

Newsletter

April 2015

ASEAN インフラファイナンス・リーガル アップデート (Vol. 3)

タイ PPP 制度の概要と最新動向

I. タイにおけるインフラ整備の動き

ASEAN諸国の中で比較的インフラ整備が進んでいるタイにおいても¹、インフラ整備の需要は旺盛であり、例えばタイ国営企業政策局 (State Enterprise Policy Office) (以下「SEPO」といいます。)によると、同国における2015年から2022年までの交通セクターへの投資必要額は、合計で2.4 Trillion Baht (約8.8兆円)とされ、その20%に相当する約480 Billion Baht (約1.7兆円)がPPPにより賄われることが想定されています。この点、同国では、旧制度の問題に対応して2013年4月にPPP法制が刷新されたものの、現時点において同制度に基づくPPP事業の実績がないなど、PPPスキームの利用が予定通り進んでいるとはいえない状況となっています。かかる状況を踏まえて、同国では通達や中長期計画の策定など、PPPフレームワークの更なる整備が急務となっており、その内容及び運用状況が注目されています。

II. タイの PPP 制度

1. PPP リーガルフレームワークと最新動向

(1) PPP 法及び関連法令

タイでは、1980年代の比較的早い段階から電力や交通セクターを中心としてインフラ整備事業への民間参入が行われており、1992年には、官民共同によるインフラ整備事業を対象とする The Act of Private Participation in State Undertaking B.E.2535(1992) (以下「旧 PPP 法」といいます。)が制定されています。もっとも、旧 PPP 法は、インフラ整備事業を巡る政治的汚職を防止することに主眼が置かれたものであり、PPPの基本法としては不十分であることが指摘されていました。このような状況の中、官民共同によるインフラ整備事業に関するルールを明確にし、PPPによるインフラ整備を促進するため、2013年4月に The Private Investments in State Undertakings Act B.E. 2556 (2013) (以下「現行 PPP 法」といいます。)が新たな PPP 基本法として制定されています。なお、上述の SEPO も、各種ガイドラインの制定や PPP 推進プランの策定を担う政府内の PPP 推進ユニットとして、現行 PPP 法のもとで設立されました。

また、現行 PPP 法の制定以降、タイ政府により、以下に記載する規則を含む12の施行規則が制定されています。

¹ 世界経済フォーラムの発行する "The Global Competitiveness Report 2013-2014" における Infrastructure の指標において、タイは、全体で第47位にランキングされており、これは ASEAN 諸国においては、シンガポール (2位)、マレーシア (29位) に次ぐ、第3位のランキングとなります。

- (i) プロジェクト・ディベロップメント・ファンドの運営等に関する 8 つの施行規則、及び
- (ii) PPP 事業契約に規定すべき標準的条項、入札書類に記載すべき情報に関するガイドライン、PPP 事業評価に係るルール及び手続、PPP 事業契約における重要な条項の変更に関するガイドライン等の 4 つの施行規則

さらに、2015年3月6日、SEPOは、PPP事業の事業評価方法を詳述する実務指針を公表しています。加えて、現在、SEPOは、従来2年程度を要すると言われていた事業選定期間を合計で7ヶ月から12ヶ月程度に短縮すること²、及びPPP事業をその事業規模に応じて①小規模事業（10億パーツ未満）、②中規模事業（10億～50億パーツ）、③大規模事業（50億パーツ超）に分類し、小規模事業の選定プロセスを簡略化することなどを検討している模様です。

(2) その他の一般法令

外国企業（外国企業が過半数を出資する現地法人を含む。）によるインフラ投資については、外国事業法(Foreign Business Act B.E. 2542 (1999))に基づくライセンスが必要となり、また、電力事業に係るエネルギー産業法(Energy Industry Act B.E. 2550(2007))等、セクター毎の規制法の適用を受けることにも注意が必要です。なお、電力セクターや下水道セクターについては、事業許認可を受けることにより100%外資による事業遂行が可能となりますが、交通セクターについては、個別の法令により外国出資の取扱いが異なり、例えば地下鉄公社法（Mass Rapid Transit Authority of Thailand Act B.E. 2543(2000)）に基づく事業は、タイの企業にのみ運営が認められておりますし、また、航空セクターについても100%外資企業による事業運営は認められておりません。

その他、タイにおけるPPP事業は、民商法(B.E.2551(2008))や破産法(B.E.2483(1940))等の一般法の適用も受けるところ、PPPに関連する一般法令の最近の動きとして、民商法の保証及び抵当権に関する規定の改正動向に注意を要します。例えば、2015年2月11日に発効した民商法の改正では、連帯保証制度の廃止や抵当権設定者による競売請求権の新設など、保証人及び抵当権設定者の保護を拡充する方向での改正がなされましたが、さらに、その後、法人である保証人については連帯保証を認めることなどを盛り込んだ再改正案が審議されています。これらの改正の具体的な内容については、バーカー&マッケンジー・バンコクオフィス発行のクライアントアラートをご参照ください³。かかる民商法の改正がタイにおけるプロジェクト・ファイナンスに与える影響については慎重に検討する必要がありますが、プロジェクト会社に対する金銭的なスポンサーサポートは、レンダーに対する保証(Guarantee)ではないため、再改正により法人の連帯保証制度が復活するか否かにかかわらず、基本的には、同改正がこの点に関して影響を与えることはないものと考えられます。

² なお、現行ルールでも、政府の個別の判断により10億パーツ未満の事業をPPPスキームに即して推進することは可能です（現行PPP法第58条）。

³ 当初改正：

http://f.datasrvr.com/fr1/415/92206/Amendments_to_the_Civil_and_Commercial_Code_on_Guarantees_and_Mortgages_-_Increased_Rights_and_Protections_for_Guarantors_and_Mortgagors.pdf?cbcachex=431783

再改正案：

http://f.datasrvr.com/fr1/115/46976/The_Draft_of_Additional_Amendment_to_the_Civil_and_Commercial_Code_on_Guarantees_and_Mortgages_2.pdf?cbcachex=103397

本ニュースレターに
に関するお問い合わせ先



鷹取 康久
パートナー
東京
03 6271 9702
yasuhisa.takatori@bakermckenzie.com



Viroj Piyawattanametha
パートナー
バンコク
+66 2636 2000 X3113
viroj.piyawattanametha@bakermckenzie.com



Erik Begin
パートナー
シンガポール
+65 6434 2598
erik.begin@bakermckenzie.com



鈴木 康祐
アソシエイト
東京
03 6271 9698
kosuke.suzuki@bakermckenzie.com



Pranisa Chinkulkitniwat
アソシエイト
バンコク
+66 2636 2000 X3748
pranisa.chinkulkitniwat@bakermckenzie.com

2. タイ PPP 制度の概要

(1) 対象事業

現行PPP法の対象事業は、原則として10億バーツ以上の「公共事業」への「民間投資」と規定されています⁴。ここで、「公共事業」とは、政府機関等が法令上の実施義務を負う事業又は政府機関等の財産若しくは資源の利用を必要とする事業とされ、また、「民間投資」とは、あらゆる方式による公共及び民間との共同投資、又はライセンス若しくはコンセッションの付与による民間投資とされており（但し、石油及び鉱物のコンセッションに基づくものは除かれます⁵）、対象セクターや事業方式は限定されていません⁶。

従って、具体的な対象セクターや事業方式は、事案毎の判断によって決められるものと考えられますが、現行PPP法においては、公共事業への民間投資のための5年間の戦略計画（以下「ストラテジックプラン」といいます。）が策定されることになっており⁷、その中でPPP事業の種類や優先順位等が示され、政府機関はこれに従ってPPP事業を推進することとされています。ストラテジックプランは、関係各省の意見を聴取しながらSEPO及びタイ政府内に設置された首相を議長とするPPPに関する政策決定委員会（以下「PPP政策委員会」といいます。）により作成され、閣議(Council of Minister)の承認を経て成立します。同プランは現在SEPOによる作成作業が進められており、近い時期に成立することが期待されています。成立後は、タイにおけるPPP事業推進上の重要な基準となりますので、その内容に注意する必要があります。

(2) 対象事業及び事業者の選定

旧PPP法では、その対象事業の選定に際して、経済社会開発局、財務省、法制委員会等多様な政府主体が関与することとされており、この点が円滑な事業選定の阻害要因となることが指摘されていました。この点、現行PPP法においては、事業選定の手続きが簡素化され、実質的な判断権がSEPO及びPPP政策委員会に集約されています。また、関連する各政府主体の意思決定期間も60日などと明記されており⁸、従来2年程度を要してきた事業選定期間が全体で7ヶ月から12ヶ月程度に短縮されることが期待されています。なお、現行PPP法において、Value for Moneyの評価基準が通達等により明示されるものとされており⁹、この点について、SEPOにより2015年3月6日付にて、その評価方法を詳述する実務指針が公表されています。

事業者の選定は原則として入札により行われ¹⁰、事業を実施する政府機関、SEPO、タイ予算局及び法務局の代表者からなる選定委員会の審査を経て、最終的には閣議(Council of Minister)の承認により決定されます。なお、現行PPP法は、事業者選定に際しての金融機関のLOI等のサポートレターの提出については特に規定していません。かかるサポートレターの要否及び内容は、個別の入札書類の記載に従うこととなります。

⁴ 現行 PPP 法第 7 条及び第 23 条

⁵ 現行 PPP 法第 7 条

⁶ 現行 PPP 法第 4 条 なお、民間投資のプロセスやそのモニタリング手続が十分に規定されている事業は、別途 Royal Decree により適用が除外される可能性があります。現在のところかかる Royal Decree は発行されていません（現行 PPP 法第 7 条）。

⁷ 現行 PPP 法第 16 条(1)及び第 3 章

⁸ 現行 PPP 法 第 26 条等

⁹ 現行 PPP 法 第 30 条

¹⁰ 現行 PPP 法 第 5 章及び第 38 条

事業及び事業者選定の手順については別紙 1 及び 2 を合わせてご参照ください。

なお、現行 PPP 法は政府提案に基づく対象事業及び事業者の選定を前提としており、民間提案型事業は想定されていません。

(3) 事業契約

タイでは標準的な PPP 事業契約は現在のところ整備されていませんが、現行 PPP 法において、事業契約に最低限規定されるべき事項が明示されています。また、この点に関して、事業契約の標準的な条項を定める通達が公表されています。

(4) 政府サポートの概要

(a) プロジェクト・ディベロプメント・ファンド

現行PPP法において、ストラテジックプランの策定及び各政府機関等において事業提案及び事業評価を行うための費用（コンサルタントの雇用に係る費用を含む。）を拠出するためのファンドが財務省内に設置されることとされており¹¹、これに従い、同ファンドの設立準備が進められていますが、その金額規模や運用ルールの詳細は今後策定される通達・規則等に規定されることとなります。

(b) その他の政府サポート

現行PPP法には、政府サポートに関する明確な規定はありませんが、現行PPP法以外では、例えば、投資奨励法 (B.E.2520(1977))に基づく租税減免等の投資奨励措置¹²が制度上可能な政府サポートとして、民活インフラ事業等において利用されています。

その他に考えられる政府サポートとしては、(i)公的債務運営法 (B.E.2548(2005))に基づく政府保証、(ii)PPP事業を実施する政府機関/公社の設立準拠法に基づく同政府機関/公社への政府による資金拠出¹³、あるいは、(iii)交通セクターにかかる事業における政府によるサービスペイメント方式 (PPP Gross Costモデル) などが考えられます。こうした政府サポートの枠組みに係る具体的なルールはなく、その要否及び内容については事案ごとに判断されますが、このうち、(i)の政府保証はこれまでも実例はなく、今後もその適用は限定的と考えられます。また、(ii)の資金拠出は、当該政府機関/公社が資金不足となった際に政府の判断により実施されるものであり、政府が民間事業者や金融機関に対して支援を行うことを確約するものではありません。(iii)の方式は、民間事業者が交通インフラの利用者から直接料金を徴求する方式(PPP Net Cost モデル)とは異なり、公共側が民間事業者に対して予め定めたルールに従って事業対価を支払うことにより、需要リスクを公共側が負担するものとなります（実質的には、公共側が民間事業者に対して需要リスクに係るサポートを行うこととなります。）。かかるサービスペイメント方式 (PPP Gross Costモデル) は、例えば、タイ高速度交通公社 (MRTA) パープルライン事業で採用されており¹⁴、今後他案件でも採用される可能性があると思われます。

¹¹ 現行 PPP 法 第 8 章

¹² <http://www.boj.go.th/index.php?page=procedures>

¹³ 例えば、タイ国営電力公社(EGAT)の設立準拠法 (Electricity Generating Authority of Thailand Act B.E. 2548 (2005))第 45 条等。

¹⁴ <http://bmcl.listedcompany.com/news.html/id/373364>

Selection of Project



