

◇ 平成16年度 国土交通省PFI推進フォーラム 質問回答書

No.	質問	回答
1	<p>1. PFIを活用しつつ、国の補助を導入するというようなスキームは存在するのですか。</p> <p>2. PFI事業者が破綻し、事業が立ち行かなくなった場合、この措置についての手法は存在するのでしょうか。</p>	<p>1. 国土交通省においては、平成16年3月にBTOのみならず、BOT方式に対しても一括補助が可能との整理を示したところです。</p> <p>2. PFI法に基づく基本方針においても、協定等において、事業継続が困難となった場合の当事者のとるべき措置を具体的に明確に規定することとされており、それによって、倒産した場合の対応についても個別事業の協定等において規定されると考えられます。</p>
2	<p>官民一体となる事業展開として今後益々増加すると思われる、大変興味があります。</p>	<p>当省においては、「平成17年度に創設される税制その他の制度的枠組みを活用しつつ、事業分野・事業類型等の拡大を図る。また、PFI事業件数について、平成14年度末時点の件数に対し、平成16年度末までに2倍、平成18年度末までに3倍とすることを目標とする。」との基本方針のもと事業を実施してまいります。</p>
3	<p>最近、堺市が公表されたように、ごみ焼却場の建設に際してPFIを利用することが多くあると承知しています。この場合、新設であれば問題が少ないと考えますが、既設施設の老朽化によって建て替えを行うとしたときには、現在の運転要員をどうするのか、問題になるかと思えます。自治体単独施設であれば、他の部局への配転も考えられますが、例えば豊中市・伊丹市クリーンセンターのように共同施設でプロパーを抱えているという場合は、どうしたらよいのか？このような、事例があれば、ご教示を頂ければ幸いです。</p>	<p>ご提示のような事例については承知しておりませんが、愛知県森林公園ゴルフ場施設整備当事業において職員の承継が規定されている例があるようです。</p>
4	<p>シミュレーションソフトは出されないのでしょうか。</p>	<p>当省で実施したVFM簡易シミュレーションにおいて使用しているモデルについては、簡略化したモデルであるため、実際の事業に単純に適用することが望ましくないと考えられるため、あえて公開しておりません。</p>
5	<p>VFMシミュレーションにおけるプログラムソフトが市販されていますか。</p>	<p>市販ソフトについては、承知しておりませんが、関連書籍等に解説がある場合があるようです。なお、当省で実施したVFM簡易シミュレーションにおいて使用しているモデルについては、簡略化したモデルであるため、実際の事業に単純に適用することが望ましくないと考えられるため、あえて公開しておりません。</p>
6	<p>PFIは必要と考えますが、不安があったり、消化不良です。このフォーラムで解消できたらと願っております。</p>	<p>国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーションは第1次検討、第2次検討と実施しており、VFM算定の考え方、PFI事業における留意点等をまとめておりますので、参考としてください。</p>
7	<p>資金調達の問題を詳しく知りたいです。</p>	<p>国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーションは第1次検討、第2次検討と実施しており、VFM算定の考え方、PFI事業における留意点等をはじめ、資金調達に関連する事項についても言及しておりますので、参考としてください。</p>
8	<p>日本において道路や橋梁などの土木施設でPFIが進まない理由は？</p>	<p>VFMが出る等、PFIになじむ具体の事業があれば実施がされると考えております。これまでの状況としては、道路、橋梁については、社会的リスクが大きいこと、事業費が大きく、事業期間も長いことと得検討の必要のある課題があることも要因の一つと考えられます。</p>

No.	質問	回答
9	様々なケースでのシミュレーション条件、観点等につき、プレゼンテーションを通して、知識を深めたいと考えております。宜しくお願ひ申し上げます。	国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーションは第1次検討、第2次検討と実施しており、VFM算定の考え方、PFI事業における留意点等をはじめ、資金調達に関連する事項についても言及しておりますので、参考としてください。
10	「過去に前例のないような事業システムが発案された場合、PSCを算定する方法がなく、VFMも判定できないのでは？」	現在のVFMの算定は、既存のデータを活用することが多いため、全く、新たな業務については、VFMの算定が困難な場合があることが想定されます。なお、前例のないシステムであれば、技術リスクなど不確定リスクが想定され、そもそもPFI事業として実施可能かについて課題も想定されます。
11	・大規模修繕について ① 大規模修繕費を「なし」としている根拠について ② 大規模修繕は対象とする事業によってはウェイトが大きくなるものもあり、VFM算定を行う際、重要となってくると思われるが？	① 今回のシミュレーションにおいては、簡易シミュレーションであることもあり、簡略化のために大規模修繕を省略しております。 ② ご指摘の通り、事業の内容によっては大規模修繕を行うことが必要となる場合があります。
12	事業分野別にPFIよりも包括的民間委託を採択しやすいものもあると思われまふ。これまでの御検討・研究成果から現時点での御見解はいかがでしょうか。	報告書にも記載したとおり、通常の公共事業の発注方式とPFI方式以外にも様々な方法があり、事業の内容等に応じて適切に判断していくことが必要と考えております。
13	欧州で適用されている道路、鉄道、橋梁などの箱もの以外の事業分野に関する我が国での適用展望	VFMが出る等、PFIに適した事業であれば、実施の可能性があると考えられます。
14	1. VFM算出に関して国土交通省の例にならない現在価値化換算の割引率を4%に設定しておりますが、「VFM(Value for Money)に関するガイドライン」(民間資金等活用事業推進委員会編・平成13年7月27日)によると『割引率については、リスクフリーレートを用いることが適当』と記載されております。今後のPFI事業において引き続き割引率=4%を採用して良いものかご教示をお願いします。 2. 予定価格の算出方法については内容的に公式な文献はなく口頭伝承的な運用をしているのが現状であります。PFIの場合従来と同様の考え方をすることには無理があると考えます。本府でシミュレーションした結果、以下の問題点が上がりましたが、国土交通省ではどのように考えておられるのかをお聞かせ下さい。 ① PSCの金額そのものをベースにした場合、現在価値化によってVFMがマイナスとなるケースがある。 ② 特定事業選定時のVFMの数値を割り引いた数値をベースにした場合、事業者から「歩切り」との批判を受ける恐れがある。 3. PFIの場合、従来手法による積算価格の合計にリスク調整額を上乘せしてPSCを算定しますが、このリスク調整額によってVFMの数値が大きく左右されます。しかし、リスク調整額については英国においても未だ研究過程と聞いており、実務上避けて通れない割にはその根拠について理論武装するのが実務上困難な状況です。つきましては、国土交通省におけるリスク調整額についての考え方をお聞かせ下さい。	1. 今回のシミュレーションにおいては、「社会資本整備にかかる費用対効果分析に関する統一的運用指針(平成11年3月旧建設省)」における割引率と整合をとって設定しています。当該根拠よりも妥当と考えられるものがあれば、それを採用することも考えられます。 2. ① ② PSCの金額そのものをベースにPFILCCを算定すればVFMが出ないことが想定され、また、根拠なく割り引いた金額を元にPFILCCを算定することは適当ではないと考えられます。このため、PFILCCのもととなる建設費や運営・維持管理費の算定にあたっては、民間事業者の創意工夫の幅を念頭に置きつつ、過去の実績や民間事業者等からの情報収集等を元に適切に設定することが必要と考えます。 3. VFMシミュレーション第1次検討の報告書にも記載しているとおり、我が国では、現時点でリスクを定量的に換算する手法が未だ確立したとは言えず、定量化に当たり必要とされる各リスクの実績データがない等課題を抱えております。今回のシミュレーションにおいてもリスクの定量化を実施しておらず、PSCが本来より小さめに出ていることが想定されます。今後の検討課題の一つと考えております。
15	PFIのSPCの出資金の流動化について	PFI推進委員会の中間報告(平成16年6月)にも、将来的に市場が成熟した段階で、譲渡性を前提とした社債等の直接金融を活用する事業スキームが生まれることが望まれるとの記載があり、今後検討されると考えられます。
16	土木インフラへの適用の可能性についてご教示下さい。	VFMが出る等、PFIに適した事業であれば、実施の可能性があると考えられます。

No.	質問	回答
17	1. PFI(特に第Ⅱ類型)と市場化テストとの根本的な相違点(趣旨等)についてご教示下さい。 2. (一般的に長期間に及ぶ)PFI事業において情報システム設備が調達される場合、製品法定耐用年数(パソコンで4年間等)を超えて利用されることが想定され、保守部品枯渇などの問題が起こり得ます。仮にPFI事業期間中途において情報システム設備の更新をすとした当初計画を建てる場合、そのコストを予め算定することは困難であるということもございます。この件に関し何かしらのご検討されているようでしたら、お考え等を拝見できる方法(報告書、参考URL等)をご教示下さい。	1. PFI制度と市場化テストの違いについては、PFIでは民が官より効率的であることが明確となっている場合にPFIが採用されるものであり、市場化テストでは官と民が入札に参加する点等が相違点と考えられています。 2. 今回のシミュレーションにおいては、情報システム等の耐用年数の短い設備等については、簡略化のため考慮していません。耐用年数が短いものの調達を前提にPFI事業を実施する際には、事業期間の設定を含め、検討する必要があると考えます。
18	・今回のシミュレーションでは、PFIがなじむ事業を選定されているようですが、PFIになじむ事業となじまない事業を分類されているならば、教えて頂きたい。また、その判断基準等の根拠も合わせて教えて頂きたい。 ・PFI事業に応募する際に、従来の設計業務や建設工事に比べて、応募費用が応募者の負担となっているが、国土交通省では応募費用の支払いは検討されていないのか？	・PFIになじむ事業については、国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーション第1次検討においても、事業化に当たって留意事項として、民間事業者のノウハウ、適切にリスク分担、基本計画の存在等の数項目を挙げております。一般論として、どのような事業がなじむかなじまないかの限定は出来ませんが、上記の留意事項が判断基準の参考となると考えます。 ・現状においては、入札にかかる経費については、従来の技術提案を伴う設計業務と建設工事の入札と同様に、入札参加者の負担となっています。
19	VFMシミュレーション、PFIに関する質問参考にさせていただきたいと思っています。	国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーションは第1次検討、第2次検討と実施しており、VFM算定の考え方、PFI事業における留意点等をまとめておりますので、参考としてください。
20	PFI事業者選定後の公表について。選定理由を具体的に開示して欲しい。	事業者の選定理由については、PFI法においても、選定結果を公表する旨の規定があることから、理由についても開示されると考えております。
21	今回のVFM簡易シミュレーション第2次検討において「高速地下鉄道事業」が取り上げられていますが、同じ公共交通事業である軌道法に基づく「中量軌道システム」(モノレール、新交通等)の整備・運営事業について、PFI対象事業化の検討状況及び見通し如何？	現在のところ、具体的に検討されている事例は承知しておりませんが、第2次検討においてお示ししている高速地下鉄道事業と同様に、長期の事業期間、事業の規模、需要変動リスクの大きさ等を十分に検討する必要があると考えております。
22	収益性のある事業に関する国交省考察内容に基本的に賛成。次回シミュレーションでは、収益が悪い場合として一般公共土木インフラを取り上げて欲しい。	シミュレーションについては、今回の第2次検討にて終了と考えております。今後は、今回のシミュレーションの結果も参考としつつ、個別事業において検討がなされると考えております。
23	1. PFI事業が終了した後、構成会社等が倒産した場合の措置はどうなるのでしょうか。 2. VFMシミュレーションの種々条件設定、特に留意すべきことは何でしょうか。	1. PFI事業が終了した場合は、特別目的会社は解散し、よって、構成会社とPFI事業についても契約関係はなくなります。 2. シミュレーションの報告書にも記載しておりますが、補助金、開業費等の各経費、金利、割引率等の設定等様々な条件を的確に設定する必要があります。
24	PFI事業を遂行するにあたって様々な経費がかかる。その経費の処置について良い答えが見つからない。	PFI事業は民間企業のノウハウと資金を活用する事業です。必要な経費を含め、コスト低減できる前提で民間事業者により事業実施されていると考えております。選定手続きの中で民間事業者が、経費が大きくなり事業性がないと判断されれば、PFI事業が成立しない場合もあると考えます。
25	PFI事業の入札評価制度に関する指標などを地方自治体を含んだ形で整備する予定はありますか。	入札における評価指標については、具体的なものは個別の事業毎に設定されるものと考えております。

No.	質問	回答
26	<p>国交省の事業は原則的に公共事業と考えられる。事業としての成立性を事前に調査することは当然であるが、公共性（サービスを継続的に分け隔てなく与える）をどのように事業内容に盛り込むかは簡単ではないと思います。これを過小評価すれば事業は破綻し、過大評価すれば経費削減効果が薄れます。PPPという選択肢も含めて、その方向性を示してほしい。</p>	<p>ご指摘の通り、事業性の評価と合わせて、サービスレベルの評価（サービスの質、継続性を含めて）についても、的確に実施する必要があります。また、PFIはあくまで、官民が適切に役割分担をすることを前提としており、民間が実施することが適切なものは民間に実施して頂くことを念頭に事業を実施しています。</p>
27	<p>今回3類型8事業のVFMについて公表されていましたが、今後、国交省所管の他の事業についてもVFMに関して公表されるのでしょうか。次の検討対象の視点はどこになるのでしょうか。</p>	<p>VFM簡易シミュレーションについては、今回で終了することを考えております。今後は、今回のシミュレーションも参考としつつ、個別の事業毎に事業性評価が実施されると想定しております。</p>
28	<p>道路事業への今後の展開は？</p>	<p>VFMが出る等、PFIに適した具体の事業があれば、実施されていくと考えております。</p>
29	<p>超長期間のVFMの確実性の検証方法等</p>	<p>報告書にも記載しておりますが、長期にわたる契約の場合、事業期間中の見直し規定を事業契約に定め、事業継続可能とするような見直しが適宜行える内容とする事も場合によっては必要と考えています。</p>
30	<p>VFM算定時に、PFILCCの建設費およびランニングコストをPSCの80%程度と見込むことが多いようですが、その根拠等がありましたらご教授願えれば幸いです。</p>	<p>今回のシミュレーションにおいては、過去の事例等より概略的に設定しております。実際には、事業者へのヒアリング等により設定する必要があると考えます。</p>
31	<p>日頃はPFI事業のリスク分担部分に整理、転嫁などのかかわってはおりますが、核心理念であるVFMの算出、比較は全く手がけた事はありません。是非参加させていただき、勉強させていただきたいと思っております。</p>	<p>国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーションは第1次検討、第2次検討と実施しており、VFM算定の考え方、PFI事業における留意点等をまとめておりますので、参考としてください。</p>
32	<p>(1)補助金交付が予定されているPFI事業においては、SPCの売上計上などの経理処理において、このようにすべきというような制約条件が生じることはないのでしょうか。 (2)省庁毎に、補助金交付の条件として、SPCの経理処理に影響を及ぼす可能性のある内規などがあるのでしょうか。</p>	<p>(1)、(2)補助金のSPCにおける経理処理については、当方では把握致しかねますので、関係機関に確認のほどよろしくお願い致します。</p>
33	<p>最近のPFI事業では、『ハコモノPFI』から一歩前進した『運営比率の高いPFI』の事例が、目に付くようになりました。最近、当社が受注したPFI案件では、維持管理・運営部分での契約解除の場合のペナルティとして『事業期間総額の維持管理・運営費相当額の残額の20%の違約金』を支払わなければならないという例がありました。事業開始当初では、億を越える違約金額になります。この様な違約金支払い条件がある場合、金融機関のプロファイの融資条件として、「違約金額相当の劣後融資」を求められました。事業期間中、その劣後融資に対する「支払金利」が発生し、VFMに不利な影響が考えられます。この様に、ある条件を付けると「間接的にVFMに影響」が出るということを公共側として、どの程度、織り込まれているのか、お聞かせ願えれば、幸いです。</p>	<p>契約解除のペナルティについては、事業の安定性、効率化を総合的に勘案して設定されていると考えます。また、VFM算定の場合には、金融機関の意見等を聴取し、どのような金融組成が想定されるのかを出来る限り適正に把握し、VFM算定に反映させる必要があると考えます。</p>
34	<p>下請けを圧迫する低価格競争への歯止めはあるのでしょうか。</p>	<p>国土交通省においては、従来より建設業者団体に宛てて、下請け契約における代金支払いの適正化に関する啓発を実施しているところです。</p>
35	<p>道路関連施設におけるBOTでの事業（サービス購入型）での展望等</p>	<p>道路関連施設においてもVFMが出る等、PFIになじむ事業があれば、実施されると考えており、その際にはBTO、BOT方式等適切な事業方式が選定されると考えております。</p>

No.	質問	回答
36	BOT方式の施設の場合、多くの契約書には事業が破綻した場合に自治体が施設を買取る条件が付されているようですが、その買取価格について何らかの基準が示されているのでしょうか？	事業破綻時の対処については、あらかじめ契約書に規定しておくことが肝要であると考えられますが、価格についての基準は定められておらず、契約書等において適切に設定しておくことが必要と考えられます。
37	PSCの精緻な算定根拠は明確にされないのでしょうか？	今回のシミュレーションにおいては、簡易なシミュレーションであることもあって、開業費、リスク調整費等の費用について省略した部分がありますが、実際の事業におけるVFM算定においては出来る限り精緻な算定を行うことが必要です。
38	<p>初歩的な質問で申し訳ありません。河川マリーナ整備事業に関しての質問です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収容艇の変動リスクをあげていますが、収容艇数には、不法係留以外の船舶についても想定しているのでしょうか。（新規購入や民間マリーナ等からの流入） ・具体的に、どのような場所を想定しているのでしょうか。また、河川敷地占用許可準則との関係はどのように検討されているのでしょうか。立地場所は河川区域とありますが、現行の河川敷地占用許可準則では係留関係施設の整備は、かなり困難だと思われま。PFIによる条件の緩和などが想定されるのでしょうか。例えば棧橋での給水・給電等の提案がされても、許可できないと言うことでは、魅力ある提案の支障になってしまうのではないのでしょうか。また、駐車場やクラブハウスについても河川区域内に整備するのは難しいと考えるのですが、どうなのでしょう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の簡易シミュレーションにおきましては、一定数の新規需要を見積もっておりますが、個々の箇所について不法係留以外の船舶を想定するか否かについては、個別箇所毎の状況を踏まえての判断になるものと想定しています。 ・現行の河川敷地占用許可準則においても、協議会等において河川水面の利用の向上及び適正化に資すると認められた船舶係留施設等については占用が可能となっております。また、クラブハウス等については、特段河川区域内に整備する必要性はありませんので、河川区域外に整備することで占用許可等は不要となると考えております。
39	<p>(1) PFI事業用地を新たに取得する場合 行政が、対象用地を公共用地として現地権者から購入する際、土地収用法・税法等に定める優遇措置（即ち、現地権者が受けられる「5,000万円控除」）が適用されるのかどうか？</p> <p>1) 行政が事前に購入した場合（即ち、PFI事業に決定していない前に当該公共事業の公共用地として事前に買っていた場合）と、行政がPFI事業用地として購入する場合（この場合でも、PFI事業契約の締結前と締結後とで場合分けが必要かもしれないが）とでは、本優遇措置の適用が違ってくるのか？</p> <p>2) 当該PFI事業で採用するの事業形態（「公共サービス購入型」「独立採算型」）及び事業方法（「BOT」「BTO」等）の違いによって、本優遇措置の適用が違ってくるのか？</p> <p>(2) 当該PFI事業が、指定管理者制度で定める「公の施設」に該当する場合</p> <p>1) 当該PFI事業者（＝SPC）に、指定管理者制度をも適用するか否かは、本PFI事業の「管理者等」である行政の自由裁量と考えられるが、それで良いのか？</p> <p>2) 指定管理者制度をも適用・採用した場合、どのような事務手続き・業務遂行が望ましいのか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PFIの「実施方針」公表から「PFI事業契約」締結までの事務プロセスはどのように進めれば良いのか？ ・供用開始後、指定管理者でもある当該PFI事業者（＝SPC）に対し、当該PFI事業期間と同じ業務期間を認めて良いのか、あるいは、PFI事業期間を例えば「2～3年」ごとに小割りして、指定管理者の選定を繰り返さなければならないのか？ 	<p>(1) 土地収用法に定める措置は、PFI事業の如何に関わらず、収用法の規定に合致する事業において適用されることとなります。</p> <p>1) 上記の趣旨から、PFI事業としての決定にかかわらず、収用法の規定によることとなるため、PFI事業契約と用地購入の前後関係は収用法の適用の可否とは関連がありません。</p> <p>2) 上記の趣旨から、PFI事業の事業形態と土地収用法の関連はありません。</p> <p>(2) 1) 指定管理者制度の適用の是非は、「PFI事業の「管理者等」である行政の自由裁量」によるものではなく、指定管理者制度の規定がされている地方自治法によって、地方自治体が判断することとなると考えられます。</p> <p>2) 総務省資料（平成16年12月15日「PFIと指定管理者制度について」 http://www.pficenter.jp/shiryuu/pdf/20041215.pdf）において、条例に規定する指定管理者を選定する手続きの方法によるが、同じ議会において指定管理者の指定の議決を行うことも可能と説明されていますので参考としてください。</p>

No.	質問	回答
40	英国PFIでは分離発注となっていますが、わが国の一括発注PFIの狙いはどういうところにあるのでしょうか？	英国の発注状況については承知しておりませんが、一括発注の利点として、全ての工種について、設計から維持管理までの事業期間中の事業実施が、一元的に、ライフサイクルコストを勘案して、民間のノウハウを生かしながら、実施できること等が挙げられます。
41	今後も、様々な分野を対象に、VFMシミュレーションを実施される予定はあるのでしょうか？ 希望としては、 1. 土木インフラ(上下水、道路、都市交通) 2. まちづくり(地下駐車場、都市公園等の土木・建築合築型の都市整備)	国土交通省所管事業のVFMシミュレーションについては、今回の第2次検討を持って終了と考えております。今後は、今回のシミュレーションの結果も参考としつつ、個別の事業において検討がされると考えております。
42	VFMシミュレーションの解説の中にはないですが、一つの例としてシミュレーションではなく、具体的に現在公的機関が管理し、行いたいと考えているさまざまな問題点や改善案などを示していただくと、VFMへの期待が具体的でわかりやすいです。例を挙げていただけませんか？	VFM算定における留意点等については、報告書において示したとおりです。具体的な個々の事業において民間事業者に期待する効率化や高質化については個々の公共事業主体において示されると考えます。
43	PFIにより、物通拠点の整備事例があれば紹介していただけないでしょうか。 また、物通拠点をPFIで整備、運営をする際のVFMシミュレーションのポイントを教えてください。	物通拠点の事例については承知しておりませんが、需要リスクを伴うものであれば、需要リスクの評価の重要性等、今回のシミュレーションにおける該当事例が参考となると考えます。
44	既存ベースのVFMが、ヤードスティックまで進むのか。	今回の報告書においても、事業期間中の見直し規定を事業契約に定めることも場合によっては必要との記載を盛り込んでおり、その際の見直しの方法としては、様々な手法が可能と考えております。
45	国庫補助を活用したBOT方式のPFIの事例を紹介をお願いします。	当省関連の事例においては、留辺蘂町他2町(北海道)による一般廃棄物最終処分場整備及び運営事業が該当します。当該事業の概要は以下の通りですが、詳細については、事業実施の公共団体等に確認ください。 ・施設の設計及び建設(平成14年度～平成15年度) ・施設の供用開始後から埋立期間終了までの一般廃棄物の受入れ、施設の運営及び維持管理業務(平成16年度から15年間)を実施し、埋立終了後2年間の施設の管理、及び管理後の3町への施設所有権の移転業務(BOT方式)
46	シミュレーションソフトの入手方法を教えてください。	当省で実施したVFM簡易シミュレーションにおいて使用しているモデルについては、簡略化したモデルであるため、実際の事業に単純に適用することが望ましくないと考えられるため、あえて公開しておりません。
47	初心者でありますので、いろいろな角度から分かりやすくご教示いただけることを期待しております。よろしくお願いいたします。	国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーションは第1次検討、第2次検討と実施しており、VFM算定の考え方、PFI事業における留意点等をまとめておりますので、参考としてください。
48	リスク分担やファイナンスの借入について	国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーションは第1次検討、第2次検討と実施しており、VFM算定の考え方、PFI事業における留意点等をまとめておりますので、参考としてください。

No.	質問	回答
49	<p>① PFIに不向きな事業(事業規模、事業形態等)があるか。</p> <p>② 今回のシミュレーションを通して、今後の国交省所管事業でのPFI導入傾向はどうか。</p>	<p>① PFIになじむ事業については、国土交通省所管事業のVFM簡易シミュレーション第1次検討においても、事業化に当たって留意事項として、民間事業者のノウハウ、適切なリスク分担、基本計画の存在等の数項目を挙げております。これらが満足できないものは必ずしもPFIに向いているとは言えないと考えます。</p> <p>② 当省所管事業においては、「平成17年度に創設される税制その他の制度的枠組みを活用しつつ、事業分野・事業類型等の拡大を図る。また、PFI事業件数について、平成14年度末時点の件数に対し、平成16年度末までに2倍、平成18年度末までに3倍とすることを目標とする。」との基本方針のもと事業を実施してまいります。</p>
50	VFMは必ず公表されるものではないのでしょうか？目安となる明確な数値がないと、(PFIの提案は大変な労力を要するものです)無駄な努力をしてしまいかねないと考えますが…。	VFMについては、PFI推進委員会の「PFI事業実施プロセスに関するガイドライン」においても、原則公開することとされています。
51	最近の羽田空港のPFIに関する状況	<p>羽田空港の国際線地区のPFIについては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政府原案においてPFI事業のための予算が認められたこと ・PFI事業のスキームとしてターミナル事業とエプロン等事業を分けて実施すること ・ターミナル事業については、旅客、貨物を別事業主体とすること <p>等が明らかになっています。(平成16年12月時点)</p>
52	欧州で適用されている道路、鉄道、橋梁などの箱もの以外の事業分野に関する我が国での適用展望	VFMが出る等、PFIに適した事業についてPFIで実施することが想定されます。
53	PFI推進に関して、資金調達の方法の多様化について、先進事例や検討中のものがございましたら教えてください。	PFI推進委員会の中間報告(平成16年6月)にも、将来的に市場が成熟した段階で、譲渡性を前提とした社債等の直接金融を活用する事業スキームが生まれることが望まれるとの記載があり、今後検討されると考えられます。
54	国交省様自らが関与する直轄「土木」PFIは本格的ご検討されていますか？	<p>VFMがでる等、PFIに適した事業であれば、実施の可能性があると考えられます。</p> <p>また、当省においては、現在、具体的に検討を進めているものとしては、羽田空港の国際線地区のエプロンがあります。</p> <p>・また、「平成17年度に創設される税制その他の制度的枠組みを活用しつつ、事業分野・事業類型等の拡大を図る。また、PFI事業件数について、平成14年度末時点の件数に対し、平成16年度末までに2倍、平成18年度末までに3倍とすることを目標とする。」ことを基本方針として取り組んでまいります。</p>
55	海外では実施されている土木工事(道路建設等)のPFIが国内で実施できない要因は何か。今後の実施に向けた方針はあるのか。	VFMが出る等、PFIになじむ具体の事業があれば実施がされると考えております。これまでの状況としては、道路、橋梁については、社会的リスクが大きいこと、事業費が大きく、事業期間も長いことと得検討の必要のある課題があることも要因の一つと考えられます。

No.	質問	回答
56	「高い価値のサービス」については、どのように評価するのか？ましてや、長期の契約になるため、サービスそのものの事前プランと実施プラン(状況)との比較・チェックが必要になるのではないだろうか？特に運用部分の評価と入札時の評価方法についてお話をお伺いできたらと思っています。	非価格要素の評価に関しては、何らかの手法でサービス内容を定量化し、定量的な評価を実施することが望ましいとされています。また、長期の契約における扱いについては、報告書にも記載しておりますが、長期にわたる契約の場合、事業期間中の見直し規定を事業契約に定め、事業継続可能とするような見直しに適宜行える内容とすることも場合によっては必要と考えています。
57	市街地再開発事業等での活用事例と留意点(PFI事業者の事業参加に伴う事業手続きでの課題と対応策等の実例があれば)	横浜市の戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業・仮設店舗整備等事業が市街地再開発の仮設店舗に関するPFI事業として実施されています。また、中央合同庁舎第7号館も事業手法としては、市街地再開発事業により行っています。留意点としては、市街地再開発事業については、スケジュール変更リスクについて慎重な対応が必要と考えられます。
58	日本においては、道路整備に関わるPFIの導入事例がほとんど見られませんが(掛川市では検討中とのこと)、今後の可能性(導入するとした場合の条件)についてお聞かせください。	VFMが出る等、PFIになじむ具体の事業があれば実施がされると考えております。これまでの状況としては、道路、橋梁については、社会的リスクが大きいこと、事業費が大きく、事業期間も長いことと得検討の必要のある課題があることも要因の一つと考えられます。
59	時間に余裕があれば取り上げてください。神奈川県保健医療福祉大学のVFMテストをめぐって、建設費用の比較について県議会でも議論があったとのことですが、この議論をどう整理し、理解したら良いのでしょうか。「民間提案の建物とPSCが想定する建物と、全く異なる内容の建物を比較しても無意味ではないか、民間提案の建物と同じものを公共が作るとして独自に試算して比較すべきではないか」という議論と伺っています。	実際の議論については承知しておりませんが、PFIにおいては、民間の創意工夫を活用する観点から、設計、建設から維持管理、運営までの全部又は一部を一体的に行うことを前提に、性能発注によることが一般的です。このため、所用の性能に対して、公共が実施した場合と、民間が実施した場合の事業費の比較をするものであり、同様の性能を有する施設同士を比較していると思われれます。
60	今後予定されているPFI案件	個々の事業の特性により、PFI方式がなじむかどうかの判断がされることもあり、予定案件を把握することは出来ておりませんが、PFI事業の推進に向けて、「平成17年度に創設される税制その他の制度的枠組みを活用しつつ、事業分野・事業類型等の拡大を図る。また、PFI事業件数について、平成14年度末時点の件数に対し、平成16年度末までに2倍、平成18年度末までに3倍とすることを目標とする。」ことを基本方針として取り組んで参ります。