

第 21 回民間資金等活用事業推進委員会  
議事録

内閣府民間資金等活用事業推進室

# 第 21 回民間資金等活用事業推進委員会 議事次第

日時：平成 22 年 3 月 8 日（月） 15:30～17:30

場所：合同庁舎 4 号館 4 階 第 4 特別会議室

## 1. 開 会

## 2. 議 事

### (1) 経団連からのヒアリング

（説明者）都市・地域政策委員会

P F I 推進部会部会長代行 福原 裕  
産業政策本部長 根本 勝則

### (2) みずほコーポレート銀行からのヒアリング

（説明者）ストラクチャードファイナンス営業部長 今道 健

### (3) 野村証券からのヒアリング

（説明者）アセット・ファイナンス・ストラテジー室  
プロジェクト・ファイナンス担当ヘッド 園山 俊雄

### (4) その他

## 3. 閉 会

○事務局 定刻になりましたので、ただいまから「第 21 回民間資金等活用事業推進委員会」を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しい中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

本日は、9名の委員のうち7名の委員に御出席いただいております。推進委員会令第5条第1項に規定いたしております会議の定足数を満たしております。委員会が適法に成立しておりますことを御報告申し上げます。

それでは、以降の議事進行につきましては、渡委員長、よろしく願いいたします。

○渡委員長 それでは、進めさせていただきます。

本日は、お忙しい中、津村政務官に御出席いただいております。ありがとうございます。まず、津村政務官より御挨拶をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

○津村大臣政務官 ありがとうございます。内閣府でPFI推進室を担当しております津村啓介でございます。今日は、大勢の委員の皆さんに御出席いただき、また、4人の方々からヒアリングをさせていただくということで、本当にありがとうございます。

今、私の方を御紹介いただきましたが、今日は国交省さんから長安大臣政務官に御出席をいただきまして、実は、皆さん御案内かもしれませんが、今、政府全体で国家戦略室を中心に、6月を目途に「新成長戦略」というものを策定する作業を全体として進めておりまして、その中にも当然、PFIをしっかり位置づけていこうという問題意識を政権全体として共有しているわけですが、中でも国交省さんは大変熱心でございまして、前原大臣の強いリーダーシップの下で、PFIあるいはPPPという言い方もあるようですが、これからの厳しい財政制約の中で、しかしながら、しっかりと社会インフラを整備していくという中で、その位置づけを既に活発に御議論をいただいているということでございます。3月下旬にかけて一定の論点整理のようなものがこれからまとめられるということでもありますので、このPFI推進委員会といわゆる縦割りになってはつまらないものですから、政権全体としては、6月の成長戦略取りまとめに向けて、国交省さんの議論とここでの議論をしっかりかみ合わせて、むしろお互い切磋琢磨して前に進んでいこうという思いで、長安政務官に、大変御多忙なんですけれども、御無理を言いましてこの委員会に御出席をお願いしましたところ、冒頭だけでなく、場合によっては、今日は私自身の方が途中で退席をさせていただくかもしれないのですが、長安政務官におかれては、皆さんのお話もしっかり聞きたいということで御出席をいただいた、そういう構えでございます。国交省さんの議論自体は、次回がたぶん3月30日前後を予定しているのですけれども、そのタイミングで、国交省でこういう議論をしているという話を長安政務官の方から伺う機会もつくりたいというふうに思っていますので、そういう省庁を超えた取組で議論していきたいということを私からの今日のメッセージとさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

○渡委員長 ありがとうございます。津村政務官には、引き続き時間の許す限り議論に

参加していただくことになっておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

また、津村政務官より御紹介がありましたように、本日から、国土交通省の長安政務官にも御出席をいただいております。一言御挨拶をいただきたいと思ひます。

○長安大臣政務官 国土交通大臣政務官の長安でございます。国土交通省での議論の経緯、現状については、津村政務官からお話のあったとおりでございます。我々としては、何としてもPFIの推進に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。内閣府におきましても、このPFI推進室で議論を2月から新たなメンバーの下で始められたということでございまして、これからも国土交通省の我々も連携をさせていただいて、PFI推進に取り組んでまいれたらと思っておる次第でございます。よろしくお願ひいたします。

○渡委員長 ありがとうございます。長安政務官にも、引き続き議論に参加していただくことになっておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、早速、議事に入らせていただきます。

本日は、御案内のとおり、経団連、みずほコーポレート銀行及び野村證券から、PFI事業に関する課題・問題点について御意見を賜ることとなっております。効率的に議論を進めるために、説明につきましては、まず経団連、みずほコーポレート銀行、野村證券の順にそれぞれ15～20分程度御説明いただきまして、最後に一括して議論を行ってまいりたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、まずはじめに、経団連の都市・地域政策委員会PFI推進部会の部会長代行の福原様と、産業政策本部長の根本様にお越しいただいておりますので、お二方から御説明をお願ひ致します。

○経団連 ただいま御紹介いただいた経団連PFI推進部会の部会長代行を務めている福原でございます。今日は根本と一緒に参りましたが、基本的に私の方から御説明させていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

本日は、津村政務官、長安政務官におかれましては、御臨席いただき、PFI推進委員会の渡委員長以下、委員の皆様の前で、経団連の考え方を話しさせていただく機会を設けていただきまして、誠にありがとうございます。先ほどお話があったように、PFI推進委員会でも、また国家戦略室でも議論が始まっているというお話を伺っております。今回話しする内容についても、たぶん話題にはなっていると思ひますけれども、重なる部分もあると思ひますが、その辺は御容赦願ひたいと思ひます。お手元の資料に基づいて私の方から経団連の考え方について御説明をいたします。

資料1を御覧ください。表紙をめくって、2ページ目を御覧ください。表題は「PFI・PPPのさらなる活用に向けた課題」ということで、ここに書いてあるとおり、先ほどもお話がありましたけれども、我が国の財政状況が非常に厳しい中で、行政に対する住民のニーズが非常に多様化している。また、こういう中、行政サービスを縮小することも限度がございます。また、我が国が中長期的に国際競争力を高めていく、その成長の基盤となるインフラを重点的に整備していく必要があります。また、高度成長期に整備された膨

大なインフラがかなり老朽化して、この維持管理、更新といった課題も非常に大きな課題となっております。

こうした中で、財政負担を極力抑えて、しかも、成長の基盤として不可欠なインフラを整備し、住民によりよい行政サービスを行っていくために、民間の知恵、ノウハウを取り入れていただくということが不可欠だと思われます。現在、公共庁舎、道路、空港、港湾、上下水道、交通、福祉、環境、防災など、公共インフラの建設、維持管理、運営については、公共が中心的な役割を担っております。しかし、今後は、こうした公共インフラの計画、設計・施行、管理、運営からサービスの提供まで、あらゆる段階に積極的に民間の資金や知恵・アイデアを活用していくことが重要だと考えています。その手段として大きな柱となるのがPFI、あるいはPPPだと考えております。

引き続き資料の3ページを御覧ください。PFIやPPPを積極的に活用していくための課題を取り上げております。まず、箱モノから運営重視型へ、新たにPFIの事業を広げていく必要があると考えています。現在、我が国のPFIは施設整備型、いわゆる箱モノの事業が中心で、運営や管理業務を主とする事業の件数が比較的少ない状況にとどまっております。運営重視型の事業は、民間事業者の創意工夫を活かす可能性が非常に高く、本来のPFIの趣旨からいって、もっと活用されるべきだと考えております。運営重視型の事業の内容、件数を拡大することで、今までPFI事業に参加していない多くの事業者が新たに参加する機会を得て、斬新で質の高いサービスが提供される可能性が大きくなってくると思われます。そのため、事業仕分けなどを通じて、全ての公的な業務・サービスについてPFI・PPPが導入できないか、活用できないかという検証を行っていただきたいと思ひます。その結果として、公共部門が担った場合よりも費用や効果、受益者の効用などが勝るという場合には、PFI・PPPを積極的に活用していくことが必要だと思ひます。PFIやPPPの活用にあたっては、単に行政コストの削減のみが目的とされるだけでは民間事業者がついてきません。民間事業者にとってメリットがなければいけないと思ひます。民間事業者の参加意欲を促す魅力ある仕組みづくりを考えていかなければならないと思ひます。

また、次の4ページを御覧ください。4ページには、PFI・PPPの拡大に向けて、今後期待される事業について例示を行っております。第1に、現在、公共施設の管理運営部分の民間活力の活用については、指定管理者制度を中心的な役割と位置づけております。しかしながら、地方自治体が業務を委託する制度であるため、例えば国税の徴収や東京湾等の港湾の一体管理など、1つの自治体の枠組みを超えたり、事業が大規模なものについては、なかなか指定管理者制度では対応できていないのが実情です。こうした1つの自治体を超える広域かつ大規模な事業については、PFI・PPPの活用が非常に有効ではないかと考えています。

また第2に、現在、庁舎、公務員宿舎、議員宿舎など公共施設の整備にPFIが活用されておりますが、いずれも土地や建物は公共の所有物となっております。財政制約の中で、

長期的に見れば、土地や建物を所有するよりも賃借した方が安く上がりますし、今後の省庁再編や業務の地方への移管等にも柔軟に対応できるということでは、賃貸借の方がメリットがある場合もございます。民間企業でも、現下の経済状況の中で、リストラで本社を売却して賃借するような例も多数出ております。公共施設は所有するものだという考えから転換して、公有地の再開発等に民間が施設を整備し保有すること、また、それを賃借するというPFI・PPPの新たな考え方を導入してはいかがかという提案でございます。

3番目に、一部の例ですが、都心の公務員宿舎の建替え等に際して、業務・商業施設や民間住宅を合わせて整備する、いわゆる官民合築することで、民間にとってもメリットのあるような公共施設の整備の手法もどんどん進めていただくべきだと考えております。

第4に、最近では住民票をコンビニで発行する自治体も出てきていますが、役所の窓口業務をはじめ、行政事務はもちろん、政策の立案についても民間が行うことができるのではないかと考えます。例としては、香川県のまんのう町では、庁舎、老人福祉施設、体育館、給食施設など65もの公共施設の保守点検業務を一括で民間企業に委託する公募型プロポーザル方式が実施され、先月、特定事業者が選定されました。こうした公共サービスをPPP的なことで考えて扱う事例が各地に出てくることが期待されます。

5番目に、道路、鉄道、港湾、公営住宅、上下水道、人工衛星など、中長期的に日本の国際競争力の強化や社会的要請に資するインフラの整備に、PFI手法を積極的に活用していただきたいと存じます。

引き続きまして、5ページを御覧ください。こうした新たな分野にPFIを積極的に活用していくためには、PFIが官民双方にとって魅力ある制度となるよう、制度を抜本的に改革していく必要がございます。現在のPFI制度は、入札方法から契約の形態に至るまで、従来の公共事業の発想、枠組みが根底にあるため、国や地方公共団体の民間事業者に対する関与を必要最小限にすることで、民間事業者の技術、経営資源、創意工夫等を十分に発揮するというPFIの目指す理念を達成することが難しくなっております。PFIの更なる活用のためには、従来の公共調達の発想から脱却して、新たな制度設計が求められます。

具体的には、6ページにございますように、PFIについて、現在の一般競争入札を見直し、PFI独自の入札制度を設計していただいたらどうかと考えています。例えば、PFIは長期にわたるものが多いにもかかわらず、単年度予算により毎年、議会承認が必要となり、事業を機動的に遂行することができません。今回も、政権交代や自治体の首長の交代によって、事業方針が変わって二転三転するといった例も現実に出てきております。民間では、中長期的な事業計画に基づき、安定的に事業を遂行して成果を上げていくのが当たり前であり、このような不安定な状況では民間の参加意欲はわきません。PFI事業については、複数年度の予算を認め、長期的視点に立った事業運営が行われるようにしていただきたいと思っております。

第2に、現在の制度では、入札前の段階で全体説明での質疑応答のみにとどまって、企

業秘密等に属する自社のノウハウに関する質疑応答はできないのが現状です。そのため、官民間の十分な意思疎通が難しくなっており、民間側は必要な情報を得られず、自社のノウハウに基づく優れた提案をしようとしてもできず、発注者側も意図したサービスの提供は受けることができません。イギリスやEUでは、官民が綿密に話し合った上で、業務仕様や契約条件をつくり上げていく、よりよい事業形成や事業の円滑な遂行が果たされております。今後は、発注者と事業者が1対1で詳細な事業内容や契約条件について対話・交渉できるよう、よりよいあり方を事業者が提案し、業務要求水準の改善につなげられるようにすることが求められます。

第3に、現在は会計法や地方自治法により、入札において費用対効果の上で費用のみが注目され、入札価格が予定価格を上回る場合には、提案内容が優れていても失格とされます。これでは、例えば美術館等、集客施設の運営で予定価格よりも若干コストがかかっても、優れたサービスを提供すれば、結果として入場者が多く見込まれ、収支面で見れば、より大きな黒字が見込まれるような提案があったとしても排除されることとなります。多少予定価格を上回っても、中長期的な視野から、コストパフォーマンスが高い優れた提案が採用されるような柔軟な制度設計を行っていく必要があると考えます。

次に、現在の入札制度は1回限りのため、事業者は入札に向けて長期間にわたり数多くの人員や予算を割かなければなりません。落札できなかった場合の費用負担は非常に大きなものがございまして。そのため、地方自治体案件でも、地方の中小事業者は参入しようという意欲がなかなかわかないのが実情であります。事業規模が大きいものや、運営型で非常に難易度の高い案件等、性格に応じて、ヨーロッパでは当たり前となっているような段階的な参加事業者の絞り込みをできる選定制度を設ける必要があるのではないかと考えます。

次に、7ページにあるように、地方自治体に対する支援体制を整備していくことが重要です。PFIについては、国と並んで地方に大きな潜在市場がございまして。しかし、PFI事業は複雑で高度な専門性が必要にもかかわらず、実務面でサポートする仕組みや体制がないために、PFIの導入に乗り出せない自治体が数多くございまして。既にPFIを手がけていても、PFI事業に必要な実務知識が十分でない。そのため期待した効果が得られない自治体が多いのが実情です。イギリスでは、PUK（パートナーシップUK）、あるいは4Ps（パブリック・プライベート・パートナーシップ・プログラム）と呼ばれる公的なPFIの支援組織が国・地方のPFI事業を手厚くサポートし、PFIの活用が進んでおります。我が国でも、地方自治体に対して、PFIのノウハウの提供、案件の形成から運営に至るまでの一連のプロセスの実務支援を行う組織や枠組みを設けるなど、地方の支援体制を整備すべきと考えます。

続いて8ページにまいりまして、海外のPFI・PPP市場への展開という視点も重要です。昨今では、原子力や鉄道など、海外の大型プロジェクト案件を巡って、各国間での受注競争が激化しております。それぞれの国が国を挙げたバックアップを行っております。

我が国の優れたインフラ整備に対する技術、運営、管理のノウハウをパッケージとして海外に提供できれば、相手国への貢献ばかりか、我が国の成長産業としての発展も期待できます。そこで、国内のPFI・PPPの活動を進めていく次のステージとして、海外のPFI・PPPに積極的に参加していく必要がございます。政府には、トップセールスなど国を挙げた支援をぜひともお願いしたいと思います。加えて、貿易保険など、我が国の企業が海外市場に進出しやすい環境を整備していただければと考えます。

9ページ以降には、その他の課題を取り上げております。現在、PFI事業において、発注者と事業者の間で問題が生じた場合、公平で中立的な裁定を下す仕組みがなく、発注者が一方的に結論を下す例が散見されます。事業者選定から事業開始後に至る発注者と事業者間の意見の相違を調整し、双方が納得できる結論を導き出すための裁判外紛争解決手続であるADRをはじめ、中立的な第三者による裁定の仕組みを設ける必要があります。

その他、やや細かくなりますので説明は省かせていただきますが、10ページ目には運営重視型の事業拡大に向けた、事業者にとってインセンティブとなるイコールフットィングと税制のあり方を、また11ページでは、PFI事業の情報公開につきまして考えを示しております。

資料の説明は以上ですが、最後に、PFIについては、法施行から10年を経過して、これまで数多くの案件で一応成果を上げ、行政サイドや利用者の方からも評価を受けております。しかしながら、イギリスなどと比較して、我が国のPFIは伸び悩んでおります。経団連では、PFIを民間の能力や創意工夫を発揮させるための魅力あるスキームとするため、長年、制度改革を求めてまいりましたが、必ずしも抜本的な対策が講じられたとは言えません。今回、PFI法改正も視野に入れて、本委員会でPFI制度のあり方について検討が進められることは願ってもないことであり、ぜひ津村政務官、長安政務官及び渡委員長をはじめとする委員の方々の御検討、御英断をもちまして、制度の抜本的な改革を実現していただくことを期待しております。

私の説明は以上です。どうもありがとうございました。

○渡委員長 ありがとうございました。

それでは、続きまして、みずほコーポレート銀行の今道専門委員に御出席いただいておりますので、御説明をお願い致します。

○みずほコーポレート銀行 今、御紹介にあずかりました、みずほコーポレート銀行の今道でございます。今日は、この席を設けていただきまして大変ありがとうございます。

本日は、特に金融機関、ファイナンス、投資家等の観点から、官民連携（PFI・PPP）の課題について、金融機関の立場から、お話しさせていただきたいと思っております。昨近、官民連携が非常に脚光を浴びておりますが、本当に大規模な事業が官民連携でできるのではないかということをお話したいと思います。

「財政と公共サービスをめぐる現状」に関しては、先ほどの経団連の方の話とも重複しますので簡単に申し上げます。現状の財政状況がサステイナブルかどうかという点につい



て、かなり危機感を持っている人が多い。また、地方については、財政健全化法が施行され、一層厳しい財政規律が必要となってきた。そういう中で、公共インフラ更新時期や、公共事業のあり方といったものが今、新政権になって問われてきているのが現状であると思います。

課題としては、さすがにギリシアの様な状況にはならないとは思いますが、相当な長期金利上昇圧力を懸念しております。長期金利が一旦上がり始めますと、日本経済に相当なマイナスの影響を与えるおそれがあります。この点は十分に注視しておく必要があると思っております。かかる環境下、このような新しい提言を次々と発信していくことが非常に重要だと考えております。別にマーケットというのは必ずしも実際の財政がよくなることだけに賭けてくるわけではありません。日本が、いろいろと今までにない、新しいことを考えているということが、長期金利の抑制につながっていく一面もあるからです。

次に、「魅力ある地方」の設計についてです。住民が思っている利便性と、よくマスコミが取り上げている地方の活性化というものが一致しているのか、ズレがないのか、こういったあたりを考えていかななくてはいけないのではないかと思っております。6月に打ち出される「新成長戦略」の中において、官民連携の新しい姿を考えていくことは非常に意義のあることだと思っております。

我々が考える、PFI・PPPとファイナンスについて申し上げます。まずは対象分野を拡大していく必要があると考えております。99年にPFI法ができて10年強ですが、いわゆる箱モノを中心に、公共インフラの整備は相当程度進んできたということは言えると思います。しかし、民間資金の導入に関してブレークスルーがあったかということでは、幾つかの例外を除いてはまだまだといった感があります。

今後のブレークスルーに繋がる対象分野として、第一に、道路です。道路の中でも、トッププライオリティーは都市部の高速道路等になってくるかと思っております。そのほかの地方幹線等に関しても、吟味しながら対応していく必要があると思っております。

次に、鉄道です。鉄道についても、都市部の交通網についてはまだまだ官民連携の余地が十分にあると考えてます。潜在的な案件に関して、官民の役割を明確に決めて事業化を進めていく必要があると思っております。

加えて、空港については、羽田・成田等の主要空港と地方空港と大別して対応を考えていく必要があると考えております。

今までのPFI事業の中で、最もPFIらしい社会的意義の認められる事業は、羽田空港国際線旅客ターミナル事業だと考えております。新ターミナルビルの開港を10月に控えています。本事業においては、金融機関が相当程度踏み込んで事業リスクを取って、約1,000億円の資金調達を成功させたという意味において、非常に象徴的なPFI事業です。主要空港に関しては、民間資金導入の余地があります。一方、多くの地方空港の整備については、やはり公共の財政支援に相当程度頼らざるをえないのではないかと思っております。

また、公有地の有効活用に関しては、経団連の方が言及されていた合築などの活用も含めてやっていく必要があります。

最後に、対象分野を広げていく上での課題です。まずは、個別事業ごとに事業リスクが大きく異なるため、官と民とのリスクシェアリングに関して箱モノ以上に熟慮しながら事業化を進めていく必要があるということです。

次に、更なる規制緩和の必要性です。インフラというものに関しては、法的、その他、事実上の規制の様なものも含めて、様々な規制が存在しております。その辺についても議論を重ねて、必要な規制緩和を検討していく必要があると考えております。

また、欧州などでとられているコンセッションという手法ですが、一定期間、一定の公的資産について、建設・運営・維持管理を独占的に行う権利を民間事業者が付与していく政策手法です。民間事業者にコンセッションを与えて、インフラ整備を進めていく、このような手法も考えていく必要があるのではないかと思います。欧州の高速道路、水道事業などにおいて、活用されているというふうに聞いております。

次は事業形態です。いわゆるサービス購入型、箱モノとも言われているのですが、これについては、相当な進展があったと思っております。しかし、地方によっては、PFIに対する取り組みが消極的なPFI空白地域と、まずはPFIを考えようという積極的な地方とに、分かれています。地方の事業者にも頑張ってもらわなければいけないのですが、金融機関としても、地域金融機関が日頃の地公体との接触を通じて、啓蒙、案件を発掘していく努力も必要ではないかと思っております。

地方の場合には、どうしても個々の案件規模が小さくなってしまうため、PFIという手法をとるメリットが少ないといった点がネックになっている部分も否めません。この点については、例えば学校なら学校、給食センターなら給食センターをその地域で束ねて、事業規模を大きくした上で、PFIとして事業化し、民間資金の導入を図るといった工夫も考えていく必要があるのではないかと思います。

今後、財政負担の軽減の観点から、独立採算型が本命になってくると期待しておりますが、今までは非常に少なかったというのが実態です。今後、独立採算型の事業を増やしていく為には、やはり事業者から見てインセンティブがあって、更に、金融機関や投資家から見ても、この事業だったらお金を出してもいいなと思えるような事業を出していく必要があるのではないかと考えております。従来であれば、従前の公共事業による整備が当たり前だった事業も含めて、民間資金の導入を検討する俎上に上げていただきたいと考えております。大都市圏以外の事業の場合には、民間事業者からの観点から、事業採算性が問題になるケースが増えてきますので、相当程度の公的な支援が必要になってくるのではないかと考えております。

続いて、投資家動向です。実はリーマンショックという、金融にとっては戦後始まって以来の大ショックを受けて、一時は欧米を中心に、いわゆる経済の血が止まりそうになるという危機的な状況が起きました。日本についても心配される状況にありましたが、直接

の震源ではなかったということもあって、幸いにも全体的には欧米ほど深刻な状況にはなりませんでした。リーマンショック直後は、一般事業法人が、手元の資金繰りが厳しくなったため、直接金融から、大挙して借入に一斉にシフトしてくるような状況が発生しました。今年ぐらいになって、マーケットもだいぶ落ちつきを取り戻してきたこともあって、一般の事業法人の借入需要が減少し、一方で、お金は回っているのでも、新たな投資商品を探して、PFIのような実物資産が見える、低リスクのプロダクツものに対してお金が戻ってきています。ただし、不動産であるとか、証券化商品であるとか、複雑なスキームものに関してはまだお金が戻ってきていない、こういった状況になっています。

今年になってからのPFIに対する投資家動向ですが、まずメガバンク等の中央投資家は、大型案件を中心に相当マーケットに戻ってきているという状況でございます。地方金融機関に関しては、地元案件について非常に積極的な、相当強い融資姿勢を出してきております。リース会社等のノンバンクですが、メザニンと呼ばれるミドルリスク・ミドルリターンの部分に対して投資するような回復傾向にあります。一方、インフラファンドと言われているような投資家に関しては、欧米に本拠地があるところが多く、彼らの本拠がやられてしまったということに加えて、国内のPFI自体が非常に低リターンということもあって、今のところは動意がないという状況です。

続きまして、今後、投資家別にどのような方向感にあるのかというのをまとめております。まず、メガバンク等の大規模な資金を扱っている投資家ですが、都市部の大型な良質案件については、相当規模の投資を行うような状況に戻ってきているのかなと思っております。地方や中規模の案件については、金融技術などをもつメガバンクなどが融資のアレンジをやりながら、地域金融機関が資金を出すといった、役割分担を図っていくような、地域金融機関とのコラボレーションが進んでいくのではないかと考えております。メガバンクに関して言えば、最近、BIS規制が厳しく改正される方向にあるため、資産を自分で抱え込むというよりは、いかにシンジケーションしていくのかといったあたりが課題になっていくかと思っております。

地域の金融機関については、地元案件については非常に積極的です。従って、地方の良質な案件をどんどん創出していけば、地域金融機関はかなり積極的に資金を出してくる可能性が高いのではないかと考えております。

ノンバンクについては、銀行が取れないリスクといったものを取っていくという方向感には変わらないと考えております。インフラファンド等のファンドに関しては、ある程度規模があるエクイティー、いわゆる出資と、メザニンと言われる中二階の部分についての投資が主なターゲットになってくると思います。そういう中で、今のPFIにおける難点は、リスクの高い部分が極めて限定された案件に仕上げられてしまうため、ファンドにとって投資対象としての魅力がないということがあげられます。少なくともリターンとしては5%、常識的には10%超えぐらいのリターンがないと、ファンドと言われる投資家はなかなか入ってきにくいのかなと考えています。一方で、ファンドなどが入ってきた場合には、

インフラというのは公共性が高いので、出資の状況等に応じて、論点をきちんと整理していく必要があるのかなと思っております。

参入してくると飛躍的にマーケットが拡大すると思われる投資家層です。1つは機関投資家です。オーストラリアなどでは、機関投資家にとって魅力のある長い運用商品がないということで、PFI・PPPがどんどん発展してきたという経緯もあります。やはり年金資金や生保の資金というのは10年、20年間の運用先を求めていますので、PFI・PPPに対する投資ニーズがあるのではないかと考えております。

それから最後に、1,400兆とか1,500兆とか言われている個人投資家のお金を流し込めるかどうかということです。長期であるけれども、比較的ローリスク、一方で国債に比べるとリターンは高いといったあたりを売りに、個人投資家向けの商品をつくっていく可能性は大だと思っております。ただ、個人投資家に売る場合には、金商法の問題とか、投資家保護の観点から十分な検討をしておく必要があるとは思っております。また、社債の場合には、社債管理会社を設置して、投資家保護をやっている面もありますが、同様な仕組みをつくっておく必要があるのではないかと考えております。

いろいろなところで引き合いに出されている韓国の事例の紹介です。弊行が資金調達の取り纏めを行った、大邱と釜山を結ぶ高速道路のプロジェクトです。事業化に際して、韓国版PFI、いわゆるPPIという政策手法が使われております。当時、韓国はアジア通貨危機の影響で、公共の財政に余裕がない状況にあり、こうした環境下で、PPIが打ち出された経緯があります。主なPPIの特徴をいいますと、高速道路の需要変動リスクに対して、政府が最低収入保証をしています。事業権というのを物権化して、いわゆる土地と同じような形で担保価値をつくり出しています。それから、許認可を一括付与させて、いわゆる許認可を1つ1つの官庁で取っていくという煩雑さを解消させています。

ただ、重要なのは、韓国第3の都市、大邱市と国際港・釜山港のある釜山市とを結ぶ非常に重要なルートをPPIの対象としていることです。しかも移動時間も相当短縮されるなど、事業性が期待できる道路を対象にしています。更に総事業費は約2.5兆ウォン。そのうちの0.7兆ウォンは公的な資金負担がなされている点が重要なポイントだと思っております。

高速道路等のインフラ整備を今後どのように進めていけばいいかという一例です。いろいろと考えていく必要があると思いますが、やはりこのような経済的投資であるインフラを整備する場合、ある程度の公的資金が必要になることを前提にしております。一部はサービス購入型として、公共に対して財政負担の繰延・平準化効果を与え、国が割賦として支払ったものによって、民間資金を返済していく、リスクが比較的少ないタイプのもの。残りの部分は、高速料金のような料金収入に依拠した独立採算型として事業化を図り、公的な財政負担を無くす一方、リスクはあるけれども、自動車の交通量が増えれば相応のアップサイドもあるといったタイプのもの。要するに、サービス購入型と独立採算型といったものを組み合わせてやっていくような手法でインフラ整備を進めていけば、民間資金を

もっと呼び込むことが出来るのではないかと考えています。ちなみに、リスクを取ってでも、高いリターンを追及する投資家は、独立採算型の部分に資金を出せばいいこととなります。

最後に、提言です。まずは大規模かつ代表的な案件を検討の俎上に上げて、その上で、いろいろな立場の方に集まっていただいて実際に議論して、課題を洗い出していく必要があります。頭の中だけで考えるというよりも、何か具体的な案件に基づいて、検討していった方がいいのではないかと思います。

主に金融機関の役目かもしれませんが、今までは、どちらかという銀行は融資一本でやってきました。これからは、もう少しファイナンスの選択肢を広げていくというのは我々の果たすべき役割とっております。それから、PFI・PPP手法というのを地方にどんどん進めていくということをやっていく必要があると感じております。

以上が私からの話です。ありがとうございました。

○渡委員長 ありがとうございました。

それでは最後に、野村證券のアセット・ファイナンス・ストラテジー室のプロジェクト・ファイナンス担当ヘッドの園山様にお越しいただいておりますので、御説明をお願い致します。

○野村證券 野村證券の園山でございます。私の方からは、お手元の資料「インフラ整備への民間資金の活用について」ということですが、国内の投資家にとって、インフラというものが投資の対象になってくれたらいいなという思いのもとに、要は、エクイティーの投資対象となり得るかという観点からお話をさせていただけたらと思っております。

私自身はインフラというものにかかれこれ90年代から関わっておりますが、証券会社におりますので、銀行の方が関わるようなプロジェクトにローンを出すというアングルではない形で関わってきております。90年代の初めは、香港をベースに、アジアのインフラの整備というところに関わっておりまして、当時のテーマは、ローンではなくてボンドにしよう。プロジェクト・ボンドというもので資金調達ができないかというものでした。その次に、99年に日本に戻ってきてまして、PFIの初期のころから関わっておりまして、当時、我が国にはプロジェクト・ファイナンスというコンセプトが根づいておりませんでしたので、ファイナンシャル・アドバイザーという立場で、これはPFIの事業者の方々のプロジェクト・ファイナンスによる資金調達のお手伝いをしていました。それで、2年ほど前にアジアの経済が戻ってきているところを見据えまして、再度アジアに戻りまして、メザニンというシニアデッドよりも下のところ、少しリスクの高いところのファイナンスをアレンジメントしております。

今般、このような機会をいただいているわけですが、メザニンの下のエクイティー、つまり出資のところですが、こういったところが投資の対象になり得るのかなど、そういったような考え方で最近はやっております。

お手元の資料をめくっていただきまして、「本日お話ししたいこと」ということで1ペー

ジ目に簡単にまとめております。世界におけるPPPを活用したインフラ整備の規模というところで、少し世界に目を向けまして、PPPの規模をのべています。次に、我が国のPFIを少し振り返りまして、特にファイナンスの特徴的なところを述べさせていただきます。インフラの投資の流れとしては、年金等々、要は長い運用をしなければいけない投資家にとって、運用対象として望ましいものとしてインフラが捉えられています。投資家の需要に応ずるような形で、インフラファンド等の投資の手段というものが整えられてきているので、その点について触れてみたいと思います。そして、潜在的なリスクマネーの提供者として、先ほど申し上げました国内の投資家、国内の金融資産というものがこの分野に入ってくるべきだろうと思っておりますし、入ってこられるような枠組みをつくるべきではないかということに掘り下げていこうと思っております。

ページを繰っていただきまして2ページですが、「アジアにおけるインフラ整備需要とPPPの活用」とまとめております。こちらは、左のグラフで、東アジア及び南アジア地域を合わせたPPPによるインフラ整備の水準を示していて、少し古いのですが、2007年時点で年間5兆円程度ありました。右のグラフは緑の箱を積み上げたような具合ですが、こちらはADBの試算でございまして、アジアの経済成長に応じてインフラ整備というのは必要ですねと。こちらは11年の間に8兆ドル程度見込まれています。PFIによる整備というのは、この内数になろうかと思えます。単純に8兆ドルを11年で割りますと、円で言いますと、今、90円だとしますと65兆円ほどあります。これの例えば10%程度を民間資金調達に振り向けられるということになると、PPPでこれぐらいでしょうねと。PFIやPPPの先進国であります欧米の事例をいろいろ見ますと、公共事業関係費の10%ぐらいがPPPになっていると聞きますので大体合っているのかなというところがございます。

3ページを見ていただきまして、我が国のPFIを少し振り返ってまとめております。3ページは、PFIといえますと必ずこういう絵が出てきまして、事業権契約があって、PFI事業者がいて、資金調達をしてというような具合ですが、我が国のPFIは10年ほど歴史がございますけれども、いわゆる公共事業という分野に契約の概念というものが事業契約という形できちんと盛り込まれ、プロジェクト・ファイナンスというコンセプトが持ち込まれて、プロジェクト・ファイナンスによる資金調達が行われた。これはかなり大きい変革であったと思っております。

そのファイナンスの典型的・標準的なものとして、4ページを御覧いただきますと、これもいつもの絵で箱が3つ、4つ書いてあるのですが、我が国のPFIの大半を占めるものは、サービス購入型が7割強と言われていて、リスクは非常に限定的という具合になっておりまして、建設費の大半がシニアローンで調達されているのが一般的かなと思います。

この大半というのはどれぐらいかといえますと、95%ぐらい、下手をすると99%、ほとんどシニアローンというような形で資金調達がなされている。そうしますと、少しリスクを取って長期の投資をしたいと思うような投資家さんが入れるような状況ではなかったと

いうところかなと思います。

次のページを御覧いただきまして、便宜的に、今後このような方向に展開してもらいたいと思っている部分をPPPというふうに書いておるのですけれども、事業運営に重きを置くというのがPPPと。これは、施設を建設して運営することの全体をまとめてやりますよということです。事業運営を行うということは事業のリスクを負いながら公共のサービスを提供するものとして考えています。そうしますと、リスクを負う人たちは誰かというところとバランスシートの右側の資本を提供する人たちであって、彼らが事業をきちんとパッケージ化して進めていくということになります。こういう立場できちんと入っていただけるといいだろうとは思っております。ここの資本の入れ方ですけれども、本当に事業のリスクを取る事業投資家と、金融投資家というリターンを迫及する投資家があります。金融投資家は、インフラファンド等々を介してこういったものに参加するというのが世界的なトレンドだろうと思っております。

次ページを見ていただきまして、「年金等の長期資金が支えるインフラ投資の流れ」ということで、今申し上げましたインフラファンドのお話を少しまとめております。インフラファンドといいますのは、インフラというものを投資対象にするファンドという具合ですが、インフラファンドは、一番左の投資対象地域等々を見ていただきますと、ほとんどが先進国向けに投資が行われているというような状況です。ただ、これはアジアの経済発展等々を見れば、インフラが必要なのは当たり前だと思いますよねと。金融危機の後は新興国への展開が予想されますし、実際、その動きは起こっているというふうに我々は考えています。

このような世界的な流れの中で、日本の投資のお金というのはどれぐらい関わっているかということ、残念ながら、ほとんど関わっていない。真ん中のところで全体の中で3%というようになっております。日本の投資家さんのお話を聞いておりますと、こういう長期的な安定的な運用というのはとても求めてはいるのですけれども、今までのところ、実際、経験がほとんどないということです。こういった分野の経験をする機会を提供する。それをPPPというような形で進めることができると、いろいろな展開があるだろうと考えております。

こういった投資家さんというのは、世界の流れという意味で一番右の箱を積み上げているところを見ていただきますと、年金基金でありますとか、生命保険会社とか、長い運用をする人たちが主なプレーヤーになっている。これから日本で投資家が育っていくとすると、こういう人たちがたぶん動くのでしょうか、動いていただきたいというふうに考えています。

7ページを御覧いただきますと、そういう意味で、こういう潜在的なリスクマネーの提供者というのは一体誰なんだろうかとこのところ、国内の機関投資家は、先ほど1,400兆の個人ということもありましたけれども、まずは公的年金、企業年金という長期の運用をしなければいけない人たちが入ってくるというふうに考えております。実際、私ど

もの方でいろいろ投資家さん向けのセミナーとか、あるいはアンケートでありますとか、個別の年金の方々にはヒアリング等々を行いますと、国内の投資家の方々のインフラへの関心の高さはかなり高い。かなりの反応があるのですけれども、片一方で、今まで機会がなかったのでできていませんというようなお話を頂くのが現状です。

こういったところを踏まえまして、こういう投資家のお金をこの分野に振り向けてもらうために何が必要かというところを次の8ページでまとめております。「必要な検討項目」ということですが、1つ目は、我が国の投資家にとっては、インフラというのは、投資はしたいけれども、投資の対象に今までになっていない。経験がないというところだろうと思います。ですが、ポテンシャルは大きい。ですから、こういう投資家さんが参加しやすいようなフレームワークをつくることで、活発な後押しが行われて経済成長につながるのじゃないというふうに考えております。

5点ほど書かせていただいておりますが、一番上のところで、更新を必要とする既存のインフラをPPP事業の対象とするというふうに書いております。平たく言いますと、投資家さんが投資をするに当たって、これから入札です、つくるのに3年です。3年後、うまくできたら4年目からお金が入ってきます、キャッシュフローが起きますと。これに今投資をしてくてという具合ですと、中々厳しい。それはもちろんあっていいのですけれども、そうではない、今既に動いているようなプロジェクトというものも更新需要を満たすというようなやり方で対象にしていくと、投資家さんがまずもって入りやすい。明日から運用の成果が見えますねと。これが1点申し上げたいところでございます。

2番目ですが、我々証券会社は投資家さんはお客さんですけれども、投資家さんのお金を、1つ投資をして20年、30年、そのまま張りつけておきなさいというのは、投資が硬直的になってあまりよくない。お金は動かしてもらった方がいいわけです。そうしますと、投資が循環するように、PPP事業における投資をイグジットすることができるというようなメカニズムというのは入れ込んでおいた方がいいだろうと思っております。

3番目で、インフラファンドというふうに申し上げておりますけれども、今までインフラファンドがPFI事業に参加しているケースはもちろんないと思いますが、ファンドを事業主体の一部、投資主体としてPFI事業に参加できるような枠組みになるといいのではないかと考えております。

4番目は、長期的に安定的な投資対象への選好はありますが、ローリスク・ローリターンでいいですというふうに言い切る人はあまり多くはないので、ある程度のアップサイド、ある程度収益性を見込めるもの、そのようなメカニズムが組み込まれることが望ましい。

いろいろ議論としてはあるのですけれども、具体的にプロジェクトというものを目の前に置いて、こういったものだったらどうなりますというような具体的な話を進めていかなければ、これまで経験のない投資家さんとしては、なかなか入りづらいようなところがあるかと思しますので、国及び地方、こういったところでモデルプロジェクト等をつくって具体的に進めることができると弾みがつくだろうと考えております。



最後の「まとめ」というところで幾つか書かせていただいております。こちらの方は、今まで申し上げたことを羅列しておるようなところでございますが、我々は海外のインフラもいろいろ手がけておりまして、海外の投資家から見た日本のインフラというものも、また1つ、我々が思っている以上に熱い視線で見ているようなところがあります。よくよく聞いてみると、なるほどというところがあるのですけれども、日本の公共事業というのは、先進諸国の中で最後に残っている巨大なビジネスフロンティアだと。ほかの先進国は、みんな民営化やら何やらで、もう公共事業というのは商売のネタになってしまっている。日本の公共事業というのは最後に残されているものなので、とても関心が高い。だからといって民営化して何でもやりましょうとか、そういう話には単純にはならないのですけれども、ふと足元を見てみると、我が国のインフラというのはものすごいビジネスチャンスなんだろうというふうに考えておるところです。

それで、先ほど来申し上げております、日本の投資家にとって、インフラというのは今まで投資対象でないというところをうまく使って、インフラ投資の経験を国内のPPPで体験してもらおう。そうすると、インフラ事業者と投資家が育ちます。この人たちは、自分の経験を持ってアジアの経済成長のベースになるようなインフラ整備のところに出て行くこともできる。そうすると、事業もお金も国を超えて回り始めますし、もちろん中央・地方ということで国内でも資金が回り始める。このように経済が動いて、お金が回り始めるとたぶんいいことが起こるだろうというような思いで日々取り組んでおるのですが、なんとかPPPが投資の対象となるような枠組みが今後整えられたらと考えております。

以上でございます。

○渡委員長 お三方の大変貴重なご意見、ありがとうございました。

それでは、これから1時間弱ではありますが、ただいまの御説明を踏まえまして議論に移りたいと思います。御意見、御質問がある方は、どうぞよろしくお願い致します。

○津村大臣政務官 5時前に失礼してしまうこともあって、幾つか質問させていただきます。

1つは、民主党のマニフェストの1つ下のランクと言ったらいけないのですけれども、政策INDEXというのがありまして、そういうものに将来のPFIについて数値目標をつくって、しっかりとゴールの姿を見せた上で取り組んでいこうというようなことを以前書いていたことがございます。この種のものが数値目標になじむのかどうかということもまず1つお聞きしたい点と、それは、やはり国民の皆さんに、国民の共有財産である公共投資なり、そういったものを民間の皆さんとリスクもファイナンスもシェアしていくということを説明するときに、将来どういう姿を描いているんだということを示すということもあるでしょうし、これから新成長戦略をしっかりと描き切っていく中で、事後的に検証可能な、言いつ放しに終わらないものにしていこうというコンセプトがあるものですから、ある種自分たちを縛る意味も含めて数値目標をつくらうという側面もあるわけですが、そうは言っても、PFIにおける数値目標というのは、例えば公共事業の何%、さっき10%という海外の話もありましたが、どういうイメージを持てば官民挙げてPFIに取

り組んでいくシンボリックな目標設定ができるのかということが1つ目の御質問です。

それからもう1つは、先ほどみずほコーポレートさんから具体的な代表的な案件を一つの突破口にして、ノウハウの共有等も含めてというお話があったと思いますし、最後に野村證券さんからも、趣旨は同じかどうかわかりませんが、更新を必要とする既存のインフラ等、いろいろとフロンティアが広がっているというお話もあったのですが、特に大きな案件でいうと、例えば第二東名・名神みたいな話なのか、実際に個別具体的なファイジビリティは別として、イメージで言うと、さっき韓国の高速道路の話がありましたけれども、例えばどういうものを描けるのかという話。そののちょっと脇にそれたことで一個、済みません、私の地元案件で恐縮ですけども、今、宇野～高松の本四フェリーがどうなるんだということで大変ホットでして、瀬戸大橋を無料化するとフェリーは苦しいという中で、2社体制を1社にするか、廃止するか、公設民営化にするかなどという話をしているのですけれども、鉄道でPFIということがあるとすれば、これは私の地元だけじゃなくて、全国にもそういう種類の話は、これから高速道路体系が変わるといろいろなケースが鉄道においても出てくるでしょうし、離島航路などにも出てくるのかなという中で、ちょっと頭の整理がしやすいかなという理由でケーススタディさせてくださいということです。

では、その2つをまずお聞きさせてください。

○渡委員長 それでは、PFIにおいて数値目標の設定が可能かどうかという御質問に対して、経団連より、ご回答願います。

○経団連 民主党さんのを選挙前に見せていただいて、数値目標が載っていました。数値目標はあるにこしたことはないと思うのですけれども、逆に、数値目標をつくることによって、無理にPFI事業にいくようなことではないのではないかと思います。今、どの部分をPFI事業に乗せるかということの方が最初に議論されるべきで、そのフィールドをまず固めて、その後、数値目標にどう落とし込むかということが次のステップだと思うので、まず数値目標ありきではなくて、どのフィールドのどういう事業をPFI事業にやるかが事業仕分け等を通じて具体的にになって初めて、その中で数値目標が出てくるのではないかと考えます。ステップはそういうことじゃないかと思います。

○渡委員長 それでは、今道委員、どうぞ。

○みずほコーポレート銀行 数値目標については、イギリスでは、全ての公共事業をPFIでやるかやらないかを検討した上で公共事業を行ったという歴史があって、それはPFIの普及には非常に役立った。要するに、公共事業をやるときに、須らくPFIの可能性を検討した。ただ、その後、イギリスも、それは少々やり過ぎであり、また手続きが煩雑であるとの意見もあってか、現在はやり方を改めたと聞いております。私もどちらかというと、数値目標先にありきではなく、先ほどのお二方からのご説明にもある様に、まずはPPP・PFIの方向感を定めた上で、公共から、ある程度の事業規模で、かつ従来の殻を破った事業をPFI事業として提示して頂くことだと思っております。その上で、当該事業に対して、

どんな民間の創意工夫が期待できるのかを考え、P F Iの数値目標が必要であれば考えるということだと思えます。

○野村証券 数値目標については、たぶん今の状況でざっくり何%というのは乱暴過ぎますし、時期尚早だろうと思えます。たぶん、もう少しよく調べてみる必要があって、例えば道路であればどれぐらいいけそうだとか、鉄道であれば、鉄道もいろいろありますが、地方が主体になっているような地下鉄とか、そういったものであったり、整備新幹線もいろいろありますけれども、こういう分野であればこれぐらいいけそうだとこのところをよく調べてからだろうと思えます。そうは言っても、イギリスから始まっておりますP F I、P P Pについて言いますと、それは歴史がございますので、調べる際に、諸外国は大体これぐらいの割合で振り替えられていますよねと。それも、こういうセクターについてこれぐらいは振り替えられているので、それを見れば、こういう目標はセットできるのではなかろうかというようなところが進み方かなとは思いますが。

○渡委員長 もう1つのP F Iのモデルプロジェクトのイメージに関しましては、いかがでしょうか。これは、今道委員の方からご回答願います。

○みずほコーポレート銀行 資料にも記載しましたが、道路、鉄道、空港、公有地の有効活用辺りが、重点分野であると思っています。先ほどの韓国の事例もそうですが、やはり事業として非常に魅力的なものを事業対象とすることが重要です。P F I、P P Pという観点から言えば、高速道路、都市部の交通網、羽田・成田等の主要空港、都市部の一等地の公有地といったところが対象となってくるかと思えます。具体的には、今いろいろと新聞などで報道されている分野は非常に有効な事例ではないかと思えます。

○渡委員長 では、野村証券の園山さん、ご回答願います。

○野村証券 具体的にといいますと、なかなかこういう場で申し上げるのは勇気の要るところなんですけれども、私の紙の中で、更新を必要とする云々とか、ここは何を申し上げたかといいますと、今現在、我々の言葉でキャッシュフローというものを生んでいる案件、ちゃんと料金収入があるようなプロジェクトであればまずは対象になり得ます。それで、港湾でありますとか、鉄道でありますとか、空港でありますとか、そういった対象について言いますと、例えば地方にあるような地下鉄とかですと 皆さんは乗るのにちゃんと料金を払っていますね。あとは、地方の空港などですと、ターミナルビルそのものは黒字ですが、滑走路の整備まで入れると赤ですねみたいな話が多かったりしますので、そのキャッシュフローを生んでいるようなものが事例として考えられ得ると思えます。

考えられ得るというふうに少し逃げますのは、大体そういったものの議論を始めますと、今までつくるのにこれだけお金がかかっているのに、これだけ債務を背負ってしまっています、これも全てなくなりますよねという話に大体なります。これは国の枠組みなり何なりを作るでもいいですし、地方として国にお願いをするでもいいんですけれども、そこら辺の下支えはしていただいた上で、今日から将来にわたって入ってくるキャッシュフローというものをベースにプロジェクトを新たに考えましよう。過去背負っているものの整

理とのセットで考えていきますと、今日、キャッシュフローが入っているもの、今日、運賃が入っているもの、今日、利用料が払われているものは対象になり得るだろうと思いません。私が地方というふうに申し上げているのは、そうは言っても、国が明日破綻するというのはなかなか想像しづらくて、一方、地方の自治体さんの中で自らやっておられるいろいろな公益事業、こういったところは相当厳しいケースもあると聞きます。地方自治体さんの財政も厳しいという中では、そういったところとの連携をよくとった上で、モデルプロジェクトをつくって、先ほど申し上げたようなサポートをする部分と将来のキャッシュフローという明るい部分を組み合わせる、このようなところから入るといいのかなというふうに考えております。

○渡委員長 津村政務官、高松のフェリーの件は如何ですか。

○津村大臣政務官 フェリーのことも気になるのですが、その前に、たぶん1点目の私の質問の仕方が下手だったと思うのですが、我々は政務三役、皆さんは専門家の方ということで、私、ここは本当にちゃんと話したいところなのですが、PFI推進というものに国民的な合意形成が既にできているのであれば、その次の具体的なボトルネックを1つずつつぶしていきましようという話にスッと入っていただけるのですが、幸か不幸か、残念ながら、PFIの幾つかの失敗事例も含めて、必ずしも国民的に、さあ、今すぐみんなで頑張ろうという状況になかなかないんじゃないでしょうかというのが私の問題提起です。だからこそ、数値目標というのは、ある種極めてわかりやすい例で言っているだけなのですが、しかし、やはり国民の皆さんに、そうか、PFIというものを進めていけば、例えば日本の赤字はこれだけ減るのかとか、あるいは、こんな便利なものができるんだとか、物でもいいですよ、こういうものができますでもいいですけど、火星に人が行きますとか、月に行きますでも何でもいいんですけれども、多少未来像を提示しないと、非常にテクニカルな議論に終始してしまっていて、そこに私たちが幾ら乗っても、この議論を外に持って行って活かしていけないと思うんです。ここの議論としてはきれいに完結したとしても。これは委員の皆さんにもぜひ問題意識を共有していただきたいのですが、なるほど、これだったらPFI推進にみんなでいかなければということ、ぜひPFIを一番御存じの皆さんからゴール設定を、数値じゃなくてもいいのですが、ヒントをいただきたい。外で私たちがプレゼンするときに、こんなにPFIってすばらしいというのはどうやって言えばいいんですかと。もちろん、公共インフラが少しでも安くとかいうようなロジックはわかっているのですが、もう少しビジブルなものが欲しい、そういう問題提起だったんです。

○渡委員長 今道委員、その点はいかがですか。

○みずほコーポレート銀行 失敗事例というのは確かにありますが、極めてレアな事例です。それぞれ失敗した原因は、どれもが特殊な要因に基づくものです。したがって、失敗事例があったことだけを以って、PFIは全部だめだと言うのはあまりに極論です。再三申し上げておりますが、例えば羽田空港の再国際化に関しては、相当な国民的なコンセン

サスが得られているのではないかと考えています。そういう中で、今般、羽田空港国際線旅客ターミナルPFI事業に深く関与させて頂いた経験から、あれだけの施設が財政負担なしに整備が可能であることを改めて実感しているところです。公共性という観点から、いろいろなご意見があることは承知しておりますが、やはり羽田空港の国際線旅客ターミナルのような国民の利用頻度が非常に高く、また大規模な基幹インフラを事業対象として取り上げるべきだと思います。これだけ財政状況が厳しいのにも関わらず、消費税も上げて欲しくないという世論も根強いものがあります。このような環境下だからこそ、民間からの資金によって、基幹インフラが整備できるということをもっと、もっとアピールしていけば、PFI・PPP推進に対する国民のコンセンサスを醸成していくことは十分に可能ではないかと感じております。

○渡委員長 経団連の根本さん、どうぞ。

○経団連 政務官のお話のところは、今、みずほさんがおっしゃったとおりでございます。今、羽田の例が出ましたけれども、都心部の高速道路等々の例も先ほど来出ておりますとおり、そういうものを開放するかどうかのところをまず御議論いただいて、恐らくプラスαの効果が出るような、要は、キャッシュフローが生まれるような形にさせていただけるかどうか。そこがPPP、あるいはPFIが成功するかどうかの鍵になってまいります。いかような事業であっても、ベースのかなりのところを公共の方でみていただければ、ある程度のリターンが生まれるような制度設計ができる。そういうものは、恐らくありとあらゆる事業、これは行政事務も含めてですけれども、そういうところに適用できるというふうに私どもの検討の中では議論をさせていただいておるところでございます。

○渡委員長 長安政務官、どうぞ。

○長安大臣政務官 そもそも論の議論をさせていただきたいというか、私も不勉強なものでちょっとお伺いしたいのですけれども、PFIと公共事業、公共サービスでもいいですけども、この違いというのは、単純に言いますと、例えば車を買うのか、リースで借りるのかというのと、これはお金の出方としてはそういう切り分けになるのかなど。国が一旦にお金を出す。それを民間の資金を活用した形でやるということを考えてときに、長期的な視点に立てば、国が一旦にお金を出したときのほうが、国債の金利で済むわけですから採算が一番安くつくはずですよ。だから、目先で見れば財政の改善になっているようには見えるけれども、長期的な視点に立つたら、単なる購入の場合、PFIの方が実は国にとってはお金がかかっているんじゃないですか。

つまりどういうことかと申しますと、投資家が投資をするということは、当然、リターンがあるから投資されているわけで、そのリターンは、逆に言うとプラスの国の出費になっているんじゃないか、あるいは収入の減少になっているんじゃないかというのがまず第1点。

さはさりながら、目先のお金の出費が減ることだけではなくて、サービスのものであれば、民の経営ノウハウというものが投入されることによって、公共としてやるより

も収入が大幅に上がるとか、あるいは経営効率が上がるという視点があるから効果があるという議論なのか、その辺が私、皆さん専門家の方の御意見をお伺いしたいと思うのですが。

○渡委員長 他にいかがですか。

○経団連 長安政務官のお話は、今、箱モノPFIと言われるものは、政務官の御指摘のように見えるわけですね。ただ割賦払いに変えているだけじゃないか、それだったら国債なり地方債を発行した方が利率が低くて、民間のプロファイなどで利率が高い金を調達したらむだであろうと見えるのは事実ですけれども、ただ、やはり公共のサービスをいろいろな企業グループが提案をするわけですね。その中には、やはり民間の知恵やノウハウや技術が反映されて、バリュー・フォー・マネーが必ず出ますよという形で事業が成り立っているということで、今までの公共の単純な発注とは、効率とか、サービスの良さとか、いろいろなことを比較すると、いいだろうと我々は考えて事業をやっているわけですけれども、第三者的に見ると、そういう見方をされるのが現実にはあるというのは事実として捉えなければいけない。

それで、それだけじゃいけないので、より運営型に変えていかないと、PFIのメリットが実現できないんじゃないですかというのがずっと10年間言われ続けたわけですけれども、日本は日本型PFIという形で箱モノからなかなか出てきていないというのが現実です。それで、今回の提案でも、PFI事業の事業領域を広げて、できる限り運営型を広げて、その中で従来以上に民間の知恵やノウハウや資金を使ってやっていこうというのが提言となっているので、この委員会でもたぶんそういう御議論が中心になって展開されるのではないかと期待されているわけです。

○渡委員長 これはPFIの根本的な問題でございますので、ほかの各委員、専門委員の方もどうぞ。いかがですか。

○A委員 先ほどの津村政務官の御発言で、特に国民的合意を引き出すためにどうしたらいいかという宿題は重く受けとめたいと思うのですが、その前の御発言で私、ちょっと気になることがあるのであえて申し上げたいのですが、前の政権のときも、PFIができ上がった際に、これを進めるために何か大きなプロジェクトにしてすればいいだろうということで、例えば、すぐ隣の文部科学省のPFIが行われたわけですけれども、私、たまたまその審査させていただいたので立上げの式につき合いましたけれども、こんな大きなものを初めにやるべきではなかったという気がいたします。先ほど大変貴重な御発言で、経団連の方から、むしろPLをつくるべきだということだったので、あのプロジェクトに参加した方はそれぞれベストを尽くされましたが、やはりあんな大きなものを先にやるのではなくて、最初に小さいプロジェクトで実験して、そこで多くのことを学んで制度設計をして、それであれをやればもっと大きな効果があったと思うんです。

ですから、つい政治家の方は大きな目標を設けられるのですが、やはりここはPLをつくっていくべきですし、特に今日の3人の方々のお話の中に、はっきりおっしゃい

ませんでしたけれども、PFIを回していくための人材が決定的にない。その人たちが、むしろ学校じゃなくて、実際のいいプロジェクトを体験しながら、投資家も、あるいは発注者を支援する人材も含めて構築していくことが必要ですので、もし設けようとする、途中でそういう目標をつくって、例えばこういう人材とか、こういうような機会を設けて、そして次のステップでは事業を大きくしていくというような2段階ぐらいにした方が、より地に足がついた形で普及していくと思いますし、それが国民的合意といえましょうか、風を吹かせるための大事な点じゃないかというふうにあえて申し上げます。済みません、意見を申しまして。

○渡委員長 ありがとうございます。B委員、どうぞ。

○B委員 官の国の方から見ると、公共でやることがすごく重要だと思うんです。それを民の方から見ると、リターンという言葉に言い換えられていましたけれども、公共性というのは何で測るかということで、やはりコストとベネフィットだと思うんです。箱モノの場合は、そのサイクルは非常に短いので、ベネフィットが十分に出自しているかどうかということ把握できない。そこに効果があるかどうかわからない。だけど、運用していくと長期間にわたりますから、そこでいろいろな民間のノウハウを使いながら、ベネフィットがどのくらい出るのかということ測っていく必要がある。だから、官の方が、民間のマーケットの方をよく見て、今まで官の方があまり測っていなかったコストとベネフィットということにももう少しセンシティブになる必要があるんじゃないかということだと思うんです。だから、ベネフィットが大きければ、それだけ民間のノウハウを出していただいて、コストを下げていただいた上で、一定の国民の便益というものを提供していただくということで、その差額がリターンということだと思うんです。

ですから、いろいろな環境分析があって、この高速道路だったら、この何とかだったらというのでいろいろな要因があると思うんです。ですから、環境分析を入れた中で、官の方でも、国民が将来的に得る、このコストで得る。今、コストと申し上げたのは、予定価格という言葉にもなるかもしれないのですけれども、コストを測った上で、ベネフィットの測定についてももう少しいろいろ精査していただく必要があるだろうというふうに思います。予定価格についても、非常にマーケットサイドで決定されがちなところもあるし、官の方で予定価格を設定したとしても、その積算の方法というのがまだそれほど成熟していない状況にあると思うんです。ですから、マーケットでこのぐらいでサプライできるところが、実は官の方があまりマーケットを知らないために、価格設定ができないという大きな問題もあると思うんです。民の方は、できるだけコストを下げて、先ほどインセンティブという話がありましたけれども、インセンティブをどう設定していくかということがすごく重要で、そのインセンティブ部分の設定や予定価格のコストの積み上げがうまくできないというのが、今いろいろなところで起こっていることだと思うんです。ですから、長期的な経済予測ですとか、あるいは利用の可能性、サービス・ポテンシャルというようなものを深くいろいろな情報を集めて、官の方でももう少し民の方に寄っていくといいます

か、そこでいろいろなコミュニケーションがあって、サービス水準も決定されていくと思うのですけれども、そういう非常に両者の歩み寄りが必要じゃないかというふうに思っております。

○渡委員長 ありがとうございます。C委員、どうぞ。

○C委員 質問でよろしいですね。今回のキーワードは民間提案だと思っていまして、プロジェクトを出すにしても、官の側が出したくなければ出さなくてもいいということだと出ないわけですし、それを是正するのが数値目標だったりするんだらうと思うので、それはそれで意味があると思うのですけれども、現在のPFI法でも民間の発意というのは規定をされているわけですが、実質的に機能していないということについて、どなたでも結構ですけれども、どういう理由で機能していなくて、どのように変えれば民間さんが喜んで御提案をしていただけるののだろうかということについては、何か御意見はありませんでしょうか。

○渡委員長 この質問に対してはいかがですか。経団連、どうぞ。

○経団連 例えばODAの事例で言うと、以前はODAというのは、日本企業が現地に行って現地ニーズをつかんで、それを持って帰って提案して、そこにお金がついて、大体その仕事は発案者が取れるというメカニズムがあったのですけれども、最近では、最終的にお金は向こうにつけば入札にしますよということで、汗をかいても実が採れない。同じように、PFIも今の状況で発議しても、最終的にはPFIは事業提案コンペになるというと、せっかくそういうものを発掘しても自分の仕事にならないということでは、やはりインセンティブがないと思うんです。ですから、本当にそういうことをやるのであれば、PPPの上流段階で、提案入札というか、提案して、それがすばらしくいいという評価を得れば、そこと一緒に官がPPPで事業をつくっていくという仕組み、メカニズムができなければ、民間はなかなか発議してこないんじゃないかと思いますが。

○D委員 日本のPFIは、多段階選抜・競争的対話方式を採用していないため、官と民が入札前の段階で事業の詳細を話し合うことは、法律上制約がありません。一方、イギリスなどにおいては、入札前の段階で積極的に官民の会話がなされ、より良い事業提案に結びついています。さらに、会計法や地方自治法等により、入札価格が1円でも予定価格を上回れば、幾ら良い事業提案でも無駄となってしまいます。ですから、幾らPFIの数値目標を出したとしても、そうした制度の欠陥を思い切って改革しないと、意味のないものとなってしまいます。この委員会の目的は、新たな制度を設計しようということですが、津村政務官がおっしゃるように、制度構築と数値目標というのはワンパッケージであるかもしれません。

○渡委員長 ほかにご意見ありますでしょうか。E委員、どうぞ。

○E委員 ちょっと話が戻るのですけれども、先ほど政務官がおっしゃった国民的コンセンサスできていないとお話、私は、本当にそのとおりだと思っているのです。地方の現場におりまして、市民の間でPFIは優れたものだというコンセンサスは全くできて



いなくて、幾らPFIをやれやれと言っても、やはり地方の現場職員の中からPFIをやるという気運は起こってこないと思います。これは前回は申し上げたのですが、市民が、民間のノウハウやイノベーションが入ったことによって、こんなにサービス提供のあり方が変わった、あるいは利便性がとてもよくなった、などといった実感を持つことができ初めて、民と官の協働というものの意義が理解されていく。それによって普及していくものだと考えているんです。

いくら、7号館をPFIでやって3割安くなりましたとはいっても、そもそも庁舎をつくること自体がナンセンスという話になってしまい、3割安くなったということだけでは、PFI、PPPに対する国民の理解というものは深まらないのではないかと思います。従って、これをブレイクスルーするためにどういう案件をつくって国民に見せていくか。なぜ民間が入ることによって優れたサービスが提供されるのか、自分たちにとってどんなメリットがあるのかということが具体的にわかるようなモデルプロジェクトをつくるべきだということを前回申し上げました。

その後、PFI推進室の方からは、モデルプロジェクトを選定するということはなかなか難しいとお話も頂きました。なぜならば、案件は各省庁が出すべきものであって、あるいは地方自治体から出るものであって、内閣府が「これをモデルプロジェクトとしてやれ」と言うのはなかなかできないとのことでした。しかしながら、待っているだけでは進みません。地方自治体は、先ほど申し上げたように、市民にPFIの良さが理解されない限りは、難しいモデルプロジェクトを上げてくるということはないと思いますし、同様に、各省庁に任せていたのでは本当に意味のあるモデルプロジェクトというものは出てこないというふうに思います。やはり内閣府のこの推進委員会の中で、目指すべきモデルプロジェクトとは一体どういうものなのかを議論し抽出していくべきだと思っています。

それで、前回も申し上げましたけれども、分野は2つあるでしょう。1つはインフラ、もう1つは地方の活性化。モデルとなりうる具体案件というものをを出してみても、それを実現するには、法体系が障害になっているのか、あるいはファイナンスが支障になりうるのか、具体的なことを考え洗い出しながらあるべきプロジェクトというものをつくり上げていく。こういう個別具体の議論をしていかないと、現在の制約条件の中でできる範囲のプロジェクトしか構築できません。これでは国民にとって、本当にPFIでやってよかったと腑に落ちるものにはなっていないのではないかと考えます。ぜひモデルプロジェクトをつくっていただきたいと思っています。

○渡委員長 F委員、どうぞ。

○F専門委員 今回の発言と重複するのですが、PFI法というのは、約10年ほど前に、その当時の経済対策の一環で議員立法でできたというふうに聞いております。そのときに、Eさんなども仕掛け人の一人じゃなかったかなと思いますが、いずれにしても、そのときの眼目は、一時金がなくても割賦で施設整備を進められる、そういう側面というのは非常にあったと思います。今、10年たってPFIの現況を見ますと、具体案件になった

のが約 360 件ぐらいで、そのうちの大半が先ほど来から御議論があるサービス購入型、あるいは、別の言い方をすると B T O 型、あるいは箱モノ型、割賦型、こういったものです。そうしますと、そういうものを重ねても、先ほど政務官からお話があったように、単純に一時払いの部分を割賦払いにただけじゃないかと。割賦払いの金額がたくさん積み上がっているのが、これが数値目標として宣伝できるのか。実はそういう御批判もあろうと思います。

それで、別にいろいろな数字が使える部分がありまして、例えば総事業費の金額であるとか、工事費換算額であるとか、あるいは、今申し上げました案件の件数であるとか。ただ、これは、そもそもそれらの数字に何らかの政策的な成果がなければ、積み重ねてもあまり意味がない話。1 つあるのは、V F M といまして、民営化したことによって、官でやったことと比べてどれだけ効率が上がったか、あるいは削減効果があったかということですが、これも比較が非常に難しく、とにかく安くできれば V F M が上がったんじゃないかと、とにかくそういうふうになりがちです。そうすると、その数値だけを目標に置きますと、非常に内容が伴わない安かろう悪かろうになりかねない。そういったリスクがあるんじゃないかというふうに思っております。

先ほど C 先生から、なぜ民間発意がないかということ、それは今の現況では当たり前で、今の P F I というのは、官が何か箱をつくりたいところからスタートしています。例えば図書館をつくりたいところからスタートしていますから、せいぜいその図書館を民間がやったらどううまく設計できるか、あるいは維持管理できるかぐらいの話で、抜本的な民間の提案を入れて効果があがるという、そういうものではないと思います。今の施設整備型、あるいは箱モノ P F I というのも、V F M が上がる限りはメリットがあると思いますが、やはり何らかインパクトのある、政策的なものにつなげるという意味では非常に弱いんじゃないかと思います。

そうしますと、では今後どういう分野があるかということですが、一時金を割賦払いにしても、役所、要は官の御負担があるというのは変わりません。ですから、それが B T O 型の特色といいますか、宿命だと思うんです。だから、そうではなくて、B O T 型、あるいは独立採算型、あるいはコンセッション型の P F I を採用することにより、本来は官が自前で整備するものを、民間が整備して所有する。そうすると、公債・国債の負担はないですから、官にとってみるとオフバランスができるわけですよ。ですから、そういう分野が増えるのであれば、その数字目標は、イコール国・地方の財政の削減額に直結しますから、それは非常に意味のあることじゃないかというふうに思っています。

ただ、B O T 型というのは簡単ではなくて、官でやって採算が取れないものを、簡単に民でやって独立採算がとれるわけではない。ですから、100% オフバランスできるかというのは非常に議論があると思うのですが、何らか B O T 型の発想を入れて、一部でもオフバランスできるということがあれば、非常に訴える数値がつかれるのではないかというふうに思っています。先ほど今道専門委員から言われているような羽田の例も、まさに B O T

型のコンセッションなんですね。だから、そういうところまで踏み込まないと、なかなか画期的な政策効果というのは上がらないのではないかとこのように思っています。

○渡委員長 G 委員、どうぞ。

○G 専門委員 P F I はうまくいっている事例もたくさんあるのですけれども、マスコミがうまくいっているものは取り上げないで、非常に少ない例ですが、うまくいかないものを取り上げて書いているものですから、いい事例が表に出てこないという残念な面もあります。例えば、図書館の事例で地元で非常に評判がよかったり、あるいは小学校の事例で地元で非常に評判のいい事例というのはたくさんあります。住民の型に身近な案件でないとなかなかイメージがわからないと思うのですけれども、例えば複数の案件を1つにまとめて事例をやりましょうという例の1つとして、小学校の耐震化の案件などをかなりの数、10、20、30、40まとめて1つのプロジェクトに仕上げても P F I でやってみるといっても、住民の方の関心を集めるという意味では1つあるんじゃないかと思えます。

それからあとは、具体的に運営を含んだ案件としましては、例えば富山県のライトレールの案件などは、一度 P F I でやろうとしたのですけれども、いろいろな理由があって P F I にはなりませんでしたが、ライトレールの案件などは環境対応という面でも非常に注目を浴びている。欧州でももう一度考え直されている交通手段ですので、そういうものも住民の方の御理解を得ることができるプロジェクトかなと思います。

片や、そういう地方に目を向けた案件のほかに、逆に今度は大型案件として、羽田の P F I に匹敵するような 1,000 億円を超えるような案件、こういうものを発掘していかないと、投資家さんが投資するスケールとか、リターンに合うような案件というのはやはりつくり出せないと思うんです。もう 10 年やってまいりましたので、小さく産んで大きく育てると先ほど A 先生がおっしゃられましたけれども、私は、もう少し勇気を持って大きい案件にもチャレンジしていく。確かに羽田の案件は非常に大変でしたけれども、皆さんの努力でやり遂げられたわけですので、そういう大型の案件を例えば 3 つやる、4 つやる、そのぐらいの目標を、小さい案件をたくさん積み上げてこの金額になりましたというのではなくて、羽田クラスの大型案件を 2 ～ 3 件やってみるといことが P F I の新しい局面を切り開く上では必要かなというふうに考えます。

○渡委員長 ありがとうございます。それでは、H 委員、どうぞ。

○H 委員 先ほどの数値目標にも関わると思うのですけれども、例えば全体でどれだけ公的な事業をやるのかという枠があって、そのときに、どれだけ公的資金が調達できるのか。できない分は民間でという発想は一つあると思いますし、英国の場合も、道路などの場合、たしか 25% ぐらい 10 年計画の中で民間資金でなければだめだという話の中から、今の M2 5 等のプロジェクトが進められているのだというふうに私は理解しております。ですから、P F I の目標が何とかではなくて、本当に何をやらなければだめなのか、その中でどれだけ公的資金で調達できるのかというところから本来決めていくべきじゃないかというふうに思います。

それから、今の議論の中で、当座の資金調達が民間なのか公的なのかということと、最終的に誰が支払うのかという議論がちょっと錯綜しているのかなというふうに思います。ですから、今、有料事業でなければキャッシュフローがうまく回らないという話は確かにあると思うのですが、本来、受益者が特定化されているものは当然、有料部分があるべきだけれども、全部有料にするかどうかはまた別の話になってまいります。ですから、そこでどれだけいわゆる外部効果といいますか、直接使う人以外への効果があるのかというのを踏まえて、最終的に誰が支払うのかというルールのもとに、さっきみずほの今道専門委員が提案されていたような形の合併等という話が出てくると思います。ですから、その枠をどういうふうに考えていくのかということがまず重要だと思います。

それから、我々がここで議論すべきなのは、数値目標もあるかもわかりませんが、判定基準みたいなものがまだ明確でないところがあるのかなと思います。バリュー・フォー・マネーというのが1つの判定基準だという言い方がされてはいますけれども、その後ろには、必ず、やはり適切にリスクがうまく民間の方に移転され、民間の方がうまくそれをマネージしてくれるから、例えば建設コストの費用超過とか、建設期間の超過などがなくなっている。そういうことが事実としてあるわけですから、そこら辺をどういうふうに評価するのかというところから、適切なリスク移転というところを見る必要があります。また、ただ単に財政支出額が減るだけじゃなくて、その確実性がどれだけ高まるのかも重要です。費用超過が膨れるんじゃないというようなところもちゃんと見ていく必要があると思います。ですから、有料案件は非常に重要だと思うのですが、有料であるべき事業は何なのか、有料でなければダメなところはどこまでなのかということも、やはり事業によって検討していくことで、PFIのスキームをどういうふうに組むのかという形に関連してくるのだと思います。

○渡委員長 ありがとうございます。残念ながら、津村政務官におかれましては、国会の仕事がありますので、これにて退席されるそうです。最後に何か一言、お願い致します。

○津村大臣政務官 どうもありがとうございます。大変勉強になりました。また次回以降もよろしく申し上げます。

(津村大臣政務官退室)

○渡委員長 長安政務官、時間は大丈夫ですか。

○長安大臣政務官 はい。逆に質問してよろしいですか。まだちょっと頭の整理ができないんですけど、バリュー・フォー・マネーというものは、私の理解では、要は民間の経営ノウハウ、あるいは技術というものを使って得られたベネフィットというか、コストがダウンされたとか、そういうことになるということを考えると、PFIであれ、官がやる今の仕事であれ、基本は、よくB/Cということが言われるのですけれども、本来、極大化しないといけないのはB-Cなんですよね。割合ではなくて、B-Cで金額を大きく生み出す方が私は効果があるのではないかとあって、もちろん、そのかわりコストが倍かかっていたら意味がないので、コストがほとんど変わらないというレベルであれば、B-Cを

いかに極大化していくのかということと、あとは、利用料のかかるものに関しては、利用料をいかに下げるかということが、PFIをやるべきなのか、国がその事業を進めていくべきなのかという分岐点になるのかなという気がするのですけれども、そういう認識でよろしいですか。

○渡委員長 A委員、いかがですか。

○A委員 政務官の御質問に正面から答えられないのですけれども、ただ、その局面もあるでしょうけれども、もう1つ見なければならぬのは、先ほどGさんがおっしゃいました耐震補強の件ですが、数をまとめるということは広域自治体とはなりませんのでできないわけですし、また、箱モノだけですけれども、PFIという制度をうまく使うと、例えば移転補償とか、小学校を使えない間、どこか別の場所を用意しなさい、あるいは、そのためのロジスティックも全部やりなさいということを経営にやらせた場合というのは、格段に安くなると思います。今は、公共事業というのが、それぞれが非常にリジットに決まっておりますので、箱モノは箱モノ、またそれで学校が引っ越しするというのはまた別にやるということになりますと、耐震補強工事というのは、何しろ人がいなくなっていた方が、大ざっぱに言いますと半分ですけれども、現実には、一個一個耐震補強しても、幾らそこでPFIでやっても、居ながら工事しますと倍かかっている。ところが、今申し上げたように、民間の方に適切なパッケージと仕事の内容を委託すれば、飛躍的な経費削減になるという可能性を持っているわけですので。ですから、今のようなことで過去のPFIは可否が問われてきたのですけれども、もう1つは、パッケージをうまく組むと、間接費を含めて大幅なコストダウンができるという側面も含めて考えられるべきではないかというふうに考えます。

○長安大臣政務官 その理屈というのは、要はBは一定です、Cをできるだけ小さくした方がB-Cが大きくなりますからということですね。

○A委員 あと、Bというの、皆さん、工事期間中、不便がないようにということでBも増えているように思いますけれども。

○C委員 シンプルに表現すると費用対効果なので、やはりB/Cなんです。同じCを掛けるに当たって、どれだけのBが生み出されるかという投資効率の話なので、これは民間と全く同じ原理で、ですから、規模が大きくなったらB-Cは大きくなるかといけないという話なので、結果的にはB/Cでやっているのと同じなんです。

あと、料金については、Cを減らす方向で働くということなので、それもB/Cの中に入りますけれども、一般の公共事業で使われているB/Cと違って、PFIの中にはバリュー・フォー・マネーの計算という独自の考え方があって、B/Cに非常に近いのですけれども、同じ基準でいろいろな投資を見ることが出来ますので、それをうまく応用していけば、不必要なことをやらないで、必要なものに資源を配分していくことができるはずだということなので、それを、うまくできるはずのものをできるようにしていこうというのが今のものの考え方の流れだと思います。

○長安大臣政務官 要は、PFIをすることによって、PFIをどれだけ増やしていくかということは、逆に言うと、同じようなサービスを国がやる場合と、PFIがやる場合と明確に比較ができて、金額でこれだけコストが削減できましたねということが見えることと、利用料がこれだけ下がりましたねというところが見える比較がないと、国民の皆さん一人一人にとってみると、この建物はPFIをやったと聞くだけで、なかなかピンとこないのかなという気がするのですけれども。

○C委員 そうですね。それは個別にはできるんですよ。今もう発表してしまして、かなり正確というか、具体的な数字が出ているんですけど、恐らくそれが世の中全体として何兆円だというようなことが、PFIだけだったらある程度はわかるのですけれども、潜在的にどのぐらいのマーケットがあるとか、それから、PFI以外にも委託とか指定管理とか、どんなものがあるって、それを束ねて、PPP全体としてどのぐらいインパクトがあるんですかということがちょっと見えないので、それは数値目標として外生的に与えたほうがいいのか、それとも、H先生がおっしゃったように、本来やるべきことと財政のバランスの差額をPPPというふうに位置づけて、差引で考えていけばいいのかというようなことがまだちょっと議論されていないだろうと思いますので、そういう視点を持たないといけないというふうに思います。

○渡委員長 I委員、どうぞ。

○I委員 今日のお話にも小規模なもののグルーピング化が出ていたと思います。それで、前回のこの会議でもグルーピング化については賛否両論が確かあったと記憶しているのですが、前回の議論の延長でいくと、グルーピング化するのがいい場合と、あまり好ましくない場合とがありますが、グルーピング化を図る場合には、地方公共団体の場合、1つの地方公共団体ではグルーピング化の意味がないわけですから、そうすると、私の専門にしているような法制度の方から考えると、そういうことを可能にするような仕組みはということが考えられるかというのは、この委員会でも検討していく課題なのかなというふうに感じました。

○渡委員長 ありがとうございます。F委員、どうぞ。

○F専門委員 手短かに。先ほどお話があったVFMですが、PFIの法律を見ていただくとわかるのですが、概念が2つあって、多少ごっちゃになっています。1つは、同一の公共サービスをより安い価格で。それからもう1つが、同一価格で、より良質な公共サービスで。PFIも、民間にいろいろな発意をさせますから、サービスの内容、グレードについて、お役所がこれと決めて幾らというばかりじゃなくて、こういうものという漠としたものの肉づけを民間が提案する。ということは、提案の内容が、グレードも含めて、やはりばらつきがあるわけです。ですから、丸々全部をお金で換算して、お金の差がVFMだというふうにはならないんですね。ただ、その分だけいろいろ柔軟な発想で民間がいいものを提案する。それは、なかなかお金に換算しづらいのですが、そういうものが入ってきております。ちょっとそこだけ留意していただければと思います。

○渡委員長 J 委員、どうぞ。

○J 専門委員 一言だけ。先ほどの政務官のお話は私もよくよく理解できるんです。どちらかという、私は、前に座っておられる皆さんのように企画畑ではなくて営業畑の人間なので、やはり目標があった方が、いろいろなものを改革するきっかけにはなるだろうと思っっている方です。今の P F I の本当に残念な点は、安ければいいじゃないかという叩き合いの世界になっていて、でき上がったものに対する評価も、誰も使わない箱モノになっているところが何か問題になっている面がやたら強調されて、正しい評価につながっていないような気がしてならないんです。実際にはそんなことはないと思うのですが。先ほど E さんがおっしゃっておられましたけれども、やはり民間が手を入れたらサービスが上がってよかったよねというものをどうやって導入するのかというのがポイントだと私は思っていて、簡単に言うと、高くてもいいものはいいよねというのが P F I からどうやって出てくるのか、これに絞って議論していつてもらえたらありがたいと思っています。

○渡委員長 ありがとうございます。

それでは、議論は尽きませんが、ちょうど時間となりましたので、本日はこの辺で議論を終わりにしたいと思います。経団連の根本さんと福原さん、どうもありがとうございました。また、今道さん、園山さん、どうもありがとうございました。大変貴重なお話を承りまして、また、こういったことをベースにしながら委員会で議論していきたいと思っております。

最後に、長安政務官、よろしいですか。

○長安大臣政務官 結構です。

○渡委員長 それでは、本日はこれにて本委員会を終わります。どうもありがとうございました。