

平成25年度

**被災地におけるPFIを活用した事業に関する支援等業務
(平成25年度 被災地(宮城県気仙沼市)におけるPFIを
活用した観光拠点施設整備等事業に関する支援等業務)**

平成26年3月

平成25年度 被災地（宮城県気仙沼市）におけるPFIを活用した
観光拠点施設整備等事業に関する支援等業務 報告書

【概要版】

目次

第1 支援の実施	1
1 支援目的	1
2 支援結果	1
3 支援実施の記録	2
第2 前提条件の整理	3
1 基礎的前提条件の整理	3
2 計画予定地の敷地条件	3
3 施設内容の整理	4
4 維持管理・運営に関する条件整理	5
第3 要求水準に定める基本的事項の整理	6
1 要求水準書の構成	6
2 本事業において定めるべき基本的事項	7
第4 リスク分担（案）の整理	11
1 リスク分担の考え方	11
2 本事業に係るリスクの整理	11
第5 事業性の整理	15
1 本事業における事業方式の比較	15
2 本事業における事業形態の検討	16
3 民間事業者選定期間の検討	16
4 事業スキーム	18
第6 亀山山頂への最適な送客手法の比較検討	20
1 最適な送客手法の抽出	20
2 最適な送客手法の抽出結果を踏まえた事業採算性の検討	22
第7 年次計画の整理	23
第8 支援の取りまとめ	24
1 前提条件の精査	24
2 民間事業者の独立採算業務とする部分の精査	24

第1 支援の実施

1 支援目的

本業務の目的は、観光地である気仙沼大島の観光・交通の拠点となるウェルカム・ターミナルの整備・運営や、島内でも最重要な展望場所である亀山山頂へのアクセス手段としての亀山リフトの再生及びシャトルバス等の運行について、PFI手法を活用した事業として案件形成するための助言や必要な関連資料の作成等の支援を行うことである。

2 支援結果

支援結果は次のとおりである。

表 支援計画

回	日程	議題(仕様書項目)	主な議題の論点
第1回	12月26日	(1)-1)前提条件の整理	・顔合わせ ・本事業に対する市の意見収集 ・前提条件となる整理事項の確認 ・情報提供のお願い 市の関連事業、敷地条件、施設内容・想定規模、運営・維持管理条件、関係法令等について
		(1)-5)亀山山頂への最適な送客手法の比較検討	・検討内容についての確認
第2回	1月31日	(1)-1)前提条件の整理	・整理結果の確認
		(1)-4)事業性の整理	・事業性の整理の考え方について
第3回	2月28日	(1)-2)要求水準に定める基本的事項の整理	・要求水準書作成の考え方について ・本事業における重点ポイントの確認
		(1)-3)リスク分担(案)の整理	・リスク分担の基本的な考え方について ・本事業で想定されるリスクの整理
		(1)-5)亀山山頂への最適な送客手法の比較検討	・比較検討結果の確認
第4回	3月10日	(1)-4)事業性の整理	・整理結果の確認
		(1)-6)年次計画の整理	・年次計画(案)の提示
		(1)-7)支援のとりまとめ	・事業スキーム最終調整 ・まとめ
		(2)PFI手法を活用した事業実施方法の整理	・要求水準書(骨子)・モニタリング基本計画(骨子)・実施方針(案)の作成内容確認

3 支援実施の記録

(1) 第1回

- ・業務計画書（案）について
- ・支援計画書（案）について
- ・確認事項について

(2) 第2回

- ・前提条件の整理について
- ・事業性の整理について

(3) 第3回

- ・要求水準に定める基本的事項の整理
- ・リスク分担（案）の整理
- ・亀山山頂への最適な送客手法の比較検討

(4) 第4回

- ・事業性の整理
- ・年次計画の整理
- ・支援のとりまとめ
- ・P F I手法を活用した事業実施方法の整理

(5) 支援の総括

- ・ ウェルカム・ターミナル及び亀山山頂への送客ともにP F I事業としての実施可能性は高いと考えられるが、ウェルカム・ターミナルについては、施設内容や整備スケジュール等が一部未確定であること、また、亀山山頂への送客手法については、本業務における検討結果や住民意向等も踏まえたうえで市の政策決定が必要である。よって、P F I事業としての案件形成可否判断には一定期間を有するものと想定されるが、本業務で整理した内容のうち、特に「亀山山頂への最適な送客手法の比較検討」については、市において今後政策決定を行うにあたっての検討資料に資する内容を整理した。
- ・ ウェルカム・ターミナルについては、今回定性的な側面のみでの整理・検討を行っているが、スキームとしては収益施設併設型事業となるため、現在内閣府において推進しているアクションプランに資するP F I事業としての事業化も期待できる。
- ・ 亀山山頂への最適な送客手法の比較検討については、シャトルバスが最適案と整理されたものの、大島観光の復興という観点からは、地域住民の意向等を考慮しつつ、市において政策決定を行う必要がある。

第2 前提条件の整理

1 基礎的前提条件の整理

復興事業である本事業は、気仙沼市の他の復興事業や同時期に整備が検討されている周辺インフラ施設との関連が大きいことから、前提条件の整理においては、関連事業等も加えた整理項目を抽出した。

表 本事業において整理対象とする前提条件（案）

項目	内容
①基礎的前提条件の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・気仙沼大島のこれまでの復興事業の取組み、現状の整理 ・大島の観光に関する施策及び今後の方向性の整理（宮城県離島振興計画、観光に関する戦略的方策、等） ・住民の意向、市の意向、関係団体の意向等の整理 ・周辺地域の復興事業の進捗状況等の整理 ・先行類似事例の整理
②計画地の敷地条件の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・土地整備及びインフラ整備スケジュール、交通アクセス等の整理 ・都市計画、法的建築条件の整理 ・土地の権利関係、地価水準等の整理
③施設内容整理	<ul style="list-style-type: none"> ・必要機能等の整理 ・対象施設の施設提供サービスの整理
④運営及び維持管理の条件整理	<ul style="list-style-type: none"> ・対象施設の位置付け（公共施設／民間施設） ・提供サービス（各施設の運営内容や利用のイメージ）と業務項目の整理 ・管理運営主体、運営体制、管理運営区分等の整理
⑤関連法制度・財政支援制度の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携手法関連（PFI法、地方自治法（指定管理者）等） ・交付金の交付条件の整理（交付金額、交付スケジュール等） ・官民連携ファンド、復興ファンド等の状況把握と適用可能性の整理

2 計画予定地の敷地条件

計画予定地は、基本構想においてモデルケースとして整理された下記位置とする。なお、亀山山頂への最適な送客手法の検討においても、基本的に従前の亀山リフト跡地での再整備を想定するものとする。ただしシャトルバスについては、山頂までの既存道路での運行を想定する。

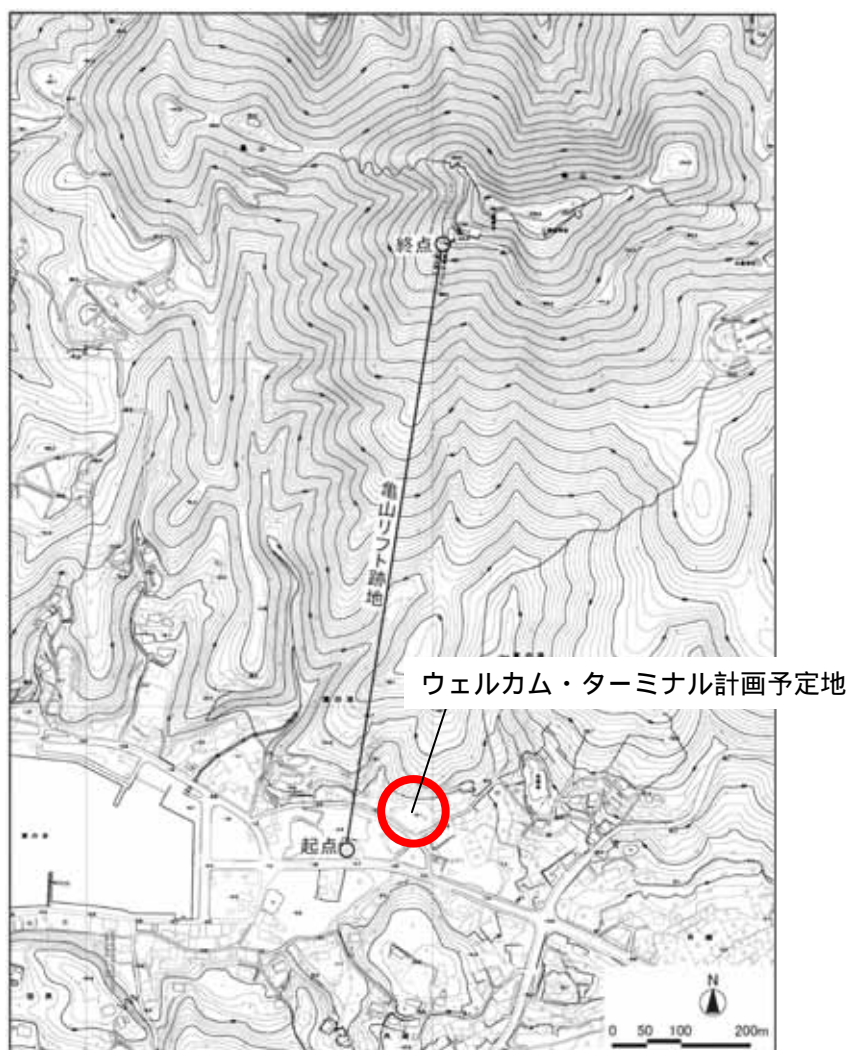


図 計画予定地

3 施設内容の整理

施設内容は、基本構想においてモデルケースとして整理された下記内容とする。

表 整備対象施設の概要

敷地面積	7,660 m ²	延床面積	400 m ²
外構	2,400 m ²	建築面積	1,200 m ²
駐車場(170台)	4,000 m ²	カフェ	
		産地直売所	140 m ²
		トイレ	60 m ²
		事務所	30 m ²
		備蓄倉庫	30 m ²
		待合所	40 m ²
		多目的ホール	100 m ²
		半外部空間	800 m ²

※半外部空間は、観光案内所や休憩所、レンタサイクルに利用

4 維持管理・運営に関する条件整理

維持管理・運営の前提となる想定は以下のとおりである。

表 検討対象施設の概要と想定事業内容

施設名	施設概要	想定事業内容
ウェルカム・ターミナル	観光拠点施設	・資金調達業務※1 ・施設整備業務 ・維持管理・運営業務
亀山山頂への送客手法	・シャトルバスまたはリフト等 (検討段階での想定案※2)	・資金調達業務※1 ・施設整備業務※2 ・維持管理・運営業務※2

※1: 交付金等の適用が見込まれる場合は公共調達。

※2: 亀山山頂への送客手法については、適用可能性及び採算性等を別途検討する。

第3 要求水準に定める基本的事項の整理

1 要求水準書の構成

本事業における要求水準書の構成について、「業務要求水準書の基本的考え方」（内閣府）に示される様式例をベースとし、複数の施設をまとめて整備・運営するという本事業の事業特性を踏まえて、以下のとおり整理する。

表 本事業における要求水準書の構成（案）

大項目		中項目	記載内容	
第1部 総論		(1) 要求水準書の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 事業者選定における業務要求水準書の位置付け 要求水準書の見直し・変更についての考え方・手順 	
		(2) 事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 事業を行うに至った背景や目的、目標等 事業名称、整備する施設と概要、管理者等、事業方式、事業期間等 	
		(3) 民間事業者に期待する役割	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者にとどの部分に重点をおいて創意工夫を發揮してほしいのか、民間事業者に期待する事項 	
		(4) 管理者等の役割	<ul style="list-style-type: none"> 管理者等が担う役割 	
		(5) 適用法令	<ul style="list-style-type: none"> 本事業に適用される法律・政省令・条例等 	
		(6) その他	<ul style="list-style-type: none"> 目次、業務要求水準書の構成や用語集など、応募者のより良い理解に資するもの 	
第2部 各論	1. 施設整備 業務	(1) 総論	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備に関する基本的な考え方、管理者等としての方針等 	
		(2) 前提条件	<ul style="list-style-type: none"> 設計・施工に当たって前提条件として考慮すべき、対象用地、インフラ状況、事業期間、延床面積等 	
		(3) 施設計画条件	<ul style="list-style-type: none"> 施設の基本的性能（準拠すべき基準、耐震性能、防災性能、環境性能、ユニバーサルデザイン等） 全体配置計画の設計要求水準 ウェルカム・ターミナルの設計要求水準 亀山山頂への最適な送客手法の設計要求水準 	
		(4) 設計 業務	①基本方針	<ul style="list-style-type: none"> 設計業務に当たっての基本的な考え方、管理者等としての方針等
			②業務範囲	<ul style="list-style-type: none"> 業務範囲や内容 周辺地域で実施される他の復興関連工事の調査・設計業務との区分
	③業務ごとの 業務要求水準		<ul style="list-style-type: none"> 基本設計の要求水準 実施設計の要求水準 	
	④手順、実施 体制		<ul style="list-style-type: none"> 設計の手順（設計業務計画書の提出、基本設計図書の提出、実施設計図書の提出等）の要求水準 設計の実施体制の要求水準 	
	(5) 建設 業務	①基本方針	<ul style="list-style-type: none"> 建設業務に当たっての基本的な考え方、管理者等としての方針等 	
		②業務範囲	<ul style="list-style-type: none"> 業務範囲や内容 周辺地域で実施される他の復興関連工事との業務区分 	

大項目		中項目		記載内容	
		③業務ごとの業務要求水準		<ul style="list-style-type: none"> ・建設工事の要求水準（着工前業務、施工中の報告、環境対策、安全対策、住民対応、周辺施設、廃棄物処理、現場管理、施工管理、完成検査等） ・工事監理業務の要求水準（施工計画の承認、施工中の検査、施工後の確認等） 	
		④実施体制		<ul style="list-style-type: none"> ・建設工事の実施体制の要求水準 ・工事監理の実施体制の要求水準 	
	2. 維持管理・運營業務	(1) 総論			<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営に関する基本的な考え方、管理者等としての方針等
		(2) 前提条件			<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営に当たって前提条件として考慮すべき運営条件等
		(3) 運營業務	①基本方針		<ul style="list-style-type: none"> ・運營業務に当たっての基本的な考え方、管理者等としての方針等
			②業務範囲		<ul style="list-style-type: none"> ・業務範囲や内容 ・公共と事業者の業務区分
			③業務ごとの業務要求水準		<ul style="list-style-type: none"> ・運營業務の要求水準（共通事項、ウェルカム・ターミナル、亀山山頂への最適な送客手法）
			④手順、実施体制		<ul style="list-style-type: none"> ・業務別仕様書の提出やマニュアルの作成、報告書提出などの実施体制や手順等
		(4) 維持管理業務	①基本方針		<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理業務に当たっての基本的な考え方、管理者等としての方針等
			②業務範囲		<ul style="list-style-type: none"> ・業務範囲や内容 ・公共と事業者の業務区分（管理責任分界）
			③業務ごとの業務要求水準		<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理業務の要求水準（建築物保守管理業務、建築設備保守管理業務、備品等保守管理業務、外構等保守管理業務、清掃業務、保安業務、環境衛生管理業務、修繕業務、その他関連業務）
			④手順、実施体制		<ul style="list-style-type: none"> ・業務別仕様書の提出やマニュアルの作成、報告書提出などの実施体制や手順等
	添付資料	図面			<ul style="list-style-type: none"> ・前提条件等となる図面を添付する。
		参考施設の仕様等			<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料として参考施設の業務仕様等に関する書類を添付する。拘束力がないことを明記する。
参考資料			<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料として提示する仕様や図面を添付する。 		

2 本事業において定めるべき基本的事項

複数の施設をまとめてPFIで整備する本事業における要求水準書については、その事業特性等から、以下の6つの視点を踏まえて基本的事項の記載を行うことが必要であると考えられる。

- 視点 : 今後の復興状況を踏まえた要求水準
- 視点 : 大島架橋の完成による影響を踏まえた要求水準
- 視点 : 地球環境配慮、防災機能強化等、震災の経験を踏まえた公共施設としての要求水準
- 視点 : ウェルカム・ターミナル及び亀山山頂への最適な送客手法の収益性等、施設固有の事業特性に対応した要求水準
- 視点 : 事業開始後のモニタリングと減額システムに対応した要求水準
- 視点 : 復興地域で行う地域性を踏まえた復興地域 P F I 事業としての要求水準

各視点の記載内容について、以下のとおり検討を行う。

視点 : 今後の復興状況を踏まえた要求水準

復興地域における P F I 事業については、計画地周辺がどのような復興の状況にあるのか、事業の進捗等についてどのようなリスクがあるのか、民間事業者の判断材料を可能な限り提示することが望まれる。本事業においては、浦の浜漁港における災害復旧事業、防潮堤計画、防災集団移転促進事業及びその他周辺地域の動向等の事業進捗と本事業との時期的な関係について要求水準書において整理し、記載することが望まれる。

表 浦の浜漁港地区の復興事業の推進状況について記載が望まれる事項

- 今後の復興状況を踏まえた要求水準（案）
 - (1) 災害復旧事業の状況
 - ・事業の経過とプロセス
 - ・災害復旧事業の概要
 - ・事業計画図
 - ・事業スケジュール 等
 - (2) 防潮堤計画の状況
 - ・事業の経過とプロセス
 - ・防潮堤計画の概要
 - ・事業計画図
 - ・事業スケジュール 等
 - (3) 防災集団移転促進事業の状況
 - ・事業の経過とプロセス
 - ・防災集団移転促進事業の概要
 - ・事業計画図
 - ・事業スケジュール 等
 - (4) その他周辺地域の動向等
 - ・主要公共施設・民間施設の整備計画 等

視点 : 大島架橋の完成による影響を踏まえた要求水準

平成 30 年度の供用開始が見込まれる大島架橋事業について、架橋とあわせた島内の道路等インフラ整備状況や交通動向等、今後変化が見込まれる事項について要求水準書において整理し、記載することが望まれる。

表 大島架橋の完成による影響を踏まえた要求水準について記載が望まれる事項

- 大島架橋の完成による影響を踏まえた要求水準（案）
 - ・大島架橋にあわせて整備する島内の道路等インフラ整備状況
 - ・架橋後の交通条件の変化に係る動向等（想定交通量やフェリーの扱い等）

視点 : 地球環境配慮、防災機能強化等の震災を踏まえた公共施設としての要求水準

これまでの一般的公共施設としての要求水準に加えて、震災の経験を踏まえた防災機能、省エネルギー等地球環境機能等の高次の要求に対応し、次世代型公共施設の要求水準の設定が必要である。

表 次世代型公共施設としての要求水準について記載が望まれる事項

- 次世代型公共施設としての要求水準（案）
 - (1)防災機能
 - ・耐震性能についての要求水準
 - ・浸水性能についての要求水準
 - ・防火耐火性能についての要求水準
 - (2)防災拠点機能
 - ・防災情報拠点機能（市役所を本部とする地域の防災センター）
 - ・一時避難機能
 - ・避難者受け入れ機能（転用によるスペースの確保、食料・燃料・必要資材の備蓄等）
 - (3)環境機能
 - ・CO₂削減等の環境負荷低減についての要求水準
 - ・省エネルギー、自然エネルギーの活用についての要求水準
 - ・LCCマネジメントについての要求水準
 - (4)バリアフリー・ユニバーサルデザイン機能
 - ・バリアフリー・ユニバーサルデザインについての要求水準

視点 : ウェルカム・ターミナル及び亀山山頂への最適な送客手法の収益性等、施設固有の事業特性に対応した要求水準

各機能の収益の可能性に留意し、機能毎に運営方針や提供サービスの要求水準を整理すると同時に、収益性が低い機能についても維持管理・運営サービス水準の維持・向上に動機付与のある要求水準を整理する必要がある。特に、多くの集客が見込める産地直売所や飲食店及び亀山山頂への送客については、収入を民間事業者帰属とすることが、民間事業者のインセンティブにもなると想定される。

なお、運営内容の詳細を提案に委ねる場合は、提案内容、規模、土地（施設）使用料等の記載必須項目についても整理する必要がある。

視点：事業開始後のモニタリングと減額システムに対応した要求水準

モニタリングと減額システムに連動する要求水準書として、「達成／未達成」の判断ができる要求水準の設定を行う必要がある。要求水準書に定める要求項目は大きく「施設の使用可能性（アベイラビリティ）」、「機能・サービスの水準（パフォーマンス）」、「提出、報告等の期限を伴う行為（アクション）」の3つの種別で構成され、それぞれ「達成／未達成」の判断基準の内容が異なることとなる。アベイラビリティについては「施設の使用可否の判断基準」、パフォーマンスについては「K P I（Key Performance Indicator）」、アクションについては「実施の判断基準」が必要となる。要求水準の設定にあたり、当該要求内容がこれら3つの種別のどれに該当するのかを認識し、「達成／未達成」の判断基準を想定して設定することが必要である。

視点：復興地域で行う事業の特性を踏まえた復興地域PFI事業としての要求水準

通常のPFI事業に比較して事業環境変化のリスク（公共側の政策変更、市民ニーズの変化、民間側の市場環境変化等）が大きいことに対応し、事業開始後の要求水準の見直し・変更への対応の予定、公共及び民間からの要求水準変更手続き（プロセス）の予定等、要求水準の見直しの柔軟性を確保する規定が必要と考えられる。

要求水準書の見直し・変更に関する規定については、要求水準書の冒頭の「第1部（1）要求水準の位置付け」において記載することが一般的である。

以下に、その文案を示す。

表 要求水準書の見直し・変更に関する文案

○要求水準の変更

(1) 要求水準の変更事由

[本市]は、下記の事由により、事業期間中に要求水準を変更する場合がある。

- ア 法令等の変更により業務内容が著しく変更されるとき
- イ 災害・事故等により、特別な業務内容が常時必要なとき、又は業務内容が著しく変更されるとき
- ウ [本市]の事由により業務内容の変更が必要なとき
- エ その他業務内容の変更が特に必要と認められるとき

(2) 要求水準の変更手続き

[本市]は、要求水準を変更する場合、事前に選定事業者へ通知する。要求水準の変更に伴い、事業契約書に基づく選定事業者へ支払う対価を含め事業契約書の変更が必要となる場合、必要な契約変更を行うものとする。

選定事業者は、要求水準書の変更について、[本市]に意見及び要望を提示することができる。[本市]は必要に応じて選定事業者と協議を行い、[本市]が要求水準書の変更について必要と認めた場合は、[本市]による要求水準書の変更として取り扱う。

第4 リスク分担(案)の整理

1 リスク分担の考え方

(1) 本事業に係るリスク分担の考え方

本事業は、気仙沼大島において復興事業が進められている中で、以下の2つの視点を認識したうえでのリスクの抽出が必要である。

視点1 通常のPFI・PPP事業で認識されている主要リスク

視点2 復興事業特有のリスク

これらの視点を踏まえつつ、特に復興事業特有のリスクとして①復興交付金リスク、②物価変動リスク、③不可抗力リスク、を認識したうえでのリスク分担の考え方を整理する。

2 本事業に係るリスクの整理

(1) 通常のPFI・PPP事業で認識されている主要リスク

通常のPFI・PPP事業で認識されている主要リスクを次のとおり整理する。

ア 需要変動リスク

提案時に想定した利用者数が未達成となり収入が減少するリスクについては、復興地域の需要変動リスクが通常案件より大きいことを考慮し、施設特性等を踏まえたうえで官民リスクシェア等を十分に検討する必要がある。

イ 周辺事業の変更・遅延リスク

インフラ整備等の本事業に係る周辺事業の計画内容の変更及びスケジュール変更のリスクについては、周辺事業の計画等について可能な限り情報を整理し、公募条件に示すことでリスクを回避できる可能性が高くなる。なお、発生した場合のリスク負担は、事業者がコントロールできないリスクのため、公共負担を基本とする。

ウ 法令変更リスク、不可抗力リスク（地震・津波以外）等その他の項目

法令変更リスク、不可抗力リスク（地震・津波以外）等のその他の項目については、「リスク分担に関するガイドライン」、「(PFI)契約に関するガイドライン」の考え方に準じて整理する。

エ 提案書の評価のねじれリスク

複合機能施設全体の総合評価において機能毎の評価がねじれるリスクについては、民間事業者募集選定段階において、各機能連携を十分に検討するための適切な提案期間を設定することでリスクを回避できる可能性が高くなる。

(2) 復興事業特有のリスク

復興事業特有の主要リスクを次のとおり整理する。

ア 復興交付金のリスク

復興交付金交付時期や交付対象等の変動リスクについては、可能な限りの情報を整理し、公募条件に示すことでリスクを回避できる可能性が高くなる。なお、発生した場合のリスク負担は、事業者がコントロールできないリスクのため、公共負担を基本とする。

イ 物価変動リスク（建設期間、維持管理・運営期間）

震災の影響による資機材及び人件費の変動幅（ボラティリティ）の増加（急騰・急落等）のリスクについては、通常の変動として民間リスクとする範囲を定義・限定し、それを超える変動は公共負担を基本とする。

ウ 不可抗力リスク（特に地震・津波）

特に地震・津波に対して保険による手当が困難となるリスクについて、保険付保が困難なリスクについては、公共負担を基本とする。

以上を踏まえ、本事業で想定されるリスク分担（案）を次のとおり整理する。なお、本リスク分担（案）は現段階での想定であるため、事業化にあたっては直近の状況等を踏まえ再度検討する必要がある。

表 本事業で想定されるリスク分担（案）

：主分担 ：従分担

区分	リスク項目	リスクの内容	負担者	
			市	事業者
共通	公募資料等のリスク	公募資料等の誤りに関するリスク		
	応募リスク	応募費用の負担に関するリスク		
	契約締結リスク	市の責に帰すべき事由により事業契約が結べないリスク		
		事業者の責に帰すべき事由により事業契約が結べないリスク		
	政策リスク	政治上の理由ないし政策変更により、事業内容が変更ないし中止となるリスク		
	法令変更リスク	本事業に直接関係する法令（税制度を除く）の変更、新設に伴うリスク		
		上記以外の法令（税制度を除く）の変更、新設に伴うリスク		
	税制度変更リスク	消費税の変更に関するリスク		
		事業者の利益に課せられる税制度の変更（例：法人税率の変更）、新設に伴うリスク		
	許認可取得リスク	事業者の責に帰すべき事由により取得すべき許認可が取得できないことによるリスク		
		上記以外の事由により取得すべき許認可が取得できないことによるリスク		
	住民対応リスク	事業者が行う業務に起因するリスク		
		上記以外に起因するリスク		
	第三者賠償リスク	事業者が行う業務に起因するリスク		
		上記以外に起因するリスク		
	事故リスク	事業者の責に帰すべき事由によって生じる事故リスク		
		上記以外の事由によって生じる事故リスク		
	環境影響リスク	事業者が行う業務に起因するリスク		
		上記以外に起因するリスク		
	債務不履行リスク	事業者の責に帰すべき事由による債務不履行リスク		
		上記以外に起因するリスク		
	不可抗力リスク	暴風、豪雨、地震、火災、騒乱、暴動他の、市又は事業者のいずれの責にも帰すことのできない自然的又は人為的現象に起因するリスク		
	物価変動リスク	施設整備期間中の物価変動リスク		
		維持管理・運営期間中の物価変動リスク		
	金利変動リスク	基準金利確定日以降の金利変動リスク		
	事業の中止・遅延リスク	事業方針の変更等、市の責に帰すべき事由による事業の中止・遅延リスク		
		経営悪化等による事業者の倒産等、事業者の責に帰すべき事由による事業の中止・遅延リスク		
	要求水準未達リスク	事業者の責めに帰すべき事由により、事業期間中、事業者が要求水準を満たせないリスク		
		上記以外の事由により、事業期間中、事業者が要求水準を満たせないリスク		
	要求水準変更リスク	業者の責に帰すべき事由による要求水準変更リスク		
上記以外の事由による要求水準変更リスク				

区分	リスク項目	リスクの内容	負担者	
			市	事業者
設計 建設 段階	測量・調査リスク	市が実施した測量・調査に起因するリスク		
		上記以外の測量・調査に起因するリスク		
	用地リスク	計画用地の確保、計画用地の土壤汚染、計画用地中の障害物に起因するリスク		
	設計リスク	市の指示又は市の責めに帰すべき事由による設計変更によるリスク		
		上記以外による設計リスク		
	開設遅延リスク	事業者の責めに帰すべき事由による開設遅延に起因するリスク		
		上記以外の事由による開設遅延に起因するリスク		
施設損傷リスク	事業者が、施設を市に引き渡す前に生じた、施設や材料の破損に関するリスク			
施設瑕疵リスク	瑕疵担保期間内に発見された施設の瑕疵に関するリスク			
	上記以外の施設の瑕疵に関するリスク			
運営 維持 管理 リスク	経営リスク	施設の経営に関するリスク		
	観光リフト利用者変動リスク 1	観光リフトの利用者数の変動による収入の増減に関するリスク	(2)	
	ウェルカム・ターミナル利用者変動リスク	ウェルカム・ターミナルの利用者の変動による収入の増減に関するリスク		
	施設劣化リスク	事業者の責に帰すべき事由(適切な維持管理業務を怠ったこと等)による施設の劣化に関するリスク		
		上記以外の事由による施設の劣化に関するリスク		
	施設損傷リスク	事業者の責に帰すべき事由による施設の損傷に関するリスク		
		上記以外の事由による施設の損傷に関するリスク		
	水道光熱費変動リスク	施設利用者数の変動による光熱水費の増減に関するリスク		
技術革新リスク	技術革新にともなう施設・設備の陳腐化リスク			
移管 リスク	移管手続リスク	事業者の責に帰すべき事由による契約終了時の移管手続、業務引継及び事業者側の清算手続に要する費用の増大に関するリスク		
		上記以外の事由による契約終了時の移管手続、業務引継及び事業者側の清算手続に要する費用の増大に関するリスク		

1:従前のリフトと同様の施設の整備を想定した場合の例。

2:収入が減少した場合、事業の安定性及び継続性に影響が及ぶことに留意し、市が一定額を負担する可能性もありうる。

第5 事業性の整理

1 本事業における事業方式の比較

定性的比較の整理結果は以下のとおりである。

表 各事業方式の定性的比較結果の整理

検討項目	従来方式	DBO方式	リース方式	PFI方式		
				BTO方式	BOT方式	BOO方式
事業計画策定段階	事業実施までのスケジュール (短期間)	(1~2年程度)	(透明性確保の場合1年程度)	(1~2年程度)	(1~2年程度)	(1~2年程度)
	競争性の確保	(一定の競争性を確保)	(一定の競争性を確保)	(一定の競争性を確保)	(一定の競争性を確保)	(一定の競争性を確保)
	先行類似事例の有無 (多数存在)	- (事例について確認できず)	- (事例について確認できず)	(多数存在)	(多数存在)	(多数存在)
事業運営の安定性	リスク分担 × (全て公共)	(PFIと比較して公共の負担増)	(確実に実施される保証なし)	(官民でリスク分担を構築)	(官民でリスク分担を構築)	(官民でリスク分担を構築)
	倒産隔離 (公共主体のため破綻なし)	(金融機関の監視機能なし)	× (特段の手当なし)	(金融機関の監視機能あり)	(金融機関の監視機能あり)	(金融機関の監視機能あり)
公共の財政支出削減	調達金利 (公共起債は低金利)	(公共起債は低金利)	(民間調達金利は高金利)	(民間調達金利は高金利)	(民間調達金利は高金利)	(民間調達金利は高金利)
	財政支出の平準化 × (不可)	× (不可)	(可能)	(可能)	(可能)	(可能)
	補助金(交付金)の適用 (交付あり)	(交付あり)	(不確実)	(交付あり)	(事業終了時に交付)	(事業終了時に交付)
	公租公課 (なし)	(なし)	(固定資産税等が発生)	(なし)	(固定資産税等が発生)	(固定資産税等が発生)

これまでの比較検討結果を整理すると、PFI方式の中でもBTO方式の採用が適当であるといえる。PFI方式の場合、民間事業者が一括して事業に取り組むことによって設計・建設と維持管理・運営の両面に配慮した提案が出されることから、維持管理・運営コストの抑制が可能というメリットが挙げられるが、その中でも、交付金交付時期や公租公課における定性的なメリットからは、BTO方式が適していると考えられる。

2 本事業における事業形態の検討

本事業では、民間事業者へのインセンティブ付与によるサービスの質の向上等を図るため、施設運営により利用料金収入等の収益が想定されるウェルカム・ターミナルについては、当該収益を民間事業者に帰属させる「混合型」を基本とする。なお、亀山山頂への送客手法の事業形態については、別途検討する。

各施設の支払形態（案）は次のとおりである。

表 各施設における支払形態（案）

施設名称	支払形態
ウェルカム・ターミナル	混合型
亀山山頂への送客手法	混合側または 独立採算型

※亀山山頂への最適な送客手法の検討において別途整理

3 事業期間の検討

民間事業者の募集・選定期間、施設整備期間及び維持管理・運営期間は次のとおり設定する

表 事業期間の検討結果

設計・建設期間	期間
民間事業者の募集・選定期間	1年
施設整備期間	2年
設計期間(基本・実施)	(1年)
建設期間	(1年)
維持管理・運営期間	15年
事業全体	17年

表 ウェルカム・ターミナルを中心とした事業スキーム（リフトを再整備した場合の想定案）

施設名 (導入機能)	規模	概要	収入	施設区分	交付金	官民役割分担							事業スキーム (期間)	支払方法
						土地整備	施設所有	資金調達 (施設)	設計	建設	維持管理	運営		
ウェルカム・ターミナル 建築面積：1,200㎡ 敷地面積：7,600㎡	述べ床：400㎡	観光拠点施設	有	公共施設	復興交付金も想定される	市	市	民 または 市	民	民	民	民	・PFI-BTO型 (15年)	混合型
a.産地直売所 カフェ	140㎡	・農・漁用 ・販売形態	有	・民間施設とはしない		市	市	・交付金以外の初期投資費用の調達を民間に委ねる可能性もある。 ・ただし、調達金額によっては、プロジェクトファイナンスの活用は難しい。	・民間ノウハウを活用できる ・管理運営を見据えた実施が効果的	・設計と一体的に委ねることで、創意工夫の発揮、スケジュール短縮、費用削減等に効果的	・運営と一体的な実施が効果的	・収益施設(産地直売所、カフェ)に民間ノウハウの活用を期待できる ・観光案内所の運営主体によっては、官民の詳細な役割分担が必要 ・備蓄倉庫の管理運営については、官民の詳細な役割分担が必要 ・多目的ホールの管理運営については、使用方法(有料・無料)、利用者により官民の詳細な役割分担が必要	・PFI:民間が資金調達を行う場合 ・DBO:市が資金調達を行う場合(国からの交付金、起債及び一般財源で整備する場合の適用例)	・施設整備費相当を市がサービス購入料で支払う ・維持管理運営は民間事業者の独立採算(独立採算が困難な場合は、不足する費用を一部サービス購入料で市が支払う)
b.トイレ	60㎡		無											
c.事務所	30㎡	・運営者用	無											
d.備蓄倉庫	30㎡	・災害用	無											
e.待合室	40㎡	・来館者用	無											
f.多目的ホール	100㎡	・来館者用	無											
g.半外部空間(観光案内所、休憩室、レンタサイクル)	800㎡		無											
h.駐車場(170台)	4,000㎡	・無料	無											
亀山リフト (リフト再整備の場合)		アクセス交通	有	公共施設		市	市	民	民	民	民 または 市	・PFI-BTO型 (15年)	混合型または 独立採算型	
a.駅舎		・乗降2ヶ所	有			市	市		・民間ノウハウを活用できる ・管理運営を見据えての実施が可能	・設計と一体的に委ねることで、創意工夫の発揮、スケジュール短縮、費用削減等に効果的	・運営と一体的な実施が効果的	・民間ノウハウを活用可能 ・既存リフトと運営内容が変わらない場合は、ノウハウを有する市が実施する可能性もある	・PFI:民間が資金調達を行う場合	・施設整備費相当を市がサービス購入料で支払う ・維持管理運営は民間事業者の独立採算
b.索道														

事業化パターン(案)A

「①+②でPFI(BTO)」の1つの事業として事業化

施設名	施設区分	所有	資	設	建	維	運	事業方式
ウェルカム・ターミナル	公共施設	市	民	民	民	民	民	PFI(BTO)
リフト	公共施設	市	民	民	民	民	民	

事業化パターン(案)B

「①DBO」+「②PFI(BTO)」の2つの事業として事業化

施設名	施設区分	所有	資	設	建	維	運	事業方式
ウェルカム・ターミナル	公共施設	市	市	民	民	民	民	DBO
リフト	公共施設	市	民	民	民	民	民	PFI(BTO)

4 事業スキーム

本事業で想定される事業スキーム（案）を次のとおり整理した。

表 本事業で想定される事業スキーム（案）

No	項目	内容	
00	対象施設	ウェルカム・ターミナル (延床面積: 400 m ²)	<ul style="list-style-type: none"> ・カフェ ・産地直売所(140 m²) ・トイレ(60 m²) ・事務所(30 m²) ・備蓄倉庫(30 m²) ・待合所(40 m²) ・多目的ホール(100 m²) ・半外部空間(観光案内所、休憩所、レンタサイクルに利用)
		亀山山頂への送客手法	・シャトルバスまたはリフト
01	事業方式	PFI方式(BTO型)	
02	支払形態	混合型 ※事業者の収入は、市からの施設整備費相当のサービス購入料+独立採算事業(飲食・物販等及び亀山山頂への送客等の業務)による収入を想定	
03	事業期間	設計・建設期間	約2年間
		維持管理・運営期間	15年間
04	PFI事業範囲	ア. 資金調達業務	・ 資金調達業務(主に初期投資費用の調達)
		イ. 設計業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査業務 ・ 設計業務(基本・実施設計) ・ その他関連業務(各種許認可、必要な調査等)
		ウ. 建設業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設工事業務 ・ 備品等設置業務 ・ 工事監理業務 ・ 施設引渡業務 ・ その他関連業務
		エ. 維持管理業務	○ウェルカム・ターミナル <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物保守管理業務 ・ 建築設備保守管理業務 ・ 備品等保守管理業務 ・ 外構等保守管理業務 ・ 清掃業務 ・ 保安業務 ・ 環境衛生管理業務 ・ 修繕業務 ・ その他関連業務 ○シャトルバスまたはリフト <ul style="list-style-type: none"> ・ 点検及び整備業務 ・ 駅舎、停留所等の維持管理業務 ・ その他関連業務
		オ. 運営業務	○ウェルカム・ターミナル <ul style="list-style-type: none"> ・ 産地直売所関連の運営業務

No	項目	内容
		<ul style="list-style-type: none"> ・ カフェ等飲食店の運営業務 ・ 待合室及び多目的ホール等の運営業務 ・ その他関連業務 ○シャトルバスまたはリフト <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転・監視業務 ・ 営業業務 ・ 企画業務 ・ その他関連業務
	カ. その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 消耗品事業者負担 ・ 光熱費事業者負担
	キ. 独立採算事業 (上記オの業務内容のうち独立採算での実施が想定されるもの)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 産地直売所関連の運営業務 ・ カフェ等飲食店の運営業務(自動販売機含む) ・ シャトルバスまたはリフトの運営業務一式

P F I 事業として本事業を実施する場合、上記のスキームが想定される。このうち、ウェルカム・ターミナルの一部運営（飲食・物販等）や亀山山頂への送客業務については、大島架橋による観光客の増加と、施設の一体運営による民間事業者の創意工夫の発揮により一定の料金収入が達成され、独立採算業務としての実施も期待できる。

また、ウェルカム・ターミナルと亀山山頂への送客の両事業を一括して P F I 事業化することによるメリットとして、下記に示す内容が挙げられる。

- ・ 事業規模が大きくなるため、スケールメリットによるコスト削減効果が期待できる。
- ・ 同一事業者が一体的に整備するため、施設のコンセプト・意匠等の統一が可能となる。
- ・ 同一事業者が一体的に運営するため、両施設を活用したイベント等の企画を行いやすく、事業者の創意工夫の発揮により一定の集客が期待できる。

第6 亀山山頂への最適な送客手法の比較検討

1 最適な送客手法の抽出

(1) 送客手段の3次検討

表 亀山山頂への送客手段の3次比較検討（最適案の絞込み）その1

項目	比較案1：フニテル	比較案2-1：シングルリフト	比較案2-2：ペアリフト	比較案3：EVシャトルバス	
写真					
導入ルート・導入区間	短絡ルート (浦の浜～亀山山頂)	短絡ルート (浦の浜～亀山山頂)	短絡ルート (浦の浜～亀山山頂)	アクセス道路ルート (浦の浜～(県道・市道)～亀山山頂)	
路線延長	約903m	約903m	約903m	約3.0km	
運行速度・所要時間	5.0m/秒・約3分	1.3m/秒・約12分	1.3m/秒・約12分	表定速度15km/h・約12分	
輸送力	運行本数・間隔	10本/時間・6分間隔(乗降車に3分を想定)	連続運転	連続運転	3本/時間・20分間隔(乗降車に8分を想定)
	運行時間帯	8:45～17:00(8時間15分) 上り便は16:30、下り便は16:45に終了	8:45～17:00(8時間15分) 上り便は16:30、下り便は16:45に終了	8:45～17:00(8時間15分) 上り便は16:30、下り便は16:45に終了	8:45～17:00(8時間15分) 上り便は16:25、下り便は16:45に終了
	定員	客車:30人乗り×2台(上下各1台)	搬器(シングルチェア):179台=179人	搬器(2人掛けチェア):91台=182人	車両:36人×2台(上下各1台、立客含む)
	輸送可能人数	30人/台×10本/時=300人/時間 30人/台×77本/日=2,310人/日 2,310人/日×2台=4,620人/日	90人/片方向×5片方向/時=450人/時間 90人/片方向×38片方向/日=3,420人/日 3,420人/日×2方向=6,840人/日	90(45台×2)人/片方向×5片方向/時=450人/時間 90人/片方向×38片方向/日=3,420人/日 3,420人/日×2方向=6,840人/日	36人/台×3本/時=108人/時間 36人/台×23本/日=828人/日 828人/日×2台=1,656人/日
需要対応度(実質観光客)	大島架橋なし (47,352人/年)	平日0.043(=198/4620) 休日0.129(=594/4620) 年間平均:198人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:594人(年間平均の3倍を想定)	平日0.029(=198/6840) 休日0.087(=594/6840) 年間平均:198人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:594人(年間平均の3倍を想定)	平日0.029(=198/6840) 休日0.087(=594/6840) 年間平均:198人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:594人(年間平均の3倍を想定)	平日0.120(=198/1656) 休日0.359(=594/1656) 年間平均:198人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:594人(年間平均の3倍を想定)
	大島架橋あり (105,768人/年)	平日0.095(=441/4620) 休日0.286(=1323/4620) 年間平均:441人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:1323人(年間平均の3倍を想定)	平日0.064(=441/6840) 休日0.193(=1323/6840) 年間平均:441人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:1323人(年間平均の3倍を想定)	平日0.064(=441/6840) 休日0.193(=1323/6840) 年間平均:441人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:1323人(年間平均の3倍を想定)	平日0.266(=441/1656) 休日0.799(=1323/1656) 年間平均:441人(年間営業日を240日と想定) 休日割増:1323人(年間平均の3倍を想定)
運行形態	有人自動運転 乗降場で監視が必要 ※無人デマンド運転は困難	有人自動運転 乗降場で監視が必要 ※無人デマンド運転は困難	有人自動運転 乗降場で監視が必要 ※無人デマンド運転は困難	有人有視界目視運行(ワンマン運転)が基本	
運行の安全性 気象的条件除く	専用索道走行で安全性高い。 駅間停車時は空中となるため、利用者の避難・誘導に課題を残す。	搬器が外界に曝され落下等の危険性がある。駅間停車時は空中となるため、利用者の避難・誘導に課題を残す。	搬器が外界に曝され落下等の危険性がある。駅間停車時は空中となるため、利用者の避難・誘導に課題を残す。	一般道路を走行するため、一般車両と同様の交通事故発生可能性がある。	
耐候性	支索・曳索による推進のため、凍結や積雪の影響を受けにくい、搬器を2本のロープで支える構造のため、風の影響を受け難くなっている。	搬器が外界に曝されており風雨雪の影響を直接受けるため、天候による運休率は最も高い。	搬器が外界に曝されており風雨雪の影響を直接受けるため、天候による運休率は最も高い。	路面凍結や積雪に対し、タイヤチェーン装着や除雪等の対策が必要である。有視界目視走行のため、濃霧等の影響も受ける。	
先進性・シンボル性	旧亀山リフトの再建、新たな形状の輸送手段としてシンボル性が高い。国内外で導入済みのシステムである先進性は低い。	旧亀山リフトの再建としてシンボル性は高いが、先進性はない。	旧亀山リフトの再建としてシンボル性は高いが、先進性はない。	常設構造物はないのでシンボル性は小さい。導入車両のデザインや性能(特にEV車両と充電設備)で先進性を高めることが可能。	

表 亀山山頂への送客手段の3次比較検討（最適案の絞込み）その2

項目	比較案1：フニテル	比較案2-1：シングルリフト	比較案2-2：ペアリフト	比較案3：EVシャトルバス
写真				
バリアフリー (車イス・高齢者対応)	車イス単独で利用可能、ただし乗降場の整備は必要	車イスの利用不可能 単独で利用できる方に限られる	車イスの利用不可能 補助者の同乗で高齢者や障害者の利用も可能	乗降用プラットフォームを整備すれば車イスの単独利用も可能
快適性・乗り心地	キャビン内で風雨にも曝されず快適に、小さい子供や高齢者も不安なく利用できる。 風等による横揺れも少なく快適。	解放的な半面、風等による横揺れや支柱通過時の揺れを直接感じる。一人乗りの心細さや落下への不安から子供や高齢者が利用を敬遠する可能性がある。	解放的な半面、風等による横揺れや支柱通過時の揺れを直接感じる。二人乗りのため、座面が広く、セーフティーバーを備え心理的にも安心感が高い。	エアコンも完備しており季節に関係なく移動は快適。超低床式フルフラットな床面で乗り降りや車内移動も快適。揺れは道路曲線や路面状況に左右される。
眺望	車内から眺望が楽しめる。	直接眺望が楽しめる。	直接眺望が楽しめる。	車内から限定的に眺望が楽しめる。
環境保全(影響)	必要用地幅は約17mで旧亀山リフトよりも広く、新たな用地確保、樹木伐採が生じる。支柱等の設置工事に伴う環境影響が少なからず生じる。 運行上で特段の騒音や振動等は発生しない。	必要用地幅は旧亀山リフトと同等(8m)で新たな用地確保、樹木伐採は生じない。支柱等の設置工事に伴う環境影響が少なからず生じる。 運行上特段の騒音や振動等は発生しない。	必要用地幅は旧亀山リフトと同等(8m)で新たな用地確保、樹木伐採は生じない。支柱等の設置工事に伴う環境影響が少なからず生じる。 運行上特段の騒音や振動等は発生しない。	電気バスは運行時ゼロエミッション(無騒音無振動無排出ガス)である。 サブ車両のディーゼルエンジンバスは既存の路線バスと同等の騒音や振動、排気ガスを発生する。
景観保全(影響)	構造上、支柱規模が大きく、旧亀山リフトより大きな構造物が設置される。また、乗降駅舎の規模も大きい。搬器の数が2基と少なく、空中の遮蔽観は少ない。	旧亀山リフトの再建となるため、支柱数や支柱の大きさは同等で、新たな景観阻害要素は少ない。搬器が連続して繋がれるため、空中の遮蔽観がある。	旧亀山リフトと同程度の施設規模(支柱数や支柱の大きさ)は同等で、新たな景観阻害要素は少ない。搬器が連続して繋がれるため、空中の遮蔽観がある。	現道利用のため新たな景観影響は生じない。 旧亀山リフト跡を自然復元することも可能。
概算導入費用	750,000千円 (消費税別)	320,000千円 (消費税別)	320,000千円 (消費税別)	125,000千円 (消費税別)
概算維持管理費用	55,440千円/年間 (240日間営業、消費税別)	44,000千円/年間 (240日間営業、消費税別)	44,000千円/年間 (240日間営業、消費税別)	10,000千円/年間 (240日間営業、消費税別)
総合評価	観光資源としての魅力、シンボル性が高く、耐候性もありバリアフリーでもあるため通年営業も可能で観光産業振興への刺激策としては最も期待できる。 しかし、既存の用地幅では施設を収容できずないため、国立公園内の新たな開発行為となる点、支柱、駅舎とも案の中では最も大きな規模となるため、景観的なインパクトが大きくなる点は事業性の面で大きな懸念事項である。また、インシャルコスト、ランニングコスト共に案の中では最も高額で、短期的のみならず長期的にも市の財政負担が懸念されるうえ、利用時間(3分)が短いために利用料金とのバランスによる利用者の満足度を確保できるかどうかも課題である。 このような点から導入システムとしての評価は低い。	旧亀山リフトの再建であり、復興のシンボル性は高いが、交通システムとしては一般的である。 シングルチェアは利用者が限定(自力乗降ができ、乗車中に落下しないよう自分で態勢を保持できる必要がある)され、高齢化社会の進展とバリアフリーが標準である現在では、輸送手段としても観光資源としても価値は低い。 輸送力は十分確保されるが、天候の影響を受けやすい点、冬期には休業せざるを得ない点では、年間を通じた観光産業振興への貢献には課題もあるため、導入システムとしての評価は低くならざるを得ない。	旧亀山リフトの再建であり、復興のシンボル性は高いが、交通システムとしては一般的で観光資源としての新鮮さや先進性は低い。 輸送力は十分確保されるが、天候の影響を受けやすい点、冬期には休業せざるを得ない点では、年間を通じた観光産業振興への貢献には課題がある。ただし、2人同時乗車可能で、子供や高齢者、多少身体に制約がある方も保護者や介助者と利用できるようになり、現状よりも利用者の増加が期待できる。 災害復旧事業としては旧亀山リフト以上の機能となる可能性もあり関係機関との協議が必要であるが、導入システムとしてはシャトルバスに次ぐ評価と言える。	観光資源としての魅力、シンボル性は低い※が、導入の容易さ、経済性、バリアフリーの面で特に優位である。 また、通年営業も可能で観光産業振興刺激策となる点、リフトは利用できなかった子供や高齢者等の利用増加も見込める点も評価される。さらに、観光需要変化に柔軟に対応可能である点、島内周遊観光と連携した運行ルート変更や拡張が可能な点も評価できる。 運行台数が2台の場合は必然的に20分間隔の運行となり、利用者の待ち時間が必ず生じること、平均的な需要に対する輸送力は確保されるが、ピークシーズンに利用者が集中すると積み残し発生の可能性があると課題であるが、総合的に高い評価である。 ※観光客の島内自動車利用制限政策展開等を念頭に超小型EVのシェアリング等の補助交通等を用いて大島全体をEVショーケースとする等の工夫が考えられる。
	×	△	○	◎

第8 支援の取りまとめ

支援を通して認識した本事業を実現するための留意事項を次のとおり整理した。

1 前提条件の精査

(1) ウェルカム・ターミナルに関する施設前提条件の精査

本業務の検討に当たっては従前に整理された基本構想を前提としたが、基本構想で整理された内容については現在市において詳細検討を行っている段階である。

計画予定地及び施設内容・施設規模等は、P F I 事業としての実施可能性を検討するにあたっての根幹部分であるため、基本構想時点から大幅な変更が生じる場合は、P F I 事業としての実施可能性について再度検討を行うことも考えられる。

(2) 年次計画の精査

本業務で検討した年次計画は、復興交付金の適用を視野に、平成 27 年度建設工事着工と位置づけているため、それに至る期間を通常の P F I 事業よりも圧縮している。案件形成に向けては、復興交付金の適用条件等を確認・整理するとともに、ウェルカム・ターミナル計画予定地の取得についても、一定の見通しを確保しておく必要がある。

2 民間事業者の独立採算業務とする部分の精査

(1) ウェルカム・ターミナルに関する部分

ウェルカム・ターミナルについては、大島の玄関口としての機能が期待され、架橋により観光客の増加も見込まれる施設であることから、産地直売所や飲食・物販等の関連の業務については、民間事業者の独立採算による事業実施が期待できる。

(2) 亀山山頂への送客に関する部分

本業務の検討において亀山山頂への最適な送客手法として最も期待できるのはシャトルバスであり、次いでリフト（ペアリフト）であった。

シャトルバスは、島内の観光要素を周遊する移動手段としての活用も期待できる。また事業採算性の検討においても、シャトルバスについては維持管理・運営部分について独立採算での実施が期待できる結果となったが、導入費については全部または一部市の負担を想定する必要がある。

一方、リフトについては、維持管理・運営部分のみであっても現状の想定では独立採算での実施が困難と推定される。しかし、輸送可能人数はシャトルバスよりも大きく、また観光地としての輸送手段としても、大島の自然・風土を体感しながら山頂へアクセスできる等の観点から、シャトルバスよりも魅力が高いといえ、実際の想定よりも多くの観光客数を呼び込むことも考えられる。その他、ウェルカム・ターミナルとの一体運営による集客企画の実施等、民間事業者の創意工夫の発揮により、一定の採算性確保も期待できる。ゆえに、送客手法については、快適性や安定性という面からフニテルやロープウェイ等、他の手法も考慮しつつ、より詳細な採算性検討や民間事業者からの意見徴収、また地域住民の意向等も踏まえたうえで、継続的に検討する必要があるといえる。