

英国における P F I の現状等について

1 . P F I 事業（契約済）の実施状況

本報告は、英国政府調達庁（OGC：Office of Government Commerce）の公表データ（PFI LIST OF SIGNED DEALS AS AT 1 SEPTEMBER 2001）を活用し、内閣府において整理・集計を加えたものである。

(1) 年度別契約件数等の推移

表 1 英国における PFI 事業の年度別契約件数及び契約金額の推移

年度	契約件数	契約金額(百万ポンド)	契約金額(億円)
1987	1	180	342
1988	-	-	-
1989	-	-	-
1990	1	331	629
1991	-	-	-
1992	2	474	900
1993	1	2	3
1994	2	11	20
1995	9	790	1,501
1996	39	5,614	10,667
1997	61	1,551	2,946
1998	89	3,456	6,566
1999	107	3,149	5,983
2000	107	3,598	6,837
2001	26	606	1,151
n/a	5	272	517
計	450	20,033	38,062

注) 契約金額(億円)は、1ポンド=190円として計算。

2001年度は8月31日までの数値。

- 英国における PFI は、1992 年 11 月に正式に開始されたが、1997 年 5 月の労働党政権発足に伴い推進体制等の見直しが行われ（ベイツレポート）、政府の PFI 推進組織として大蔵省「タスクフォース」が設置された。
- 実際の契約締結件数の伸びが顕著になったのは労働党政権以降であり、1999 及び 2000 年度は 100 件超となっている（PFI 事業としての諸手続き着手は、契約締結時期のおおよそ 1 年から 2 年程度前と見込まれる）。
- 年度あたりの契約金額の総計については、1998 年度から 2000 年度にかけて、6,000～7,000 億円程度で推移している。
- これまでの契約金額の累計は約 3 兆 8,000 億円、参考までに 1 事業あたりの契約金額の平均をとると約 85 億円程度となる。
- 1996 年度の契約金額が大きいのは、英国における最大規模の PFI 事業であるチャネルトンネルレーリング（契約金額約 8,000 億円）の影響である。

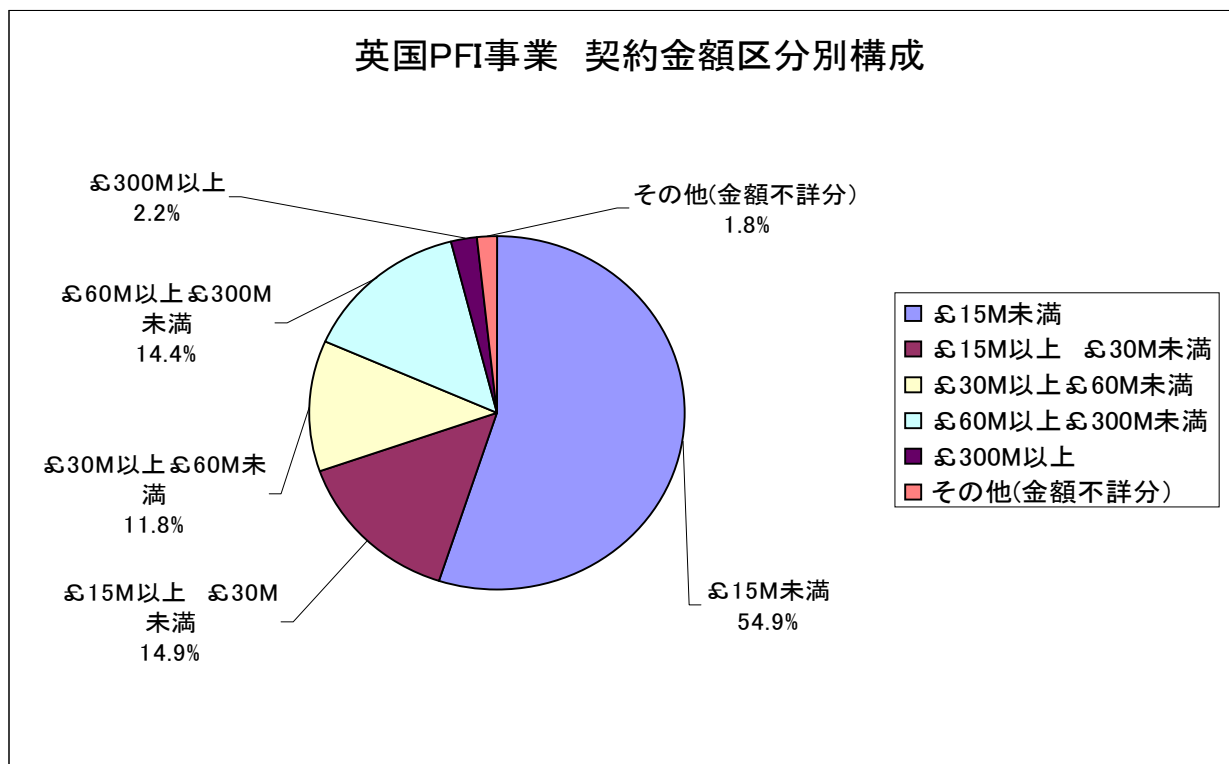
(2) 規模（契約金額）別契約件数

表2 英国における PFI 事業の契約金額区分別構成比

契約金額区分	件数	構成比(%)
1500万ポンド未満	247	54.9
1500万ポンド以上 3000万ポンド未満	67	14.9
3000万ポンド以上 6000万ポンド未満	53	11.8
6000万ポンド以上 3億ポンド未満	65	14.4
3億ポンド以上	10	2.2
その他(金額不詳分)	8	1.8
合計	450	100.0

参照) 1ポンド = 190円とすると、上表契約金額区分の値は以下のとおり。

1,500万ポンド = 約 29億円 3,000万ポンド = 約 57億円
 6,000万ポンド = 約 114億円 3億ポンド = 約 570億円



- 事業規模（契約金額）別の契約件数では、1,500万ポンド（約29億円）未満の件数が247件と最も多く、全体の半数以上（54.9%）を占める。
- 1,500万ポンド以上6,000万ポンド（約114億円）未満の件数が120件あり、1,500万ポンド未満の件数のほぼ半数（26.7%）にあたる。
- 6,000万ポンド（約114億円）未満の件数で全体の8割以上を占めている。
- 3億ポンド（約570億円）以上の件数も10件ある。

(3) 分野別契約件数等

表3 英国における PFI 事業の事業分野別契約件数等一覧

事業分野	件数	金額(百万ポンド)	件数割合 (%)	累積割合 (%)
1 病院事業	127	2,947	28.2	28.2
2 学校事業	86	1,713	19.1	47.3
3 庁舎等事業	49	1,919	10.9	58.2
4 情報・通信事業	41	1,471	9.1	67.3
5 防衛事業	37	1,868	8.2	75.6
6 道路事業	20	2,088	4.4	80.0
7 刑務所事業	10	452	2.2	82.2
8 下水道事業	9	588	2.0	84.2
9 廃棄物処理事業	6	262	1.3	85.6
10 保健サービス事業	6	103	1.3	86.9
11 鉄道事業	5	5,134	1.1	88.0
12 地下鉄事業	5	905	1.1	89.1
13 自動車事業	5	106	1.1	90.2
14 図書館事業	5	42	1.1	91.3
15 住宅	3	7	0.7	92.0
16 その他	36	429	8.0	100.0
合計	450	20,033	100.0	

注) OGC の公表データを事業分野ごとに整理して集計したもの。

- 事業分野別の件数では、近年の医療、教育分野の投資の拡大傾向を直接反映し、病院、学校事業が上位を占め、庁舎等（庁舎、警察署、裁判所や会議施設、宿泊施設等の庁舎関連施設）が続いている。
- 上位5分野で全体の7割以上を占めているが、情報・通信事業、防衛事業の件数が多いことは注目に値する。
- 事業分野別に契約金額ベースでみると鉄道、道路など1事業あたりの投資規模が大きい分野が上位を占める。1件あたりを平均すると、鉄道事業は約10億ポンド（約1,900億円）、地下鉄事業は約1.8億ポンド（約342億円）、道路事業は約1億ポンド（約190億円）となる。

(4) 省別契約件数等

表4 英国における PFI 事業の所管省別契約件数及び契約金額一覧

省庁名	件数	契約金額(百万ポンド)	契約金額(億円)
厚生省	105	2,502	4,753
教育雇用訓練省	69	1,167	2,217
環境運輸省	66	8,538	16,223
スコットランド省	56	1,865	3,544
内務省	39	1,379	2,621
国防省	37	1,868	3,548
北アイルランド省	24	188	356
財務省	12	592	1,124
ウェールズ省	11	309	588
法務省	8	208	395
貿易産業省	8	185	351
社会保障省	7	835	1,586
外務省	5	392	744
文化省	3	7	13
合計	450	20,033	38,062

- 所管省別の契約件数では、病院事業、学校事業の拡大を反映し、厚生省 (Department of Health) 教育雇用訓練省 (Department for Education and Skills) が上位を占めている。
- 契約金額で見ると、事業規模の大きい鉄道、道路等の社会資本整備等を所管する環境運輸省 (Department for Transport, Local Government and The Regions) が圧倒的に大きく、累積の契約金額は約 1 兆 6,000 億円にのぼり、厚生省、国防省 (Ministry of Defence)、スコットランド省 (The Scottish Office) が続く。

2. PFI事業の評価について ~事例の紹介

本項は、PFI手法の検証と今後の適正な活用等を目的に、英国会計検査院（NAO：National Audit Office）が国家会計検査法（National Audit Act）に基づき、下院に報告した個別プロジェクトに係る調査結果の概要を整理したものである。

事例．スカイ・ブリッジ（The Skye Bridge）

事業の概要

- ）事業内容：民間資金等を活用し、スカイ島とスコットランド本土を結ぶ有料海峡横断道路（橋梁）の設計、建設、維持管理及び運営を実施する事業。民間事業者は、既存の海峡横断フェリーの料金を上回らない範囲で通行料金を設定し、利用者から徴収。当該通行料金により契約期間内で事業費を回収（道路開通後、フェリーは廃止）。
- ）担当省：スコットランド省（開発局）
 - アドバイザー4社（エンジニアリング・マネジメント1、財務2、環境1）
- ）契約締結：1991年12月
- ）契約の相手方（民間事業者）：Skye Bridge Limited（本プロジェクトを受託したコンソーシアムメンバーにより新たに設立された特別目的会社）
- ）契約期間：最長事業権付与期間27年
 - 目標通行料金収入（2,400万ポンド、1991年正味現在価値、割引率6%/年）を達成した時点で事業権を完了
- ）事業規模：建設費 2,000万ポンド（1991年正味現在価値、割引率6%/年）
運営費 400万ポンド（同上）
資金調達コスト 400万ポンド（同上）
計 2,800万ポンド（進入道路の建設費用（公共負担）等を含む。）

事業の主な経緯

- 1989.07 スコットランド省開発局（以下、「開発局」という。）プロジェクトチームを設置
- 1989.10 開発局、第1エンジニアリング及び財務の各アドバイザーを指名
- 1989.10 欧州共同体官報公示（OJEC 公告）
- 1989.12 概要提案書提出締切 / 6コンソーシアムから10件の提案
- 1990.02 入札参加者3社の公表（ショートリスト）
- 1990.07 入札招聘書の公示（1990.03入札招聘書案公表）
- 1990.11 入札締切 / 3件の入札受領
- 1991.04 優先入札者の公表
- 1991.11 開発局、通行料金徴収令を公布
- 1991.12 開発局、Skye Bridge Tolls Limited（後に社名変更）と契約締結
- 1992.06 橋梁の設計等に係る公開審査会が、報告書を公表（設計の変更）
- 1992.06 工事着工
- 1995.10 有料道路開通 / 事業の運営開始

NAO による主な検証結果

- ・ PFI の導入により、従来型事業手法と比べて、一時的な財政支出負担が軽減されるものと見込まれ、橋梁の早期整備を可能とするものとの判断がなされたが、結果としても 1995 年 10 月の橋の開通（1991 年の契約締結後約 3 年 10 ヶ月後）により初期の目的は達成されている。
- ・ PFI の導入により、橋梁設計において民間の創意工夫が活かされる（自然環境への配慮等）民間事業者の能力を活用してライフサイクルコストを最適化することができる（結果として通行料金を旧フェリー料金以下に抑制）建設リスクなどの事業リスクを適切に管理することができる点で VFM が期待されるとされたが、結果としては、設計・建設段階においては幾つかのメリットが確認できたものの、運営段階におけるリスク管理については限定的である。

参考：スカイブリッジ事業の PFI としての適性の主な項目

設計等における民間の創意工夫の余地	有（設計部分で相当の創意工夫）
運営・維持管理のウェイト	限定的（資本コスト（橋梁）と比べウェイトは低い）
一括発注によるシナジー効果	有（維持管理費用の低減を図る設計案採用）
民間事業者の義務履行リスク	完工後は限定的（運営等のウェイトを反映）
民間事業者の需要リスク負担	限定的（通行量リスクを限定する契約内容）
民間事業者の終了時残存価値リスク負担	無（公共が一貫して施設の所有権を保持）

- ・ リスクについては、リスク移転の重要性が認識されながらも、契約見直しの具体的内容を明確にしないまま、特定のリスクが顕在化した時点で交渉を行なうこととしたため、3分野におけるリスク負担を開発局が引き受けることとなった。1つは、公開審査会の調査結果に基づく設計変更に伴う追加費用の負担（120万ポンド）、2つ目は法定手続きの遅延に伴う追加費用の負担（170万ポンド）、3つ目は用地買収に係る費用について民間事業者が負担する価格を超える追加費用（48.4万ポンド）である。なお、最終的な官民のリスク分担については、類似のプロジェクトと比較しても見劣りするものではないとの評価がなされている。
- ・ 入札プロセスについては概ね効果的な手順がとられたが、最終段階で入札参加者を1社に限定したため競争原理が働かず、結果として2つの当初契約条件の変更が行なわれることとなった。
 - 橋の通行量が1990年の平均交通量を下回った場合、1997年以降であれば、通行料金を実質ベースで1990年のフェリー料金水準を超えて引き上げる（最高30%）ことを可能とした。
 - 民間事業者による通行料金徴収期間を当初の20年間から最長27年まで延長することを可能とし、事業期間中の民間事業者の料金収入総額は9%増額された。
- ・ なお、橋の通行量は、営業初年に開通前1年間のフェリー輸送量から16%増加しており、全国の道路交通量増加のトレンドを維持すれば、開通後14～18年間に事業権は完了するものと見込まれる。
- ・ 本プロジェクトに係る財政からの支出は、進入道路の建設費（600万ポンド）が予定されており、1991年の契約書にも盛り込まれたが、最終的には、前記の設計変更に伴う費用超過分及び着工の遅れに伴う追加費用が加わり、約890万ポンドと実質

ベースで約 48%増加した。財政支出は、その他アドバイザー費用、用地買収追加費用等（約 230 万ポンド）を含め、1,120 万ポンドであった（数値は全て 1988 年価格）。

NAO の提言（今後、プロジェクトの立案を予定している公共機関に向けて）

- ）アドバイザーの指名にあたっては、特別な事由がある場合を除き、競争的な手法を採用すべきである。また、アドバイザーへの報酬について、初期段階でその料率を定めておくべきである。
- ）VFM の実現のためには適切なリスク移転が重要であり、公共部門は当該プロジェクトに係る全ての重要なリスクを総合的に分析、文書化し、各々の当事者が負担すべきリスクを明確化しておくべきである。また、当初のリスク分析と最終的な契約上の合意事項とを対比し、リスク配分の確認を行なうことが望ましい。
- ）公共部門は、入札参加者からの提案につき、特に費用が増大した場合の財務面での安定性について確認しておくべきである。その際、公共部門がとり得る財務面での対応策に係る契約上の措置やより広範囲の感度分析も含め、検討がなされるべきである。
- ）公共部門は交渉段階にある入札参加者のファイナンスモデルを電子媒体で取得すべきである。これにより、当該提案に係る財務上の感度分析に活用できるほか、会計検査、あるいはプロジェクトに問題が生じた場合の財務分析にも有用である。
- ）入札提案が資金調達コストの上昇を伴う内容である場合、公共部門は当該提案の実現可能性について第三者の確認を求めるべきである。特に、特徴のあるプロジェクト等の場合、自ら又はアドバイザーを活用しつつ、予想される課題とその修復措置について検討すべきである。
- ）公共部門は、資金調達コストを含む全ての事業コストに関し、入札参加者に可能な限り競争原理が働くよう努めるべきである。競争的な手法により選定ができない場合は、市場価格との検証を行なうべきである。
- ）公共部門は、常に他の選択肢を有している。現状維持の選択や全く異なる手法の選択をも含め、その評価の実施と文書化を行なうべきである。これは、PFI における VFM の判定に有用であるほか、民間部門との条件交渉にも寄与することとなる。

（参照文献等）

- ・「PFI LIST OF SIGNED DEALS AS AT 1 SEPTEMBER 2001 (2001.9)」(OGC)
- ・「The Skye Bridge (1997.5)」(NAO)
- ・「THE 2001 PFI REPORT (2001.5)」(AMA Research)
- ・「Partnerships for Prosperity (1997.11)」(Treasury Taskforce)
- ・「Public Sector Comparators and Value for Money (1998.2)」(Treasury Taskforce)