

「主な検討事項」に対する考え方

2019年11月15日

根本祐二 東洋大学

～ に関しては、アクションプランに記載されており、できるだけ早く結果が出せるように速やかに検討するべきと考える。

運営権者が実施できる建築の範囲等に関する問題

事業の進捗に伴って当然に発生しうる問題。実際に導入するかどうかは管理者に委ねるべき問題であるが、選択肢としては用意しておくべき。「解釈できる」ではなく、正面からできるようにしないと推進されない。

キャッシュフローを生み出しにくいインフラへのPPP/PFIの導入

具体的には、(a)包括民間委託、(b)アベイラビリティ・ペイメント、(c)技術進歩に伴うサービス形態の変更を想定している。

(a)道路等、公共施設の保全業務（日常的な点検診断）に対する包括民間委託は

- ・ 予防保全が可能でインフラ老朽化問題に対応できる
- ・ すべての自治体で導入可能
- ・ 参入企業が増加して競争状態にある
- ・ きめ細かなサービスが必要なので地元企業に有利
- ・ 現行法制度でも対応可能

等の利点があり実際に成果が上がっているが、行政の縦割りの中では容易に進まないことも事実。国としての啓発活動が必要（推進ガイドライン制作等）。

(b)民間にリスクを移転するアベイラビリティ・ペイメントも重要。PFI法で位置付けて推進してはどうか。民間がサービスの質の維持向上の可能性を把握できるように、固定資産台帳に劣化診断・修繕履歴等の開示が必要。積極的にデジタル情報として開示し民間から提案を募る方式も有効。

(c) 技術進歩に伴うサービス形態の変更としては、現時点ではロードプライシングを想定。特定のエリア内の一般道路を通行する車両をGPS、センサーで管理して課金することで、PPPとして実施できる。大都市圏都心の渋滞緩和はもちろん、将来的には高速道路の代替としても使える。他にもAI、ロボット、自動運転などの技術革新により、今までは

「キャッシュフローを生み出しにくい」と思われていたサービスでもキャッシュフローを生み出せるようになる。成長戦略の観点からも重要。

ファイナンスの選択肢の拡大（SPC 株式の流動化に関する課題等）

現行法でもできるが、自治体側が認めないことが一般的な状況。自治体の懸念は、代表企業の責任の継続性、第三者株主の登場による経営のかく乱リスクにあるため、代表企業の持株比率の下限設定の考え方、優先株の活用推進などをガイドライン化する。

～ に関しては以下の通りの意見である。

アドバイザー経費に対するより積極的な財政支援

地方での PPP / PFI の推進のために今まで行ってきたのは手続きの簡素化であり、今後ともアドバイザーに委託することなく自治体職員でもできるようにすることの方が重要特に導入可能性調査は自治体職員が行うべき¹。補助するなら、専門家派遣制度の助成レベルを引き上げる方が良い。自治体に派遣されてハンズオン指導する専門家がそれだけで生活できるようにする人件費補助するなら支援の意味がある。

地域経済活性化に資する PPP / PFI 事業の推進

重要な論点であり、検討が必要。

共用物に関する運営権の設定

同様に当然に発生する問題。異なる管理者で共通に必要な施設等は共用することで負担を軽減することは、インフラ老朽化対策の観点からも合理的であり推進する必要がある。

資格制度の整備等

PPP とは、行政、財政、法律、経済・金融、経営・会計、建築、不動産、土木、都市工学などさまざまな分野のエキスパート同士のパートナーシップであり、「資格」とするには広範すぎて実効性がない。代替案として、内閣府 PFI 推進室が発行しているガイドライン類の研修実施と受講証交付の方式を提案する。ガイドライン類は詳細かつ丁寧に制作されており、自治体職員の疑問に答える豊富なリソースであるが、現場では十分に機能していない。専門家派遣制度で派遣する専門家に義務付けることで実効性を高めうる。

¹ ただし、前例の少ない分野や手法における契約書や要求水準の不定形部分の作成など一部には自治体職員が直営で行うことが難しいものもある。

目標 地方自治体に対して、内閣府 PFI 推進室発行のガイドライン類の内容をアドバイスできる人材

方法 2～3日間の集合研修（ブロック単位で実施）

講師 内閣府職員等

確認 終了後に受講証を交付（試験を実施して合格証とすることも可）

予算 制度設計から運用まで相当の予算が必要。
