 大型トラック(長さ46フィート(14m)、幅8.5フィート(2.6m)、高さ12フィート(3.7m)まで)
- ▶ トレイラー付き大型トラック
- ▶ 2つ以上のトレイラー付き大型トラック
- ▶ オートバイ
- ▶ 特殊車両

*HOVとオートバイは混雑ピーク時間帯にディスカウントされる。

- 規定の利用者分類を変更する場合、210日前までに交通局に変更希望を提出し、承認を得る。
- 通行料は、基本額に利用者分類ごとの因数を乗じて算出する。
- 利用者分類ごとの因数の上限は、SOV1、トレイラー付き乗用車2、大型トラック3、トレイラー付き大型トラック4、2つ以上のトレイラー付き大型トラック5とする。
- 通行料基本額の上限は1マイル0.75ドル(2010年)とし、消費者物価指数に応じて毎年調整される。
- 運営開始から180日以内は1ヶ月に一度通行料を変更できるスケジュールモードを実施する。この間、基本額は上限を超えてはならない。
- 運営開始から180日以後、5分に一度通行料を変更できるダイナミック・プライシングを導入できる。以下の手法に準拠する場合、基本額の上限を超えてもよい。
 - ▶ 直前に計測した平均交通量10件中上位5件が1時間に3,300台(HOT2車線)/5,100台(HOT3車線)を上回る場合、あるいは、平均速度10件中下位5件が時速50マイル(80km)を下回る場合、基本額に1~1.25の需要因数を乗じる。
 - ▶ 直前に計測した平均交通量10件中上位5件が1時間に2,500~3,300台(HOT2車線)/4,000~5,100台(HOT3車線)で、且つ、平均速度10件中下位5件が時速50マイル(80km)を上回る場合、基本額は変更しない。
 - ▶ 直前に計測した平均交通量10件中下位5件が1時間に2,500台(HOT2車線)/4,000台(HOT3車線)を下回り、且つ、平均速度10件中下位5件が時速50マイル(80km)を上回る場合、基本額需要因数0.7~1を乗じる。
- 州法で定められている除外車(緊急車両、工事車両、バス等公共交通車両等)は、料金徴収を免除される。
- 交通局は、災害や緊急避難等により通行料徴収を一時停止することができる。他の施設でも同時に通行料が停止されている場合、交通局は損失に対する責任を負わない。

C. 収益

- 通行料収入に関する権限は、NTEが所有する。

- 通行料収入は、交通局へのリース料支払、保守運営費の支払(履行保証等を含む)、債務の償還、返還積立、税支払、改装積立に使用する。
- 通行料収入は、運営開始3年後から、NTEが交通局に一部を支払う(収入額に応じて算出)。
- TIFIA融資に関する借り換え利益が発生した場合、NTEはその75%を交通局に支払う。

D. サービス水準の維持

- NTEは、施設管理計画、安全・環境基準、契約内の規定、法などに準拠して、運営・保守を行う。
- NTEは、運営期間中、契約内の技術条項や安全基準に準拠し、その費用を負担する。
- 施設の保守運営に関する監督、検査、監査権限は交通局が有し、独立エンジニアが実施する。
- 交通局の要請により、NTEと交通局は保守運営に関するミーティングを半年に一度開催する。

E. 契約終了・満了・不履行

- 契約終了時、NTEは定められた更新業務を完了し、無償で交通局に施設を引き渡す。
- 契約終了の5年前までに、返還積立勘定を設立し、必要な更新業務のために使用する。信用状でもよい。
- NTEの契約不履行があり、期限内に改善されない場合、交通局は契約を終了できる。その場合、NTEは交通局に規定の損害賠償を支払う。
- 交通局に契約不履行があり、期限内に改善されない場合、NTEは契約を終了できる。その場合、交通局はNTEに規定の補償を支払うが、通行料収入の損失や保守運営費の増加等に関する責任は負わない。

F. 労務

- 均等雇用機会を確保する。
- DBEの採用目標を6%とする。

G. 連邦規定

- TIFIA融資の活用に伴い、連邦幹線道路局の雇用規定やバイアメリカ要件に従う。準拠した証明を交通局に提出する。バイアメリカ要件の内容は、以下の通り。
 - ▶ 米国産の鋼鉄と鉄を使用し、鋼鉄・鉄製品に関する全ての製造工程(塗装を含む)を米国内で行う。製品の保護・価値向上のための塗装も含む。外国産の鋼鉄・鉄製品は契約額の0.1%以下に限り使用できる。

H. リスク分担

- 交通局と NTE のリスク分担は以下の通り^{232, 233}。

表 30. リスク分担

リスク	交通局	NTE
設計・建設		○
費用・資金調達		○
交通量・収益		○
用地取得		○
電気ガス等公共施設		○
環境		○
政府承認・認可		○
運営・保守		○
施設返還		○
法の変更	○	○
消費税の変更	○	
不可効力	○	
競合施設	○	○

(出所) 交通局資料を基に作成

(3) 調達手続

A. 年表^{234, 235}

- 06 年 12 月、RFQ 発行。
- 07 年 3 月、7 社の応募の中から以下 4 社を選出²³⁶。

²³² Texas Department of Transportation, Conceptual Development Plan, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/segments_2_4/exhibit_b.pdf

²³³ NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, Project Financial Plan 2013, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/project_delivery/north_tarrant_express_segments_3_pfp_2013.pdf

²³⁴ 脚注 224 に同じ。

²³⁵ Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Information, <http://www.txdot.gov/inside-txdot/projects/studies/fort-worth/north-tarrant-express/tarrant-express.html>

²³⁶ Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Short-List Of Proposers, ftp://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/tta/nte/nte_shortlist.pdf

表 31. 審査を通過したコンソーシアム

コンソーシアム	参画企業
B-3 コネクト・テキサス (B-3Connect Texas)	<ul style="list-style-type: none"> ・ CH2M Hill Inc. ・ Balfour Beatty Construction, Inc. (出資者) ・ CH2M Hill Constructors Inc. ・ Royal Bank of Canada Capital Markets ・ Brisa Engenharia e Gestao, SA ・ Balfour Beatty Infrastructure Services ・ Balfour Beatty Management, Inc. ・ Balfour Beatty Capital(出資者) ・ BRISA Auto Estradas de Portugal S.A. (出資者)
NTE モビリティ・パートナーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・ Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (出資者) ・ Meridiam Infrastructure(出資者) ・ Ferrovia Agroman S.A. ・ W.W. Webber, LLC ・ J.D. Abrams, L.P. ・ Earth Tech
イティネレ・ インフラストラクチャー (Itinere Infrastructure, LLC)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Sacyr S.A.U. ・ Itinere Infrastructure, LLC(出資者) ・ Itinere Infraestructuras, S.A. ・ Kellogg Brown & Root Services, Inc. ・ Merrill Lynch & Co. ・ Infrastructure Corporation of America ・ Somague Engenharia, S.A. ・ Witherspoon Advertising and Public Relations ・ IM Technologies ・ Jones Day
OHL インフラストラクチャー (OHL Infrastructure, Inc.)	<ul style="list-style-type: none"> ・ OHL Concesiones, S.L. (出資者) ・ OHL Infrastructure, Inc. ・ Obrascon Huarte Lain, S.A. ・ TranSystems Corporation ・ Dexia

(出所)交通局資料を基に作成

- 08年3月、候補企業に対しRFP発行。

*RFPでは、セグメント1と、セグメント2-4の一部の開発・設計・建設・資金調達・運営・保守を行うことが条件。

- 08年3月、B-3・コネクトテキサスが撤退。
- 08年7月、イティネレ・インフラストラクチャーが撤退。
- 08年12月、2社が提案提出。

- 09年1月、NTEをベストバリュー提案者に選出。
- 09年6月、契約締結。
 ＊NTEモビリティ・パートナーズと交通局がコンセッション包括契約を、NTEモビリティ・パートナーズ・セグメント2-4と交通局がセグメント2-4包括契約を同日締結。
- 09年12月、資金調達合意。
- 11年6月、NTEと交通局による、セグメント3A、3Bの開発に関する施設実装計画が完成。
- 13年3月、NTEセグメント3と交通局が、セグメント3A、3Bの開発に関する施設契約締結。
- 13年9月、セグメント3A、3Bに関する資金調達合意。

B. 審査基準²³⁷

- 一次審査にて、RFPとの整合性、コンセッション契約・セグメント2-4契約提案の内容、財務的健全性等により合否が判定された後、ベストバリュー提案者を選定する二次審査が行われる。
- 二次審査では、財務評価、技術評価、セグメント2-4契約提案の内容により審査される。
 - ▶ 財務評価(80ポイント)
 - ▷ 公共資金の必要性と民間資金提供額により算出
 - ▶ 技術評価(10ポイント、最大100点)
 - ▷ 施設管理
 - ・ 管理構造・人員
 - ・ スケジュール・費用・安全性・リスク管理
 - ・ 環境管理
 - ・ 情報公開・広報管理
 - ・ 教育・職業訓練
 - ▷ 運営・保守の技術提案
 - ・ 管理方法
 - ・ 品質管理
 - ・ 技術提案
 - ▷ 設計・建設の技術提案
 - ・ 管理手法
 - ・ 通行権取得・電気ガス等公共施設調整管理
 - ・ 技術提案
 - ・ 品質管理
 - ▶ セグメント2-4契約提案(10ポイント、最大100点)

²³⁷ Texas Department of Transportation, Request for Proposals, <http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/tta/nte/%282%29%20instruction%20to%20proposers/nte%20itp.pdf>

▷ 概念開発計画

- ・ プロジェクトの理解・手法・構想
- ・ 現実的な予定に沿った納品スケジュール
- ・ 合理的な資本・保守運営費予算
- ・ 想定されるリスク
- ・ 現実的な交通量・収入予測
- ・ 環境対策への理解
- ・ 計画更新手順

▷ 概念財務計画

- ・ 資本・債務の利用・受渡効率
- ・ 実現可能性を高めるための革新的な財務手法
- ・ 財務リスク管理・緩和に最適な債権者への分配
- ・ 財務計画内の仮定やデータ収集源の検証可能性と内部整合性
- ・ 開発計画と財務計画の整合性

(4) 運営状況

A. 建設

- セグメント 1-2 は、14 年 10 月、予定より 9 ヶ月早く完成、運営開始した²³⁸。
- セグメント 3A は現在、設計 95%完成、通行権 80%取得済。I-35W 北方向側道の再建、28 ストリート橋の取り壊し・拡張、I-35W と I-820 インターチェンジの新規出入道路の建設が開始されている²³⁹。

B. 運営

- NTE によると、セグメント 1-2 の開通後、第 4 四半期(10~12 月)の交通量は 440 万台、通行料収入は 640 万ドルであり、交通量は堅調に増加しているとのことである²⁴⁰。
- セグメント 1-2 の開通後、周辺地域に経済的利益をもたらしているとの報道がある²⁴¹。州の監査レポートによると、州道 183 号線沿いにあるベッドフォード(Bedford)市における 14 年 10 月の税収は前年比 42%増、11 月は 44%増、12 月は 54%増(開通前の 9 月は 25%増)、ユーレス(Eules)市は 10 月 14%、11 月 10%増、12 月 15%増(開通前の 9 月は 11%増)となっている²⁴²。

²³⁸ 脚注 223 に同じ。

²³⁹ 脚注 229 に同じ。

²⁴⁰ North Tarrant Express, Traffic and Revenue Summary for Q4, 2014, http://www.ntetexpress.com/sites/ntetexpresslanes.com/files/u32/n-te_texpress_lanes_q4_2014_traffic-revenue_results_2_24_15_0.pdf

²⁴¹ Elizabeth Campbell, Bedford And Burlison Report Hike In Sales Taxes, Star-Telegram, <http://www.star-telegram.com/news/local/community/northeast-tarrant/article6027384.html>

²⁴² Texas Comptroller, Prior Comparison Summary Reports, <http://www.window.state.tx.us/taxinfo/allocsum/histcompsum.html>

C. 料金設定

- 開通から 180 日間は、利用促進のためプロモーション価格が設定された²⁴³。
- 15 年 3 月 8-14 日の I-820 両方向の通行料は以下の通りである。混雑緩和のため、通勤時間帯の平日朝と夕方は 3~4 倍高い価格を設定している²⁴⁴。

表 32. I-820 料金表

Eastbound I-820 East Entrance Ramp G3								Westbound I-820 / SH-121 Mainline Entrance G10							
	SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT		SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
12:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	12:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
1:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	1:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
2:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	2:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
3:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	3:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
4:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	4:00 AM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
5:00 AM	0.75	1.95	1.95	1.95	1.95	1.95	0.75	5:00 AM	0.75	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	0.75
6:00 AM	0.75	3.30	3.30	3.30	3.30	3.30	0.75	6:00 AM	0.75	1.95	1.95	1.95	1.95	1.95	0.75
6:30 AM	0.75	3.65	3.65	3.65	3.65	4.15	0.75	6:30 AM	0.75	1.95	1.95	1.95	1.95	1.95	0.75
7:00 AM	0.75	3.65	3.65	3.65	3.65	4.15	0.75	7:00 AM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75
7:30 AM	0.75	3.65	3.65	3.65	3.65	4.15	0.75	7:30 AM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75
8:00 AM	0.75	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	0.75	8:00 AM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75
8:30 AM	0.75	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	0.75	8:30 AM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75
9:00 AM	0.75	2.75	2.75	2.75	2.75	2.75	0.75	9:00 AM	0.75	1.95	1.95	1.95	1.95	1.95	0.75
10:00 AM	0.75	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	0.75	10:00 AM	0.75	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	0.75
11:00 AM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25	11:00 AM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25
12:00 PM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25	12:00 PM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25
1:00 PM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25	1:00 PM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25
2:00 PM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25	2:00 PM	0.95	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.25
3:00 PM	0.95	1.95	1.95	1.95	1.95	1.95	1.25	3:00 PM	0.95	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	1.25
3:30 PM	0.95	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	1.25	3:30 PM	0.95	3.20	3.20	3.20	3.20	3.20	1.25
4:00 PM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75	4:00 PM	0.75	3.20	3.20	3.20	3.20	3.20	0.75
4:30 PM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75	4:30 PM	0.75	3.80	3.80	3.80	3.80	4.15	0.75
5:00 PM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75	5:00 PM	0.75	3.80	3.80	3.80	3.80	4.15	0.75
5:30 PM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75	5:30 PM	0.75	3.80	3.80	3.80	3.80	4.15	0.75
6:00 PM	0.75	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	0.75	6:00 PM	0.75	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	0.75
6:30 PM	0.75	1.95	1.95	1.95	1.95	1.95	0.75	6:30 PM	0.75	2.60	2.60	2.60	2.60	2.60	0.75
7:00 PM	0.75	1.40	1.40	1.40	1.40	1.40	0.75	7:00 PM	0.75	1.75	1.75	1.75	1.75	1.75	0.75
8:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	8:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
9:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	9:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
10:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	10:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75
11:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75	11:00 PM	0.75	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.75

(出所)NTE ウェブサイト

D. 需要予測

交通局によるセグメント 2-4 の開通後の収益・交通量予測は以下の通りである²⁴⁵。

²⁴³ 脚注 240 に同じ。

²⁴⁴ NTE TExpress Lanes, Pricing Charts, <http://www.ntetexpress.com/pricing/opening-pricing-charts>

²⁴⁵ Texas Department of Transportation, Traffic and Revenue Report Executive Summary, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/segments_3a_3b/tr_exec_summary.pdf

表 33. セグメント別収益予測

Table 1 North Tarrant Express Forecast Revenue (\$ '000) by Segment

Year	Segment					Total
	2 east	3a	3b	3c	4	
2017	0	31,260	16,698	0	0	71,595
2018	0	34,465	18,634	0	0	77,783
2019	0	37,795	20,660	0	0	84,214
2020	26,980	46,467	25,780	7,461	0	106,689
2025	31,942	62,950	36,038	11,325	666	142,920
2030	42,273	89,736	52,496	17,489	867	202,860
2035	53,496	110,923	69,017	26,171	1,142	260,749
2040	65,704	128,360	81,945	31,793	1,396	309,197
2045	77,604	145,261	92,720	35,280	1,600	352,464
2050	86,012	163,409	104,446	38,522	1,749	394,137
2055	92,156	182,482	116,955	41,558	1,880	435,032
2060	97,560	201,534	130,209	44,332	2,013	475,648
2065	103,633	218,461	142,843	46,851	2,146	513,935

(出所) 交通局資料

表 34. セグメント別交通量予測

Table 2 Average Annual Daily Transactions by Segment

Year	Segment					Total
	2 east	3a	3b	3c	4	
2017	0	35,500	29,000	0	0	105,200
2018	0	36,700	30,100	0	0	108,600
2019	0	37,900	31,200	0	0	112,100
2020	44,200	40,700	37,100	15,200	0	137,200
2025	49,400	44,000	41,900	14,600	1,100	151,000
2030	54,700	50,600	49,500	17,600	1,100	173,500
2035	58,700	57,700	56,300	20,600	1,200	194,500
2040	63,900	63,500	62,200	23,500	1,300	214,400
2045	67,800	68,900	67,900	26,600	1,500	232,700
2050	72,400	73,500	73,000	29,700	1,600	250,200
2055	76,200	78,500	78,400	32,800	1,600	267,500
2060	81,200	79,600	80,200	35,900	1,700	278,600
2065	84,700	85,400	84,200	38,900	1,800	295,000

(出所) 交通局資料

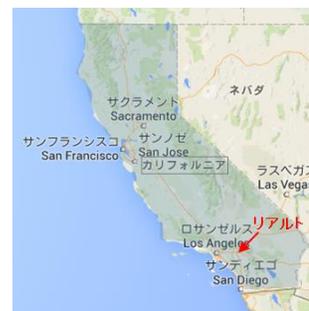
[4] カリフォルニア州 リアルト市 上下水道施設

事業分野	上下水道施設
発注者	カリフォルニア州リアルト市 (Rialto City) リアルト公共事業局 (Rialto Utility Authority)
事業者	リアルト・ウォーターサービス (RWS : Rialto Water Services, LLC) 以下2社により構成 <ul style="list-style-type: none"> ● テーブルロック・キャピタル (Table Rock Capital (米国)) ● ユーリコ (Ullico (米国)) 保守運営は、ベオリア・ウォーター西部運営サービス (Veolia Water West Operating Services (フランス)) が行う。
事業概要	リアルト市の上下水道システムの保守運営と、既存下水処理施設の改良を事業者が行う (改良は最初の5年で完了)。事業者が利用料を徴収し、発注者にコンセッション料 (3,500万ドルの一括前払いと年200万ドル) を支払う。発注者は事業者にサービス料として、特定条件下の修繕費や資源の価格調整分を支払う。
方式	DBFOM
所有権	リアルト市
事業期間	2012年契約、12年運営開始 コンセッション期間：契約から30年
事業規模	1億7,200万ドル
資金構成	民間97%、公共機関3% 株式資本：2,600万ドル (15%) 債券：1億4,600万ドル (85% ; 30年私募債、半年ごと5.5%利札付)

(1) プロジェクト概要^{246, 247}

A. 発注者

- カリフォルニア州リアルト市
(ロスアンゼルス西80km、人口10万人)
- リアルト公共事業局
(01年にリアルト市が設立し、55年の上下水道施設リース契約を締結)



(出所：Google Map)

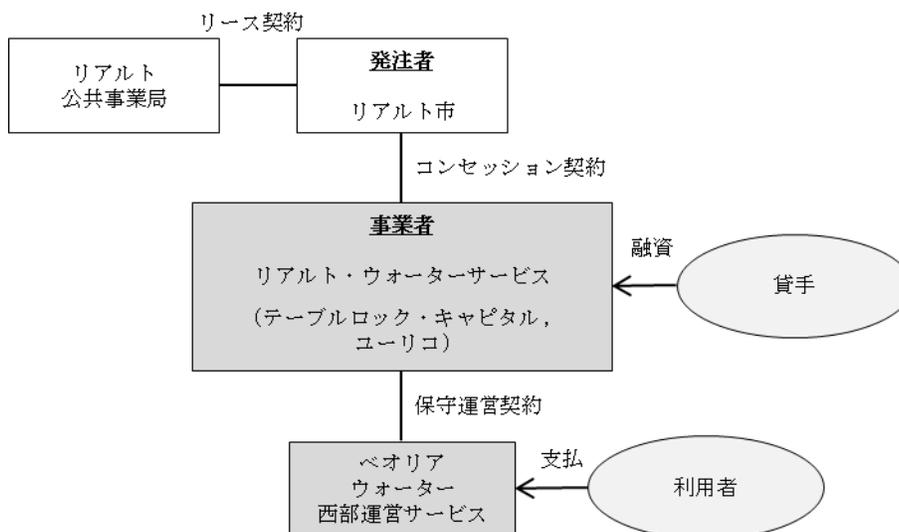
B. 事業者

- リアルト・ウォーターサービス (RWS) (以下2企業により構成)
 - ▶ テーブルロック・キャピタル(プライベート・エクイティ企業)
 - ▶ ユーリコ(労働組合が所有する金融サービス会社)

C. 事業構造

RWSは、03年から同市の下水処理施設運営を行っていたベオリア・ウォーター西部運営サービスと保守運営契約を締結。RWSが財務援助とサービスの監督を行い、ベオリアが運営・保守を行う²⁴⁸。

図 15. リアルト市上下水道プロジェクト事業構造



(出所)プロジェクト資料等を基に作成

²⁴⁶ City of Rialto, Agenda Report For the City Council/RUA Meeting of March 27, 2012, [http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Agenda_item_tab_2\(4\).pdf](http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Agenda_item_tab_2(4).pdf)

²⁴⁷ Rialto Water Services, LLC, Launch Release, December 1, 2012, <http://rialtowaterservices.com/launch-release-%E2%80%A2-december-2012/>

²⁴⁸ Rialto Water Services, Lp, Rialto Utility Authority, and City Of Rialto, Concession Agreement, [http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Rialto_Concession_Agreement_\(March_21\).pdf](http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Rialto_Concession_Agreement_(March_21).pdf)

D. 方式

- 対象施設・業務
 - ▶ 下水処理施設
 - ▷ 全長260マイル以上のパイプラインで構成される下水収集システム、6つのポンプ場、1日800万ガロン(約3,000万リットル)の処理能力を持つ下水処理場の運営・保守(請求、顧客サービス含む)
 - ▷ 施設改良工事の設計・建設(契約期間最初の5年間で完了)
 - ▶ 上水システム
 - ▷ 5つの貯水池、配水、8つの井戸、ポンプ施設(顧客世帯数約5万人)
- 所有権
 - ▶ 事業に関する全ての所有権は、リアルト市が有する。
 - ▶ RWSは、上下水道システムの地役権、ライセンス、非独占的アクセス権を付与される。
- 支払
 - ▶ RWSは、市に対してコンセッション料(3,500万ドルの一括前払いと年200万ドル)を支払う。
 - ▶ 市はRWSに対し、定期修繕・交換費、化学物質費、賃金の価格調整分(消費者物価指数や賃金指数等により算出)等をサービス料として支払う。両者の費用分担は以下の通り²⁴⁹。

表 35. 費用分担

	リアルト市	RWS
保守	250ドル以上	250ドル以下
定期修繕・交換	想定外の修繕・交換	年191,000ドルまで
賃金	賃金上昇分	想定内の賃金
化学物質費	価格上昇分	使用量保証
運管用修繕・交換	年250,000ドルを超える分	年250,000ドルまで

(出所) 全米PPP協議会資料を基に作成

²⁴⁹ National Conference for Public-Private Partnerships, A Tale of Two Cities: The Rialto and Allentown Water / Wastewater System Transactions, <http://www.ncppp.org/wp-content/uploads/2014/07/Rialto-and-Allentown1.pptx>

E. 資金構成^{250, 251}

- RWSが97%、公共事業局が3%出資し、債券と株式資本で1億7,200万ドルを調達済。

表 36. 資金構成

財源	金額	
株式資本(15%、RWS)	2,600万ドル	
債券(85%; 30年私募債、 半年ごと5.5%利札付)	1億4,600万ドル	
	RWS(市と公共事業局 がRWSに返済)	1億4,100万ドル
	公共事業局	500万ドル
計	1億7,200万ドル	

(出所)RWSウェブサイトを基に作成

- 施設の改良費に4,100万ドル、コンセッション料前払いに3,500万ドル、公共事業局の既存の債務償還に2,650万ドル、その他、価格調整等、市からRWSへのサービス料支払の積立に充てられる。

表 37. 事業費

用途	金額
公共事業局の既存の債務償還	2,650万ドル
コンセッション料(事前一括払い分)	3,500万ドル
老朽化した施設の改良費	4,100万ドル
資金調達費、価格調整、開発費等の積立	6,950万ドル
計	1億7,200万ドル

(出所)RWSウェブサイトを基に作成

(2) 契約内容²⁵²

A. 利用料

- 料金設定は、市と公共事業局が行う。
- 料金は、以下の支払に十分な価格を設定する。
 - ▶ RWSへの支払、公共事業局の経費、定期交換・改善費、公共事業局の債務返済、市や公共事業局が支払う追加経費、公共事業局の資金調達分の保険免責額を超える支払や未保険損失、市や公共事業局由来の契約不履行時に必要な治癒等

²⁵⁰ 脚注 247 に同じ。

²⁵¹ City of Rialto, Contract Administration Memorandum NO. 3 Regarding Concession Agreement, http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Executed_Contract_Administration_Memorandum_No._3_11.29.2012.pdf

²⁵² 脚注 248 に同じ。

- 料金上昇率は、最初の5年間で累積115%とする。
- 料金値上げの際、公共事業局は事前にRWSに相談し、公共事業局の経費で両者が承諾する外部の財務コンサルタントに支援を依頼する。
- 料金設定・値上げの際、カリフォルニア州法GOV5956に基づき、公聴会を開催する。

B. 収益

- 事業収益は、既存の債務償還、上下水道システム施設の改良、運転資金、債券償還、資材費価格調整に使用する。

C. サービス水準の維持

- RWSは、契約で規定されている適切な流出入量を確保する。
- RWSは、運営効率・信頼性・容量の最大化、堅実な業界水準における施設運営と処理、施設の予想耐久年数を確保すべく適切な状態を維持することを業績目標とする。

D. 改良工事

- 契約書内にある改良工事の設計・建設は、RWSが行う。将来発生する設備改良に関しては、合理的な範囲で資金調達に尽力する。公共事業局は、法で認可される範囲でRWSに設計・建設を依頼する。
- 改良工事の実施プロセスは次の通り。RWSが概念設計レポートを提出し、公共事業局が承認。RWSが完全設計書を提出し、公共事業局が承認。RWSが建設業者の入札を行い、入札額を含めた最終建設業務許可を提出し、議会が承認。

E. 契約前従業員の処遇

- 契約前の従業員(14名)は、競争的な年収と福利厚生によりRWSの従業員となる機会が提供され、3年間は理由なく解雇されない。

F. 費用負担

- 電気代は公共事業局が支払う。RWSは、契約内にある改良工事完了後、過去の電気使用量等に基づく適切な使用量を保証する。保証超過分は、実費の10%を上限に全額公共事業局に支払う。完了前は電気代の保証はなし。
- 化学物質も電気代と同様。化学物質の取得と配送は、RWSが行う。過塩素酸塩等の飲料水基準に満たない不純物の処理、汚泥や固形廃棄物の処分責任は公共事業局が負う。

G. セキュリティ

- 既存の安全保障対策はRWSが行うが、それを超える分は公共事業局が責任を負う。

H. 環境対策

- 環境法の違反や規制物質の流出等により環境状況を害した場合、公共事業局が責任を負い、RWSは免責される。

I. 契約不履行

- RWSが管理不能な状況により180日以上業績を維持できない場合、公共事業局は90日前に通達し契約を終了できる。
- 市や公共事業局の契約不履行の場合、RWSは契約を終了し、解約料を受け取り、損害賠償請求を行うことができる。解約料は契約時200万ドルで、毎月1/360ずつ減額される。
- RWSの契約不履行の場合、公共事業局は契約を終了し、RWSは資金調達残高と未払報酬を受け取る。RWSは株式投資分を没収し、満期前払いの解約金や資金調達費用を含むRWSの資金調達残高を支払う。

J. 資料作成

- RWSは、年間予算(公共事業局の費用も含む)を作成し、独立エンジニアのレビュー・認証を得る。
- RWSは、事業計画、資産投資戦略、資産評価、修繕・交換優先順位付け、資本開発計画を作成する。

F. リスク分担

- リアルト市とRWSのリスク分担は以下の通り²⁵³。

表 38. リスク分担

リスク	リアルト市	RWS
設計・建設		○
資金調達		○
請求		○
顧客サービス		○
運営・保守		○
流入量		○
利用料設定、収入、利用者数	○	
エネルギー・化学物質費用	○	
環境対策	○	
セキュリティ	○	○

(出所)プロジェクト契約書等を基に作成

²⁵³ 脚注 251 に同じ。

(3) 調達手続²⁵⁴

- 09年8月、市議会が上下水道のPPPを検討。技術工学会社SAIC(Science Applications International Corporation)に現行システムの評価と提案募集の準備を依頼。
- 09年9月、市は候補企業6社に対してREI(関心表明募集: Request for Expression of Interest)を発行し、資格証明とコンセッション契約案を募集。以下5社が関心表明を提出。
 - ▶ アメリカン・ウォーター(American Water Works Company)
 - ▶ カリフォルニア・ウォーターサービスグループ(California Water Service Group)/PERC
 - ▶ ベオリア・エンバイロメント(Veolia Environnement)
 - ▶ ユナイテッド・ウォーター(United Water)
 - ▶ ウェストバリー・ウォーターディストリクト(West Valley Water District)
- 09年10月、5社とインタビュー(参加者は、市長代行、市議、公共事業委員長、市の財務部長、市の職員、コンサルタント)、3社が審査通過。
- 09年12月、フルブライト&ジェイウォースキー法律事務所(Fulbright & Jaworski LLP)にRFP準備を依頼。
- 10年3月、候補企業3社に対し、RFPを発行(価格、財務・技術提案を募集)。
- 10年6月、RWS/アメリカンウォーター、カリフォルニア・ウォーターサービスグループの2社が提案提出。
- 10年9月、満場一致でRWSに選定。
- 10年12月、公聴会を開催。市議会が承認。
- 11年2月、公聴会を開催。
- 11年5月、交渉成立。
- 11年6月、公聴会を開催。市議会議員投票において、賛成・反対同数で否決。
- 11年6-9月、公共事業委員会が、市議に対してワークショップを開催。
- 11年9月、公共事業委員会が市議会に、再度検討と地域への説明を依頼。
- 12年3月、市議会議員投票にて承認²⁵⁵。
- 12年8月、RWSとアメリカンウォーターのコンソーシアム解消²⁵⁶。

*この時点までは、RWSとアメリカンウォーターのコンソーシアムが契約交渉を行っていたが、アメリカンウォーターの労働問題が取り沙汰され²⁵⁷、コンソーシアムが決裂。代わりに、RWSは労働組合が所有する金融サービス会社と提携し、ベオリアと保守運営契約を締結した。

²⁵⁴ 同上。

²⁵⁵ Neil V.Callahan(city financial advisor), Public Works Financing, Three Water P3s Reach Financial Close in December, 2012, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/-5%20Water%20Bayonne.pdf

²⁵⁶ City of Rialto, Regular Meeting Agenda, http://www.rialto.ca.gov/documents/downloads/Regular_Meeting_Agenda_--8-28-12.pdf

²⁵⁷ Randall Jensen, Southern California City Enters Into P3 for its Water and Sewer Systems, The Bond Buyer, Dec. 06, 2012, http://www.bondbuyer.com/issues/121_234/rialto-california-water-sewer-utilities-public-private-partnership-1046568-1.html

- 12年11月、契約締結。
- 12年12月、資金調達合意。

(4) 運営状況

A. 建設

RWSは、改良プロジェクトを契約期間の最初の5年で完成させることになっている。RWSが契約時に提出した5ヵ年設備改良計画は、外部技術会社の妥当性調査を経て、13年5月に公共事業委員会に承認された。これに基づき、水道メーターや配管、パイプ、バルブの交換、井戸や下水処理施設の改良工事が着手済、マンホールの交換や貯水池の改良等は現在計画なか承認待ちの状況である²⁵⁸。

15年2月の公共委員会月例ミーティング報告書²⁵⁹によると、過去数ヶ月、工事に遅れが見られているようである。委員長がベオリアにその理由を質問し、ベオリアは調査後回答すると答えている。

15年2月にベオリアは住民に対する説明会を開催している。その背景には、工事の遅れに対する住民の不安の声があったようである²⁶⁰。

B. 運営

運営に関して、特別問題はないようである。ベオリアは毎月公共事業委員会に月例報告を行っており、15年2月の公共委員会月例ミーティング報告書によると、15年1月の苦情件数はゼロとされている。

市は、11年と13年の水質調査結果を公表しているが、いずれも基準を超える汚染はない^{261, 262}。

C. 利用料

水道料金の値上げは契約前から予定されており、議会の承認を得ている。過去の水道料金が公表されていないため、現状との比較はできないが、契約時の5年間の値上げ予測は以下の通りである²⁶³。

表 39. 上下水道料金値上げ予測

²⁵⁸ City Of Rialto, Regular Meeting Utilities Commission Agenda, http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Uttiliies_Agenda_Packet-2-17-15.pdf

²⁵⁹ 同上。

²⁶⁰ Leslie Parrilla, Rialto Water Services to hold open house, San Bernardino County Sun, 02/20/15, <http://www.sbsun.com/business/20150220/rialto-water-services-to-hold-open-house>

²⁶¹ City Of Rialto, Consumer Confidence Report, 2011, http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Consumer_Confidence_Report.pdf

²⁶² City of Rialto, California, 2013 Annual Drinking Water Quality Report (Consumer Confidence Report), [http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Rialto_CCR-2013\(1\).pdf](http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Rialto_CCR-2013(1).pdf)

²⁶³ City of Rialto, Agenda Report For the City Council/RUA Meeting of March 27, 2012, [http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Agenda_item_tab_2\(4\).pdf](http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Agenda_item_tab_2(4).pdf)

Proposed Rate Increases Assuming \$11.05 Perchlorate Surcharge Removed on 1/1/2013
(for a typical SFR)

Effective Date	Water Rates			Wastewater Rates			Combined Rates		
	Monthly Rate	Monthly \$ Increase	Monthly % Increase	Monthly Rate	Monthly \$ Increase	Monthly % Increase	Monthly Rate	Monthly \$ Increase	Monthly % Increase
Current	\$37.32	n/a	n/a	\$25.97	n/a	n/a	\$63.29	n/a	n/a
1/1/2013	\$35.54	-\$1.78	-4.8%	\$32.46	\$6.49	25.0%	\$68.00	\$4.71	7.4%
1/1/2014	\$47.22	\$11.68	32.9%	\$40.58	\$8.12	25.0%	\$87.80	\$19.80	29.1%
1/1/2015	\$61.91	\$14.69	31.1%	\$50.72	\$10.14	25.0%	\$112.63	\$24.83	28.3%
1/1/2016	\$64.70	\$2.79	4.5%	\$60.19	\$9.47	18.7%	\$124.89	\$12.26	10.9%
Cumulative Change \$	\$27.38	\$27.38		\$34.22	\$34.22		\$61.60	\$61.60	
Cumulative Change %	73.4%			131.8%			97.3%		

Source: Water and Wastewater Rate Study dated March, 2012.

(出所) リアルト市資料

[5] コロラド州 イーグルプロジェクト

事業分野	通勤鉄道
発注者	コロラド州 地域交通局 (RTD:The Regional Transportation District)
事業者	デンバー・トランジット・パートナーズ (DTP:Denver Transit Partners, LLC) 以下3企業の出資によるコンソーシアム <ul style="list-style-type: none"> ● フルアー・エンタープライズ(Fluor Enterprises, Inc(米国)) ● デンバー・レール・ホールディングズ(Denver Rail Holdings, ジョン・レイン(John Laing plc(英国))の一部) ● アバディーン・インフラストラクチャー・インベストメンツ (Aberdeen Infrastructure Investments USA LLC(英国)) 建設・運営はバルフォー・ビーティー(BBRI:Balfour Beatty Rail, Inc. (英国))等、車両提供はヒュンダイ・ロッテム(Hyundai Rotem(韓国))が行う。
事業概要	コロラド州デンバーにおいて、3路線の通勤鉄道と鉄道車両メンテナンス施設的设计、建設、資金調達、運営、保守を事業者が実施する。発注者はアベイラビリティ・ペイメントを支払う。
方式	DBFOM(アベイラビリティ・ペイメント)
所有権	RTD
事業期間	2010年契約、16年運営開始予定 コンセッション期間：契約から34年
事業規模	20億4,300万ドル
資金構成	民間22%、連邦67%、自治体11% 連邦助成金：13億6,740万ドル 自治体助成金：2億2,520万ドル 株式資本・債券等：4億5,040万ドル

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- コロラド州 地域交通局 (RTD)

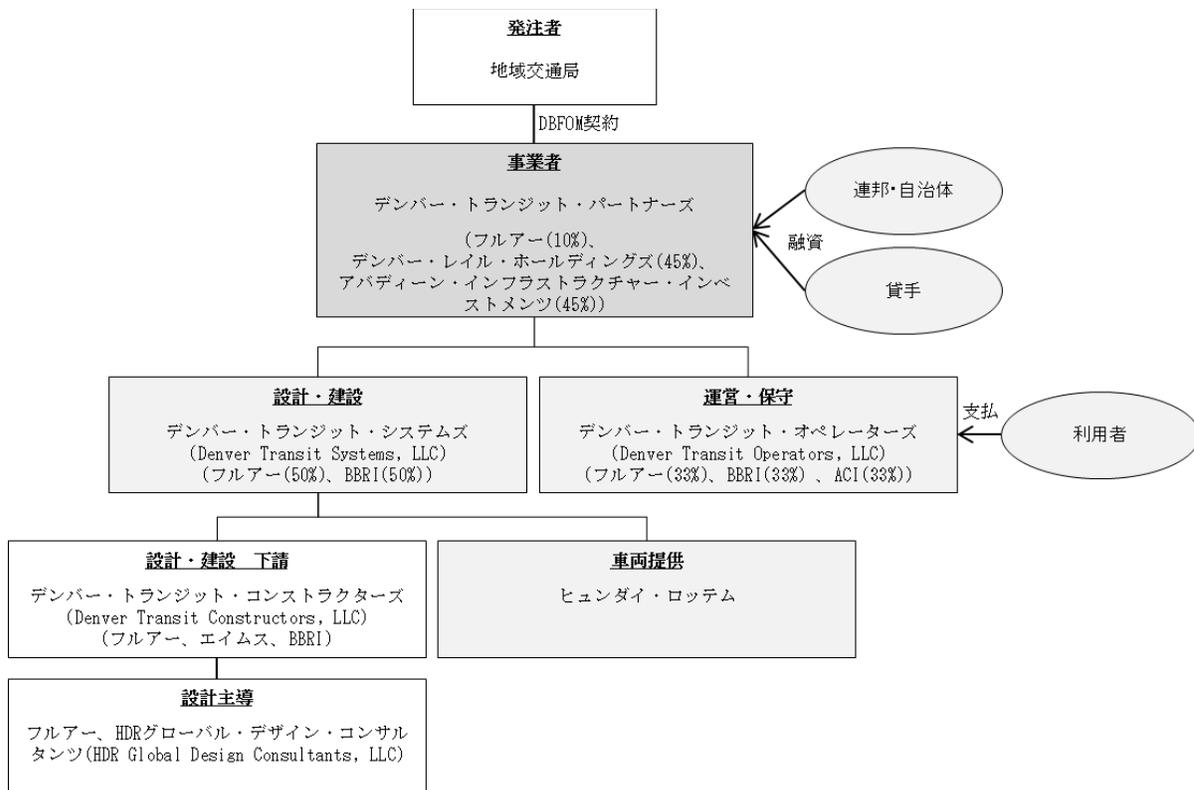
B. 事業者

- デンバー・トランジット・パートナーズ(以下3社の出資によるコンソーシアム)
 - ▶ フルアー・エンタープライズ
 - ▶ デンバー・レール・ホールディングズ
 - ▶ アバディーン・インフラストラクチャー・インベストメンツ

C. 事業構造

設計・建設と運営・保守、各々のためにジョイントベンチャーを設立。車両提供はヒュンダイ・ロッチテムが行う^{264, 265}。

図 16. イーグルプロジェクト事業構造



(出所)DTP ウェブサイト等を基に作成

²⁶⁴ Denver Transit Partners, Project Organization Chart, <http://denvertransitpartners.com/about/project-org-chart/>

²⁶⁵ Public Works Financing, Denver Eagle P3 Financed, First U.S. Rail PPP, September 2010, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/7%20denver%20eagle.pdf

D. 方式

● 対象施設・業務

▶ イースト・レール路線²⁶⁶

デンバーユニオン駅とデンバー国際空港を結ぶ、全長 22.8 マイル (36.7km) の通勤列車路線の設計、建設、運営、保守。デンバーユニオン駅を除く、6 つの新駅を建設。3,529 台の駐車場を保有する (既存駐車場を含む)。16 年開業予定。



(出所)RTD ウェブサイト

▶ ゴールド路線²⁶⁷

デンバーユニオン駅とウィートリッジ・ワード駅を結ぶ、全長 11.2 マイル (18km) の通勤列車路線の設計、建設、運営、保守。デンバーユニオン駅を除く、7 つの新駅を建設。2,300 台の駐車場を保有する (既存駐車場を含む)。16 年開業予定。

▶ ノースウエスト・レール路線²⁶⁸

デンバーユニオン駅とサウス・ウェストミニスター駅を結ぶ、全長 6.2 マイル (10km) の通勤列車路線の設計、建設、運営、保守。1 つの新駅を建設。イーグルプロジェクトでは 1 区画のみが対象だが、今後、全長 41 マイル (66km)、7 駅の路線になることが予定されている。

▶ 鉄道車両メンテナンス施設²⁶⁹

鉄道車両の保守・洗浄・保管用施設の設計、建設、運営、保守。施設では、イースト・レール路線、ゴールド路線、ノースウエスト・レール路線、ノースメトロ路線 (当事業には含まれない現在調達中のプロジェクト) で使用される車両を扱う。処理可能台数 80、面積 23 万スクエアフィート (21,000 m²)、従業員数 240 名を予定。

併設するオペレーション・コントロールセンターでは、通勤鉄道ネットワーク全体の進路制御、アナウンス、セキュリティ、列車制御、無線通信などを行う。

²⁶⁶ Regional Transportation District, 2015 Fact Sheet East Rail Line, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ec/East_Rail_Fact_Sheet_FINAL_2015.pdf

²⁶⁷ Regional Transportation District, 2015 Fact Sheet Gold Line, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/gl/GL_Fact_Sheet_FINAL_2015.pdf

²⁶⁸ Regional Transportation District, 2014 Fact Sheet, Northwest Rail Line, <http://36commutingsolutions.org/us36/wp-content/uploads/NWR-Fact-Sheet-2014.pdf>

²⁶⁹ Regional Transportation District, Commuter Rail Maintenance Facility Fact Sheet, https://admin.rtd-fastracks.com/media/uploads/mf/CRMF_Fact_Sheet_2015.pdf



(出所)RTD ウェブサイト

▶ 鉄道車両の提供・保守

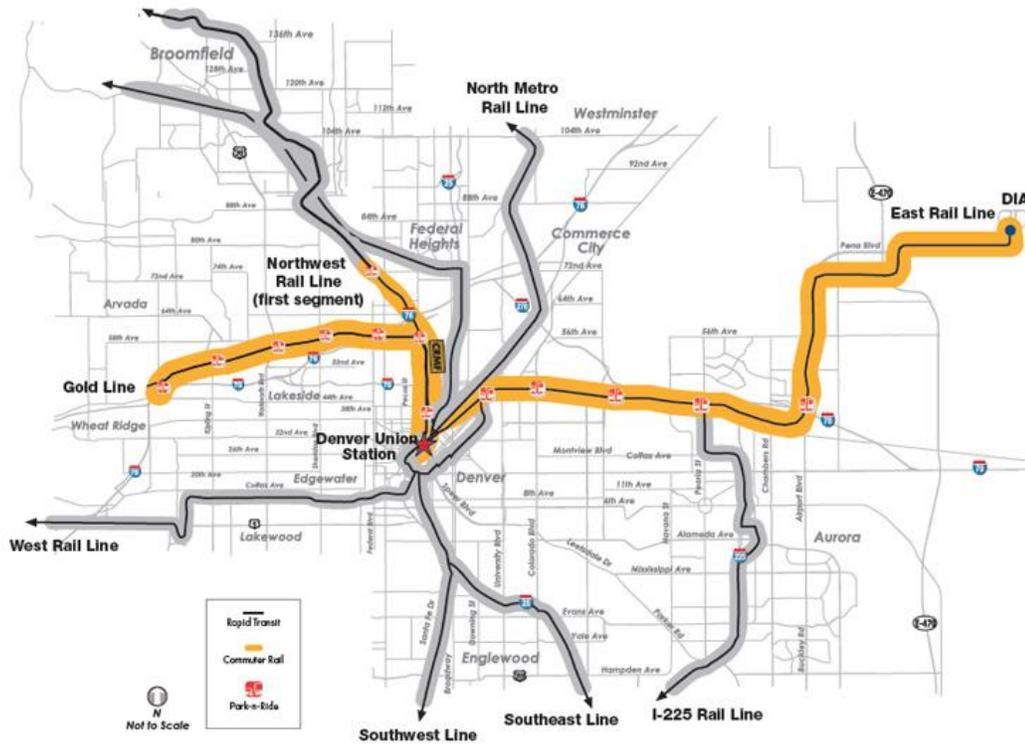
*建設は2フェーズに分割

- ▷ フェーズ1: 資産取得、イースト・レール路線の建設、メンテナンス施設とコントロールセンターの建設、鉄道車両の購入、デンバーユニオン駅の電気系統の購入
- ▷ フェーズ2: ゴールド路線の建設、ノースウエスト・レール路線1区間(サウスウエストミンスター)の建設

*イーグルプロジェクトは、ファーストラックス (FASTRACKS) と呼ばれる、RTD のデンバー市中心部全域にわたる大規模な公共交通システム計画のひとつである。ファーストラックス全体で、122 マイル (196km) のライトレールと通勤鉄道路線、18 マイル (29km) の高速バス路線、57 の新駅、31 のパーク&ライド、21,000 台分の駐車スペース、市内の主要駅であるユニオン駅の再開発などが計画されており、随時提案募集や調達が行われている²⁷⁰。

²⁷⁰ Regional Transportation District, FASTRACKS, <http://www.rtd-denver.com/Fastracks.shtm>

図 17. プロジェクト概観



(出所)RTD ウェブサイト

- 所有権

- ▶ RTD が事業に関する全ての所有権を有する。

- 支払

- ▶ 設計・建設段階において、RTD は DTP に総額 11 億 5,300 万ドルを支払う (建設準備に 960 万ドル、フェーズ 1 に 5 億 8,000 万ドル、フェーズ 2 に 4 億 8,400 万ドル、資金調達費用に 7,850 万ドル)²⁷¹。
- ▶ 運営・保守段階において、RTD は DTP にアベイラビリティ・ペイメントを支払う (17 年の年間支払予定額は 6,900 万ドル)²⁷²。

*アベイラビリティ・ペイメントは、車両稼働率、定時運行率、駅稼働率の 3 つの運營業績により月ごとに定められる変動額と、消費者物価指数、賃金指数、原料費指数等により年毎に定められるベース変動額、年毎の固定額により算出される。サービス基準を満たさない場合は減額され、自然災害等が発生した場合は補償分が追加される²⁷³。

²⁷¹ Regional Transportation District, Concession And Lease Agreement Attachment 8, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Attachment_8_-_EXECUTION.pdf

²⁷² Regional Transportation District, Concession And Lease Agreement Attachment 11, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Attachment_11_-_EXECUTION.pdf

²⁷³ 同上。

- ▶ DTP は RTD に、形式的に家賃年 10 ドルを支払う²⁷⁴。

E. 資金構成

調達資金総額は20億4,300万ドル、出資比率は連邦67%、DTP・自治体11%、民間22%である²⁷⁵。イーグルプロジェクトは、連邦交通管理局(Federal Transit Administration)のPPPパイロットプログラム(PENTA-P)として選ばれた事業であり、同局の助成金が10億3,040万ドルと調達総額の半分を占めている。

表 40. 資金構成

財源	金額
連邦交通管理局助成金	10 億 3,040 万ドル
連邦幹線道路局	5,700 万ドル
TIFIA 融資	2 億 8,000 万ドル
RTD 売上利用税収入	1 億 2,810 万ドル
歳入債	5,680 万ドル
デンバー市、デンバー郡等	4,030 万ドル
民間活動債	3 億 9,610 万ドル
株式資本	5,430 万ドル
計	20 億 4,300 万ドル

(出所)連邦交通管理局資料を基に作成

(2) 契約内容²⁷⁶

A. 利用料

- 利用料の徴収、利用料装置の提供、設置、検査、運営、保守は RTD が行う。運営基準を準拠するために DTP が料金徴収装置を必要とする場合、RTD が装置を提供、保守、修繕、交換する。
- 利用料の設定や発券、その他利用料収入発生に関することは全て RTD が行う。

B. 収益

- 徴収した利用料に関する全ての権利は RTD が保有する。

²⁷⁴ Regional Transportation District And Denver Transit Partners, LLC, Concession And Lease Agreement, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Concession_Agreement.pdf

²⁷⁵ Federal Highway Administration, Project Profiles, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/co_eagle_project.aspx

²⁷⁶ 脚注 274 に同じ。

C. サービス水準の維持

- サービスタスクオーダー (STO) と呼ばれる詳細なサービス基準が定められている。
基準は、エレベーター、鉄道車両、インフラ・線路・構造物、安全性、施設・駅、廃棄物管理、氷雪除去、料金徴収、危険物管理、セキュリティの項目に分かれており、各々、遵守基準と改善までの期限が設けられている。
基準を満たせず、設定時間内に適切な措置が取れない場合、違反ポイントが加算される。規定以上ポイントが累積すると、アベイラビリティ・ペイメントが減額される。
- 路線ごとに利用者数の目標値が定められており、基準値の上下 15% になる場合、DTP は RTD に報告し、保守運営費構造を変更する。
- 時間や時期による最大収容量が定められており、規定を満たさない場合、DTP は稼働量や頻度を増加し対処する。
- DTP は、RTD に日報・月報を提出する。

D. 契約終了・満了・不履行

- 以下の場合、DTP の契約不履行とみなし、RTD は契約を解除できる。
 - ▶ フェーズ 1 完成予定から 4 ヶ月以上遅延した場合。
 - ▶ イースト・レール路線の運営開始は 16 年 1 月 29 日、ゴール路線は 16 年 7 月 1 日、ノースウエスト・レール路線は 16 年 3 月 31 日と定められているが、最終期限である 18 年 1 月 1 日までに運営が開始されない場合。
 - ▶ 8 ヶ月中 6 ヶ月以上、アベイラビリティペイメントにおける業績基準違反による減額率が 3% を超える場合。
- RTD が DTP への支払を期日の 10 日以内に行わない場合や、RTD 役員会が当事業に予算割り当てできない等の場合、DTP は契約を解除できる。
- 契約終了時、DTP は当事業に関する全ての権利を、適切な状態で無償で期日までに RTD に引き渡す。
- 契約終了の 30 ヶ月前までに、RTD と DTP は引渡・回復業務委員会を設立し、資産の状態の検査、回復業務の査察、RTD への報告を行う。

E. リスク分担

RTD と DTP のリスク分担は以下の通り²⁷⁷。

表 41. リスク分担

リスク	RTD	DTP
運賃設定、収入、利用者数	○	
用地取得	○	
災害等の予測不可能な事態	○	

²⁷⁷ Regional Transportation District, Board Briefing, https://admin.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/PPP_Board_briefing_010609_v5.pdf

環境対策・認可	○	
エネルギー費用	○	
マーケティング	○	
設計・建設		○
費用・納期		○
サービスの質		○
電気ガス等公共施設		○
運営の量・質		○

(出所)RTD 役員会資料を基に作成

(3) 調達手続²⁷⁸

A. 年表

- 07年春、RTD 役員会がイーグルプロジェクトの連邦助成金申請を承認。
 - 07年6月、RTD がゴールドマン・サックス(Goldman Sachs)、JP モルガン(J.P. Morgan)を雇用。候補企業との会合を開始。
 - 07年10月、RTD がジェイコブズ・エンジニアリング(Jacobs Engineering)を通して、PPP 専門家を雇用。
 - 08年1月、RTD がフレッシュフィールド・ブラックハウス・デリンガー法律事務所(Freshfields Bruckhaus Deringer)を雇用。
 - 08年7月、業界フォーラム開催。
 - 08年8月、RFQ 発行。
- *RFQ では、プロジェクトのための企業設立、株式資本提供、設計・建設、運営・保守を行う業者の特定が条件とされている。車両提供企業の特定は任意である。資本提供者がチームをリードすることが求められている。
- 08年11月、以下3つのコンソーシアムが資格審査を通過²⁷⁹。

表 42. 審査を通過したコンソーシアム

コンソーシアム	参画企業
DTP	<ul style="list-style-type: none"> ・ Fluor Enterprises, Inc. ・ Macquarie Capital Group Ltd. (後にアバディーンとジョン・レインに株式資本を売却し撤退) ・ Ames Construction ・ Balfour Beatty Rail, Inc.

²⁷⁸ Regional Transportation District, Eagle P3 Project, Procurement Lessons Learned, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Eagle_P3_Procurement_Lessons_Learned_Report.pdf

²⁷⁹ Regional Transportation District, press release, RTD releases Request for Proposals for public-private partnership, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/RTD_Releases_Eagle_P3_RFP_10-01-09.pdf

	<ul style="list-style-type: none"> ・ Alternate Concepts, Inc. ・ HDR Global Design Consultants
<p style="text-align: center;">マイルハイ・トランジット (Mile High Transit)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ John Laing ・ HOCHTIEF PPP Solutions ・ Bombardier ・ Flatiron Corporation ・ Archer-Western ・ Aldridge Electric ・ AECOM ・ CH2M-HILL
<p style="text-align: center;">マウンテン・エア・トランジット・パートナーズ (Mountain-Air Transit Partners)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ HSBC ・ Siemens ・ Veolia ・ Kiewit ・ Herzog ・ Stacy and Witbeck ・ HNTB Corporation ・ Mass. Electric Construction Co.

(出所)RTD プレスリリースを基に作成

- 08 年 12 月、暫定版 RFP 発行。
*マイルハイ・トランジットは、チーム構成や事業規模に対する管理能力への懸念から脱退。
- 09 年 9 月、最終版 RFP 発行。
- 10 年 5 月、DTP とマウンテン・エア・トランジット・パートナーズより提案提出。
- 10 年 6 月、審査チームが RTD 役員会に DTP を推薦し、満場一致で承認。
- 10 年 7 月、契約締結。
- 10 年 8 月、資金調達合意。

*RTD は候補企業に対し報酬を支払った(落札企業に 2,000 万ドル、落札しなかった企業に 250 万ドル)。これにより、RTD の関与を証明、候補者側の高額な提案行程の費用を補填、落札しなかった候補者のコンセプトや設計等を活用することができ、成功要因のひとつであると RTD は語っている²⁸⁰。

*当初 46 年(2056 年 12 月 31 日満了予定)のコンセッションが求められていたが、DTP は期間短縮版の提案も出していた。12 年にこの提案が認められ、契約期間が 34 年(2044 年 12 月 31 日満了)と短縮された²⁸¹。短縮の理由は、30 年後に予定される車両交換の際に、必要な車両を改めて調達することが望ましいと考えられたためである²⁸²。

²⁸⁰ 同上。

²⁸¹ Regional Transportation District, Amendment No. I To The Concession And Lease Agreement, <http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Amendment1.pdf>

²⁸² 脚注 265 に同じ。

B. 審査基準

• 財務(60%)

- ▶ 最大アベイラビリティ・ペイメント額(安い程高評価)(50 ポイント)
- ▶ 財務計画の実現可能性(7 ポイント)
 - ▷ 財政構造、貸し手の強い関与、技術・保険の適正評価、契約直後の短期行動計画、契約者と株式資本提供者の関与、リスクヘッジ戦略
- ▶ 鉄道車両に関するオプション(3 ポイント)
 - ▷ 今後 10 年の新たな鉄道車両の調達オプション

• 技術(40%)

- ▶ 技術アプローチ(25 ポイント)
 - ▷ 技術提案の品質、運営・保守計画の品質・高収入の維持、安全面の評価、各システム・建設物等の有機的な連携
- ▶ チームの質(10 ポイント)
 - ▷ プロジェクトの安全性、品質、納期を遵守できる能力と約束、システム要件を超える能力とその約束、経験と主要人物、DBE 雇用に関する方針
- ▶ 付加価値提案(5 ポイント)
 - ▷ RTD に付加価値のある提案

(4) 運営状況

A. 建設

14 年末までに、メンテナンス施設とイースト・レール路線の全線路、架線、橋梁工事が完成しており、同年 12 月にはヒュンダイのフィラデルフィア工場から 4 台の車両がイースト・レールに到着し、メディアに披露された²⁸³。

B. 需要予測

契約書に記されている利用者数目標値は以下の通り²⁸⁴。

表 43. 利用者数目標(週)

路線	2015 年	2030 年
イーストレール路線	24,780 人	38,210 人
ゴールド路線	14,880 人	19,750 人
ノースウエストレール路線	1,370 人	5,760 人

(出所)イーグルプロジェクト契約書を基に作成

²⁸³ Regional Transportation District, Quarterly Newsletter, http://www.rtd-fastracks.com/ep3_122

²⁸⁴ Regional Transportation District And Denver Transit Partners, Llc, Concession And Lease Agreement Attachment 10, O&M Specifications http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Attachment_10_-_EXECUTION.pdf

[6] インディアナ州 イーストエンド橋

事業分野	橋梁、道路、トンネル
発注者	インディアナ州財務局
事業者	WVBイーストエンドパートナーズ(WVB East End Partners) 以下3企業のコンソーシアム <ul style="list-style-type: none"> ● ウォルシュ・インベスターズ(Walsh Investors LLC(米国)) ● ヴァンシ・コンセッションズ(VINCI Concessions(フランス)) ● ビルフィンガー・プロジェクト・インベストメンツ(Bilfinger Project Investments(ドイツ))
事業概要	ケンタッキー州ルイビル市東端とインディアナ州南部を繋ぐ、オハイオ川を横断する橋「イーストエンド橋」とその両岸にある全長8.5マイル(13.7km)の道路、トンネル、橋の設計・建設・資金調達・運営・保守を事業者が行う。事業者が資金調達を行うが、建設中、発注者は事業者にマイルストーン・ペイメントを支払う。運営開始後は、発注者が事業者にアベイラビリティ・ペイメントを支払う。 *当事業は、インディアナ州とケンタッキー州が共同で進める「オハイオ川橋梁プロジェクト」のひとつである。州境のオハイオ川を横断する2つ橋を新設するプロジェクトで、当事業はインディアナ州主導のDBFOM、もうひとつはケンタッキー州主導のDBプロジェクトである。
方式	DBFOM(アベイラビリティ・ペイメント)
所有権	インディアナ州財務局、ケンタッキー州公共交通インフラ局
事業期間	2013年契約、16年運営開始予定 コンセッション期間：運営開始から35年
事業規模	13億1,900万ドル
資金構成	民間44%、連邦・州54% ケンタッキー州・連邦：9,400万ドル インディアナ州・連邦：2億200万ドル マイルストーン・ペイメント(財務局)：3億9,200万ドル マイルストーン私的活動債 (マイルストーン・ペイメントによる償還残)：1,900万ドル 長期私的活動債：4億8,900万ドル 株式資本：7,800万ドル 災害等積立：4,500万ドル

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- インディアナ州財務局

B. 事業者

- WVB イーストエンドパートナーズ(以下3社のコンソーシアム)
 - ▶ ウォルシュ・インベスターズ
 - ▶ ヴァンシ・コンセッションズ
 - ▶ ビルフィンガー・プロジェクト・インベストメンツ

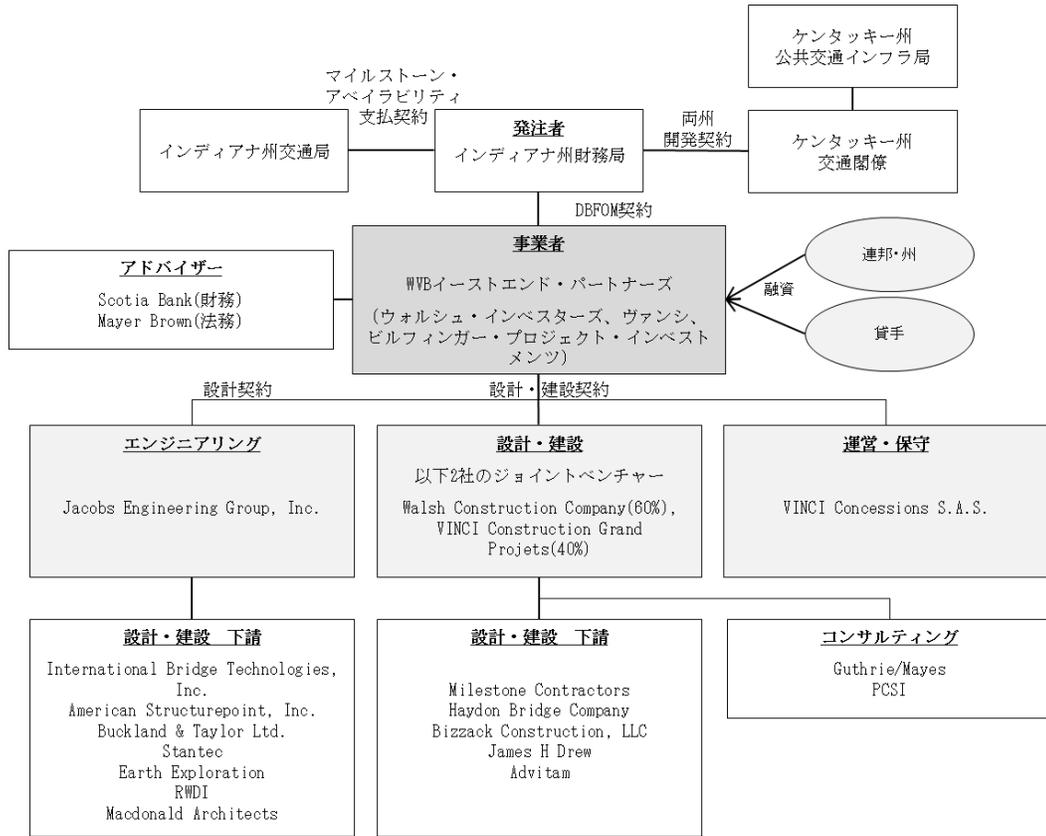
C. 事業構造

インディアナ州財務局は、WVB と DBFOM 契約、交通局と WVB への支払に関する契約、ケンタッキー州と二州間の開発契約を締結している。WVB はウォルシュ・コンストラクション(Walsh Construction)とヴァンシ・コンストラクション(Vinci Construction)のジョイントベンチャーと DB 契約を締結し(7億6,300万ドル、建築完了3.6年保証)、全ての建設リスクをジョイントベンチャー側に移転している。運営・保守はヴァンシ・コンセッションズ(Vinci Concessions)の支援の下、WVB が行う^{285, 286}。

²⁸⁵ Indiana Finance Authority, SOQs East End Crossing Ohio River Bridge Shortlist, http://www.in.gov/ifa/files/SOQs_Shortlist_120423.doc

²⁸⁶ The Walsh Group Presentation, East End Crossing, http://www.transportation.northwestern.edu/docs/2013/2013.01.28_LipinskiSymposium_Ciambrone.pdf

図 18. 事業構造



(出所) 財務局資料等を基に作成

D. 方式

当事業は、インディアナ州とケンタッキー州が共同で進める「オハイオ川橋梁プロジェクト」のひとつである。

同プロジェクトには、両州の州境であるオハイオ川を横断するイーストエンド橋とダウンタウン橋、その両岸の道路・トンネル・橋を設計・建設する2つのプロジェクトがある。イーストエンド橋はインディアナ州が主導するDBFOMプロジェクト、ダウンタウン橋はケンタッキー州が主導するDBプロジェクトである。ダウンタウン橋プロジェクトでは、ウォルシュ・コンストラクションがケンタッキー州とDB契約を締結している。

図 19. オハイオ川橋梁プロジェクト概観



(出所)プロジェクト環境影響報告書

● 対象施設・業務²⁸⁷

▶ 設計・建設

▷ イーストエンド橋

- ・ インディアナ州とケンタッキー州の州境であるオハイオ川を横断する、全長 2,500 フィート (762m)、高さ 300 フィート (91m) のイーストエンド橋の設計、建設、運営、保守(図 19 の 5)。

▷ インディアナ州側

- ・ イーストエンド橋に繋がる、全長 4.5 マイル (7.2km)、4 レーンの新規道路の設計、建設、運営、保守。14 の陸橋や橋、既存道路とのインターチェンジの新設、州間道路 265 号線と州道 62 号線の既存インターチェンジの再建を含む(図 19 の 6)。

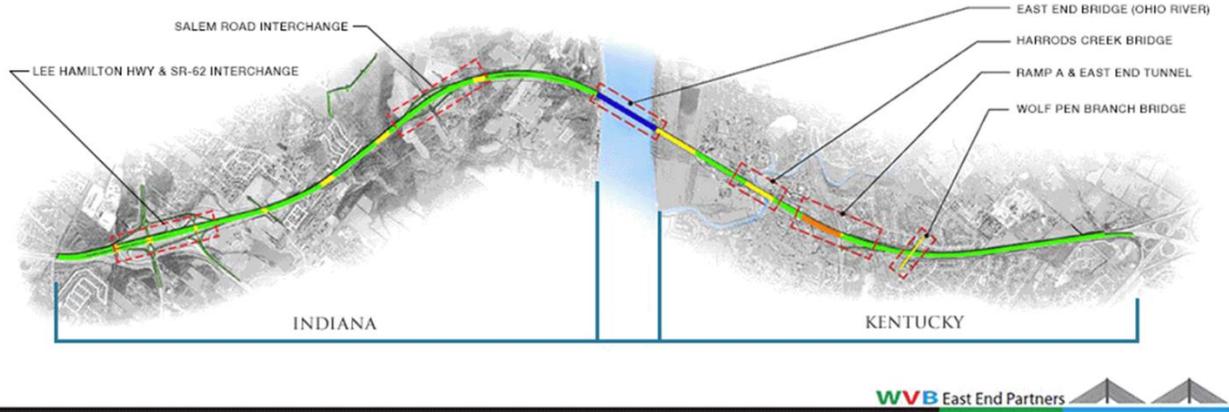
▷ ケンタッキー州側

- ・ イーストエンド橋に繋がる、全長 3.5 マイル (5.6km)、4 レーンの新規道路の設計、建設、運営、保守。国道 42 号線と交わる 1,700 フィート (518m) のトンネル、2 つの陸橋の新設を含む(図 19 の 4)。

* 当事業により、両州間で分断されていた州間道路 265 号線が結ばれる。インディアナ州側では州道 62 号線、ケンタッキー州側では国道 42 号線と接続される。

²⁸⁷ Ohio River Bridges Project, <http://eastendcrossing.com/>

図 20. プロジェクト概観



(出所)プロジェクトウェブサイト

▶ 運営・保守

- ▷ イーストエンド橋とインディアナ州側(図 19 の 5、6)の道路の運営・保守。ケンタッキー州側の道路(図 19 の 4)の運営・保守はケンタッキー州が担当する²⁸⁸。
 - ・ 運營業務は、パトロール、事故対応、冬季メンテナンス、道路・ガードレール修繕を含む。
 - ・ 橋は有料であり、料金徴収ガントリー(料金所のない全自動徴収システム、車両搭載の無線通信(日本の ETC と同様)とナンバープレート撮影により管理)が導入される。
 - ・ 料金徴収システムの保守運営は当事業の対象外であり、別途、交通局が徴収システム機器の購入、財務局がシステムの運営に関する調達を行っている。



(出所)プロジェクトウェブサイト

²⁸⁸ Indiana Finance Authority, Ohio River Bridges Project, http://www.in.gov/ifa/files/IFA_Board_Mtg_11.16.12_ORB_Presentation_FINAL.pptx

- 所有権

事業に関する全ての所有権は、財務局とケンタッキー州公共交通インフラ局が持つ²⁸⁹。

- 支払

建設中、進捗状況に応じて、財務局から WVB にマイルストーン・ペイメントが支払われる。運営開始後はアベイラビリティ・ペイメントが支払われる。

アベイラビリティ・ペイメントとマイルストーン・ペイメントは交通予算で賄うため、交通局は財務局と「マイルストーン・ペイメント契約」「利用契約」を締結し、財務局から WVB への支払を認めている。

建設中に自然災害等が発生した場合はマイルストーン・ペイメントに保証分が追加されるため、財務局は年 900 万ドル、総額 4,500 万ドルを積み立てる²⁹⁰。

- ▶ マイルストーン・ペイメント

マイルストーン・ペイメントの支払スケジュールは以下の通り²⁹¹。

表 44. マイルストーン・ペイメント支払予定

業務	予定日	金額
主径間橋脚完成	14 年 8 月	2,500 万ドル
トンネル掘削・最初のライナー完成	15 年 7 月	8,000 万ドル
主塔完成	15 年 10 月	4,500 万ドル
オールドセイレムロード北西から州道 62 号線・ポートロード・州道 265 号線インターチェンジまで完成	15 年 10 月	4,500 万ドル
最後のトンネルライナー完成	16 年 5 月	2,600 万ドル
橋梁上部構造組み立て完成	16 年 5 月	2,600 万ドル
ケンタッキー州道 841 号線、州間道路 71 号線と国道 42 号線間の完成	16 年 7 月	5,000 万ドル
完成	16 年 10 月	9,500 万ドル
計		3 億 9,200 万ドル

(出所)Walsh Group プレゼン資料を基に作成

²⁸⁹ Indiana Finance Authority, Final RFP Public-Private Agreement The East End Crossing, http://www.in.gov/ifa/files/120731_Final_RFP_IFA_East_End_Crossing_-_Ohio_River_Bridges_-_Public_Private_Agreement.pdf

²⁹⁰ Louisville - Southern Indiana Ohio River Bridges Project Financial Plan - 2014 Annual Update, <http://kyinbridges.com/wp-content/uploads/Financial-Plan-Update-Sept-2014.pdf>

²⁹¹ 脚注 286 に同じ。

▶ アベイラビリティ・ペイメント^{292, 293}

アベイラビリティ・ペイメントは初年度 4,300 万ドル、運営開始から 35 年間毎月分割で支払われる。ベース金額は、消費者物価指数(20%)と固定の年成長率 2.5%(80%)により毎年調整される。道路の稼働率が基準に満たない場合、ベース金額から減額される(区間、曜日、時間、レーン数、計画されたメンテナンスか否かを基準に算出)。

今後の年間アベイラビリティ・ペイメント額は、23 年 4,900 万ドル、33 年 6,200 万ドル、38 年 7,000 万ドル、43 年 8,000 万ドル、48 年 9,000 万ドル、51 年 9,700 万ドルと予測されている。

通行料収入を財源とし、不足分は州・連邦基金により賄われる。

E. 資金構成²⁹⁴

2019 年までの資金調達予定総額は 13 億 1,900 万ドル。WVB が株式資本と私的活動債で 7 億 5,400 万ドル、ケンタッキー州が 9,400 万ドル、インディアナ州が 5 億 9,400 万ドルを調達予定である。両州とも連邦ローンや助成金、州のガソリン税やその他交通関連基金を財源とする。

2014 年までの調達額は 9 億 9,600 万ドル。WVB は株式資本 5,200 万ドル、私的活動債(PAB)7 億 200 万ドルを調達済。PAB は、マイルストーン(短期)PAB(2 億 1,300 万ドル)と長期 PAB(4 億 8,900 万ドル)とに分割されており、マイルストーン PAB はマイルストーン・ペイメントとして財務局から建設期間中に 1 億 9,400 万ドルが償還される。

表 45. 資金調達

財源	2014 年まで	2019 年予定
ケンタッキー州・連邦	8,600 万ドル	9,400 万ドル
インディアナ州・連邦 (マイルストーン・ペイメント)	-	3 億 9,200 万ドル
インディアナ州・連邦 (マイルストーン以外)	1 億 3,700 万ドル	2 億 200 万ドル
マイルストーン私的活動債 (マイルストーン・ペイメントによる償還残)	2 億 1,300 万ドル	1,900 万ドル
長期私的活動債	4 億 8,900 万ドル	4 億 8,900 万ドル
株式資本	5,200 万ドル	7,800 万ドル
災害等積立	1,800 万ドル	4,500 万ドル
計	9 億 9,600 万ドル	13 億 1,900 万ドル

(出所)プロジェクト財務計画資料を基に作成

²⁹² 脚注 290 に同じ。

²⁹³ Indiana Finance Authority, Final RFP Public-Private Agreement The East End Crossing Exhibits 2-24, http://www.in.gov/ifa/files/120731_Final_RFP_IFA_East_End_Crossing_-_Ohio_River_Bridges_-_Public_Private_Agreement_-_Exhibits_2_to_24_.pdf

²⁹⁴ 脚注 290 に同じ。

資金調達費・利息を除く設計・建築費は、10億5,780万ドル。トンネルを含むケンタッキー側が5億1,110万ドルと高コストになっている。

トンネルが採用された理由は、新規道路と国道42号線が交差する地域が、米国文化財保護法で歴史的景観保護地区に指定されているためである。オハイオ川橋梁プロジェクトは、09年に歴史保護・河川区域ナショナルトラストから文化財保護に関する訴訟を起こされ、13年に和解している。これにより、文化財保護とプロジェクトの情報共有、170万ドルの歴史保護強化基金を設立する契約を同団体と締結した²⁹⁵。当事業の建設予定地域には両州側共に保護地区があるため、景観保護諮問チームが設立され、地区ごとの保護計画を策定、度々公聴会が開催されている。

表 46. 事業費

用途	金額
設計・管理	1億9,900万ドル
通行権	6,500万ドル
電気ガス等公共施設	3,000万ドル
建設	6億6,200万ドル
リスク緩和等	2,500万ドル
通行料	1億ドル
資金調達費・利息	2億6,100万ドル
計	13億1,900万ドル

(出所)プロジェクト財務計画資料を基に作成

表 47. 設計・建設費内訳

区間	金額
イーストエンド橋	2億2,260万ドル
ケンタッキー側	5億1,110万ドル
インディアナ側	2億2,430万ドル
その他インディアナ側	9,980万ドル
計	10億5,780万ドル

(出所)プロジェクト財務計画資料を基に作成

(2) 契約内容²⁹⁶

A. 利用料

²⁹⁵ Ohio River Bridges Project, Settlement announced in Bridges Project lawsuit, <http://updates.kyinbridges.com/settlement-announced-in-bridges-project-lawsuit/>

²⁹⁶ 脚注 289 に同じ。

- 利用料の設定は、財務局とケンタッキー州が行う。
- 利用料は、頻繁に利用する会員、無線装置搭載・非搭載、車両登録・非登録により分類される(会員とトラックの詳細基準は今後決定)²⁹⁷。

表 48. 料金表(予定)

	二軸自動車	中型トラック	大型トラック
会員割引	1 ドル	N/A	N/A
無線装置搭載車	2 ドル	5 ドル	10 ドル
登録車両(ナンバー撮影)	3 ドル	6 ドル	11 ドル
非登録車両(ナンバー撮影)	4 ドル	7 ドル	12 ドル

(出所) プロジェクトウェブサイトを基に作成

B. 収益

- 通行料収益は、インディアナ州とケンタッキー州で均等に分割する。
- インディアナ州の通行料収益取得分は、財務局の資産となる。

C. サービス水準の維持

- WVB は、財務局が承認したプロジェクト管理計画や運営・保守計画、安全・環境基準、契約内の規定、法などに準拠する。準拠しない場合、支払が減額され、契約解除することもある。

D. 契約終了・満了・不履行

- 契約終了時、WVB は返還要件に従い、施設を無料且つ適切な状態で財務局に返還する。
- 契約期間終了の 5 年前に「返還要件積立勘定」を設立し、WVB が半年ごとに積み立てる。積立を怠った場合、支払が減額される。積立金は復旧費用にのみ使用する。契約終了後、同勘定内の積立金は全て財務局の資産となる。積立勘定の代わりに、信用状でもよい。
- 建設開始予定から 30 日以内に業務を開始しない場合、建設完了最終予定日に建設が完了しない場合、定められた保険や保証を取得・維持しない場合、建設完了後 2 年以内に財務局の許可なく資本移転が行われた場合等、WVB 側の契約不履行があった場合、財務局は契約を解除し、規定の治癒措置を行うことができる。

E. 労務

- WVB は、契約後 90 日以内に雇用・労務に関する行動倫理基準を作成し、財務局の承認を得る。
- 連邦・州の差別関連の法に準拠する。
- 財務局が定めた DBE に関する基準に準拠し、設計・建設費の 9%を DBE 参画のために使用する。

²⁹⁷ Ohio River Bridges Project, <http://kyinbridges.com/downtown-crossing/tolls/>

F. リスク分担

- 財務局と WVB のリスク分担は以下の通り^{298, 299}。

表 49. リスク分担

リスク	財務局	WVB
設計・建設		○
資金調達		○
運営・保守		○
通行料設定、収入	○	
用地取得	○	○
環境対策・認可	○	○
地質調査	○	
危険物調査	○	
電気ガス等公共施設	○	○
不可抗力	○	

(出所)プロジェクト契約書等を基に作成

(3) 調達手続

A. 年表³⁰⁰

- 03 年、連邦幹線道路局が 2 つの橋梁プロジェクトの進行を承認。
- 08 年、同局がプロジェクトの財務計画を承認。
- 10 年、ケンタッキー州橋梁局設立。インディアナ州知事が橋梁局への参画に関する行政命令を発行。
- 11 年、両州知事とルイビル市長が、費用削減・早期納入が可能な代替設計に着手することを発表。橋梁局が様々な案を検討。
- 12 年、両州知事と橋梁局が、インディアナ州はイーストエンド橋、ケンタッキー州はダウンタウン橋の資金調達と建設を担当することを発表。
- 12 年 3 月、両州知事が両州間の合意覚書に署名。
- 12 年 3 月、RFQ 発行。6 社が提出。
- 12 年 4 月、4 つのコンソーシアムが審査通過³⁰¹。

²⁹⁸ 脚注 289 に同じ。

²⁹⁹ Barney A. Allison, US P3 Procurement Gets It Just Right, Nossaman, LLP, <http://www.nossaman.com/USP3ProcurementGetsItJustRight>

³⁰⁰ 脚注 290 に同じ。

³⁰¹ 脚注 285 に同じ。

表 50. 審査を通過したコンソーシアム

コンソーシアム	参画企業
オハイオ・リバー・ トランスポートेशन・ パートナーズ (Ohio River Transportation Partners)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Infrared Capital Partners Limited ・ Balfour Beatty Capital ・ Kiewit Development Company
WVB	<ul style="list-style-type: none"> ・ Walsh Investors, LLC ・ VINCI Concessions S.A.S. ・ Bilfinger Berger PI International Holding GmbH
イーストエンド・モビリティ・ パートナーズ (East End Mobility Partners)	<ul style="list-style-type: none"> ・ SNC-Lavalin Capital ・ John Laing Investments Limited ・ Zachery Resources, Inc.
オハイオ・リバー・ モビリティ・グループ (Ohio River Mobility Group)	<ul style="list-style-type: none"> ・ ACS Infrastructure Development, Inc. ・ Hochtief PPP Solutions North America, Inc. ・ Skanska Infrastructure Development, Inc.

(出所)財務局資料を基に作成

- 12年5月、暫定版RFP発行。
- 12年6月、最終版RFP発行。
- 12年10月、4社が提案提出。
- 12年10月、インディアナ州交通局・財務局、ケンタッキー州交通閣僚が共同開発契約締結。
- 12年11月、WVBをベストバリュー候補者として選出。

*WVBの提案は以下の通り³⁰²。

- ▶ 建設費：7億6,300万ドル(見積りより23%安い)
- ▶ 最大アベイラビリティ・ペイメント額：3,290万ドル(12年基準)
- ▶ 建設完了予定：16年10月31日(見積りより8ヶ月早い)
- 12年12月、契約締結。
- 13年3月、資金調達合意。

B. 審査基準³⁰³

- 財務(75%)
 - ▶ 最大アベイラビリティ・ペイメント額(安いほど高評価)(72.5%)
 - ▶ 財務的実現可能性(2.5%)

³⁰² Indiana Finance Authority, Basis For Preliminary Selection Of Wvb East End Partners, http://www.in.gov/ifa/files/INDY-3013650-v6-ORB_Written_Statement_of_Preliminary_Selection.DOC

³⁰³ 同上。

- 技術 (25%)
 - ▶ 技術 (22.5%)
 - ▷ プロジェクト管理計画 (40 ポイント)
 - ▷ 設計・建設計画 (30 ポイント)
 - ▷ 運営・保守計画 (30 ポイント)
 - ▶ スケジュール (2.5%) (早期納入するほど高評価)

(4) 運営状況

A. 建設

13年5月に建設が開始され、14年9月時点で、イーストエンド橋の設計56%、建設19%、ケンタッキー州側の設計86%、建設20%、インディアナ州側の設計96%、建設11%、両州側共、通行権取得は100%完了している³⁰⁴。予定通り16年10月運営開始予定である。

B. 需要予測

運営開始から2058年までの当事業の利用料収入は31億9,800万ドル、保守運営費を除いた純収益は29億200万ドルと予測されている。ダウンタウン橋を合わせると純収益87億500万ドルとなり、インディアナ州とケンタッキー州で均等に分割する³⁰⁵。

表 51. 2058年までのプロジェクト収益予測

	利用料収入	保守運営費	純収益
イーストエンド橋	31億9,800万ドル	2億9,00万ドル	29億200万ドル
ダウンタウン橋	63億9,700万ドル	5億9,400万ドル	58億300万ドル
計	95億9,500万ドル	8億9,000万ドル	87億500万ドル

(出所)プロジェクト財務計画資料を基に作成

³⁰⁴ 脚注 290 に同じ。

³⁰⁵ 脚注 290 に同じ。

[7] ノースカロライナ州 州間幹線道路77号線 有料レーン

事業分野	有料道路
発注者	ノースカロライナ州交通局
事業者	<p>I-77モビリティ・パートナーズ(I-77 Mobility Partners LLC)</p> <p>シントラ・インフラストラクチャーズ(Cintra Infraestructuras, SA(スペイン))が設立した、プロジェクト実施のための特定目的会社</p> <p>設計・建設は、以下2社のジョイントベンチャーが行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● フェロヴィアル・アグロマン(Ferrovial Agroman S.A. (スペイン)) ● WCイングリッシュ(W.C. English Inc. (米国))
事業概要	<p>州間幹線道路77号線(I-77)の拡張、HOTレーン設置に関するDBFOM事業。メクレンバーグ郡のブルックシャー・フリーウェイ(Brookshire Freeway)からアイアデル郡の州道150号線まで、26マイル(42km)間における、既存HOVレーンのHOT化と新規HOTレーンの設計、建設、資金調達、運営、保守を事業者が行う。州間幹線道路277号線に繋ぐ陸橋の新設を含む。事業者が資金調達を行い、通行料収益により HOTレーンの保守運営費を賄う。一般レーンの保守運営費は、発注者が事業者に毎年支払う。超過収益は両者で分割する。</p>
方式	DBFOM(トール・コンセッション)
所有権	ノースカロライナ州交通局
事業期間	<p>2014年契約、18年運営開始</p> <p>コンセッション期間：運営開始から50年</p>
事業規模	6億5,500万ドル
資金構成	<p>民間51%、連邦36%、州13%</p> <p>TIFIA融資(利子含む)：2億3,200万ドル</p> <p>交通局助成金：8,800万ドル</p> <p>株式資本：2億3,400万ドル</p> <p>私的活動債：1億ドル</p> <p>利子：100万ドル</p>

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- ノースカロライナ州交通局

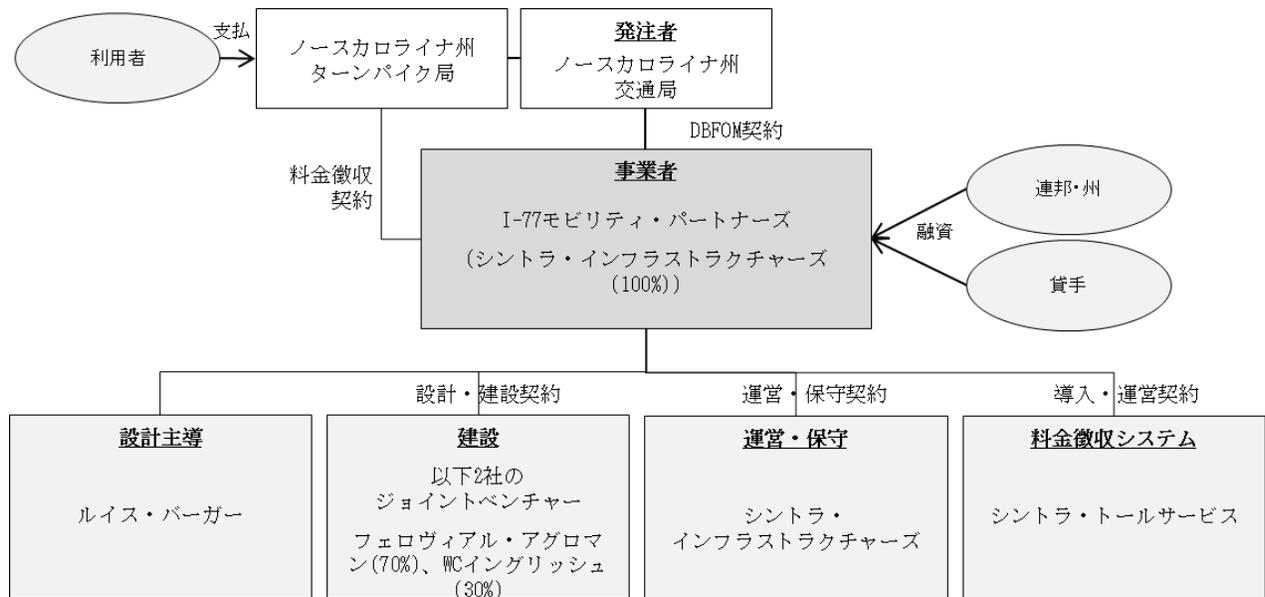
B. 事業者

- I-77 モビリティ・パートナーズ

C. 事業構造

I-77 モビリティ・パートナーズは、シントラ・インフラストラクチャーズが 100%出資した特定目的会社である。運営・保守は同社が、料金徴収インフラ設置は傘下企業が行う。設計・建設は、フェロヴィアルと WC のジョイントベンチャーが行い、利用者からの料金徴収はターンパイク局が行う^{306, 307}。

図 21. 事業構造



(出所) 交通局資料を基に作成

³⁰⁶ North Carolina Department of Transportation, List of Proposers, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/List%20of%20Proposers.pdf>

³⁰⁷ North Carolina Department of Transportation, I-77 HOT Lanes P3 Project, Lake Norman Transportation Summit, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/Presentation%20on%20Public-Private%20Partnership%20to%20Lake%20Norman%20Transportation%20Summit.pdf>

D. 方式

● 対象施設・業務³⁰⁸

▶ 設計・建設

I-77 の、ブルックシャー・フリーウェイ(11 番出口)から州道 150 号線(36 番出口)までの区間における、HOV レーンの HOT 化、HOT レーンの新設、陸橋の新設、通行料徴収インフラの設置。

▷ 南セクション (I-3311-C)

- ・ I-77 のブルックシャー・フリーウェイからタイロン・ストリートまでの 2 マイル(3.2km)間における、既存 HOV レーンの HOT 化と新規 HOT レーンの設計、建設。各方向 2 レーンが HOT レーンとなる。
- ・ 州間幹線道路 77 号線と州間幹線道路 277 号線を繋ぐ陸橋の設計、建設。

▷ 中央セクション(I-5405)

- ・ I-77 の州間幹線道路 85 号線(13 番出口)からカタールバ・アベニュー(28 番出口)までの 15 マイル(24km)間における、既存 HOV レーンの HOT 化。各方向 2 レーンが HOT レーンとなる。

▷ 北セクション(I-4750AA)

- ・ カタールバ・アベニューから、アイアデル郡にある州道 150 号線(36 番出口)までの 9 マイル(14km)間における、各方向 1 レーンの HOT 化。

▶ 運営・保守

- ▷ 上記 3 区間の HOT・一般レーンの運営・保守(冬季メンテナンスも含む)。
- ▷ 通行料徴収インフラの運営・保守。

*通行料徴収は、車両搭載の無線通信(日本の ETC と同様)による自動引き落としと、ナンバープレート撮影による請求書発行の 2 種類が使用される。無線通信システムは、州内の道路で使用されている NC クイックパス(他州でも使用可)が導入される。利用者からの通行料徴収と、データ収集や顧客サービス等システムの運営・保守は、ターンパイク局が行う。

*一部の一般レーンの舗装は交通局が行う。

図 22. プロジェクト概観



(出所)交通局

³⁰⁸ North Carolina Department of Transportation, Express Lanes Project Fact Sheet, <http://www.ncdot.gov/projects/i-77expresslanes/download/I77ExpressLanesFactSheet.pdf>



(出所) 交通局

- 所有権

- ▶ 交通局が事業に関する全ての所有権を有する。

- 支払³⁰⁹

- ▶ 建設前の作業(管理計画、運営・保守計画の作成、通行権取得、設計等)に対し、交通局はモビリティ・パートナーズに総額 2,000 万ドルを上限に毎月必要額を支払う。
- ▶ 建設期間中、交通局はモビリティ・パートナーズに、総額 8,821 万ドルを上限に、債務に応じて毎月分割で支払う。
- ▶ コンセッション期間中、交通局はモビリティ・パートナーズに、一般レーンの運営・保守費として年 100 万ドル(消費者物価指数により年ごとに調整)を支払う。
- ▶ 通行料収入が予測を上回る場合、モビリティ・パートナーズは交通局に規定率を支払う(収入額に応じて 0~75%)。
- ▶ 交通量が予測を著しく下回る場合、交通局は年最大 1,200 万ドル、契約期間全体で最大 7,500 万ドルをモビリティ・パートナーズに支払う。
- ▶ モビリティ・パートナーズはターンパイク局に料金徴収サービスの対価を支払う。

E. 資金構成

TIFIA 融資や私的活動債の発行を含め、資金調達的全責任をモビリティ・パートナーズが負うことになっている。資金調達合意の期限は、当初 15 年 1 月 22 日に設定されていたが、その直前の 1 月 13 日に、同年 4 月 19 日に期限を延期する契約変更が行われた³¹⁰。契約時の資金調達予定は以下の通りである³¹¹。

³⁰⁹ State Of North Carolina Department Of Transportation, Comprehensive Agreement I-77 Hot Lanes Project, <http://www.ncdot.gov/projects/i-77expresslanes/download/ExecutedComprehensiveAgreement.pdf>

³¹⁰ State Of North Carolina Department Of Transportation, Comprehensive Agreement Amendment, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/Executed%20Comprehensive%20Agreement%20Amendment%20No.%201.pdf>

³¹¹ 脚注 309 に同じ。

表 52. 資金調達

財源	金額
TIFIA 融資 (利子含む)	2 億 3,200 万ドル
交通局助成金	8,800 万ドル
私的活動債	1 億ドル
株式資本	2 億 3,400 万ドル
利子	100 万ドル
計	6 億 5,500 万ドル

(出所)プロジェクト資料等に基づき作成

(2) 契約内容³¹²

A. 競合禁止

- 交通局は、当事業の収入への影響に関係なく、いつでも自由に、既存・新規の交通施設を開発、資金調達、承認、拡張、改良、修正、更新、交通量増加、再建、復旧、修復、更新、交換できる。
- 契約時に存在していない施設が建設され、当事業の収入に影響があった場合、交通局は損失を補填する(安全性の向上や保守運営に必要な改良、交通量増加のための改良、他モードの交通機関等は除く)。

B. 利用料

- HOT レーンの利用料や付随する料金の設定、変更、徴収に関する権利は、モビリティ・パートナーズが保有する。
- 初期料金設定の際、金額と設定方法に関する公聴会を開催する。
- HOT レーンでは、3人以上が搭乗する車、自動二輪、バス、緊急車両は無料、3軸以上のトラックは通行禁止となる。
- 上記の利用者分類を変更する際、120日前までに交通局に承認申請する。

C. 収益

- 通行料収入に関する権利は、モビリティ・パートナーズが保有する。
- 通行料収入は、交通局への支払、運営・保守費用(履行保証債・保険、返還時修繕積立含む)、債務償還、修繕積立、修繕費、税金の支払に使用する。
- 通行料収益が予測を上回る場合、交通局に支払う(収入額に応じて0~75%)。
- 債務の借り換えによる収益は、交通局がその50%を取得する。

³¹² 同上。

D. サービス水準の維持

- モビリティ・パートナーズは、交通局が承認したプロジェクト管理計画、安全・環境基準、契約内の規定、法などに準拠して、運営・保守を行う。
- 舗装、フェンス、標識、ゴミ、騒音など各項目ごとに運営・保守状態に応じた違反ポイントが定められている。規定ポイント数に達した場合、交通局はモビリティ・パートナーズに書面で通知する。規定期日内に対策が行われない場合、交通局は監督や査察の強化、保守運営業者の変更を強制、一般レーンの保守支払停止、あるいは契約終了できる。
- 交通局が、運営・保守業務の監督、査察、検査、監査権限を保有する。モビリティ・パートナーズは契約内の技術規定や管理計画に基づき、自主的に査察する。
- モビリティ・パートナーズは、月報・年報を交通局に提出する。

E. 契約終了・満了・不履行

- 契約終了時、モビリティ・パートナーズは、返還規定に定められた内容に基づき更新業務を完了し、交通局に施設を引き渡す。
- 契約終了の5年前までに、返還積立を設立、あるいは信用状を提示する。
- 不可抗力の発生、潜在的欠陥の発覚、法の変更等が起こった場合、両者は契約を解除できる。
- モビリティ・パートナーズの契約不履行の場合、交通局は契約を解除できる。
- 交通局はその裁量により契約を終了できる。この場合、モビリティ・パートナーズは規定に基づいた補償を受け取る。
- 交通局の契約不履行の場合、モビリティ・パートナーズは契約を解除できる。この場合、モビリティ・パートナーズは規定に基づいた補償を受け取る。

F. 連邦規定

- TIFIA 融資の活用に伴い、雇用条件等、連邦幹線道路局の規定に準拠する。
- 電気ガス等公共施設の移設に関する業務において、バイアメリカ条項に準拠する。

G. リスク分担

- 交通局とモビリティ・パートナーズのリスク分担は以下の通り^{313,314}。

³¹³ State Of North Carolina Department Of Transportation, I-77 HOT Lanes Project, Scope and Technical Elements, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/Scope%20and%20Technical%20Elements.pdf>

³¹⁴ 脚注 307 に同じ。

表 53. リスク分担

リスク	交通局	モビリティ・パートナーズ
資産所有	○	
監督・監査	○	
公的安全	○	
用地取得	○	○
設計・建設		○
HOT レーンの運営・保守		○
一般レーンの運営・保守	○	○
料金徴収インフラ		○
渋滞管理		○
資金調達		○
収入・利用者数		○
費用・納期		○
許可・認可		○
有害物質対策		○

(出所) 交通局資料等を基に作成

(3) 調達手続

A. 年表^{315, 316}

- 07年、ノースカロライナ州交通局、サウスカロライナ州交通局、シャーロット市交通局、各地域の交通局が共同で、混雑緩和のための高速レーン導入に関する調査を実施。州間道路 77 号線ノースコリドーが優先度高と判明。
- 09年、州間道路 77 号線における既存 HOV レーンの高速レーン化とレーン拡張に関する実現可能性調査を、交通局が実施。
- 11年、交通局が当事業における PPP の採用を決定。
- 12年 2月、RFQ 発行。
- 12年 3月、業界フォーラム開催。
- 12年 3月、4つのコンソーシアムが審査通過³¹⁷。

³¹⁵ North Carolina Department of Transportation, I-77 Express Lanes, <http://www.ncdot.gov/projects/i-77expresslanes/>

³¹⁶ 脚注 307 に同じ。

³¹⁷ 脚注 306 に同じ。

表 54. 審査を通過したコンソーシアム

コンソーシアム	参画企業
シャーロット・アクセス・ モビリティ・グループ (Charlotte Access Mobility Group)	・ ACS Infrastructure Development, Inc. ・ InfraRed Capital Partners Limited (建設) ・ Dragados USA Inc. ・ United Infrastructures Group Inc. (設計) ・ Florence & Hutcheson Inc.
I-77モビリティ・パートナーズ (I-77 Mobility Partners LLC.)	・ Cintra Infraestructuras, SA (建設) ・ Ferrovial Agroman S.A. ・ W.C. English Inc. (設計) ・ The Louis Berger Group Inc.
メトロライナ・ デベロップメント・ パートナーズ (Metrolina Development Partners)	・ OHL Concesiones (建設) ・ The Lane Construction Corporation ・ Obrascon Huarte Lain (設計) ・ HDR Engineering Inc.
シャーメック・ デベロップメント・ パートナーズ (Char-Meck Development Partners)	・ VINCI Concessions, S. A. S. (建設) ・ Archer Western Contractors LLC ・ Blythe Construction Inc. (設計) ・ Parsons Transportation Group

(出所) 交通局資料を基に作成

- 12年4月、暫定版 RFP 発行。
- 13年、候補企業と70回以上の個別ミーティングを開催。
- 13年8月、最終版 RFP 発行。
- 14年3月、4グループから提案提出。
- 14年4月、I-77モビリティ・パートナーズを事業者として選定。

- 14年6月、契約締結。
- 15年1月、同月の資金調達合意予定を、同年4月19日に延期する旨の契約変更。
- 15年1月、地元市民団体 WidenI-77 が当事業が違憲であるとして、事業中止を求めてメクレンバーグ上位裁判所に告訴。
- 15年3月、上位裁判所が告訴を退け、事業継続を承認³¹⁸。

B. 審査基準³¹⁹

- 提出された提案は、一次審査において RFP との整合性や財務的健全性等を確認された後、ベストバリュー提案者を選定する二次審査が行われる。
- 二次審査では、提案された政府出資額(上限 1 億 7,000 万ドル)が審査され、低いほど高評価となる。そこに技術提案の評価が加味され、決定される。技術提案は以下の審査基準に基づき、最大 200 点、1 点を 37 万 5,000 ドルと換算して提案額から差し引かれる。
 - ▶ 総合プロジェクト管理 (25 点)
 - ▷ 管理構造・人員
 - ▷ 組織構造
 - ▷ 情報公開・広報管理
 - ▷ 環境管理
 - ▷ DBE 業績計画
 - ▷ スケジュール・費用・リスク管理
 - ▷ 安全性
 - ▷ 品質管理
 - ▶ 設計・建設の技術提案 (100 点)
 - ▷ 道路・橋梁・表面構造及び排水構造
 - ▷ 工事の工程管理・交通管理
 - ▷ 浸食対策
 - ▷ 標識・路面表示・信号・照明
 - ▷ 高度道路交通システム
 - ▶ 運営・保守の技術提案 (75 点)
 - ▷ HOT レーンの料金徴収運営、自動料金徴収システムの業績
 - ▷ 定期メンテナンス

³¹⁸ North Carolina Department of Transportation, Press Release, I-77 Express Lanes Project Moves Forward, <https://apps.ncdot.gov/newsreleases/details.aspx?r=10853>

³¹⁹ North Carolina Department of Transportation, Request For Proposals, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20Occupancy%20Toll%20Lanes/F02.%20Final%20Instructions%20to%20Proposers.pdf>

- ▷ 施設更新作業
- ▷ 道路運営

(4) 運営状況

A. 建設

- 15年夏、建設開始予定。

B. 通行料

- 通行料は未定。

C. 需要予測

- 当事業の交通量予測は以下の通り³²⁰。

表 55. 週間交通量予測 (単位：台)

	2015	2035
中央セクション	400,500	543,900
中央+南セクション	582,600	758,700
中央+北セクション	619,600	841,100
中央+南+北セクション	801,700	1,055,900

(出所)交通局資料を基に作成

³²⁰ North Carolina Department of Transportation, I-77 HOT Lanes Project, Commercial and Financial Overview, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/Commercial%20and%20Financial%20Overview.pdf>

[8] ニュージャージー州 ハドソン・バーゲン・ライトレール

事業分野	ライトレール
発注者	ニュージャージー州 ニュージャージー・トランジット (NJ Transit)
事業者	21 st センチュリー・レール・コーポレーション (21 st Century Rail Corporation) 以下3企業のコンソーシアム <ul style="list-style-type: none"> ● URS(米国) (旧 Washington Group International) ● 近畿車輛USA (Kinkisharyo Inc. (日本)) ● 伊藤忠レイルカー (Itochu Rail Car, Inc. (日本))
事業概要	ニュージャージー州ハドソン郡のハドソン川沿いを南北に走る、全長20.6マイル (33km)、総数24駅のライトレール公共交通システムのDBOM事業。事業者が新規システムの設計、建設、運営、保守を行い、発注者が建設費と運営費を支払う。
方式	DBOM
所有権	NJトランジット
事業期間	フェーズ1：1996年契約、2000年営業開始、02年全駅完成。 フェーズ2：02年から06年にかけて順次営業開始。 フェーズ3：11年完了 コンセッション期間：運営開始から15年(05年に5年間の延長契約済)
事業規模	23億ドル(フェーズ1、2、3)
資金構成	フェーズ1：10億ドル(民間0%、連邦61%、州39%) フェーズ2：12億ドル(民間0%、連邦41%、州59%) フェーズ3：1億ドル(比率不明)

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- NJ トランジット

B. 事業者

- 21st センチュリー・レール・コーポレーション（以下 3 企業のコンソーシアム）

- ▶ URS (70%)

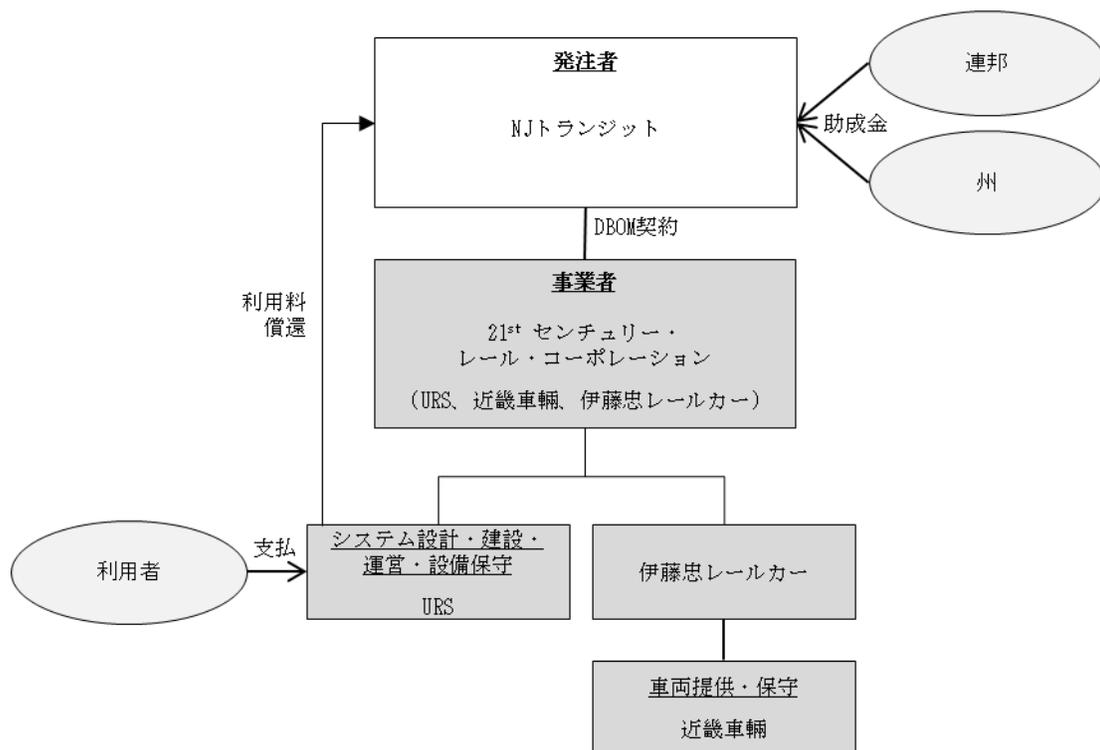
（契約時は Raytheon Engineers & Constructors、00 年に Washington Group International が買収、07 年に URS が買収）

- ▶ 近畿車輛 USA、伊藤忠レールカー（2 社あわせて 30%）

C. 事業構造

URS がシステムの設計、建設、運営、保守を行い、近畿車輛が車両の提供・保守を行う。当初、民間資金を投入することが予定されており、伊藤忠レールカーが資金調達を担当することになっていたが、公共資金で賄うことになった³²¹。

図 23. ハドソン・バーゲンプロジェクト事業構造



(出所) NJ トランジット資料等に基づき作成

³²¹ U.S. Department of Labor, Implementation of Project Labor Agreements in Federal Construction Projects An Evaluation, <http://www.dol.gov/asp/evaluation/reports/20110225.pdf>

D. 方式

- 対象施設・業務

- ▶ ハドソン川沿いを南北に走る、全長 20.6 マイル(33km)、総数 24 駅のライトレール公共交通システム的设计、建设、运营・保守。
- ▶ トーネルアベニュー(Tonnelle Avenue)駅からホーボーケン(Hoboken)駅(緑)、トーネルアベニュー駅からウエストサイドアベニュー(West Side Avenue)駅(オレンジ)、ホーボーケン駅から 8 ストリート駅(青)の 3 つの路線から構成される。
- ▶ 地図や時刻表の作成、顧客からの電話受付、施設内の広告・マーケティング、売店のライセンス供与は NJ トランジットが行う。
- ▶ 鉄道車両の提供 (総数 52 台³²²)
- ▶ パーク&ライドの运营・保守(5 駅で計 740 台分³²³)

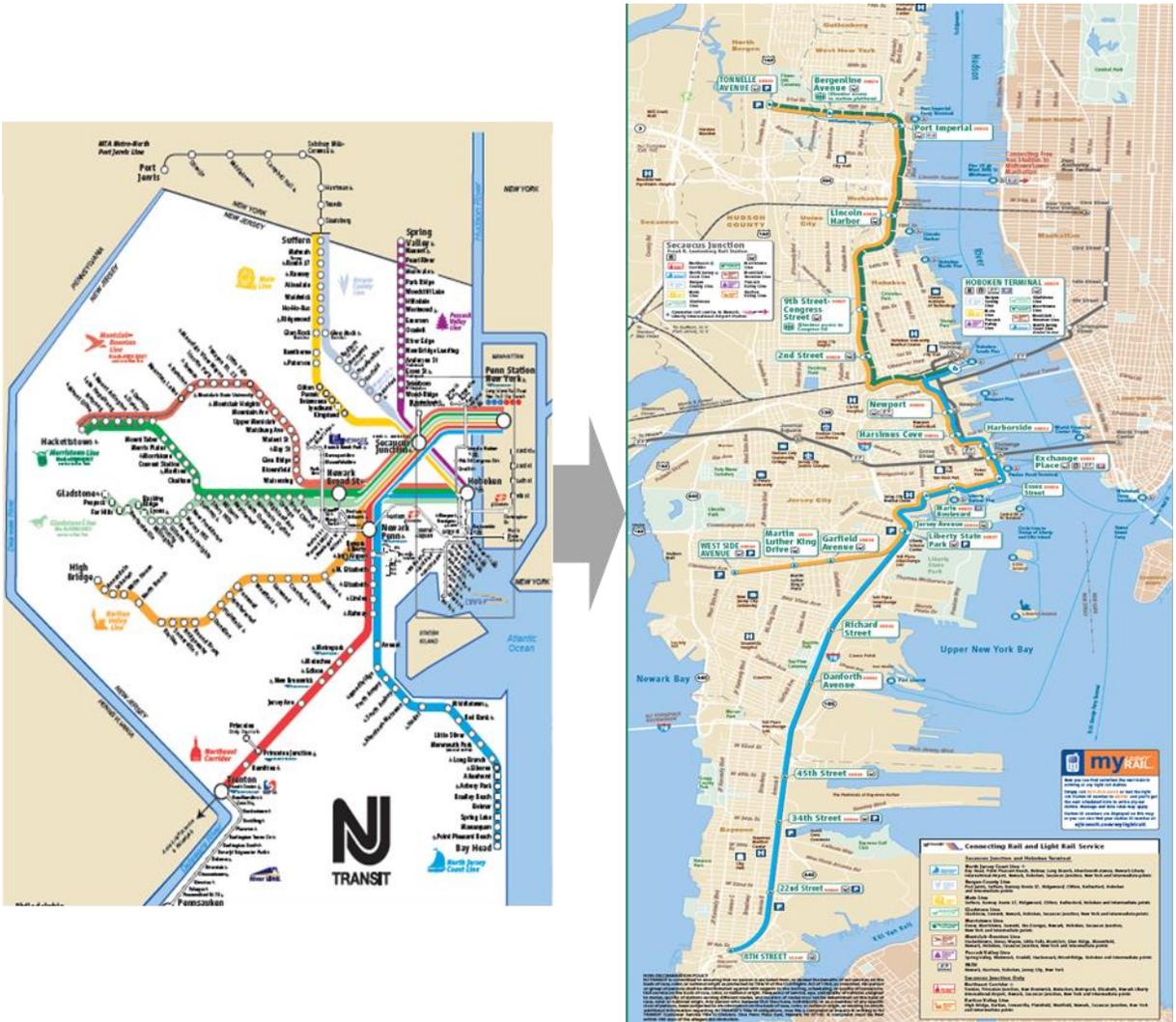


(出所) NJ トランジット 2014 年次報告書

³²² NJ Transit Facts At A Glance, <http://www.njtransit.com/pdf/FactsAtaGlance.pdf>

³²³ NJ Transit Annual Report 2005, http://www.njtransit.com/pdf/an_fi_annual_report_2005.pdf

図 24. NJ トランジット、ハドソン・バーゲン路線図



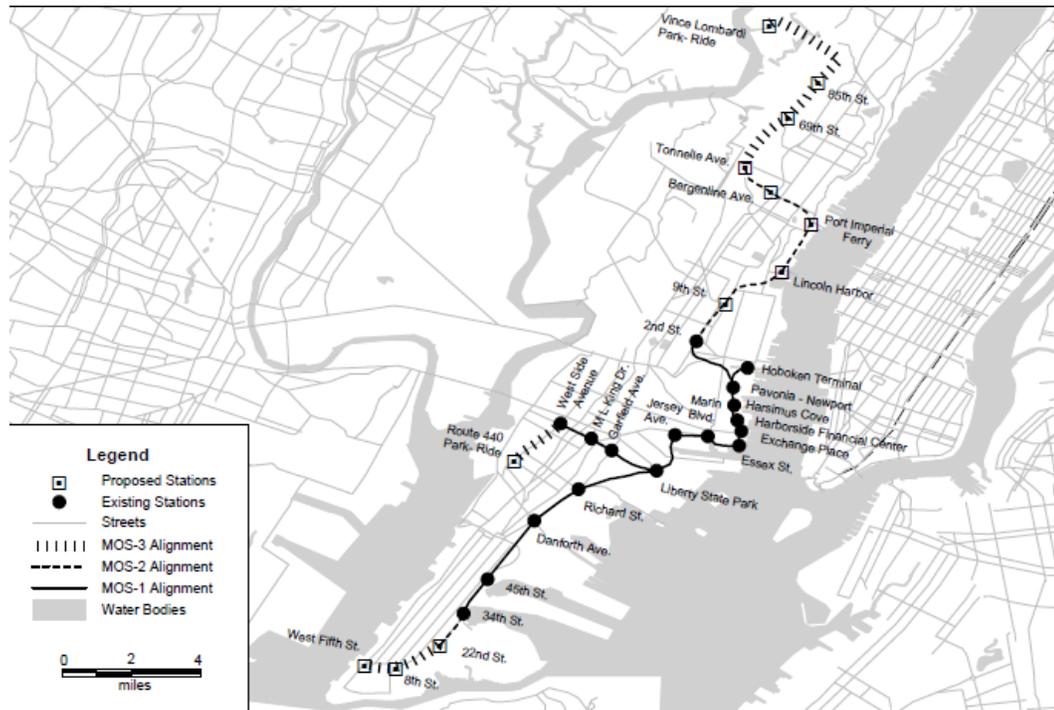
(出所)NJ トランジット

▶ 建設は3段階に分割。

- ▷ フェーズ1：事業費10億ドル、全長9.6マイル(15.4km)、16駅。
00年営業開始。02年全駅完成。
- ▷ フェーズ2：事業費12億ドル、全長6マイル(9.6km)、7駅。
02年から06年にかけて順次営業開始。
- ▷ フェーズ3：事業費1億ドル、全長1マイル(1.6km)、1駅。
11年完了。

*フェーズ3では、トーネルアベニュー駅以北(バーゲン郡)、ウエストサイド駅以西、22ストリート駅以南の計4.7マイル(7.6km)の建設が予定されていたが、実際には22ストリート駅以南のみが建設された。

図 25. プロジェクト概観



(出所)連邦交通管理局

● 所有権

- ▶ NJ トランジットが事業に関する全ての所有権を有する。

● 支払³²⁴

- ▶ NJ トランジットは 21st センチュリーに、フェーズ 1 の設計・建設費用として 7 億 2,400 万ドル、フェーズ 2 に 9 億 9,600 万ドルを一括で支払う。
 - *フェーズ 1 の費用には、設計・建設変更要求引当 500 万ドル、パーク&ライドの先行オープン用保守運営費引当 120 万ドル、車両費 1 億 700 万ドルを含む。
 - *フェーズ 2 の金額は、支払時の経済状況に応じて調整される。
- ▶ NJ トランジットは 21st センチュリーに、15 年間で総額 4 億 1,300 万ドル(1996 年時価格)の運営・保守費を毎月分割で支払う。
 - *賃金指数、生産者物価指数、電気代により毎年調整される。
 - *過去半年のサービス品質(遅延 5 分以内の定時運行)により、0~100%を乗じて毎月調整される。
 - *サービス品質目標値は 96%とする。
- ▶ 21st センチュリーは NJ トランジットに、徴収した利用料を償還する。

³²⁴ NJ Transit and 21st Century Rail Corporation, DBOM Contract Hudson Bergen Light Rail Transit Line

E. 資金構成

• フェーズ 1

調達総額 9 億 9,214 万ドル、連邦が 89%、州が 11%を調達³²⁵。

表 56. フェーズ 1 資金調達

財源	金額
連邦交通管理局助成金	6 億 409 万ドル
GAN(補助金引当債券)	2 億 8,165 万ドル
州交通信託基金(財源はガソリン税)	1 億 640 万ドル
合計	9 億 9,214 万ドル

(出所)連邦交通管理局資料を基に作成

• フェーズ 2

調達総額 12 億 1,540 万ドル、連邦が 53.8%、州が 46.2%を調達³²⁶。

表 57. フェーズ 2 資金調達

財源	金額
連邦交通管理局助成金	5 億ドル
GAN(補助金引当債券)	1 億 5,370 万ドル
州交通信託基金(財源はガソリン税)	5 億 3,040 万ドル
NY/NJ 港湾局、公共事業償還	3,130 万ドル
合計	12 億 1,540 万ドル

(出所)連邦交通管理局資料を基に作成

• フェーズ 3

連邦・州の助成金を受給しているが、詳細は不明である。連邦からは CMAQ(混雑緩和・大気質改善)による助成金を受給している³²⁷。

(2) 契約内容³²⁸

A. 利用料

- 利用料設定権限は NJ トランジットが保有する。

³²⁵ U.S. Department of Transportation, Federal Transit Administration, Northern New Jersey/Hudson-Bergen MOS-1, http://www.fta.dot.gov/12304_2893.html

³²⁶ U.S. Department of Transportation, Federal Transit Administration, Northern New Jersey/Hudson-Bergen LRT MOS-2, http://www.fta.dot.gov/12304_3063.html

³²⁷ NJTPA, Transportation Improvement Program Fiscal Years 2010 - 2013, [http://www.njtpa.org/getattachment/Archive/TIP-Archive/NJ-TRANSIT/TRANSIT-\(1\).pdf.aspx](http://www.njtpa.org/getattachment/Archive/TIP-Archive/NJ-TRANSIT/TRANSIT-(1).pdf.aspx)

³²⁸ 脚注 324 に同じ。

- ▶ 利用料徴収は「プルーフ・オブ・ペイメント (POP : 支払証明)」方式が採用される。POP 方式とは、駅に改札が設置されず、係員が車内を巡回して切符を確認する仕組みである。無効切符や不保持の場合、違反金が徴収される。
- ▶ 券売機の保守運営と徴収した利用料の管理は、21st センチュリーが行う。
- ▶ 切符査察官の採用・雇用・職業訓練は、NJ トランジットが行う。
- パーク&ライドの料金設定権限は、NJ トランジットが保有する。

B. 施設の商業利用

- 駅の商業利用と売店の設計には NJ トランジットの承認を要する。但し、駅の開発や売店の運営ライセンスを供与する権限は NJ トランジットが保有する。
- 車両、駅、案内路、施設内の広告は NJ トランジットが行う。21st センチュリーは NJ トランジットの広告業務を阻害しない。
- NJ トランジットは施設内の一時的な民間利用を認可できる。

C. 収入

- 利用料、駅の売店・電話、広告収入に関する権限は、全て NJ トランジットが保有する。

D. サービス水準の維持

- 21st センチュリーは、契約内の必須要件、政府の規則、政府の承認、その他、安全・環境基準に準拠する。
- 21st センチュリーは契約に基づき査察と検査を行い、NJ トランジットやその代理人がレビューや査察を行う。
- 定時運行率・車両稼働率目標は 96% とする。6 ヶ月のうち 3 ヶ月基準を満たさない場合、運営・設備等の検査を実行する。NJ トランジットも検査に参画する。改善されない場合、契約不履行となる。

E. 契約終了・満了・不履行

- 契約終了 9 ヶ月前までに、21st センチュリーは NJ トランジットの職員に、運営・保守業務引継ぎのための訓練を行う。
- 契約終了時、21st センチュリーは、運営開始時の要件と同等の状態を NJ トランジットに引き渡す。
- NJ トランジットは、その裁量により契約を終了できる。この場合、NJ トランジットは規定に基づいた補償を支払う。
- 21st センチュリーの契約不履行の場合、NJ トランジットは契約を解除できる。この場合、21st センチュリーは規定に基づいた補償を支払う。
- NJ トランジットが支払を怠った場合、21st センチュリーは業務を停止し、支払遅延分の利息を請求できる。
- NJ トランジットが予定日を 1 年過ぎても建設許可を発行しない場合、21st センチュリーは契約の一部を終了できる。

F. 労務

- 21st センチュリーは NJ トランジットに設計・建設業務における DBE 計画を提出し、毎期更新・状況報告する。

G. リスク分担

- NJ トランジットと 21st センチュリーのリスク分担は、以下の通り³²⁹。

表 58. リスク分担

リスク	NJ トランジット	21 st センチュリー
設計・建設		○
運営・保守		○
収入	○	
資金調達	○	
用地取得	○	
電気ガス等公共施設	○	○
認可	○	
費用	○	
広告・マーケティング	○	
セキュリティ		○
不可抗力	○	

(出所)プロジェクト契約書等を基に作成

(3) 調達手続³³⁰

A. 年表

- 88 年、NJ トランジットが地域の交通需要を調査。ハドソン郡とバーゲン郡を結ぶライトレールの導入が地域発展に最適と結論。
- 94 年、通常の入札から、DBFO か DBO に変更することを決定。プロジェクト管理にブーズアレン・ハミルトン(Booz-Allen & Hamilton)を雇用。
- 95 年 6 月、RFQ 発行。
- 95 年 8 月、下記 5 つのコンソーシアムが応募。

³²⁹ 脚注 324 に同じ。

³³⁰ Miller, John B., Case Studies in Infrastructure Delivery, Series: Infrastructure Systems: Delivery and Finance, Vol. 102, Springer Science+Business Media New York, 2001

表 59. 応募したコンソーシアム

コンソーシアム	参画企業
ガーデンステート・ トランジットグループ (Garden State Transit Group)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Flour Daniel, Inc. ・ Siemens Transportation System ・ Daniel, Mann, Johnson, & Mendenhall, Inc. ・ Hill International, Inc. ・ Herzog Transit Services, Inc
ウォーターフロント・ トランジット・コンソーシアム (Waterfront Transit Consortium)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Bombardier Transit Corporation ・ Perini Corporation/Slattery Associates, J.V. ・ STV Construction Services ・ Alternate Concepts, Inc.
NJ トランスリンク (NJ Translink)	<ul style="list-style-type: none"> ・ ABB Traction, Inc. ・ Bechtel Corporation ・ New York Waterways
21 st センチュリー・レール・ コーポレーション (21st Century Rail Corporation) (この時点では RIK Consortium と呼 称)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Raytheon Infrastructure Services, Inc. ・ Kinkisharyo (USA) Inc. ・ Itochu Rail Car Incorporated
ゲートウェイ・トランジット・ アソシエーツ (Gateway Transit Associates)	<ul style="list-style-type: none"> ・ AEG Transportation Systems ・ Yonkers Contracting/Granite Construction ・ ICF Kaiser ・ DeLeuw Cather ・ Academy Bus Tours

(出所) Miller, John B

- 95 年 11 月、5 社に対し、RFP 発行。
 - * ABB Traction, Inc と AEG Transportation Systems が合併したため、ゲートウェイ・トランジ
ット・アソシエーツが脱退。
 - * RFP では事業者による資金調達が求められていたが、最終的には公共資金で賄うことになり、
DBOM 事業となった³³¹。
- 96 年 2 月、4 社が提案提出。
 - * 15 年間の保守運営は負担が大きいとして、ウォーターフロント・トランジット・コンソーシアム
が脱退。
- 96 年 5 月、3 社が最終提案提出。

³³¹ Frank Russo Consulting, LLC, NCPPP Workshop, Hudson Bergen Light Rail System
http://www.fta.dot.gov/documents/russo_at1090326.pdf

*NJ トランスリンクの提案は、RFP において必須とされた 6 年以上の保守運営への提案がなかったため、審査対象外とされた。

- 96 年、21st センチュリー・レール・コーポレーションが、提案価格で大きな差をつけ選定された。

表 60. 審査結果

	技術点	財務点	総合点
ガーデンステート・トランジットグループ	1,440	1,474	2,914
21 st センチュリー・レール・コーポレーション	1,411	2,160	3,571

(出所) Miller, John B

*ガーデンステート・トランジットグループによる設計、建設、15 年間の運営・保守提案額は 18 億ドル、21st センチュリー・レール・コーポレーションによる提案額は 12 億 6,000 万ドル。

*21st センチュリー・レール・コーポレーションの提案価格

- ▶ 40 か月間の交通システムの設計・建設：7 億 2,400 万ドル
- ▶ 15 年間の運営・維持：4 億 3,500 万ドル
- ▶ ニューアーク市地下鉄延伸の建設、車両：1 億ドル

- 96 年 9 月、契約締結。
- 05 年、5 年間の延長契約を締結³³²。

B. 審査基準

- 財務面(60%)と技術面(40%)による評価。
- 財務面、技術面共に相対評価が行われる。まず素点が算出され、最高得点者の点数を 100 ポイントとし、他の候補者の得点をそれに合わせて配分する。
- 技術面の評価項目は、資格・業務アプローチ、保守運営、車両・サブシステム、インフラ、州への便益の 5 つが設定されたが、点数配分は提案者に非公開とされた。

(4) 運営状況

A. 運賃・旅客数³³³

- 運賃
 - ▶ 通常固定運賃：2.1 ドル(高齢者、障害者、学生、子供：1.05 ドル)

³³² NJ Transit, New Contract For Hudson-Bergen Light Rail Yields Savings For NJ Transit, http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=PressReleaseTo&PRESS_RELEASE_ID=1993

³³³ NJ Transit Annual Report 2014, http://www.njtransit.com/pdf/NJTRANSIT_2014_Annual_Report_Final.pdf

- ▶ 月間パス：64 ドル

● 旅客数

プロジェクトの全線開通後、12年にニューヨークやニュージャージーを直撃した大型台風サンディによる運行停止の影響で13年に旅客数が大きく減少したが、14年には回復している。

- ▶ 2014年度：1,380万人
- ▶ 2013年度：1,290万人
- ▶ 2012年度：1,330万人

B. 運賃収入³³⁴

NJ トランジットは、ハドソン・バーゲン線以外に2路線のライトレールを運営している。ハドソン・バーゲン線のみ運賃収入は公表されていないが、別の2路線を含むライトレール全体の運賃収入は、12年以降2年連続減少している。13年には大型台風サンディの影響があったが、14年の減少理由は不明である。14年に運賃収入が減少したにも関わらず旅客数が増えている理由は、通常料金より安い高齢者や障害者の利用が増加したためとされている。

表 61. NJ トランジット運賃収入（単位 100 万ドル）

	2012 年度	2013 年度	2014 年度
鉄道	504.0	491.4	520.7
バス	357.8	361.6	363.8
ライトレール	23.0	21.9	21.7
合計	906.2	874.9	884.8

(注)別の2路線(ニューアーク線、リバー線)を含む
(出所) NJ トランジット 2014 年次報告書を基に作成

ハドソン・バーゲン線では、POP 方式の料金徴収方法を採用し、100 ドルの違反金を設定しているが、実際には係員が巡回に来ないことが頻繁にあり、無賃乗車が横行しているようである³³⁵。

NJ トランジットの経営は、連邦・州の補助金に大きく依存している。14年の営業収入(運賃と駅構内テナントからの家賃収入等)は9億8,678万ドル、営業支出は20億9,869万ドル、営業外収入(連邦・州の補助金等)が10億8,643万ドルと、大きな営業損失を補助金等で補填することで経営が成り立っている。業績目標として助成金依存の削減を掲げているが、運賃収入利用率(Farebox Recovery Rate、費用中の運賃比率)は12年の47.27%から13年44.90%と減少している³³⁶。

³³⁴ 同上。

³³⁵ Tom Davis, Hudson-Bergen Light Rail loses millions each year, Northjersey.Com, <http://www.northjersey.com/news/udson-bergen-light-rail-loses-millions-each-year-1.948319>

³³⁶ NJ Transit, http://www.njtransit.com/var/var_servlet.srv?hdnPageAction=ScoreCardFPTo

表 62. NJ トランジット 2014 年度損益計算書

	YEARS ENDED JUNE 30,	
	2014	2013
Operating Revenues		
Passenger fares	\$909,301	\$877,671
Other, net	77,481	68,342
Total Operating Revenues	986,782	946,013
Operating Expenses		
Labor	645,206	602,870
Fringe benefits	557,795	511,439
Parts, materials and supplies	179,355	158,825
Services	136,947	121,417
Claims and insurance	77,406	47,275
Fuel and propulsion	158,117	151,253
Trackage, tolls and fees	57,639	56,263
Utilities	43,949	41,066
Purchased transportation	218,701	204,369
Other	23,575	28,059
Total Operating Expenses, Before Depreciation	2,098,690	1,922,836
Loss Before Depreciation and Other Expenses	(1,111,908)	(976,823)
Superstorm Sandy expenses (net of recoveries of \$50 million)	(17,674)	(95,305)
Depreciation	(517,657)	(501,723)
Operating Loss	(1,647,239)	(1,573,851)
Non-Operating Revenues (Expenses)		
State appropriation	58,373	68,173
Federal, state and local reimbursements	1,091,527	1,112,551
Investment income	3,778	2,174
Other non-operating revenues	7,455	7,223
Interest expense	(74,702)	(85,098)
Total Non-Operating Revenues (Expenses)	1,086,431	1,105,023
Loss Before Capital Contributions	(560,808)	(468,828)
Capital contributions, net	513,694	597,907
Change in Net Position	(47,114)	129,079
Total Net Position, Beginning	5,449,460	5,320,381
Total Net Position, Ending	\$5,402,346	\$5,449,460

(出所)NJ トランジット 2014 年次報告書

C. 運行精度

ハドソン・バーゲン線の定時運行率は、11年の全線開通から毎年98%以上を維持しており³³⁷、他のライトレール路線や鉄道路線よりも常に高い精度を保っている。

³³⁷ NJ Transit, Annual Report 2011-2014, http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=CorpInfoTo

D. 契約更新

14年7月、NJトランジットは、21stセンチュリー・レール・コーポレーションとの契約更新を発表した。契約額は5,400万ドル、ハドソン・バーゲン線に25車両、ニューアーク線に10車両を新たに納入する。これにより50%の混雑緩和が期待される³³⁸。

³³⁸ NJ Transit, Press Release, CHRISTIE ADMINISTRATION TO EXPAND CAPACITY ON HUDSON-BERGEN AND NEWARK LIGHT RAIL LINES, July 9, 2014, http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=PressReleaseTo&PRESS_RELEASE_ID=2932

参考資料

第二章 主要州におけるPPP法規制と運用状況

- Public Policy Considerations in Public-Private Partnership (PPP) Arrangements, United States Department of Transportation Federal Highway Administration January 2009, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/2009_public_policy_considerations_ppp_arrangements.pdf
- Zhirong (Jerry) Zhao, Advancing Public Interest in Public-Private Partnership of State Highway Development, February 2011, Minnesota Department of Transportation, Research Services Section, http://www.pwfinance.net/document/research_reports/Research%20Misc%20Advancing.pdf
- Jaime Rall, James B. Reed, Nicholas J. Farber, Public-Private Partnerships for Transportation A Toolkit for Legislators, The National Conference of State Legislatures, October 2010, <http://www.ncsl.org/documents/transportation/PPPTOOLKIT.pdf>
- Hiroyuki Iseki, Jeanette Eckert, Kansai Uchida, Ryan Dunn, Brian D. Taylor, Task B-2: Status of Legislative Settings to Facilitate Public Private Partnerships in the U.S., UCB-ITS-PRR-2009-32, California PATH Research Report, <http://its.berkeley.edu/publications/UCB/2009/PRR/UCB-ITS-PRR-2009-32.pdf>
- Federal Highway Administration, User Guidebook on Implementing PublicPrivate Partnerships for Transportation Infrastructure Projects in the United States, Final Report Work Order 05-002, Office of Policy and Governmental Affairs, July 7, 2007, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/ppp_user_guidebook_final_7-7-07.pdf

[1] バージニア州

- Code of Virginia Title 33.2 Chapter 18 <https://leg1.state.va.us/cgi-bin/legp504.exe?000+cod+TOC3302000001800000000000>
- Code of Virginia Title 56 Chapter 22.1 <https://leg1.state.va.us/cgi-bin/legp504.exe?000+cod+TOC5600000002200001000000>
- The Commonwealth of Virginia, Public-Private Transportation Act of 1995 (as Amended) Implementation Manual and Guidelines, http://www.virginiadot.org/office_of_transportation_public-private_partnerships/resources/UPDATED_PPTA_Implementation_Manual_11-07-14_FOR_POSTING_TO_WEBSITE_-_changes_accepted.pdf
- Public-Private Education Facilities and Infrastructure Act of 2002, as Amended Commonwealth of Virginia Guidelines and Procedures, <http://dgs.virginia.gov/LinkClick.aspx?fileticket=H9WdcbwMscY%3d&tabid=62>

[2] フロリダ州

- Florida Statutes Title 26 334.30 http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=030-0399/0334/Sections/0334.30.html

- Florida Statutes Title 11, 153.90-94
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&URL=0100-0199/0153/0153PartIIIContentsIndex.html&StatuteYear=2014&Title=-%3E2014-%3EChapter%20153-%3EPart%20III
- Florida Statutes Title 30, 420.5095
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0400-0499/0420/Sections/0420.5095.html
- Florida Statutes Title 19, 287.05712,
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0200-0299/0287/Sections/0287.05712.html
- Florida Statutes Title 26, 337.251
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0337/Sections/0337.251.html
- Florida Statutes Title 26, 338.22
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0338/Sections/0338.22.html
- Florida Statutes Title 26, 343.875
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0343/Sections/0343.875.html
- Florida Statutes Title 26, 348.0004
http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0348/Sections/0348.0004.html
- Florida Legislative Service Bureau, 1991 Florida Summaries of General Legislation,
<http://www.law.fsu.edu/library/collection/FlSumGenLeg/FlSumGenLeg1991.pdf>
- 2007 Legislature CS/CS/HB 985, Florida House of Representatives,
<http://www.myfloridahouse.gov/Sections/Documents/loaddoc.aspx?FileName=h0985er.docx&DocumentType=Bill&BillNumber=0985&Session=2007>
- Partnership for Public Facilities and Infrastructure Act Guidelines Task Force Final Report and Recommendations,
http://www.dms.myflorida.com/content/download/104626/592850/Final_Report_and_Recommendations_Partnership_for_Public_Facilities_and_Infrastructure_Act_Guidelines_Task_Force.pdf
- Committee on Community Affairs, CS/CS/HB 85 – Public-Private Partnerships, The Florida Senate 2013 Summary of Legislation Passed,
http://www.flsenate.gov/PublishedContent/Session/2013/BillSummary/Community_CA0085ca_0085.pdf

[3] テキサス州

- Texas Government Code Title 3, 325.001
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/GV/htm/GV.325.htm>
- Texas Transportation Code Title 6, 223
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.223.htm#223.201>
- Texas Government Code Title 10, 2267
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/GV/htm/GV.2267.htm>

- Texas Transportation Code Title 6, 222
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.222.htm#222.001>
- Texas Transportation Code Title 6, 228
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.228.htm>
- Texas Transportation Code Title 6, 366
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.366.htm#366.401>
- Texas Transportation Code Title 6, 370
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.370.htm#370.305>
- Texas Transportation Code Title 6, 371
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.371.htm>
- Texas Transportation Code Title 5, 91.054
<http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.91.htm#91.054>
- 78th Legislature-Regular Session, Chapter 1325, H.B. No. 3588,
http://www.lrl.state.tx.us/scanned/sessionLaws/78-0/HB_3588_CH_1325.pdf
- 79th Legislature-Regular Session, Chapter 264 S.B. No. 792,
http://www.lrl.state.tx.us/scanned/sessionLaws/80-0/SB_792_CH_264.pdf
- 80th Legislature, S.B. 792,
<http://www.legis.state.tx.us/tlodocs/811/analysis/html/SB00003I.htm>
- 83 Legislature-Regular Session S.B. No. 211,
<http://www.legis.state.tx.us/tlodocs/83R/billtext/html/SB00211F.htm>
- 83 Legislature-Regular Session H.B. No. 3436,
<http://www.legis.state.tx.us/tlodocs/83R/billtext/html/HB03436F.HTM>
- Texas Department of Transportation, 2015 Educational Series Comprehensive Development Agreements, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/sla/education_series/cda.pdf
- The Texas Facilities Commission, Public-Private Partnership Guidelines,
<http://www.tfc.state.tx.us/divisions/facilities/prog/planning/P3-Guidelines20121025.pdf>
- Sunset Advisory Commission, Final Report with Legislative Action Texas Facilities Commission, July 2013,
<https://www.sunset.texas.gov/public/uploads/files/reports/Facilities%20Commission%20Staff%20Report%202013%2083rd%20Leg.pdf>
- Texas A&M Transportation Institute PRC 14-15-F June 2014, Public-Private Investment Models for Roadway Infrastructure Final Report,
<http://d2dtl5nnpfr0r.cloudfront.net/tti.tamu.edu/documents/PRC-14-15-F.pdf>

[4] カリフォルニア州

- California Code, SHC 143, 2014,
http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=SHC§ionNum=143
- California Code, PUC 185036, 2014,
http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=PUC§ionNum=185036

- California Code, GOV 70391.5, 2014, http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=GOV§ionNum=70391.5
- California Code, GOV 5956, 2014, http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=GOV§ionNum=5956
- California Code, PUC 185044 http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=PUC§ionNum=185044
- California Code, GOV 70371.5 http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=GOV§ionNum=70371.5
- SBX2 4, 2009, http://www.leginfo.ca.gov/pub/09-10/bill/sen/sb_0001-0050/sbx2_4_bill_20090220_chaptered.html
- Assembly Bill No. 680, 1989, <http://www.dot.ca.gov/hq/paffairs/about/toll/ab680.htm>
- Assembly Bill No. 1467, 2006, http://www.dot.ca.gov/hq/innovfinance/public-private-partnerships/ab_1467_bill_20060519_chaptered.pdf
- California Department of Transportation, P3 Guide, http://www.dot.ca.gov/p3/documents//p3_guide.pdf
- California High-Speed Rail Authority, Draft 2014 Business Plan, http://www.hsr.ca.gov/docs/about/business_plans/FINAL_Draft_2014_Business_Plan.pdf
- Legislative Analyst's Office, Maximizing State Benefits From Public-Private Partnerships, http://www.lao.ca.gov/reports/2012/trns/partnerships/P3_110712.pdf
- Judicial Council of California, California Courts Review 2007 Legislative Summary, <http://www.courts.ca.gov/documents/2007legsummaryoga.pdf>
- Judicial Council of California, California Trial Court Facilities Standards 2011, <http://www.courts.ca.gov/documents/ctcfs2011.pdf>
- California Business, Transportation & Housing Agency, Public Infrastructure Advisory Commission Proposed Work Plan for 2011, http://www.calsta.ca.gov/res/docs/pdfs/PIAC_Proposed_Workplan_2011.pdf
- Dr. Genevieve Giuliano, Dr. Lisa Schweitzer, Kevin Holliday, Theodore Minch, Public Private Partnerships in California. Final Report #2 and #3. METRANS Transportation Center, http://www.metrans.org/sites/default/files/research-project/PublicPvtPart-CA_07102012.pdf
- William T. Eliopoulos, Kaveh Badieli and Allison G. Marrazzo, A New Tool For California's Infrastructure Needs, California Real Property Journal Volume 31 Number 1, <http://www.rutan.com/files/Publication/23a59c65-213a-4e76-b8f0-9d7a0189a8ba/Presentation/PublicationAttachment/ea7b0077-e9ba-47af-997b-9ed0290a4b76/eliopoulosbadiemarrazzocalrealprop.pdf>
- B. Scott Douglass and Jeffrey A. Sykes, Public-Private Partnerships in California, Public Law Journal Vol. 36, No. 3 Summer 2013 http://meyersnave.com/sites/default/files/public-law-journal_vol-36-No-3_summer-20131.pdf

[5] コロラド州

- Colorado Revised Statutes, 43-1-12 <http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-1-1201>

- Colorado Revised Statutes, 32-9-128.5
<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+32-9-128.5>
- Colorado Revised Statutes, 43-4-8
<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-4-801>
- Colorado Revised Statutes, 43-2-219
<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-2-219>
- Colorado Revised Statutes, 43-2
<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-3-201>
- Colorado Revised Statutes, 43-3
<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-3-301>
- Colorado Revised Statutes, 43-4
<http://www.lexisnexis.com/hottopics/colorado?app=00075&view=full&interface=1&docinfo=off&searchtype=get&search=C.R.S.+43-3-401>
- Session Laws of Colorado 1996 Second Regular Session, 60th General Assembly, CHAPTER 114,
http://tornado.state.co.us/gov_dir/leg_dir/olls/sl1996/sl_114.htm
- Transportation Commission of Colorado, Public Private Partnerships Guidelines,
<https://www.codot.gov/business/procurement-and-contract-services/procedures-for-public-private-initiatives/Public%20Private%20Partnership%20Guidelines.pdf>
- Colorado High Performance Transportation Enterprise Project Proposal Guidelines,
<https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte/procurement/HPTE%20-%20Procurement%20Guidelines%20v.2.pdf>
- HPTE, Transparency Policy, <https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte/about-us/rules-policy/hpte-transparency-policy.pdf>
- HPTE, Fiscal Year 2014 Annual Report, <https://www.codot.gov/library/AnnualReports/2014-high-performance-transportation-enterprise-annual-report>

[6] インディアナ州

- Indiana Code, 5-23 <http://iga.in.gov/legislative/laws/2014/ic/titles/005/articles/023/>
- Indiana Code, 8-15.5 <https://iga.in.gov/legislative/laws/2014/ic/titles/008/articles/15.5/>
- Indiana Code, 8-15.7 <https://iga.in.gov/legislative/laws/2014/ic/titles/008/articles/15.7/>
- Senate Bill No. 473, 2011, <http://www.in.gov/legislative/bills/2011/SB/SB0473.1.html>
- House Bill No.1008, 2006, <http://www.in.gov/legislative/bills/2006/HE/HE1008.1.html>
- Indiana Department of Transportation, Public-Private Partnership (“P3”) Program Implementation Guidelines, http://www.in.gov/indot/files/P3_Implementation_Guidelines.pdf

[7] ノースカロライナ州

- North Carolina Code, 136-18
http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_136/GS_136-18.html
- North Carolina Code, 136-89.180
http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_136/GS_136-89.180.html
- North Carolina Code, 115C-531
http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_115C/GS_115C-531.html
- North Carolina Code, 143-128.1C
http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_143/GS_143-128.1C.html
- North Carolina Code, 136-28.6A
http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_136/GS_136-28.6A.html
- Session Law 2013-183 House Bill 817,
<http://www.ncleg.net/Sessions/2013/Bills/House/PDF/H817v10.pdf>
- Session Law 2013-401, House Bill 857
<http://www.ncleg.net/Sessions/2013/Bills/House/PDF/H857v8.pdf>
- Session Law 2012-184 House Bill 1077,
<http://www.ncleg.net/Sessions/2011/Bills/House/PDF/H1077v6.pdf>
- Public Private Partnerships Policy & Procedures, North Carolina Department of Transportation,
<https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Resources/02.%20Public%20Private%20Partnership%20Policy%20Adopted%2001-09-14.pdf>
- North Carolina Turnpike Authority NCTA Policy on PPP's,
http://www.ncdot.gov/turnpike/download/ppp_policy.pdf
- NC Department of Transportation, 2014 annual report Performance,
http://www.ncdot.gov/download/performance/2014_Annual_Report_web_viewing.pdf
- A Case for Moving State Economic Development Functions to a Public-Private Partnership, Governor-Elect Pat McCrory Transition Team, December 2012,
<http://www.ncleg.net/documentsites/committees/house2013-16/5-29-13%20Meeting/Commerce%20White%20Paper.pdf>

[8] ニュージャージー州

- New Jersey Code, 18A:64-85 http://lis.njleg.state.nj.us/cgi-bin/om_isapi.dll?clientID=173327&Depth=2&depth=2&expandheadings=on&headingswithhits=on&hitsperheading=on&infobase=statutes.nfo&record={8B62}&softpage=Doc_Frame_PG42
- New Jersey Code, 27:25-5 http://lis.njleg.state.nj.us/cgi-bin/om_isapi.dll?clientID=173353&Depth=2&depth=2&expandheadings=on&headingswithhits=on&hitsperheading=on&infobase=statutes.nfo&record={BC72}&softpage=Doc_Frame_PG42

- By-Laws Of The Port Authority Of New York And New Jersey, Corrected to September 20, 2012, <http://www.panynj.gov/corporate-information/pdf/by-laws-pa.pdf>
- Office of the State Comptroller, Private Financing of Public Infrastructure: Risks and Options for New York State, http://www.osc.state.ny.us/reports/infrastructure/p3_report_2013.pdf
- New Jersey Economic Stimulus Act Of 2009, Higher Education Institution, Public-Private Partnerships, Program Guidelines, http://www.njeda.com/web/pdf/heppp_program_guidelines.pdf
- The Port Authority of NY & NJ, A Guide to Procurement at The Port Authority of NY & NJ, <http://www.panynj.gov/business-opportunities/pdf/guide-to-procurement.pdf>

第三章 外資企業が参画したPPPプロジェクト事例

- Federal Highway Administration, Model Public-Private Partnerships Core Toll Concessions Contract Guide, September 2014, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/p3/model_p3_core_toll_concessions.pdf
- Federal Highway Administration, Project Profiles, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/project_profiles/

[1] バージニア州

- Virginia Department of Transportation, Amended and restated comprehensive agreement to Develop And Operate The Route 895 Connector, <http://virginiadot.org/business/resources/Amended%20and%20Restated%20Comprehensive%20Agreement.pdf>
- Virginia Department of Transportation, Asset purchase agreement, Transurban (895) LLC, Pocahontas Parkway Association, <http://virginiadot.org/business/resources/Asset%20Purchase%20Agreement.pdf>
- Pocahontas 895, <https://www.pocahontas895.com/>
- Virginia Department of Transportation, SEP-15 Application, Pocahontas Parkway (Route 895), http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/sep15_pocahontas_application.pdf
- National Council for Public Private Partnerships, Pocahontas Parkway, <http://www.ncppp.org/resources/case-studies/transportation-infrastructure/pocahontas-parkway/>
- Transurban, Annual Report 2006-2014, http://www.transurban.com/annual_reports.htm
- Transurban (895) LLC, Request For Proposals A Design-Build Project Richmond Airport Connector Road between Charles City Road at Richmond International Airport and Pocahontas Parkway, June 1, 2008, http://www.pocahontas895.com/assets/misc/development/2008-06-01ACR_RFP.pdf
- Deborah Brown, Virginia Department of Transportation, Update on Virginia's PPP Program, http://www.iirusa.com/upload/wysiwyg/U2039/IIR_U2039_Brown.pdf

[2] フロリダ州

- Florida Department of Transportation, Port Miami Tunnel Access and Improvement Project Concession Agreement

- Office Of Inspector General Florida Department Of Transportation, Port of Miami Tunnel Advisory Report, http://www.dot.state.fl.us/inspectorgeneral/Reports/13C-2002_Final%20Report.pdf
- Florida Department of Transportation, Project Information Memo, <http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/news-clips/06-0216-PIM-Final.pdf>
- Florida Department of Transportation, Project Information Memo Supplement, <http://www.portofmiamitunnel.com/system/js/back/ckfinder/userfiles/files/news-clips/PIM-SUPPLEMENT-031706.pdf>
- Port of Miami Tunnel, <http://www.portofmiamitunnel.com/>
- Federal Highway Administration, Project Profiles, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/fl_port_miami_tunnel.aspx
- Public Works Financing, Port of Miami Tunnel Availability Pay, New Ground for PPPs, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/9%20port%20miami.pdf
- Florida Department of Transportation, Port of Miami Tunnel Project, <http://construction.transportation.org/Documents/Meetings/Miami%20Tunnel-Sadler-RS.pdf>
- Miami-Dade County, PortMiami 2035 Master Plan, <http://www.miamidade.gov/portmiami/library/2035-master-plan/complete-master-plan.pdf>

[3] テキサス州

- Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Comprehensive Development Agreement, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/concession/concession_cda.pdf
- Texas Department of Transportation, Terms and Conditions For Technical Support Services, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/segments_2_4/exhibit_h.pdf
- Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Segments 3a And 3b Facility Agreement, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/segments_3a_3b/executed/fa.pdf
- North Texas Tollway Authority, Tolling Services Agreement. Segments 3a And 3b. Of North Tarrant Express Project, <https://www.ntta.org/newsresources/Documents/TSA/NTE%20Tolling%20Services%20Agreement,%20Seg%203A,%203B.pdf>
- Texas Department of Transportation, Conceptual Development Plan, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/cda/segments_2_4/exhibit_b.pdf
- NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, Project Financial Plan 2013 , http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/project_delivery/north_tarrant_express_segments_3_pfp_2013.pdf
- Texas Department of Transportation, Request for Proposals, <http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/tta/nte/%28%29%20instruction%20to%20proposers/nte%20itp.pdf>
- Texas Department of Transportation, North Tarrant Express, <http://www.txdot.gov/government/partnerships/current-cda/north-tarrant-express.html>

- Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Information, <http://www.txdot.gov/inside-tpdot/projects/studies/fort-worth/north-tarrant-express/tarrant-express.html>
- Texas Department of Transportation, North Tarrant Express Project Tracker, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/tpdot-info/ftw/nte_tracker.pdf
- Texas Department of Transportation, Interstate 35w Project Tracker, http://ftp.dot.state.tx.us/pub/tpdot-info/ftw/nte/35w_tracker.pdf
- NTE Mobility Partners, <http://www.northtarrantexpress.com/>

[4] カリフォルニア州

- Rialto Water Services, Lp, Rialto Utility Authority, and City Of Rialto, Concession Agreement, [http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Rialto_Concession_Agreement_\(March_21\).pdf](http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Rialto_Concession_Agreement_(March_21).pdf)
- City of Rialto, Contract Administration Memorandum NO. 3 Regarding Concession Agreement, http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Executed_Contract_Administration_Memorandum_No._3_11.29.2012.pdf
- City Of Rialto, Regular Meeting Utilities Commission Agenda, http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Utilities_Agenda_Packet_-_2-17-15.pdf
- Rialto Water Services, LLC, Launch Release, December 1, 2012, <http://rialtowaterservices.com/launch-release-%E2%80%A2-december-2012/>
- National Conference for Public-Private Partnerships, A Tale of Two Cities: The Rialto and Allentown Water / Wastewater System Transactions, <http://www.ncppp.org/wp-content/uploads/2014/07/Rialto-and-Allentownl.pptx>
- Neil V. Callahan (city financial advisor), Public Works Financing, Three Water P3s Reach Financial Close in December, 2012, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/-5%20Water%20Bayonne.pdf
- City of Rialto, Regular Meeting Agenda, http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Regular_Meeting_Agenda_-_8-28-12.pdf
- City of Rialto, Agenda Report For the City Council/RUA Meeting of March 27, 2012, [http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Agenda_item_tab_2\(4\).pdf](http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Agenda_item_tab_2(4).pdf)
- City of Rialto, Rialto Water & Wastewater Master Plans and Asset Management Rialto City Council Meeting May 28, 2013, [http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Master_Plan_Presentation\(1\).pdf](http://www.rialtoca.gov/documents/downloads/Master_Plan_Presentation(1).pdf)

[5] コロラド州

- Regional Transportation District And Denver Transit Partners, LLC, Concession And Lease Agreement, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Concession_Agreement.pdf
- Regional Transportation District, Concession And Lease Agreement Attachment 8, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Attachment_8_-_EXECUTION.pdf
- Regional Transportation District, Concession And Lease Agreement Attachment 11, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Attachment_11_-_EXECUTION.pdf

- Regional Transportation District, Amendment No. I To The Concession And Lease Agreement, <http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Amendment1.pdf>
- Regional Transportation District And Denver Transit Partners, Llc, Concession And Lease Agreement Attachment 10, O&M Specifications http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Attachment_10_-_EXECUTION.pdf
- Regional Transportation District, Eagle P3 Project, http://www.rtd-fastracks.com/main_126
- Regional Transportation District, Eagle P3 Project, Procurement Lessons Learned, http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/ep3/Eagle_P3_Procurement_Lessons_Learned_Report.pdf
- Federal Highway Administration, Project Profiles, http://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/co_eagle_project.aspx
- Public Works Financing, Denver Eagle P3 Financed, First U.S. Rail PPP, September 2010, http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/7%20denver%20eagle.pdf

[6] インディアナ州

- Indiana Finance Authority, Final RFP Public-Private Agreement The East End Crossing, http://www.in.gov/ifa/files/120731_Final_RFP_IFA_East_End_Crossing_-_Ohio_River_Bridges_-_Public_Private_Agreement.pdf
- Indiana Finance Authority, Final RFP Public-Private Agreement The East End Crossing Exhibits 2-24, http://www.in.gov/ifa/files/120731_Final_RFP_IFA_East_End_Crossing_-_Ohio_River_Bridges_-_Public_Private_Agreement_-_Exhibits_2_to_24_.pdf
- Bi-State Development Agreement Concerning The Louisville Southern Indiana Ohio River Bridges Project, <http://kyinbridges.com/wp-content/uploads/2012-10-16-LSIORB-final-Development-Agreement.pdf>
- Louisville - Southern Indiana Ohio River Bridges Project Financial Plan - 2014 Annual Update, <http://kyinbridges.com/wp-content/uploads/Financial-Plan-Update-Sept-2014.pdf>
- Louisville-Southern Indiana Ohio River Bridges Project, Project Management Plan 2014 Update September 30, 2014, <http://kyinbridges.com/wp-content/uploads/2014-11-21-Approved-PMP.pdf>
- Indiana Finance Authority, Request For Qualifications To Design, Build, Finance, Operate And Maintain The East End Crossing (Louisville-Southern Indiana Ohio River Bridges Project), http://www.in.gov/ifa/files/ORB_East_End_Crossing_RFQ.pdf
- Ohio River Bridges Project, <http://eastendcrossing.com/>
- The Walsh Group Presentation, East End Crossing, http://www.transportation.northwestern.edu/docs/2013/2013.01.28_LipinskiSymposium_Ciabrone.pdf

[7] ノースカロライナ州

- State Of North Carolina Department Of Transportation, Comprehensive Agreement I-77 Hot Lanes Project, <http://www.ncdot.gov/projects/i-77expresslanes/download/ExecutedComprehensiveAgreement.pdf>
- State Of North Carolina Department Of Transportation, Comprehensive Agreement Amendment, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I->

[77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/Executed%20Comprehensive%20Agreement%20Amendment%20No.%201.pdf](#)

- North Carolina Department of Transportation, Request For Proposals, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/F02.%20Final%20Instructions%20to%20Proposers.pdf>
- North Carolina Department of Transportation, I-77 HOT Lanes Project, Commercial and Financial Overview, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/Commercial%20and%20Financial%20Overview.pdf>
- State Of North Carolina Department Of Transportation, I-77 HOT Lanes Project, Scope and Technical Elements, <https://connect.ncdot.gov/letting/Design%20Build%20Program/I-77%20High%20occupancy%20Toll%20Lanes/Scope%20and%20Technical%20Elements.pdf>
- North Carolina Department of Transportation, I-77 Express Lanes, <http://www.ncdot.gov/projects/i-77expresslanes/>

[8] ニュージャージー州

- NJ Transit and 21st Century Rail Corporation, DBOM Contract Hudon Bergen Light Rail Transit Line
- Miller, John B., Case Studies in Infrastructure Delivery, Series: Infrastructure Systems: Delivery and Finance, Vol. 102, Springer Science+Business Media New York, 2001
- Frank Russo Consulting, LLC, NCPPP Workshop, Hudson Bergen Light Rail System http://www.fta.dot.gov/documents/russo_atl090326.pdf
- NJ Transit, Annual Report 2011-2014, http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=CorpInfoTo
- U.S. Department of Labor, Implementation of Project Labor Agreements in Federal Construction Projects An Evaluation, <http://www.dol.gov/asp/evaluation/reports/20110225.pdf>
- NJ Transit Facts At A Glance, <http://www.njtransit.com/pdf/FactsAtaGlance.pdf>

2015年3月作成

作成者 日本貿易振興機構(ジェトロ)
ニューヨーク事務所

<問い合わせ先>
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
Tel. 03-3582-5542
(ものづくり産業部 環境・インフラ課)
