

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

2018年3月

ジェトロ・ニューヨーク事務所

本報告書に関する問い合わせ先：

ジェトロ・ニューヨーク事務所

住所：565 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, NY 10017, U.S.A.

TEL：1-212-997-0464

環境・インフラ課

住所：〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32 アーク森ビル 6階

TEL：03-3582-5542

【免責条項】

当該資料作成には、できる限り正確を期すよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様の判断で行って頂きますようお願い申し上げます。独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）は、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については一切の責任を負いません。これは、たとえ、ジェトロがかかる損害の可能性を知らされていても同様とします。

目次

第一章 米国 PPP 市場動向	1
[1] インフラ市場概況	1
[2] 米国 PPP 概要	4
[3] 連邦政策	11
[4] 関連法	16
1. 法整備の状況	16
2. 主な条項 ^{51,18}	17
[5] プロジェクト動向	19
[6] 主要プレイヤー	21
第二章 主要州における PPP 法規制と運用状況	29
[1] ペンシルベニア州	29
1. 法規制	29
2. 運用状況	34
[2] メリーランド州	36
1. 法規制	36
2. 運用状況	40
[3] オハイオ州	42
1. 法規制	42
2. 運用状況	46
[4] ニューヨーク州	48
1. 法規制	48
2. 運用状況	49
[5] 前回調査対象州における改定・更新	51
1. バージニア州	51
2. フロリダ州	55
3. テキサス州	58
4. カリフォルニア州	60
5. コロラド州	62
6. インディアナ州	64
7. ノースカロライナ州	66
8. ニュージャージー州	67
[6] 主要州 PPP 法規制一覧	68
第三章 外資企業が参画した PPP プロジェクト事例	72
[1] ペンシルベニア州 橋梁迅速置換プロジェクト	72
[2] メリーランド州 パープルライン	78
[3] オハイオ州 南オハイオ退役軍人記念高速道路（ポーツマスバイパス/州道 823 号線）	86
[4] ニューヨーク州 ラガーディア空港ターミナル B	92
[5] 前回調査対象州における改定・更新	98
参考資料	103

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。

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
HOV	規定人数以上が搭乗する車両専用の車線 : High Occupancy Vehicle Lane
HOT	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
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
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） : Concession
バイアメリカ	連邦政府が資金援助する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 : Buy America
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 : Best Value
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 : Milestone Payment
ライトレール	軽量軌道の都市旅客鉄道 : Light Rail
募集型提案	ソリシット : Solicit Proposal / 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
非募集型提案	アンソリシット : Unsolicit Proposal / 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

第一章 米国 PPP 市場動向

[1] インフラ市場概況

米国のインフラ老朽化は深刻である。近年、橋梁の崩落や水道水の鉛汚染、列車の脱線事故など、全米で相次いでインフラ関連の事故が相次いで起こっている。早急な整備が必要だが、財源不足により対応が遅れている。

米国土木学会（American Society of Civil Engineers）は4年に一度インフラ業界を分野別に分析し、A（優良）B（適合）C（要注意）D（危険）E（不適合）の5段階で成績を発表しているが、2017年は鉄道が唯一のB評価、それ以外の全分野がC以下、インフラ全体ではD⁺と評価した¹。全分野をB以上の適正な水準にするためには、16年から25年までの10年間で4兆5,900億ドルの投資が必要とし、その約半分の2兆640億ドルは財源確保が難しいと予測している²。

分野別概況

同学会によると、必要な投資額の約半分にあたる2兆420億ドルは、道路・橋梁・公共交通などの陸上交通分野であり、不足分はその半分の1兆1,010億ドルに上る（図1）。不足分のうち38%は高速道路の補修費、27%は道路橋梁システムの拡張・改良費、11%は橋梁の補修費、8%が公共交通の改修費とされている。道路や橋梁整備の主な財源は連邦燃料税だが、1993年以降税額が引き上げられていないうえ、燃費改善や自動車利用の減少などにより税収が減っており、財源不足を後押ししている。

現在、高速道路の1/5は劣化して補修が必要な状態であり、都市部州間高速道路の2/5は渋滞している³。渋滞に費やす時間や燃料などをコスト換算すると1,600億ドルに上る。限られた財源で道路を多少増設するだけでは渋滞緩和は期待できず、新たな技術や革新的なアイデアが求められている。

橋梁に関しては、過去10年の間に整備が進んだが、16年時点で未だ9%が構造的な欠陥を抱えている⁴。都市鉄道やバスなどの公共交通機関は、都市部の人口増加に伴う需要増に対し、老朽化した設備の改修が追い付いていない。特に駅舎や線路など鉄道インフラで対応の遅れが目立つ⁵。しかし、近年は公共交通の新設や拡張が増えており、04年から14年の10年間でライトレールや通勤ターレールなどの都市鉄道が26%、バスなど鉄道以外は11%増設されている。電力網の老朽化も深刻であり、陸上交通に次いで必要投資額が多い。しかし電力インフラの7割近くが民間所有であり、今後適切な設備投資が行われることが想定されるため、不足額は要投資額の2割弱に留まる⁶。

¹ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, 2017 Infrastructure Grades, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2016/10/Grades-Chart.png>

² American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Economic Impact, <https://www.infrastructurereportcard.org/the-impact/economic-impact/>

³ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Road, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2017/01/Roads-Final.pdf>

⁴ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Bridge, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2017/01/Bridges-Final.pdf>

⁵ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Transit, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2017/01/Transit-Final.pdf>

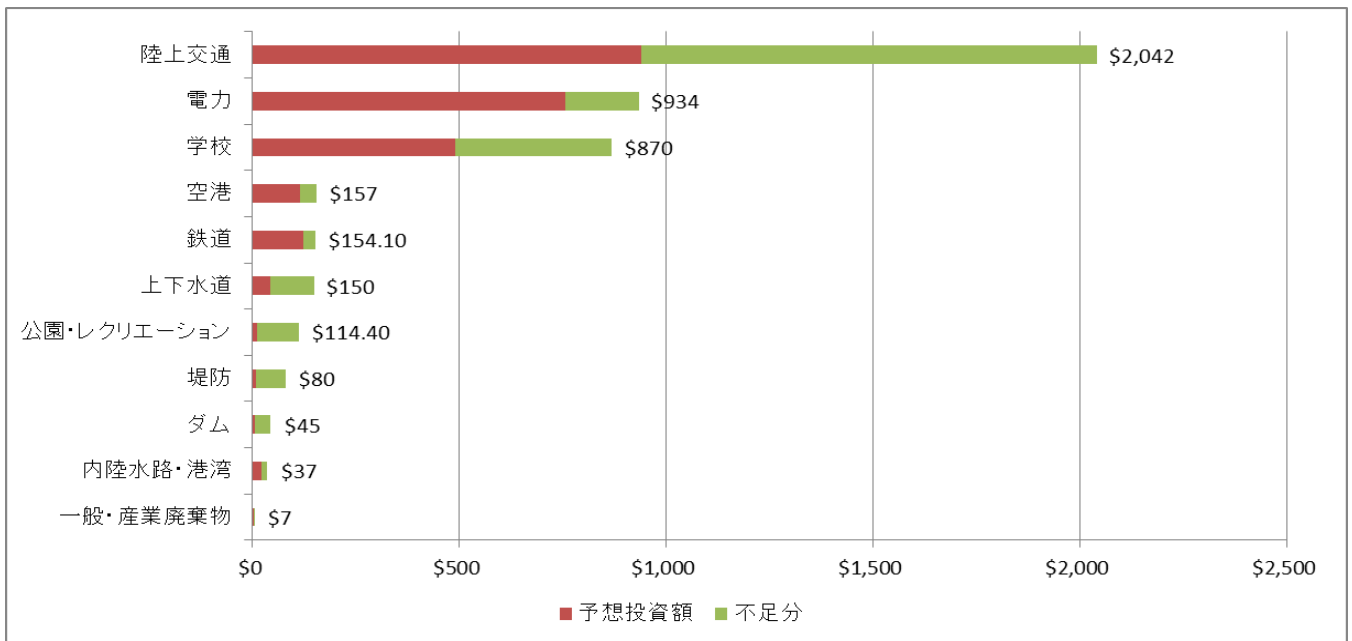
⁶ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Energy, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2017/01/Energy-Final.pdf>

同様に、鉄道（貨物・長距離旅客）も貨物分野のほとんどが民間所有のため、不足分は2割弱に収まる。アムトラック所有の長距離旅客は、橋梁やトンネル、高架などで100年以上経過した設備も多く、早期の対応が必要である。しかし財源不足により改修事業の多くが頓挫し、再開の目途は立っていない⁷。近年は高速旅客鉄道に注目が集まっており、カリフォルニア、フロリダ、テキサスなどで新設計画が進められている。

空港は、増える乗客数に対し、老朽化した空港施設や管制システムの整備が追い付かず、混雑が深刻化している。空港の大半は市や郡が所有しているが、施設内売上や空港使用税、政府助成金など多岐にわたる財源があるため、必要な整備費用の7割強を確保できると予測されている⁸。自治体はこれまで空港施設の民営化に消極的だったが、近年はプエルトリコのサンファン空港やミズーリ州のセントルイス・ランバート国際空港が連邦の空港民営化パイロットプログラムによりPPPを採用し、PANY/NJ（Port Authority of New York and New Jersey/ニューヨーク・ニュージャージー港湾局）所有のラガーディア空港もPPP契約を締結している。

一方、上下水道は必要額の7割が不足すると予想されている。水道管の老朽化により、上水の14～18%が慢性的に漏水しているが、低所得層の多い地域では水道料金の値上げが困難であり、水道料金だけでは老朽化したインフラの整備費用を賄いきれない。そのうえ、州や自治体の助成金は09年から14年の間に22%削減されている。連邦政府が上下水インフラ事業の支援を強化しているが、全米に散在する老朽化した水道インフラを改修するには到底足りない⁹のが現状だ。

図 1. 2016-25 年 分野別インフラへの必要投資額（単位：10 億ドル）



出所：米国土木学会¹⁰を基に作成

⁷ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Rail, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2017/01/Rail-Final.pdf>

⁸ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Aviation, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2017/01/Aviation-Final.pdf>

⁹ American Society of Civil Engineers, 2017 Infrastructure Report Card, Drinking water, <https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2017/01/Drinking-Water-Final.pdf>

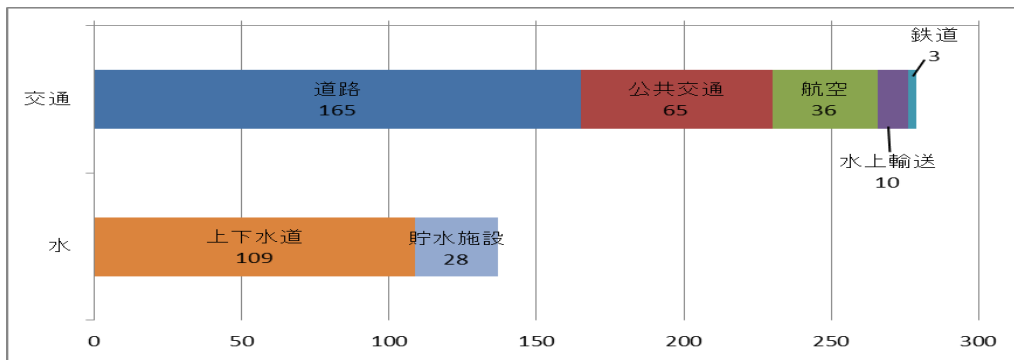
¹⁰ 脚注 2 に同じ。

公的支出の減少

多くの分野で財源不足が深刻化しているにも関わらず、公的支出は減少傾向にある。交通（道路・公共交通・鉄道・航空・港湾・水路）と水（上下水道・ダムや堤防等貯水施設）分野への公的支出は、GDP比では過去30年間2.4%程度で安定しているものの、資材費の値上がりなどインフラ特有の物価指数を考慮すると、03年から14年で9%減少している¹¹。保守運営分を除いた建設・設備投資向けの支出に限ると、同期間で23%の減少となる。特に連邦支出の減少幅は19%と、州・自治体の5%に比べて大きい。連邦支出は80年代以降ほとんど増えておらず、州・自治体の負担が年々増加している。

分野別に見ると、14年の交通分野への公的支出は2,787億ドル、水分野は1,373億ドルであった。交通分野のうち高速道路への支出が59%を占めており、次いで公共交通23%、航空13%、水上輸送4%、鉄道1%である。上下水道は全体の26%を占めており、高速道路の次に多い（図2）。

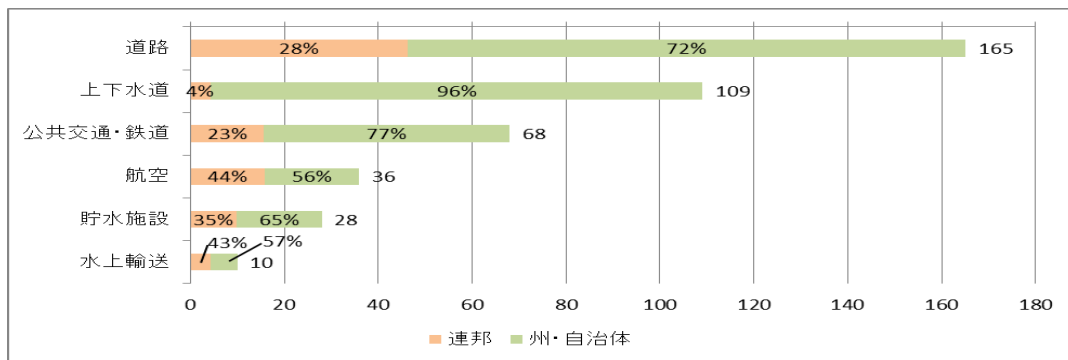
図2. 2014年 交通・水分野への公的支出（単位：10億ドル）



出所：議会予算局¹²を基に作成

また14年の公的支出のうち、連邦支出は23%、州・自治体は77%であり、連邦支出の多くが道路分野に投入されている。航空や水上輸送は連邦比率が40%以上と高い一方、上下水道は4%と州・自治体負担が大きい（図3）。

図3. 2014年 交通・水分野への公的支出 連邦/州・自治体比率（単位：10億ドル）



出所：議会予算局¹³を基に作成

¹¹ Congressional Budget Office, Public Spending on Transportation and Water Infrastructure, 1956 to 2014, <https://www.cbo.gov/sites/default/files/114th-congress-2015-2016/reports/49910-infrastructure.pdf>

¹² 脚注11に同じ。

州は財源不足を補うため、ガソリン税の増税をはじめとする様々な施策を講じている。13年から16年の間に19州とワシントンDCでガソリン税の増税法案が可決され、17年以降も多くの州で同様の法案が提出されている¹⁴。しかし、拡大する財源不足を補いきれていない。政争に翻弄されがちで連邦政府の支援に頼ることも難しく、州や自治体は、民間資金をはじめとする代替財源を求めている。

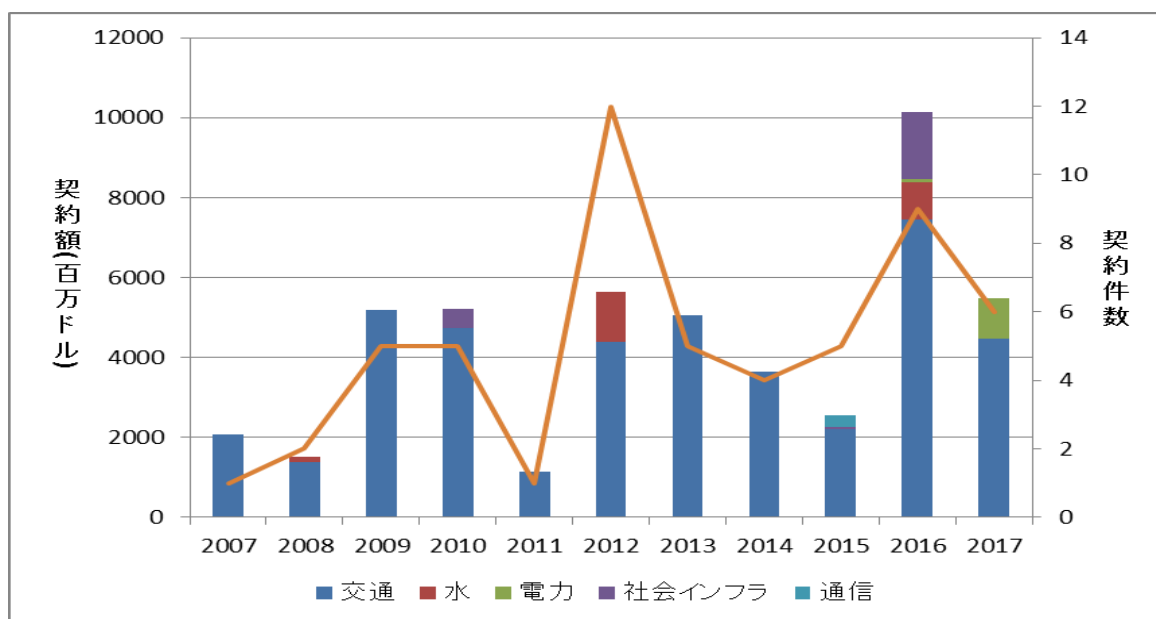
[2] 米国 PPP 概要

1. 市場動向

米国のPPPは、PPPの歴史が長いイギリスやオーストラリア、近年発展が目覚ましいカナダなどと比べ、プロジェクト毎の契約額は大きい件数は少ない。07～17年の年平均契約件数は5件、契約額は年平均43億ドル強である。16年には年間契約額が世界最大となったが、ラガーディア空港ターミナルやパープルラインライトレールなど大規模プロジェクトの契約が相次いで成立したためであり、大型契約が減った翌17年には総額が半分程度になっている（図4）¹⁵。

また、連邦財務支援が充実している交通分野のPPPが全体の80%近くを占め、そのうち道路は70%に上る。交通以外の分野では、上下水道、電力、施設、ブロードバンドなどのプロジェクトが近年増え始めているが、他国と比べて比率は極めて少ない。

図 4. 07-17 年 米国 PPP 契約額・件数推移



出所：Inframation¹⁶を基に作成

米国のPPPは、契約規模が大きいことから市場の期待感は大きく、導入に積極的な州や自治体も少なくない。しかし、州ごとに異なる法規制や、民間に比べて有利な公的資金調達仕組み、初期の

¹³ 脚注 11 に同じ。

¹⁴ BATIC Institute, Legislative Initiatives in Transportation Infrastructure Funding and Financing, http://www.financingtransportation.org/pdf/events/legislative_themes_webinar.pdf

¹⁵ Inframation, Transactions, <https://www.inframationnews.com/deals/>

¹⁶ 脚注 15 に同じ。

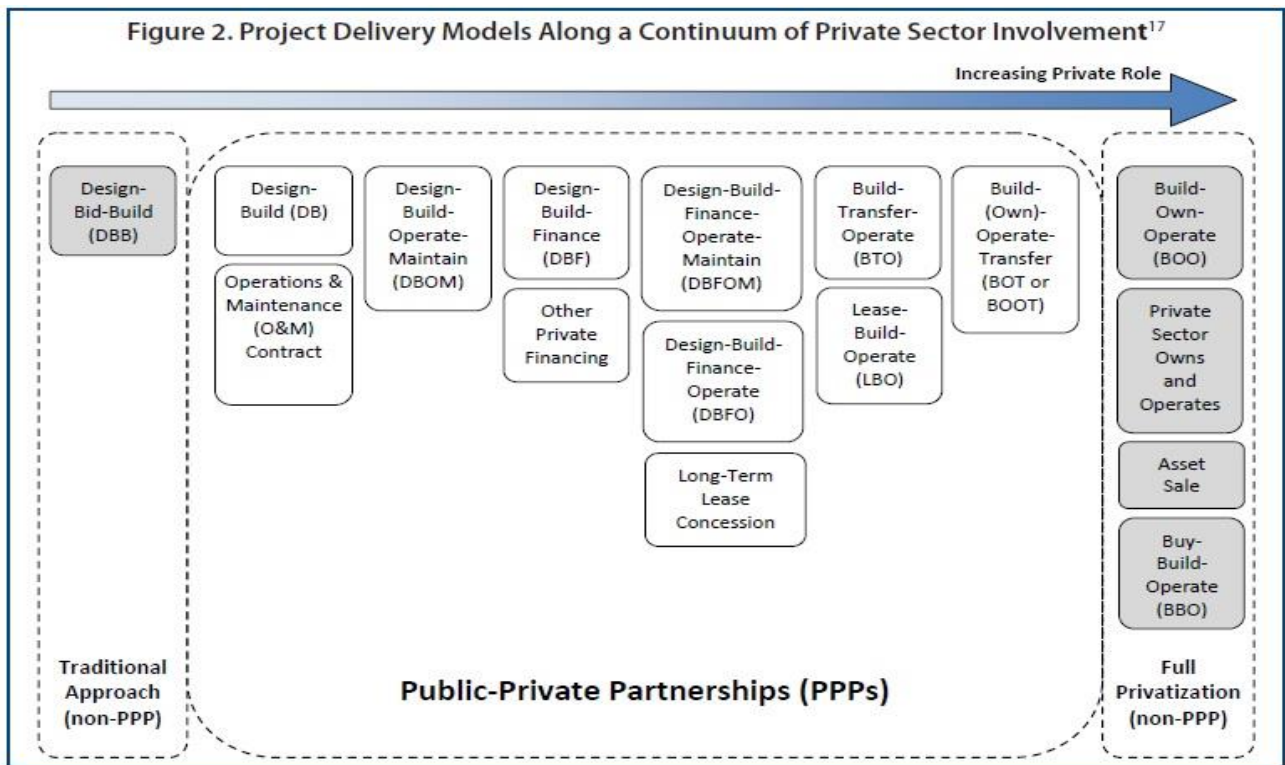
プロジェクトでのつまづき、市民や議員の根強い反対など、阻害要因も多い。そのため近年は規制を強化する州や、契約前後にキャンセルされるプロジェクトが増えている。

現状では後ろ向きの動きが少なくないが、14年に制定された上下水道分野の連邦財務支援策WIFIAが17年に施行したため、今後水分野におけるPPPプロジェクトの増加が予想される。また、18年2月に発表された連邦インフラ政策が実現すれば、他分野でもPPPが活性化する可能性がある。

2. 形式

PPPの定義は国や地域により異なり、世界全体で統一した見解はない。米国では、国としてのPPPの定義は示されておらず州ごとに異なるが、連邦運輸省の高速道路管理局（U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration）は、PPPを「プロジェクトの実装において民間事業者の関与が大きい官民間の契約」と広く捉えている¹⁷。

図 5. プロジェクト形式



出所：全米州議員議会¹⁸

一般に PPP とは民間資金が投入された長期の公共事業を指すことが多いが、米国では民間資金の有無や契約期間に関わらず、通常とは異なる公共事業の調達手法と捉えられている。すなわち、これまで別々に調達されていた個々の事業フェーズ〔D (Design/設計)・B (Build/建設)・F (Finance/資金調達)・O (Operate/運営)・M (Maintain/保守)〕のうちいくつかをひとつの契

¹⁷ USDOT FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION, Types of Public—Private Partnerships (P3s), https://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/fact_sheets/techtools_P3_options.pdf

¹⁸ National Conference of State Legislatures, Public-Private Partnerships for Transportation A Toolkit for Legislators, Figure 2 is drawn largely from Buxbaum and Ortiz, Public Sector Decision Making, 8; NCSL Partners Project, Meeting Summary (April), 26, 65–66; Zhirong (Jerry) Zhao, Understanding Public-Private Partnerships in State Highway Development (Minneapolis: University of Minnesota, May 2010). <http://www.ncsl.org/Portals/1/Documents/transportation/PPPTOOLKIT.pdf>

約にまとめ、効率化や品質向上、ライフサイクル全体のコスト削減を実現する手法とされている（図5）。全フェーズを民間事業者が請け負う DBFOM 形式が PPP の典型とされるが、必ずしも民間資金の投入（F）や長期契約（OM）が含まれるわけではなく、民間事業者が DB や DBF、DBOM のみを請け負う形式も広い意味で PPP と捉えられることがある。高速道路管理局は、高速道路事業における主な PPP 形式として DB、DBF、DBFOM の 3 つを挙げている。

PPP 認識の背景

PPP が広い意味で捉えられるようになった理由のひとつに、公共事業において DB 契約が浸透していたことが挙げられる。一般的な調達方法である DBB（Design-Bid-Build/設計・入札・建設）と比べ、DB はコスト削減や建設期間の短縮を実現できるため、90 年代に多くの州が DB 契約を認める州法を制定し、96 年には連邦法でも DB 契約が認められた¹⁹。これにより官民間の DB 契約が増え、その発展形として DBOM や DBFOM が議論され、次第に PPP と称されるようになり、徐々に各州で PPP 法が制定され始めた。

また、米国には古くから公共インフラ事業の財源として州や自治体が発行できる非課税の地方債があり、これが民間参入の妨げになっていたとの見方もある²⁰。非課税地方債は受取利息が非課税となるうえ発行額上限がないため、これまで多くの公共インフラ事業が活用してきた。しかし公共事業用途でも民間事業者の営利となる場合、つまり PPP は対象外とされている。非課税地方債により、公共機関が民間よりも有利な条件で資金調達できるため、インフラ事業において民間投資は必要とされず PPP の浸透が遅れたとされている。

一方、民間が関与する公共事業でも発行できる PABs（Private Activity Bond/私的活動債）もある。特定条件下では利息が非課税となるため、多くの PPP が利用している。但し、州ごとの発行額上限や契約内容の制約²¹、一部の税は課税対象となるなど非課税公債に比べて制約は多い。非課税 PABs は当初、港湾や上下水道事業に限定されていたが、05 年に制定された交通法 SAFETEA-LU（後述）²²により、150 億ドルを上限に高速道路や公共交通機関の事業でも利用が認められた。これを機に、PABs を活用する PPP が増えた。

PPP の適用性

PPP は、民間の技術や資金を活用することで事業品質や効率性の向上、早期の実装を期待できるなどのメリットがあるが、一方で複雑な契約のため調達に費用や時間がかかり、業務に対する官側の管理が行き届き難いなどのデメリットもある。よって、すべての公共事業に適しているわけではない。一般に、煩雑な調達作業やコストを補える規模の大きなプロジェクトに採用されることが多いが、近年はペンシルベニア州で 500 以上の小さな橋梁をまとめてひとつの PPP にするなど、新たな手法も出てきている。一方、PPP のメリットを活かしきれず、契約前後に廃止されるプロジェクトも少なくない。そのため、通常の調達方法と PPP とのライフサイクル全体のコストやリスクを比較検証するバリュー・フォー・マネー（Value for Money）分析を調達前に行う公共機関が増えている。バージニア州では、バリュー・フォー・マネー・ガイドラインが制定されており、審査書類のひとつ

¹⁹ USDOT - Federal Highway Administration, Design-Build Effectiveness Study, <https://www.fhwa.dot.gov/reports/designbuild/designbuild2.htm>

²⁰ Robert Puentes and Patrick Sabol/Wednesday, Building better infrastructure with better bonds, The Brookings Institution, April 22, 2015, <https://www.brookings.edu/research/building-better-infrastructure-with-better-bonds/>

²¹ IRS, OFFICE OF TAX EXEMPT BONDS, Publication 4078 Tax-Exempt Private Activity Bonds, <https://www.irs.gov/pub/irs-pdf/p4078.pdf>

²² USDOT - Federal Highway Administration, A Summary of Highway Provisions in SAFETEA-LU, <https://www.fhwa.dot.gov/safetealu/summary.htm>

つとして監督委員会に分析結果を提出するよう求められている²³。コロラド州では、14年に州道470号線南西部高速レーンのプロジェクトで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モデルの採用は見送られ、DB方式となっている²⁴。

3. 資金調達・支払方法

(1) 形式別手法^{25,26}

通常の公共インフラ事業の調達（DBB）では、税金や利用料収益などにより公共機関が財源を確保し、民間事業者に業務料を支払うが、PPPでは形式や契約条件によりプロジェクト毎に資金調達・支払方法が異なる。

DBやDBMは、公共機関が費用を負担し事業者が業務料を支払うが、設計に伴う建設コスト増、設計・建設に伴う保守コスト増のリスクを事業者が引き受ける点がDBBと異なる。

DBOやDBOMは、設計・建設費用を公共機関が負担し、利用料などのプロジェクト収益により事業者が保守運営費用を賄う。業績や稼働状況に応じて公共機関が保守運営費を支払う場合もある。

BFやDBFは、設計・建設費用の一部・全部を民間事業者が調達し、完成後に公共機関が返済する。公共機関にとって当座の財務制約がある場合や、業績に応じたインセンティブを提供したい場合に利用されることが多い。

DBFOMでは、設計・建設費用の一部・全部を民間事業者が調達し、利用料など保守運営時のプロジェクト収益により事業者が費用を賄う場合（コンセッション）と、業績や稼働状況に応じて保守運営期間を通して公共機関が事業者に分割返済する場合（アベイラビリティ・ペイメント）がある。事例は少ないが、利用者から料金を徴収せず、利用量に応じて公共機関が事業者に分割返済する方式（シャドー・トール）もある。初期の有料道路PPPプロジェクトではコンセッションが多く採用されたが、08年の金融危機とその後の不況により利用量が予測を大幅に下回り破綻したケースが多かったため、近年の交通PPPでは公共機関が需要リスクを引き受けるアベイラビリティ・ペイメントが増えている。

(2) 公的財務支援

PPPは、米インフラ事業全体のごく一部に過ぎない。事例が最も多い道路分野でも、07～13年のプロジェクトのうちPPPは2%である²⁷。また、PPPであっても事業費の全額を民間資金で賄うことは少なく、多くの場合は公的財務支援を受けている。以下、PPPが利用できる代表的な連邦財務支援策を挙げる。

A. 地方債

²³ Virginia Office of Public-Private Partnerships, P3 Value for Money Guidelines, http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2016/07/VfM-Guidelines_V3_June-2016_Final.pdf

²⁴ Cololado HPTe, Fiscal Year 2014 Annual Report, <https://www.codot.gov/library/AnnualReports/hpte-annual-reports/2014-high-performance-transportation-enterprise-annual-report>

²⁵ U.S. DOT Federal Highway Administration, TYPES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS, https://www.fhwa.dot.gov/ipd/fact_sheets/p3_options.aspx

²⁶ The National Council for Public-Private Partnerships, TYPES OF PARTNERSHIPS, <https://www.ncppp.org/ppp-basics/types-of-partnerships/>

²⁷ U.S. Department of the Treasury Office of Economic Policy, Expanding our Nation's Infrastructure through Innovative Financing, September 2014, https://www.treasury.gov/resource-center/economic-policy/Documents/3_Expanding%20our%20Nation%27s%20Infrastructure%20through%20Innovative%20Financing.pdf

連邦政府による PPP プロジェクト向け債務プログラムには、PABs や GARVEEs (Grant Anticipation Revenue Vehicles/助成金予想収益策) がある。

PABs は、民間事業者が関与する公共事業用に州や自治体が発行する地方債である。通常、PABs の利息は課税対象となるが、特定条件下で受取利息を非課税とする適格 PABs の発行を連邦政府が認可している。対象となる分野は道路、空港、港湾、公共交通、高速鉄道、公共事業（上下水道、廃棄物等）、医療（病院等）、教育（学校）などである²⁷。交通分野では 150 億ドルを上限に非課税 PABs の発行が認可されている。交通局によると、17 年 1 月時点で 17 プロジェクト・66 億ドル分が発行済、8 プロジェクト・43 億ドル分が承認されている²⁸。

GARVEEs は、将来得られる連邦補助金をプロジェクトの金利支払や元本返済に充当することができる地方債である。17 年 11 月時点で 100 以上のプロジェクト・218 億以上の債券が発行されている²⁹。

09 年から 2 年間の期限付きで施行された BABs (Build America Bonds/ビルド・アメリカ債) は、支払利息の一部を連邦政府が補助する課税対象の地方債である。納税義務のない年金基金や海外投資家など、非課税 PABs に興味のない投資家を惹きつけ成功した。

B. 融資・助成金

PPP プロジェクト向けの連邦融資・助成金プログラムには、交通分野では TIFIA

(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act/交通インフラ資金調達革新法)、RRIF (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing/鉄道再建・改良資金調達)、INFRA (Infrastructure For Rebuilding America Grants/アメリカ再建のためのインフラ助成：旧 FASTLANE)、TIGER (The Transportation Investment Generating Economic Recovery/経済復興を生み出す交通投資) などがある。

上下水道分野では SRF (State Revolving Fund/州リボルビングファンド) や WIFIA (The Water Infrastructure Finance and Innovation Act/水インフラ資金調達革新法) などがある。

交通

TIFIA は道路、公共交通、鉄道、港湾など陸上交通プロジェクト向けの連邦信用援助プログラムであり、これまでに 60 以上の交通プロジェクトに利用されている。直接融資、債務保証、信用状などの形式があり、返済期間が柔軟で民間ローンに比べて金利が有利である。利用上限はプロジェクト費用の 33% である。

RRIF は、98 年の交通法 TEA-21 (後述) で制定された鉄道インフラプロジェクト向けの直接融資・債務保証プログラムであり、上限は 350 億ドルである。プロジェクト費用の全額分を利用でき、返済期間は最大 35 年である。交通局によると、17 年 10 月時点で 36 プロジェクト・52 億ドルが融資されている³⁰。

²⁸ Build America Bureau Private Activity Bonds Office, Private Activity Bonds, <https://www.transportation.gov/buildamerica/programs-services/pab>

²⁹ U.S. DOT Federal Highway Administration, Grant Anticipation Revenue Vehicles (GARVEEs), https://www.fhwa.dot.gov/ipd/finance/tools_programs/federal_debt_financing/garvees/garvee_state_by_state.aspx

³⁰ Build America Bureau Credit Programs Office, Railroad Rehabilitation & Improvement Financing (RRIF), <https://www.transportation.gov/buildamerica/programs-services/rrif>

INFRA（旧 FASTLANE）は、05年の交通法 FAST（後述）で制定された連邦助成金プログラムであり、道路、鉄道、貨物などのプロジェクトに対して、16年から5年間で45億ドルが提供される³¹。17年の政権交代後に名称が FASTLANE から INFRA に変更された。

TIGER は、09年に制定された交通プロジェクト向けの連邦助成金プログラムであり、道路、鉄道、公共交通、港湾と広い分野の事業が利用でき、TIFIAとも併用できる。16年までに421プロジェクト・51億ドルが提供されている³²。

上下水道

SRFは、環境保護庁が提供し州が運営する上下水道事業向けの財務支援プログラムであり、飲料水 SRF とクリーンウォーターSRFがある。

飲料水 SRF は、96年の飲料水安全法の改正時に制定された上水道事業向けのプログラムである。環境保護庁が各州に助成金を分配し、各州が上水道事業用に低金利融資や債務保証に利用する。返済・金利分は SRF に還元され、別の上水道事業に利用される。16年までに191億ドルが州に分配され、325億ドルが事業に利用されている³³。

クリーンウォーターSRFは、87年のクリーンウォーター法改正時に制定された下水事業向けのプログラムである。仕組みは飲料水 SRF と同様である。16年までに410億ドルが州に分配され、1,180億ドルが事業に利用されている³⁴。

WIFIA は、14年に制定された上下水道プロジェクトに対する環境保護庁の信用援助プログラムである。上下水道インフラ以外にも、干ばつ予防・緩和プロジェクトなども利用できる。17年には12プロジェクトに対し23億ドルの融資が認可された³⁵。

上下水道プロジェクト向けの連邦財務支援は、上記以外にも以下のように各省庁から数多く提供されている³⁶。環境保護庁のウェブサイト³⁷では、利用可能な最新の連邦・州のプログラムを検索できる仕組みが用意されている。

- 経済開発局（Economic Development Administration）
 - 経済調整支援（Economic Adjustment Assistance）
 - 公共事業プログラム（Public Works）

- 連邦緊急事態管理庁（Federal Emergency Management Agency）
 - 災害緩和基金（Disaster Mitigation Funding）

- 住宅都市開発省（Department of Housing and Urban Development）
 - 地域開発包括補助金（Community Development Block Grant）

³¹ Build America Bureau Credit Programs Office, Infrastructure For Rebuilding America (INFRA) Grants, <https://www.transportation.gov/buildamerica/infragrants>

³² U.S. Department Of Transportation, About TIGER Grants, <https://www.transportation.gov/tiger/about>

³³ US Environmental Protection Agency, How the Drinking Water State Revolving Fund Works, <https://www.epa.gov/drinkingwatersrf/how-drinking-water-state-revolving-fund-works>

³⁴ US Environmental Protection Agency, Learn about the Clean Water State Revolving Fund, <https://www.epa.gov/cwsrf/learn-about-clean-water-state-revolving-fund-cwsrf>

³⁵ US Environmental Protection Agency, WIFIA FY 2017 Letters of Interest and Selected Projects, <https://www.epa.gov/wifia/wifia-fy-2017-letters-interest-and-selected-projects#selectedprojects>

³⁶ US Environmental Protection Agency, Water Infrastructure Financial Leadership, https://www.epa.gov/sites/production/files/2017-09/documents/financial_leadership_practices_document_final_draft_9-25-17_0.pdf

³⁷ US Environmental Protection Agency, Water Finance Clearinghouse, <https://ofmpub.epa.gov/apex/wfc/f?p=165:1:7540552823883::NO::>

- 環境保護庁 (United States Environmental Protection Agency)
 - 浄水州回転基金 (Clean Water State Revolving Fund)
 - 飲料水州回転基金 (Drinking Water State Revolving Fund)

- 陸軍工兵司令部 (Army Corps of Engineers)
 - 州への計画支援 (Planning Assistance to States)

- 農務省 (United States Department of Agriculture)
 - 地方事業開発助成金 (Rural Business Development Grants)
 - 水・環境プログラム (Water & Environmental Programs)

[3] 連邦政策

1. 米国インフラ再構築計画

17年6月、トランプ政権は今後10年間における総額1兆ドルのインフラ投資計画を発表した³⁸。しかし1兆ドルのうち連邦支出は2千億ドルに過ぎず、残りの8千億ドル分は規制緩和や税控除、民間投資へのインセンティブなどの政策により、州や自治体、民間の拠出を促すとされた。いくつかの政策例が提示されたが実現のための具体策や財源が示されておらず、企業や投資家、自治体は静観していた。

18年2月に発表されたインフラ計画³⁹では具体策が提示されたが、連邦支出は2千億ドルのまま変わらず、目標投資総額が1.5兆ドルに増額された。政策の柱として、州や自治体、民間への投資創出インセンティブ、地方インフラへの助成、州や自治体への権限委譲、規制緩和、インフラ事業の承認期間短縮、雇用創出の6点が挙げられている。いずれも実現のためには、議会での改正法案と次年度の予算案の可決が必要となる。

連邦支出2千億ドルのうち、半分の1千億ドルは投資創出インセンティブ、500億ドルは地方インフラ、それ以外は民間投資が期待できない革新的なプロジェクトや、既存財務支援策の拡張などに充てるとされている。詳細は以下の通りである。

- 州・自治体・民間投資を促すプロジェクトへのインセンティブ：1千億ドル
 - 対象セクター：陸上交通、空港、旅客鉄道、港湾、水上交通、洪水管理、上下水道、水力発電、水源、工業汚染地・有害物質汚染地の浄化
 - 統括：運輸省、陸軍工兵司令部、環境保護庁
 - 上限額：事業費の20%
 - 各州への分配上限：プログラム総額の10%
- 地方インフラプログラム：500億ドル
 - 80%（400億ドル）は各州に分配、20%（100億ドル）は業績に応じて提供
 - 対象セクター：交通（道路、橋梁、公共交通、鉄道、空港、水路港湾）、ブロードバンド（高速データ通信網等）、水・廃棄物（上下水道、土地再生、工業汚染地）、電力（政府の発送配電施設）、水源（洪水リスク管理、水源、水路）
 - 対象地域：人口5万以下の地域
- 民間投資が期待できない革新的なプロジェクトへの助成金：200億ドル
 - 対象：既存の方法を覆すような、野心的、実験的、画期的な、高リスク高リターンプロジェクト
 - 対象セクター例：交通、水浄化、上水、エネルギー、商業施設、ブロードバンドなど
 - 統括：商務省
 - 上限額：デモンストレーションフェーズの場合、プロジェクトコストの30%、プロジェクト計画フェーズの場合50%、建設フェーズの場合80%
- 既存インフラ助成金の拡張：200億ドル

³⁸ The White House, Fact Sheet 2018 Budget: Infrastructure Initiative, https://www.whitehouse.gov/sites/whitehouse.gov/files/omb/budget/fy2018/fact_sheets/2018%20Budget%20Fact%20Sheet_Infrastructure%20Initiative.pdf

³⁹ The White House, Legislative Outline for Rebuilding Infrastructure in America, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/02/INFRASTRUCTURE-211.pdf>

- 140億ドルはTIFIA、WIFIA、RRIF、地方公共事業融資に分配、60億ドルはPABsの拡張
- TIFIA、RRIF、WIFIA、農務省の地方公共事業融資プログラムの期限を28年末まで延期
- TIFIAの適用セクターを空港と連邦外の港湾に拡大
- RRIFの適用セクターを短距離貨物と旅客鉄道に拡大
- WIFIAの適用セクターを洪水緩和、航路・水路、他の水関連業者に水を販売している公共水道機関、工業汚染地・有害物質汚染地の浄化、既存施設の再建、陸軍工兵司令部のプロジェクトに拡大
- WIFIAの上限額32億ドルを撤廃
- WIFIAの融資規制を緩和
- 非課税PABsの適用セクターを洪水・雨水管理、地方ブロードバンド、工業汚染地・有害物質汚染地の浄化に拡大
- 非課税PABsの一部の既存適用セクター（陸上交通、水力発電所）の対象範囲拡大
- 非課税PABsの上限撤廃

- 連邦の資産リースを減らすための資産買収：100億ドル

財務支援以外の政策としては、交通分野では、州間幹線道路の有料化や収益用途の規制緩和、サービスエリアの商業利用規制緩和、小規模ハブ空港の空港使用料申請プロセス簡素化、公共交通試験プログラムの体系化、鉄道プロジェクトの承認期間短縮、陸軍工兵司令部や湾岸警備隊など交通局以外の管轄の鉄道プロジェクトへのFAST法適用、空港における航空外事業の開発承認簡素化、空港民営化・空港改良プログラムの規制緩和などの政策が挙げられている。

水分野ではクリーンウォーターSRFの規制緩和、水事業における環境保護庁の権限拡大、水PPPプロジェクトの規制緩和、陸軍工兵司令部管轄プロジェクトの民間参入認可・収益留保認可・期限延長・事業内容規制緩和・事業者への権限委譲・民間資金受入権限拡大・水インフラ事業のコスト上限免除などが提示されている。

他にはインフラ事業承認工程の簡素化、退役軍人局の資産売却権限拡大、有害廃棄物汚染地の浄化資金拡大、連邦固定資産の州・自治体・民間への売却認可、インフラ事業労働者のライセンス規制緩和などが挙げられている。

数々の大胆な規制緩和策が掲げられているが、これらは政策提案に過ぎず、実現するには議会での法改正を要する。政策発表直後、民主党は連邦支出が少なすぎるとして計画へ反意を示しており⁴⁰、党派間調整は容易に進まないことが予想される。

計画内で掲げた政策のうち、インフラ事業の承認期間短縮に関しては就任直後の17年1月と同年8月に大統領令^{41,42}を発行し、承認期間の短縮に向けて対策を進めている。政策の柱は各プロジェクトの承認プロセスをひとつの省庁が主導することと、環境影響評価の簡略化である。後者においては、前政権で設立されたインフラ事業における洪水リスク管理基準を撤廃したが、発令直後に全米各地

⁴⁰ Senate Democrats, Newsroom Schumer Statement on President Trump's Infrastructure Proposal, February 12, 2018,

<https://www.democrats.senate.gov/newsroom/press-releases/schumer-statement-on-president-trumps-infrastructure-proposal>

⁴¹ The White House, Executive Order Expediting Environmental Reviews and Approvals For High Priority Infrastructure Projects,

<https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2017/01/24/executive-order-expediting-environmental-reviews-and-approvals-high>

⁴² The White House, Presidential Executive Order on Establishing Discipline and Accountability in the Environmental Review and Permitting Process for Infrastructure, <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2017/08/15/presidential-executive-order-establishing-discipline-and-accountability>

で大規模なハリケーンが立て続けに発生し多くの地域が甚大な洪水被害を受けたため、政策の妥当性を問う声が上がった。

2. ビルド・アメリカ・投資イニシアチブ

前政権が14年に立ち上げた「ビルド・アメリカ・投資イニシアチブ」⁴³と、その後のPPP促進策の一部は現在でも施行されている。

運輸省傘下に設置された運輸投資センターは、その後「ビルドアメリカ事務局（Build America Bureau）」⁴⁴と名称を変え、運輸省の4つの融資・助成プログラム（TIFIA、RRIF、PABs、INFRA）の総合管理を行い、連邦政府が関与する交通インフラPPPの総合窓口として州・自治体、民間事業者の相談に応じている。

「BATIC（Build America Transportation Investment Center/ビルドアメリカ投資センター）」⁴⁵は州や自治体の交通局に対し、プロジェクトファイナンスに関する情報提供や技術支援を行っている。

環境保護庁下に設置された「水インフラ・回復力ファイナンスセンター（Water Infrastructure and Resiliency Finance Center）」は自治体に対して、水インフラ事業の資金調達に関する情報提供や技術支援を行っている。

予算教書で提案されたQPIB（Qualified Public Infrastructure Bonds/適格公共インフラ債）やAFFBs（America Fast Forward Bonds/アメリカファストフオーワード債）は上限のないPABs、改良BABsとしてPPP市場から期待されたが、予算案を通らなかった。

3. FAST法（陸上交通修繕法）

米国では、道路と公共交通プロジェクトに対する連邦補助金の割り当てを規定する、時限付きの交通法が数年毎に制定されている。近年では、以下がある。

- ISTEА（Intermodal Surface Transportation Efficiency Act/総合陸上交通効率化法）：92～97年
- TEA21（Transportation Equity for 21st Century/21世紀への交通衡平法）：98～03年
- SAFETEA-LU（Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act – A Legacy for Users/安全、説明責任、柔軟、効率的な交通衡平法 - 利用者への遺産）：05～09年
- MAP-21（Moving Ahead for Progress in the 21st Century/21世紀の発展のための前進法）：13～14年
- FAST（Fixing America’s Surface Transportation Act/陸上交通修繕法）：16～20年

* 米国では歴史的に党派間で、州や自治体への連邦支援に関する意見の相違があり、各法の期限が切れる度に議会の調整が難航する。各法の間数年の間隔があるのは、調整の結果、後継法案が可決されなかったためである。その間は、前法が延長されている。

⁴³ The White House Office of the Press Secretary, Fact Sheet: Building a 21st Century Infrastructure: Increasing Public and Private Collaboration with the Build America Investment Initiative, July 17, 2014, <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2014/07/17/fact-sheet-building-21st-century-infrastructure-increasing-public-and-pr>

⁴⁴ U.S. Department of Transportation, The Build America Bureau, <https://www.transportation.gov/buildamerica>

⁴⁵ BATIC Institute, <http://www.financingtransportation.org/>

15年12月、MAP-21失効後1年の延長を経て、後継法となるFAST法が成立した。同法では陸上交通プロジェクトに対して、16～20年の5年間で3,050億ドルの連邦予算を割り当てている。そのうち高速道路管理局には2,263億ドル、公共交通局には611億ドル、鉄道局には103億ドルが割り当てられている⁴⁶。

FASTにおける主なPPP関連政策は、以下の通りである。

- プロジェクト承認プロセスの迅速化
 - 連邦承認改善委員会（Federal Permitting Improvement Steering Council）の設立
 - プロジェクト承認状況を確認できるウェブサイト承認ダッシュボード（Federal Infrastructure Permitting Dashboard）⁴⁷の設立
 - NEPAの代わりに州の環境審査法規制の適用を許可
- PPP連邦財務支援総合窓口〔全米陸上交通革新的財務局（National Surface Transportation and Innovative Finance Bureau）後のビルドアメリカ事務局〕の設立
- TIFIAの割り当てをMAP-21より70%以上減額、TIFIAの規制緩和（対象プロジェクトの拡張、管理費用への利用許可等）
- RRIFの規制緩和（対象者を州や自治体とのジョイントベンチャーにも拡張等）
- WIFIAの規制緩和（他の非課税公債との併用を許可等）
- PPPオフィスの設立や、落札しなかった入札者への給付金支払に対する連邦助成金の利用許可
- 貨物輸送プログラムへの新規助成金割当（道路が中心だが鉄道、港湾、空港、内陸水路等、道路以外の交通モードを含むマルチモーダルな物流ネットワークの形成も促進）

4. 空港民営化パイロットプログラム

96年の再授權法で制定された空港PPP促進策「空港民営化パイロットプログラム（Airport Privatization Pilot Program）」⁴⁸が、今再び注目を集めている。連邦航空局に対し、民間事業者の空港所有・管理・リース・開発を認めるプログラムであり、12年の同法改正によりプロジェクト数の上限が5から10に増加された。但し、大規模ハブ空港の認可は1件のみに制限されている。認可された空港は、連邦助成金の返還、連邦支援により取得した資産の返還、売却・リース収益の利用制限などの連邦規制が免除される。事業者は、公共空港のみに提供される連邦助成金の利用や空港使用料の徴収が可能となる。

17年4月時点で認可・実装されたプロジェクトは、プエルトリコのルイス・ムニョス・マリン国際空港のみである。ニューヨーク州のスチュワート空港も00年に認可され民間事業者にリースされたが、07年に地元港湾公社が買い戻している。

⁴⁶ U.S. DOT Federal Highway Administration, Fixing America's Surface Transportation (FAST) Act Key Highway Provisions, https://www.fhwa.dot.gov/fastact/fast_act_overview_20160824.pdf

⁴⁷ The Permitting Dashboard, <https://www.permits.performance.gov/>

⁴⁸ U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration, Airport Privatization Pilot Program, https://www.faa.gov/airports/airport_compliance/privatization/

現在、暫定承認されているプロジェクトにはフロリダ州ヘンドリー郡のエアグレイズ空港（10年）、ニューヨーク州ウエストチェスター空港（16年）、ミズーリ州セントルイス・ランバート国際空港（17年）の3つがある。暫定承認の後、選定した事業者と契約交渉を行い、その内容を基に航空局が最終認可する。これまでに申請した空港は上記以外に9つあるが、いずれも承認前に申請を取り下げている。

連邦会計検査院の調査⁴⁹によると、20年前の施行以来、実装されたプロジェクトが1件しかない理由として①認可までの時間がかかること②民間資金調達コストがかかること③公共機関が空港管理権限の移譲に積極的ではないことなどが挙げられている。ルイス・ムニョス・マリン国際空港が実装に至ったのは、差し迫った債務償還や急務の空港改良事業があり、リース収益を充てる必要があったためとされている。

認可された2つのプロジェクトはいずれも申請から認可まで数年かかっているが、PPP促進を目指すトランプ政権は、ランバート国際空港に対して申請から1カ月で暫定承認を出し、インフラPPPに注力していることをアピールした。審査の精度が懸念されるが、同政権はプロジェクト認可期間の短縮をインフラ政策として掲げているため、今後もこの傾向が続くと見られる。

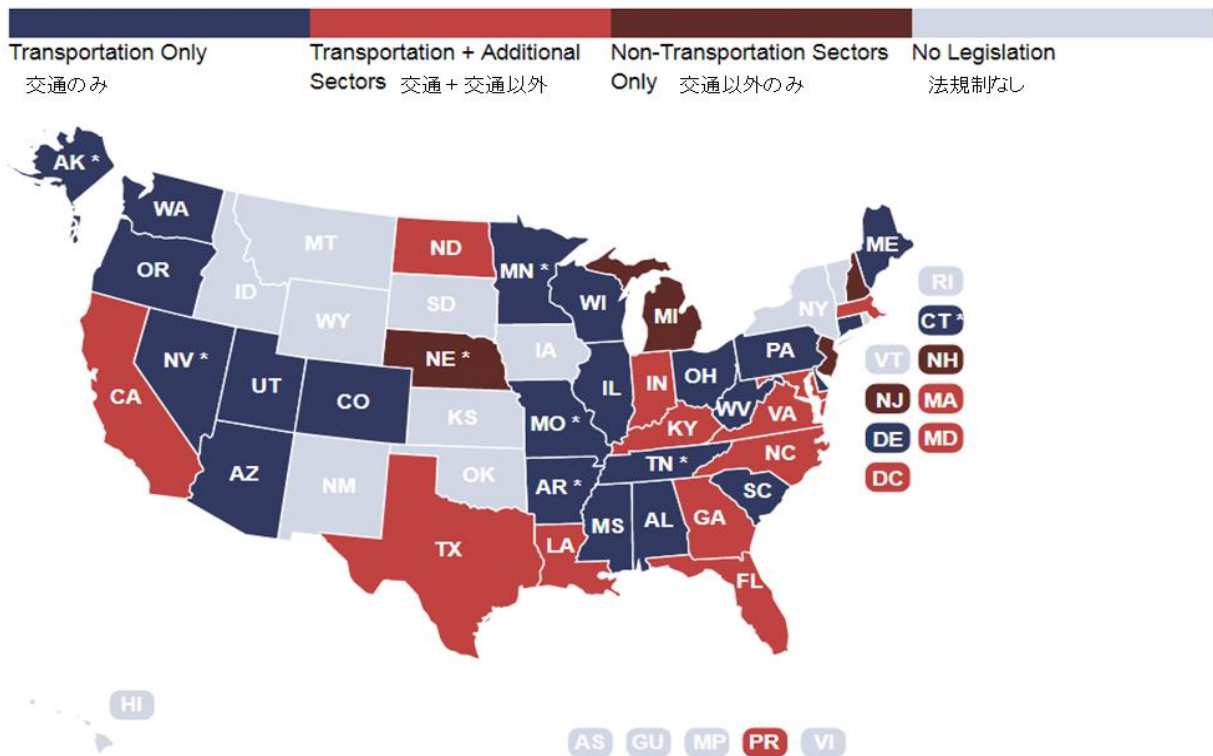
⁴⁹ United States Government Accountability Office, Airport Privatization Limited Interest despite FAA's Pilot Program, <https://www.gao.gov/assets/670/667076.pdf>

[4] 関連法

1. 法整備の状況^{50,51,52,53}

米国では連邦政府による PPP 関連法規制はなく、州ごとに法規制の有無や内容が異なる。全米州議員議会（NATIONAL CONFERENCE OF STATE LEGISLATURES）によると、16年2月時点で、何らかの形で PPP 関連法規制が制定されている州は 38 州とワシントン DC、プエルトリコである。交通分野のみ法規制があるのは 22 州、交通以外のみは 4 州、交通・それ以外共に法整備されているのは 12 州と DC、プエルトリコ、法規制が一切ないのは 12 州である（図 6）。

図 6. 各州 PPP 関連法整備状況



©National Conference of State Legislatures

*限定的、プロジェクトごとの法律

* Limited or project-specific legislation

出所：全米州議員議会⁵⁴を基に加筆

近年新たに交通分野の PPP 法が制定された州は 11 年にオハイオ、12 年にペンシルベニア、16 年にニューハンプシャー、交通以外の分野では 15 年にジョージア、16 年にケンタッキー、17 年にア

⁵⁰ National Conference Of State Legislatures, P3 Infrastructure Delivery: Principles for State Legislatures, http://www.ncsl.org/Portals/1/documents/transportation/P3_Infrastructure_080117.pdf

⁵¹ National Conference of State Legislatures, Public-Private Partnerships for Transportation Categorization and Analysis of State Statutes, http://www.ncsl.org/Portals/1/Documents/transportation/P3_State_Statutes.pdf

⁵² National Conference of State Legislatures, Transportation Funding And Finance Legislation Database, <http://www.ncsl.org/research/transportation/ncsl-transportation-funding-finance-legis-database.aspx>

⁵³ Thomson Reuters Practical Law, Market Update: A Review of Recent Activity in the US Public Private Partnership (P3) Sector and the Outlook for the Year to Come, <https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/w-001-1570>

⁵⁴ National Conference Of State Legislatures, Building-Up: How States Utilize Public-Private Partnerships For Social & Vertical Infrastructure, <http://www.ncsl.org/research/transportation/building-up-how-states-utilize-public-private-partnerships-for-public-multi-sector-vertical-infrastructure.aspx>

一カンソー、両分野を含む PPP 法が制定された州は 11 年にコネチカット、13 年にメリーランド、14 年にワシントン DC がある。

一方、制定された PPP 法が失効したケースもある。コネチカットの PPP 法は 14 年末までの時限法であり、15 年に改正法案が提出されたが可決に至っていない。同様に、カリフォルニアは 16 年末で交通 PPP 法が失効しているが、改正法案は可決されていない。テキサスでは、交通 PPP 法で規定されている契約締結の有効期限が 17 年 8 月に切れたが、同年 5 月に提出された改正法案は否決されている。

PPP 関連法案は 13 年に 81 件、14 年に 68 件、15 年に 47 件と各州で多数提出されており⁵⁵、議員の関心の高さが窺える。その多くは廃案になっているが、可決された法案には規制が強化されたケースも緩和されたケースもある。バージニアでは公益保護の強化、テキサスやカリフォルニアでは有料道路の規制強化法案が可決、フロリダでは州の PPP 向け債務発行権限を拡大する法案が可決されている。コロラドでは法改正には至らなかったが、市民への説明責任を強化する知事令が出されている。

ニューヨークでは法規制がないにも関わらず大型 PPP プロジェクトが進行しているが、稀なケースである。一般に PPP 授権法がない場合、事業ごとに個別の法案可決が必要となる。また、通常調達では最低額の入札者を選定するよう法で定められていることが多いが、複雑な PPP では入札額以外の要素が重要となるため、多くの州は PPP 法でベストバリュー入札者の選定を認めている。さらに法規制がないと、調達方法や審査基準、契約方針、適法性が不透明になり、契約後の訴訟リスクも高まる。準備段階で時間と費用が掛かる PPP において、企業や投資家はリスクの高いプロジェクトに二の足を踏む傾向がある。そのため、民間投資を呼び込みたい州は法規制の整備や PPP オフィスの設置、専門知識や経験のあるスタッフの配備により、民間事業者の参加意欲を促している。

2. 主な条項^{51,18}

法規制の内容は州により異なるが、以下に挙げるような PPP の調達や実装時に問題となりやすい点は、多くの州が共通して法で方針を規定している。

(1) 方式

A. 対象業務

多くの州が D・B・F・O・M すべての業務を PPP 法の対象としているが、特定業務や組み合わせのみを認める州もある。マサチューセッツは DBFOM と DBOM のみを認めている。またオハイオなど、既存の交通計画に沿った事業のみを PPP として認可する州もある。

B. 財源

連邦、州、自治体、民間、いずれの財源の利用を認めるかを法で規定している州が多い。ほとんどの州が公的財源の利用を認めているが、官民比率を既定する州法もある。ノースカロライナでは、公共施設の PPP において民間事業者が事業費の 50% を調達するよう定められている。

⁵⁵ National Conference of State Legislatures, Public-Private Partnerships For Transportation Categorization And Analysis Of State Statutes | January 2016, <http://www.ncsl.org/research/transportation/public-private-partnerships-for-transportation-categorization-and-analysis-of-state-statutes-january-2016.aspx>

(2) 調達手続

A. 提案・審査

PPPの調達では、公共機関が政策に基づいて事業企画を策定し、民間事業者からの提案を募集する形（ソリシット／募集型提案）が一般的だが、民間事業者が独自の事業提案をする形（アンソリシット／非募集型提案）もある。いずれの形式においても、提案を希望する民間事業者にとって提案の提出方法や申請料、審査基準、提案の機密保持、提案準備費用の払い戻し、非募集型提案の可否、州や自治体の長期政策と提案内容との整合性の要否、競合提案募集の要否などが懸念材料となる。透明性を高め、民間事業者の提案を促進するため、多くの州がこれらの事案を法で規定している。

B. 承認

PPPの実装に、議会や関連機関の審査・承認を必要とする州は多い。議会承認が必要な場合、政治や市民感情など事業内容とは異なる理由で否認されるリスクが高まる。しかし承認を得られれば、官民一丸となってプロジェクトを推進できる。プロジェクトごとに議会承認を要する州もあるが、多くの州が議会や関連機関の審査のみを義務付けている。ワシントン州は、利用料を財源とする歳入債を発行するプロジェクトに対して議会承認を必要としている。バージニアやワシントンDCなど、PPP専門の監督・諮問機関を設立し、承認を要する州もある。またパブリックコメントや公聴会の開催など、市民の関与に対して規定している州も多い。カリフォルニアやインディアナは公聴会の開催を義務付けている。

(3) 契約条件

A. 期間上限

多くの州がプロジェクト期間の上限を設定している。50年（メリーランドなど）か99年（コロラドなど）を上限とする州が多い。

B. 競合禁止

プロジェクト予定地近くの、競合施設の建設に関して規定する州もある。メリーランドは競合する施設が建設された場合、事業者に対して損失補償することを認めている。

この条項が規定されるようになったのは、90年代にカリフォルニアの州道91号線PPPで問題が発生したためである。同プロジェクトでは周辺道路の拡張を禁じる条項が契約に含まれていたため、運営開始後に需要増加による改良工事ができず、地域の交通局がプロジェクトを買い戻す結果となった。昨今は、需要リスクを官側が負うアベイラビリティ・ペイメントが主流になっているため、競合禁止条項は以前ほど重視されなくなっている。

C. 利用料・収益

歴史的に無料道路の多い米国では、道路の有料化に対する市民の抵抗が強い。連邦法でも、州間幹線道路の有料化を規制している。そのため、PPPプロジェクトにおける利用料の設定・変更方針や収益の用途制限を法で定める州が多い。テネシーなど、有料道路PPPに議会承認を要する州もある。

D. 税金

民間事業者の参入意欲を高めるべく、ペンシルベニアなど多くの州がプロジェクト関連の固定資産税や従価税を免除するよう規定している。

E. 契約不履行

過去に契約不履行となった PPP もあるため、ほとんどの州が契約不履行時の責任分担や条件を規定している。

[5] プロジェクト動向

米国の PPP 件数は 07～17 年の 10 年間で 55 件、契約金額は 476 億ドルであった。年平均 5 件、43 億ドル程度で推移していたが、16 年には契約件数が 9 件に増え、大型契約が多かったため契約額は 100 億ドルを超えて年額で世界一となった。しかし 17 年には再び 6 件、55 億ドルと平均を少し上回る程度になった⁵⁶。

交通分野が圧倒的に多いが、近年はケンタッキー州のブロードバンド、ペンシルベニア州圧縮天然ガス燃料ステーション、カリフォルニア州ロングビーチ市民センター、カリフォルニア大学マーセド校キャンパス拡張など、交通以外の PPP が増え始めている。

上下水道分野では、これまでに水道システムや海水淡水化施設など 4 件の PPP がある。17 年に連邦融資策の WIFIA が施行され、12 件の対象プロジェクトが選抜されたため、今後同分野で PPP の採用が増えることが予想される。

教育施設でも、カリフォルニア大学デービス校、同サンタクルズ校、テキサス女子大学、オハイオ州セント州立大学の学生寮、テキサス州立大学の研究施設、北テキサス大学の節電・節水設備、オハイオ州クリーブランド州立大学の駐車場などで PPP プロジェクトの調達が進行している。

ブロードバンドではペンシルベニア州ターンパイク委員会やカリフォルニア州リバーサイド郡の光ファイバープロジェクト、社会インフラではメリーランド裁判所、ジョージア州チャタム郡裁判所などで調達が進んでいる。

交通分野では、16 年のニューヨーク州ラガーディア空港ターミナル B を皮切りに、17 年にはコロラド州デンバー空港で PPP 契約締結、18 年初時点でカリフォルニア州ロサンゼルス国際空港、ミズーリ州カンザスシティ国際空港など、全米で多くの空港 PPP の調達が進行している。

道路や橋梁も依然多く、コロラド州州間幹線道路 70 号線東、バージニア州州間幹線道路 66 号線と 395 号線が 17 年に契約締結、ミシガン州州間幹線道路 75 号線、ウエストバージニア州のウエルスバーク橋、アラバマ州モバイル川橋などで調達が進んでいる。

一方、調達が進行していたプロジェクトが急遽キャンセルされるケースも少なくない。メリーランド州プリンスジョージ郡の廃棄物発電施設のプロジェクトは、16 年に 7 社の候補企業が選抜されたが、その半年後にキャンセルされ、理由は公表されていない。15 年にも、インディアナ州インディアナポリス市の裁判所やテキサス州ヒューストン市の司法施設 PPP が、候補企業選抜後にキャンセルされている。バージニア州では、州道 460 号線コリドー改良プロジェクトが 12 年にフィナンシャルクローズしたが、その後連邦の環境承認に時間がかかり、15 年にキャンセルされた。

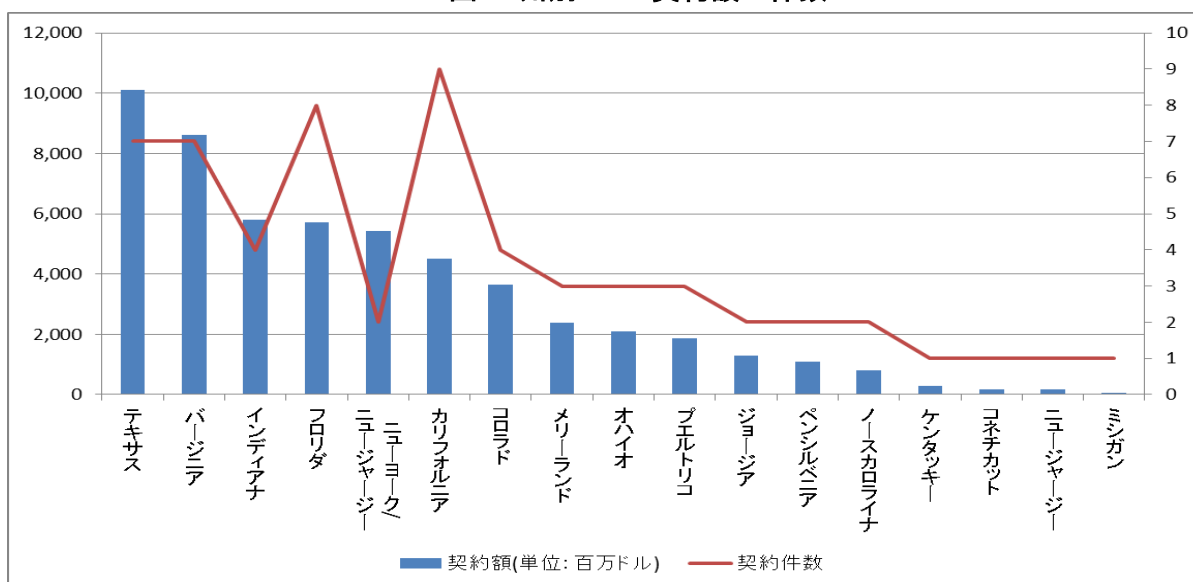
⁵⁶ 脚注 15 に同じ。

近年は多くの州で調達前にバリューフォーマネー分析を行い、PPP 導入の妥当性を検討するようになったが、未だ十分な成果は出ていないようである。

稼働中の PPP では 14 年にインディアナ有料道路の運営会社 Indiana Toll Road Concession Company、16 年にはテキサス州の州道 130 号線有料道路の運営会社 SH 130 Concession Company, LLC が相次いで破産申請した。いずれも利用料収益が予測を下回り、債務を返還できなくなったためとされている。道路の運営は継続されており、利用者への支障は生じていない。昨今は PPP のセカンダリーマーケットが活性化し始めており、年金基金やインフラファンドなどが PPP のリファイナンスに投資するようになったため、破産による事業への深刻な影響は出ていない。インディアナ有料道路は、15 年にオーストラリアのインフラファンド IFM が 57 億ドルで事業を買収し、翌 16 年にカリフォルニアの年金基金 CalPERS に一部売却している。州道 130 号線は 17 年にコネチカットの投資会社 Strategic Value Partners が買い受け、バージニア交通局の元次長を CEO に迎えて再稼働している。また 16 年には、カナダの年金基金がシカゴ・スカイウェイ PPP を 29 億ドルで取得、同年スペインのインフラ投資・運営会社グローバルピアがバージニア州ポカホンタス PPP を約 6 億ドルで取得している。

90 年代から 17 年までの PPP 契約額、契約件数を州別に見ると（図 7）、金額ベースではテキサス、バージニア、インディアナ、フロリダ、ニューヨーク・ニュージャージー、カリフォルニア、コロラド、メリーランド、オハイオの順に多いが、件数ベースではカリフォルニアが最も多く、フロリダ、テキサス、バージニアがそれに続く。ニューヨーク・ニュージャージーは、ゴースルズ橋とラガーディア空港の 2 件のみだが、1 件の金額が大きいため上位に入っている。カリフォルニアでは大学、水、社会インフラなど交通以外の分野の方が交通分野よりも多くなっているが、他州は交通分野が圧倒的に多い。コロラドでは、州間幹線道路 70 号線東とデンバー空港の 2 件が 17 年末の同日にフィナンシャルクローズに至っている。

図 7. 州別 PPP 契約額・件数



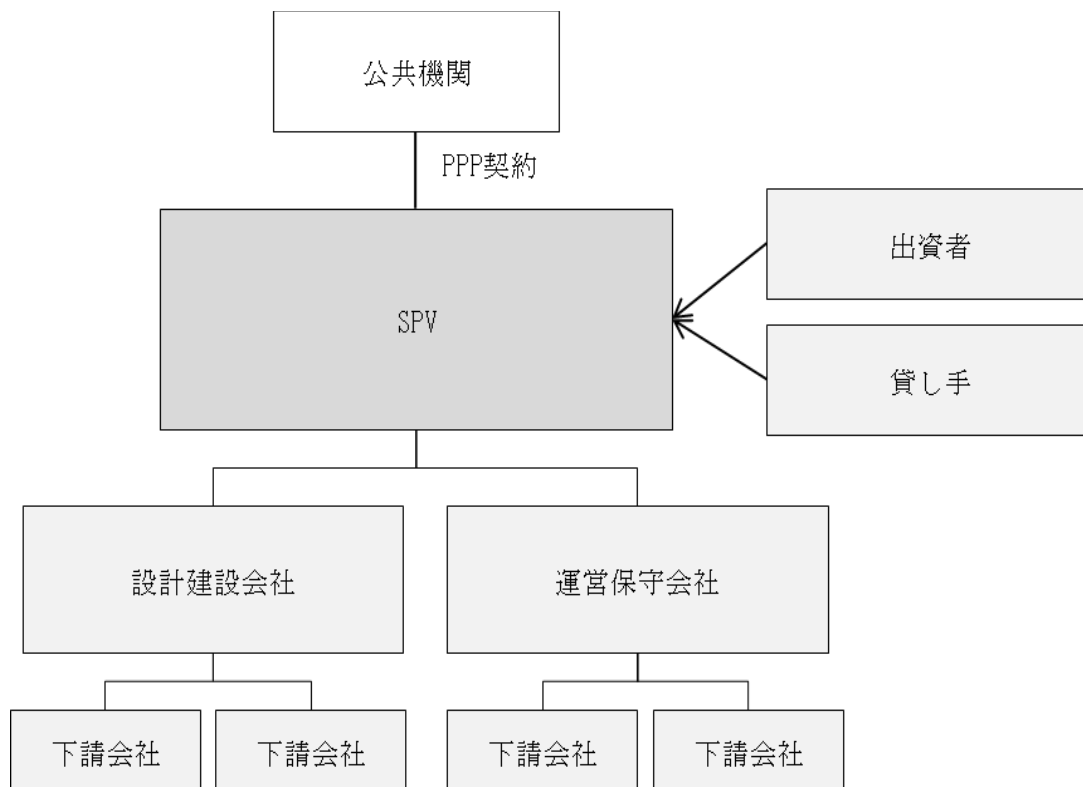
出所：Inframation⁵⁷を基に作成

⁵⁷脚注 15 に同じ。

[6] 主要プレイヤー

PPP では一般に、複数の企業が SPV（Special Purpose Vehicle/特別目的会社）を形成し、公共機関と契約する（図 8）。SPV が出資や融資などによりプロジェクト資金を調達し、設計・建設・運営・保守など各分野を専門とする企業とチームを組む。実務は地元の下請会社が行うことが多い。

図 8. PPP 事業者構成



米国 PPP で SPV を構成している企業はフランスの Meridiam、スペインの Ferrovial、オーストラリアの Macquarie や Plenary など、PPP で先行している海外各国の大手インフラ投資・運営会社が多い。米企業では、Fluor や Star America、Walsh がある（表 1）⁵⁸。

フランスの Meridiam は、ラガーディア空港やパープルラインなど大型プロジェクトに資本参加しており、バージニアの州間幹線道路 66 号線では 4 億ドルを投資している。Ferrovial は有料道路の建設運営に強い子会社の Cintra と共に、多くの有料道路プロジェクトに参画している。Macquarie はバージニアのミッドタウントンネルやニューヨークのゴースルズ橋など大型プロジェクトに参画している。インディアナ有料道路やシカゴスカイウェイでは Ferrovial と Macquarie が組んで出資したが、いずれも破綻している。Plenary は単独出資が多く、カリフォルニア大学マーセド校キャンパス拡張やロングビーチ市民センターなどに参画している。Fluor や Star America など米国勢は、プロジェクト毎の出資額はそれほど多くないが、数多くのプロジェクトに参画している。

⁵⁸ 脚注 15 に同じ。

表 1. 代表的な米 PPP 出資企業

出資企業	国	プロジェクト	所有資本 (百万ドル)	資本 比率	出資年
Meridiam	フランス	州間幹線道路 66 号線	400.5	26.70%	2017
		ラガーディア空港ターミナル B	66.66	33.33%	2016
		パープルライン	96.9	70.00%	2016
		マイアミ港トンネル		100.00%	2015
		ノースタラント高速道路 セグメント 3A・3B	70	17.70%	2013
		プレシディオ・パークウェイ	22.8	50.00%	2012
		ロングビーチ裁判所		60.00%	2010
		LBJ/635			2010
		ノースタラント高速道路			2009
Ferrovial	スペイン	州間幹線道路 66 号線	750	50.00%	2017
		州間幹線道路 77 号線 HOT レーン	200	80.00%	2015
		ノースタラント高速道路 セグメント 3A・3B	250	53.67%	2013
		LBJ/635	339		2010
		ノースタラント高速道路	242		2009
		州道 130 号線	128	65.00%	2008
		インディアナ有料道路	374	50.00%	2006
		シカゴスカイウェイ		55.00%	2005
Macquarie	オーストラリア	ケンタッキーワイヤード	1.47	7.00%	2016
		ゴースルズ橋	101.7	90.00%	2013
		ミッドタウントンネル	199.51	36.30%	2012
		インディアナ有料道路	374	50.00%	2006
		シカゴスカイウェイ		45.00%	2005
		ダレスグリーンウェイ	350	100.00%	1993
John Laing	イギリス	州間幹線道路 66 号線	150	10.00%	2017
		州間幹線道路 77 号線 HOT レーン	25	10.00%	2015
		州間幹線道路 4 号線最終改良	73	50.00%	2014
		イーグルライトレール	24.41	45.00%	2010
		コネチカットサービスプラザ	105		2009
Plenary	オーストラリア	カリフォルニア大学マーセド校 キャンパス拡張	60	100.00%	2016
		ロングビーチ市民センター	21	100.00%	2016
		ウエストラファイエット市/ パーデュ大学 ステート通り改良	4.94	100.00%	2016
		ペンシルベニア高速橋梁架け替え	50.16	80.00%	2015
		国道 36 号線	20.8	100.00%	2014
Fluor	アメリカ	パープルライン	20.8	15.00%	2016
		州間幹線道路 95 号線 HOV/HOT レーン	30.2	10.00%	2012
		イーグルライトレール	5.4	10.00%	2010
		州間幹線道路 495 号線 HOT レーン	34.8	10.00%	2007
APG	オランダ	州間幹線道路 66 号線	199.5	13.30%	2017
		ノースタラント高速道路 セグメント 3A・3B	130	28.84%	2013
		LBJ/635			2010
		ノースタラント高速道路			2009

Star America	アメリカ	パープルライン	20.8	15.00%	2016
		州道 288 号線	19	5.00%	2016
		南オハイオ退役軍人記念高速道路	9.77	20.00%	2015
		ミシガン高速道路街灯	4.25	85.00%	2015
Skanska	スウェーデン	ラガーディア空港ターミナル B	66.66	33.33%	2016
		州間幹線道路 4 号線最終改良	73	50.00%	2014
		ミッドタウントンネル	136	50.00%	2012
Grupo ACS	スペイン	州道 288 号線	83.5	21.62%	2016
		南オハイオ退役軍人記念高速道路	19.54	40.00%	2015
		州間道路 595 号線コリドー改良		50.00%	
Transurban	オーストラリア	州間幹線道路 395 号線	179	100.00%	2017
		州間幹線道路 95 号線 HOV/HOT レーン	271.8	90.00%	2012
		州間幹線道路 495 号線 HOT レーン	313.2	90.00%	2007
Aberdeen	イギリス	州間幹線道路 77 号線 HOT レーン	25	10.00%	2015
		イーグルライトレール	24.41	45.00%	2010
Walsh	アメリカ	ペンシルベニア 高速橋梁架け替え	12.54	20.00%	2015
		イーストエンド橋	26	33.30%	2013
InfraRed	イギリス	州道 288 号線	83.5	21.62%	2016
		南オハイオ 退役軍人記念高速道路	19.54	40.00%	2015
Abertis	スペイン	テオドロ・モスコソ橋	126.8	100.00%	1992
		プエルトリコ 22 号線、5 号線 高速道路パッケージフェーズ 1		51.00%	2011
Vinci	フランス	イーストエンド橋	26	33.30%	2013
Kiewit	アメリカ	ゴースルズ橋	11.3	10.00%	2013
Shikun & Binui	イスラエル	州道 288 号線	83.5	21.62%	2016

出所：Inframation⁵⁹を基に作成

財務分野では、KPMG や Ernt&Young などの会計系コンサルティング会社、SPV として PPP に資本参加している Macquarie Capital などのインフラ投資会社、Goldman Sachs や Royal Bank of Canada などの金融企業が、多くの PPP でアドバイザーとして参画している。

法務分野では、複数の法律事務所がひとつプロジェクトのアドバイザーとなるケースが多く、Nossaman、Orrick Herrington & Sutcliffe、Allen & Overy、Greenberg Traurig Law、Hawkins Delafield & Wood、Milbank、Hunton & Williams、Ashurst、Fasken、Gibson,Dunn & Crutcher、Latham & Watkins、Norton Rose Fulbright、Gowling WLG、Bracewell などが、多くの PPP を担当している。

⁵⁹脚注 15 に同じ。

表 2.07~17 年米 PPP プロジェクト⁶⁰

プロジェクト	州	新規/既存	形式	セクター	ファイナンシングサイクル 年	契約額 (百万ドル)	資本パートナー	財務アドバイザー	法務アドバイザー	技術アドバイザー
州間幹線道路70号線東	コロラド	新規	DBFOM	交通	2017	1,240.00	Meridian Infrastructure North America II: USD 38.4m (60%); Kiewit: USD 25.6m (40%)	Macquarie Capital, Barclays, Agentis Capital	Freshfields Bruckhaus Deringer; Kaplan Karach Rockwell; Norton Rose Fulbright; Agentis Capital	Alus Group; Turner & Townsend
デンバー空港グレートホール	コロラド	新規	DBFOM	交通	2017	650.00	Ferrovial: USD 60m (80%); JLC Infrastructure: USD 14.25m (19%); Saunders Construction: USD 0.75m (1%)	KPMG/Cingroup	OMelvey & Myers; Gibson, Dunn & Crutcher; Nossaman; Ahurst; Holland & Hart; Greenberg Traug Law (GT Law); Von Briesen & Eoper; Brailsford & Dinsmore; Morgan, Lewis & Bockius	WT; ICF International; Infranta
ウェーイン州立大学生寮	ミシガン	新規	DBFOM	社会インフラ	2017		Corvias Campus Living (%)			
州間幹線道路66号線	バージニア	新規	DBFOM	交通	2017	2,100.00	Ferrovial: USD 750m (50%); Meridian Infrastructure North America II: USD 400.5m (26.7%); APG Group (APG): USD 199.5m (13.3%); John Lang: USD 150m (10%)	Rubicon Infrastructure Advisors; KPMG	Hunt & Williams; Gibson, Dunn & Crutcher; Ahurst; Chapman and Cutler	CH2M Hill; Steer Davies Gleave (SDG); Infranta
州間幹線道路395号線	バージニア	新規	DBFOM	交通	2017	475.00	Transurban Group: USD 179m (100%)	Mitsubishi UFJ Financial Group (MUFG & BTMU)	Allen & Overy (A&O); Hunt & Williams	BTY Group
オハイオ州立大学エネルギー水運システム	オハイオ	既存		電力	2017	1,020.00	ENGIE (50%); Avium Infrastructure North America (50%)	Barclays; Royal Bank of Canada (RBC)	Jones Day; Ice Miller; Allen & Overy (A&O); Milbank; Dentons	Burns & McDonnell
サンアントニオ市水運システム	テキサス	新規	DBFOM	環境	2016	923.00	Abevoas: USD 21m (20%); Gannett Construction: USD 52m (80%)	Societe Generale (SoGen)	Hawkins Delafield & Wood; Norton Rose Fulbright; Milbank; Hush Blackwell	E3 Consulting
カリフォルニア大学マーセド校キャンパス拡張	カリフォルニア	新規	DBFOM	社会インフラ	2016	1,200.00	Penary (North America): USD 60m (100%)	EY	Nossaman; Fiske; Greenberg Traug Law (GT Law); Rutan & Tucker; Gowling WLG; Dorsey & Whitney; Thompson Coburn	AECOM; WT Partnership; BTY Group; Jones Lang LaSalle (JLL); WT Partnership
ペンシルベニア州圧縮ガス燃料ステーション	ペンシルベニア	新規	DBFOM	電力	2016	84.50	Trillium CNG: (0%)	PFM Group	Allen & Overy (A&O)	CDM Smith
バーブルライン	メリーランド	新規	DBFOM	交通	2016	2,000.00	Meridian Infrastructure North America II: USD 96.9m (70%); Fluor Corporation: USD 20.8m (15%); Star America Infrastructure Fund: USD 20.8m (15%)	THB Advisory; Agentis Capital; Mitsubishi UFJ Financial Group (MUFG & BTMU); Bank of Montreal (BMO)	Nossaman; Orrick Herrington & Sutcliffe; Latham & Watkins; Kaplan Karach Rockwell	AECOM; Rummel Klepper & Kahl (REKK); WSP; Turner & Townsend
ラガーディア空港ターミナルB	ニューヨーク	新規	DBFOM	交通	2016	3,914.63	Meridian Infrastructure North America II: USD 66.6m (33.33%); Vanage Airport Group: USD 66.6m (33.33%); Skanska: USD 66.6m (33.33%)	Frasca & Associates; Societe Generale (SoGen)		AECOM; Skidmore Owings & Merrill (SOM); BTY Group; AECOM

(出所) Inframationを基に作成

⁶⁰ 脚注 15 に同じ。

プロジェクト	州	新規/既存	形式	セクター	フィナンシャルサイクル年次集	契約額(百万ドル)	資本パートナー	財務アドバイザー	法務アドバイザー	技術アドバイザー
州道288号線	テキサス	新規	DBFOM	交通	2016	1,015.00	Grupo ACS: USD 83.5m (21.62%); Shukun & Binui: USD 83.5m (21.62%); InfraRed Infrastructure Fund III: USD 83.5m (21.62%); Northleaf Infrastructure Capital Partners (NICP): USD 69.7m (18.03%); Star America Infrastructure Fund: USD 19m (5%); Cial Industries: USD 46.7m (12.11%)	KPMG; Scottiabank	Mayer Brown; Hunton & Williams; Norton Rose Fulbright; Hawkins Delafield & Wood	Jacobs Engineering Group, Inc.; The eTrans Group; BTY Group; Pillar, Inc. Stantec; Walzer P. Moore; Steer Davies Gleave (SDG); Pillar, Inc
ロングビーチ市民センター	カリフォルニア	新規	DBFOM	社会インフラ	2016	473.00	Plenary (North America): USD 21m (100%)	Plenary (North America); Anup; ppoint	Norton Rose Fulbright; Sheppard Mullin Richter & Hampton; Nixon Peabody; OMelveny & Myers; Gowling WLG; Rutan & Tucker	Anup; BTY Group; HOK
州間幹線道路285号線/ 州道400号線改良	ジョージア	新規	DBF	交通	2016	458.00		EY	Gibson, Dunn & Crutcher; Greenberg Traurig Law (GT Law); Jones Day; Squire Patton Boggs Barnes & Thomburg; Greenberg Traurig Law (GT Law); Falken; Ashurst; Gowling WLG	HNTB Corporation
ウエストラフアアイエット市/ パーデュー大学 ステート通り改良	インディアナ	新規	DBFOM	交通	2016	70.61	Plenary (North America): USD 4.94m (100%)	KPMG	Greenberg Traurig Law (GT Law); Falken; Ashurst; Gowling WLG	Parsons; BTY Group
ケンタッキーフライヤード	ケンタッキー	新規	DBFOM	通信	2015	275.00	DIF Infrastructure IV (DIF IV): USD 14.28m (68%); Macquarie NG-KIH Holdings: USD 1.47m (7%); Ledor: USD 3.15m (15%); First Solutions: USD 2.10m (10%)	Macquarie Capital	Poliselli; Greenberg Traurig Law (GT Law); Toys	Anup
ミシガン高速道路街灯	ミシガン	新規	DBFOM	社会インフラ	2015	49.00	Star America Infrastructure Fund: USD 4.25m (85%); Aldridge Electric: USD 7.5m (15%)	KPMG; Star America Infrastructure Fund	Norton Rose Fulbright; Hunton & Williams; Greenberg Traurig Law (GT Law); Nossaman; Nossaman; Jones Day;	AECOM; Infra
州間幹線道路77号線 HOTレーン	ノースカロライナ	新規	DBFOM	交通	2015	655.00	Ferrovial: USD 200m (80%); Aberdeen Global Infrastructure Partners II: USD 25m (10%); John Laing: USD 25m (10%)	KPMG	Hunton & Williams; Gibson, Dunn & Crutcher; Parker Poe Adams & Bernstein; Shearman & Sterling	WSP, Louis Berger, Anup
南オハイオ 退役軍人記念高速道路	オハイオ	新規	DBFOM	交通	2015	553.90	InfraRed Infrastructure Fund III: USD 19.54m (40%); Grupo ACS: USD 19.54m (40%); Star America Infrastructure Fund: USD 9.77m (20%)	EY; Societe Generale (SocGen)	Allen & Overy (A&O); Pillsbury Winthrop Shaw Pittman; Pillsbury Winthrop Shaw Pittman; A&O; Hogan Lovells; Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom; Ashurst	CH2M Hill; Turner & Townsend

(出所) Informationを基に作成

プロジェクト	州	新規/ 既存	形式	セクター	ファイナ ンシャル カレンダー 一覧年	契約額 (百万ドル)	資本パートナー	財務アドバイザー	法務アドバイザー	技術アドバイザー
ペンシルベニア 高速橋梁架け替え	ペンシルベニア	新規	DBFOM	橋・ トンネル 交通	2015	1,009.20	Walsh Group: USD 12.54m (20%); Plenary (North America): USD 50.16m (80%)	KPMG; PFM Group; Plenary (North America)	Allen & Overy (A&O); Fasken; Ashurst; Ashurst	CDM Smith; WSP; BTY Group; HW Lochner Inc; Pillar, Inc
州道183号線	テキサス	新規	DBOM	道路 交通	2014	847.60		KPMG; EY	Mayer Brown; Norton Rose Fulbright Nossaman; Ashurst	CDM Smith
州間幹線道路4号線最終改良	フロリダ	新規	DBFOM	道路 交通	2014	2,300.00	Skanska: USD 73m (50%); John Lang: USD 73m (50%)	KPMG; Societe Generale (SocGen)	Latham & Watkins; Hawkins Delafield & Wood; Greenberg Traurig Law (GT Law)	Reynolds, Smith & Hills (RS&H); BTY Group; Louis Berger
インディアナ州州間幹線道路69号 線	インディアナ	新規	DBFOM	道路 交通	2014	370.00	ROADIS: (100%)	KPMG; Rubicon Infrastructure Advisors	Nossaman; Ice Miller; Norton Rose Fulbright; Barnes & Thornburg; White & Case (W&C); Bracewell	HNTB Corporation; Alhus Group; BTY Group
国道36号線	コロラド	新規	DBFOM	道路 交通	2014	120.00	Plenary (North America): USD 20.8m (100%)	KPMG; Scott Balice Strategies; IMG Rebel; Goldman Sachs	Hogan Lovells; Fasken; Shearman & Sterling; Ballard Spahr; Davies Ward Phillips & Vineberg (Davies)	Jacobs Engineering Group, Inc.; CDM Smith; BTY Group; AECOM
ジョージア北西コリドー	ジョージア	新規	DBF	道路 交通	2013	840.00	Archer Western Contractors: (0%); Hubbard Construction: (0%)	Public Resources Advisory Group; Taylor-DeLough; EY	Greenberg Traurig Law (GT Law); Nossaman; Squire Patton Boggs	HNTB Corporation; Stantec
ゴースタルズ橋	ニュージャージー/ ニューヨーク	新規	DBFM	橋・ トンネル 交通	2013	1,500.00	Kiewit: USD 11.3m (10%); Macquarie Infrastructure Partners III (MIP III): USD 101.7m (90%)	Macquarie Capital; EY; Scully Capital Services	Allen & Overy (A&O); Gibson, Dunn & Crutcher; McCarter & English; Nixon Peabody; Katten Muchin Rosenman; Ashurst	HNTB Corporation; CH2M Hill; BTY Group; Amp
ノースタラント高速道路 セグメント3A・3B	テキサス	新規	DBFOM	道路 交通	2013	1,350.00	Meridian Infrastructure North America II: USD 70m (17.5%); APG Group (APG): USD 130m (28.84%); Ferrovial: USD 250m (33.67%)	KPMG; Citigroup; Taylor-DeLough	Latham & Watkins; Gibson, Dunn & Crutcher; McCall, Parkhurst & Horton; Bracewell; Hawkins Delafield & Wood	CH2M Hill; Squire Patton Boggs
イーストエントド橋	インディアナ	新規	DBFOM	橋・ トンネル 交通	2013	763.00	Vinci: USD 26m (33.3%); Walsh Group: USD 26m (33.3%); BBGI: (33.3%)	KPMG; Scotiabank; Deloitte	Nossaman; Ice Miller; Mayer Brown; Latham & Watkins; Barnes & Thornburg	CDM Smith; BTY Group; Bilfinger RE Asset Management (BREAM)
ルイス・ムニョス・マリン 国際空港	プエルトリコ	新規	DBFOM	空港 交通	2013	615.00	AirAlliance: (40%); Grupo Aeroporuario del Sureste (ASUR): (60%)	Credit Suisse; UBS Investment Bank; Royal Bank of Canada (RBC)	Mayer Brown; Allen & Overy (A&O); Cleary Gottlieb Steen & Hamilton	LeighFisher; Amp; Steer Davies Gleave (SDG)
カールズバッド 海水淡水化施設	カリフォルニア	新規	DBFOM	水 環境	2012	903.00	Stonepeak Infrastructure Fund: USD 103.8m (60%); Stonepeak Co-investors: USD 69.2m (40%); Poseidon Resources Corporation: (0%)	Barclays; Clean Energy Capital; Montague DeRose and Associates	Hawkins Delafield & Wood; Ornick Herrington & Sutcliffe; Latham & Watkins; Dickstein Shapiro; Allen & Overy (A&O)	Leidos

(出所) Inframationを基に作成

プロジェクト	州	新規/既存	形式	セクター	ファイナンス年	契約額 (百万ドル)	資本パートナー	財務アドバイザー	法務アドバイザー	技術アドバイザー
リアル水道システム	カリフォルニア	既存	DBFOM	環境	水	2012	Ullico Infrastructure Fund (UIF): USD 20m (77.5%); Table Rock Capital (TRC): USD 5.8m (22.5%)	Leidos	Norton Rose Fulbright; Ornick Herrington & Sutcliffe; Milbank; Klehr Harrison Harvey Branzburg; DLA Piper	Amip
ベイヨン上下水道	ニュージャージー	既存		環境	水	2012	United Water: USD 6.22m (10%); KKR Global Infrastructure Investors: USD 56m (90%)	Royal Bank of Canada (RBC)	Allen & Overy (A&O); McManis, Scotland & Baumann; Freshfields Bruchhaus Deringer; DLA Piper	AECOM
州間幹線道路75号線拡張	フロリダ	新規	DBF	交通	道路	2012	The de Moya Group: (%) Lewars Construction: (%)		Broad & Cassel	Louis Berger
州道79号線	フロリダ	新規	DBF	交通	道路	2012	130.00			
オハイオ州立大学駐車場	オハイオ	既存		交通	駐車場	2012	535.00	Morgan Stanley; Evercore Partners	Jones Day; Allen & Overy (A&O)	Desman Associates; WSP
メリーランド州州道幹線道路 トラベラズササササ	メリーランド	既存	DBFOM	交通	その他	2012	56.00			
州道9B号線	フロリダ	新規	DBF	交通	道路	2012	95.00			
州間幹線道路95号線、 州道406号線南～州道44号線北	フロリダ	新規	DBF	交通	道路	2012	118.00			
州間幹線道路95号線 HOV/HOTレーン	バージニア	新規	DBFOM	交通	道路	2012	Floor Corporation: USD 30.2m (10%); Transurban Group: USD 271.8m (90%)	KPMG; Royal Bank of Canada (RBC); Scotiabank; Taylor-DeLough	Ballard Spahr; Ornick Herrington & Sutcliffe; Bryant Miller Olive; Huntton & Williams	Hatch; Amip; CH2M Hill
プレジデント・ハーケウエイ	カリフォルニア	新規	DBFOM	交通	道路	2012	Meridian Infrastructure North America II: USD 22.8m (50%); HOCHTIEF: USD 22.8m (50%)	Scotiabank; Sperry Capital; Amip; WSP; KPMG	Nossaman; Bryant Miller Olive; Milbank; WSP; Ornick Herrington & Sutcliffe	WSP; Amip; LeighFisher
ミッドタウントンネル	バージニア	新規	DBFOM	交通	トンネル	2012	Skanska: USD 136m (50%); Macquarie Infrastructure Partners II (MIP II): USD 199.31m (36.3%); Mercer Global Unlisted Infrastructure Fund: (13.7%)	KPMG; Macquarie Capital; Scully Capital Services	Nossaman; Ornick Herrington & Sutcliffe; Huntton & Williams; Dewey & LeBoeuf; Gowling WLG; Katten Muchin Rosenman	CH2M Hill; Steer Davies Gleave (SDG); Amip; Atkins
アエルトリコ22号線、5号線 高速道路ハンクゲージフェーズ1	アエルトリコ	既存		交通	道路	2011	Goldman Sachs Infrastructure Partners II (GSIP II): (49%); Abertris: (51%)	Macquarie Capital; Royal Bank of Canada (RBC); Goldman Sachs		AECOM; Steer Davies Gleave (SDG)
ロングビーチ裁判所	カリフォルニア	新規	DBFOM	社会 インフラ	施設	2010	Meridian Infrastructure North America II: (60%); QIC Global Infrastructure: (40%)	EY; KPMG; BNP Paribas; PricewaterhouseCoopers (PwC)	Hawkins Delafield & Wood; Norton Rose Fulbright; DLA Piper; Milbank	Amip
イーグルフライレール	コロラド	新規	DBFOM	交通	ライト レール	2010	Aberdeen Infrastructure Partners (AIP): USD 24.41m (45%); John Laing: USD 24.41m (45%); Floor Corporation: USD 5.4m (10%)	JP Morgan; Macquarie Capital; Goldman Sachs	Freshfields Bruchhaus Deringer; Mayer Brown; Ornick Herrington & Sutcliffe; Norton Rose Fulbright; Kaplan Kirsch Rockwell	Jacobs Engineering Group, Inc.; Amip
LB/635	テキサス	新規	DBFOM	交通	道路	2010	APG Group (APG): (%) Meridian Infrastructure North America II: (%) Ferrovial: USD 339m (%)	KPMG; Goldman Sachs; Macquarie Capital; Montague DeRose and Associates	Nossaman; White & Case (W&C); Bracewell; McCall Parkhurst & Horton; Latham & Watkins; Hawkins Delafield & Wood	Amip; Hatch; CH2M Hill; Louis Berger
州間幹線道路485号線外環	アラスカ	新規	DBF	交通	道路	2010	160.00	PFM Group		
シーゲートマリナーミナル	メリーランド	新規		交通	港湾	2010	334.00	Ports America: USD 75m (100%)		
州間幹線道路4号線連結	フロリダ	新規	DBF	交通	道路	2009	400.00	PCL Construction: (0%) Goldman Sachs		Amip

(出所) Informationを基に作成

プロジェクト	州	新規/ 既存	形式	セクター	フィナンシャル サイクル 年	契約額 (百万ドル)	資本パートナー	財務アドバイザー	法務アドバイザー	技術アドバイザー
ノースタラント高速道路	テキサス	新規	DBFOM	交通 道路	2009	2,000.00	Meridiam Infrastructure SCA: (0%); Ferrovial: USD 242m (2%); APG Group (APG): (0%)	Macquarie Capital; JP Morgan; KPMG; Montague DeRose and Associates	Nossaman; White & Case (W&C); Bracewell; Hawkins Delafield & Wood	AECOM; Hatch; CH2M Hill
コネチカットサービスプラザ	コネチカット	新規	DBFOM	交通 その他	2009	178.00	John Lang Infrastructure Fund (JLIF): USD 105m (100%)		Halloran & Sage; Hunton & Williams	Whys Solutions
マイアミ港トンネル	フロリダ	新規	DBFOM	交通 橋・トンネル	2009	860.00	Meridiam Infrastructure SCA: (100%)	Macquarie Capital; Barclays; EY; Scully Capital Services	Milbank; Davies Ward Phillips & Vineberg (Davies); Hawkins Delafield & Wood; Rogers Towers; Greenberg Traurig Law (GT Law)	WSP; Anup
州間道路595号線コリドー改良	フロリダ	新規	DBFOM	交通 道路	2009	1,760.00	Teachers Insurance and Annuity Association (TIAA): (50%); Grupo ACS: (50%)	EY; Macquarie Capital	Dewey & LeBoeuf; Simpson Thacher & Bartlett; Hawkins Delafield & Wood; Hunton & Williams	Reynolds, Smith & Hills (RS&H); AECOM; Infrata
サンタポーラ水道	カリフォルニア	新規	DBFOM	環境 水	2008	125.50	Alinda Infrastructure Fund II: USD 13.1m (90%); PERC Water: (10%)			
州道130号線	テキサス	新規	DBFOM	交通 道路	2008	1,380.00	Unilines Trust of Australia (UTA): (0%); Ferrovial: USD 128m (65%); The Infrastructure Fund (TIF): (7.5%)	Mercon Advisors; JP Morgan; KPMG; Goldman Sachs	Bracewell; Nossaman; Orrick Herrington & Sutcliffe; Nixon Peabody;	Adkins; CH2M Hill; Louis Berger
州間幹線道路495号線 HOTレーン	バージニア	新規	DBFO	交通 道路	2007	2,068.00	Fluor Corporation: USD 34.8m (10%); Transurban Group: USD 313.2m (90%)	Depra Bank; KPMG; IMG Rebel	Orrick Herrington & Sutcliffe; Allen & Overy (A&O); Nixon Peabody; Winston & Strawn; Reed Smith	CH2M Hill; Anup; Stantec; HNTB Corporation

(出所) Inframationを基に作成

第二章 主要州における PPP 法規制と運用状況

[1] ペンシルベニア州

1. 法規制

ペンシルベニア州のPPP契約に関する授権法には、2012年に交通施設に対して制定された「[Act 88 \(官民交通パートナーシップ法/Public Private Transportation Partnership Act 88 of 2012\)](#)⁶¹」がある。

同法規定により、プロジェクトの審査や開発手順に関するガイドライン「官民交通パートナーシップ実装マニュアル&ガイドライン (Providing for Public Private Transportation Partnerships Implementation Manual & Guidelines)⁶²」が作成され、交通局ウェブサイトで公開されている。

また同法により、PPPプロジェクトの審査・承認を行う官民交通パートナーシップ理事会が設立された。同理事会は交通局長を委員長に予算局長、州知事指名者1名、州議員指名者4名の計7名で構成される。傘下に交通局長と局内各部署のトップで構成されるPPP運営委員会があり、関連機関から上がってきたコメントを基にプロジェクトを分析し、理事会に提言する。さらにその傘下にPPPオフィスがある。同オフィスは、理事会の承認を得られるよう関連機関を支援し、開発、調達、契約まで全行程にわたりプロジェクトを監督する。またプロジェクト開発・調達情報の管理、民間事業者が提出した非募集型提案の管理・調整も行う⁶³。

同法制定の翌年には、交通法と車両法の改正法案⁶⁴が可決した。1ガロン12セントのガソリン小売税を排除する代わりに、石油会社法人税を増税することで年23～24億ドルの交通財源を確保した。増税分は全交通モードに分配される。

表 3. ペンシルベニア州 PPP 関連法

法規	名称	概要
ペンシルベニア州法 74章（運輸） 91項	ACT 88 （官民交通パートナーシップ法）	交通施設を所有する州政府機関や自治体に対し、民間事業者が交通施設の開発・維持・資金調達を行う契約の締結を認める。

出所：法令を基に作成

(1) PPP定義

官民交通パートナーシップ法では、PPP契約（Public Private Transportation Partnership Agreement）を以下のように定義している。

⁶¹ Pennsylvania General Assembly, 2012 Act 88, <http://www.legis.state.pa.us/cfdocs/legis/li/uconsCheck.cfm?yr=2012&sessInd=0&act=88>

⁶² The Commonwealth of Pennsylvania Providing for Public Private Transportation Partnerships Implementation Manual & Guidelines
<http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Documents/Nov.%2024,%202015/9%20P3%20Implementation%20Manual%20and%20Guidelines%20Amended%20November%202015.pdf>

⁶³ ヒアリングによる。

⁶⁴ Pennsylvania General Assembly Act of Nov. 25, 2013, P.L. 974, No. 89
<http://www.legis.state.pa.us/cfdocs/legis/li/uconsCheck.cfm?yr=2013&sessInd=0&act=89>

交通施設の全部あるいは一部の利用・管理の権利を、公共団体から開発事業者に一定期間移転する契約。その間、開発事業者は公共機関に対して交通業務を行い、対価として交通施設の利用により発生する収益の全部・一部、あるいはその他支払を得る権利を有する。以下のような交通関連サービスを行う。

1. 運営・保守
2. 売上の徴収
3. 利用料の徴収・取締
4. 設計
5. 建設
6. 既存・新規交通施設における、交通処理能力の向上、渋滞緩和、安全性向上、その他管理や改良するための開発・業務
7. 資金調達

また同法では、プロジェクト方式例としてDB、DBO、DBM、DBFO、DBOM、DBFOM、OM、コンセッション、その他従来とは異なる革新的な方式を挙げており、PPPの定義を幅広く認めている。

PPPオフィスのウェブサイトには、民間企業との広告・スポンサー契約も掲載されており、こうしたプロジェクトもPPPに含むと捉えている。同オフィスは、民間資金投入の必要性は極めて高いと考えているが、定義としては民間資金を含まないプロジェクトを含め広く捉えている⁶⁵。

(2) 対象セクター

- 対象公共機関 (9102)
 - ▶ 州公共機関、自治体、法で制定されている交通施設を所有する機関
- 対象施設 (9102)
 - ▶ 交通施設：新規・既存道路、橋梁、トンネル、陸橋、フェリー、バス専用車線、ガイドウェイ、公共交通施設、駐車場、港湾施設、マルチモーダル交通施設、空港、駅、ハブ、ターミナル、人・動物・製品の交通に使用される施設とその建物・構造物・駐車場・装備、高度交通システム、交通施設の運営に必要な資産

(3) 方式

A. 対象業務 (9102、9108)

- 運営・保守、収益徴収、利用料徴収・取締、設計、建設、既存・新規施設の交通処理能力向上・渋滞緩和・安全性向上・その他管理や改良に関する開発・業務、資金調達
- プロジェクト方式例としてDB、DBO、DBM、DBFO、DBOM、DBFOM、OM、コンセッション、その他従来とは異なる革新的な方式を挙げている。

B. 資金調達 (9121)

⁶⁵ ヒアリングによる。

- プロジェクトの資金調達に連邦、州、自治体、民間、いずれの利用も可能であり、プロジェクトの目的達成のために助成金、寄付、土地や金銭の譲渡を受けても良い。

C. 所有権 (9110-a)

- 新設・取得した交通施設の所有権は、担当公共機関が保持する。

(4) 調達手続

A. 提案方法 (9108、ガイドライン)

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 募集型提案 (9109、ガイドライン)

- 提案募集の場合、担当公共機関が交通計画に基づき PPP となり得るプロジェクトを PPP オフィスに申請する。官民交通パートナーシップ理事会と州議会の承認後、州議会の反対決議がなければ RFQ が発行される。事業者が SOQ を提出し、RFP が発行される。RFP はウェブサイトや新聞などで一般に告知されるか、絞られた候補者にのみ提示される。ベストバリュー提案者が選出され、交渉後に契約を締結する。

C. 非募集型提案 (9109、ガイドライン)

- 非募集型提案の場合、民間事業者は関連機関、PPP オフィス、官民交通パートナーシップ理事会のいずれかにプロジェクトを申請する。PPP オフィスのウェブサイトに規定の申請フォーム⁶⁶があり、4月と10月のみ申請できる。申請前に、同オフィスや関連機関の担当者との事前面談が推奨されている。申請後は関連機関による初期審査、PPP オフィスによるハイレベル審査と詳細審査を経て、官民交通パートナーシップ理事会の承認後、RFQ や RFP にて競合提案を募り、募集型提案と同様の過程を経て契約に至る。
- プロジェクト費用が1千万ドルを超える場合、ハイレベル審査前に5万ドルの審査費用を支払う。運営委員会の承認が得られなかった場合、審査費用は返還される。運営委員会の承認が得られなかったにも関わらず官民交通パートナーシップ理事会に直接申請した場合、審査費用は返還されない。ハイレベル審査通過後、詳細審査に要する評価・審査費用の一部を民間事業者が負担することがある。金額や支払日時は、両者合意のうえで請求される。

D. 審査 (9109、ガイドライン)

- 審査基準は、プロジェクトごとに設定され RFP に記載される。
- 審査において費用、価格、財務的貢献、資金調達法の革新性、 bond 発行の有無、技術的・科学的・社会経済的メリット、財務能力、設計・運営内容、プロジェクトの実現可能性、世間的な評判・適格性・経験、経済成長・公共の安全性・渋滞緩和・交通容量増加・既存交通施設の再建・拡張の実現性、地域の土地利用計画との親和性、地域住民の同意などが考慮される。

⁶⁶ Pennsylvania Department of Transportation, P3 Project Candidate Form, <https://www.dot.state.pa.us/Intranet/PennDOT/P3/PPForms.nsf>

- 詳細審査では、ベストバリュー分析が行われる。ベストバリュー分析では、通常の調達方法と比べてライフサイクルコスト（プロジェクト期間通した費用）が少ない、もしくは州や公共機関が得る収益が多いことを定量・定性的に検証される。

E. 透明性（9111）

- RFP に対して提出された SOQ や最終提案を含め、審査に関連する資料はすべて公開される。但し、財務情報など機密性のある情報は、事業者の同意がない限り公開されない。
- 商標、事業機密、特許、独占ライセンス、建築・エンジニアリング計画、競合マーケティング情報・戦略、セキュリティ情報、証券取引上の非公開情報、その他、事業者が正当な理由を示し、公共機関が機密とみなした財務情報、審査の準備資料は、公開されない。

F. 議会承認（9104）

- 議会の承認は不要だが、20 日あるいは議会開催日の 9 日以内に州議会が反対決議すると、プロジェクトは進行できない。

G. 調達時の担当公共機関の権利・義務（9109、ガイドライン）

- 調達方法や発効した RFQ・RFP を変更・終了できる。
- 提案の審査を打ち切ることができる。
- RFQ・RFP 発行過程で、RFP 内容に関する業界向け会合の開催や候補者との個別ミーティングを行うことができる。
- 非募集型提案が承認されなかった場合、提案に記載されているプロジェクトに関する RFQ を発行できる。
- ベストバリューの入札者との交渉が決裂した場合、次点の入札者と交渉できる。
- TIFIA や PABs などの政府助成をプロジェクトに利用するか否かを決定できる。

H. 調達時の入札者の権利（9109）

- 審査において不当に扱われた場合、州法 62 章 17 項（法・契約上の救済策）⁶⁷に基づいて、異議を申し立てることができる。

(5) 契約条件

A. 利用料（9110-f）

- 事業者は利用料を徴収できるが、担当公共機関が事前に認可し、徴収技術や取締基準、官民分配条件などを契約で規定する。

B. 収益（9110-g）

- 公共機関から得た収益は、州の交通用途にのみ使用する。
- その他プロジェクトから得た収益の用途は、連邦・州の公的資金に関する規定に準拠する。

C. 契約期間（9110-b）

⁶⁷ Pennsylvania General Assembly, Chapter 17 Legal And Contractual Remedies,
<http://www.legis.state.pa.us/cfdocs/legis/LI/consCheck.cfm?txtType=HTM&ttl=62&div=0&chpt=17>

- 契約期間は最大 99 年とする。

D. 税金 (9115)

- 契約日以降に発生する収益や利用料は免税となる。
- 不動産譲渡税は免除される。
- プロジェクトで使用される固定資産は公共財とみなされ、固定資産従価税や特殊課税は免除される。

E. サービス水準の維持 (9110-a)

- 担当公共機関は、プロジェクトに関するすべての資産や施設を検査し、事業者が提供した業績記録を確認する権利を有する。
- 建設・保守・運営・改良・修繕などの基準を契約で規定する。
- 支払・リスク分担・コスト分担・業績・不履行に関する基準を契約で規定する。
- 契約終了時、当該交通施設を適切な状態で追加費用なく公共機関に返還する。

F. 保証 (9110-a)

- 公共機関が認可した額の履行・支払保証、親会社の保証、信用状を発行する。

G. 契約終了・不履行 (9110-a)

- 契約終了・改正・不履行時の権利や改善措置を契約で規定する。

H. 環境対策 (9110-e)

- 開発地で環境汚染の浄化が必要な場合、公共機関が実費を負担する。公共機関は、事業者からの迅速な報告、浄化処理の選定、抗議の答弁への参加、抗議者との和解における事前承認の権利を有する。

I. 既存の従業員保護 (9110-a)

- 当プロジェクトにより職を失った公共機関職員に対して、その時点で得ていた給与や年金、健康保険などの賞与を含めて雇用を提供する。事業者の雇用提案を断った職員には、当プロジェクトに近い場所で同等の地位の職を提供する。

(6) 支援体制

交通局内に、企画室長の直下組織として PPP オフィスがある。PPP オフィスは、プロジェクトの審査や業務遂行、関連機関との調整など、PPP に関わる全てを監督する。オフィスディレクターは、高速道路室長やマルチモーダル交通室長、ターンパイク委員会の CEO など、交通局内外の関連組織のトップと直接業務を行う権利を有している。プロジェクト毎に、関連知識や技術を有するスタッフがプロジェクトマネージャーとして配備され、調達からフィナンシャルクローズまで開発時の全業務に責任を持つ。クローズ後の契約管理も同オフィスが行う⁶⁸。

⁶⁸脚注 62 に同じ。

専用のウェブサイト⁶⁹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。非募集型提案は4月と10月のみ受け付けており、オンライン上で申請できるが、その間に質問や提案があればPPPオフィスに問い合わせることも可能である⁷⁰。

2. 運用状況

交通局の現在進行中のプロジェクトは、州内558の老朽化した橋梁を架け替える「橋梁迅速置換」、29の天然ガススタンドを新設運営する「圧縮天然ガスステーション」、アムトラックの移転した駅の駐車場の新設運営と商業施設開発、隣接する道路の拡張と歩道橋の建設を行う「ミドルタウン駅」、ターンパイク局敷地内に光ファイバーストックネットワークを敷設する「光ファイバーストック」がある。

橋梁迅速置換プロジェクトは、多数の修復事業をひとつにまとめた初の大型PPPプロジェクトとして全米で注目されている。同州には構造的欠陥のある橋梁が3,500近くあり、早急な修復が必要だが、財源不足により対策が進んでいなかった。同プロジェクトでは、大きさや特徴が似た橋をまとめて架け替えることで設計を共有し、同じ規格の資材を使用できるため、建設やメンテナンスに要するコストや時間を節約できると期待されている。同プロジェクトに触発され、同州ノースハンプトン郡では郡所有の33の橋梁を修復するPPPプロジェクトが立ち上がっている。

圧縮天然ガスステーションプロジェクトでは、29のガソリンスタンドを新設運営し、同州で採掘できる天然ガスを州内1,600以上のバスの燃料として使用する。17年4月に最初のスタンドが完成しており、21年までに全拠点の建設が完了する予定である。一部のスタンドでは一般向けに天然ガスを販売することが予定されており、州の交通財源確保に貢献すると期待されている。

ミドルタウン駅は16年9月にRFQが発行され、17年1月にKeystone Connections (Cedarwood Development, Inc., Star America Capital Advisor, LLC., Raudenbush Engineering, Inc., JEM Group, LLC, U.S. Facilities, Inc., Walker Parking Consultants/Engineers, Inc. で構成されるコンソーシアム) 1社が候補に選ばれた。現在、RFPの発行準備が進められている。

光ファイバーストックは、ターンパイク委員会 (Pennsylvania Turnpike Commission) の管轄施設内に光ファイバーストックネットワークを構築するDBFOMプロジェクトである。17年1月に業界フォーラムが開催され、同年6月にRFQ発行、9月に6社がSOQを提出し、11月にKeystone Broadband Partners (AECOM Capital, Inc. など)、Keystone Broadband Partners (Star America など)、Penn FiberWay (Macquarie など)、Plenary Broadband Infrastructure (Plenary など) の4社が選抜された。

PPPオフィスは民間企業との広告・スポンサー契約もPPPのひとつと捉えており、州間幹線道路や高速道路のパトロール車に、保険会社ステートファーム社の広告を展開するプロジェクトが稼働している。

その他、インターチェンジ改良や環境負荷緩和など、現在検討中の非募集型提案のPPPプロジェクトが4つある⁷¹。

⁶⁹ Pennsylvania Department of Transportation, PENNDOT Public-Private Partnerships, <http://www.penndot.gov/projectAndPrograms/p3forpa/Pages/default.aspx>

⁷⁰ ヒアリングによる。

募集型提案は長期交通計画を基に検討されるため、同州PPPへの参画を希望する企業は、交通局の12年交通改良計画（Twelve-Year Transportation Improvement Program）⁷²をはじめ、傘下の交通機関の長期計画を確認することが望まれる。PPPオフィスでは、現実的で合理的な財務モデルであれば、あらゆる非募集型提案を受け付けている⁷³。

表 4. ペンシルベニア州 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
橋梁迅速置換	橋	DBFM	Plenary Walsh Keystone Partners (Plenary Group USA Ltd., Walsh Investors, LLC, Walsh Construction Company, Granite Construction Company, HDR, Inc., Walsh Infrastructure Management)	建設中	2014 契約
圧縮天然ガス スタンド	燃料 補給所	DBFOM	Trillium CNG, Larson Design Group	建設中	2016 契約
ミドルタウン駅	鉄道	—	—	調達中	—
光ファイバー ブロードバンド	電気通信	—	—	調達中	-
ミティゲーション・ バンキング開発	環境対策	—	—	検討中	—
オークランド・ インターチェンジ改良	道路	—	—	検討中	—
環境 P3 解決策	環境対策	—	—	検討中	—

出所：交通局ウェブサイト等を基に作成

⁷¹ Public Private Transportation Partnership Office, Report for Pennsylvania 2016-2017, <http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Documents/July%2013%20Board%20Meeting/PennDOT%20P3%20Office%20Annual%20Report.pdf>

⁷² Pennsylvania Department of Transportation, State Transportation Commission, Twelve Year Program, <http://www.talkpatransportation.com/typ.html>

⁷³ヒアリングによる。

[2] メリーランド州

1. 法規制

メリーランド州では、2010年にPPP契約の監督体制に関する法案^{74,75}が可決、13年には総務局や交通局、州立大学に対してPPP契約締結を許可する法案が可決し「[官民パートナーシップ法 \(Public-Private Partnerships : PPP法\)](#)⁷⁶」が制定された。これによりPPPに関する州の統一見解が得られたが、複数局を束ねた法であるため子細なプロセスや規制内容は各局に委ねられている。

これを補うべく、同法制定直後、州交通規制内に[PPP契約に関する規制](#)⁷⁷が制定され、交通PPPにおける詳細な調達プロセスが規定された。

同州では、交通局傘下に州間高速道路、公共交通、自動車、港湾、航空、有料道路を各々管轄する6つの事業体があるが、有料道路管理機関のひとつであるMDTA (Maryland Transportation Authority/メリーランド交通局) は、州交通局規制とは別に独自の[PPPに関する規制](#)⁷⁸を制定している。調達プロセスは交通局規制と同じだが、資料の提出先や審査時の承認体制のみが異なる。

同年後半には州知事令⁷⁹により、各局局長で構成されるPPP促進のための組織「PPP副閣議」が設立された。同組織の役割として、PPPに関心のある個人や組織と州との調整、各局へのサポート、法規制やスキームの確認、PPP情報サイトの作成、専門家のプレゼンテーションやフォーラムの開催などが挙げられているが、現在活発に動いている様子は見られない。ウェブサイト⁸⁰は存在するが、PPPに関心のある民間事業者にとって有用な情報は提供されておらず、同州PPPの全情報としてMDTAのPPP関連ページ⁸¹にリンクが張られている。

表 5. メリーランド州 PPP 関連法規制

法規	名称	概要
メリーランド州 財務・調達法 10A	官民 パートナーシップ法	総務局、交通局、MDTA、州立大学（モーガン州立大学、セントメアリーズ・カレッジ・オブ・メリーランド、バルチモア市コミュニティカレッジ含む）に対し、民間事業者とのPPP契約の締結を認める。
メリーランド州規制 11章（交通局） 1項（交通局長室） 17	官民 パートナーシップ プログラム	交通局のPPPプロジェクトにおける開発、調達、審査、契約、業務に関する規制。
メリーランド州規制 11章（交通局） 7項（MDTA） 6	官民 パートナーシップ プログラム	MDTAのPPPプロジェクトにおける開発、調達、審査、契約、業務に関する規制。

出所：各法規制を基に作成

⁷⁴ 2010 Chapter 640 , House Bill 979 http://mlis.state.md.us/2010rs/chapters_noln/ch_640_sb0979t.pdf

⁷⁵ 2010 Chapter 641 , House Bill 1370 http://mgaleg.maryland.gov/2010rs/chapters_noln/Ch_641_hb1370E.pdf

⁷⁶ Code of Maryland State Finance and Procurement 10 A <http://mgaleg.maryland.gov/webmga/frmStatutesText.aspx?article=gsf§ion=10A-101&ext=html&session=2018RS&tab=subject5>

⁷⁷ Maryland Register 11.01.17 http://www.dsd.state.md.us/COMAR/SubtitleSearch.aspx?search=11.01.17.*

⁷⁸ Maryland Register 11.07.06 http://www.dsd.state.md.us/COMAR/SubtitleSearch.aspx?search=11.07.06.*

⁷⁹ Executive Orders 2013 State of Maryland <http://mgaleg.maryland.gov/pubs/legislegal/2013-executive-orders.pdf>

⁸⁰ Maryland Subcabinet For Public-Private Partnerships <http://msa.maryland.gov/msa/mdmanual/08conoff/cabinet/html/pubpri.html>

⁸¹ Maryland Transportation Authority, Public Private Partnerships in Maryland <http://www.mtda.maryland.gov/Partnerships/tp3Overview.html>

(1) PPP定義

PPP法では、以下のようにPPPを定義している（10A-101）

PPPとは、公共機関と民間事業者との間の業績に基づく長期契約を通して、公共のインフラ資産における業務を遂行する手段であり、両者の間でリスクと便益が費用効率の高い形で適切に分配される。そして以下の定義をもつ。

- 民間事業者が政府から受託した業務を遂行するが、公共インフラ資産とその公共業務に対する最終的な責任は担当公共機関が持つ。
- 州が公共インフラ資産の所有権を保持し、民間事業者はライフサイクル全体における資金調達、開発、建設、運営、保守方法を決定する権利を付与される。
- 資産売却や短期リース運営はPPPに含まない。

(2) 対象セクター

- 対象公共機関（10A-101）
 - ▶ 総務局、交通局、MDTA、州立大学、モーガン州立大学、セントメアリーズ・カレッジ・オブ・メリーランド、バルチモア市コミュニティカレッジ
 - * 州立大学、モーガン州立大学、セントメアリーズ・カレッジ・オブ・メリーランド、バルチモア市コミュニティカレッジのPPP契約において、州が財務支援を行わない場合は、PPP法の対象外となる。
- 対象施設（10A-101）
 - ▶ 公共インフラ資産：公共に利用される施設や構造物、それに関連するシステムや設備

(3) 方式

A. 対象業務（10A-101）

- 資金調達、開発、建設、運営、保守

B. 資金調達（10A-103）

- 連邦・州・自治体の資金・助成金・融資・負債、その他公共財源、民間資金、いずれの組み合わせも可。

C. 所有権（10A-101）

- 所有権は州が保持する

(4) 調達手続

A. 提案方法（10A-201、301）

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 募集型提案（10A-201）

- 手順

- ▶ 担当公共機関が、予算委員会（上院予算・税委員会、下院財源委員会、下院歳出委員会）と立法業務局に募集前報告書を提出し、レビューを受ける。交通局以外は、州の会計監査役と財務官にも提出する。提出後 45 日以内（5 億ドルを超えるプロジェクトの場合は 15 日の延長可）にレビューが完了し、意見が提示される。報告書は公開される。
 - ▶ 予算委員会のレビュー後、公式募集提案前に州知事、会計監査役、財務官などで構成される公共事業委員会の承認を得る。承認後 RFQ を発行し、絞り込んだ民間事業者と協議を行い RFP を発行する。ベストバリュー提案者が選抜され、交渉後に契約書を作成する。30 日以内に予算委員会と会計監査役、財務官がレビューし、公共事業委員会の承認を経て契約を締結する。
 - ▶ 提案を提出した団体が複数の事業者で構成されており、20%以上の資本を保持する事業者の構成が変更される場合、45 日以内に予算委員会に通知し、公共事業委員会の承認を得る。
- 提案費用の払い戻し（10A-202）
 - ▶ 担当公共機関は民間事業者に対し、募集した提案作成に伴う費用の一部を払い戻すことができる。但し、契約を締結する事業者は対象外とする。
 - ▶ 担当公共機関が払い戻し上限額を設定し、プロジェクト規模や提出物の価値などに応じて支払額を算出する。
 - ▶ 担当機関は選抜されなかった民間事業者に、提出した資料を使用する権利として対価を支払うことができる。
 - ▷ 交通局と MDTA は、共に払い戻しに関して以下のように定めている。（11.01.17.08, 11.07.06.08）
 - ・ 払い戻し上限額は、一事業者に対して 300 万ドル。
 - ・ 絞り込んだ提案者のみに払い戻す。
 - ・ 払い戻しの条件として、提出された提案内容を使用する権利を譲渡するよう要請できる。

C. 非募集型提案（10A-301）

- 提案プロセスは各担当機関が設定する。
 - ▶ 交通局と MDTA は共に、次のように規定している。（11.01.17.06, 11.07.06.06）
 - ▷ ハイレベル審査と詳細審査の 2 段階審査が行われ、各々 45 日以内に結果が通知される。いずれも、交通局長/MDTA 局長・職員の承認を要する。
 - ▷ ハイレベル審査では、州の交通・社会経済開発・雇用・環境目的との整合性、技術的遂行能力、他局との調整の必要性、短期実装の可能性、費用効率とリスク分配、公共資金への依存減少の可能性、価格の妥当性、収入増・収益分配の可能性、既存州職員の雇用への影響などが考慮される。

- ▷ 詳細審査では概要、設計概念、スケジュール、連邦・州の環境・交通需要との整合性、技術・財務的実現可能性、運営保守要件、ライフサイクルコストと収益予測、リスク、既存州職員の雇用確保などが考慮される。
- ▷ 詳細審査通過後、予算委員会と立法業務局に募集前報告書を提出し、公共事業委員会の承認を経て RFQ や RFP が発行される。交通局長/MDTA 局長・職員との相談のうえベストバリュー提案者が選抜され、交渉後に契約を締結する。
- 非募集型提案があった場合、担当公共機関は競合提案を募る。その場合、提案内の機密情報は保護される。
- 担当公共機関は、申請料を設定できる。州の資本改良プログラムや統合交通プログラム計画資料に記載のないプロジェクトの場合、そうでない場合よりも高い申請料を設定できる。
 - ▶ 交通局と MDTA は、共に以下のように申請料を定めている。（11.01.17.05, 11.07.06.05）
 - ▷ 統合交通プログラムに記載されているプロジェクトの場合、申請料は 1 万ドル。
 - ▷ 統合交通プログラムに記載のないプロジェクトの場合、申請料は 2 万 5 千ドル。
 - ▷ 代替案やバリエーションのある提案の場合、メリーランド交通局の裁量により、各々別の申請と見なし、別途申請料を要求することがある。
 - ▷ 申請料は払い戻し不可。

D. 透明性（10A-204）

- PPP 契約書はオンライン上で公開される。但し業務機密、財務機密、企業秘密など機密性のある情報は、民間事業者との相談のうえ、公開されない。

(5) 契約条件

A. 競合禁止条項（10A-401）

- PPP 事業者の収入減に直接結びつくような競合するインフラプロジェクトがある場合、報酬を支払ってもよい。但し契約時点で、州の資本改良プログラムや統合運輸プログラムの計画書に記載されているプロジェクトの場合は支払わない。
- 道路、高速道路、橋梁を含む PPP プロジェクトの契約書に、競合禁止条項を含めない。

B. 利用料（10A-401）

- 通行料、利用料、手数料の設定・改正手段と条件を契約で規定する。

C. 収益（10A-401）

- 収益の分配方法を契約で規定する。

D. 契約期間（10A-402）

- 最大 50 年とする。公共事業委員会が承認すれば期間を延長できる。

E. 保証（10A-401）

- 民間事業者は、担当公共機関が定めた額・方法の履行・支払保証を提供する。

(6) 支援体制

同州には PPP オフィスはない。PPP を促進する組織として州知事の直下に「PPP 副閣議」があり、PPP 促進のために幅広い活動を行うことになっているが、現在活発に動いている様子は見られない

82。MDTA のウェブサイトには進行中の交通局 PPP プロジェクトの一覧が掲載されているが、検討中のプロジェクトや調達情報は交通局内各局サイトでの確認が必要である。

2. 運用状況

同州の PPP プロジェクトには、海上ターミナルの運営と大型コンテナバースやクレーン 4 基を新設する「シーガート・マリントーミナル」、州間幹線道路 95 号線の 2 つのサービスエリアを再開発する「州間幹線道路 95 号線トラベルプラザ」、ライトレールの新設と保守運営を行う「パープルライン・ライトレール」の 3 つがある⁸³。PPP 法では交通以外のセクターも対象になっているが、現状では交通 PPP のみが実装されている。

シーガート・マリントーミナルは、PPP 法制定前の 09 年に港湾局とポーツ・アメリカ・チェサピーク社との間で締結された、ターミナルの拡張・運営を行う 50 年間のコンセッション契約である。50 フィートの大型コンテナバースとクレーン 4 基の建設は 12 年に終了し、13 年から運営開始している。

州間幹線道路 95 号線トラベルプラザは、12 年に MDTA とエリアズ USA との間で締結された、2 つのサービスエリアを再建・運営する 35 年間のコンセッション契約である。14 年に建設が完了し、運営を開始している。同プロジェクトでは、一度調達が破棄されている。当初 MDTA が発行した RFP は制約が多く、あまり良い提案が得られなかったためである。その後再検討し、より魅力的な提案募集を行い契約締結に至った。

パープルライン・ライトレールは、16 年に交通局と MTA (Maryland Transit Administration/メリーランド公共交通局)、パープルライン・トランジットパートナーズとの間で締結した 36 年間の DBFOM 契約である。17 年に建設が開始され、22 年に完成予定である (第 3 章に詳述)。

17 年 9 月、渋滞緩和策として幹線道路 270 号線、495 号線 (キャピタル・ベルトウェイ)、州道 295 号線 (バルチモア・ワシントン・パークウェイ) の車線増設と有料高速レーンを新設するため、知事は総額 90 億ドルの PPP プロジェクト計画を発表した。同時に、高速道路局は 270・495 号線の渋滞緩和を目指す PPP の RFI を発行した^{84,85}。

提案募集する PPP プロジェクトは、以下の各局長期交通計画の中から検討される^{86,87}。非募集型提案でも計画外のプロジェクトは申請料が高くなるため、以下プログラムの内容を確認しておくことが望まれる。

- 統合交通プログラム (The Consolidated Transportation Program) ⁸⁸

⁸² 脚注 80 に同じ。

⁸³ 脚注 81 に同じ。

⁸⁴ MDOT State Highway Administration NEWS RELEASE, Governor Hogan Announces Widening of I-270, Capital Beltway (I-495), and Baltimore-Washington Parkway (MD 295), <http://www.roads.maryland.gov/Pages/release.aspx?newsId=2979>

⁸⁵ MDOT Request for Information (RFI) I-495/I-95 (Capital Beltway) Congestion Relief Improvements from the American Legion Bridge to the Woodrow Wilson Bridge I-270 Congestion Relief Improvements from I-495 to I-70, https://www.roads.maryland.gov/OC/I495_I270_RFI_P3.pdf

⁸⁶ 脚注 77 に同じ。

⁸⁷ 脚注 78 に同じ。

⁸⁸ Maryland Department of Transportation, Maryland's Draft FY 2018 - FY 2023 Consolidated Transportation Program (CTP) <http://www.mdot.maryland.gov/newMDOT/Planning/CTP/Index.html>

- 全州交通改良プログラム（The Statewide Transportation Improvement Program）⁸⁹
- 都市計画組織の長期交通計画（Long-range transportation plans developed by metropolitan planning organizations）⁹⁰
- 郡の優先プログラム文書（County Priority Letters）⁹¹

表 6. メリーランド州 PPP プロジェクト

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
シーガート・マリンターミナル	港湾	コンセッション	Ports America Chesapeake, LLC	運営中	2009 契約
州間幹線道路 95 号線 トラベルプラザ	道路	コンセッション	Areas USA	運営中	2013 契約
パープルライン・ライトレール	鉄道	DBFOM	Purple Line Transit Partners (Meridiam, Fluor, Star America)	建設中	2016 契約
州間幹線道路 495 号線、 275 号線渋滞緩和改良	道路	-	-	検討中	-

出所：MDTAウェブサイト等を基に作成

⁸⁹ Maryland Department of Transportation, Statewide Transportation Improvement Program (STIP)
http://www.mdot.maryland.gov/newMDOT/Planning/STIP_TIP/STIPandTIP_2017.html

⁹⁰ State Highway Administration Of Maryland, Metropolitan Planning Organizations <http://www.roads.maryland.gov/Index.aspx?PageId=508>

⁹¹ Maryland Department of Transportation, Maryland Priority Letter Map
http://www.mdot.maryland.gov/newMDOT/Planning/County_Priority_Letters/Letters.html

[3] オハイオ州

1. 法規制

オハイオ州では、2011年に交通局に対して民間事業者とのPPP契約締結を認める法（PPI法）⁹²が制定された。制約の緩い法であり、議会や関連機関の審査や承認が義務付けられておらず、子細な規定は個々の契約に委ねられている。

翌12年には、PPPプロジェクトの調達を規定した「PPI（Public Private Initiatives）方針」⁹³と、アベイラビリティ・ペイメントに関する運用調達基準⁹⁴を交通局が制定した。さらに13年には、PPP調達時の異議申し立てに関する基準⁹⁵も制定された。法での規定が緩いため、今後もこうした方針や基準が随時追加される可能性がある。

表 7. オハイオ州 PPP 関連法

法規	名称	概要
オハイオ州法 55章 (道路・高速道路・橋梁) 5501項 (交通局) 70～83節	PPI法	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開発、資金調達、保守、運営に関する民間事業者との契約締結を認める。

出所：法令を基に作成

(1) PPP定義

州法では「官民イニシアチブ」を以下のように定義している（5501.70）。

官民イニシアチブとは、交通局と単独あるいは複数の民間事業者との間の交通施設の開発、資金調達、保守、運営に関する取り決めである。交通施設のプロジェクトやサービスにおいて、現金支払を含む民間からの寄与を受け入れ、資源や手段を共有し、調査・開発・実装に協力し合う。

PPI方針では、形式例としてDBM、DBOM、DBF、DBFO、DBFOM、OM、コンセッション、その他最大の公益をもたらす契約を挙げている。

(2) 対象セクター

- 対象公共機関（5501.71）
 - ▶ 交通局

⁹² Ohio Revised Code Title [55] Lv Roads - Highways - Bridges Chapter 5501: Department Of Transportation, <http://codes.ohio.gov/orc/5501>
ODOT Division of Innovative Delivery, 34-001, Public-Private Initiatives Policy,
[https://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/DID%20Policy/ODOT%20PPP%20Policy%2011-15-2012%20\(703457999_1\)%20-%20Signed.pdf](https://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/DID%20Policy/ODOT%20PPP%20Policy%2011-15-2012%20(703457999_1)%20-%20Signed.pdf)

⁹⁴ ODOT Division of Innovative Delivery, 430-002, Standard Operating Procedure for Availability Payment Transactions,
[http://www.dot.state.oh.us/policy/PoliciesandSOPs/Policies/430-002\(SP\).pdf](http://www.dot.state.oh.us/policy/PoliciesandSOPs/Policies/430-002(SP).pdf)

⁹⁵ ODOT Division of Innovative Delivery, 430-003, Standard Procedure for RFQ/RFP Protest Arising Out Of Proposed Public-Private Initiatives,
[http://www.dot.state.oh.us/policy/PoliciesandSOPs/Policies/430-003\(SP\).pdf](http://www.dot.state.oh.us/policy/PoliciesandSOPs/Policies/430-003(SP).pdf)

- 交通施設（5501.70、5501.01）

- ▶ 公共機関が所有する、人や製品を運搬する方法・手段。例えば設備、車庫、事務所、関連する建物、高速道路、通行権、道路、橋梁、駐車施設、航空施設、港湾施設、鉄道施設、公共交通施設、サービスエリア、道路沿いの公園、トンネル、フェリー、商用の航行水路上にある港湾施設、多交通モード施設、その他公共の交通利用のための類似施設、PPP契約にある交通施設の運営に必要な付属物や資産。

(3) 方式

A. 対象業務（5501.73）

- 交通施設の計画、取得、資金調達、開発、設計、建設、再建、置換、改良、保守（定期保守、大規模保守）、管理、修繕、リース、運営（維持、修繕、改良、装備、修繕）

B. 資金調達（5501.76～77）

- 連邦、州、自治体、民間、いずれの資金を利用できる。
- 交通局はプロジェクト遂行のため、あらゆる財源から助成金、寄付、贈与、土地・金銭・不動産・動産の権利委譲を受けることができる。
- プロジェクト遂行のため、州インフラバンクから債権を発行できる。

C. 所有権（5501.74）

- 契約終了後、施設は交通局に返還され、交通局が公共のために使用する。

(4) 調達手続

A. 提案方法（5501.71～72）

- 募集型・非募集型提案、共に受け付ける。

B. 募集型提案

- 手順（PPI方針）

- ▶ 交通局が調達時の交渉可否や提案形式（ベストバリュー、適格性等）を決定し、RFI、RFEI（Request for Expressions of Interest/意思表示募集）、RFQ、RFPなどを発行する。公聴会やパブリックコメントの実施、あるいは交通局が提案者や提案候補者と面談することがある。募集締切後、提案者と交渉して審査する。

- 審査基準（5501.71）

- ▶ 安全性向上、渋滞緩和、交通容量増加、経済成長促進の実現
- ▶ 対象州・地域・自治体の交通計画の要件、州や都市計画機関の交通改良計画の内容との適合性
- ▶ プロジェクト費用と財務計画
- ▶ 事業者の知名度、資質、業界経験、財務能力
- ▶ 設計、運営、実現可能性
- ▶ 地域市民や担当公共機関の意見
- ▶ 公共と担当交通機関への便益

- ▶ 事業者の安全性に関する記録
- ▶ 主幹設計企業が設計費用予測の 30%以上、主幹建設企業が建設費用予測の 30%以上、主幹財務担当企業がプロジェクト総費用の 50%以上を請け負うというチームの同意
- 提案費用の払い戻し (5501.71)
 - ▶ 契約締結に至らなかった事業者に対し、提案に要した費用の一部・全部を交通局が払い戻すことができる。その場合、RFP に詳細を記載する。
 - ▶ 払い戻す代わりに、提案内容の使用権を交通局に移譲することもできる。その場合、RFP に記載する。
 - ▶ 払い戻し対象の事業者や金額は交通局が決定する。
 - ▶ RFP に払い戻しの旨を記載し、提案締切前に募集を終了する場合、募集開始からの期間で按分して払い戻す。
 - ▶ 交通局の裁量で、選定した候補者との交渉を終了する場合、全額払い戻す。

C. 非募集型提案 (5501.73)

- 提案の要件
 - ▶ 対象州・地域・自治体の交通計画における安全性向上、渋滞緩和、交通容量増加、経済効率向上に関する要件を満たし、州や都市計画機関の交通改良計画内の提案であること。
 - ▶ 提案者独自の内容で、評価に足る十分な情報があり、交通局の監督なしに作成されたものであること。
 - ▶ 公共の便益があること。
- 手順
 - ▶ 提案提出後 90 日以内に、交通局が上記要件に合致するか予備評価を行う。合致しない場合、提案は返却される。合致する場合、競合提案を募集する。最初の提案と競合提案を審査し、受理か棄却かを決定する。両方受理することもある。
 - ▶ 交通局は、提案者と競合提案者から審査料を徴収する。
 - ▶ PFI 方針では、提案提出前の面談を強く推奨している。上記提案要件に合致しない概念設計でも歓迎するとしている。

D. 透明性 (5501.71)

- 提出された提案資料内の、企業秘密に関する資料やデータは公開されない。財務情報は、選抜が終わるまで公開されない。民間事業者は、その他情報を機密扱いにするよう公共機関に要請できる。

E. 承認

- プロジェクトの開発・契約における、議会や関連機関の承認に関する規定はない。

(5) 契約条件

A. 利用料 (5501.73、5531.11)

- 事業者が利用料や管理料、その他料金を徴収する場合、金額の決定・改訂方針を契約条項に含める。
- 既存の高速道路、橋梁、トンネルに有料レーンを増やす場合、無料レーンの総数・距離を減らしてはならない。

B. 期間（アベイラビリティ・ペイメント基準）

- PPI法では期間に関する制限は規定されていないが、アベイラビリティ・ペイメント運用基準では、契約期間上限を2年とし、隔年の議会予算割当の状況に応じて契約更新すると規定されている。

C. 支払（アベイラビリティ・ペイメント基準）

- アベイラビリティ・ペイメントは、隔年の議会予算割当から支払われる。割当が支払額に満たない時は契約を終了し、交通局はそれ以降の支払義務を負わない。割当の不足により契約を終了する場合、交通局が事業者に規定額を支払う旨を契約条項に含めてもよい。

D. 収益

- PPP契約のために交通局が徴収した資金はすべて、高速道路運営基金に預託する。有料施設のプロジェクトの場合、預託先を契約で規定する。（5501.73）
- プロジェクト収益を事業者への支払に充てる場合、交通局の他のあらゆる債務よりも優先して支払う。（PPI方針）
- プロジェクト収益が事業者への支払分に満たない場合、議会の予算割当による他の財源から支払う。但し支払の優先度は、他の債務、事業者、他の同様の建設・保守費用の順となる。（PPI方針）

E. サービス水準の維持（5501.73）

- 適切な保守を実現するための具体策を契約条項に含める。

F. 税金（5501.78）

- プロジェクト専用で使用される交通施設や有形資産は、不動産従価税と特殊課税が免除される。
- プロジェクトに使用する建材は、消費税・使用税・保管税が免除される。

G. 保証（5501.73）

- 建設業務（設計・建設、建設、再建、置換、改良、修繕）を含むプロジェクトの場合、交通局長が指定した額の履行・支払保証債を確保する。

H. 契約終了・満了・不履行（5501.75）

- 事業者による契約不履行の場合、交通局は契約終了するか、業務や資産を引継いでよい。引き継ぐ場合、交通局が業務を行っても保守運営の提案を募集してもよい。

(6) 支援体制

交通局内の「革新的開発課」が、PPPの窓口としてPPP方針やプログラムの開発・調達を行っている。課のウェブサイト⁹⁶にはPPPプロジェクトの一覧や調達情報、担当者の連絡先などが掲載されている。同課のメーリングリストに登録すると、PPPプロジェクトや関連情報が随時メールで送付される。

2. 運用状況

オハイオ州のPPPプロジェクトには、ポーツマス市周辺道路を迂回するバイパスを新設するDBFOM契約の「南オハイオ退役軍人記念高速道路（ポーツマスバイパス、州間幹線道路823号線、第3章に詳述）」と「州間幹線道路90号線東回り線の老朽化した橋梁を架け替えるDBF契約クリーブランド・インナーベルト橋（現ジョージ・V・ヴォイノビッチ橋）プロジェクト」がある。前者は現在建設中、後者は既に開通しており、現在塗装や電灯設置などの最終化が行われている。

インナーベルト橋プロジェクトは、州の交通計画のひとつである「クリーブランド・インナーベルト近代化計画」⁹⁷の一部である。同計画は、クリーブランド市周辺の州間幹線道路71号線、77号線、90号線の渋滞緩和に向けた再建計画であり、7段階に分けて調達・実装している。全フェーズの完了予定は34年とされている。最初のプロジェクトは90号線西回りの橋梁架け替えであり、既にDBF契約で建設が完了している。インナーベルト橋の次は77号線上の2つの橋梁を架け替えるプロジェクトであり、うちひとつはDBB契約、もうひとつのブロードウェイ橋はDB契約で、いずれも今年中に建設開始予定である。その他4つの橋梁・道路再建計画は、今後順次調達が開始される。

他に、現在調達準備中のPPPプロジェクトとして、同州シンシナティ市とケンタッキー州を結ぶ州間幹線道路71号線と75号線上のブレント・スペンス橋がある。両州共同で行う26億ドルのDBFOMプロジェクトとなる予定だが、16年にケンタッキー州議会が有料道路への州資金の提供を認めない法案を可決し、プロジェクト財源が危ぶまれている。

州内の交通プロジェクトは、州及び各地域の交通計画から開発されるため、全州交通改良計画⁹⁸などを確認しておくことが望まれる。

⁹⁶ The Ohio Department of Transportation, Division of Innovative Delivery, <https://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/Pages/default.aspx>

⁹⁷ The Ohio Department of Transportation, Division of Innovative Delivery, The Cleveland Innerbelt Modernization Plan, <https://www.dot.state.oh.us/projects/ClevelandUrbanCoreProjects/Innerbelt/Pages/default.aspx>

⁹⁸ The Ohio Department of Transportation, Statewide Transportation Improvement Program, <https://www.dot.state.oh.us/Divisions/Planning/STIP/Pages/default.aspx>

表 8. オハイオ州 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
クリーブランド・ インナーベルト橋	橋梁	DBF	Trumbull Corporation, The Great Lakes Construction Company, The Ruhlin Company (TGR) , URS Corporation	設計中	2013 契 約
南オハイオ退役軍人記念 高速道路 (州間幹線道路 823 号線)	道路	DBFOM	Portsmouth Gateway Group (ACS Infrastructure Development, Inc., Infrared Capital Partners Limited, Star America Fund GP, Dragados, USA, Inc., The Beaver Excavating Company and John R. Jurgensen, Co., Inc., ms Consultants, Inc.)	建設中	2014 契 約
ブレント・スペンス橋	橋	DBFOM	-	調達中	-

出所：交通局ウェブサイト等を基に作成

[4] ニューヨーク州

1. 法規制

ニューヨーク州には、民間事業者とのPPP契約を認める法律はない。

同州には、大規模な公共建設事業において、水道・ガス、空調、電気など各々異なる事業者との契約を義務付ける通称ウィックス法 (Wicks Law) ⁹⁹がある。いくつかの例外規定はあるが、多くの場合、事業ごとに例外を認める特別法やPPP契約全般を認める授權法が制定されなければ、PPPを実装できない。

しかしながらニューヨーク市とニュージャージー州を結ぶゴースルズ橋、ニューヨーク市内の国内路線空港ラガーディア空港ターミナルBの、2つの大型PPP契約が締結されている。これらはいずれもPANY/NJ (Port Authority of NY & NJ/ニューヨーク・ニュージャージー港湾局) 管轄のプロジェクトである。PANY/NJは1921年に両州が共同で設立した独立機関であり、ニューヨーク市を中心とする州境周辺の橋梁、港湾、鉄道、バス、空港、施設を計画・開発・運営する権限がある。同局は両州からも傘下の自治体からも税収を割り当てられておらず、主に管轄交通施設の利用料や通行料などの事業収益により運営されている¹⁰⁰。同局の活動に対して両州知事が承認・拒否権を持っているが、州間の機関ゆえ、各州法の調達規制に準拠する必要はない¹⁰¹。

PANY/NJの法規¹⁰²では建設・修復・運営・保守・その他あらゆるサービス事業者との契約締結を認めている。調達ガイドライン¹⁰³はあるがPPPに特化したものではなく、一般的な公共機関の調達基準が記載されている。RFQやRFPなどの調達情報は、すべて同局サイト¹⁰⁴に掲載される。

同州では、これまでに幾度もPPP法案が議会で提出されており¹⁰⁵、12年に州知事の予算教書でもPPP法の制定が提案されたが¹⁰⁶可決に至っていない。

一方DB契約に関しては、僅かながら法整備が進んでいる。2011年には交通局、公園局、レクリエーション・歴史保護局、環境保護局、高速道路局、橋梁局に対し、民間事業者とのDB契約を認める「インフラ投資法 (Infrastructure Investment Act)」が制定された¹⁰⁷。同法は3年間の時限法だったが数度更新され¹⁰⁸、現在21年まで有効となっている。同法を基に、ニューヨークとニュージャージーを結ぶタッパンジー橋の架け替えDBプロジェクトなどが行われている。

16年にはニューヨーク州都市開発公社 (New York State Urban Development Corporation) とニューヨーク・コンベンションセンター開発公社 (New York Convention Center Development Corporation)、その子会社に対し市内のペン駅と、その向かいにある中央郵便局の複合施設開発、

⁹⁹ The New York State Senate, General Municipal, Article 5-Asection 101, <https://www.nysenate.gov/legislation/laws/GMU/101>

¹⁰⁰ The Port Authority of New York and New Jersey, <http://www.panynj.gov/about/facilities-services.html>

¹⁰¹ 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

¹⁰² By-Laws of The Port Authority of New York and New Jersey, <http://corpinfo.panynj.gov/documents/by-laws-of-the-port-authority-of-new-york-and-new/>

¹⁰³ The Port Authority of New York and New Jersey, A Guide to Procurement at The Port Authority of NY & NJ, <http://www.panynj.gov/business-opportunities/pdf/guide-to-procurement.pdf>

¹⁰⁴ The Port Authority of New York and New Jersey, Bid/Proposal Advertisements, <http://www.panynj.gov/business-opportunities/bid-proposal-advertisements.html>

¹⁰⁵ New York State Assembly, S05501 2013-2014 Regular Sessions,

http://assembly.state.ny.us/leg/?default_fld=&leg_video=&bn=S05501&term=2013&Summary=Y&Actions=Y&Text=Y

¹⁰⁶ Governor Cuomo's 2012-13 Executive Budget And Reform Plan Outlines Vision To Continue Building A New New York, https://www.budget.ny.gov/pubs/press/2012/pressRelease12_eBudget1.html

¹⁰⁷ Senate Bill S50002 2011-2012 Legislative Session, <https://www.nysenate.gov/legislation/bills/2011/S50002>

¹⁰⁸ Assembly Bill A3009C 2017-2018 Legislative Session, <https://www.nysenate.gov/legislation/bills/2017/a3009/amendment/c>

ジェイコブ・ジャビッツ・コンベンションセンター再開発に関するDB契約を認める「変革的経済開発インフラ復興プロジェクト法（New York Transformational Economic Development Infrastructure and Revitalization Projects Act）」¹⁰⁹が制定された。中央郵便局とジャビッツセンターのプロジェクトは、16年に契約が締結され事業が進められている。郵便局のプロジェクトは15年に事業者が選定されていたが、16年初にペン駅との複合施設として再度RFP¹¹⁰が発行され、最終的に郵便局単独プロジェクトとして同じ事業者に確定した。都市開発公社は都市開発公社法（Urban Development Corporation Act）¹¹¹で資産のリース契約が認められているため、同プロジェクトでは、DB契約と同時に99年のリース契約も締結している。事業費16億ドルのうち、リース契約料として2億3千万ドルを事業者が支払っている^{112,113}。

さらに同年、ニューヨーク市ペン駅とニュージャージー州ニューアークを結ぶ鉄道施設の再建プロジェクト、ゲートウェイ・プログラムを統括する組織として、ゲートウェイ・プログラム開発公社（Gateway Program Development Corporation）¹¹⁴が設立された。同プログラムはアムトラック、ニュージャージートランジット、PANY/NJが共同で進めている大型事業であり、各組織を取りまとめる体制が必要とされていた。同社は、ニュージャージー州非営利会社法（New Jersey Nonprofit Corporation Act）¹¹⁵の下で設立された非営利会社であり、同プログラムの調整・開発・運営・資金調達・管理・所有を行う¹¹⁶。17年8月に、初期フェーズとなるハドソントンネル再建プロジェクトのRFI¹¹⁷が発行され、PPPをはじめとする望ましい事業形式や革新的な資金調達方法の情報を募集している。

同州では現知事がPPPに意欲的なため、授権法がないにも関わらず、様々な手法でPPP的なプロジェクトが進行している。しかし18年末で知事の任期が終了するため、19年に就任する新知事の方針次第では、今後の同州PPPの行方が大きく変わる可能性がある。

2. 運用状況

PANY/NJのPPPプロジェクトには、ゴースルズ橋架け替えとラガーディア空港ターミナルBがある。ゴースルズ橋は、ニューヨーク市スタテン島とニュージャージー州を結ぶ橋梁の架け替えを行う40年間のDBFMプロジェクトであり、13年に契約締結、資金調達合意に達した。14年5月に建設が開始され、17年6月に一部開通、残りは18年に開通予定である。

ラガーディア空港ターミナルBは、中央ターミナルビルの再開発を行う35年間のDBFOMプロジェクトである。16年に資金調達合意、同年建設開始し、18年に開業予定である（第3章に詳述）。

他には、ラガーディア空港のデルタターミナル再開発や空港と市内を結ぶモノレール再開発、ニュージャージー州ニューアーク空港の再開発などのプロジェクトが計画されている。

¹⁰⁹ The New York State Senate, Senate Bill S6408C 2015-2016 Legislative Session, <http://legislation.nysenate.gov/pdf/bills/2015/S6408C>

¹¹⁰ New York State, Empire State Development, Amtrak, MTA, Joint Solicitation for the Development of the Empire Station Complex, <https://cdn.esd.ny.gov/CorporateInformation/Data/RFPs/EmpireStationComplex/01222016-JointSolicitationEmpireStationComplex.pdf>

¹¹¹ Urban Development Corporation Act 174/68, <https://www.nysenate.gov/legislation/laws/JDA>

¹¹² U.S. Department of Transportation, Moynihan Train Hall, <https://www.transportation.gov/tifia/financed-projects/moynihan-train-hall>

¹¹³ Empire State Development, Meeting of the Directors, April 17, 2017, https://esd.ny.gov/sites/default/files/news-articles/04172017_ESD_BM.pdf

¹¹⁴ The Gateway Program Development Corporation, <http://www.gatewayprogram.org/>

¹¹⁵ New Jersey Statutes, Title 15a - Corporations, Nonprofit, <https://law.justia.com/codes/new-jersey/2013/title-15a/>

¹¹⁶ Bylaws of Gateway Program Development Corporation, <http://www.gatewayprogram.org/content/dam/nec/gdc-board-items/Final-GDC-Bylaws.pdf>

¹¹⁷ Gateway Program Development Corporation, Hudson Tunnel Project & Concrete Casing, Request for Information, <http://www.gatewayprogram.org/content/dam/nec/workwithus/17-08-10-RFIBook-Final.pdf>

表 9. PANY/NJ の 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
ゴースルズ橋	橋梁	DBFM	NYNJ Link Partnership (Macquarie Infrastructure & Real Assets and Kiewit Development)	建設中	2013 契約
ラガーディア空港 ターミナル B	空港	DBFOM	LaGuardia Gateway Partners (Meridiam Infrastructure, Skanska, Vantage Airport Group, Walsh Group)	契約締結	2016 契約

出所：PANY/NJウェブサイト等を基に作成

[5] 前回調査対象州における改定・更新

1. バージニア州

(1) 法規制

バージニア州では15年3月¹¹⁸と17年3月¹¹⁹にPPP授権法である[官民交通法（PPTA : Public-Private Transportation Act of 1995](#)¹²⁰）の改正法案が可決され、規制が強化された。これに伴い、PPPオフィスの役割も制限された。同州は他州に先駆けてPPPオフィスを設立しPPP導入を促進してきたが、PPPに慎重な姿勢を示す知事が2014年に就任し、同時期に複数のPPPプロジェクトで問題が発生したことも手伝い、PPPの採用に慎重を期すようになってきている。18年1月に就任した新知事の意向次第で再びPPP促進に向かう可能性もあるが、政策方針が定まるまでPPPオフィスは静観しているようである。

法改正はいずれも公共利益の保護を強化するものであり、以下の要件が加えられた。

- 交通PPP運営委員会を設立し、交通局副局長を委員長とする。
- 交通局や鉄道・公共交通局よりも民間事業者の方が低、コストで開発・運営できる場合のみPPP契約を締結できる。
- 交通局はプロジェクトのリスクレベル（高中低）の測定方法と、リスクの高いプロジェクトを調達前に特定する手法を開発し、リスクの高いプロジェクトにおいて公共の利益を守るための調達工程とガイドラインを制定する。
- 交通局か鉄道・公共交通局のプロジェクトの場合、両局は調達開始前に、公共利益に関する調査を行う。プロジェクトのリスクレベルを測定し、リスクが高い場合、最大の公共利益を守る方法を規定する。また、公共機関が実装する場合のコストを分析し、調達期間を通して民間事業者との競争を確保する。交通PPP運営委員会が調達前に、その分析をレビューする。
- 担当公共機関の長官は、SOQ受領後から最初のドラフトRFP発行前までに、州知事と州議会に対しPPPが最大の公共利益を有する点について変更がないこと、民間事業者が公共機関に対し限度を超える要求をしていないことを書面で保証する。保証がない場合、契約締結できない。
- 運営委員会は、SOQ受領後から最初のドラフトRFP発行前までに公共の利益の有無を多数決で決定する。委員会が最大の公共利益を有すると判断した場合のみ、調達を続行できる。
- 仮契約前に、提案内容に対して30日間のパブリックコメント期間を設ける。
- 最終RFP発行前に、暫定包括契約内容に対して30日間のパブリックコメント期間を設ける。

法改正に伴い、15年にPPPリスク管理ガイドライン¹²¹の改訂とPPP公共関与ガイドライン¹²²の制定、16年にPPPバリュー・フォー・マネー・ガイドライン¹²³の改訂、17年にPPTAガイドライン¹²⁴と公

¹¹⁸ 2015 Session, Chapter 612, <http://lis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?151+ful+CHAP0612>

¹¹⁹ 2017 Session, Chapter 551, <https://lis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?171+ful+CHAP0551>

¹²⁰ Code of Virginia, Title 33.2. Chapter 18, <https://law.lis.virginia.gov/vacode/title33.2/chapter18/>

¹²¹ The Commonwealth of Virginia, P3 Risk Management Guidelines, http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2015/09/Risk-Management-Guidelines_POSTED-TO-WEBSITE_9.28.2015.pdf

¹²² The Commonwealth of Virginia, P3 Public Engagement Guidelines, http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2017/10/Final_PPTA_Public_Engagement_Handbook_2017Oct24_JHC.pdf

共関与ガイドラインの改訂が行われた。同時にVAP3が発行するPPEAガイドライン¹²⁵にも、リスク管理や公共関与、バリュー・フォー・マネーなどに関する改訂が加えられ、費用対効果・機会費用分析ガイドライン¹²⁶も制定された。

改訂前のPPTAガイドラインは交通局、港湾局、鉄道・公共交通局、航空局、商業宇宙飛行局、自動車局が対象だったが、両法改正は主に交通局と鉄道・公共交通局を対象としているため、改訂版ガイドラインも両局向けとなった。但し、他局が独自のガイドラインを採用する際の基準として改訂版ガイドラインを使用することもあるとしている。

また法改正に伴い、VAP3 (Virginia Office of Public-Private Partnerships/バージニアPPPオフィス)の組織改編も行われた。改正前は州運輸長官直下の組織として、交通局(道路・橋梁等担当)、港湾局、鉄道・公共交通局、航空局、商業宇宙飛行局、自動車局のプロジェクトを横断的に取りまとめる役割を担っていたが、改正後は交通局革新部内の組織として、同局と傘下の地域交通機関の道路・橋梁・トンネル関連のPPPプロジェクトのみを取り扱う。鉄道・公共交通局のプロジェクトは、マルチモーダルであればVAP3が支援する。

PPPに限定したものではないが、15年の交通法改正¹²⁷では交通プロジェクトの決裁方法や予算配分において大きな変更があった。法改正以前は、CTB (Commonwealth Transportation Board/州交通委員会)の裁量で交通プロジェクトの採用や予算が決定されており、交通局長がCTBの委員を自由裁量で解任する権限を有していたが、法改正により、交通局長は正当な理由がない限り委員を解任できず、プロジェクトの決裁はデータに基づく業績指標¹²⁸により行われることになった。

(2) 運用状況

VAP3は毎年、州内の全PPPプロジェクトをまとめた「バージニアPPPプロジェクトパイプライン」¹²⁹を発行していたが、16年版を最後に発行していない。

VAP3のウェブサイトでは完了したプロジェクトとして、州間幹線道路495号線と95号線のHOVレーン増設が掲載されている。現在建設中のプロジェクトには、トンネルの新設と既存トンネルの改良を行うエリザベストンネル、石炭業界と協業で採掘後の炭鉱に道路を新設するコールフィールド高速道路、既存のHOV2レーンを3レーンに拡張する州間幹線道路395号線レーン拡張、高速レーンと自転車・歩道を新設しバスサービスを拡張する州間幹線道路66号線外環変換がある。現在調達中のプロジェクトには橋梁・トンネルを4レーンから6レーンに拡張するハンプトン道路・橋梁・トンネル拡張がある。

前回調査時に掲載されていた州道288号線、199号線、58号線、28号線の4つのDBプロジェクトと地域交通指令センターシステムのOMプロジェクト、ダレス鉄道DBプロジェクト、州道460号線コリドー改良DBFプロジェクト、ポカホンタス・パークウェイDBFOMプロジェクトは削除されてい

¹²³ The Commonwealth of Virginia, P3 Value for Money Guidelines,

http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2016/07/VfM-Guidelines_V3_June-2016_Final.pdf

¹²⁴ The Commonwealth of Virginia, Virginia Department of Transportation, PPTA Implementation 2017 Manual and Guidelines,

http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2017/09/2017-UPDATED-PPTA-Implementation-Manual_September-6_CLEAN_Posting.pdf

¹²⁵ The Commonwealth of Virginia, Implementation Manual and Guidelines For the Public-Private Education Facilities and Infrastructure Act of 2002,

http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2015/06/PPEA-Draft-06_25_15-.pdf

¹²⁶ The Commonwealth of Virginia, Cost Benefit and Opportunity Cost Analysis Guidelines For the Public-Private Education Facilities and Infrastructure Act of 2002, <http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2016/01/Final-CBA-OCA-Guidelines.pdf>

¹²⁷ 2015 Session, Chapter 684, <http://lis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?151+ful+CHAP0684>

¹²⁸ VDOT Central Office, SMART SCALE, <http://smartscale.org/default.asp>

¹²⁹ VDOT, Final 2016 Virginia P3 Project Pipeline, <http://www.p3virginia.org/wp-content/uploads/2016/02/Final-January-2016-P3-Project-Pipeline.pdf>

る。PPPガイドラインでは、PPPの定義を「資金調達と運営が行われる官民プロジェクト」としているため、両業務を含まないプロジェクトを除外したものと見られる。

但し、州道460号線コリドー改良プロジェクトは事情が異なる。同プロジェクトは12年にUS 460 Mobility Partnersと契約を締結し、13年に用地取得、14年に建設開始予定だったが、14年3月に一時停止となり17年6月に廃止された。州道460号線に平行する4レーンの有料道路を新設するプロジェクトだったが、460号線の交通量があまり多くないことや、建設予定地に湿地などがあり連邦政府による環境影響評価の承認が下りない可能性が高いことから、計画段階より意義が問われていた。交通局はハリケーン時の避難路や港湾からの輸送ルートとしての必要性を主張していたが、14年になっても連邦の環境承認を得られず、その間も民間事業者が多額の業務費を支払い続けていたことが判明し、議会や市民を巻き込む大きな議論となった。同年、環境承認を取得するまでプロジェクトを停止することが決定、翌15年に交通局はプロジェクトの廃止を決定した。事業者は受取金のうち4,600万ドルを交通局に返金し、残額の1億300万ドルを放棄することで和解した¹³⁰。その後も同局による実装を目指して環境調査が続けられ、16年9月に連邦陸軍工兵司令部より承認が下りたが、17年6月、新業績指標による測定の結果、プロジェクト実装基準を満たさなかったため州交通委員会が廃止を決定した¹³¹。一連の騒動を機にPPPの透明性を問う声が高まり、法改正やガイドラインの改訂、PPPオフィス改編に至ったとされている。

エリザベストンネルは、既存トンネルに隣接する2レーンのトンネルの新設、2つの既存トンネルの改良、接続する道路やインターチェンジの拡張を行うプロジェクトである。完成予定は18年だが、新規トンネルと既存トンネルのひとつは予定より早く建設が完了し、15年に運営を開始している。しかし当プロジェクトにより、これまで無料だったトンネルが既存・新規共に有料化するうえ、毎年最低3.5%値上げが可能な契約になっているため¹³²、市民から不満の声が上がっている。交通局は市民の負担軽減のため、運営開始前から一部の区間や対象者を無料にするよう事業者との調整を続け、契約改正や追加支払などを行ってきた¹³³。18年1月現在、平日通勤時間帯の通行料は車載器設置済の乗用車で2.09ドルに抑えられているが、無料道路に慣れている市民にとって、有料化への抵抗は根強いようである。

一方、州間幹線道路495号線と95号線のプロジェクトは利用料収入は予測を下回っているものの、新設されたHOV以外に既存の無料レーンが残っているため市民からの不満はあがっていない。交通容量が増えたため、渋滞緩和に貢献した優良事例とされている。両事業を請け負っているトランスアーバン社は、95号線に接続する395号線における同様のHOV拡張プロジェクトを提案し、交通局が承認した。95号線プロジェクトの延長契約という形で15年に契約が締結され、17年に建設が開始されている。

コールフィールド高速道路は02年の契約締結後、建設コスト削減策を巡る調整が行われ、05年に解決、06年に建設開始して11年に最初の2マイルが完成した。石炭採掘との協業ゆえに工期は長く、現在も建設が続いている。66号線外環変換は既存3レーンに2つの高速レーンを増設し、バスサービスの拡張と4千台のパーク&ライド駐車場新設、自転車道・歩道の新設を行う、交通局と鉄道・公

¹³⁰ VDOT, Newsroom, Gov. McAuliffe Announces Settlement to Recover Taxpayer Dollars from Route 460 Contract, July 2, 2015, http://www.virginiadot.org/newsroom/statewide/2015/gov_mcauliffe_announces_settlement84156.asp

¹³¹ VDOT Central Office, Route 460 Project, <http://www.route460project.org/>

¹³² Elizabeth River Tunnels, Frequently Asked Questions, <https://www.driveert.com/project-resources/faq/>

¹³³ Elizabeth River Tunnels, Contract Information & Technical Requirements, <https://www.driveert.com/project-resources/contract-information-technical-requirements/>

公共交通局共同のマルチモーダルプロジェクトである。同プロジェクトでは13年のRFI発行後、PPPを採用するか否か、長い時間をかけて調査・議論が続けられた。一時は公共資金による通常調達に傾いたが、16年12月に契約締結、17年10月にTIFIA承認を得、11月にフィナンシャルクローズに至った。州知事は過去の失敗から学んだ結果、当プロジェクトでは25億ドルのコスト削減を実現できたと語っている¹³⁴。

ハンプトン道路・橋・トンネルは17年3月にRFIが発行され、現在詳細審査中である。DB、DBOM、DBFOMのいずれが適切か、検討が続いている。

前回調査で検討中とされていた空中権やソーラーエネルギー、ブロードバンドは、詳細審査まで進んだが提案募集には至っていない。空中権は、現在積極的に検討していないものの、希望する事業者がいれば検討するとの立場を示している。検討候補だったプロジェクトの多くは、66号線外環変換やハンプトン道路・橋・トンネルプロジェクトに統合されている。

表 10. バージニア州 PPP プロジェクト更新分

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	運営中	2002 開業 (第 2 期 : 2011 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)	運営中	2007 契約/12 開業
州間幹線道路 95 号線 HOV レーン	道路	DBFOM	95 Express Lanes LLC (Fluor, Transurban)	運営中	2014 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)	廃止	2012 契約
コールフィールド高速道路	道路	DBF	Alpha Natural Resources (旧 Kellogg Brown and Root)	建設中	2002 契約
エリザバス川トンネル	トンネル	DBFOM	Elizabeth River Crossings Opco, LLC (Skanska, Macquarie, Kiewit, Weeks Marine)	建設中	2012 契約
州間幹線道路 395 号線 高速レーン拡張	道路	DBFOM	95 Express Lanes LLC (Fluor, Transurban)	建設中	2015 契約
州間幹線道路 66 号線 外環変換	マルチ モーダル	DBFOM	66 Express Mobility Partners (Cintra, Meridiam, Ferrovial Agroman US, Allan Myers)	契約済	2016 契約
ハンプトン道路・ 橋・トンネル拡張	道路、橋、 トンネル	—	—	調達中	—

出所：VAP3ウェブサイト等を基に作成

¹³⁴ VDOT, Office of Public-Private Partnerships, <https://www.p3virginia.org/virginia-awards-contract-for-i-66-under-new-approach-that-saves-state-2-5-billion/>

2. フロリダ州

(1) 法規制

フロリダ州では16年の交通法改正¹³⁵にて、交通局PPPの資金調達業務を行う非営利法人「フロリダ交通局資金調達公社（Florida Department of Transportation Financing Corporation）」が設立され、PPPプロジェクトの資金調達方法に新たな選択肢が加わった。同社は満期30年以内の手形、債券、債務証券、その他債務を発行できる権限を有し、議会の年度予算内であれば、交通局のプロジェクト用に複数の債務を発行（最大35年）できる¹³⁶。同社の発行する債務やその利益・収益は非課税となるため、民間投資よりも安い利率で迅速に州が資金調達できるようになる。同社の役員は、州知事執務室の政策予算局長、債券ファイナンス部長、交通局長が務め、債券ファイナンス部長がCEOとして指揮監督を行う。これに伴い交通局は、PPPの資金調達に関して債券ファイナンス部に事前に相談し、必要な情報を提供することが義務付けられた。同部には、債務発行に関して知事に直接提言する権限が付与された。

また同交通法改正には、連邦融資を受ける道路PPPにおいて、環境調査に関する交通局の監督権限を拡大する事項も含まれており、これにより連邦の環境承認プロセスの迅速化が期待される。

[公共施設インフラ・パートナーシップ法](#)¹³⁷に関するも、16年に改正法案^{138,139}が可決された。改正内容はガイドライン・タスクフォースが14年に発行した「タスクフォース報告書（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）」の提案内容が、概ね反映されている。改正内容は以下の通りである。

- 法規
 - ▶ 法規番号の変更
旧：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）
新：18章（公共の土地・資産）255項（公共の土地・公共所有の建物）065（PPP;記録公開と面談公開の免除）
- 非募集型提案
 - ▶ 民間事業者に申請料の支払を義務付ける。金額は担当公共機関が定める。申請料支払後に金額が十分でないことが判明した場合、追加料金が徴収される。審査が行われない場合、申請料は返還される。
 - ▶ 建築やエンジニアリングを含む非募集型提案では、審査時に州のライセンスを持つ建築家やエンジニアなど専門家にレビューと審査を要請する。
- 提案募集、競合提案募集
 - ▶ 各公共機関の政府が多数決で承認すれば、PPP法で規定されている提案受付期間を変更できる。

¹³⁵ Laws Of Florida, Chapter 2016-181, House Bill No. 7027, <http://laws.flrules.org/2016/181>

¹³⁶ The 2017 Florida Statutes, 339.0809 Florida Department of Transportation Financing Corporation, http://www.leg.state.fl.us/Statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0300-0399/0339/Sections/0339.0809.html

¹³⁷ The 2017 Florida Statutes, 255.065, Public-private partnerships, http://www.leg.state.fl.us/Statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&Search_String=&URL=0200-0299/0255/Sections/0255.065.html

¹³⁸ Laws Of Florida, Chapter 2016-153, Committee Substitute for Senate Bill No. 124, <http://laws.flrules.org/2016/153>

¹³⁹ Laws Of Florida, Chapter 2016-154, Committee Substitute for Senate Bill No. 126, <http://laws.flrules.org/2016/154>

- ▶ 設計を含む提案募集の際、専門家が作成した設計基準を募集要項に含める。
- ▶ 利用料徴収や金銭的条件を含む提案の場合、各々の期限を提案書に明記する。
- 承認、通知
 - ▶ 担当公共機関から影響のある自治体への提案内容の通達は不要とする（改正前は必須）。
 - ▶ 教育委員会（改正後は学区と特別区）のプロジェクトにおいて、自治体政府の承認は不要とする（改正前は必須）。
- 契約
 - ▶ 利用料収入の公共機関への一部返還は任意とする（改正前は必須）。
- 公共機関の義務
 - ▶ 担当公共機関が不動産や有形資産の所有権を失う可能性のある財務契約を制限する。
 - ▶ 担当公共機関が他の支払義務よりプロジェクトの支払を優先する旨の条項を削除する。
- 管理
 - ▶ 担当公共機関は任意でPPP契約書のコピーを管理サービス部に提出する。同部が維持管理し、他公共機関と共有する。
- 透明性・機密保持
 - ▶ 担当公共機関が受領した非募集型提案の公表を、一定期間免除する（21年10月2日まで）。
 - ▶ 非募集型提案審査中の非公開の面談における記録の公表を、一定期間免除する（21年10月2日まで）。

(2) 運用状況

交通局のウェブサイト¹⁴⁰によると、前回調査時に建設・契約中であった国道1号線改良、州間幹線道路4号線連結、州間幹線道路75号線、パルメット5区、国道19号線、州道9B号線は、建設・支払が完了して契約が終了し、州間幹線道路95号線は建設が完了している。州間幹線道路595号線とマイアミ港トンネルは引き続き運営中、州道79号線と州間幹線道路4号線最終改良は引き続き建設中である。

現在調達中のプロジェクトには、州間幹線道路395号線・95号線の改良DBFがある。

現在検討中のプロジェクトには、州間幹線道路275号線・4号線の改良を行うタンパベイ・ネクスト、現行6レーンから10レーンの有料道路に改良する州間幹線道路4号線最終化があるが、いずれもDBFOMは検討していない。

交通局のプロジェクトは、ほとんどがDBFかDBFOMアベイラビリティ・ペイメントである。ライフサイクルコストのリスク移転、民間事業者の革新性、建設コストの長期分散支払、保守運営費の安定化の観点から、同局は大規模で複雑なプロジェクトには戦略的にDBFOMアベイラビリティを採用している。一方、優先度は高いが即時の資金調達が難しいプロジェクトにはDBFを採用している。

¹⁴⁰ Florida Department of Transportation, Public-Private Partnership Projects, November 2017, <http://www.fdot.gov/comptroller/PFO/P3%20Summary.pdf>

DBFにより、大規模なプロジェクトを小さな区間に分けて実装でき、全体の完成時期が早まる。民間資金調達コストは高くつくが、インフレ調整で補うことができると考えている¹⁴¹。

これまでのところ、同州のPPPプロジェクトでは大きな批判やトラブルが発生していない。同局にとって成功の秘訣は、エンジニアリング・法務・財務分野で内外の専門知識を取り入れていること、調達過程で民間事業者との率直な情報交換を心掛けていること、利害関係者との友好的関係構築に協力する支援者を得ていることであり、同州の明瞭な法規制、安定的な事業プログラムとトラストファンド、確立された調達プロセスが他州との競争優位になっていると考えられている。

表 11. フロリダ州 PPP プロジェクト更新分

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
国道 1 号線改良	道路	DBF	Community Asphalt, Inc.	契約終了	2008 契約/ 2011 開業
州間幹線道路 4 号線連結	道路	BF	PCL, Archer Western	契約終了	2010 契約/ 2014 開業
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	契約終了	2012 契約/ 2015 開業
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	契約終了	2009 契約/ 2016 開業
国道 19 号線	道路	BF	Hubbard Construction Compann	契約終了	2009 契約/ 2016 開業
州道 9B 号線	道路	DBF	Infrastructure Development Partners	契約終了	2012 契約/ 2016 開業
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	建設完了	2012 契約/ 2016 開業
州間幹線道路 595 号線改良	道路	DBFOM	I-595 Express, LLC (ACS Infrastructure Development)	運営中	2009 契約/ 2014 開業
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/ 2014 開業
州道 79 号線	道路	DBF	Anderson Columbia Company	建設中	2013 契約
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
州間幹線道路 395 号線・95 号線	道路・橋	DBF	—	調達中	—
州間幹線道路 4 号線 最終改良後	道路	—	—	検討中	—
タンパベイ・ネクスト	道路	—	—	検討中	—

出所：交通局ウェブサイトを基に作成

¹⁴¹ ヒアリングによる。

3. テキサス州

(1) 法規制

テキサス州の交通PPP法¹⁴²では、時限付きで21件のPPP契約を認めている（複数件をひとつの契約にまとめたものもある）が、契約締結の有効期限が17年8月に切れている。同年5月、新たに18件のPPP契約を認める法案¹⁴³が提出されたが、議会で否決された。次の議会で同様の法案が提出されることが予想されるが、可決されるまではプロジェクトごとに議会承認を得る必要がある。

15年には、有料道路プロジェクトの規制を強化する法案^{144,145}が相次いで可決された。これにより、有料道路プロジェクトにおいて議会承認前に地域住民向け公聴会を開催することが義務付けられ、一部有料道路を所有するテキサス・ターンパイク社の業務が規制された。また現行の有料道路を無料化するための計画案を交通局が作成し、議会に提出するよう要請された。これに対し同局は翌16年、無料化に要する費用は19.3億ドルと試算した計画案¹⁴⁶を議会に提出したが、議員や市民の有料道路への抵抗は収まらなかった。17年に可決された法案¹⁴⁷では、いくつかの現行有料道路（PPPではない）の無料化が決まり、有料道路管理費の上限が設定され、現行無料道路の有料化が禁止された。同州のこれまでのPPPプロジェクトはすべて道路分野だが、一連の有料化規制によって今後の道路PPPの実装は難しくなると見られる。

一方、交通以外では15年に官民施設インフラ法¹⁴⁸の改正法案¹⁴⁹が可決し、テキサス施設委員会内にCAP（Center for Alternative Finance and Procurement/代替ファイナンス・調達センター）が設置された。同センターは、PPPを希望する公共機関に対してプロジェクトや資金調達方法の成功事例の提供、提案受領方法や契約交渉、プロジェクト管理手法などに関するアドバイスを行う。センターのアドバイス料を審査料として、民間事業者に課す条項も新法に組み込まれている。

法改正後にはPPPガイドライン¹⁵⁰が改訂され、CAPのウェブサイト¹⁵¹も開設された。13年に高等教育機関以外のPPPを禁じるモラトリアムが施行されて以来、同委員会にはしばらく動きがなかったが、再び交通以外のPPP実装に向けて稼働し始めたようである。CAPは公共機関の要請に応じる形でPPPプロジェクトの調達サポートを行っており、率先してPPPを促進しているわけではない。公共機関からの問い合わせは多く、既にCAPの支援の下で実装された市のプロジェクトもある。今後は調達状況などをウェブサイト公開していく予定とのことである¹⁵²。

(2) 運用状況

テキサスの交通PPPには州道130号線5&6区、ノースタラント高速道路、LBJ/州間高速道路635号線、州道138号線、州道288号線のDBFOMプロジェクトがある。130号線とLBJは建設が完了して運営中、ノースタラント、138号線、288号線は建設中である。

¹⁴² Transportation Code, Title 6., 223.201, 223.2201, <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/TN/htm/TN.223.htm#223.201>

¹⁴³ Texas Legislature, Legislative Session 85(R), HB 2861, <http://www.legis.state.tx.us/BillLookup/History.aspx?LegSess=85R&Bill=HB2861>

¹⁴⁴ Texas Legislature, Legislative Session 84(R), HB 565, <http://www.legis.state.tx.us/BillLookup/History.aspx?LegSess=84R&Bill=HB565>

¹⁴⁵ Texas Department of Transportation, Report on the Elimination of Toll Roads, <http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/sla/090116-hb-2612.pdf>

¹⁴⁶ Texas Department of Transportation, Report on the Elimination of Toll Roads, <http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/sla/090116-hb-2612.pdf>

¹⁴⁷ Texas Legislature, Legislative Session 85(R), HB 312, <http://www.legis.state.tx.us/tlodocs/85R/billtext/pdf/SB00312F.pdf>

¹⁴⁸ Government Code, Title 10, 2267.001, <http://www.statutes.legis.state.tx.us/Docs/GV/htm/GV.2267.htm>

¹⁴⁹ Texas Legislature, Legislative Session 84(R), HB 2475, <http://www.legis.state.tx.us/BillLookup/History.aspx?LegSess=84R&Bill=HB2475>

¹⁵⁰ Texas Facilities Commission, Public - Private Partnership Guidelines,

<http://www.tfc.state.tx.us/divisions/facilities/prog/planning/p3/TFC%20PUBLIC-PRIVATE%20PARTNERSHIP%20GUIDELINES.pdf>

¹⁵¹ Center for Alternative Finance and Procurement, <http://cap.texas.gov/>

¹⁵² ヒアリングによる

交通局ウェブサイトのCDA（包括開発契約）のページ¹⁵³にはRFI、RFQ、RFPが発行次第掲載されることになっているが、今のところ新規の募集はない。同ページにはPPP（同州ではコンセッションと称する）以外にも、多くのDBプロジェクトの情報が掲載されている。

鉄道分野も交通局の管轄だが同州の鉄道は貨物が主体であり、そのほとんどが民間所有のため、今のところPPPプロジェクトはない。09年に設立された鉄道部¹⁵⁴が都市間旅客鉄道や高速鉄道のPPPを模索しており、連邦鉄道局と共にダラス-フォートワース間の高速鉄道新設に関する環境・フィージビリティ調査、オクラホマ州と共に州間高速旅客鉄道の調査を進めている。連邦鉄道局のプロジェクトとして「ダラス-ヒューストン間」に日本の新幹線を導入する計画が進行しているが、交通局は今のところ関与していない。

交通以外のPPPは、モラトリアムの対象外だった高等教育機関が先行して調達を進めている。テキサスA&M大学、テキサス州立大学、テキサス女子大学などの州立大学で、学生寮や研究施設、エネルギー設備のPPPを調達中である。

自治体ではサンアントニオ市が官民施設インフラ法を適用し、16年に上水道システムのDBFOM契約を締結した¹⁵⁵。コーパス・クリスティ市も海水淡水化のデモプロジェクトを実装中であり、17年にはテキサス水開発委員会から海水淡水化に関する追加助成金を得ており、今後PPPに発展する可能性が高いと見られている¹⁵⁶。

表 12. テキサス州 PPP プロジェクト更新分

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
州幹線道路 130 号線 5&6 区	道路	DBFOM	Cintra, Zachry	運営中	2007 契約/ 2012 開業
LBJ 高速道路/635 号線	道路	DBFOM	LBJ Infrastructure Group (Cintra, Meridiam)	運営中	2009 契約/ 2015 開業
ノースラント高速道路	道路・橋	DBFOM	NTE Mobility Partners (Cintra, Meridiam)	建設中	2009 契約
州幹線道路 183 号線 管理レーン	道路・橋	DBFOM	SouthGate Mobility Partners, LLC (Plenary Group, Kiewit Development Company)	建設中	2014 契約
州道 288 有料レーン ハリス郡	道路	DBFOM	Blueridge Transportation Group (ACS Servicios y Concesiones, S.L., InfraRed Capital Partners Limited, Shikun & Binui Concessions USA, Inc.)	建設中	2016 契約
サンアントニオ市	水	DBFOM	Vista Ridge LLC (Abengoa, Garney)	建設中	2016 契約

出所：交通局ウェブサイト等を基に作成

¹⁵³ Texas Department of Transportation, Current Comprehensive Development Agreement, <http://www.txdot.gov/government/partnerships/current-cda.html>

¹⁵⁴ Texas Department of Transportation, Rail Division, <https://www.txdot.gov/inside-txdot/division/rail.html>

¹⁵⁵ San Antonio Water System, Vista Ridge Pipeline, http://www.saws.org/your_water/waterresources/projects/vistaridge/

¹⁵⁶ Texas Water Development Board, Texas Water Development Board approves \$2,750,000 to the City of Corpus Christi (Nueces County) for a seawater desalination project, http://www.twdb.texas.gov/newsmedia/press_releases/2017/07/corpus.asp

4. カリフォルニア州

(1) 法規制

カリフォルニア州では交通局のPPP法¹⁵⁷は16年末で期限が切れ、その後更新されていない。15年には有料道路の規制を強化する法案¹⁵⁸が可決し、開発・運営にカリフォルニア交通委員会（California Transportation Commission）の審査と承認が必要とされた。

高速鉄道局、司法府のPPP法に変更はない。

自治体のPPPに関しては、15年にロングビーチ市民センターの再開発プロジェクトにおいて民間事業者とのPPP契約を認める法案¹⁵⁹が可決し、既存のインフラ資金調達法¹⁶⁰とは別に同プロジェクト専用の特別法¹⁶¹が制定された。既存法では契約期間は最大35年だが、特別法では最大50年の契約が認められており、リース・リースバックと他の手法との併用も認められている。同プロジェクトでは市庁舎や図書館、公園などの公共施設に、高層マンションや小売店舗などの民間施設が併設される予定である。通常の公共施設のPPPとは異なるうえ、既存の市民センターは耐震構造上の欠陥があり早急な建て替えが必要であったため、特別法が制定された。同法を機に、他都市でも同様のプロジェクトが検討されることが予想される。

(2) 運用状況

交通局のPPPプロジェクトには、大きな進展は見られない。前回調査時に建設中だったプレシディオ・パークウェイ・フェーズ2は、15年に一部開通し17年中に完成予定だが、11月末時点で未だ建設中である。前回調査時に計画だった州道156号線コリドーは、17年にフィージビリティ調査報告書¹⁶²が発表され、通常調達とPPPの場合の財務・交通量予測が比較検討されている。報告書ではいずれのケースでも19年に建設開始予定とされているが、PPP法の期限が切れているため、法改正されるか特別法が制定されるまでPPPは実装できない。同局ウェブサイトのPPPページ¹⁶³では、検討中のプロジェクトとしてサンディエゴ・東オタイメサ通関州道11号線など、前回調査時と同じ7件が挙げられており、各々環境・フィージビリティ調査などが進められているが、同じ理由で現状ではPPPの採用は難しいと見られる。

高速鉄道局は、サンフランシスコとロサンゼルスをつなぐ全長800マイル（1,287km）の高速鉄道プロジェクトを進めており、事業計画書ではPPPへの期待を示しているが、これまでのところすべてDB契約が締結されている。13年の1期契約（マデラからフレズノ、32マイル<51km>）、15年の2-3期契約（フレズノからトゥラリ・カーン、60マイル<96km>）、16年の4期契約（トゥラリ・カーン北部から南部、22マイル<35km>）は、いずれもDBである。現在5期建設の準備が進められており、

¹⁵⁷ California Code, SHC 143, http://leginfo.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=SHC§ionNum=143.

¹⁵⁸ California Legislative Information, Assembly Bill No. 194 CHAPTER 687, https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB194

¹⁵⁹ California Legislative Information, Senate Bill No. 562 CHAPTER 178, https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201520160SB562

¹⁶⁰ California Code, GOV 5956, https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=GOV&division=6.&title=1.&part=&chapter=14.&article=

¹⁶¹ California Code, GOV Chapter 15. 5975 - 5979, https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=GOV&division=6.&title=1.&part=&chapter=15.&article=

¹⁶² Transportation Agency for Monterey County, State Route 156 West Corridor Project Level 2 Traffic & Revenue Study, Final Report November 2017, <http://www.tamcmonterey.org/wp-content/uploads/2017/11/2017-SR156-Level-2-Traffic-Revenue-Study.pdf>

¹⁶³ California Department of Transportation, Public-Private Partnerships, <http://www.dot.ca.gov/p3/>

25年にサンホセとベーカーズフィールド区間の運営を開始する予定で、初期運営業務の調達が行われている。

交通以外ではいくつかのPPPが進行している。特別法が制定されたロングビーチ市民センタープロジェクト¹⁶⁴では、13年にRFQが発行され、15年にプレナリー・エッジムーアー社（プレナリーとエッジムーアーのコンソーシアム）を選抜、16年に40年のDBFOM契約を締結しフィナンシャルクローズした。同年建設が開始され、19年に市庁舎と図書館、ロングビーチ港事務所がオープンする予定である。

カリフォルニア大学マーセド校ではキャンパス拡張PPPが進行している。同校は16年に校舎、事務局、学生寮、レクリエーション、アウトドアスペース、駐車場などにおけるDBFOMアベイラビリティ・ペイメント契約をプレナリー・プロパティーズ・マーセド社（プレナリー、ウェブコア、ジョンソンコントロールのコンソーシアム）と締結した¹⁶⁵。完成予定は20年だが、18年に学生寮や学食、19年に実験室やサッカー場と、段階的に建設が完了する予定である。

ハンチントンビーチ市では、海水淡水化プロジェクトのPPP調達に向け環境調査が開始されている¹⁶⁶。

表 13. カリフォルニア州 PPP プロジェクト更新分

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
ロングビーチ市民センター	施設	DBFOM	Plenary	建設中	2016 契約
カリフォルニア大学マーセド校	教育	DBFOM	Plenary	建設中	2016 契約

出所：各プロジェクトウェブサイト等を基に作成

¹⁶⁴City of Long Beach, Long Beach Civic Center Project, <http://www.lbciviccenter.com/index.php>

¹⁶⁵ University of California, Merced, Project Funding, <https://merced2020.ucmerced.edu/financestructure>

¹⁶⁶ Poseidon, Seawater Desalination Huntington Beach Facility, <http://hbfreshwater.com/>

5. コロラド州

(1) 法規制

コロラド州のPPP法は、前回調査時以降の改正はされていない。

14年にPPPの透明性を強化する法案¹⁶⁷が上下両院で可決されたが、知事が拒否権を行使し廃案になった。代わりに交通局とHPTE（High Performance Transportation Enterprise/高性能交通事業体）に対して、PPPの透明性、説明責任、開示性を高める知事令¹⁶⁸が発令された。拒否権行使の理由として、法案には透明性の強化以外に、特定条件下のPPPに対し議会の事前承認を義務付けるなど民間の投資意欲を削ぐ内容の条項が入っていたこと、法案に懸念を示す自治体や民間事業者の関与が不十分であったことなどが挙げられている。知事は説明文書の中で「コロラドでは交通事業の資金不足が続いており、少ない資金で多くの事業を行わなければならない。PPPは重要度の高い州の交通プロジェクトを実装するために必要なツールである」と記している¹⁶⁹。

知事令では陸上交通のPPP契約の際、HPTEに以下を検討・採用・実装するよう要請している。

- RFP発行前に、市民向け会合を最低3回開催する。
- HOV、HOT、管理レーンを含む陸上輸送インフラプロジェクトの提案の際、州交通委員会と共に代替輸送について検討する。
- PPP契約書の要約をHPTEのウェブサイトに掲載する。
- PPPによりHOVや無料レーンの利用条件が変わる際は、その旨を告知する。
- 議会からの要請があれば、機密保持に反しない範囲で、法に規定されている以外の追加書類を提出する。

(2) 運用状況

交通局とHPTEのプロジェクトには有料・無料レーンを増設する国道36号線、州間幹線道路70号線東コリドールの再建と、有料レーン増設を行う70号線中央プロジェクトがある。

国道36号線は15年にフェーズ1、16年にフェーズ2の運営が開始された¹⁷⁰。17年の調査では、運営開始後にピーク時間帯の移動時間が20～29%早くなり、渋滞緩和に貢献したとされている¹⁷¹。

70号線中央は17年7月に候補企業4社の中からKiewit Meridiam Partnersが選抜され、同年11月に契約を締結し12月にフィナンシャルクローズに達した¹⁷²。18年夏に建設開始予定である。

地域交通地区（RTD）傘下のイーグル・ライトレールプロジェクトは、16年に建設が完了し、一部運行が開始された。しかし連邦鉄道局の技術要件をクリアできていないため、条件付きの運行であり、残りの部分は現在でも認可取得に向けて調整が続いている（第3章で詳述）。

¹⁶⁷ Colorado General Assembly, Senate Bill 14-197,

http://www.leg.state.co.us/clics/clics2014a/csl.nsf/fsbillcont3/65C2C2C9ECC2060587257C300006540B?Open&file=197_enr.pdf

¹⁶⁸ State of Colorado, Office of the Governor, Executive Order, D 2014-010, https://www.colorado.gov/governor/sites/default/files/eo_d2014-010.pdf

¹⁶⁹ Colorado Department of Transportation, Gov. Hickenlooper vetoes “Transportation Enterprise Transparency Act,” signs Executive Order, June 4, 2014, <https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte/about-us/informational/gov-hickenlooper-vetoes-201ctransportation-enterprise-transparency-act-201d-signs-executive-order/view>

¹⁷⁰ Colorado Department of Transportation, News, Tolling Countdown Begins for US 36 Express Lanes from Louisville to Boulder, March 3, 2016, <https://www.codot.gov/news/2016-news-releases/03-2016/tolling-countdown-begins-for-us-36-express-lanes-from-louisville-to-boulder>

¹⁷¹ Colorado HPTE, Fiscal Year 2017 Annual Report, <https://drive.google.com/file/d/1L4o15tJiopxCozy-3wJ7jcWcGBkR2bi3/view>

¹⁷² Colorado Department of Transportation, Projects, Central 70, <https://www.codot.gov/projects/i70east>

デンバー市・郡航空局では、デンバー国際空港グレートホールのPPPプロジェクトが進行中である。15年にRFQが発行され5社がSOQを提出、うち4社が候補となり16年にGreat Hall Partnersが選抜、17年に34年間（建設4年、運営30年）のDBFOM契約を締結しフィナンシャルクローズに至った。18年夏に建設開始、21年に完成予定である¹⁷³。

表 14. コロラド州 PPP プロジェクト更新分

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
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	一部 運営中	2011 契約/ 2016 開業
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 (Plenary Group, HDR, Ames Construction, Granite Construction, Transfield)	運営中	2014 契約/ 2016 開業
州間道路70号線 東 高速レーン	道路	DBFOM	Kiewit Meridiam Partners, LLC (Meridiam, Kiewit Development Co.)	契約済	2017 契約
デンバー空港 グレートホール	空港	DBFOM	Great Hall Partners (Ferrovia, JLC Infrastructure, Saunders Construction)	契約済	2017 契約

出所：交通局ウェブサイト等を基に作成

¹⁷³ City & County of Denver Department of Aviation, Great Hall Project Milestones and Project Timeline, <https://www.flydenver.com/greathall/milestones>

6. インディアナ州

(1) 法規制

インディアナ州では、近年の法改正により財務局と交通局のPPPに関する権限が拡大された。

15年の法改正¹⁸⁰では財務局に対して、交通局以外の州政府機関が所有する特定の施設のPPP契約締結が認められた。但し議会承認が必要であり、対象となる施設は以下のみに限定されている。

- 人口20万以上30万以下の郡にある、州立公園内の宿泊施設と関連する改良物
- 通信システムインフラ
 - 通信塔、付随する土地、改良物、基盤、道路、通行権、構造物、フェンス、通信塔が機能するために必要・適切・便利な装置
 - 音声やデータの送受信に必要・適切・便利な装置
 - その他、通信システムに必要・適切・便利な要素
- インディアナポリス市内のラルー・カーター記念病院

16年の法改正¹⁸¹では、通信システムインフラのPPP契約において、RFP発行など法で規定されている提案募集手続きを経ずに単独候補者と契約交渉することが可能になった。但し、事業者選定後の予算委員会のレビューと知事の承認は依然必要とされている。また通信インフラPPPにおいて、事業者による利用料の設定・変更・徴収と、改良物の所有が可能になった。

17年の法改正¹⁸²では財務局と交通局に対し、インディアナポリス市周囲の新有料環状道路インディアナ・コマースコネクターのPPP契約締結が認められた。

(2) 運用状況

交通局のPPPプロジェクトにはインディアナ有料道路とルイス・クラーク橋（イーストエンド橋）があり、いずれも運営中である。

14年にDBFOM契約が締結された州道69号線5区は、事業者の契約不履行により16年に契約が解消された。イリノイ州との共同プロジェクトであるイリアナ・コリドーは、15年にイリノイ側が資金不足を理由に調達を停止したため、イリノイで再開の目途が着くまでインディアナも調達停止となった。

75年間のコンセッション契約であるインディアナ有料道路は、利用料収益が予測を大幅に下回り、債務返済が困難となり14年に破産申請した。翌15年にオーストラリアの投資会社IFMインベスターズが57億ドルでプロジェクトを買収し、16年に10%をカリフォルニア州職員退職年金基金に売却している。この間、道路の運営に支障は出ていない。

35年間のDBFOM契約であるイーストエンド橋は16年末に建設が完了し、ルイス・クラーク橋と名称を変えて運営を開始した。橋の自動料金徴収システムの保守運営は、オハイオ川橋梁プロジェクト内のケンタッキー州が担当した2つの橋と共に、両州共同の一つのプロジェクトとして専門会社とOM契約が締結されている（第3章で詳述）。

¹⁸⁰ Indiana General Assembly 2015 Session, House Bill 1001, <https://iga.in.gov/legislative/2015/bills/house/1001>

¹⁸¹ Indiana General Assembly 2016 Session, House Bill 309, <https://iga.in.gov/legislative/2016/bills/senate/309>

¹⁸² Indiana General Assembly 2017 Session, House Bill 453, <https://iga.in.gov/legislative/2017/bills/senate/453>

州道69号線5区プロジェクトは、14年にスペインのIsolux Corsan率いるコンソーシアムと契約締結したが、建設開始後、事業者から建設会社への支払が度々滞り進行が遅れた。州側から事業者に不履行通知が出されたが改善されず、16年10月の完成予定日になっても業務は進んでいなかった。17年2月、完成予定を18年5月に改めた覚書に両者が署名したが¹⁸³、同年6月に州側が契約解消を決定し、8月に州側へのプロジェクト引き渡し完了した¹⁸⁴。現在交通局の下で建設が進められ、18年8月に完成予定とされている。

交通局はDBをPPPのひとつと捉えており、近年注力している。最低額の入札者選定が義務付けられているDBBに対して、最も高い価値を提供する入札者を選出する手法として、DBを「DBベストバリュー」と称している。DBベストバリューのプロジェクトには、州間幹線道路69号線拡張、州間幹線道路65号線北西拡張があり、いずれも建設中である。現在、州間幹線道路65号線南東プロジェクトの調達が行われている。

交通局以外のPPPには、ウエスト・ラファイエット市とパーデュー大学が共同で行うステート通り改良プロジェクトがある。パーデュー大学前のステート通りとその周辺道路を改良し、22年間保守を行うDBFMプロジェクトである。現在建設中で、18年末に完成予定である¹⁸⁵。

インディアナポリス市では、更生施設のDBFOMプロジェクトの調達が行われていたが、フィナンシャルクローズ直前に市議会が異議を唱え廃止となった。市は13年に調達を開始し14年に事業者を選定、15年に契約と資金調達合意が間近に迫ったが議員らが難色を示した。プロジェクトの妥当性を疑問視し、監督委員会を結成して分析した結果、通常の調達方法と比べてPPPの優位性はないと判断した。その後プロジェクト側から代替案が提出されたものの議会が受け入れず、15年に調達がキャンセルされた。

表 15. インディアナ州 PPP プロジェクト更新分

プロジェクト	領域	方式	事業者	進捗	契約/ 開業年
インディアナ有料道路	道路	コンセッション	IFM Investors	運営中	2006 契約/ 2006 運営
ルイス・クラーク橋 (イーストエンド橋)	橋	DBFOM	Walsh, VINCI	運営中	2013 契約/ 2016 開業
州間道路 69 号線 5 区	道路	DBFOM	Isolux, Corviam Construcción	契約解消	2014 契約/ 2016 解消
イリアナ・コリドー	道路	DBFOM	-	保留	-
ウエスト・ラファイエット市/ パーデュー大学 ステート通り改良	道路	DBFM	Plenary	建設中	2016 契約

出所：交通局ウェブサイト等を基に作成

¹⁸³ Indiana Finance Authority, I-69 Section 5 Developer Extends Project Completion Date, <https://www.in.gov/ifa/files/I-69%20S5%20Press%20Release.pdf>

¹⁸⁴ Indiana Finance Authority, State Closes on I-69 Section 5 Settlement Agreement, https://www.in.gov/ifa/files/NEWS%20RELEASE_State%20Closes%20on%20I-69%20Section%20S5%20Settlement%20Agreement_FINAL.pdf

¹⁸⁵ West Lafayette, Purdue University, The State Street Project, <https://statestreetwl.com/the-project/>

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、15年の法改正¹⁸⁶でターンパイク局のPPPプロジェクト数の上限が9件から11件に増えた。また、利用料の設定・改定の際の議会への通達期限が施行30日前と明確化された。16年の法改正¹⁸⁷では民間開発者とのパートナーシップ法¹⁸⁸の期限が16年末から17年7月に延期されたが、その後の改正はなく現在は期限切れとなっている。

交通以外の施設のPPP法¹⁸⁹は15年の法改正¹⁹⁰にて、民間出資に関する規定が厳格化された。民間出資率は最低50%と規定されているが、比率の算定において、公共機関による第三者への支払や民間資金調達により得られる収益であっても、返済財源が公共機関である場合は民間出資として認められなくなった。

(2) 運用状況

州間道路77号線有料レーンプロジェクトは現在建設中で、18年に運営開始予定である。但し周辺自治体官僚によるプロジェクトへの抵抗が強く、現在も調整が続いている（第3章で詳述）。

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は、12年にPPPとして調達を開始し候補企業が選抜されていたが、資金不足のため頓挫した。その後15年にTIGER助成金を取得し、再びフェーズ1の設計が開始された。建設開始予定は18年夏とされている。フェーズ2はPPPが検討されており、18年に調達が始まる予定である^{191,192}。

ターンパイク局が調達していたミッド・キュリタック橋は、依然保留のままである。

交通分野以外では、シャーロット市が17年に屋内アマチュアスポーツ施設のPPP調達を開始した。同年9月にRFQを発行¹⁹³、10月末の締切までに3社がSOQを提出し、現在選考が行われている。

表 16. ノースカロライナ州 PPP 更新分

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 77 号線高速レーン	道路	コンセッション	I-77 Mobility Partners (Cintra, Ferrovial Agroman)	建設中	2014 契約
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	鉄道	-	-	検討中	-
シャーロット市 屋内アマチュアスポーツ施設	施設	DBFM	-	調達中	-

出所：各プロジェクトウェブサイト等を基に作成

¹⁸⁶ General Assembly Of North Carolina Session Law 2015-241 House Bill 97, <https://www.ncleg.net/Sessions/2015/Bills/House/PDF/H97v9.pdf>

¹⁸⁷ General Assembly Of North Carolina Session Law 2016-90 House Bill 959, <https://www.ncleg.net/enactedlegislation/sessionlaws/html/2015-2016/sl2016-90.html>

¹⁸⁸ North Carolina Code, 136-28.6A, https://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_136/GS_136-28.6A.html

¹⁸⁹ North Carolina Code, 143-128.1C http://www.ncga.state.nc.us/EnactedLegislation/Statutes/HTML/BySection/Chapter_143/GS_143-128.1C.html

¹⁹⁰ 脚注 180 に同じ。

¹⁹¹ City of Charlotte Charlotte Gateway Station Project Update, <http://charlottenc.gov/CityClerk/ActionReviewPresentations/GCS.PPTX>

¹⁹² City of Charlotte, Charlotte Gateway Station (CGS) Project FAQ, <http://charlottenc.gov/cats/transit-planning/charlotte-gateway-station/Pages/faqs.aspx>

¹⁹³ City Of Charlotte, Request For Qualifications Public-Private Partnership For Indoor Amateur Sports Complex Development Project, http://charlottenc.gov/DoingBusiness/Lists/Solicitations/Attachments/532/269-2018-003%20Amateur%20Sports%20Complex%20RFQ_FINAL.pdf

8. ニュージャージー州

(1) 法規制

州・郡の高等教育施設対象のPPP法は16年で期限が切れ、その後改正されていない。

議会では毎年いくつものPPP法案が提出されているが、いずれも廃案となっている。15年に、経済開発局に対して交通等インフラのPPP契約締結を認める法案¹⁹⁴が可決されたが、知事が拒否権を行使した¹⁹⁵。知事はPPPに賛同していたが、対象機関を交通局や教育局、地域関連局にも拡張し、労働規制を緩和するよう求めて拒否権を行使した。その後、可決された法案はない。

(2) 運用状況

NY/NJ港湾局のプロジェクトは、ニューヨーク州の項に記載した。それ以外のPPPプロジェクトに関する更新はない。

¹⁹⁴ New Jersey Office of Legislative Services, Bills 2014-2015 S2489, http://www.njleg.state.nj.us/2014/Bills/S2500/2489_R3.PDF

¹⁹⁵ New Jersey Office of Legislative Services, Bills 2014-2015, Senate Bill No. 2489 Conditional Veto, http://www.njleg.state.nj.us/2014/Bills/S2500/2489_V1.PDF

[6] 主要州 PPP 法規制一覧

		ペンシルベニア	メリーランド	オハイオ	バージニア		
		官民交通 パートナー シップ法 (ACT 88)	PPP法	PPI法	PPTA	PPEA	
方式	セクター	交通施設	公共施設・ インフラ	交通施設	交通施設	教育施設・ インフラ	
	担当行政	州・自治体の 公共交通機関	総務局・交通局 ・州立大学等	交通局	州・自治体の 公共機関	州・自治体の 公共機関	
	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	
	申請料・審査費用	非募集	非募集	非募集	非募集	非募集	
	審査費用の返還	可	可	可	可	可	
	競合提案受付期間	—	—	—	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	△ 官民交通 パートナー シップ理事会 の承認要 期間内に議会 の反対決議が なければ承認	△ 上下院 予算委員会 のレビュー要 公共事業 委員会の 承認要	—	— 担当公共機関の 監督委員会/ 交通PPP運営委 員会	△ PPP諮問委員会 (州知事・議員含 む)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		99年	50年 (公共事業委員会の承認があれば延長可)	—	—	—	
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 —：明確な法規制がない △：条件付きで法規制がある 網掛け：期限切れ

出所：各州法規制等を基に作成

		フロリダ		テキサス		
		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	公共施設・ インフラ	交通施設	公共施設・ インフラ	
	担当行政	交通局	自治体等	交通局	州・自治体の 公共機関	
	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	
	申請料・審査費用	非募集	非募集	非募集	非募集	
	審査費用の返還	-	可	不可	可	
	競合提案受付期間	120日	20～120日 議会承認に より変更可	-	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	-	△ 法に記載の プロジェクト のみ 実施可能。 実質的に 議会承認要	△ 州会議事堂 周辺施設の プロジェクトは 議員承認要	
	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		-	-	2017年8月 (認可プロジェク トの期限)	-	
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 -：明確な法規制がない △：条件付きで法規制がある 網掛(ナ)：期限切れ

出所：各州法規制等を基に作成

		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	交通局・地域交通局	高速鉄道局	法務協議会	自治体等	交通局・橋事業体・高性能交通事業体	
	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	—	△ ターンパイク・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 —：明確な法規制がない △：条件付きで法規制がある 網掛け：期限切れ

出所：各州法規制等を基に作成

		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・ ターンバイク法	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・ 既定の公共施設	公共施設	交通インフラ	公共施設	高等教育施設	
	担当行政	財務局・交通局	州・自治体の 公共機関	交通局・ ターンバイク局	州・自治体の 公共機関	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。 ターンバイクは 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& ターンバイク： 3件 ターンバイク ：11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 -：明確な法規制がない △：条件付きで法規制がある 網掛け：期限切れ

出所：各州法規制等を基に作成

第三章 外資企業が参画した PPP プロジェクト事例

[1] ペンシルベニア州 橋梁迅速置換プロジェクト

事業分野	橋梁
発注者	ペンシルベニア州交通局
事業者	<p>PWKP (Plenary Walsh Keystone Partners/ プレナリー・ウォルシュ・キーストーン・パートナーズ) 以下4社のコンソーシアム</p> <ul style="list-style-type: none"> ● プレナリーグループ (Plenary Group USA Ltd. /オーストラリア) ● ウォルシュグループ (Walsh Investors, LLC) ● グラナイト・コンストラクション (Granite Construction Inc.) ● HDR (HDR, Inc.)
事業概要	老朽化した橋梁558基の架け替えに関する設計・建設・資金調達・保守を事業者が行う。日常保守は発注者が行う。通行料は無料。発注者は事業者に、業績に応じてマイルストーン・ペイメント、アベイラビリティ・ペイメントを支払う。
方式	DBFM (アベイラビリティ・ペイメント)
所有権	ペンシルベニア州交通局
事業期間	2015年契約、同年建設開始 契約期間：契約から28年（建設3年、保守25年）
事業規模	11億1,820万ドル
資金構成	<p>PABs (利益) : 7億2,150万ドル PABs (セールプレミアム) : 7,190万ドル 株式資本 : 5,940万ドル 支度金、マイルストーン・ペイメント : 2億2,470万ドル 建設時アベイラビリティ・ペイメント : 3,580万ドル 受取利息 : 490万ドル</p>

(1) プロジェクト概要^{196,197}

A. 発注者

- ペンシルベニア州交通局

B. 事業者

- PWKP (Plenary Walsh Keystone Partners/プレナリー・ウォルシュ・キーストーン・パートナーズ)
 - ▶ プレナリーグループ (80%)
 - ▶ ウォルシュ・インベスターズ (20%)
(傘下のウォルシュ・コンストラクション、ウォルシュ・インフラストラクチャー・マネジメント含む)
 - ▶ グラナイト・コンストラクション
 - ▶ HDR

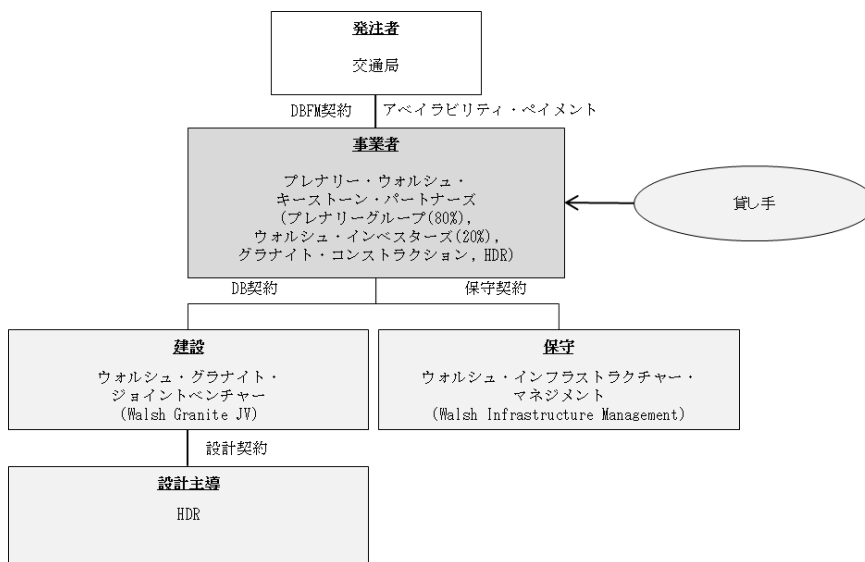
¹⁹⁶ PennDOT, The Pennsylvania Rapid Bridge Replacement Project Public-Private Transportation Partnership Agreement
<http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Documents/Public%20Private%20Partnership%20Agreement.pdf>

¹⁹⁷ PennDOT, Rapid Bridge Replacement Project: Frequently Asked Questions
[http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Documents/General%20FAQ%27s%20\(Updated%20Nov.%202016,%202015\).pdf](http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Documents/General%20FAQ%27s%20(Updated%20Nov.%202016,%202015).pdf)

C. 事業構造

ブレナリーグループ（80%）とウォルシュ・インベスターズ（20%）が資金調達、ウォルシュ・コンストラクションとグラナイト・コンストラクションのジョイントベンチャーが建設、HDRが設計、ウォルシュ・インフラストラクチャー・マネジメントが保守を行う。除雪や清掃、事故処理などの日常保守は交通局が行う¹⁹⁸。

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

● 対象施設・業務

橋梁の解体と建設（3年以内）、建設中の交通確保、建設完了後25年間の検査と保守を行う。但し、以下の日常保守は交通局が行う。

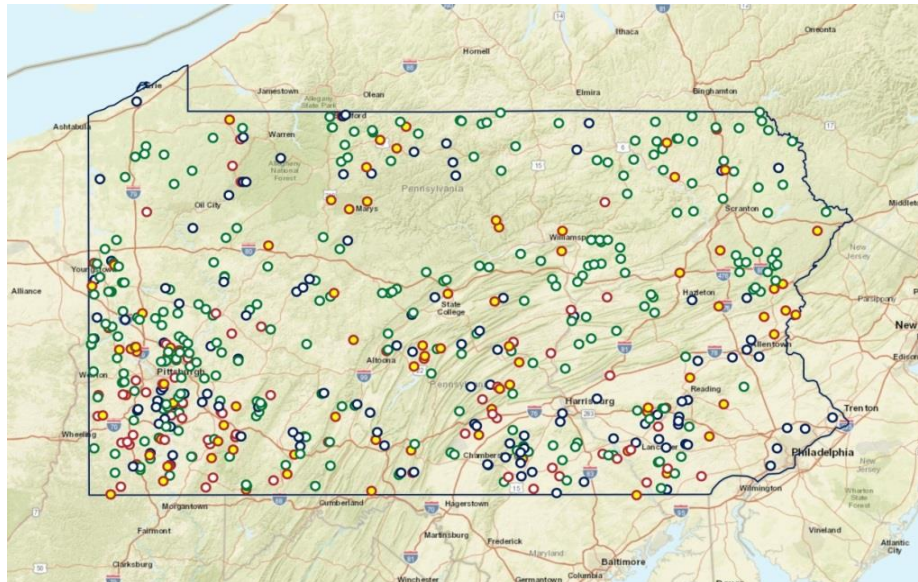
- ▶ 事故処理とその交通整理、気象災害処理、除雪、危険物質流出時の処理、構造物以外の敷地の除草、高度道路交通システム機器管理、ごみ処理、動物の死骸など安全を脅かす物質の除去

対象となる橋梁は、構造的欠陥のある州高速道路上の橋梁の中から建設年数や橋の長さ、レーン数、交通量などを考慮し、長さ40～75フィート（12～23メートル）、1～2レーンのみという類似の特徴を持つ558基が選抜された。契約後すぐに着手できるよう、早期完成対象（ECBs/Early Completion Bridges）の87基は、契約前に交通局が環境基準や通行権などの認可を取得した。残りの471基（REBs/Remaining Eligible Bridges）の設計、環境基準・通行権・その他認可はPWKPが責任を負う。

¹⁹⁸ PA Rapid Bridges Project Overview <http://parapidbridges.com/projectoverview.html>

数多くの橋梁を早期に修復する当プロジェクトでは、迅速な認可の取得が不可欠であるため、連邦運輸省高速道路管理局が提供する PPP プロジェクト承認迅速化プログラム SEP-15¹⁹⁹を活用している。

図 10. 対象橋梁の位置



出所：プロジェクトウェブサイト²⁰⁰

*プロジェクトの目的

- ▷ 同州は、橋梁数では全米 3 位だが構造的欠陥のある橋梁数は全米で最も多く、早期の対策が必要とされている。その多くは通常の調達方法により一基ずつ修復されるが、比較的小さな類似の特徴を持つ多くの橋梁をまとめてひとつの PPP プロジェクトにすることで、設計・建設業務の標準化と既存建材の利用を実現し、効率化と迅速化、コスト削減を目指した。
- ▷ 当プロジェクト以前に、州内 3 つの郡で類似の特徴を持つ 8~10 基の橋梁をまとめてひとつの DB プロジェクトにする試みを行っている。その際、設計コスト 30~40%、建設コスト 10% を節約できた。より大きな経済効果を狙い、558 の橋梁をまとめた当プロジェクトへと発展した²⁰¹。

● 所有権

- ▶ 交通局が事業に関する全ての所有権を有する。

¹⁹⁹ U.S. DOT Federal Highway Administration, P3 Toolkit, SEP-15, <https://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/toolkit/usdot/sep15/>

²⁰⁰ PennDOT, P3 Rapid Bridge Replacement Project Map, <http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Pages/RBR-Map.aspx>

²⁰¹The Reason Foundation, Building Pennsylvania's Transportation Public-Private Partnership Program, September 29, 2014
<http://reason.org/news/show/pennsylvania-transportation-ppp>

● 支払²⁰²

- ▶ モビリゼーション・ペイメント（支度金）
 - ▷ 契約締結後、業務開始許可後 5 日以内に、交通局が PWKP に、1,500 万ドルを支払う。
- ▶ マイルストーン・ペイメント
 - ▷ 業務開始許可の 1 年後から半年に一度 6 分割で、交通局が PWKP に最大総額 2 億 1 千万ドルを支払う。
 - ・ 設計・建設基準違反と交通非稼働時間に基づき減額される。
 - ・ 設計・建設の実費が支払われる。
- ▶ アベイラビリティ・ペイメント
 - ▷ 50 基完成した時点で、交通局が PWKP に一時金（3,580 万ドル）を支払う。
 - ▷ 50 基完成後から毎月分割で、交通局が PWKP に年約 6 千万ドル（固定費 90%、インフレ調整額 10%）を支払う。
 - ・ 完成した橋梁の数と完成減額要因により支払額が算出される（50 基完成後 552 基完成までは 65%、それ以降全基完成まで 97.5%、全基完成後は 100%）。
 - ・ 建設完了後、保守基準違反と交通非稼働時間に基づき減額される。
 - ・ 建設完了後 25 年で順次交通局に返還し、その分が減額される。

E. 資金構成

PABs 7 億 9,300 万ドル、州支出 2 億 6 千万ドル、株式資本 5,940 万ドルなどにより、総額 11 億 1,820 万ドルを調達した²⁰³。PABs がプロジェクト資金の 70%以上を占めている。TIFIA は利用されていない。

事業費は、設計・建設費が 8 億 9,900 万ドル、資金調達費が 1 億 4 千万ドル、その他開発費が 7,700 万ドルと試算されている^{204,205}。

表 17. 資金調達

財源	金額
PABs（利益）	7 億 2,150 万ドル
PABs（セールプレミアム）	7,190 万ドル
株式資本	5,940 万ドル
支度金・マイルストーン・ペイメント	2 億 2,470 万ドル
建設時アベイラビリティ・ペイメント	3,580 万ドル
受取利息	490 万ドル
計	11 億 1,820 万ドル

出所：連邦高速道路管理局ウェブサイトを基に作成

²⁰² 脚注 190 に同じ。

²⁰³ Federal Highway Administration, Project Profiles https://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/pa_rapid_bridge.aspx

²⁰⁴ BATIC Institute & AASHTO, Interactive Webiner Series <http://www.financingtransportation.org/pdf/events/PABridgesFinal11-4-15.pdf>

²⁰⁵ National Conference for Public Private Partnership, Introduction to P3 Bootcamp, <http://slideplayer.com/slide/6631034/>

表 18. 事業費

用途	金額
設計・建設費	8億9,900万ドル
設計	8,000万ドル
事前エンジニアリング	3,370万ドル
建設エンジニアリング・検査	1,200万ドル
用地取得	630万ドル
電気ガス水道等公共設備	30万ドル
調達	2億500万ドル
橋梁	5億6,170万ドル
資金調達費	1億4,000万ドル
その他開発費	7,700万ドル
計	11億1,600万ドル

出所：BATIC Institute 資料等を基に作成

(2) 契約内容²⁰⁶

A. サービス水準の維持

- 設計・建設と保守各々に業績基準と不履行ポイントが設定されており、ポイントに基づきマイルストーン・ペイメントとアベイラビリティ・ペイメントが減額される。
- 対象橋梁の98%は全米橋梁検査基準のグレード7以上、残り2%はグレード6以上を維持する。

B. 契約終了・満了・不履行

- 交通局の裁量、PWKPが交通局の契約不履行、不可抗力の発生、裁判所の判決などにより契約を終了できる。その際、交通局がPWKPに規定額を支払う。

C. 連邦規定

- PABsの活用に伴い、PWKPは賃金・雇用規定やバイアメリカ要件など連邦規定に準拠する。

D. 労務

- DBEの採用目標を設計・建設契約額の7%とする。

E. リスク分担

- 交通局とPWKPのリスク分担は以下の通り。

²⁰⁶ 脚注190に同じ。

表 19. リスク分担

リスク	交通局	PWKP
設計・建設		○
保守		○
日常保守	○	
資金調達		○
用地取得・認可	ECBs	RCBs
環境	○	
法の変更		○

出所：交通局資料を基に作成

(3) 調達手続^{207,208,209}

- 12年7月：官民交通パートナーシップ法制定。
- 12年8月：PPP オフィス設立。
- 13年1月：官民パートナーシップ委員会が PPP ガイドラインを承認。
- 13年9月：官民交通パートナーシップ委員会が当プロジェクトを認可。
- 13年10月：業界向け説明会開催。
- 13年12月：RFQ 発行。
- 14年3月：SOQ を提出した 5 社のうち、以下 4 社が審査を通過。

表 20. 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
プレナリー・ウォルシュ・キーストーンパートナーズ (Plenary Walsh Keystone Partners)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Plenary Group ・ The Walsh Group ・ Granite Construction Company ・ HDR Engineering ・ HNTB Corporation ・ Infrastructure Corporation of America
キーストーン・ブリッジ・パートナーズ (Keystone Bridge Partners)	<ul style="list-style-type: none"> ・ InfraRed Capital Partners ・ Kiewit ・ Parsons ・ The Allan A. Myers family of companies ・ DBi and American Infrastructure
コモンウェルス・ブリッジ・パートナーズ (Commonwealth Bridge Partners)	<ul style="list-style-type: none"> ・ John Laing Investments ・ Fluor ・ American Bridge Company ・ Traylor Bros. Inc. ・ Joseph B. Fay Co. ・ STV Incorporated ・ Infrastructure and Industrial Constructors
ペンシルベニア・クロッシングズ (Pennsylvania Crossings)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Meridiam ・ Lane Construction ・ AECOM ・ Trumbull ・ Wagman Companies ・ Cofiroute

出所：プロジェクト資料を基に作成

²⁰⁷ 脚注 190 に同じ。

²⁰⁸ PA DOT Rapid Bridge Replacement Project, <http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Pages/Rapid-Bridge-Replacement-Project.aspx>

²⁰⁹ PA DOT Rapid Bridge Replacement Project Industry Forum <http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Documents/Presentation.pdf>

- 14年8月：RFP発行
- 14年9月：全4社が提案提出
- 14年10月：最高得点を取得したプレナリー・ウォルシュ・キーストンパートナーズを選出
- 15年1月：契約締結
- 15年3月：資金調達合意

(4) 運営状況²¹⁰

- 15年6月：建設開始
- 15年8月：最初の橋梁の建設が完了、保守開始
- 17年12月時点で384基が完成、21基が建設中

[2] メリーランド州 パープルライン

事業分野	ライトレール
発注者	メリーランド州交通局、 MTA (Maryland Transit Administration/メリーランド公共交通局)
事業者	PLTP (Purple Line Transit Partners, LLC/ パープルライン・トランジット・パートナーズ) 以下3社のコンソーシアム <ul style="list-style-type: none"> • メリディウム・インフラストラクチャー (Meridiam Infrastructure/フランス) • フルアー・エンタープライズ (Fluor Enterprises Inc.) • スターアメリカ・インフラストラクチャー・パートナーズ (Star America Infrastructure Partners)
事業概要	メリーランド州モントゴメリー郡ベサスタとプリンスジョージ郡キャロルトン間を結ぶ16.2マイル (26km)、21駅のライトレール路線の設計・建設、資金調達、運営、保守を事業者が行う。 発注者は事業者に対し設計・建設中に進捗ペイメント、運行開始時に収入サービス・アベイラビリティ・ペイメント、全建設完了後に竣工ペイメント、保守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	交通局、MTA
事業期間	2016年契約、17年建設開始 契約期間：契約から36年 (設計・建設6年、運営・保守30年)
事業規模	29億8,607万9,000ドル
資金構成	TIFIA：8億7,460万ドル 短期PABs：1億ドル 長期PABs：2億1,300万ドル PABsプレミアム：5,430万ドル 進捗ペイメント：8億6,000万ドル 竣工ペイメント：3,000万ドル 収入サービス・アベイラビリティ・ペイメント：1億ドル MTA基金：6億887万9,000ドル 株式資本：1億3,850万ドル 受取利息：680万ドル

²¹⁰ 脚注 194 に同じ。

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- メリーランド州交通局、MTA

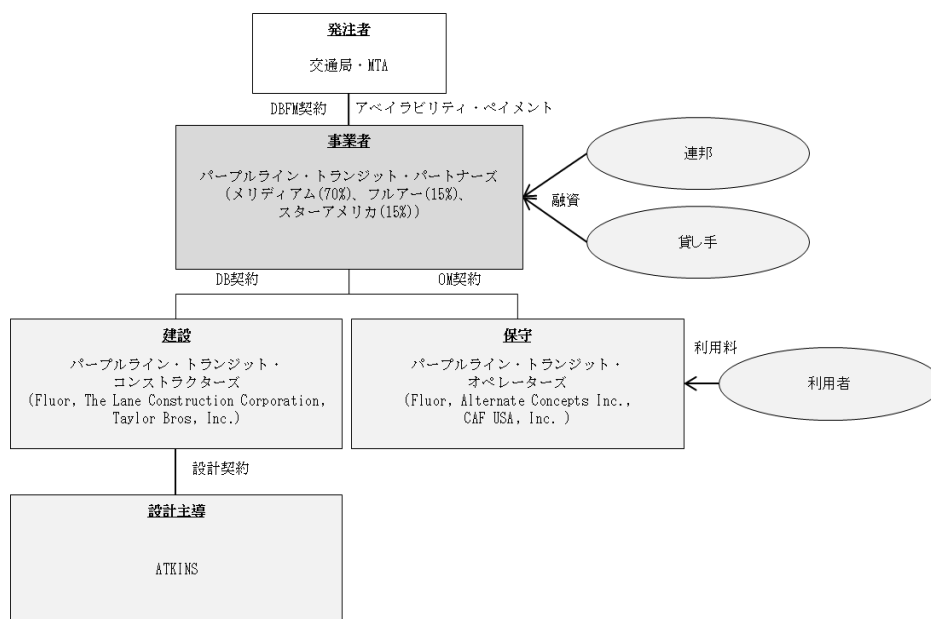
B. 事業者

- PLTP (Purple Line Transit Partners, LLC/パープルライン・トランジット・パートナーズ)
 - ▶ メリディウム・インフラストラクチャー (70%)
 - ▶ フルアー・エンタープライズ (15%)
 - ▶ スターアメリカ・インフラストラクチャー・パートナーズ (15%)

C. 事業構造^{211,212}

設計・建設はフルアー、レーン (The Lane Construction Corporation)、トレイラーブラザーズ (Traylor Bros., Inc.) の3社で構成されるコンソーシアム、パープルライン・トランジット・コンストラクターズが行い、設計主導はアトキンス (Atkins) が請け負う。運営はフルアー、ACI (Alternate Concepts Inc.)、CAF (CAF USA, Inc.) の3社で構成されるパープルライン・トランジット・オペレーターズが行う。車両の設計・製造・保守はCAFが行う。

図 11. 事業構造



出所：プロジェクト資料等を基に作成

²¹¹ Purple Line Transit Partners, LLC., Meet The Team <http://www.purplelinetransitpartners.com/about/team/>

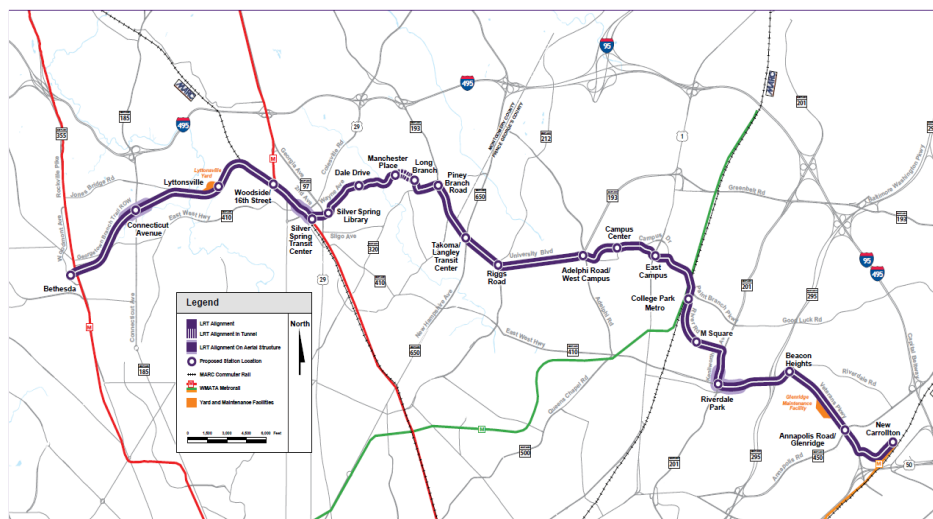
²¹² Maryland Transit Administratio, Fast Facts on the Purple Line Public-Private Partnership <http://www.purplelinemd.com/images/p3/Fast%20Facts%20on%20the%20Purple%20Line%20Public-Private%20Partnership.pdf>

D. 方式^{213,214}

● 対象施設・業務

- ▶ メリーランド州モントゴメリー郡ベサスタとプリンスジョージ郡キャロルトン間を結ぶ全長 16.2 マイル (26 km)、総数 21 駅のライトレール公共交通システムの設計・建設・運営・保守
- ▶ 路線敷設に伴う施設の設計・建設
 - ▷ 21 駅のうち、5 駅は他鉄道・バス路線と接続、3 駅は高架、2 駅は地下。
 - ▷ 案内路、他鉄道・バス路線との接続路、駅構内エレベータ、駅周辺道路・陸橋・地下道、線路に沿う自転車専用道路と自転車置き場、車庫・車両メンテナンス施設、周辺ハイキングコース等。
- ▶ ライトレール車両の設計・建設・保守 (25 台)

図 12. プロジェクト概観



出所：プロジェクトウェブサイト²¹⁵

● 所有権

- ▶ 交通局と MTA が事業に関する全ての所有権を有する。

● 支払

- ▶ 進捗ペイメント
 - ▷ 設計建設時、交通局と MTA が PLTP に月に一度、進捗状況に応じて設計・建設費用と車両料金の 85% を限度に支払う (残額は PLTP が資金調達して賄う)。

²¹³ Department of Transportation and Maryland Transit Administration and Purple Line Transit Partners, Public Private Partnership Agreement, Purple Line Project <http://www.purplelinemd.com/images/p3/contract/MTA%20-%20Purple%20Line%20-%20P3%20Agreement%20with%20Exhibits%20-%20Execution%20Version.pdf>

²¹⁴ A Report to the Maryland General Assembly, The Maryland Department of Transportation, The Maryland Transit Administration, <http://www.purplelinemd.com/images/p3/contract/Purple%20Line%20P3%20Report%20to%20MD%20General%20Assembly.pdf>

²¹⁵ Maryland Transit Administration, Purple Line Study Area Map, http://www.purplelinemd.com/images/about_the_project/preferred_alternative/purple_line_preferred_alternative_map.pdf

- ▶ 支払総額は 8 億 6 千万ドル、年毎に支払上限を設定（16 年 1 億 9 千万ドル、17・18 年各 2 億 2 千万ドル、19 年 1 億 8 千万ドル、20 年 5 千万ドル）。上限に満たなかった場合、残額は翌年に繰り越される。
- ▶ 収入サービス・アベイラビリティ・ペイメント
 - ▶ 運行が可能になった段階（設計・建設完成と独立系エンジニアの監査承認後、22 年予定）で、交通局と MTA が PLTP に 1 億ドルを支払う。
- ▶ 竣工ペイメント
 - ▶ 建設完了後、交通局と MTA が PLTP に 3 千万ドルを支払う（23 年予定）。
- ▶ アベイラビリティ・ペイメント
 - ▶ 運行開始後、交通局と MTA が PLTP に対し、業績に応じて毎月一度、運営保守・初期投資・修繕費などライフサイクルコスト分を支払う。
 - ▶ 業務・業績基準違反に応じて減額される。
 - ▶ 30 年間の年平均支払額は、1 億 5,400 万ドル（インフレ調整後）。

E. 資金構成^{216,217,218}

TIFIA、PABs、州支出、PLTP 資本などにより総額約 30 億ドルを調達した。州支出の財源として、プリンスジョージ郡やモントゴメリー郡からの財務支援、連邦公共交通局の **New Starts** 助成金が利用されている。

プロジェクトのライフサイクルコストは当初 62 億ドルとされていたが、知事のコスト削減要請²¹⁹により 56 億ドルに減額された。設計・建設時の事業費は約 20 億ドルと試算されている。

表 21. 資金調達

財源	金額
TIFIA	8 億 7,460 万ドル
短期PABs	1 億ドル
長期PABs	2 億 1,300 万ドル
PABsプレミアム	5,430 万ドル
進捗ペイメント	8 億 6,000 万ドル
収益サービス・アベイラビリティ・ペイメント	1 億ドル
竣工ペイメント	3,000 万ドル
MTA 基金	6 億 887 万 9,000 ドル
株式資本	1 億 3,850 万ドル
受取利息	680 万ドル
計	29 億 8,607 万 9,000 ドル

出所：連邦高速道路管理局資料等を基に作成

²¹⁶ Department of Transportation Federal Highway Administration, Project Profile: Purple Line Project

https://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/md_purple_line.aspx

²¹⁷ 脚注 207 に同じ。

²¹⁸ Maryland Department of Transportation, Cost-Effective Purple Line Succeeds in Securing Private-Sector Financing,

<https://mta.maryland.gov/news/cost-effective-purple-line-succeeds-securing-private-sector-financing>

²¹⁹ Maryland Transit Administration, Purple Line Cost-Saving Measures,

http://www.purplelinemd.com/images/media_center/news/news_releases/2015/2015-07-10/2015-09-17%20Purple%20Line%20Cost%20Saving%20Measures%20Summary.pdf

表 22. 設計・建設時事業費

用途	金額
有害物質除去引当	7 万ドル
アートプログラム引当	607 万ドル
料金システム引当	1,500 万ドル
設計	1 億 305 万ドル
建設	16 億 4,838 万ドル
車両	2 億 635 万ドル
計	19 億 7,892 万ドル

出所：プロジェクト契約書等を基に作成

(2) 契約内容²²⁰

A. 利用料

- 交通局と MTA が、運賃やその他利用料の設定・調整の権利を保持する。
- 利用料の徴収、利用料支払システムの保守は PLTP が行う。

B. サービス水準の維持

- 業績基準は管理、運営、清掃、保守、インフラ、駅施設、景観、セキュリティ、火災防止、迷走電力腐食管理、電磁障害、利用料徴収など、約 80 項目に及ぶ。
- ピーク時運行間隔 7.5 分以内を順守する（サービスレベル 1）。将来的に相互同意があれば、業績基準の見直しとそれに伴うアベイラビリティ・ペイメント額の変更（サービスレベル 2、3）を実施できる（例えばピーク時運行間隔 6 分にし、支払を 100 万ドル増額するなど）。
- PLTP が建設時の交通（歩行者、自転車、車両）を確保する。交通容量が減少した場合、損害賠償金を支払う。
- 業務・業績基準違反があった場合、違反ポイントが加算され、ポイント数に応じて交通局と MTA が是正措置を行う。最終的に運営保守事業者の交代や契約終了に至ることがある。

C. 契約終了・満了・不履行

- 交通局や MTA の裁量、土地収用、遅延、不可抗力、事業者や所有者の不履行、栽培所命令などにより、契約満了前に終了できる。

D. 連邦規定

- 連邦財源の活用に伴い、PLTP は賃金・雇用規定やバイアメリカ要件など連邦規定に準拠する。

E. 労務

- DBE の採用目標を設計時 26%、建設時 22%とする。運用保守時の目標は運用開始 2 年前に設定する。

²²⁰ 脚注 207 に同じ。

F. リスク分担

- 交通局・MTA と事業者のリスク分担は以下の通り²²¹。

表 23. リスク分担

リスク	交通局/MTA	PLTP
連邦公共交通局環境認証	認可取得・実装	実装
設計		○
郡の関連プロジェクト認可承認	○	○
連邦公共交通局助成金	○	
資金調達	○	○
調達時金利変動	○	○
用地取得	○	
電気ガス等公共設備	想定外の場合	○
建設（スケジュール、コモディティインフレ、賃金インフレ含む）		○
想定外の有害物質	○	○
品質保証・品質管理	○	○
地質工学	○	○
交差点・立体交差・踏切運営	○	○
車両		○
システム結合（車両・システム・線路）		○
利害関係者対応	○	○
試運転・最終承認		○
法律変更	○	○
利用料設定・変更	○	
交通量・収益	○	
不可抗力	○	○
運営・保守		○
道路保守	○	○
運営時インフレ	○	○
施設返還		○

出所：交通局資料等を基に作成

²²¹ Report to the Maryland General Assembly: Public-Private Partnership for the Purple Line – Description of the Proposed P3 Agreement, Appendix 1 – Risk Allocation PDF Icon <http://www.purplelinemd.com/images/p3/contract/MTA%20-%20Purple%20Line%20-%20Appendix%201%20-%20Risk%20Allocation.pdf>

(3) 調達手続²²²

- 02～08年：MTAが当該地域に導入する公共交通モードを検討²²³
- 09年：ライトレールの敷設を決定
- 13年4月：RFI発行²²⁴
- 13年5月：業界フォーラム開催
- 13年8月：環境影響報告書発行²²⁵
- 13年11月：RFQ発行
- 13年12月：6社がSOQ提出
- 14年1月：以下4社を選抜²²⁶

表 24. 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
パープルライン・トランジット ・パートナーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・ Meridiam Infrastructure ・ Fluor Enterprises Inc. ・ Star America Infrastructure Partners ・ The Lane Construction Corporation ・ Traylor Bros., Inc. ・ Alternate Concepts Inc. ・ CAF USA, Inc.
メリーランド・トランジット・コネクターズ (Maryland Transit Connectors)	<ul style="list-style-type: none"> ・ John Laing Investments Limited ・ Kiewit Development Company ・ Edgemoor Infrastructure & Real Estate LLC ・ Clark Construction
メリーランド・パープルライン・パートナーズ (Maryland Purple Line Partners)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Vinci Concessions, S.A.S. ・ Walsh Investors, LLC; ・ InfraRed Capital Partners, Limited ・ Alstom Transport SA ・ Keolis SA
パープルライン・アライアンス (Purple Plus Alliance)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Skanska Infrastructure Development, Inc ・ Macquarie Capital Group ・ Granite Construction ・ Veolia Transport ・ Turner & Townsend

出所：プロジェクト資料を基に作成

- 14年3月：連邦運輸局が環境影響報告書を承認（Record of Decision:ROD）²²⁷
- 14年7月：RFP発行²²⁸

²²² MTA, Press Releases, <https://www.mta.maryland.gov/press-releases>

²²³ MDOT, Purple Line Transit Oriented Development Assessment, http://www.mdot.maryland.gov/Office_of_Planning_and_Capital_Programming/Plans_Programs_Reports/Documents/Purple_Line_Full_Document.pdf

²²⁴ MTA, On the Heels of the Newly Signed P3 Law, State Seeks Private Sector Input on Delivering Purple Line and Red Line, <https://mta.maryland.gov/heels-newly-signed-p3-law-state-seeks-private-sector-input-delivering-purple-line-and-red-line>

²²⁵ MTA, Purple Line Project's Final Environmental Impact Statement To Be Available For Review, <https://mta.maryland.gov/purple-line-project%E2%80%99s-final-environmental-impact-statement-be-available-review>

²²⁶ MTA, Private-Sector Teams Shortlisted For Purple Line P3, January 8, 2014, <https://mta.maryland.gov/private-sector-teams-shortlisted-purple-line-p3>

²²⁷ MTA, Purple Line, Record of Decision, <http://www.purplelinemd.com/en/about-the-project/studies-reports/record-of-decision>

²²⁸ MTA, Purple Line Request For Proposals Released, <https://mta.maryland.gov/purple-line-request-proposals-released>

- 14年8月：プロジェクトにより地域の絶滅危機種が脅かされる可能性があるとし、環境団体が連邦公共交通局を相手に訴訟²²⁹
- 14年12月：知事によるレビューのため、提案締切を15年1月から3月に延期
- 15年2月：提案締切を3月から8月に延期
- 15年6月：知事が、コスト削減策と州外の財源確保（地域自治体からの財務支援、連邦資金の確保、候補事業者の積極的な値付け）を要請
- 15年7月：提案締切を8月から11月に延期
- 15年7月：RFPの付加資料を発表
- 15年12月：4社が提案提出
- 16年3月：知事がプロジェクトを承認²³⁰
- 16年3月：パープルライン・トランジット・パートナーズを選抜
- 16年4月：契約締結
- 16年6月：資金調達合意
- 16年8月：環境団体による裁判にて連邦地裁判事がRODを無効化、更なる環境評価を州に要請²³¹
- 17年5月：環境団体による裁判にて、連邦地裁判事がライトレールに接続する地下鉄の近年の安全性問題と乗客数減少によるプロジェクトへの影響調査を要請²³²
 - *環境影響報告書内にて、地下鉄からライトレールへの乗客流入が期待されるため、低価格な高速バスより多くの乗客数を見込めるライトレールを選択したと記されていた。原告の環境団体がこれを指摘し、地下鉄は近年老朽化による故障が多く乗客数が減少しており、乗客数予測が正しくないとし再調査を要求したため。
- 17年5月：連邦地裁判事の要請を受け、業務を一時停止する可能性を交通局長が発表²³³
- 17年7月：連邦控訴裁判事がRODを復活、業務続行を許可。
- 17年8月：連邦公共交通局がプロジェクトに9億ドルの助成金認可²³⁴
- 17年8月：着工。
- 17年9月：連邦地裁判事、原告の業務停止要請を棄却
- 17年12月：連邦控訴裁判事、地下鉄の乗客数減少によるプロジェクトの環境調査要請を棄却²³⁵

(4) 運営状況

A. 建設

当初16年後半に着工予定だったが訴訟や知事の意向により遅れ、17年8月に建設が開始された。

²²⁹ United States Court of Appeals For The District Of Columbia Circuit, No. 17-5132,

[https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/0/DEC248DB85F057DE852581FB0053803C/\\$file/17-5132-1709425.pdf](https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/0/DEC248DB85F057DE852581FB0053803C/$file/17-5132-1709425.pdf)

²³⁰ Maryland Transit Administration, Governor Larry Hogan Green Lights Purple Line Contract <https://mta.maryland.gov/news/governor-larry-hogan-green-lights-purple-line-contract>

²³¹ 脚注 223 に同じ。

²³² 脚注 223 に同じ。

²³³ MDOT, Transportation Secretary Outlines Suspension of Key Elements of the Purple Line Project,

http://www.mdot.maryland.gov/News/Releases2017/2017_May_31_MDOT_Makes_Changes_to_Purple_Line_Plan

²³⁴ U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, U.S. Department of Transportation Announces \$900 Million for Maryland Purple Line Project,

<https://www.transit.dot.gov/about/news/us-department-transportation-announces-900-million-maryland-purple-line-project>

²³⁵ 脚注 223 に同じ。

B. 運営

- 乗客数予測（純流動）は以下の通り²³⁶。
 - ▶ 16年時点：4万1,000人/日、1,551万1,800人/年
 - ▶ 35年時点：5万6,100人/日、2,057万9,500人/年
- 利用料収益は30年間で13億6千万ドルと試算されている²³⁷。

[3] オハイオ州 南オハイオ退役軍人記念高速道路（ポーツマスバイパス/州道 823 号線）

事業分野	道路・橋梁
発注者	オハイオ州交通局
事業者	<p>PGG (Portsmouth Gateway Group/ポーツマス・ゲートウェイ・グループ) 以下3社のコンソーシアム</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ACSインフラストラクチャー・デベロップメント (ACS Infrastructure Development, Inc. (スペイン)) ● インフラレッド・キャピタルパートナーズ (InfraRed Capital Partners Limited (イギリス)) ● スターアメリカ・インフラストラクチャー・パートナーズ (Star America Infrastructure Partners)
事業概要	ポーツマス市周辺の国道 23 号線・52 号線の迂回路となる新規バイパス道路（4 車線 16 マイル<26 km>、橋梁 20 基含む）の設計・建設・資金調達・運営・保守を事業者が行う。発注者は建設進行状況に応じてマイルストーン・ペイメント、業績に応じて保守運営時にアベイラビリティ・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	オハイオ州交通局
事業期間	2014年契約、15年資金調達合意、建設開始 設計建設4年、保守運営35年（2年毎更新）
事業規模	6億4,700万ドル
資金構成	<p>TIFIA: 2億930万ドル PABs: 2億2,730万ドル PABsプレミアム: 2,400万ドル アパラチアン開発高速道路システム基金: 9,700万ドル その他連邦・州基金: 3,650万ドル 株式資本: 4,890万ドル 利子所得: 400万ドル</p>

(1) プロジェクト概要

A. 発注者

- オハイオ州交通局

²³⁶ Department of Transportation, Maryland National Capital Purple Line Bethesda to New Carrollton, Maryland New Starts Engineering, <https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/MD-Bethesda-to-New-Carrollton-National-Capital-Purple-Line-FY-18-Profile.pdf>

²³⁷ Maryland Transit Administration, Governor Larry Hogan Green Lights Purple Line Contract <https://mta.maryland.gov/news/governor-larry-hogan-green-lights-purple-line-contract>

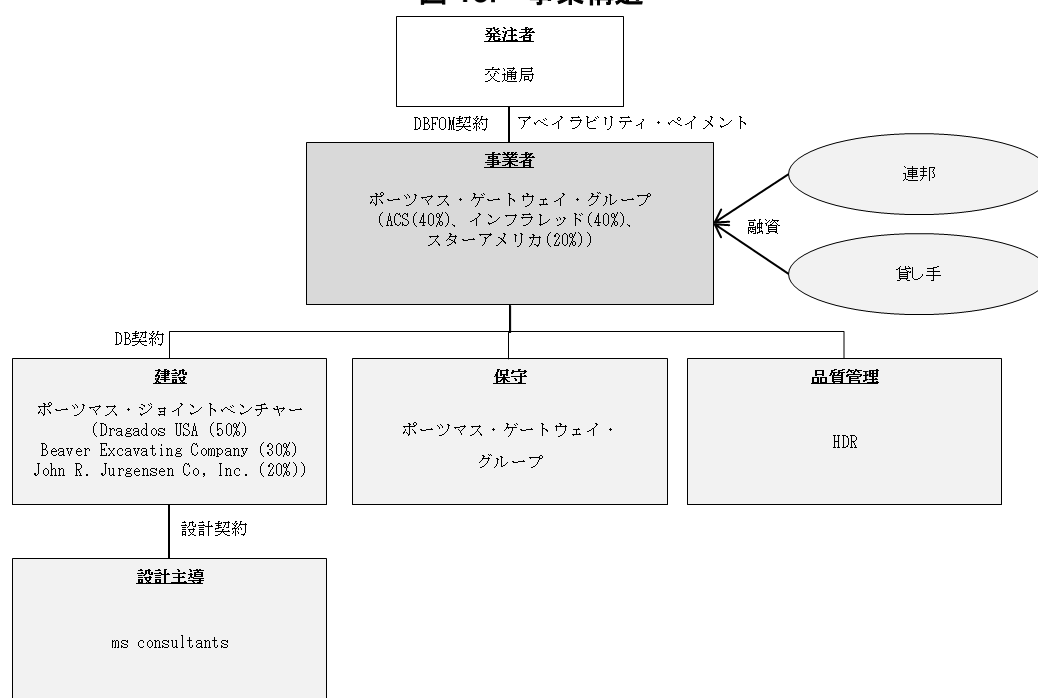
B. 事業者

- PGG (Portsmouth Gateway Group/ポーツマス・ゲートウェイ・グループ)
 - ▶ ACS インフラストラクチャー・デベロップメント (40%)
 - ▶ インフラレッド・キャピタルパートナーズ (40%)
 - ▶ スターアメリカ・インフラストラクチャー・パートナーズ (20%)

C. 事業構造^{238,239}

ACS、インフラレッド、スターアメリカが資金調達し、建設は ACS グループの建設会社 Dragados USA, Inc.、地元オハイオ州の Beaver Excavating Company と John R. Jurgensen Co., Inc.のジョイントベンチャーが行い、設計主幹は地元オハイオ州の ms consultants が請け負う。保守は PGG が行う。

図 13. 事業構造



出所：プロジェクト資料等を基に作成

D. 方式

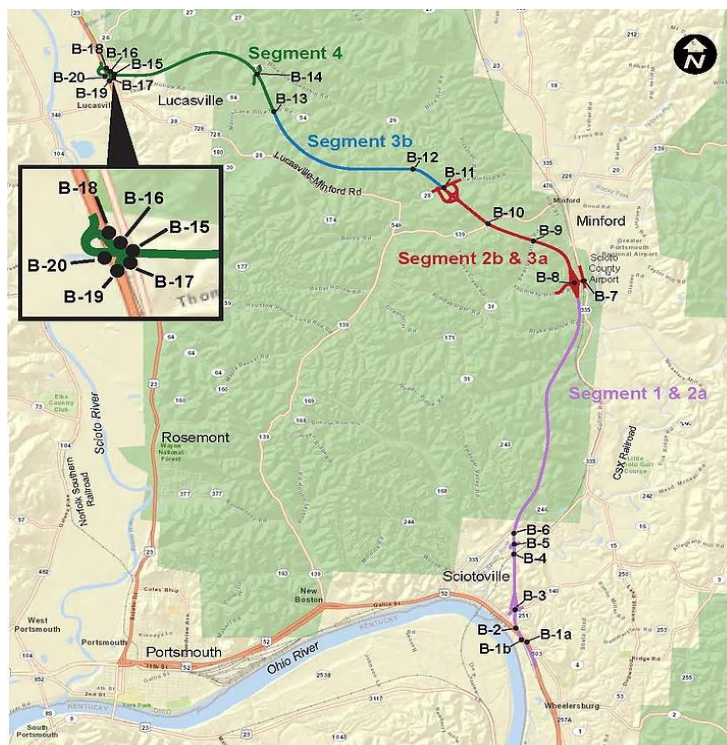
- 対象施設・業務
 - ▶ ポーツマス市周辺の国道 52 号線と 23 号線 (計 26 マイル<42 km>) を繋ぐ新規高速道路 (4 車線 16 マイル<26 km>、橋梁 20 基を含む) の設計・建設、資金調達、建設完了後 35 年間の運営・保守を事業者が行う。
 - ▶ 除雪、事故処理、道路天候管理などは交通局が行う。

²³⁸ Portsmouth Gateway Group, <http://www.portsmouthjv.com/>

²³⁹ Ohio Department of Transportation, Southern Ohio Veterans Memorial Highway State Route 823, https://www.dot.state.oh.us/engineering/OTEC/2015_OTEC_Presentations/Tuesday_Oct.27/37/Barnitz_SCI-823_Update_Compressed.pdf

- ▶ 建設は3フェーズに分割される（フェーズ1：セグメント2B・3A、フェーズ2：セグメント3B・4、フェーズ3：セグメント1・2A）。

図 14. プロジェクト概観



出所：プロジェクトウェブサイト

*プロジェクトの目的^{240,241}

- ▶ 当事業は、65年に制定された「アパラチアン地域開発法」で認可された開発プログラム「アパラチアン開発高速道路システム」の一部である。同プログラムは、ミシシッピからニューヨークまで米東部13州にまたがるアパラチア山脈地域に高速道路網を構築し、開発が遅れている山脈周辺地域の経済発展を目指すものである。
- ▶ バイパスの新設により、信号や交差点の多い国道52号線と23号線の26マイル（42km）のルート回避でき、渋滞緩和に貢献する。走行時間は16分短縮すると予測されている。

● 所有権

- ▶ 交通局がプロジェクトの所有権を有する。

²⁴⁰ Appalachian Regional Commission, Appalachian Development Highway System, https://www.arc.gov/program_areas/AppalachianDevelopmentHighwaySystem.asp

²⁴¹ Appalachian Regional Commission, Economic Impacts, Benefits and Costs of Completing the ADHS, <https://www.arc.gov/images/newsroom/events/ADHSEconImpactsWebinarPresDec2017.pdf>

● 支払²⁴²

▶ マイルストーン・ペイメント

- ▷ 建設時、進捗状況に応じて総額 4,400 万ドル（70%完成時 1,450 万ドル、80%完成時 1,450 万ドル、完成後 1,500 万ドル）を交通局が事業者を支払う。
- ▷ 事業者が業績報告書を毎月提出する。基準を満たしていない場合は、完成後支払額が減額される。

▶ アベイラビリティ・ペイメント

- ▷ 建設完了後、業績に応じて毎月最大年額 2,588 万ドル（初期インフレ調整前）を交通局が事業者を支払う。
- ▷ 事業者が業績報告書を毎月提出する。稼働率と品質基準適合状況に応じて、月額が減額される。

E. 資金構成

設計、建設、資金調達、プロジェクト開発費用として、TIFIA にて 2 億 930 万ドル、PABs にて 2 億 2,730 万ドル、アパラチアン開発高速道路システム基金と連邦・州基金より 1 億 3,350 万ドル、資本投資 4,890 万ドル、その他含め総額 6 億 4,700 万ドルを調達した²⁴³。

設計・建設コストは 4 億 2,970 万ドルと試算されている²⁴⁴。

表 25.資金調達額

財源	金額
TIFIA	2 億 930 万ドル
PABs	2 億 2,730 万ドル
PABs プレミアム	2,400 万ドル
アパラチアン開発 高速道路システム基金	9,700 万ドル
その他連邦・州基金:	3,650 万ドル
株式資本	4,890 万ドル
利子所得	400 万ドル
計	6 億 4,700 万ドル

出所：連邦高速道路管理局ウェブサイト等を基に作成

(2) 契約内容

A. サービス水準の維持

- 事業者は、プロジェクト管理基準で定めた品質保証・管理基準を順守するため、独立系品質管理企業を雇用する。

²⁴² The State Of Ohio, Acting By And Through The Ohio Department Of Transportation And Portsmouth Gateway Group, Llc, , Public-Private Agreement Portsmouth Bypass, Dated as of December 5, 2014

http://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/Documents/20141205_PPA_signed.pdf

²⁴³ U.S.Department of Transportation Federal Highway Administration, Project Profile: Southern Ohio Veterans Memorial Highway (Portsmouth Bypass), https://www.fhwa.dot.gov/ipd/project_profiles/oh_veterans_highway.aspx

²⁴⁴ 脚注 236 に同じ。

- 建設期間 43 項目、保守運営期間 46 項目の業績基準違反事項が規定されており、業績基準違反が発生すると違反ポイントが加算され、支払額から減額される。事業者が交通局に業績基準違反を報告した場合、違反ポイントが加算されない猶予期間が与えられる。交通局が違反を指摘した場合、猶予期間は与えられない。

B. 契約期間

- 最大 35 年、2 年毎に同内容で契約が自動更新される。
- 交通局は 2 年毎に、次の 2 年間の支払に十分な資金があることを確認し、事業者へに通知する。契約終了日までに通知がない場合、契約は自動的に終了する。契約終了 1 年半後に資金確保できた場合、交通局が事業者へに通知して契約終了日に遡り契約を再開できる。その間の支払分は、契約再開日にまとめて支払われる。

C. 支払

- 交通局は、事業者への支払用に隔年の議会予算割当を得られるよう尽力する。
- 事業者への支払用に調達した資金はプロジェクト専用口座に預託し、他の債務支払に使用しない。専用口座残高が事業者への支払分に満たない場合、法的に利用可能な他の交通局財源から支払う。但し債務支払がある場合、そちらが優先される。

D. 契約終了・不履行

- 事業者か交通局の裁量、契約不履行、裁判所命令、不可抗力、保険加入できないリスク発生などにより、契約を終了できる。その際、定められた規定額を支払う。

E. 労務

- DBE の採用目標を 8% とする。

F. 連邦規定

- TIFIA 融資の活用に伴い、賃金・雇用規定やバイアメリカ要件など連邦規制に準拠する。

G. リスク分担

- 交通局と事業者のリスク分担は以下の通り。

表 26. リスク分担

リスク	交通局	PGG
設計・建設		○
地質工学	△	○
潜在欠陥		○
環境・歴史建造物	○	○
資金調達	△	○
運営・保守		○
用地取得	○	
交通量・収益	○	

出所：交通局資料等を基に作成

(3) 調達手続^{245,246}

- 64年：アパラチアン開発高速道路システムの一部として概念提案
- 99年：ポーツマス市交通調査により、16マイル（26 km）の無料道路新設を検討
- 06年：連邦運輸局が環境影響報告書を承認（Record of Decision:ROD）
- 08年：交通局が3フェーズのDBBプロジェクト（建設期間13年）を提案
- 11年：PPI法制定
- 12年：交通局内に革新的開発課が設置
- 12年：DBBとPPPとの比較分析²⁴⁷を実施
- 13年4月：業界フォーラム開催
- 13年6月：RFQ発行
- 13年9月：4社の応募の中から以下3社を選出²⁴⁸

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
ポーツマスバイパス・デベロップメント・パートナーズ (Portsmouth Bypass Development Partners)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Cintra Infraestructuras, S.A. ・ Ferrovial Agroman US Corp. ・ Allan A. Meyers, LP ・ Othon, Inc. ・ Mannik & Smith Group ・ Bowman Consulting Group, Ltd.
PWP ポーツマス (PWP Portsmouth, LLC)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Plenary Group USA, Ltd. ・ Walsh Investors, LLC, ・ Parsons Enterprises, Inc. ・ Walsh/Trumbull/Parsons ・ Parsons Transportation Group
ポーツマス・ゲートウェイ・グループ	<ul style="list-style-type: none"> ・ ACS Infrastructure Development, Inc. ・ Infrared Capital Partners Limited ・ Star America Fund GP ・ Dragados, USA, Inc. ・ The Beaver Excavating Company ・ John R. Jurgensen, Co., Inc. ・ ms Consultants, Inc.

出所：交通局資料を基に作成

- 14年1月：RFP発行
- 14年10月：ポーツマス・ゲートウェイ・グループを選抜
- 14年12月：契約締結
- 15年3月：資金調達合意

²⁴⁵脚注 236 に同じ。

²⁴⁶ The Build America Bureau and the Federal Highway Administration, Report on Highway Public-Private Partnership Concessions in the United States, https://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/p3/p3-toolkit_report_on_highway_p3s_122916.pdf

²⁴⁷ Ohio Department of Transportation, SCI-823 Portsmouth Bypass Project Delivery Alternatives Analysis, <https://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/PortsmouthGenProcurement/PortsmouthDeliveryAnalysis.pdf>

²⁴⁸ The Ohio Department of Transportation, Southern Ohio Veterans Memorial Highway DBFOM Procurement, <http://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/Pages/PortsmouthDBFOM.aspx>

(4) 運営状況

建設完了予定は18年末。17年末時点で、建設進捗状況は88%。進捗詳細は以下の通りである。

- 排水渠 : 100%
- 掘削 : 100%
- 補強土壁 : 99%
- 橋梁 : 67%
- 道路基盤 : 87%
- 道路舗装 : 67%

[4] ニューヨーク州 ラガーディア空港ターミナルB

事業分野	空港
発注者	PANY/NJ
事業者	LGP (LaGuardia Gateway Partners/ラガーディア・ゲートウェイ・パートナーズ) 以下3社により構成 <ul style="list-style-type: none">• メリディアム (Meridiam Infrastructure North America (フランス))• スカンスカ (Skanska (スウェーデン))• バンテージ・エアポート・グループ (Vantage Airport Group (カナダ))
事業概要	ラガーディア空港ターミナルBの中央ターミナルビルやコンコースなどの設計・再建・資金調達・運営・保守を事業者が行う。発注者は事業者に設計・建設費を支払う。事業者は発注者にリース料を支払い、運営収益で各種費用を賄う。付随するインフラの設計・建設、セントラルホールの設計・建設・運営・保守も事業者が行い、費用は発注者が支払う。
方式	DBFOM
所有権	PANY/NJ
事業期間	2016年契約、同年建設開始 契約から35年
事業規模	39億6,300万ドル
資金構成	PABs : 25億ドル (非課税 : 23億5千万ドル、課税 : 1億5千万ドル) PANY/NJ : 10億ドル 株式資本 : 2億ドル その他 : 2億6,300万ドル

(1) プロジェクト概要^{249,250}

A. 発注者

- PANY/NJ

B. 事業者

- LGP (LaGuardia Gateway Partners/ラガーディア・ゲートウェイ・パートナーズ)
 - ▶ メリディアム (33%)

²⁴⁹ Series 2016A&B Bond Preliminary Official Statement Dated April 28, 2016, <https://roosevelt-cross.com/pos/NYLaGuardia01a-POS609054910.pdf>

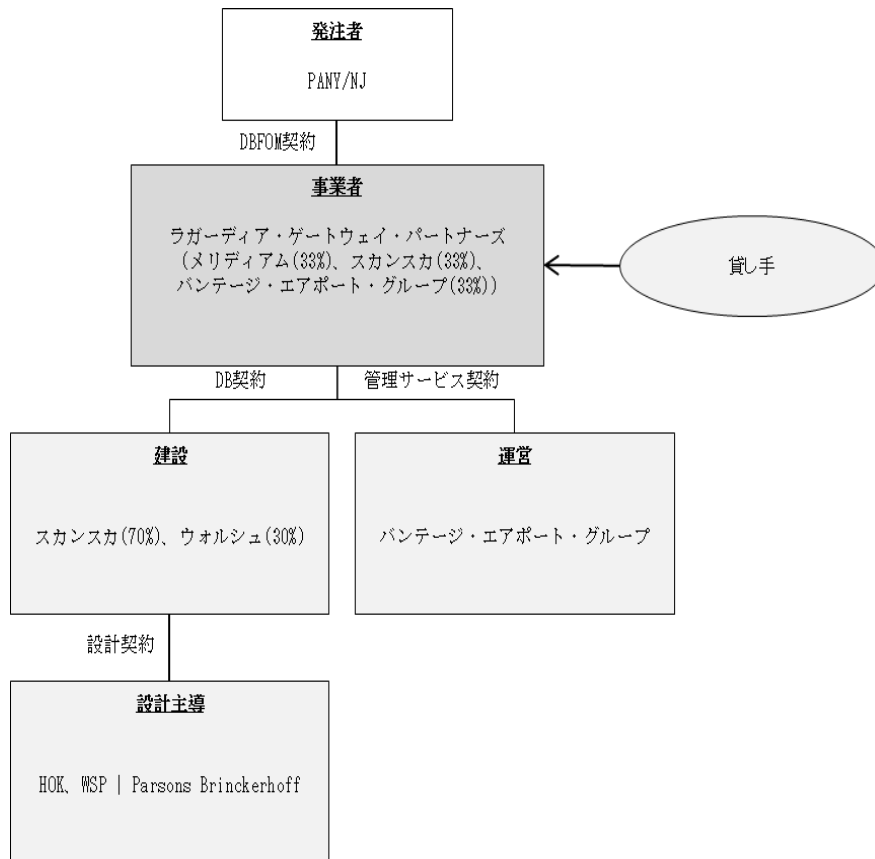
²⁵⁰ Laguardia Airport Central Terminal Building Lease Agreement Dated June 1, 2016 Between The Port Authority Of New York And New Jersey, <http://corpinfo.panynj.gov/documents/18486-LPA/>

- ▶ スカンスカ (33%)
 - ▶ バンテージ・エアポート・グループ (33%)
- *17年にJLCパートナーズが1千万ドル資本参加した。

C. 事業構造

設計・建設はスカンスカ (70%) とウォルシュ (30%) のジョイントベンチャー、運営はバンテージ・エアポート・グループ、設計主導はHOKとWSP/パーソンズ・プリンカーコフ (Parsons Brinckerhoff) のジョイントベンチャーが担当する。

図 15. 事業構造



出所：プロジェクト資料等を基に作成

D. 方式

● 対象施設・業務

- ▶ ラガーディア空港ターミナルBの中央ターミナルビル、コンコース、接続路、空調施設・受入物流倉庫・航空機燃料インフラの設計・建設・資金調達・運営・保守

*ターミナルBはエアカナダ、アメリカン、サウスウエスト、ユナイテッド、フロンティア、ジェットブルー、スピリット、バージンの8航空会社が利用。ゲート数35、面積130万スクエアフィート (12万平方メートル)。

*プロジェクト完了後、ターミナル面積が**1.6倍**、セキュリティチェック面積が**3倍**、小売店（コンセッション）面積が**1.4倍**に拡大する。現在**90%**の売店がセキュリティチェック前にあるが、完了後は小売店の**95%**がセキュリティチェック後に配置される²⁵¹。

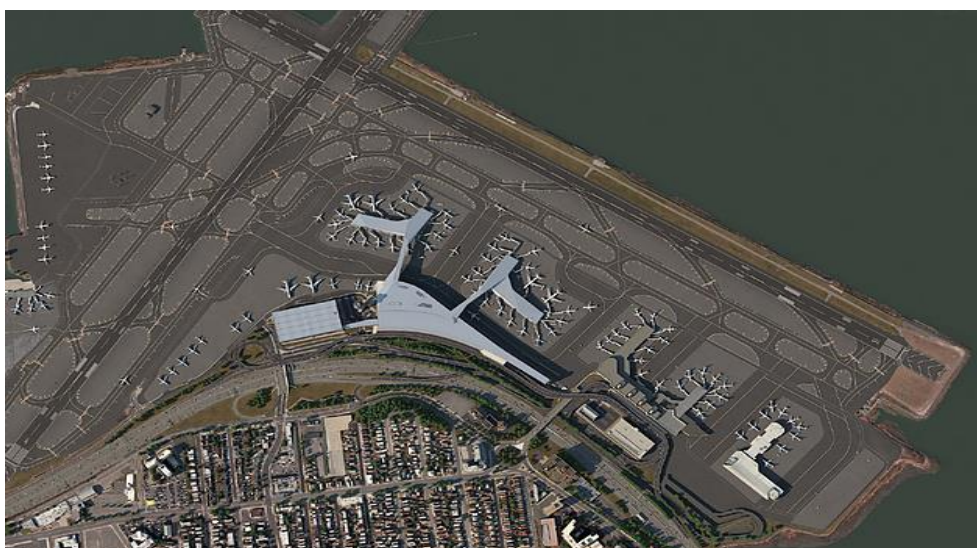
- ▶ 上記施設建設中の旧ターミナル・駐車場・その他施設の運営、建設完了後の解体
- ▶ 付随するインフラ（電気ガス等公共施設、誘導路、駐車場料金所等）の設計・建設
- ▶ セントラルホール（ターミナルCと接続する到着・出発ホール）の設計・建設・運営・保守

*付随インフラとセントラルホールの業務は事業者選抜後、知事の意向により追加された。

*付随インフラとセントラルホールの設計・建設費は、**PANY/NJ**が負担する。

*セントラルホール事業は、ターミナルCの再建プロジェクトを手掛けるデルタ航空と後に調整・契約する。

図 16. プロジェクト概観



出所：プロジェクトウェブサイト画像²⁵²

● 所有権

- ▶ ニューヨーク市が所有権を有しているが、1947年以降PANY/NJにリースしている。

● 支払²⁵³

- ▶ PANY/NJはLGPに、ターミナルの設計・建設・解体費用として、業績に応じて上限10億ドルを支払う。
- ▶ PANY/NJはLGPに、付随インフラとセントラルホールの設計・建設費用として、進捗に応じてマイルストーンペイメントを支払う。

²⁵¹ The Port Authority of New York & New Jersey, LaGuardia Imagined, <https://www.panynj.gov/business-opportunities/pdf/160119-NYC-Webex-Outreach-FINAL.pdf>

²⁵² LaGuardia Gateway Partners, Images, <https://www.laguardiacentral.com/media>

²⁵³ 脚注 244 に同じ。

- ▶ LGPはPANY/NJに、以下を支払う。
 - ▷ 家賃
 - ・ 基礎家賃：年1,500万ドル（インフレ調整前）
 - ・ 追加家賃1（借地抵当権を使用する場合の抵当証券料）：年50万ドル
 - ・ 追加家賃2（建設完了前の余剰収益、建設完了後の収益の一部）：金額は非公開
 - ▷ 建設中の監督サービス料（年300万ドル）
 - ▷ 運営引き継ぎに対する技術サービス料
- ▶ 完成予定日に完成できなかった場合、設計・建設担当企業がLGPに遅延弁済金を支払う。
- ▶ LGPは、事業収益を運営費や設計・建設時の債務返済に充てる。
 - ▷ 事業収益は航空収益（航空会社や飛行機運営を行う企業からのゲート・施設リース料、ゲート・施設使用料）と航空外収益（空港内小売店家賃、広告料、通信料等）がある。

E. 資金構成²⁵⁴

- ターミナル設計・建設費用としてPABsにて25億ドル、PANY/NJより設計・建設・解体費として10億ドル、事業者の株式資本2億ドルなどにより約40億ドルを調達した。

表 28. 資金構成

財源	金額
PABs（非課税）	23億5,400万ドル
PABs（課税）	1億5,000万ドル
債務プレミアム	1億8,800万ドル
PANY/NJ	10億ドル
株式資本	2億ドル
運営利益再投資	3,000万ドル
建設中利子所得	4,100万ドル
計	39億6,300万ドル

出所：プロジェクト資料等を基に作成

- ターミナル設計・建設費は約30億ドル、その他費用を含め総費用は約40億ドルである。

表 29. 事業費

用途	金額
設計・建設費	27億8,800万ドル
その他設計・建設関連費	2億3,600万ドル
資金調達コスト	9,700万ドル
建設保険	1億5,700万ドル
その他不確実性	9,000万ドル
利息支払	4億8,800万ドル
引当	1億700万ドル
計	39億6,300万ドル

出所：プロジェクト資料等を基に作成

²⁵⁴ 脚注 243 に同じ。

- 付随インフラ、セントラルホールの設計・建設費は12億ドル、内訳は以下の通りである。

表 30. 付随インフラ・セントラルホール設計・建設費

用途	金額
付随インフラ設計・建設費	8億8,900万ドル
セントラルホール設計・建設費	3億460万ドル
監督費	640万ドル
計	12億ドル

出所：プロジェクト資料等を基に作成

(2) 契約内容²⁵⁵

A. 収益

- 建設完了前の余剰収益、建設完了後の事業収益の一部をLGPがPANY/NJに支払う。

B. サービス水準の維持

- 建設中に業績基準違反があり改善されない場合、監督サービス料が増額される。
- サービス水準は、PANY/NJが定めるカスタマーケア基準内の空港業績測定プログラムに準拠する。
- 業績基準・測定規定違反があった場合、罰金が科される（金額・内容等詳細は非公開）。
- 事業収益額に応じて、運営会社に業績料が支払われる。

C. 労務

- 小売店リース事業のDBE採用目標を20%とする。

D. 契約不履行

- PANY/NJやLGPの契約不履行により、契約を終了できる。その際、PANY/NJからLGPに規定額を支払う。
- ニューヨーク市がPANY/NJへのリースを終了した場合、PANY/NJとLGPとのリース契約も終了する。
 - ▶ ニューヨーク市の意向次第で、LGPは残りの期間、市と直接契約できる。
 - ▶ PANY/NJの契約不履行により市のリースが終了し、LGPが市と直接契約しない、あるいはPANY/NJの後継者がLGPとのリースを引き継がない場合、PANY/NJはLGPに規定額を支払う。

F. リスク分担

- PANY/NJとLGPのリスク分担は以下の通り。

²⁵⁵ 脚注 244 に同じ。

表 31. リスク分担

リスク	PANY/NJ	LGP
設計・建設		○
資金調達	△	○
運営・保守		○
収益	△	○
駐車場運営・保守	○	
駐車場収益	○	
市のリース終了	○	
不可抗力	○	
法の変更	○	

出所：プロジェクト契約書等を基に作成

(3) 調達手続²⁵⁶

- 11年12月：RFI発行
- 12年10月：RFQ発行
- 13年2月：5社がSOQ提出
- 13年7月：以下4社が審査通過

表 32. 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
ラガーディア・ゲートウェイ・パートナーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・ Meridiam ・ Skanska ・ Vantage Airport Group ・ Walsh Group ・ HOK Architects ・ WSP
エアロスター・ニューヨーク・ホールディングズ (Aerostar New York Holdings)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR) ・ Highstar Capital IV
LGアライアンス (LGAlliance)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Lend Lease, Macquarie Infrastructure Partners III (MIP III)
LGAセントラル・ターミナル・コンソーシアム (LGA Central Terminal Consortium)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Aéroports de Paris (ADP) ・ Goldman Sachs Infrastructure Partners II ・ TAV Airports Holding, Latham & Watkins

出所：プロジェクト資料を基に作成

- 13年8月：4社にRFP発行
- 14年3月：エアロスター・ニューヨーク・ホールディングズを候補から除外
- 14年5月：3社が提案提出
- 15年5月：ラガーディア・ゲートウェイ・パートナーズを選抜
- 15年7月：知事がプロジェクトの拡張（付随インフラとセントラルホールを追加）を発表
- 16年3月：PANY/NJ役員会がDBFOMリース契約を承認

²⁵⁶ LaGuardia Gateway Partners, LaGuardia Central, Fact Sheet, <http://laguardiagatewaypartners.com/wp-content/uploads/2016/06/LGP-Fact-Sheet-and-Renderings.pdf>

- 16年6月：契約締結
- 16年6月：資金調達合意

(4) 運営状況²⁵⁷

- 16年6月：既存施設の運営開始
- 16年6月：建設開始

建設計画

- 18年5月：コンコース B1 完成
- 18年8月：コンコース B2 完成
- 20年6月：ターミナル完成
- 20年7月：コンコース A1 完成
- 21年10月：コンコース A2 完成
- 22年7月：建設完了

[5] 前回調査対象州における改定・更新

(1) バージニア州 ポカホンタス 895 号線・空港接続道路

同プロジェクトは、当初交通局と契約を締結したトランスアーバン社が事業破綻し、14年にプロジェクトの全資産を貸手の金融機関に移転していた。

その後15年9月に、プロジェクト資産を保有していた欧州の金融機関 UniCredit と Dexia が、オーストラリアの投資会社 MacquarieSPV にプロジェクト資産の 50.5% を売却した。16年12月には Macquarie と、残りの資産を保有していた Texas Pacific Group と Citigroup が、プロジェクト全資産をスペインのインフラ投資運営企業 Globalvia に約 6 億ドルで売却した。Globalvia にとってこれが北米市場で最初の投資であり、市場参入の足掛かりにしたと見られる²⁵⁸。

16年の一日の平均交通量は本線が 17,000 台、空港接続道路が 7,800 台²⁵⁹。17年3月時点で乗用車の利用料金は全線利用で 6.2 ドル、途中利用で 4.4 ドル、空港接続道路のみの利用で 4.4 ドルである。資産移転後、運営において特に問題は起こっていない。

当プロジェクトは 2105 年にコンセッション期間が終了し、同州に返還される予定である。

(2) フロリダ州 マイアミ港トンネル

14年の開通後、大きな事故も問題も起こっていない。通行料が無料であるうえ、トンネルがある地域の郵便番号 305 域内の中小企業の人材を雇用する「オペレーション 305」と称する試みが受け入れられ、市民からの支持も得ているようである²⁶⁰。

15年には、米国州道交通行政官協会（The American Association of State Highway and Transportation Officials）や米国商工会議所などが主催する、アメリカ交通賞のグランプリに選ばさ

²⁵⁷ 脚注 244 に同じ。

²⁵⁸ VDOT Office of Public-Private Partnerships, Pocahontas Parkway Acquisition Reaches Financial Close, <https://www.p3virginia.org/pocahontas-parkway-acquisition-reaches-financial-close-infraamericas/>

²⁵⁹ VDOT, Official AADT and VMT Publications, http://www.virginiadot.org/info/resources/Traffic_2016/AADT_043_Henrico_2016.pdf

²⁶⁰ Port tunnel a model of success, August 03, 2015, Miami Herald, <http://www.miamiherald.com/opinion/editorials/article29907982.html>

れた²⁶¹。同賞は予算内実装、革新性、生活・地域発展の3つの基準で審査されており、プロジェクトによりマイアミ市内の渋滞緩和や輸送業務改善、地域発展に貢献したことが評価され受賞に至った。同年、全米PPP協議会からも渋滞緩和効果が評価され、インフラプロジェクト賞を受賞している²⁶²。

(3) テキサス州 ノースタラント高速道路

セグメント1、2Aは、前回調査時点でNTEモビリティパートナーズが運営を開始しており、その後特に問題は起こっていないようである。交通局が設計建設を行うセグメント3Bは、無料レーン部分は16年、有料レーンは17年7月に完成しNTEが運営を行っている²⁶³。NTEが設計建設を行うセグメント3Aは14年5月に建設を開始し、18年1月時点で88%完成している²⁶⁴。完成予定は18年秋である。セグメント3Cは通常の調達が行われる予定だったが、NTEが設計建設を非募集型提案し、契約締結に向けて調整が行われている²⁶⁵。無料レーンのセグメント2E、4は30年までに建設される予定である²⁶⁶。

また、プロジェクト事業者「NTEモビリティ・パートナーズ」に10%出資していたダラス警察・消防年金システムが、16年6月に全出資分をプロジェクトに売却した。10%のうち、Cintraの親会社であるFerrovialが3.57%、Meridiamが3.56%、プロジェクト開始後に資本参加したオランダの資産運用会社APGが2.88%取得した。これにより取得後の資本構成は、Ferrovial 53.67%、Meridiam 17.5%、APG28.84%となった²⁶⁷。

(4) カリフォルニア州 リアルト市 上下水道施設

14年6月に市議会が5カ年施設改良プロジェクトの業績評価を行ったところ、全体的に工期の遅れが見られた。状況改善に向け、市職員がリアルト・ウォーター・サービス（RWS）とベオリアとの調整に入り、プログラム管理のコンサルタントが採用された。

プロジェクトは契約後5年（17年）で完成、契約後3年（15年）で上水完成31%・建設中42%、下水完成60%・建設中33%の予定であったが、15年11月時点で上水は完成4%・建設中8%、下水は完成3%・建設中1%と大幅な遅れが見られた²⁶⁸。16年2月に改訂スケジュールが提出され、16年末までに上水完成11%・建設60%・設計22%、下水完成2%・建設59%・設計29%を達成することを

²⁶¹ America's Transportation Awards, Florida DOT Wins Top Prizes in America's Transportation Awards National Competition, <https://americastransportationawards.org/tag/americas-transportation-award/>

²⁶² The National Council for Public-Private Partnerships, 2015 Award Winners, <https://www.ncppp.org/awards/2015-award-winners/>

²⁶³ NTE Mobility Partners, Media Advisory, First TExpress Lanes Open on I-35W,

<http://www.northtarrantexpress.com/PressReleases/MEDIA%20ADVISORY%20First%20TExpress%20Lanes%20Open%20on%20I-35W%207-20-17.pdf>

²⁶⁴ TxDOT Project Tracker, Interstate 35W, Winter 2018, <http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/get-involved/ftw/north-tarrant-express/011018-i35w-tracker.pdf>

²⁶⁵ TxDOT Project Tracker, Interstate 35W, Winter 2017, https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/ftw/nte/35w_tracker.pdf

²⁶⁶ Texas Department of Transportation, North Tarrant Express, <http://www.txdot.gov/government/partnerships/current-cda/north-tarrant-express.html>

²⁶⁷ Inframation Deals, North Tarrant Expressway 3a and 3b sale, <https://www.inframationnews.com/deals/1759151/north-tarrant-expressway-3a-and-3b-sale-10-stake-2016.thtml>

²⁶⁸ City of Rialto, City Council Agenda File 15-851, <https://rialto.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=2529220&GUID=4EB81DE5-69CF-4867-AC80-FD531AE3F33F&Options=&Search=&FullText=1>

RWSが約束した²⁶⁹。17年にプロジェクトの最終進捗報告が提出される予定だったが遅れており、18年5月に提出される予定となっている²⁷⁰。

また、契約時のプロジェクト予算は4,100万ドルだったが、RWSの要請により4,350万ドルに増額されている。17年5月に行われたパネルディスカッションにおいて臨時市長は、施設改良プロジェクトは順調に進んでおり、事業者とは良好な関係が続いていると語っている²⁷¹。

契約時、上下水道料金の値上げは13～16年の間に年一度計4回予定されていたが、改良プロジェクトの遅延を理由に16年の値上げは翌年に繰り越された²⁷²。値上げ率は予測を下回っており、上下水道合算累積で14年初30%、15年初65%、16年初65%とされている^{273,274}。その後17～18年にも値上げが実施され、18年2月時点の累積値上げ率は90%となった。契約時に積み立てられた値上げ安定化基金は、14年までに使い切っている。しかし市民に対して値上げに関する説明会開催や資料送付など尽力したため、不満は上がっていないようである。

運営に関して、大きな問題は生じていないようである。16年の水道水品質報告書によると、水質基準は州・連邦基準を上回っているとのことである²⁷⁵。顧客サービスに関しては、16年末頃までは支払に関する電話問い合わせが多く、目標サービス水準である30秒以内の電話対応達成率は30%台だったが、ウェブと電話による支払システムの導入後、問い合わせ件数が大幅に減少し、17年12月には達成率86.6%まで改善した²⁷⁶。排水回収システムや下水処理場の運営に関しても、基準を順守していると報告されており、特に問題は生じていないようである。

(5) コロラド州 イーグルプロジェクト

イースト・レール路線は、コロラド大学がネーミングライツを取得し「コロラド大学A路線」の名称で16年4月に開通した。ノースウエスト・レール路線は「B路線」の名称で16年7月に開通した。ゴールドライン（G路線）も16年に建設が完成し、同年開通予定だったが、連邦鉄道局とPUC（Colorado Public Utilities Commission/コロラド公共事業委員会）の認可が下りず、未だ開通していない²⁷⁷。

認可が下りない理由は、踏切の無線自動制御システムにある。全路線の踏切において、遮断機が鉄道局の規定より数十秒早めに閉まり、数十秒遅めに開くが、これ以上の改良は技術的に不可能と事業者が主張しているため、認可が下りずにいる。A路線とB路線は、すべての踏切に交通整理の人材を常駐させる条件で開通を許可されたが、G路線は両路線の認可が下りるまでテスト走行できな

²⁶⁹ City of Rialto, City Council Agenda File 16-108, <https://rialto.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=2574266&GUID=BBF519CD-3C13-4EA8-9398-A0C50E00C9BC&Options=&Search=&FullText=1>

²⁷⁰ City of Rialto Utilities Commission, Regular Meeting, To Do List, <http://yourrialto.com/wp-content/uploads/2016/06/UC-agenda-1-16-18.pdf>

²⁷¹ Table Rock Infrastructure Partners, Assessing Rialto AT 5 YEARS, <https://tablerockpartners.com/rialto-at-5-years/>

²⁷² City of Rialto, City Council Agenda File 17-1121, Attachment 2 - Resolution No 005-15, <https://rialto.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=3289350&GUID=85E4513B-6DC4-43CD-813A-ABA60F21565B&Options=ID%7CText%7C&Search=Rate+Increase&FullText=1>

²⁷³ 脚注 262 に同じ。

²⁷⁴ City Of Rialto, Schedule Of Fees Water And Wastewater, <http://rialtowater.com/wp-content/uploads/2016/06/Current-Water-and-Wastewater-Fees.pdf>

²⁷⁵ Rialto Water Services, 2016 Annual Drinking Water Quality Report (Consumer Confidence Report), <http://yourrialto.com/wp-content/uploads/2017/10/2016-Drinking-Water-Quality-Report.pdf>

²⁷⁶ Rialto Water Service, Utility Commission Report December 2017, <http://yourrialto.com/wp-content/uploads/2016/06/UC-agenda-1-16-18.pdf>

²⁷⁷ Regional Transportation District, Eagle P3 Project, <http://www.rtd-denver.com/FF-EagleP3.shtml>

いことになっている。これにより、事業者へのアベイラビリティ・ペイメント額は減額されている²⁷⁸。

鉄道局の認可取得には PUC の事前認可が必要だが、17 年 9 月に PUC は安全性が証明されていないとしてテスト走行認可要請を棄却した。但し、私有地にある踏切に関しては PUC の認可が不要なため、17 年 10 月に鉄道局が B 路線にある私有地の踏切における常駐規制を解除し、G ラインのテスト走行を条件付きで認めた^{279,280}。18 年 1 月からテスト走行が行われているが、最終テスト走行には PUC の認可が必要となる。同年初旬に PUC への公聴会開催が予定されており、その結果により開通の時期が決まると見られる。

市内と空港を結ぶ A 路線は、開通直後に度々遅延が発生し、市民からの批判があったが、開通から 1 年で定時運行率は 92.5% に改善された²⁸¹。同路線は、開通から 1 年で約 500 万人が 120 万マイル（193 万 km）利用し、平日 1 日の平均利用者数は 1 万 7 千人であった²⁸²。市内と郊外を結ぶ B 路線は、開通から 1 年で乗客数約 35 万人、定時運行率は 97.9% であった²⁸³。両路線とも、乗客数は右肩上がりに増えている。

(6) インディアナ州 イーストエンド橋

16 年 12 月に建設完了し、ルイス・クラーク橋と名称を変えて同月開業した。オハイオ川橋梁プロジェクトのうち、ケンタッキー州側の DB プロジェクトであるアブラハム・リンカーン橋は 15 年 12 月に開業、同ケネディ橋は 16 年 10 月に開業し、12 月末に全橋同時に自動料金徴収システムが稼働した。

17 年末時点で、乗用車の通行料は、無線通信機搭載車 2 ドル、非搭載車のナンバー登録車 3 ドル、非搭載車のナンバー未登録車 4 ドルと、車載器の設置を促す値段設定で、金額は低く抑えられている²⁸⁴。近隣に既存の無料の橋が 2 つあり、状況に応じて通る橋を選択できるため、市民から大きな不満は上がっていないようである。

料金徴収開始から 9 月までの平均月間通行量は、3 橋合算で 250 万であった。無線機搭載車の比率は 6～9 月の間で平日 61%、休日 45% であった²⁸⁵。6 月から 3 カ月間の利用料総額は、3 橋合算で 2,450 万ドル（他州で登録した無線機搭載車による収益 280 万ドルを含む）で予測通りとされている。収益は両州で折半され、プロジェクトの債務返済や運営資金として利用される。

ノースカロライナ州 州間幹線道路 77 号線 有料レーン

14 年 6 月の契約締結後、3 度の資金調達期限の延期を経て、15 年 5 月に資金調達合意に至った。同年 11 月に建設を開始し完成は契約上 19 年 1 月の予定だが、予定より早い 18 年秋の完成が見込まれてい

²⁷⁸ Denver Transit Partners LLC, Eagle Project At-grade Crossings and Control System - Notice, May 26, 2017,

²⁷⁹ Regional Transportation District, Federal Officials Approve Plan To Remove Flaggers From B Line Crossing, 10/11/2017, <http://www3.rtd-denver.com/elbert/news/archive/index.cfm?id=10125>

²⁸⁰ Regional Transportation District, FEDS Give Thumbs Up To Finish G Line Testing, 10/12/2017, <http://www3.rtd-denver.com/elbert/news/archive/index.cfm?id=10127>

²⁸¹ Regional Transportation District, RTD General Manager and CEO Quarterly Update, <https://www.rtd-denver.com/documents/DaveGenova-2ndQUpdate-62917.pdf>

²⁸² Regional Transportation District, News Archive, Celebrating One Year On The University Of Colorado A Line, 04/18/2017, <http://www3.rtd-denver.com/elbert/news/archive/index.cfm?id=9527>

²⁸³ Regional Transportation District, Monthly Financial Status October 2017, <http://www.rtd-denver.com/documents/financialreports/rtd-monthly-financial-report-october-2017.pdf>

²⁸⁴ RiverLink, Tolling Rates, <https://riverlink.com/tolling-rates/>

²⁸⁵ WVB East End Partners, NEWS & UPDATES, Millions could be saved by opening prepaid accounts, Oct. 25, 2017, <http://eastendcrossing.com/newsroom/>

る。しかし道路周辺の自治体や市民によるプロジェクトへの不満の声が続いているため、17年に交通局が独立コンサルティング会社を雇用し、契約内容のレビューを行った。17年9月に発表された報告書²⁸⁶によると、契約自体に特別問題はなく、他州の交通PPPと比べてリスク水準は適切とされている。

開発過程でPPPの仕組みや有料/HOT/HOVレーンの利点についての説明が十分ではなかったうえ、自治体からの問い合わせに対する交通局の対応が不適切だったため、市民は不確実性により不安を感じていると記されている。さらに工事開始後に事故や瓦礫・粉塵の苦情が増えたことから、安全性に関する懸念も指摘されている。報告書では、建設事業において反対意見は不可避としつつ、自治体官僚による抵抗がこれほど続くことは珍しいと記載されている。プロジェクト自体に問題はないものの、根強い抵抗に因應するため、契約の解消や改正などの選択肢もあり得るとされている。

但し公的資金のみで同プロジェクトを進行することは極めて難しいと指摘されている。同報告書を基に、18年1月に道路周辺の自治体や商工会議所の職員で構成される顧問団との話し合いが行われており、今後も調整が続くと見られる。

(7) ニュージャージー州 ハドソン・バーゲン・ライトレール

乗客数は15年度1,420万人（前年比2.9%増）、16年度1,550万人（同9.2%増）と堅調に伸びている^{287,288}。他のライトレール2路線（ニューアーク線、リバー線）を含む運賃収入は15年度2,180万ドル（0.5%増）、16年度2,350万ドル（7.8%増）であった。運賃は大人片道2.25ドル、高齢者、障害者、学生、子供片道1.10ドルと、前回調査時（2.1ドル、1.05ドル）に比べ値上がりは僅かである²⁸⁹。

定時運行率は15年度92.4%、16年度97.8%であった。15年度の遅延増加は週末の混雑悪化が原因と見られ、週末に2車両連結車を導入したことで改善されたようである。更なる混雑緩和を目指し、座席を50%増加した新車両25台が17年度までに導入されることになっている。

16年度には、12年秋に起こった大型台風サンディによる被害の修復が行われた²⁹⁰。内容は、主要路線の分岐機と転轍機32カ所の交換、連動信号機の構造基礎の修復、車輪調整用機器の設置、予備のけん引動力と緊急整備用信号ケーブルの購入と多岐にわたる。また今後行われる大規模なケーブル交換事業に備え、信号や電力ケーブルの損傷を特定する試験的な取り組みも開始した。同年度、安全性向上のため、車内セキュリティカメラの設置作業も開始されており、完成は17年度の予定である。路線周辺はニューヨーク市の対岸という好立地ゆえ開発が進んでいるため、路線拡張が計画されている。西側終点のWest Side Avenue駅から州道440号線西地域までと²⁹¹、北側終点のTonelle Avenue駅からイングルウッドまで10マイル（16km）²⁹²の二つの拡張計画が進んでいる。

²⁸⁶ Mercator Advisors LLC, Review of the Comprehensive Agreement for the I-77 Express Lanes Project, <https://www.ncdot.gov/projects/I-77ExpressLanes/download/mercator-final-report.pdf>

²⁸⁷ 2015 NJ TRANSIT Annual Report, http://www.njtransit.com/pdf/NJTRANSIT_2015_Annual_Report.pdf

²⁸⁸ 2016 NJ TRANSIT Annual Report, http://www.njtransit.com/pdf/NJTRANSIT_2016_Annual_Report.pdf

²⁸⁹ NJ TRANSIT, Fares, http://www.njtransit.com/pdf/HBLR_Fares_2016.pdf

²⁹⁰ 脚注 282 に同じ。

²⁹¹ NJ TRANSIT, HBLR Route 440 Extension, <http://hblr440.com/>

²⁹² NJ TRANSIT, Northern Branch Corridor Project, <http://www.northernbranchcorridor.com/>

参考資料

第一章 米PPP市場概況

- Building-Up: How States Utilize Public-Private Partnerships For Social & Vertical Infrastructure, National Conference of State Legislatures, <http://www.ncsl.org/research/transportation/building-up-how-states-utilize-public-private-partnerships-for-public-multi-sector-vertical-infrastructure.aspx>
- U.S. DOT Federal Highway Administration, Public Private Partnerships, <https://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/default.aspx>
- U.S. Department Of Transportation, Public-Private Partnerships, <https://www.transportation.gov/buildamerica/programs-services/p3>
- Build America Transportation Investment Center (BATIC) Institute: An AASHTO Center for Excellence, <http://www.financingtransportation.org/>
- Brookings, Private Capital, Public Good, December 2014, https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/BMPP_PrivateCapitalPublicGood.pdf
- Congressional Budget Office, Public Spending on Transportation and Water Infrastructure, 1956 to 2014, March 2015, <https://www.cbo.gov/sites/default/files/114th-congress-2015-2016/reports/49910-infrastructure.pdf>
- The National Council for Public-Private Partnerships, <https://www.ncppp.org/>
- U.S. Department Of The Treasury Office of Economic Policy, Expanding The Market For Infrastructure Public-Private Partnerships, April 2015, https://www.treasury.gov/resource-center/economic-policy/Documents/2_Treasury%20Infrastructure%20White%20Paper%20042215.pdf
- Public Works Financing, <http://pwfinance.net/>
- Inframation Limited, <http://inframationgroup.com/>

第二章 主要州におけるPPP法規制と運用状況

- National Conference of State Legislatures, Public-Private Partnerships for Transportation Categorization and Analysis of State Statutes, January 2016, http://www.ncsl.org/Portals/1/Documents/transportation/P3_State_Statutes.pdf
- National Conference of State Legislatures, Transportation Funding And Finance Legislation Database, <http://www.ncsl.org/research/transportation/ncsl-transportation-funding-finance-legis-database.aspx>
- Thomson Reuters Practical Law, Market Update: A Review of Recent Activity in the US Public Private Partnership (P3) Sector and the Outlook for the Year to Come, 15 Apr 2014, <https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/w-001-1570>

[1] ペンシルベニア州

- PennDOT, Public-Private Partnerships, <http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Pages/default.aspx>

- [2] メリーランド州
- Maryland Transportation Authority , Public-Private Partnerships In Maryland, <http://www.mdt.maryland.gov/partnerships/tp3overview.html>
- [3] オハイオ州
- The Ohio Department of Transportation, Division of Innovative Delivery, <https://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/Pages/default.aspx>
- [4] ニューヨーク州
- The Port Authority of New York and New Jersey, <http://www.panynj.gov/>
- [5] 前回調査対象州における改定・更新
- (1) バージニア州
- Virginia Department of Transportation, Office of Public-Private Partnerships, <http://www.p3virginia.org/>
- (2) フロリダ州
- Florida Department of Transportation, Public-Private Partnerships, <http://www.fdot.gov/comptroller/PFO/p3.shtm>
- (3) テキサス州
- Texas Department of Transportation, Current Comprehensive Development Agreement, Current Comprehensive Development Agreement, <http://www.txdot.gov/government/partnerships/current-cda.html>
 - Texas Facilities Commission, Center for Alternative Finance and Procurement, <http://cap.texas.gov/>
- (4) カリフォルニア州
- California Department of Transportation, Public-Private Partnerships, http://www.dot.ca.gov/hq/innovfinance/public-private-partnerships/PPP_main.html
- (5) コロラド州
- Colorado Department of Transportation, High-Performance Transportation Enterprise, <https://www.codot.gov/programs/high-performance-transportation-enterprise-hpte>
- (6) インディアナ州
- Indiana Department of Transportation, Public-Private Partnerships, <https://www.in.gov/indot/3186.htm>
- (7) ノースカロライナ州
- North Carolina Department of Transportation, I-77 Express Lanes, <https://www.ncdot.gov/projects/I-77ExpressLanes/>
- (8) ニュージャージー州
- NJ TRANSIT, <http://www.njtransit.com/>

第三章 外資企業が参画したPPPプロジェクト事例

- Federal Highway Administration, P3 Projects, https://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/p3_projects/
- U.S. Department of Transportation, Projects, <https://www.transportation.gov/buildamerica/projects>

[1] ペンシルベニア州

- Penn DOT, Rapid Bridge Replacement Project, <http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Pages/Rapid-Bridge-Replacement-Project.aspx>
- Plenary Walsh Keystone Partners, Rapid Bridge Replacement Project, <http://parapidbridges.com/>
- The Pennsylvania Rapid Bridge Replacement Project Public-Private Transportation Partnership Agreement, January 8, 2015, Between The Pennsylvania Department of Transportation and Plenary Walsh Keystone Partners, LLC, http://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/p3forpa/Documents/PPA_-_EXECUTED%20Jan%208%202014.pdf
- Plenary Group, Pennsylvania Rapid Bridge Replacement Project, http://rifreedom.org/wp-content/uploads/PA-Rapid-Bridge-Raplacement-Deal-Summary_v08.pdf
- Bipartisan Policy Center, Infrastructure Case Study: Rapid Bridge Replacement, <http://bipartisanpolicy.org/wp-content/uploads/2016/10/BPC-Infrastructure-Rapid-Bridge.pdf>

[2] メリーランド州

- Maryland Department of Transportation - Maryland Transit Administration, <http://www.purplelinemd.com/en/>
- Purple Line Transit Partners, LLC, Purple Line, <http://www.purplelinetransitpartners.com/>

[3] オハイオ州

- The Ohio Department of Transportation, Southern Ohio Veterans Memorial Highway, <https://www.dot.state.oh.us/Divisions/InnovativeDelivery/Pages/PortsmouthDBFOM.aspx>
- Portsmouth Gateway Group, Southern Ohio Veteran's Memorial Highway, <https://www.pgg823.com/>
- Portsmouth Gateway Group, <http://www.portsmouthjv.com/>

[4] ニューヨーク州

- LaGuardia Gateway Partners, LaGuardia Central Terminal B, <https://www.laguadiacentral.com/>
- The Port Authority of New York and New Jersey, LaGuardia Airport Redevelopment Program, <http://www.panynj.gov/airports/lgareimagined/>

[5] 前回調査対象州における改定・更新

(1) バージニア州

- Globalvia, Pocahontas Parkway, <https://www.pocahontas895.com/public-private-partnership>
- (2) フロリダ州
- Florida Department of Transportation, The PortMiami Tunnel, <http://www.portofmiamitunnel.com/home/>
- (3) テキサス州
- Texas Department of Transportation, North Tarrant Express, <http://www.txdot.gov/government/partnerships/current-cda/north-tarrant-express.html>
 - NTE Mobility Partners, I-35W highway corridor, <http://www.northtarrantexpress.com/default.asp>
- (4) カリフォルニア州
- City of Rialto, <http://yourrialto.com/>
 - Rialto Water Service, <http://rialtowater.com/>
- (5) コロラド州
- Regional Transportation District of Denver, Eagle P3, http://www.rtd-fastracks.com/ep3_2
 - Denver Transit Partners, <http://denvertransitoperators.com/>
- (6) インディアナ州
- WVVB East End Partners, Ohio River Bridges Project, <http://eastendcrossing.com/wvb-east-end-partners/>
 - Indiana Finance Authority, Ohio River Bridges - East End Crossing, <https://www.in.gov/ifa/2750.htm>
- (7) ノースカロライナ州
- N.C. Department of Transportation, I-77 Express Lanes, <https://www.ncdot.gov/projects/I-77ExpressLanes/>
 - I-77 Express Lanes Project, <http://www.i77express.com/>
- (8) ニュージャージー州
- NJ Transit, <http://www.njtransit.com/>
 - NJ Transit, Northern Branch Corridor Project, <http://www.northernbranchcorridor.com/>
 - NJ Transit, HBLR Route 440 Extension, <http://hblr440.com/>

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

2018年3月作成

日本貿易振興機構（ジェトロ）ものづくり産業部 環境・インフラ課

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

Tel. 03-3582-5542