

◇平成16年度 国土交通省PFIセミナー(福岡会場) 質問一覧

受付 番号	質問	回答
1	9月17日付けの日本経済新聞(九州経済の欄)において「福岡市初のPFI施設、11月末メド営業停止」という記事がありました。現在、PFI事業を行なっている事業会社の経営状況についてわかる範囲で公開して頂きたい。	PFI事業の事業者の経営状況については、民間企業の経営状況に関わる事項となり、国土交通省としては把握できておりません。当該事項の公表については、事業者または、公共主体の判断によるものと考えられます。
2	今の制度では小規模な自治体ではなかなかPFIを導入しづらいように感じます。もう5年も経過しているのだから、もっと取り組みやすい制度にならないでしょうか？	小規模自治体も含め、自治体がPFIに取り組みやすくするため、補助金、税制のイコールフットINGの取り組み、VFMシミュレーションの実施・公表等様々な取り組みを行っているところです。
3	民間資金を活用しているが、主要企業が倒産した場合の受け皿は行政となる場合が多いのではないかと。PFI事業の安全性(倒産しないかどうか)の判断はどのように行うのか。	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、倒産した場合の受け皿についても、個別事業の協定等において規定されると考えられます。 また、PFI事業の安定性については、特定事業の選定時、民間事業者の選定時、モニタリング時等の各段階において評価されると考えられます。 なお、利用料収入等の収益のあるPFIの場合、収益の安定性について、慎重な評価が必要との意見もあります。
4	これまでの事例があれば知りたい。PFIのメリット・デメリットは？	事例については、内閣府のホームページ等、また、各自治体のホームページ等を参照してください。 PFIのメリットについては、PFI推進委員会の中間報告において、民間事業者に公共サービスの提供をゆだね、その経営・技術的能力や資金調達能力を活用することで、効率的、かつ効果的なサービス提供が実現すること、さらには、VFMの発現要素として、リスクを民間部門に移転することによる事業費等の縮減、一括発注等によるライフサイクルコストの縮減、性能発注による縮減等が考えられます。 デメリットについては、PFIの推進に当たっての課題は複数挙げられていますが、まだ、運営開始後間もないこともあり、通常の調達方式との比較という意味でのデメリットは明確になっていないと考えられます。
5	イギリスやオーストラリアでは道路や橋梁、トンネル等にPFI事業の導入事例がある。何故それが可能であったのか。日本ではなぜ実施事例が出にくいのか。その違いについて詳しい資料があればご教示願いたい。	イギリスやオーストラリアでPFIが導入可能となった要素については不明確ですが、適切なリスク分担、VFMの発現等条件を満たしたものと考えられます。関連する資料としては、土木学会建設マネジメント委員会PFI研究小委員会による「インフラ整備を伴うPFI事業形成のための課題の明確化とその解決策の提言に向けて」等が参考になると考えられます。
6	草の根的なPFI事業に興味があります。たとえば、「道の駅」の道路管理者と民間の協同開発、「健康村づくり」などですが、管理者(道路管理者、市町村etc.)側には、まだ受け入れ体制も評価システムも整っておられないと思います。一方、提案者側の民間にもどうやっていいか、分かりません。そこで、地整レベルで、 ・どのような案件が対象となり得るか。 ・モデル的事业(仮想でもいいと思いますが・・・)を取り上げて、協同で研究する場を設けることにしたらいかがかと思ひます。いかがでしょうか？	国土交通省においてVFM簡易シミュレーションにより、どのような事業がPFIになじむかの分析を実施しておりますので参考としていただいた上で、具体の事業について検討を進めていただきたいと思います。 また、地方整備局にもご相談いただければと考えております。

◇平成16年度 国土交通省PFIセミナー(福岡会場) 質問一覧

受付 番号	質問	回答
7	PFI事業のリスク管理に関心があります。よろしく願います。	PFI事業のリスク管理については、PFI推進委員会のPFI事業におけるリスク分担等に関するガイドライン等も参考になると思われます。
8	国内実施事例、今後の実施予定(特に道路関係)等について。	国内の事業実施例については、内閣府のホームページ等の一覧、また、各自治体のホームページ等を参照してください。 今後の実施予定については、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、予想は困難ですが、国土交通省としては、PFI事業の推進に向けて取り組んでいるところです。
9	福岡市のタラソ福岡の破綻については、どうしてあのようなことが起きたのでしょうか。官民のリスク分担を明確にできていなかったのか。それとも、リスク分担等を明確にしていたにもかかわらず、建設的でなかったのか。SPC自体やその構成会社が破綻等あった場合の対応をどのようにすべきなのでしょう。	PFI事業の事業者の破綻原因等については、民間企業の経営状況に関わる事項となり、国土交通省として把握できておりません。当該事項の公表については、事業者または、公共主体の判断によるものと考えられます。 なお、破綻等の場合の対応については、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、破綻等の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ことが考えられます。