

C. 本件取り組みに関する評価・感想等

No.	分類	意見・質問事項	対応等	参照No.
533	総論	この報告書で取り上げているような具体的な話は現場のニーズが高く、重宝されるのではないかとと思われる。誤解を招くこともあろうが、現場では具体性を求めているので、このような試みはありがたいのではないかとかなりチャレンジングなことだと思う。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
534	総論	VFM算定のためのシミュレーションとして非常にわかりやすい内容であり、地方公共団体が、VFMを算定する際のモデルとしても活用されることが期待できます。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
535	総論	今回のようにいろいろな案件を検討することによりPFI導入事業の範囲が広がる可能性もあるので、民間事業者にとってのチャンスは増えるといった効果もあるのではないかと考えている。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
536	総論	よく研究されている。あれだけ書かれているといいようがない。かつては、民間が先を走っていて公共の遅れが目立っていたが、いま民間は目先の案件を追いかけるのに忙しく、今度は理論的な面で民間に遅れが出てきているのではないかと危惧している。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
537	総論	地方自治体には、大別して、よく分かっている自治体、よく分からないのでコンサルタントにお任せの自治体、よく分かっていないのに分かっていると思っている自治体に分かれている。これは、自治体の大小よりも、担当者の属性によるものである。よく分かっている自治体にとっては、本資料は利用価値が高いものとなるだろう。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
538	総論	この報告書は、頭の整理として、地方自治体によろこばれるのではないかと。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
539	総論	このような報告書を公表することにより、他省庁に比べて、国土交通省の事業推進プロセスが現れているのでよいと思う。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
540	総論	当方は、内閣府ガイドラインではよく分からないので、こちらの資料(第1版)を実務的で意義のあるものとしてご紹介している。あまり存在を知られていないようなので、もう少し宣伝しては如何か。ベース部分の知識が深まり、共通認識の水準が上がってくれば、深掘りができるようになる。	第1次検討確定版は、国土交通省ホームページにて公表しております。また、別途、「PFI事業採用のためのVFM評価の手引き」として市販されておりますので、ご活用ください。	
541	総論	料金収入が主たる収入である事業は、収入要素が事業に及ぼす影響が大きいので、簡易シミュレーションで判断するのはそもそも難しいのではないかと。	そもそも、初期段階でPFIとしてなじむのか、なじまないのかの判断に資するために作成したものです。リスクの定量化の作業を含め、より確度のあるVFM計算はこの次の段階で行うものと考えています。ご指摘のとおり、収入要素が事業に及ぼす影響は大きいと考えられます。実際の事業課の検討に当たっては可能な限り把握、設定するよう、説明を補足しました。	第4章 4.2
542	総論	VFMは公共側がはじくものなので、民間側がどうこういって見えないと冷ややかに見ている面がある。ただ、PSCがどのように算出されたのかは気になる。一般的に、サービスの質の向上もVFMの要因の1つであり、IRRが高ければよいというものでもない。今回、こうした検討をして、その後どうしようとしているのかが見えてこない。もし、本検討をもってPFIに馴染む、馴染まないの判断をしたいということならば、PSCはどのようにして算出したのかという話になる。こういう設定でこうしましたということであれば、よくまとまっている資料だと思う。ただ、これから先、どのようにするのかという話になると、よく分からない。	そもそも、初期段階でPFIとしてなじむのか、なじまないのかの判断に資するために作成したものです。リスクの定量化の作業を含め、より確度のあるVFM計算はこの次の段階で行うものと考えています。	
543	総論	今回のように検討対象を広げて研究してしまうと、やらなくてもよい案件までやってしまうことになりかねない。PFIであっても、民間が実施するのは、あくまでサービス購入型の下支え部分である。地方に向けて独立採算事業を言い出すと、公共が必ずしもやらなくてもよいことをやってしまうのではないか。	独立採算事業のあり方の考察において要約的に記述しました。	第4章 4.2
544	総論	民営化の議論と、PFIの独立採算の議論が一つにまとめられてしまっている感がある。PFI事業は、民営化とは異なり、公共事業としてどういう枠組みの中で民間事業として成り立つのがポイントとなる。したがって、PFIは従来の料金水準やサービス水準より、良くなる必要があるのではないかと考える。	独立採算事業のあり方の考察において要約的に記述しました。	第4章 4.2

No.	分類	意見・質問事項	対応等	参照No.
545	総論	通常の民間事業として行われているからといって、それがPFIで独立採算としてできるということにはならない。PFIでは、公共サービスであるということ、そして、そのことに由来するある程度縛りのある料金設定、与えられた立地条件、長期の事業期間等といった制約がある。民間事業であれば、最悪の場合は撤退という手段も考えられるし、また、場合によっては施設内容を変更して異なる事業をする等も可能である。単純にVFMを数値化して判断するのではなく、公共事業と民間事業の違いを明らかにした上で、公共側として公共性の担保をどこまで確保すべきなのか、そして公共性を担保することにより、どのように事業に影響が出るのか、といった点を考えていかないといけないが、報告書の中では、その議論が抜けているように思われる。	独立採算事業のあり方の考察において要約的に記述しました。	第4章 4.2
546	総論	民間でできることは民間が既に行っている。PFI事業というのは、公共で実施しなくてはならない事業を民間のノウハウを活用して実現するものである。通常、入札の根拠付けとしてVFMがあるのだと思うが、今回の検討モデルの中で、公共事業としての位置付けという前提を割愛してしまうと、応募側も割愛してくる恐れがある。また、地方自治体がこの報告書を見て、PSC計上の際に色々な前提条件を組み込まずに計算することになっては困る。事業全体の何割を経費として計上すべき等、示唆して頂いた方がよいと思われる。このままでは運営要素が増えれば増える程、事業は成立しなくなってしまう。	独立採算事業のあり方の考察において要約的に記述しました。	第4章 4.2
547	総論	独立採算事業は公共が実施した場合には成立しない事業なのか。売電事業などは、県の企業局等が独立採算の事業として実施しているケースが多く、それなりに収益が上がっていると思われる。そうした中でモデルとしてこうした事業を取り上げることはどういう意味があるのか。例えば、河川を利用する等地域の状況で公共しか実施できない事業があるが、それらをPFIを切り口として実施していくということなのか。	独立採算事業のあり方の考察において要約的に記述しました。	第4章 4.2
548	総論	前提の考え方に、合っているか間違っているかはないので、こういう前提で見てくれと言いつけてもらう方がよい。すべての意見に答えなくてもよいのではないかと。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
549	総論	1つの定型的なことを言うのは難しい。ただ、いろいろ選択肢(パターン)を作ってしまうと結局のところ何を言っているのかが分からなくなってしまうので、考え方を示した上で前提を設定すればよいのではないかと。資金構成にしても、メザニン、劣後、デット、エクイティなどの複合となる。PFIを仕組み金融と見るか、不動産ファイナンスと見るかにより根本的な考え方が異なり、それにともない資金構成も変わってくる。なお、仕組み金融(ストラクチャード・ファイナンス)は資産性はないリミテッド・リコースローンであり、不動産ファイナンスは資産に担保価値があると考えるノン・リコースローンである。	本報告書においては、前提を設定する上での考え方の整理に力点を置きました。	
550	総論	本報告書は、地方自治体向けということだが、地方自治体はPFIに能力のある自治体とない自治体に大きく2分化してしまっている。しかも、感覚的に前者が20%、後者が80%の割合だと思われるので、この報告書を読んでもほとんど意味は分からないのではないかと。いまやそうしたところへのフォローアップは危機的状態であり、コンサルタントにとっては、それが悩みである。また、内容はレベルの高い人にとっても難しい。この報告書に問題があると言うわけではなく、使い方として微妙な位置づけにある。	全体を通して、考え方や考えるに当たった背景についての記述の補足を行い、分かりやすいテキストとしてご使用いただけるよう、心掛けます。	
551	本報告書の取扱い	本書をどう扱われたいかについても書くべきである。VFMは評価のための判断としてある。したがって、材料として使用するのために、国土交通省はシミュレーションに当たり、どこを立ち位置にしているのかについてしつこく書いた方がよい。	本書においては、第2次検討として選定した対象事業について、一定の仮定条件を設けて、VFMの試算を実施し、PFIとして馴染むか否かの一時的な調査を行うこと、及び国土交通省所管事業としたVFMに関する情報公開と意見募集を通じての官民対話の促進を図ることを目的としたものです。	
552	本報告書の取扱い	本報告書は、ここで検討したからこの事業をやるということではなく、議論を始めるための材料としての位置づけであるということ強調した方がよいのではないかと。個別事業について関心のある人向けに詳述するのではなく、ボトムを上げるという意味で、考え方を記述してほしい。	本書においては、第2次検討として選定した対象事業について、一定の仮定条件を設けて、VFMの試算を実施し、PFIとして馴染むか否かの一時的な調査を行うこと、及び国土交通省所管事業としたVFMに関する情報公開と意見募集を通じての官民対話の促進を図ることを目的としたものです。また、全体を通して、考え方や考えるに当たった背景についての記述の補足を行い、分かりやすいテキストとしてご使用いただけるよう、心掛けます。	
553	VFM	VFMがどうなるかということよりも、VFMはどうやったら出るのか、すなわち、VFMが出るようにするためには、どのようにリスク分担を設定すべきか、どのように事業スキームを組むべきかといったことの方がよっぽど大事である。極論すれば事業の組み立て次第でVFMの出ない事業はないと思っている。VFMが出る、出ないは、そもそもその事業の特性としてあらかじめ決まっているというようなものではない。	ご指摘のとおり、民間事業者の創意工夫・ノウハウの発揮がなされ、VFMが創出されるよう、事業スキームを構築することが重要であると認識しております。	

No.	分類	意見・質問事項	対応等	参照No.
554	VFM	PFIは行財政改革の重要な手法のひとつと位置づけられるにもかかわらず、VFMの評価が財政面での負担削減評価に限定されているのが現状である。本シミュレーションは、国の主要官庁が行うVFM評価のシミュレーションであり、行政の簡素化等PFIの行政改革面で効果をVFM一部として正しく評価する等の配慮を是非していただきたい。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
555	VFM	今後は、国土交通省所管の事業だけではなく、全てのPFI事業における参考となるように、他省庁においても同様のシミュレーションが提示されるよう、働きかけていただきたい。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
556	VFMモデル	シミュレーション結果については、民間は頭で計算してみるので問題はないが、公共の見方が心配である。これをマニュアルとして位置づけ、前提を一律に置かれてしまうのではないかと懸念している。地方自治体が誤解することのないように書いてほしい。	前提条件の設定に関して、簡易モデルとしたことによる誤解が生じないように記述しております。	
557	VFMモデル	今回は、モデルは公表しないのか。	モデルの基本的な構造は、第1次検討対象時に使用したモデルと同じであるため、今回は、モデルの詳しい解説は省略しております。モデルの内容・算定手順は、第1次検討確定版の第3章をご参照ください。	
558	VFMモデル	シミュレーションの前提と結果がドンと出ており、その経緯と手法が見えないので、右から左へ本資料がガイドラインとして使われてしまうのを危惧している。	モデルの基本的な構造は、第1次検討対象時に使用したモデルと同じであるため、今回は、モデルの詳しい解説は省略しております。モデルの内容・算定手順は、第1次検討確定版の第3章をご参照ください。	
559	VFMモデル	シミュレーションは、担当者が手を動かしてやるのが一番よく分かる。フロッピーで配布することは考えなかったのか。	シミュレーションモデルを配布することは、計算に当たったの考え方等や計算過程がブラックボックス化する結果を生むため、不適切と考えております。シミュレーションモデルの配布の代わりに、公表に当たっては詳しい注釈を付すことで対応いたしております(モデルの内容・算定手順は、第1次検討確定版の第3章をご参照ください。)	
560	感度分析	VFM算定において従来型とPFIの公共財政負担が同じという点は分かりやすい。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
561	感度分析	このシミュレーションでは、感度分析のためにVFM=0に設定して様々な指標を見るということだが、やはりそれはあくまでも民間にとっての指標であって、公共側はVFMがどれだけ出ることかというベースで判断すべきではないか。	ご指摘のように、本モデルを使用してVFMがどれだけ出るかを試算することも可能です。今回、施設整備費、維持管理・運営費が削減された場合でも、従来型で行った場合の公共負担額全額をPFI事業者に支払う(VFMを0とする)ことと仮定して感度分析を行ったのは、民間事業者がそれぞれの事業のPFI事業としての評価を検討する材料提供を目的としたものです。具体的には、事業毎に、民間事業者側でどの程度の効率性を発揮できるか検討し、そのレンジにおける収益の「上限値」がわかれば、事業としての検討の対象となるかいなかの判断材料になるのではないかと考え、このような表現方法を採用した次第です。	
562	感度分析	資料の中では、VFM試算の前提として、PSCもPFILCCもサービスの質を同一に設定しているとのことだが、本来、VFMには、コストだけでなく、サービスの質の要素も織り込むべきである。VFMの計算の中で、サービスの質をどう評価することができるか。	本モデルは「VFMに関するガイドライン」を踏まえて作成しました。民間事業者の提案内容は「公共が予想もしなかった案(価値)」であり、事前には合理的な評価が行えないため、計画段階の検討においては、「公共サービスの水準を同一に設定」してPSCとPFI事業のLCCをそれぞれ算定して、比較した次第です。ご指摘のとおり、公共サービス水準の向上の可能性も事前に検討することが重要であると考えます。	
563	感度分析	かねてから批判が多いにもかかわらず、VFM算定時にいきなりPFIにすると初期投資が15%削減、維持管理費が10%削減されるなどの期待値を元に算出する方法が、未だに採用されている。より適正な設定方法に改めるべきである。特に、本資料を地方自治体等にPRする場合、このような条件設定のままでの公表は避けていただきたい。	算定の対象とされた事業に対し、PFI事業者が独自のノウハウを活用することにより、結果としてどの程度の経費削減を達成できるかについては、まず適切なリスク分担を確定させた上で、民間事業者にヒアリング等を行うことにより、その経費削減率が把握されるものであり、その過程を経ずに公共が一方的に定めることはできません。そのため、あくまでも例示として5%ないし10%刻みで感度分析を行いました。	
564	感度分析	PFIにすることで、施設建設を仕様発注から性能発注になることによるコスト削減効果を定量的に評価する必要がある。	算定の対象とされた事業に対し、PFI事業者が独自のノウハウを活用することにより、結果としてどの程度の経費削減を達成できるかについては、まず適切なリスク分担を確定させた上で、民間事業者にヒアリング等を行うことにより、その経費削減率が把握されるものであり、その過程を経ずに公共が一方的に定めることはできません。そのため、あくまでも例示として5%ないし10%刻みで感度分析を行いました。	

No.	分類	意見・質問事項	対応等	参照No.
565	感度分析	利用料金収入のあるPFI事業において、利用料金とサービスの質が同じであるとの仮定の下で財政支出が低減すればVFMが出ているということだが、例えばPFIで実施することによって利用料金が下がればVFMが出たとみなせるのではないか。	VFMは比較の概念であることから、今回の試算においては、利用料金は同じと仮定して財政支出の削減をもってVFMが出ていると判断したものです。ご指摘のように、サービスの質(水準)が同じであるとの前提のもとで、利用料金が低下する場合、サービスの提供に係る財政負担低減につながることによりVFMが出たと見ることが可能であると考えます。また、独立採算事業に関してはVFMの概念では評価し得ないことは、本書において記述したとおりです。	
566	前提条件の設定	資料においては、重要な項目について考え方を示すことが大切なのではないか。例えば、専門家に問い合わせるべき点、整合性がとれているべき項目などについて記載することが必要である。	前提条件の設定に当たっての考え方の記述しております。	
567	前提条件の設定	独立採算事業の有無によって、調達金利や、資本金の割合、必要とされるEIRRのレベルといった前提条件が変わってくるが、VFMにそういった様々な要素が反映されていないと実態と乖離した状況で進んでしまうのではないかとという危機感を覚える。そもそも付帯事業が入ることで前提条件が違ってくるという点を無視することは危険である。	ご指摘のとおり、前提条件は、付帯施設の有無及び付帯施設の内容、PFI事業とのバランス等により、変わり得るものです。その旨、前提条件の設定において記述を補足しました。	第2章 2.6
568	リスク分担	リスク分担表のコメントをさらに充実させると役に立つだろう。地方自治体の方が見て、なぜそのように考えるのかといった根拠が分かり、参考になるだろう。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
569	リスクの定量化	今回、リスクの定量化についてはバツサリと「出来ないの、やらない」と切られている。これは非常にいいなあと思っている。出来ないものは出来ないと言ってもらってよかった。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
570	個別事業	個別事業については、そもそもこの報告書一冊ですべての可能性を表すことには限界があると思っているので、それほど気にしていない。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
571	今後の検討事項	国の技術部隊として、「標準性能規定」を作るのは国土交通省の仕事ではないか。VFMを大きくするために、安全性と効率性のバランスを取りつつ、どう性能規定に落とししていくかの検討が求められている。結果的に、PFIは、公的サービスのレベルを再設定することになるだろう。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
572	今後の検討事項	事業のノウハウを蓄積していく仕組みが必要だろう。全国各地にある同じタイプの事業(例えば、警察学校)で、共通基盤づくりをしたらよいのではないか。国土交通省は、補助金を払っているがゆえにできることもあるのではないかと思う。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
573	今後の検討事項	土木インフラ事業のPFI事業例が少ない中、今回のような土木インフラ工事に目を向けたシミュレーションの検討は有意義なものと思います。土木インフラ事業のPFI事業は、需要予測が難しく、需要変動リスクをはたして民間事業者が負担しきれないかという問題があると思います(本検討でも★3である)。今後、民間事業者としての実績が少ない土木インフラ事業においては、入念なPFI可能性調査、事前調査、とくに需要量の予測も含めたリスク調査を行うことが必要ではないでしょうか。また、従来に経験のないPFI事業に対する取り組み方としては官が主体となり「パイロット事業」を実施して頂くことを要望いたします。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
574	今後の検討事項	社会基盤整備事業が一部含まれているが、もっと様々な対象事業が考えられるのではないか。例えば、既存の公共施設の更新と新しい住民サービスを連携させた事業等があり得る。(例:河川堤防の保守と水質保全に河川敷を利用した収益事業を付加する)	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	
575	今後の検討事項	本報告書の目的について、PFIとして馴染むか否かの一次的調査を目的とするのであれば、第3次検討においては、より多くの地方公共団体に参考となる事業(道路や下水道など)を抽出していただくことを希望する。	頂きましたご意見は、参考とさせていただきます。	