

## I-595の事例 性能指標と一体導入

### 米国のアベイラビリティ・ペイメント方式(3)

今回は、米国の道路PPP事業で初めてアベイラビリティ・ペイメント方式が採用されたI-595（フロリダ州）の支払い契約を事例として取り上げる。同事業は、拡幅や改良工事を含む約10.5年のDBFOM事業であり、事業期間は35年（建設5年+運営・管理30年）。2009年にフロリダ州交通局（FDOT）と契約を交わしたACSグループがコンセッション会社である。同社は事業費としてTIFIAローン、銀行ローン、出資金などで約18億ドルを調達している。収入は、建設完了時に6億8,600万ドルの支払いを受け、以降、30年の運営・管理期間にわたって年間最大6,590万ドル（09年価格）のアベイラビリティ・ペイメントを受領する。

I-595のアベイラビリティ・ペイメント方式の特徴は以下のとおりである。

(1) コンセッション会社が受領するアベイラビリティ・ペイメントは、道路の供用不能状態と運営・管理不履行による調整によって、年

間最大アベイラビリティ・ペイメント（MAP）から減額される。

(2) 供用不能状態による調整では、通行止めの区間や車線数、時間帯などが考慮され調整される。

(3) 運営・管理不履行による調整では、最低限の性能要求水準が明示された各項目のうちの不達項目に対し、その影響度に応じて調整額がクラス分けされ減額される。

まず、支払いの基本となる年間最大アベイラビリティ・ペイメントについては、コンセッション会社が入札時に提示した6,590万ドルの30%分は消費者物価指数に連動させ、70%分は固定比率で増加させていく。支払いは四半期ごとで、当該四半期中の供用不能状態による調整額、運営・管理不履行による調整額が減額される。

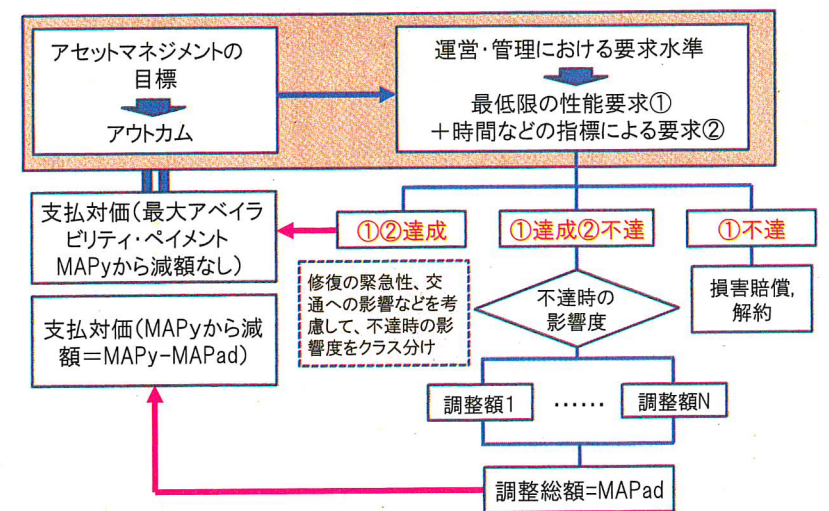
供用不能状態による調整額については、通行止めの車線数の影響や時間帯によって重み付けされている。通行止めの車線数が多いほど、また交通

量が多い時間帯であるほど、減額が大きくなる。

一方、運営・管理不履行による調整額については、運営・管理の各項目（舗装、ガードレール、標識、排水システム、料金設備、照明、橋梁、斜面、植栽、防音壁、ITSシステムなど）に対する要求業務と、最低限の性能要求、運営・管理業務の不履行に対するクラス分け、修復期間（要求性能に修復するまでの猶予期間）、再発間隔（修復期間を過ぎても性能が修復されていない場合、新しい事象として調整額が加算されていく頻度）が示されている。修復期間が短い項目の不履行ほど安全性を損ねるため、減額の程度は大きくなる。

図に示すように、I-595のアベイラビリティ・ペイメント方式は交通への影響や運営・維持管理における要求業務の性能規定化と一体になって導入されている。道路管理者としてアセットマネジメントの目標（安全性、交通円滑性など）を達成するには、モニタリングすべき項目の選定とその性能指標の設定が必要である。さらに性能指標で計測する項目がアセットマネジメントの目標にど

アベイラビリティ・ペイメント方式の支払い調整システム



の程度の影響を与えるか、その影響度を規定したうえで、性能指標が不達の場合は影響度に応じて調整（減額）に至るというメカニズムを構築し、一連の妥当性を公共機関と民間事業者が合意することが不可欠である。

中村裕司・関佳織(株)ISS

米国道路 PPP事業の潮流