

社会資本整備等における民間活力の活用等の 新たな実施方策検討会

事例

1

参考事例 目次

- 1 Queen Elizabeth II 橋 (Dartford Crossing)(イギリス)
- 2 M1-A1 Motorway Link, Leeds (DBFO)(イギリス)
- 3 A-1 Darrington～Dishforth (DBFO)(イギリス)
- 4 Portsmouth 市の統括道路管理事業(イギリス)
- 5 シドニー広域環状及び東西連絡高速道路(オーストラリア)
- 6 シドニーハーバートンネル(オーストラリア)
- 7 ミヨー高架橋(フランス)
- 8 江坂駅南立体駐車場整備事業におけるPFI事業
- 9 ブロードランド洪水被害軽減事業(イギリス)
- 10 佐原広域交流拠点PFI事業(国土交通省及び香取市)
- 11 ひびきコンテナターミナルにおけるPFI事業(国土交通省及び北九州市)
- 12 東京国際(羽田)空港国際線地区再拡張事業(国土交通省)
- 13 福岡市臨海工場余熱利用施設整備事業(福岡市)
- 14 指宿地域交流施設整備等事業(指宿市)

2

Queen Elizabeth II 橋(Dartford Crossing) (BOT方式)

英国

□事業概要

ロンドン環状道路M25の1区間で郊外南東部のダートフォードでテムズ川を横断する有料橋。既存の2本のトンネルと併行し、全長は3km、形式は斜張橋。PFI正式導入前にBOT方式で整備された英国有料道路の第1号案件。1987.4に事業契約締結、1991.10に供用開始。事業会社は既存トンネルの資産・負債を引き継ぎ、新橋と一体運営。契約上、運営期間は事業会社の債務返済時点まで、最長20年と規定されていたが、2002.3に債務返済完了し道路庁（HA）に無償譲渡され、契約終了した。



位置図



既存トンネル

□事業費・建設費、事業会社、施設（運用）

- ・新橋建設費 8,600万£。総事業費は約1億4,600万£
- ・事業会社はDartford River Crossing (DRA) Ltd.
- ・新橋は4車線、既存トンネルは2車線×2本で4車線
新橋は南行、トンネルは北行。悪天候時橋が閉鎖される場合はトンネルを両方向で運用

□事業経緯

- ・既存トンネル開業 1963年、1980年（第1、第2トンネル）
- ・事業公募 1986年
- ・契約締結 1987年 4月（トラファルガーグループが選定）
- ・議会承認・事業法成立 1988年 6月（Dartford-Thurrock Crossing ACT）
（既存トンネルの資産を事業会社（DRC）へ譲渡）
- ・工事着工 1988年 8月
- ・開業 1991年10月
- ・契約終了 2002年 3月

（事業会社が償還完了し、道路庁に無償譲渡。現在は、道路庁から委託された別会社が運営し、施設の維持管理・修繕費を賄う料金を徴収）



Queen Elizabeth II 橋／料金所

3

Queen Elizabeth II 橋(Dartford Crossing) (BOT方式)

英国

□事業公募に至る経緯

- ・1980年代初頭から、政府は税収の減少による財源不足から、民間資金の活用を検討していた。この背景を受け、トラファルガーグループが新橋の建設手法を提案。政府での検討の結果、事業の透明性確保のためBOT方式での事業提案を公募した。

- ・主な公募内容・条件等は下記

- ①テムズ川を横断する有料の4車線道路（トンネルまたは橋）の提案
- ②譲渡までの一定期間の上記道路の料金徴収
- ③現存する2本の道路の維持管理と料金徴収
- ④必要な資金調達
- ⑤新設道路及び既存トンネルの政府への譲渡期間

□事業スキーム上の特長

- ・併行する既存トンネルの資産・負債を事業会社に譲渡し、事業会社は新橋、既存トンネルを一体運営する。
- ・橋へのアプローチ道路は政府が建設。
- ・料金は既存トンネルの料金を上限とし、消費者物価指数の範囲で値上げが可能。
- ・事業会社の債務が返済した時点で、新橋・トンネルは政府に譲渡される。最長運営期間は20年。→実際には10年半で償還終了。
- ・本契約内容を担保する特別法(Dartford-Thurrock Crossing ACT)が事業契約締結(1987.4) から18ヶ月後の1988.6にようやく成立した。

□資金調達

- ・資本金は名目金額であり、資金調達は実質100%の融資・債券発行発行で賄われた。これは当該路線が交通量の多いロンドン環状道路M25の中でも最も交通量が多い、ボトルネック区間であるため、償還が確実に評価されたためである。

□交通量（橋・トンネル；8車線合計）

- ・1995年 12.1万台／日
- ・2007年度 14.6万台／日（2004.7.23に最大18.2万台を記録）

□ETCの導入

- ・現在、Dart-Tagと呼ばれるETCが導入されている。
- ・英国初のETC導入事例。車載器は利用者に無料でリース。料金はプリペイド（預託金）方式で、指定口座から引き落としされる。

表 資金調達

資金調達構成	金額(シェア)	備考	
出資	1,000 £ (0.0%)	Trafalgar House (建設会社)	49%
		Prudential Assurance (保険会社)	17%
		Kleinwort Benson, Ltd (投資会社)	17%
		Bank of America (銀行)	17%
融資及び債券発行	146m £ (100.0%)	Bank of Americaなどの協調融資団からの融資 投資家への劣後転換社債	
補助金	—		
合計	146m £ (100.0%)		

表 リスク分担

リスク	リスク分担	備考
	官 民	
トンネルの潜在的瑕疵リスク	○	
建設コストオーバーランリスク	○	
工事遅延リスク	○	
宗工リスク	○	
需要リスク	○	
物価上昇リスク	*	*利用者へ移転。料金は既存トンネル通行料金を上限とし、値上げは消費者物価上昇率の範囲内。
譲渡後の橋梁に係る潜在的瑕疵リスク	○	

出典 増田博行、イギリスを中心とした欧州主要国との比較から見た日本の道路政策への示唆、土木研究所、2003年2月
霜島、神、クイン・エリザベスII橋におけるBOT事業
海峡横断 Vol 8(1997.2)、他

4

英国道路PFI事例 M1-A1 Motorway Link, Leeds (DBFO)

英国

□事業概要

リーズ南部のM1/M62とリーズ東部のA1およびA64を結ぶリーズ市のバイパス機能を担う延長30kmの高速道路。バイパスルート
の提供により、イングランドの南北ルートを利用しやすくする
ことを目的としている。

最初の4つのDBFO道路(Tranche 1)の1つ

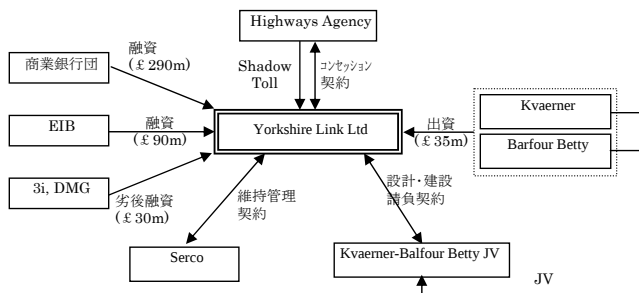


図 事業スキーム



図 対象区間

□建設費 2億1,400万 £

□事業経緯及び事業期間

・入札公告	1995.01.09
・優先交渉権者選定	1995.10.15
・契約締結	1996.03.26
・事業期間	30年

表 資金調達

資金調達 構成	金額 (シェア)	備考
出資	35m £ (7.9%)	Trafalgar House (Kvaerner) 50% Barfour Betty(BICC) 50%
劣後融資	20m £ (4.5%) 10m £ (2.2%)	3i Group DMG(EIFの保証つき)
融資	290m £ (65.2%) 90m £ (20.2%)	Credit Suisse, ABN Amro, Banque Indosuez, 第一勧業 銀行, Lloyds, NatWest 欧州投資銀行

表 リスク分担

リスク	リスク分担 官 民	備考
計画リスク	○	
設計・施工リスク	○	官の設計変更等によるものを除く
コストオーバーランリスク	○	官の事由によるものを除く
タイムオーバーランリスク	○	官の事由によるものを除く
構造物瑕疵リスク	○	事例によって移転の程度は異なる
需要リスク	○	バンド制シャドートールで官が一部シェア
運営・維持管理リスク	○	
住民等反対リスク	○	
不可抗力リスク	○	
補償・保険リスク	○	
法制度変更リスク	○	当該PFI事業を直接対象とするものを除く
金利変動リスク	○	

出典 インフラPFI/PPP事業国際動向調査報告書(2)

5

英国道路PFI事例 A1 Darrington to Dishforth(DBFO)

英国

□事業概要・事業化経緯

スコットランド、北東イングランドおよび南イングランドを結ぶ
主要ネットワークに位置する高速道路。延長53 km。

Post Tranche2 DBFO道路の1つ。



図 対象区間

□建設費 2億4,500万 £

□事業経緯及び事業期間

・入札公告	2001.03.27
・優先交渉権者選定	2002.09.23
・契約締結	2004.02.29
・事業期間	33年

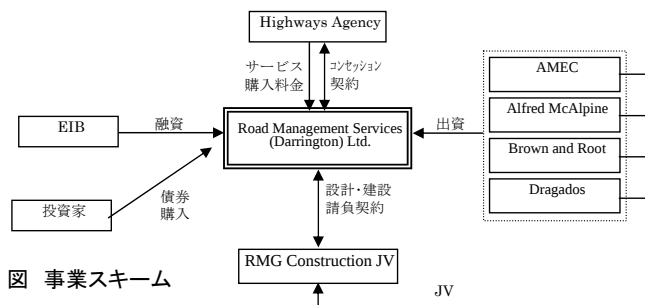


図 事業スキーム

表 リスク分担

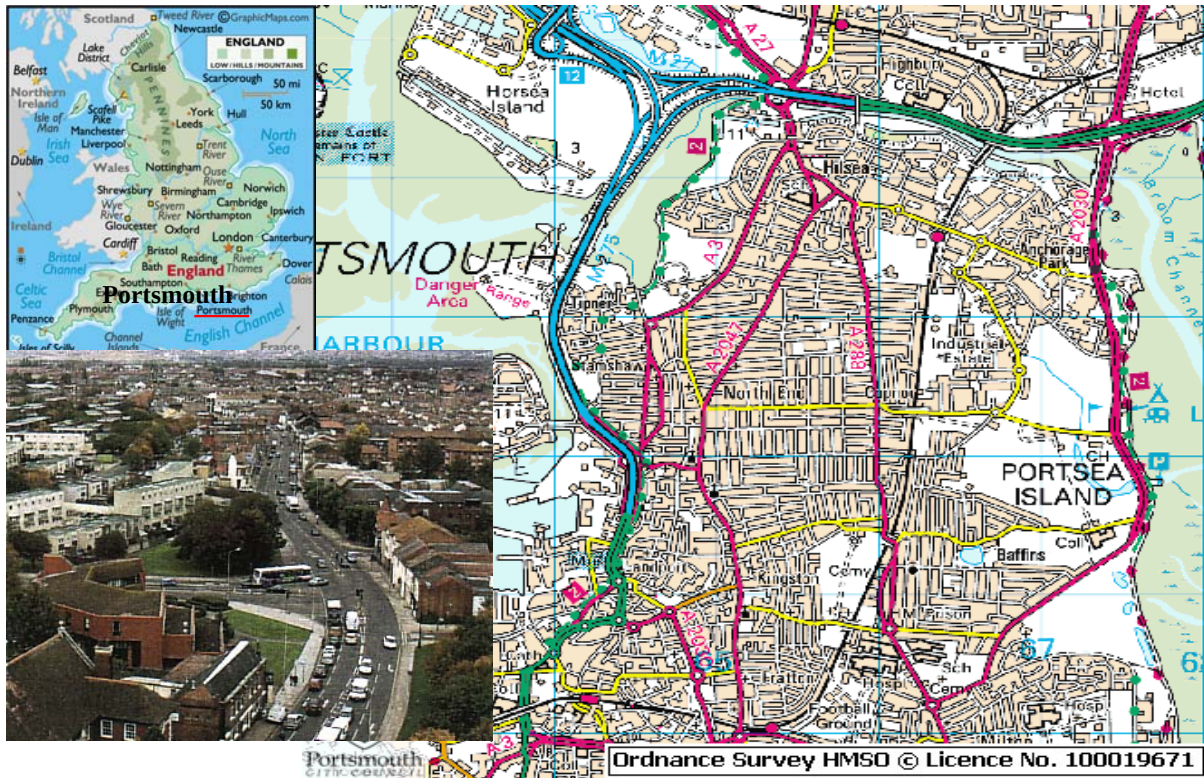
リスク	リスク分担 官 民	備考
計画リスク	○	
設計・施工リスク	○	官の設計変更等によるものを除く
コストオーバーランリスク	○	官の事由によるものを除く
タイムオーバーランリスク	○	官の事由によるものを除く
構造物瑕疵リスク	○	
需要リスク	○	Availability feeの割合を高め、Usage feeを大型 車に限定→官の負担大
運営・維持管理リスク	○	
住民等反対リスク	○	
不可抗力リスク	○	
補償・保険リスク	○	
法制度変更リスク	○	当該PFI事業を直接対象とするものを除く
金利変動リスク	○	

出典 インフラPFI/PPP事業国際動向調査報告書(2)

6

表 資金調達

資金調達 構成	金額 (シェア)	備考
出資金	18.8m £ (8%)	AMEC 25.00% Alfred McAlpine 25.00% Kellogg Brown and Root 25.00% Dragados 25.00%
融資	110m £ (45%)	EIB
債券	114 m £ (47%)	Indexlinked, Aaa/AAA



<http://www.maps.portsmouth.gov.uk/exponare/Default.aspx>

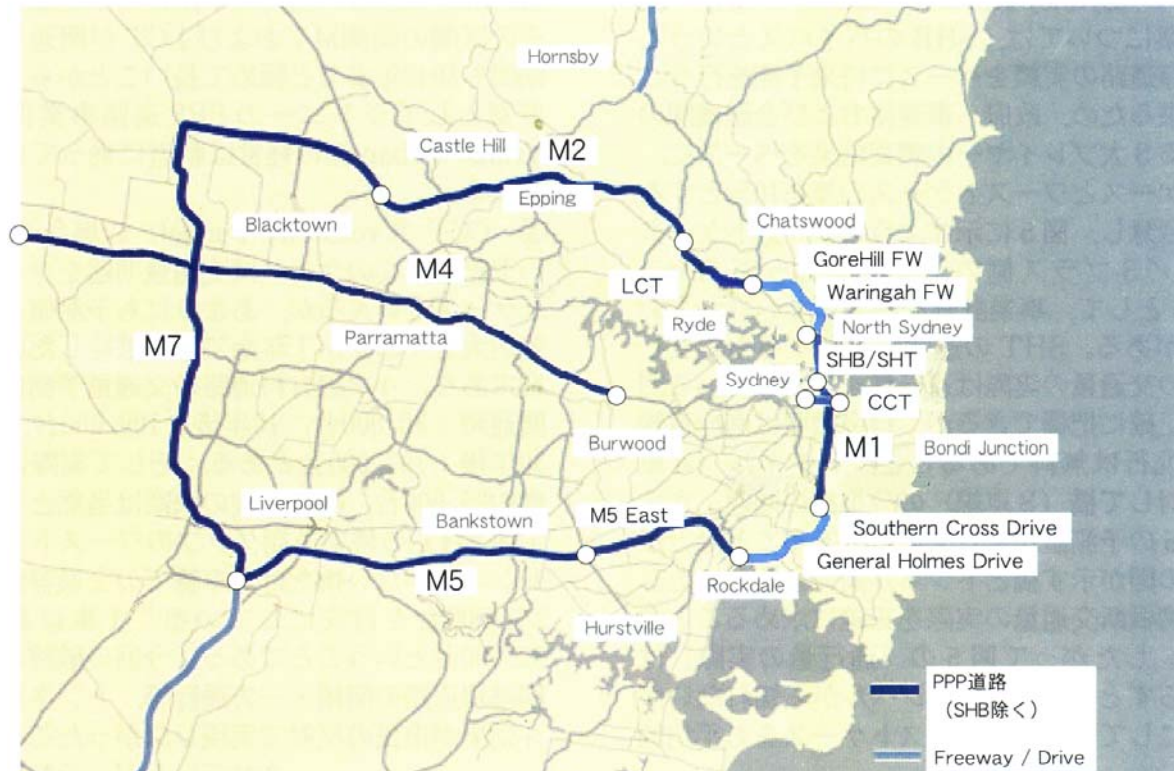
7

Portsmouth市の統括道路管理PFI事業：事業概要

英国

事業名称		Portsmouth Highways Management PFI project	
公共管理者	自治体	ポーツマス市 (Portsmouth City Council)	事業者
	所管省庁	交通省 (Department for Transport; DfT)	出資者
事業スケジュール	2001/4	EJ (European Journal) 公告	請負会社
	2004/2	優先交渉権者選定	融資者
	2004/7/28	融資契約締結	金融機関
	2004/8 ~ 2005/1	移行期間 (mobilisation period)	契約額
	2005/2/1 ~ 2030/3/31	運営 (25年)	財源
事業範囲・内容	対象道路	全延長 約414km	工事費・維持管理費
	ネットワーク	高速道路 (M275) 約2.4km 地方道路：主要道路 (A道路) 約44.3km、B及びC道路約35.4km、その他 (Unclassified Road) 約437.8km、路地等	修繕費
	構造物	道路、橋梁・構造物、街灯・交通標識、側溝、樹木	維持管理費
	業務内容	大規模修繕 (コア投資期間 5年間)	出資・株主劣後融資
		大規模修繕 (運営期間中)	出資・株主劣後融資 730万ポンド
		維持管理・運営 (運営期間中)	優先ローン 6,340万ポンド
		点検、保守 (景観保守含む)、清掃 (ごみ収集は除外)	支払 (Fee) (事業会社収入)
		道路管理 (信号管制は除外)	Availability
		道路使用 (露店等) ライセンス発行、第3者苦情対応。法的事業者 (電気、水道、ガス) との調整、等	Usage
			Performance
			事業会社
			請負会社
			計
			雇用 (職員)
			雇用内訳

出典 インフラPFI/PPP事業国際動向調査報告書(2)



シドニー広域環状および東西横断高速道路

	道路NO	道路名称	区間(km)	通行料A\$(補足説明)	運営期間	備考
広域環状	SHB	Sydney Harbour Bridge	2	3.0 (南行のみ徴収)	1932.03～	英国政府融資で建設
	SHT	Sydney Harbour Tunnel	2	3.1 (南行のみ徴収)	92.09～22.08	政府の無利息融資
	M5	South Western Motorway	22	3.3(実質0.35、差額返還)	94.02～23.08	
	M2	Hills Motorway	21	3.8	97.12～42.03	政府より補助金
	M1	Easter Disributor	6	4.5 (北行のみ徴収)	00.08～48.07	事業権料前払い
	M5E	M5 East	9	Nil (Free way)	02.03～11.12	運営のみ民間
	M7	Westrink	40	6.1 (最大、距離制)	06.08～37.02	事業権料前払い
東西横断	LCT	Lane Cove Tunnel	4	3.0	07.05～37.01	事業権料前払い
	M4	Western Motorway	40	2.2(実質0.20、差額返還)	93.02～23.02	
	CCT	Cross City Tunnel	2	3.5	05.10～35.12	事業権料前払い 06.12経営破綻

出典 インフラPFI/PPP事業国際動向調査報告書(2)

Sydney Harbour Tunnel 開業('92年)から2007年までの
15年間で約150kmの高速道路網が整備

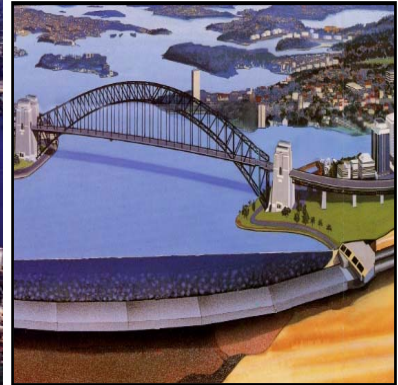
シドニーハーバートンネル:豪州BOOT事業事例



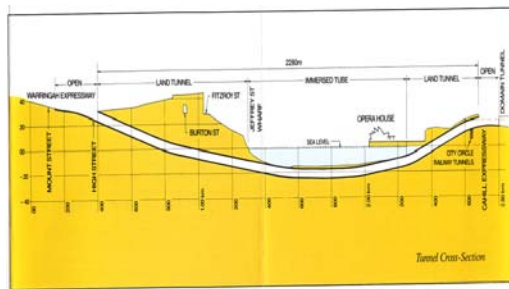
トンネル ルート



シドニーハーバーブリッジ



シドニーハーバーブリッジとトンネル



トンネル 断面



施工写真(沈埋函敷設状況)

11

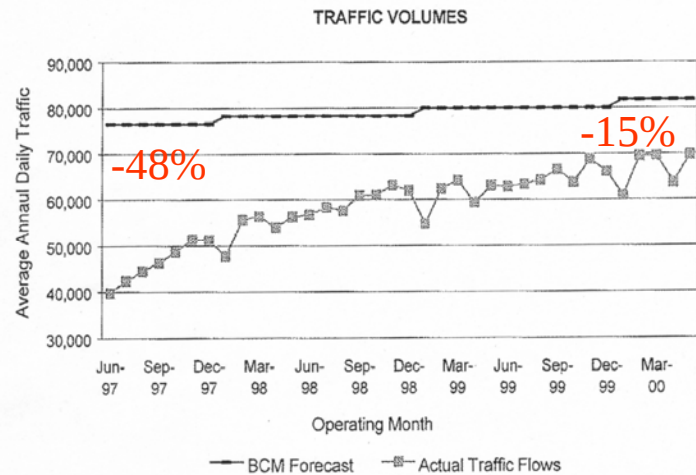
シドニーハーバートンネル:豪州BOOT事業

事業名	Sydney Harbour Crossing シドニーハーバークロッシング	事業会社	Sydney Harbour Tunnel Company Ltd.(SHTC)
国名	オーストラリア	総事業費	7.5億 A\$ 約 700億円
担当機関	NSW州道路局	資金調達	750 百万 A\$
事業分野	道路(海峡横断)	出資金	3 百万 A\$
準拠法等	NSW州政府アクト	融資	プロジェクトファイナンス
事業概要	道路海底トンネルの建設、運営	借入額	524 百万 A\$
車線数	4車線(2*2車線)	金利	7.6%*CPI変化率
(BOT対象 事業内容)	沈埋トンネル 約1.0 km	返済期間	30年
	山岳トンネル 約1.2 km	政府融資	223 百万 A\$
事業経緯	民間のF/Sによる事業化提案を審査	事業方式	BOT
入札招致	1986年3月	コンセッション期間	30年
事業者選定	1987年5月(承認)	開始年	1992年(開業)
工期	4年8ヶ月	終了年	2021年
着工	1987年12月	政府支援	既存ハーバーブリッジ値上を財源とした 政府からの無利子融資 収入(最低交通量)保証
完工	1992年 8月	主なリスク	工事完成/政治・社会
開業	1992年 9月		
交通量	72,000台/日(1997年)		
料金(普通車)	2 A\$ (開業時)		
			出典 熊谷組資料

12

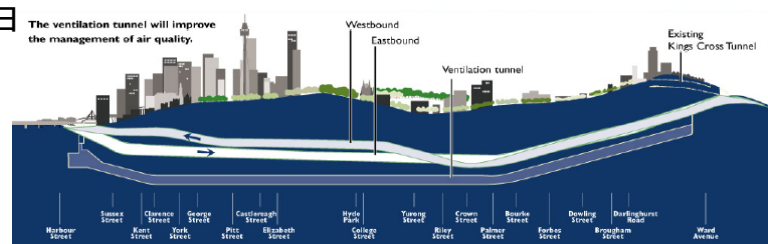
■M2(Hills Motorways)

- ・開業4年後('97.6~'00.5)の交通量実績（予測値との乖離）
- ・'99~2019年の見通し（見直し）
- ・平均値で当初予測の19%減
- 事業会社債務再編
- IRR 12.25% 達成見込



■Cross City Tunnel

- ・開業時(2005.8)の交通量
- ・予測 8万台／日 実績 2万台／日
- 開業後1年(2006.12)で破綻
- 2007.6 レイトンと投資銀行
- が7億ASで買取り

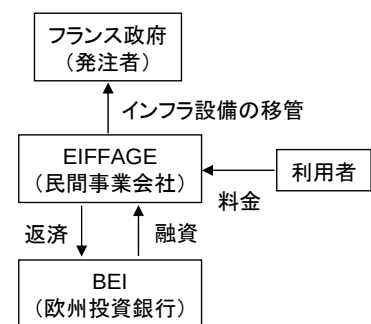


13

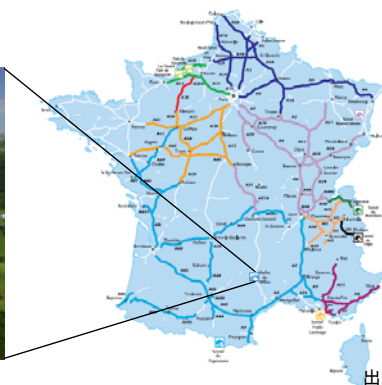
出典 インフラPFI/PPP事業国際動向調査報告書(2)

ミヨー高架橋—コンセッション方式による整備(フランス)

- 橋長: 2,460 m
- 幅員: 32 m
- 高さ(最高部): 343 m
- 高さ(最長橋脚): 245 m
- 支間長: 204 m(両端)、342 m(6径間)
- 建設費: 400 百万ユーロ
- 契約期間: 78年
- 建設: 3年、運営: 75年
- 構造保証: 120年
- 1987年 検討開始
- 1994年 計画決定
- 1996年 設計入札
- 1998年 コンセッション条件決定
- 2001年 工事入札、エファージュ社落札、着工
- 2004年 供用開始
- 2044年 所有権移管
- (十分利益が出た場合)
- 2079年 コンセッション期間終了



Millau Viaduct (A75/E11)



リスク分担

	発注者	事業会社	利用者
設計	X		
施工		X	
運営		X	
維持・管理		X	
物価上昇			X
金利		X	
収入		X	
需要		X	
環境		X	

14

出展: ミヨー橋公式WEBサイト(<http://www.leviaducdemillau.com/>)
JICE政策手法研究会池尾委員提出資料

江坂駅南立体駐車場整備事業におけるPFI事業

事業方式	BOO・独立採算型 駐車場利用者から徴収する料金による完全独立採算事業 府の金銭的負担無し、府は道路占用料徴収
事業内容	立体駐車場及び付帯施設の設計、建設 運営及び維持管理業務
法的位置付け	・道路法に基づく占用許可によるもの ・駐車場法に基づく「路外駐車場」
事業期間	15年間
事業経緯	平成13年 1月 実施方針公表 平成13年 3月 特定事業選定 平成13年12月 事業者選定 平成14年 3月 SPC設立 平成14年 3月 事業協定締結 平成14年 5月 駐車場開業

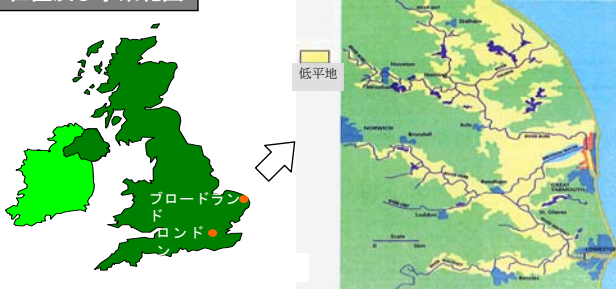
特定事業選定理由	・「大阪府駐車場整備マスタープラン」(H6策定)で重点整備地区として位置づけられている。 ・慢性的駐車場不足への早期対応が必要 ・独立採算型として事業が成立し、大阪府としてのVFMも確保できる。 ・民間事業者の駐車場整備は、良質な府民サービスの向上につながる。
PFI事業による効果	・事業コストの低減、財政支出の平準化 ・公共サービス水準の維持、向上 ・公共サービスの提供における行政の関わり方の改革 ・民間の事業機会の創出による経済の活性化



出典：大阪府HP 15

ブロードランド洪水被害軽減事業[イギリス]

位置及び事業範囲



【管理者】環境省

【事業内容】

①計画検討(堤防延長240km,全40区画)

工事の全体計画書の作成

②施設改良工事

堤防の表面補強、引き堤

③施設の維持管理

堤防の高さ維持、堤防除草等

【事業タイプ】

BOT

【事業費】

総事業費125百万ポンド

【事業期間】

2001年～2021年(施設改良工事は12年間)

【PFI事業費の支払い及び収入】

- ・予め目標価格及び最高限度額を設定している。
- ・目標価格に対してコスト縮減が図られた場合環境庁からボーナスの支給がある。
- ・最高限度額を超えそうな場合は契約解除もある。
- ・各区間の施設改良完成時に改良費用の70%が支払われる。

【民間事業者のリスク分担】

設定水位(概ね1/20)以下の水位で堤防の滑り破壊による破堤リスク

【VFM】

PFI適用可能性検討時のコスト縮減率10%
(コスト縮減額(ボーナス)を官民で折半する為現時点では算出不可)

【PFI 事業による主な効果】

- ・20年間予算が確保出来たこと。
- ・合意された適切なリスク配分を含む長期契約を締結する事で、要求されるサービスの提供全体で革新を行い、コスト縮減によりVFM達成が可能なこと。
- ・毎年の発注業務の手間が無くなること。
- ・従来事業方式より効果の発現が早期であること。

佐原広域交流拠点事業(1)



整備スキーム	建設	管理・運営	事業期間終了後
地方公共団体 (香取市)	香取市が整備主体となる施設の建設を国交省に委託	香取市が管理主体となる施設に関しSPCと管理・運営に係る契約を締結	香取市が管理主体となる施設についてSPCより引き渡しを受け、管理・運営を実施
PFI事業者 (SPC)	施設の建設を国交省と契約 施設の建設を実施	施設の管理・運営を国交省・香取市と契約し施設の管理・運営を実施	契約が終了後 SPCは解散
国土交通省	香取市が整備主体となる施設の建設を香取市より受託 国交省・香取市が整備主体となる施設に関しSPCと建設に係る契約を締結	国交省が管理主体となる施設に関しSPCと管理・運営に係る契約を締結	国交省が管理主体となる施設についてSPCより引き渡しを受け、管理・運営を実施

17

佐原広域交流拠点事業(2)

【事業内容】

- ①公共施設の設計、建設
歩行者・自転車道、水防倉庫、地域交流施設等
- ②公共施設の維持管理
施設の保守点検、修繕、清掃、植栽管理
- ③公共施設の運営
駐車場、船舶係留施設、飲食施設

【事業期間】

平成20年～平成37年(施設整備2年、維持管理15年)

【PFI事業費の支払い及び収入】

- ・施設整備費、維持管理費ともに年1回、全16回の割賦支払い
- ・利用者からの利用料金収入(物販施設、飲食施設等)

【リスク分担】

河川区域内の事業であり、洪水による事業収入にかかる営業損失は補填の対象としない事を明記。
(施設損壊は官民負担)

【VFM】

PSCとPFIのLCC 約17% (総事業費23億円)

【PFI 事業による主な効果】

- ・民間資金の活用による財政負担の平準化
- ・国の施設と香取市の施設の一体的整備・維持管理・運営による、利用者の利便性の向上に資する効率的かつ効果的な行政サービスの向上
- ・民間事業者の施設運営ノウハウの活用により、香取市の都市再生に寄与する魅力的な施設の運営
- ・国有財産及び市有財産の有効活用、民間事業者の事業機会の創出による経済の活性化及び雇用効果

ひびきコンテナターミナルにおけるPFI事業

○事業経緯

2000年5月 事業実施方針公表
 2000年12月 優先交渉者の選定
 2001年8月 都市再生プロジェクトに選定
 2001年12月 基本協定を締結
 2004年1月 事業出資協定締結・運営会社設立
 2005年4月 ひびきコンテナターミナル供用開始

○事業概要

事業方式 BOT
 事業型 独立採算型
 SPCの業務 コンテナターミナルの整備・運営(25年間)
 (基盤施設は公共が整備)
 選定事業者 PSA(シンガポール)グループ(2グループ応募)
 SPC ひびきコンテナターミナル
 (資本金 38.5億円;PSA,上組、新日鐵他)

○契約解除の経緯

当初需要想定 実際
 2005年度 7万TEU 0.58万TEU
 2006年度 14万TEU 2.9万TEU
 SPCの債務額超過
 経営悪化に対して資本金を10億円で減額
 第1出資者のPSAの経営が悪化
 2007年7月 契約解除、北九州市による運営



19

東京国際(羽田)空港国際線地区再拡張事業

事業概要



	旅客ターミナルビル等 整備・運営事業	貨物ターミナル 整備・運営事業	エプロン等整備等事業
特別目的会社 (SPC)	東京国際空港 ターミナル(株) ＜代表企業: 日本空港ビルテック(株)＞	東京国際エアカーゴ ターミナル(株) ＜代表企業: 三井物産(株)＞	羽田空港国際線 エプロンPFI(株) ＜代表企業: 大成建設(株)＞
施設概要	旅客ターミナルビル、駐車場等	貨物上屋、トラックヤード等	エプロン、構内道路等
業務概要	旅客ターミナルビル等の運営、 設計、施工監理、維持管理	貨物ターミナルの運営、 設計、施工監理、維持管理	エプロン等の設計、 施工、維持管理
事業方式	独立採算型 (国費は投入せず、SPCがPSFC(旅客取扱施設使用料) やテナント料収入等により施設整備費等を回収する。)		
事業期間	約30年間		
事業者の 選定方式	公募型プロポーザル (基本的には、ターミナルの運営面を中心に評価、選定)		総合評価一般競争入札 (エプロン等の施設整備費 を重視して選定)

進捗状況(予定含)

平成17年 4月 実施方針公表
 平成18年 3月 事業契約(エプロン)
 平成18年 7月 事業契約(旅客・貨物)
 平成19年 3月 エプロン事業着工
 平成20年 5月 旅客ターミナルビル事業着工予定
 平成21年 2月 貨物ターミナル事業着工予定
 平成21年 9月 エプロン引き渡し予定
 平成21年12月 エプロン供用開始予定
 平成22年10月 旅客ターミナルビル供用開始予定
 平成22年10月 貨物ターミナル供用開始予定
 平成47年 3月 エプロン事業終了
 平成50年 4月 旅客ターミナルビル事業終了
 平成51年 1月 貨物ターミナル事業終了

提案時イメージ図



国土交通省のホームページより

20

福岡市臨海工場余熱利用施設整備事業

○事業経緯

2000年3月 事業実施方針公表
2000年11月 優先交渉権者の選定
2001年2月 契約締結
2002年4月 供用開始

2004年11月 閉鎖

2005年4月 リニューアル再開

○運営後の状況

- ・当初需要予測 想定 24.7万人(売上4.4億円)/年
- ・実際 開業時 10.7万人(売上2.1億円)/年
- ・出資代表企業が経営破綻(民事再生)
- ・新SPC 九州臨海SPCに営業譲渡



○事業概要

事業方式 BOT

事業型 混合型(利用者収入+市から委託料)

SPCの業務 健康増進施設の整備・運営(15年間)

選定事業者 大木建設グループ(2グループ応募)

SPC タラソ福岡

(資本金 1.75億円;大木建設、設備・機器関連事業者他)

○破綻要因

入札額:市からの委託料(助成金)

市は上限を17億円に設定

入札額 11.9億円(他グループ 16.9億円)

審査委員会で過大需要予測との指摘があったが、選定(事業の最終責任が市にあるとの認識不足)

・市は金融機関の事業照査を期待したが、機能せず

・事業契約上の買取り条項(SPC破綻時に市は契約の8割で施設買取り)→金融機関はこの範囲でしか融資せず

・参考「タラソ福岡の経営破綻に関する調査検討報告書」

2005年5月12日、福岡市PFI事業推進委員会

21

都市施設の例(都市公園、道の駅)

指宿地域交流施設整備等事業



- ・BTO、サービス購入型
- ・地域交流施設の整備運営、都市公園・トイレ・情報施設の維持管理
- ・平成16年10月供用開始

国土交通省ホームページより

22