

カナダバンクーバー都市圏における TOD 及びバリューキャプチャーの事例 ～ その3 (最終号) ～

宮本 大輔／土屋 知省 ワシントン国際問題研究所研究員/前ワシントン国際問題研究所長

5. カナダライン建設運営プロジェクト²⁶⁾

5.1 カナダラインの建設運営スキーム

前述したが、カナダラインはPPPにより建設された。このプロジェクトは、4つの政府株主によって所有されている特別目的会社である Canada Line Rapid Transit Inc. (CLCO) によって開発が進められた。出資額は約 20 億 CAD (約 2400 億円、1CAD=約 83 円) である。CLCO の株主には、カナダ政府 (24%)、ブリティッシュ・コロンビア州 (23%)、トランスリンク (18%)、バンクーバー国際空港オーソリティ (YVR) (16%)、バンクーバー市 (2%)、および InTransit BC (後述) (18%) である。管理上、CLCO はトランスリンクの子会社という扱いになっている。

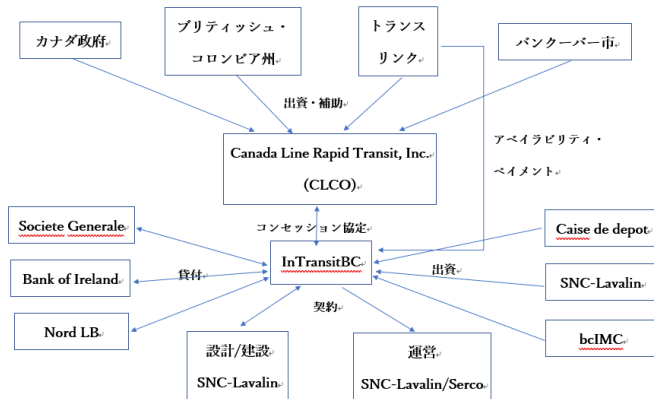


図7 カナダラインの建設・運営スキーム

入札を経て SNC-Lavalin (カナダはモントリオールに本社を置く総合エンジニアリング会社) がこれを受注し、InTransit BC を設立、CLCO とコンセッション契約を締結した。コンセッション契約には設計-施工-資金調達(一部)-運営-保守 (DBFOM) が含まれ、建設を含む契約期間は 35 年である。この契約ではアベイラビリティ・ペイメント方

式が採用され、運賃収入はトランスリンクに入り、InTransit BC は契約に含まれる以下の主に 3 つの要件の達成度に応じて収入を得るスキームとなっている。

- アベイラビリティ (アクセス性や安全性)
- 質 (列車到着時刻や運行間隔)
- 量 (乗降客数)
- その他

運賃決定権をトランスリンクに残すことによって他路線や他モードとの整合性を図り、かつ民間企業である InTransit BC のリスクを低減させる形となっている。

5.2 プロジェクトの財源構成

プロジェクトの最終評価報告書によれば、予算ではあるが、プロジェクトの建設期間中のコストと資金源は、2003 年価値なので、以下の表 3 表 4 とおりである。約 3 分の 2 が公的補助、約 3 分の 1 が民間で、民間部分は、当面、出資・借入金で手当てし、運営のアベイラビリティ・ペイメントで返済等を行うこととされている²⁷⁾。

表3 費用 (百万 CAD)

| | |
|-------------------|-------|
| CLCO の運営等 | 176 |
| InTransitBC の建設費等 | 1,713 |
| 合計 | 1,889 |

表4 資金 (百万CAD)

| | |
|------------------|-------|
| カナダ政府 | 419 |
| ブリティッシュ・コロンビア州 | 235 |
| トランスリンク | 311 |
| バンクーバー国際空港オーソリティ | 239 |
| バンクーバー市 | 27 |
| その他 | 7 |
| CLCO 小計 | 1,238 |
| InTransitBC | 656 |
| 合計 | 1,894 |

5.3 バリューフォーマネー・テストとリスクの負担

プロジェクトでは、公的部門の比較対象(Public Sector Comparator)を想定し、PPPで行う場合の費用節約の試算を試みている。公的部門の比較対象については、交通施設整備、計画、需要予測等の20名を超える専門家のチームでモデルを作成し、PPPについては、当分野に通じたPricewaterhouseCoopers (PwC)の助力を得ている。

また、各種のリスクについては、過去事例等から確率分布を得て、官民のケース別のコストを試算している。35年間のコンセッション期間を通じて、各リスクについて確率50パーセントの点での官側から見たコストの比較は以下のとおりである。

建設段階では工事費増加のリスクが民間に移転されるのでPPPプロジェクトが勝るが、営業段階ではほぼ同じ、PPPでは民間の資本費が載るので、ここまでの合計では公的部門の方が勝り、全体に公的部門の健闘が注目される。しかし、乗客増加による増収までを含めるとネットで92百万ドル、PPPプロジェクトの費用が少なくなる。これは、旅客収入の増減リスクの90%をトランスリンクが、10%をInTransitBCがとるとされ、需要不足のリスクの一部が民間に移転されていることによると思われる²⁸⁾。

表5 PPPと公共部門による場合の比較

(百万CAD、割引現在価値)

| | プロジェクト | 公的部門 |
|------------------------|--------|-------|
| CLCOの運営費用 | 120 | 98 |
| 建設費用 | | |
| リスクが無い場合 | 1,382 | 1,263 |
| リスクによる追加 | 30 | 242 |
| 小計 | 1,412 | 1,505 |
| 営業費用 | | |
| リスクが無い場合 | 577 | 559 |
| リスクによる追加 | 0 | 21 |
| 小計 | 577 | 580 |
| 民間の資本費用 | 130 | |
| 合計 | 2,239 | 2,183 |
| 乗客増加による増収 (トランスリンク) | -581 | -433 |
| ネットのコスト | 1,658 | 1,750 |

5.4 アベイラビリティ・ペイメント方式の特色

アベイラビリティ・ペイメント方式については、平島氏らの事例調査に詳しく、一般的に次のような事業に適するとされている。

- ① 直接の歳入がない事業や、利用料金だけを財源とする料金収入方式では実現不能な事業。
- ② 運営・管理に対するパフォーマンスや成果が定義しやすく監視(モニタリング)しやすい。
- ③ 公共セクターが利用料金の設定権限の保持を望む。
- ④ 交通需要や歳入の予測が難しく、運営の変更によって大きな影響を受けることが予想される。
- ⑤ サービス品質が歳入の最大化より重要であり適切な目標である。

民間事業者は交通需要のリスクを負わないうえ、公共セクターのクレジットがあるため、資本コストにおけるリスクプレミアムが減少し、民間事業者への出資・融資者にとって投融資のリスクが軽減される。他方、財源を公共の支出に頼るため、公共セクターに需要不足の影響が潜在的に残り、支払いの一部、あるいは全体が他の公共債務から影響を受ける場合がある²⁹⁾。

5.5 カナダラインにおける開発利益の還元

カナダラインの建設においては、その出資者のひとつであるトランスリンクは、同ラインにおける開発利益をその固定資産税収入により、さらに、前項に述べた開発コスト賦課金の徴収が可能になれば、固定資産税に上積みで開発利益の還

元が可能となる。さらにバンクーバー地域の都市開発は、カナダ政府、ブリティッシュ・コロンビア州にとってメリットがあり、法人からの税収増等を通じてこれら州にも利益があったと考えられる。

6. TOD による高級化 (gentrification) と低所得者用住宅の不足

アメリカも含め北米では、都市再開発は家賃の高騰をもたらし、以前から地域に暮らしていた低所得者の家計に負担をもたらし、または移転を余儀なくさせ、低所得者の住宅を如何に確保するかが、政治課題となる。

バンクーバーでは、1970年当時、低所得者は市の中心部東側に集中していたが、次第に東、南東方向の郊外に移転し、2006年のセンサス時点では、スカイトレインのエクスポライン沿線の South Burnaby 等に移ってきている³⁰⁾。

これらの低所得者の多くは、カナダ到来後初めてこれらの地区に住む移民であり、比較的広い老朽化したアパートに住んできた。しかし、エクスポラインの駅周辺では容積率緩和などで高層コンドミニアムの建設が進み、これらの老朽アパートの解体が進んでいる³¹⁾。これに対しては、住民による反対運動が起きており、市も低所得者用住宅の設置をデベロッパーに義務付けるなど努力をしているが、まだまだ十分でない³²⁾³³⁾³⁴⁾。

【引用・参照文献・出典資料】

- 26) Fred Cummings, P.Eng. President and General Manager BC Rapid Transit Co. [2014], “PPP Experience on the Canada Line”
- 27) City of Vancouver, Finance, Risk and Supply Chain Management Financial Services, Revenue Services, 2015 *Property Tax Rate*
<https://vancouver.ca/files/cov/2015-property-tax-rates.pdf>

- 28) Translink, *Canada Line Final Project Report, COMPETITIVE SELECTION PHASE*, April 12, 2006
https://www.translink.ca/-/media/Documents/rider_guide/canada_line/comp_selection_process_agreements/final_project_report/Canada-Line-Final-Project-Report-Competitive-Selection-Phase.pdf
- 29) 平島 寛, 小澤 一雅 [2016], “米国の道路 PPP 事業におけるアベイラビリティ・ペイメント方式の事例調査” (Access: 2019/4/15)
- 30) Ley, D. and Lynch, N. 2012. Divisions and Disparities in Lotus Land. Discussion Paper 223. Toronto: Cities Centre, University of Toronto
<http://neighbourhoodchange.ca/documents/2012/10/divisions-and-disparities-in-lotus-land-socio-spatial-income-polarization-in-greater-vancouver-1970-2005-by-david-ley-nicholas-lynych.pdf>
- 31) Craig E. Jones, July 2015, *Transit-Oriented Development and Gentrification in Metro Vancouver's Low-Income SkyTrain Corridor*; Paper 237. Toronto: Cities Centre, University of Toronto
<http://neighbourhoodchange.ca/documents/2015/07/vancouver-skytrain-corridor.pdf>
- 32) John Colebourn, *Affordable housing project could result in demolition of two newly built houses*, July 10, 2016, Vancouver Sun
- 33) Frances Bula, December 6, 2018, *Affordable housing project could result in demolition of two newly built houses*, The Globe and Mail
<https://www.theglobeandmail.com/canada/british-columbia/article-affordable-housing-project-could-result-in-demolition-of-two-newly/>
- 34) Vancouver Affordable Housing Agency, *Home*, as accessed in May 2019
<https://vaha.ca/>