

**国際線エプロンにおける PFI 事業の事業計画**  
～実施体制・事業スキーム・出資構成について～

国際線エプロン PFI 株式会社・濱嶋博文

キーワード：PFI、事業計画、事業スキーム、SPC

## 1. まえがき

東京国際空港国際線地区エプロン等整備等事業は、東京国際空港再拡張事業の一環として PFI 手法を用いて国際線地区のエプロン等施設の整備および維持管理等を行う事業である。本事業が、先に着手された東京国際空港 D 滑走路建設工事と異なる点は、建設費等の資金調達において民間資金を活用すること、事業主体として設立された特別目的会社（SPC：Special Purpose Company）がエプロン等施設を整備し、その後 25.5 年間に渡り維持管理業務および大規模補修工事業務を行う点である。

そのため、本件入札提案においては、設計や施工、維持管理などの技術提案と事業計画の提案を行った。事業者選定後は提案した事業計画にもとづいて平成 18 年 3 月に事業会社である特別目的会社「羽田空港国際線エプロン PFI 株式会社」を設立し、現在、本事業を進めているところである。

本報告は、本件事業計画のうち、事業主体である特別目的会社（以下、「SPC」という）を核とした本事業の実施体制、事業スキーム、出資構成、およびこれらの企業体制等についてその特徴等を述べたものである。

## 2. SPC について

### 2.1 SPC とは

SPC とは、特別目的会社（Special Purpose Company）の略称であり、ある特別の事業を行うために設立された事業会社のことである。

PFI 事業において設立される SPC は、会社法上の株式会社であり一般の株式会社と同様である。不動産証券化を目的として設立される「資産流動化に関する法律（SPC 法）」上の SPC（特定目的会社）と異なり、税制の優遇措置等の特例規定は無い。

### 2.2 PFI 事業における SPC の一般的特徴

PFI では、公募によって選定された共同企業体（コンソーシアム）が出資して SPC を設立し、設計・建設・運営・維持管理にあたることが多い。PFI 事業における SPC について、内閣府でまとめている「PFI アニュアルレポート（H17 年度）」では、次のように述べられている。

PFI 事業では、実際に業務を行う建設会社や維持管理会社等が事業実施主体（公共施設等の管理者等）の契約の相手方となるのではなく、これらの企業が出資して設立する SPC（Special Purpose Company：特別目的会社）が契約の相手方となるのが一般的である。

これは、基本方針に示されているとおり、「事業を担う企業体の法人格上の独立性又は事業部門の区分経理上の独立性が確保されなければならない（独立主義）」という考え方によるものであり、SPC を設立することにより、SPC が実施する PFI 事業に対する出資企業の経営状況等の影響を減殺することが可能となり、PFI 事業を実施するうえで一般的な資金調達方法であるプロジェクトファイナンスを行うことも容易となる。さらに、SPC の設立は、PFI 事業以外のリスクを可能な限り回避したい公共側のニーズにも資することとなる。（「PFI アニュアルレポート」H17 年度、内閣府 より抜粋）

PFI 事業における SPC の一般的な特徴を以下に挙げる。

当該 PFI 事業を実施することを目的として設立。PFI 事業契約で定められた事業内容以外の事業は行わない。当 SPC においては、定款に本事業内容を明記することによって実施する業務を特定している。

PFIは、設計、施工、運営、維持管理といった各段階においてそれぞれの業務リスクを最もコントロールできる企業がそれぞれの業務を担い、これらを一本化することで当該公共事業の効率化を図る手法である。よってSPCは各業務担当企業間との多くの契約の窓口としての機能をもつ。各契約にもとづき、受託企業に業務リスクをパススルーし、基本的にSPC自身は業務リスクを負わない。従って事業者選定時の受託企業の参加資格要件は厳しく設定されている。当SPCにおいても、各受託企業との業務契約において業務リスクをパススルーするよう規定している。

PFI事業では、基本的に民間資金を活用して当該公共事業を実施する。SPCは民間資金調達の窓口としての機能を有する。SPCは参画企業の出資金の他、金融機関から資金調達を行う。SPCが各業務リスクを負わないようにすることによって、金融機関よりプロジェクトファイナンス注1による長期低金利の資金調達が可能となる。当SPCにおいても、SPCに極力業務リスクが残らないスキームとすることを前提にプロジェクトファイナンスによる融資契約を締結している。

PFI事業では、当該事業の効率化が主目的の一つである。各業務は全て契約により受託企業にスルーしているため、SPC自体の運営体制や運営コストは極力小さくするのが一般的である。当SPCにおいても同様である。

注1) 「プロジェクト・ファイナンスとは、特定のプロジェクト(事業)に対するファイナンスであって、そのファイナンスの利払い及び返済の原資を原則として当該プロジェクトから生み出されるキャッシュフロー(収益)に限定し、そのファイナンスの担保を当該プロジェクトの資産に依存して行う金融手法。」(「PFI事業導入の手引き」2005.3 内閣府 より)

### 2.3 本事業におけるSPCの特徴 ~総括代理人の配置~

本事業における当SPCの特徴としては上記の他に「総括代理人」の配置がある。これは、近年の国土交通省のPFI事例で多く見られるが、特に本件ではSPC内に現地常駐として配置を義務付けている。

総括代理人は、SPCにおける業務実施上の総括責任者であり、業務履行上の対外的な窓口と位置付けられる。一般的にPFI事業では実施する業務を受託企業にスルーし、SPC自体は最小化しているため、実質的な業務責任者は受託企業と兼任していることが多いが、本事業では多くの関係事業者との連絡調整・協議等もあることからSPC内に現地常駐で専任の責任者が求められたと考えられる。

なお、当SPCでは、多くの関係者との協議等が多い建設期間中など、必要に応じ総括代理人を補佐する「副総括代理人」もおくこととしている。

### 3. 実施体制

本事業では、各業務はSPCを通して各受託企業が行うと述べたが、それぞれの主要な業務の実施体制について概要を述べる。

#### 3.1 本事業の中核となる企業の構成

##### 3.1.1 建設6社によるコンソーシアム

本PFI事業の主要な業務は、エプロン等施設的设计・建設・維持管理・大規模補修工事であることから東京国際空港を始めとした空港の施工実績のある建設6社(大成建設、鹿島建設、五洋建設、東亜建設工業、鹿島道路、大成ロテック)で、コンソーシアムを構成し、本PFI事業に応募し、落札した。

本主要業務を実施するに当たっては、これら6社による共同企業体を構成して実施することとした。

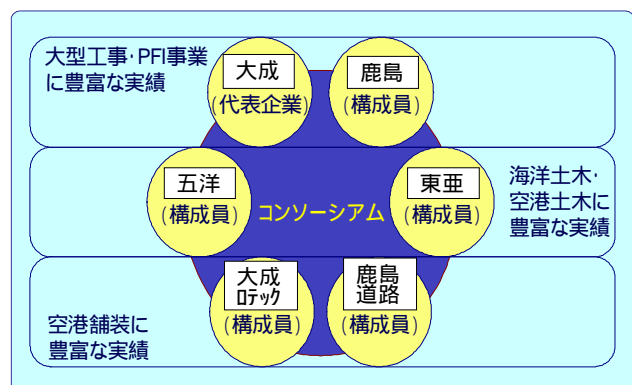


図1 建設6社によるコンソーシアム構成

### 3-1-2 同一業務二社体制

当共同企業体構成 6 社は、大手総合建設企業であり P F I の実績も豊富な「大成・鹿島」、海洋土木・空港土木に強い「五洋・東亜」、舗装を専門とする「鹿島道路・大成ロテック」となっており、同一業務二社体制としている。これによって、相互に補完することが可能となり、万一、一方が経営破たんしたとしても円滑にバックアップすることで本 P F I 業務を長期に渡り安定的に遂行することができるものとした。

## 3-2 設計および施工段階における実施体制

### 3-2-1 設計・施工 JV の組成

設計および建設業務に対しては、前述の 6 社による設計・施工 J V (共同企業体) を組成し、実施することとした。本業務の内容が異工種に渡ることから「大成・鹿島・五洋・東亜・鹿島道路・大成ロテック異工種建設工事共同企業体」(以下、設計・施工 J V という。代表企業は大成) とした。

### 3-2-2 設計段階

#### (1) 設計担当企業の構成

設計担当企業は、空港設計経験をもつ「大成・鹿島」が担当した。設計技術者を両社からそれぞれ配置して設計業務を行うと共に、照査技術者を配置して徹底した照査を行った。

#### (2) 実績豊富なコンサルタントの活用

本事業の応募提案時より、空港施設の設計において豊富な実績を誇る「日本工営」、「パシフィックコンサルタンツ」からサポートを受け、より信頼性の高い設計を行った。また、航空保安施設の設計においては実績豊富な「伸和総合設計」からサポートを受けている。

### 3-2-3 施工段階

#### (1) 施工担当企業の構成

施工担当企業においては、本設計・施工 J V 構成企業 6 社全社が担当している。業務実施にあたっては、空港等土木工事、空港等舗装工事の工種別に主任技術者または、監理技術者を常駐させ、施工品質を確保している。

#### (2) 第三者施工監理

一般に、公共土木工事においては公共発注者が施工監理を行うため第三者による施工監理を行う例は少ないと考えられるが、P F I 事業の場合、その施工監理においては、工事の直接の発注者である S P C 自体には十分な施工監理体制がないため、工事を受託する建設企業による自主監理か、第三者による施工監理にて行っている。

本事業においては、設計・施工 J V による自主監理を主体とするが、工事の発注者である S P C の業務監視機能を補完するものとして第三者による施工監理を行うこととし、土木施設の施工監理を「日本工営」、航空保安施設の施工監理を「伸和総合設計」と施工監理契約を結んでいる。

## 3-3 維持管理段階における実施体制

### 3-3-1 維持管理業務

維持管理業務については、設計・施工 J V 同様に 6 社全社による維持管理 J V を構成し、実施する。現地に設置予定の S P C 事務所には、総括代理人が常駐し、また保守要員(職種; 電工)を 24 時間体制で 1 名配置する他、補用品倉庫を併設する予定である。

### 3-3-2 大規模補修工事業務

大規模補修工事業務においては、設計業務が含まれるため設計・施工 J V に準じ、6 社全社による大規模補修 J V (設計・施工) を構成し、業務を実施する予定である。

設計・施工、維持管理、大規模補修工事のいずれも本事業参画 6 社全社による J V を構成して業務を実

施することによって、事業契約終了時まで全社が責任を持って本業務を行うこととしている。

#### 4. 事業スキーム

##### 4-1 基本的な考え方

本PFI事業における事業スキームの基本的な考え方は、次の二点である。

パススルー（業務およびリスク）の原則に則った事業スキーム

契約による事業スキームの実施

図2に事業スキームを示す。また、4-2以降に、各業務を実施するための契約の概要を示す。

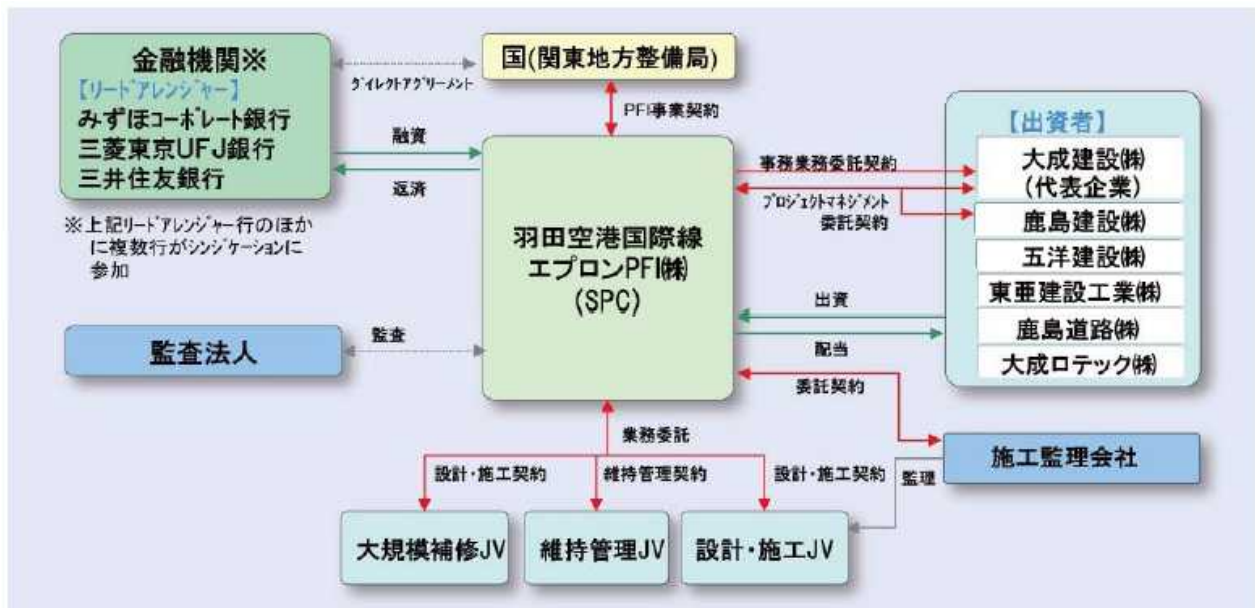


図2 事業スキーム

##### 4-2 設計・施工・維持管理・大規模補修工事に関する契約

設計・施工、維持管理および大規模補修工事の業務を実施するために、SPCと各業務を担当するJVの間で、以下の契約をそれぞれ締結する。

設計・施工契約

維持管理業務契約

大規模補修工事業務契約

これらの契約は、PFI事業契約でSPCが請けた各業務を各受託JVに業務リスク含めてスルーする内容となっている。例えば、以下のような内容が含まれている。

- ・ JVへの支払は、国からの支払われたサービス対価の範囲内とすることで、例えばペナルティを受けてサービス対価が減額されても、JVへの支払も合わせて減額するためSPCの収支に影響を与えないようにする。
- ・ JVからの契約解除を認めないことで、業務の途中解除リスクを回避する。

また、設計・施工における瑕疵保証については設計・施工JVが連帯保証している。

##### 4-3 資金調達に関する契約

資金調達に関する契約としては以下のようなものがある。このうち、直接協定（ダイレクトアグリーメント）は金融機関と国が締結するものでSPCは直接の契約当事者になっていない。

#### 融資契約

プロジェクトファイナンス<sup>注1</sup>による優先貸付契約で、みずほコーポレート銀行・三菱東京UFJ銀行・三井住友銀行をアレンジャー銀行とした全12行で構成される金融団と締結した。

#### 融資担保契約

プロジェクトファイナンスは、その返済原資の担保をプロジェクトが生み出す収益としているため、確実にプロジェクトを遂行するために必要な契約上の権利等について担保契約を締結する。この担保契約の目的は、金融機関が取得した担保の売却等によって融資回収をすることではなく、SPCが破綻した場合等において第三者が資産や権利を差し押さえし、本事業が滞るのを排除することが目的である。

#### 直接協定（金融機関と発注者である国との協定）

直接協定（ダイレクトアグリーメント）は、金融機関がPFI事業に対しプロジェクトファイナンスによる融資を行う際に、公共発注者（本件の場合、国（関東地方整備局））と結ぶ協定である。この協定の目的は、金融機関が融資の債務保証を公共発注者に求めるものではなく、SPCが破綻した場合等において直ちに事業契約を解除するのではなく、金融機関によって事業を修復し継続させることを認め、そのための規定を定めることを目的としている。

### 4.4 SPCの運営マネジメントに関する契約

SPCは前述したように、SPCの運営体制を最小化しているため、SPCの運営マネジメントに関する業務も各関係企業等に委託している。

#### プロジェクトマネジメント契約、事務委託契約

PFI事業では、SPCが機能するために各種契約の締結や関係機関・株主各社等との連絡・調整・協議等本事業推進のためのマネジメント業務を行う必要があるが、SPC自体には十分な体制を整えるのは難しいため、こういったプロジェクトマネジメント業務を代表企業等に委託するのが一般的である。また、SPCの総務、経理等の事務業務についても、同様に委託される。

本事業では、建設期間中のプロジェクトマネジメント業務を「大成・鹿島」と、事業期間通じてのSPCの事務業務を「大成」と委託契約を締結している。

#### 施工監理契約

前述のとおりである。（3.2.3（2）参照）

#### 保険契約

SPCにおけるリスクヘッジとして保険をかけている。SPCが付保している保険は、締結済みが履行保証保険（設計・施工業務に関して）、今後の維持管理段階になって、請負賠償保険、企業費用利益保険、火災保険（SPC事務所を建設した場合）を付保する予定である。

#### 監査契約

本SPCでは、事業契約によって決算時における会計監査人の監査が義務付けられている。そこで、「あずさ監査法人」と監査契約を結んでいる。

## 5. SPCの設立および出資構成等

### 5.1 SPCの設立方針

本PFI事業において、前述のような事業スキームで事業を実施するに当たり、以下のような方針でSPCを設立した。

#### コンソーシアム参画企業全社による出資

本PFI事業を事業契約期間中、確実に責任を持って遂行するため、参画企業6社全社が出資をしてSPCを設立した。

#### 株主企業からの役員派遣

本事業では参画企業全社で各主要業務（設計・施工、維持管理、大規模補修工事）も受託するため、株主全社から取締役等を選任し、SPCの健全な経営を図っている。

#### 株主企業によるサポート

SPCの円滑な業務遂行を可能とするため株主企業は、必要に応じて業務支援を行う。

#### 総括代理人の派遣

SPCにおける本主要業務の責任者である総括代理人は、事業期間に渡り継続的に配置しなければならないため、代表企業である「大成」から出向してその任にあっている。同様に副総括代理人は「鹿島」から出向している。

#### 執行役員制

SPC全体の経営を行う取締役とは別に、実質的な業務の責任者である総括代理人を執行役員と位置付けることでSPCにおける執行責任を持たせ、業務遂行の意思決定の迅速化を図る。同様に副総括代理人も執行役員として権限を持たせている。

## 5.2 出資構成

### 5.2.1 株主の構成

株主の構成は、SPCの設立方針にもとづき参画企業6社全社によって100%の出資となっている。これによって株主の安定化を図っている。

また、譲渡制限を行うことで勝手に株を第三者に譲渡できないようにするとともに、万一、経営破たん等によって株主を維持できなくなった企業の株は、他の株主によって取得することとしている。

出資比率については、設計・施工、維持管理、大規模補修工事の各業務を一貫して担当する「大成」、「鹿島」を最大株主とした。

出資額は、SPCの設立費用や各契約締結費用、着工までのSPC諸経費等を賄える金額を目安に設定した。

### 5.2.2 出資以外の内部調達（株主による劣後融資）

金融機関との融資協議においては、本事業が途中終了した場合の最大違約金相当額については自己資金で確保することを求められた。そのため、最大違約金相当額と出資金の差額分については、株主企業からの借入によって調達している（劣後ローン）。

この株主からの借入は、その返済順位が金融機関からの借入よりも低いため劣後ローンといわれ、逆に金融機関からの借入を優先ローンといっている。返済順位が低い分、株主が融資回収リスクを負っているということになる。

## 6. あとがき

PFIS事業では公共事業を民間事業者が公共管理者から託されて実施するため、長期安定的に確実な公共サービスの提供が求められる。そのための仕組みとして前述の実施体制・事業スキームが構築されている。

本PFIS事業でも同様であるが、東京国際空港というわが国の主幹となる空港における国際線用エプロン施設等の整備は、より一層の安定性・確実性が求められている。そのために、本件の応募に当たっては様々な工夫を提案し、落札後は前述したような実施体制・事業スキームで事業を進めてきた。

さらに、今後、安定・確実なSPCの事業運営を進めていく課題の一つとして、PFIS事業契約（性能発注）と一般的な工事請負契約（仕様発注）との相違について相互理解をして事業を進めていく必要があるものと考えている。