

産業競争力会議 実行実現点検会合（第13回）

（立地競争力・国際展開）

（開催要領）

1. 開催日時：2015年2月25日（水） 16:30～17:30

2. 場 所：合同庁舎4号館共用第4特別会議室

3. 出席者：

甘利 明 経済再生担当大臣
内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

西村 康稔 内閣府副大臣

小泉進次郎 内閣府大臣政務官

岡 素之 住友商事株式会社相談役

佐々木則夫 株式会社東芝取締役副会長

竹中 平蔵 慶應義塾大学総合政策学部教授

三村 明夫 新日鐵住金株式会社相談役名誉会長
日本商工会議所会頭

高橋 進 経済財政諮問会議 議員

福田 隆之 新日本有限責任監査法人
インフラストラクチャー・アドバイザーグループ
インフラ・PPP 支援室室長

（議事次第）

1. 開 会

2. PPP/PFI の活用促進に向けたフォローアップ等について

3. その他

4. 閉 会

（甘利経済再生担当大臣）

本日は、「日本再興戦略」改訂2014のPPP/PFIの活用に関する施策について、政策目標の実現を図る観点から検証を行う。

2016年度末までの集中強化期間に、公共施設等運営権方式を活用したPFI事業を2兆から3兆円へとする数値目標などを達成するために、運営権者への公務員の派遣、公共施設等運営権方式を活用する場合の会計上の処理方法など、さまざまな課題を着実に解決していく必要がある、この検証を行ってまいりたい。

また、本日、竹中主査より、コンセッションのさらなる推進を図るために今後の進め方について提案がなされると聞いており、年央の成長戦略の改訂に向け、民間議員、有識者からPPP/PFIのさらなる前進に向けた議論をいただきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

PPP/PFIの活用促進に向けたフォローアップ等の議論に入らせていただく。まずは、最初に、竹中主査より実行実現点検の論点について説明をお願いしたい。

(竹中議員)

本日は、2つ議論しなければいけない。今、話があった2014年の再興戦略改訂版でのコンセッション関連の実行・実現状況の点検と2番目に今後の進め方についての議論、提案である。

コンセッションは皆様のおかげで非常に進んできた。必要な制度上の課題の解決、例えば公務員の執行の問題等の議論を重ね、そうした議論はおおむね収束しつつあると認識している。それを受けて、政府として次に考えなければいけないのは、集中強化期間に2兆円から3兆円、件数にして19件という具体的な数値目標を掲げた案件をいかに組成していくかということ。この案件の組成を進めるにあたっては、主な制度の担い手である自治体にとって、コンセッションの活用が意味あるものであると感じるインセンティブの仕組みをどのようにつくるのが重要になる。

そうした点で言うと、コンセッション活用は財政に対して収入にもなるのでその財政的な意味、さらにはインセンティブを設ける際の財政的な論点の解決が必要になるので、産業競争力会議だけではなくて、経済財政諮問会議の役割が大きいと認識しており、連携を進めるという観点で、この問題に詳しい高橋進議員にも出席をいただいている。

それでは、早速1つ目の議題であるが、まず資料1に掲げた項目について、関係府省より2014年度策定の再興戦略改訂版に記載された事項を中心とした実行・実現状況の点検をお願いしたいと思うが、それにあたり有識者として出席していただいている福田さんに、検討が進む自治体の情報などを踏まえて特に留意しておくべき点があればどういう点かということを中心に説明いただきたい。その上で各省の発言をいただきたい。

(福田新日本有限責任監査法人インフラ・PPP支援室長)

大臣、竹中先生の話にあったとおり、内容的には制度上の論点の検討がかなり進んでいるという印象を受けている。その上で、非常に細かいところであるが、実務的に先行して

今進めている自治体、浜松市や大阪市、国の案件だと仙台空港など、そういうところで特に制度上の課題として指摘されているところが説明の中に含まれていたと思うので、その部分に留意いただいておりますと良い。

大きく3つあると理解している。

1つは、仙台の空港のほうで議論されている公務員の派遣。これは制度化を進めていくということで動いていたと思う。その中身が具体的にどうなっているのかという論点である。

2点目が、下水道のコンセッションを進めている浜松市に関連しているところであるが、一応現状で成長戦略に基づいて、契約であるとかそういう観点での問題点というのを検討いただいていると思うが、その中で特に地方交付税との関係で、いわゆるイコールフットイング、コンセッションをやると従来普通に直営で事業をやっていたときにもらえていた交付税がもらえなくなってしまうのではないかという具体的な懸念なども自治体から出てきていると聞いているので、その部分について手当て、対応がなされているのかどうかという点。

そして、3点目が大阪市での議論であるが、大阪市でコンセッションの検討を進める中で、コンセッションをした後の企業の財務的な姿を議会説明等していく上で、会計、税務の処理の方法というのが固まらないと、20年、30年後のこの事業の姿というのを数字で示すことがなかなかできないという観点で、会計、税務の処理の方法を示してほしいという議論がある中で、そのあたりがどうなっているのか。

具体的なユーザーサイドからの問題提起で特に留意すべき点としては、それらおおむね3点と言えるのではないかと思います。

(竹中議員)

それでは、今の福田さんの3点を踏まえ、関係府省からの説明をお願いしたい。

(持永内閣府民間資金等活用事業推進室長)

それでは、内閣府から資料4、こちらをごらんいただければと思う。

1ページと2ページ、①、②、③、⑧と書いてあるが、これは資料1の丸番号に対応したものであるので、見比べていただきたい。

まず、①KPIの関係。2013年度から2022年度までということで、PPP/PFIの規模を合わせて10兆円から12兆円規模に拡大するというのにKPIの目標はなっている。こういった中で今実績がわかっているのは2013年度のPFI事業であるが、2013年度、単年度に限ると、新たに出てきた部分は943億円という進捗になっている。目標に向けてまだまだ大きく伸ばしていかなければいけないと思っている。

2番目、公務員派遣の法制度についてである。これは先ほど福田さんからお話があったように、仙台空港を来年度末ぐらいの段階で運営権者に移行していくにあたり、現場の専

門的知識、技能を持った公務員をしばらく運営権者のほうに派遣してほしいというニーズにどう対応するかという問題である。

②の柱書にあるように、今国会に所要の法律案を提出したいと考えている。制度の概要は1ページの下半分のとおりであるが、国家公務員、(2)のところではまたは地方公務員と書いてあるが、仙台空港だけであれば国家公務員だけの制度で良いが、今後上下水道等々、自治体のコンセッションにあたってのニーズも想定して国家公務員と地方公務員両方ということで制度を組み立てようとしている。

(3)にあるように、相手方運営権者の方の要請があれば取り決めをした上で、一旦国の公務員が退職をした上で相手方の法人に入って業務をし、ノウハウを継承する。ただ、公務員の身分の問題等があるので、退職派遣期間は3年以内をしたいと思っている。ただ、これはノウハウの支援を3年で打ち切るという意味ではなく、個々人に着目すると3年ということであるので、もしニーズがあれば4年、5年と支援が続く可能性がある。

職員の処遇であるが、ここが一番肝だと思うが、公務員に復帰した場合において、例えば退職金だとか年金のところを通算されないと誰も行ってくれないので、そこはきちっと行っている間も含めて通算して、最後、役人を退職するときに退職金等をもらえるようにするという内容を予定しており、現在、鋭意、内閣法制局の審査を受けている段階である。

2ページの③であるが、こちらは大阪市の話が福田さんから出てきた。大阪市においては、更新投資の費用処理の問題に対応したいということで、大阪市の水道について運営権者が行う更新投資について、これを繰延資産として取り扱うといった内容の処理について、大阪市の意向を受けて内閣府のほうで厚労省等々と相談しながら、国税と調整をしている。方向としては、大阪市の事業のスキームが実現できる方向で調整が進んでいる。

なお、下水道も同じようなニーズが出てくるかもしれないが、下水道については、まず個々のスキーム、事業が出てきていないため、それに応じて同様の調整をしたいと思っている。

最後、⑧であるが、運営権、指定管理者制度との関係をどう整理するかということであるが、こちらについては昨年6月、8月に、それぞれ総務省、国交省から、ダブル適用はしなくてもいいという旨の通知が出ている。そういう意味では、地方自治体への通知は既に終わっているが、私どもが持っている運営権に係るガイドラインでも同じようなことを盛り込もうと考えている。これについては、先ほど申し上げた法改正に伴ってもガイドラインの大幅改正が必要になるので、その改正に合わせて指定管理者との整合等についてもガイドラインに入れ込んでいくということも予定している。

(田村国土交通省航空局長)

お手元の最初の資料が航空局、空港コンセッションの取り組み状況であるが、今、運営権者の公募手続を進めている段階にある空港として、仙台空港と関空、伊丹の両空港がある。仙台については、昨年の6月27日に募集要項を策定、公表し、そして、先般一次審査

が終了し、これから競争的対話を経て二次審査に移っていくという状況である。

関空、伊丹については、昨年の11月に募集要項を策定、配付し、現在、2月16日が本来は一次審査の募集の締め切りであったが、代表企業を真剣に考えている企業から、最初に契約にどのようなリスク分担の書き込み方をするのかということについてぜひ個別に協議をしたいという要望が寄せられたため、本来ならば一次審査を通過して二次審査に行く企業だけに予定していた競争的対話というものを前倒しして、今、それを開始しているという状況である。そのため、一次審査の書類の締め切りは5月22日になっている。最終的に運営権を行使する予定というのは変更がない。

既に民間運営を実施している段階にある空港として、但馬空港がある。これは県営の空港であるが、これが今年の1月から運営を開始している。さらに検討段階にある空港例、国の管理空港としては、高松、広島。これから福岡空港についても検討をする。

地方については、神戸、静岡、富山、帯広というところが検討を実施している状況であり、これに対して国が全額補助等の支援をしているところである。

(塩路国土交通省水管理・国土保全局下水道部長)

下水道部の資料の1枚目、下水道事業におけるPPP/PFIの推進について、現在、管路・処理施設の双方については、民間での管理が9割以上である。さらに、その中で下水汚泥の有効利用という観点から、PFI、DBO、それぞれ事例が増えてきている状況である。

2ページ目、コンセッション立ち上げに向けた支援状況である。まず、浜松市に対しては、平成23年度から支援を行ってきている。この中で、平成26年度、要求水準と実施契約の項目等々の考え方の検討について支援を行ってきている。この結果、浜松市においては、平成27年度に実施方針案を公表し、コンセッション権者の一次選定を行うというスケジュールをこの1月の議会で公表されている。これを受けて引き続き重点的な支援をしてまいりたい。

また、先ほど福田氏から発言があった交付税措置については総務省の管轄であるが、総務省と話をしたところによれば、普通の公共事業と同様の措置をするべく前向きに検討しているというように伺っている。今後も浜松市及び大阪市と重点的な打ち合わせをして進めてまいりたい。

そのほか26年度においては、大津市等3市に対して国が財政的支援を行って基礎的な調査を行っている状況である。

(黒田国土交通省道路局次長)

有料道路については、現在、愛知県道路公社の事業が動いている。これに対する私どもの取り組みは、一番最初の経緯の青い枠の下の2つである。昨年5月、6月に政府の構造改革特区推進本部決定、日本再興戦略において、有料道路におけるコンセッションが実現

できるように法制上の措置を講ずるということが決まっている。

この後、説明が内閣府からあるが、これに沿って法制上の取り組みを進めている。あわせて、27年度税制改正要望結果であるが、コンセッションのコストを少しでも下げるという観点から、2点の税制上の特例措置、これは今国会に再提出を予定されている法案の成立を前提としてということであるが、登録免許税を1,000分の0.5に、半分に減額する、それから、固定資産税の非課税措置を講じていただく、こういったことについて税務当局の理解をいただいたところである。

引き続き愛知県において、どのような事業の枠組みにしていくのかという検討が続いているので、しっかり協力をしてまいりたい。

(藤原内閣府地方創生推進室次長)

今、道路局からお話があったので補足的に説明する。

資料6であるが、これは愛知県からの構造改革特区提案に基づく事業である。1ページ目を見ていただくと、3年前から議論をずっと続けており、24年3月に初めて愛知県から提案があった。すぐ半年後、構造改革特区の推進本部、政府の本部でその次の年の5月をめどに結論を得ようということで、かなり前向きな政府決定がなされたが、その後関係省庁とさまざまな議論を行う中で、少し時間がたっしまい、ようやく政府決定がきちんできたのが26年5月、そして10月に関係法案を臨時国会に提出させていただいたというような経緯である。承知のとおり、臨時国会では、この法案が廃案になってしまったため、この国会にきちんとまた再提出をさせていただくことを目指している。

法案の内容であるが、3ページをごらんいただくとポイントは3つほどあり、1つは民間事業者による料金の収受。民間でも料金を収受できるということである。民間事業者の収入として収受できる特例措置というのを措置していく。2つ目に、民間事業者の料金の決定ということで、公社が許可を得た料金を上限として民間事業者が弾力的に決定できるといった形になっている。安全、利用者利便の確保については、公社のPFI法に基づく事業者との契約や、事業者に対する監督手続、こういったものを確保させていただくという形になっている。

資料の4ページであるが、今後のスケジュールについて触れてある。あくまで法が成立して以降、春以降になると思うが、愛知県が構造改革特区の計画を申請し、総理大臣の認定を受けた後、道路公社がPFI法に基づく手続を実施して民間事業者による運営開始という形になると考えられる。

愛知県にどんな形で民間に委託されるのか、民間が運営できるようになるのかという話を今聞いているが、単独の企業のほか、複数の企業の共同事業体、金融機関、証券会社、商社、不動産会社、コンサル、建設会社等々、こういった方々の共同事業体ということも1つ想定できるのではないかということある。

いずれにしても、法案の成立、実施のプロセスについて、きちんと工程管理をさせてい

ただきたい。

(宮崎厚生労働省健康局水道課長)

厚生労働省からは、官民連携の推進のための取組と称して資料を用意している。1枚おめくりいただくと、私どもの地方公共団体及び民間事業者等への働きかけについてまとめである。

平成22年度から、水道分野において官民連携の推進協議会なるものを設置しており、大体100名から200名の、水道事業者と民間事業者が一堂に会するような場を設置して、まだ水道事業体のほうにはアレルギー的なことが残っている人もいらっしゃるので、なるべくそういうものを払拭できるように、ニーズをマッチングするようなことを努力している。26年度は、東京、新潟、仙台、福岡の4カ所で実施した。

2つ目の○は、官民連携に関する手引きを作成し紹介を行い、活用を呼びかけている。

3つ目の○は、福田氏にも参加いただき、水道技術管理者研修会というのを毎年行っており、昨年11月の場においてお話をいただいた。

27年度予算案においては、予算要求の中で地方公共団体がこういう官民連携の導入に向けて調査をしたいという希望があれば支援させていただくというような内容を盛り込んでいる。また、厚労省のほうにもコンサル担当による助言等を実施するために予算を計上させていただいている。

なお、先ほど来お話があった大阪市における水道事業のコンセッションの検討状況については、今年の2月、3月議会に条例案を提出予定だと聞いている。もし、それが可決された場合には、27年度になってから補正予算案あるいは秋ごろを目標に運営権を付与するための議案を提出予定、28年度から業務開始を予定と聞いている。

(原田総務省大臣官房地域力創造審議官)

資料8をごらんいただきたい。総務省の担当する施策について状況を書かせていただいている。

一番上、それと2つ目に関しては、先ほどPFI推進室のほうから説明があった。1つ目は、運営権者への公務員の派遣等について、地方公務員についてもPFI法の改正法案の中で要請に応じて一定期間派遣する制度が今後創設される予定になっている。

また、2つ目であるが、公共施設等運営権制度と指定管理者制度等の適用関係等々についての取り扱いは、昨年6月30日付けで同省から通知を出して周知を図っているところである。

また、上から3つ目、制度活用のためのインセンティブ付与の1つ目であるが、支援のあり方の検討のうち、平成27年度から地方公共団体が国庫補助を受けて実施する公共施設等運営権方式の導入に向けた調査等の準備事業に係る地方負担について、地方交付税措置を講ずることとしている。

4つ目の項目であるが、1つは、地方公会計については、本年1月に固定資産台帳の整備を前提とした統一的な基準による財務書類等を原則として平成29年度までの3年間で全ての地方公共団体において作成するよう、総務大臣通知により要請したところである。

また、統一的な基準による財務書類の作成等に係るマニュアルを本年1月に公表しており、さらに標準的なソフトウェアの無償提供や関係機関による研修等の充実強化、固定資産台帳の整備等に係る特別交付税措置等といった支援措置により、地方公会計の整備を促進している。

また、次に公共施設等総合管理計画については、昨年4月に各地方公共団体に策定を要請しており、本年度は60回以上の説明会を実施しているほか、Q&A、優良事例の紹介、特別交付税措置等について策定を促進している。これらの取り組みにより、公共施設等の情報の積極的公表を促進し、民間事業者がPPP/PFI事業に参入しやすい環境を整備するとともに、地方公共団体において公共施設の効果的な整備について検討が進むことになり、PPP/PFI事業の活用も含めた効率的・効果的な公共施設等の整備、方針等を促進してまいりたい。

また、公営企業会計の適用・推進については、本年1月に平成27年度から31年度までの5年間で、住民生活に密着し、資産規模が大きい下水道事業、また簡易水道事業を中心に公営企業会計を適用するよう総務大臣通知により要請した。

あわせて、地方公共団体の取り組みを支援するためのマニュアル、先行事例集を作成するとともに、平成27年度からの地方財政措置の拡充、アドバイザーの派遣充実を行うことを決めており、これらの取り組みにより、固定資産台帳を含む公営企業会計の整備推進等を通じ、民間事業者がPPP/PFI事業に参入しやすい環境の整備等を促進してまいりたい。

(橋本総務省大臣官房審議官(財政制度・財務担当))

先ほど福田さんのほうから交付税を初めとした地方財政措置のイコルフットィングの話があった。それについて基本的な考え方を申し上げたい。

コンセッション事業の導入に対して、地方財政制度は基本的に中立的な立場をとっている。コンセッション制度を導入しても地方財政上不利にならないよう財政措置を講じる。いわゆるイコルフットィングを図るということが基本である。この考え方は既に昨年3月の産業競争力会議フォローアップ分科会でも基本的な考え方を示させていただいた。

なお、コンセッション事業には民間の創意工夫を生かしたさまざまな事業スキームが想定されると思うので、具体的な財政措置の方法や内容については、今申し上げたイコルフットィングの基本に立って個別の事例ごとに自治体の財政負担、内容を踏まえて決定したい。

(表島内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局次長)

まち・ひと・しごと創生に向けた動きを説明申し上げたい。資料9をごらんいただきました

い。資料の一番上であるが、昨年、12月27日に、人口の中長期展望を示した長期ビジョンと、当面5カ年間に於ける、まち・ひと・しごと創生に向けた施策の内容をまとめた総合戦略を閣議決定した。

今日、その総合戦略の抜粋をお持ちしているが、総合戦略の中で予想の基本目標を掲げており、そのうちの1つに、(4)と書いてあるが、時代に合った地域をつくる、安心な暮らしを守るという項目を立てている。この大きな4の柱立ての中で、人口減少等を踏まえた既存ストックのマネジメント強化という項目、政策パッケージをこの総合戦略に盛り込ませていただいている。この既存ストックのマネジメント強化というものの中で、その施策の概要の上から8行目であるが、「とりわけ」の後、「国有財産の最適利用の観点も踏まえつつ公共施設等の集約化・活用を進め、民間の技術開発やPPP/PFI等により効率化を図る」ということを盛り込ませていただいている。

これを踏まえた具体の施策というのは次のページのある主な施策の中で5行目であるが、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」を引かせていただいている。アクションプラン等に基づきコンセッションを活用した事業に取り組むほか云々という位置づけを総合戦略の中に盛り込ませていただいている。

国のほうの総合戦略を踏まえ、4ページ、横長のポンチ絵であるが、国のほうが長期ビジョンと今の総合戦略というのを定めさせていただいたが、これを踏まえて今各5地方で地方における人口ビジョン、そして地方において地方版の総合戦略というものの策定をお願いしている。地域における官民連携、PPP/PFIの取り組みについては、この地方版の総合戦略の中に盛り込まれてくると考えているが、この策定の段階から、国のほうとしては、情報関係の支援、人的関係の支援を含めて公共団体の取り組みをサポートしていきたいということで、まち・ひと・しごと創生に向けた動きを行っているというところである。

(竹中議員)

議論に入る前に、追加で私のほうから2つほど質問させていただきたい。いずれも田村局長にお答えいただければと思うが、1つは、今年の年明けに北海道新聞が新千歳空港の単独民営化に道として動くというような記事が載っていた。航空局ではこれについてどのように状況を把握しているのでしょうか。実はたまたま先般、北海道出身でいらっしゃる自民党元幹事長の武部勤先生とお話ししたときも大変関心を持って気にしておられた。これについてどのようにお考えなのかというのが第1の点である。

第2の点は、関空のコンセッションについてである。これはいろんな議論が飛び交っているようであり、先日、スケジュールの変更が発表されたが、これで民間との対話が十分うまくいくだろうかということに私たちも大変関心を持っている。民間との対話についてどのようにお考えかと、この2点についてお話をいただきたい。

(田村国土交通省航空局長)

質問いただいた2点のうち、まず新千歳空港の話であるが、従来、道は新千歳空港だけではなくて、ほかの空港もバンドリングという形で複数空港の運営という形で民間委託ができないかというようなことを考えていた。まだその可能性も捨ててはいないと思うが、他方で、新千歳は空港ビル会社などもコンセッションには非常に前向きであるのに対して、ほかの空港はまだそこまでないという部分もあるので、新千歳単独の可能性も追求したいということを知っている。

ちなみに、例えば、近隣にある旭川は旭川市が管理をする空港であるが、ここも自分たちで民間委託みたいなことができないかという検討をしたいというような意向を持っていると知っている

それから、関空については巷間でいろいろ言われているが、価格や期間が問題であるという指摘をいただくこともある。当然、これは各企業の方々にそれぞれお考えもあるであろうし、そして、買う側からすれば1円でも安いほうが良いということでもある。ただ、この価格や期間については、かなり長い時間をかけて内外の投資家等からも意見を聞いて、これでその高過ぎるのかどうなのかというのを議論しながら一応決定している。実際、そういう意味では現在代表企業として真剣に検討いただいている企業にとっては、価格や期間ということより、むしろ先ほども申し上げたが、やはりこういう長い期間の中ではいろんなリスクが生じるので、それを官と民の間でどのように分担をするのか。ここについてまだ契約にどう落とし込むかというところが不明確であるという不安や疑問など、そういうものがあるということである。そういう意味で、その辺を個別に交渉しながら解消を図っていくということで先般のスケジュールの変更というものがなされたわけがあるが、そういう意味では基本骨格の価格とか期間の部分というのはなかなか動かさないが、その他の部分についてはいろいろと柔軟な対応をすると新関空会社は言っている。今後理解が進んでいくものと期待をしている

(竹中議員)

関空については、民間議員の間でもいろんな意見があると伺っているもので、まず、今までの説明全般を踏まえて、関空についてでももちろん結構だが、民間議員の皆さんから意見があれば先に出していただきたいと思う。

(三村議員)

私はPPPについては日豪経済委員会の委員長をやっており、その下部機関にインフラストラクチャー小委員会というのがあり、オーストラリアと4年越しにいろいろ検討している。世界の中でもPPPについてはいろんな国が進めており、イギリス系が割合進んでいるが、その中でもオーストラリアが一番進んでいると思っている。彼らは彼らのノウハウと、日本の資金力、技術、これを組み合わせればいろいろなところで事業があるのではないかと。

その観点からお話ししたいのだが、共通的な問題は、今言われたような民間企業がこれに参入すれば、リスクと利益がバランスしているということが絶対的な条件である。例えばよく御存じのブラジルの高速道路が結局不成立だったわけであるが、あれはブラジル政府のスキームから考えて、民間としてはとても受けられないようなことを前提としていた。したがって不成立なのだが、今の関空のケースでも恐らく45年という長い期間だといろいろなリスクがあるわけで、例えばそれを全部民間が負担するのはなかなかできないというような議論だと私は思う。価格についても、国としては今までかかった費用を全部回収するというのが大前提になっているのであろうが、それがリーズナブルなコストだったら、それはそれでいいのだが、そういう形で恐らく具体的には民間が参入できるとすれば、今申し上げたリスクとプロフィットがバランスしているということが大前提だと思う。

これは別に関空に限らず、あるいは水道でも同じ、下水道でも同じ、道路でも同じ、みんな同じ共通項目なのである。さらに、もう1つ大事なことは、このリスクとプロフィットのバランスをとるとするのは、例えば空港でいえば航空局だけの問題ではないわけである。いろんな役所がこれについては絡んでおり、したがって、こういうものを政府の中でどこかが全体としてこれを調整して、民間が入ってきやすいようなスキームを考えるという役割をしないとなかなか難しいのではないか。オーストラリアの場合がいいかどうかを別にして、インフラストラクチャー大臣というのがいて、あるプロジェクトがあり、これをPPPでやるか、それとも国の予算でやるかということを考えるときに、PPPでやるとすればどういう仕組みにしたらやり得るのだろうかという最初的意思決定があるのである。

したがって、いろんなものの調整が1カ所でできているというところに非常に大きな特徴があり、日本の場合はそれが具体的にどうなっているのかわからないのである。

その2つが非常に重要だと思う。

(佐々木議員)

先ほど空港関連のコンセッションの説明があったが、仙台、関空、伊丹、相応の進捗があるということは評価ができると思うが、仙台空港もご案内のとおり、震災前の営業収益にほぼ回復しつつある中で、2012年度の実績では航空系と非航空系の合算の収支で33億円の営業赤字になっている。そういった中での運営権者の経営計画の審査では、基本的に経営状況の透明性をしっかり確保した上で運営権者の実力評価も含め、現実的な評価をベースにぜひ推進していただきたい。

今、検討段階にあるという説明のあった高松空港、広島空港であるが、これも航空系の事業では、おのおの3.7億円、2.1億円の営業赤字を抱えており、非航空系の事業との合算でも高松空港は2.6億円の営業赤字。広島空港でやると2.7億円ぐらいの営業赤字となっているので、当初の経営計画との乖離を民間のノウハウだとか、航空、非航空事業の一体経営の中で本当に改善していくには、航空系、非航空系の需要の拡大のみならず、本当はそれを誘起する周辺産業の拡大や、あとは観光、そういうところにトータルな支援を含めて

やっついていかないとなかなか難しいのではないか。そういう意味での包括的な枠組をぜひ検討いただきたい。

言うまでもないが、コンセッションを実施すること、これが目的ではない。あくまでも財政の健全化や利用者の利便性の向上、それから、運営権者の適正な利益確保、これを同時に成立させる手段となっていなければいけないわけで、その実現の推進に向けて、後で話が出ると思うが、インセンティブを強化していくことは1つの手段ではないかと思う。

その際に、当初の費用の負担などに関し、例えば全て補助金で賄うということだけではなく、例えばごく低利の貸し付け実施とか、法人税については中国の経済特区などでやられている3免3半（3年免除で3年半分）などいろいろある。そういった時限措置としたり、もう1つは公営企業会計の中で行われるコンセッション、これとのイコールフットィングについてはいろいろ災害とかそういうことも含めての対応ということだと思うが、例えば公共団体側が保険をかける等いろいろなやり方があると思う。基本は財政健全化と運営権者の適正利益、これが確実に両立される、そういうものが長期の経営計画の中で実現される仕組みであり、これを組み込んでいくこともあわせて検討していただきたい。

（高橋経済財政諮問会議議員）

先ほど三村議員からも民間のリスクとプロフィット、このバランスが重要だというお話があった。ところが、やはり海外の水関係の案件の失敗事例などを見ていると、このバランスがうまくとれていなくて失敗したという事例がよく聞かれる。そういう観点からいうと、例えば国土交通省、資料5にある下水道事業である。例えば下水道施設の管理ということに関して、管路施設等は民間委託が9割以上になっているという話だが、これは結果として、例えば自治体のほうは傷みぐあいだとか、あるいは更新の必要性だとか、そういうところが十分管理できているのかどうかということをも1つ質問させていただきたい。

もう1点、コメントのほうであるが、先ほどやはり三村議員より、最後は役所の全体調整が必要ではないかというお話があったが、私も極めて同感である。いきなり私見を申し上げてはいけないのかもしれないが、今、例えばPFI推進室があるが、例えばここに総務省あるいは財務省も積極的に入っていただき、その政府全体としての調整を図っていくというようなことは考えられないのかどうか。あくまでも私見であるが、そういう中で案件の発掘や、あるいは今話があったインセンティブ設計などについても全体的な視点から考えるということがあってもいいのではないかと思う。

（田村国土交通省航空局長）

まさに三村議員がおっしゃられたように、リスクと利益のバランスというものは非常に重要である。そういう意味で、今、リスクをどういうふうに官民で分担していくかということについてやりとりをしていこうとしているところであるが、官も民も、こういう公共インフラでも、これだけ大きな案件というのは経験がないので、両方が勉強しながら、契

約にどう落とし込んでいくかということのをこれからやっていかなければいけないということであるが、今、指摘のところは十分に配慮して対応させていただきたい。

佐々木議員からの指摘で、その他の空港であるが、仙台については2012年の数字というのは若干震災の後の復興のためのインフラ整備があったので、数字が悪くなっているが、直近はかなり収支が改善している。ただ、単に航空系、非航空系というよりも、空港の中だけの話ではなくて、周辺一体となって利益を上げていくという部分は非常に大事だと思っており、これは航空だけではなくて国交省全体と言うか、さらには政府全体としてそういうことを考えてまいりたい。

(塩路国土交通省水管理・国土保全局下水道部長)

高橋議員の質問であるが、この下水道の資料で特に管路施設の民間委託は9割以上と書いてあるが、これは実際に管路内を目視点検する、あるいはテレビカメラを入れて点検する、清掃する、泥をさらう、こういう業務をやる場合に民間でやっていただくのが9割以上ということである。質問にあったように、全国に今46万kmの管路があり、これを1,500の下水道管理者が管理をしているが、この1,500のうち2割ぐらいしか計画的に管路を点検している管理者がないという状況である。残りの8割は、まだ新しいインフラでもあるので、それほど点検の必要性がひっ迫していないというところはあるが、現状はそういうところである。これについては、コンセッションからは議論が離れるが、我々も非常に問題だと思っており、現在、制度的な手当をするべく議論をさせていただいているというところである。

(羽深内閣府政策統括官(経済社会システム担当))

組織についてお話があったが、現状は、20人ぐらいで、内閣府と国交省と民間の方にも来ていただいてやっている。またPFI推進機構ができ、こちらも案件発掘をしている。

まだ力不足ということもあるかもしれないが、今まさにこういう指摘で進めているところであり、ほかの省庁からまた来ていただくこともあるかもしれないが、一方で、全体の定員をどうするかという現実的な問題もあるので、ここは政務の判断もあるということで、いろんな体制がそれぞれの国々でまたあると思うので、もう少し実績を見ていただくということもあるかと思う。

(西村内閣府副大臣)

各省庁から進めているところは随時説明を受けており、発掘の状況なども国交省からもよく聞き、調整を行っている。

その中で共通の課題については、先ほどの公務員の派遣とか税制とか、これは内閣府で全体調整をやっている。それをさらにどういう形で発掘も含めて広げていくかというところは今審議官からも説明があったが、十分ではない部分があるので、この点、どういう形

がいいのか、ぜひ今後検討したいと思う。例えば、かつて「市場化テスト」をやったように、まずはPFI/PPPでやれるものはないのかという前提で進めてもらう。できない理由を挙げてもらうとか、何かそういった枠組も含め、自治体に対しての働きかけも、総務省と相談しながらであるが、今はイコールフットィングでやっていただいているがさらにこれをやるほうがメリットはあるというところまで含めてできるのか、できないか、全体で大臣とも相談しながら進めたい。

(竹中議員)

いずれにしても、これは数値目標を達成する上で非常に重要な案件、特に関空の問題がそうであると認識している。5月と一応期限が切られているので、航空局にはぜひ頑張ってもらって、今の民間議員の意見を参考にしながら、よい結果を出していただきたいと思っている。また、福田さんからのコメントにあった点について、今後の検討の中でさらに問題を解決していけるように各府省の協力をお願いしたいと思う。

続いて、資料2、3をごらんいただきたい。先般、2月12日に閣議において産業競争力の強化に関する実行計画が決定された。さらなる改革推進が必要になっているが、これに応えるためにも、コンセッション関連の施策のあり方について検討を深めたいと考えている。

案件の措置を進めていくためのインセンティブの設定を中心とするべきではないかという仮説を私自身は持っており、資料3に私自身の仮説をお示ししている。

真に案件に必要な取組は住民サービスへの責任を負っている自治体の首長に話を伺いながらまとめていくことが重要ではないかと考えている。これは言うまでもないが、売り手と買い手の対等相互な交渉を十分に行うことが基本の鍵であって、その点はもう十分認識しているが、今申し上げたような理由から、3月から4月、5月にかけて、資料2にお示ししたコンセッションに取り組んでいる首長やコンセッション以外の先進的な民間資本に取り組んでいる首長にヒアリングを開催していきたいと思っており、そのことをぜひ提案申し上げておきたい。既に水道事業で先進的な取り組みをしている広島県の湯崎知事や、空港コンセッションの中で話が出ている宮城県の村井知事からは、快諾をいただいております。今後、日程調整を進めて、さらにいろいろな調整を進めていきたいと思っている。これは私の提案であるが、先ほどインセンティブについてはさまざまな観点から検討せよという佐々木議員からの指摘もあり、この点も重要かと私も思っている。

(三村議員)

国内の首長からのヒアリングであるが、それと同時に先進的な事例というのが世界にたくさんある。そういうものをぜひともヒアリングしていただいて、その中から日本にとって参考になるやり方を拾い上げるというのも非常に大切だと思う。私の知っている事例ではチリの水事業の丸紅やオーストラリアの水事業の三菱商事というのは先進的であるし、

住友商事も何かやっていると思う。いろいろあるので、非常にうまくいっている事例を具体的に出して応用するというのも大事であると思っている。

(竹中議員)

実は今日お見えになっている福田さんは、日本で一番そういう事例の研究をたくさんしておられる方であり、どういうやり方で進めるかはともかくとして、海外の事例も確かに重要だと思うので、収集して、ここの議論に反映させるようなことはぜひ考えていきたい。

それでは、首長ヒアリングの日程調整を含めてまた開催の案内をしたいと思う。これは現場の意見を伺うチャンスでもあるので、政務の皆様や関係府省の皆様にもぜひ積極的な参加をいただければありがたいと思う。また、高橋議員においても、今後の連携を見据えて、可能であれば出席を賜りたい。

今後インセンティブ等の議論においては、国と地方の財政という観点から、経済財政諮問会議でも積極的に議論をいただく必要があると考えている。先般も諮問会議で非常に活発な議論が行われたと聞いている。産業競争力との連携の上で積極的な議論をお願いできると期待している。

(高橋経済財政諮問会議議員)

PPP/PFIあるいはコンセッションを進めることの財政的意義、論点については十分理解しているつもりである。したがって、これからの当会議での議論の行方を十分私も参考にさせていただき、そしてゆくゆくは政策提言が取りまとめられると伺っているので、それを諮問会議の議論にできる限り反映させていくような形で検討させていただきたいと思う。

少し私のほうからもリクエストをお願いすると、今回、2016年度末までの集中期間の目標実現ということで議論がされている。そこは重要課題だと思う一方で、諮問会議では2020年度までの経済再生と財政健全化、ここの両立、これを夏までにまとめる予定である。そういう観点に立つと、いわゆる集中期間後の2020年頃までのコンセッションの目標のあり方をどうするのか、そこも含めたトータルのPPP/PFI事業全体の目標、それを達成するための推進方策のあり方、そういった点についてもぜひ議論を頂戴できればと、諮問会議の側からもリクエストさせていただければと思う。

(竹中議員)

実は産業競争力会議では改革2020という2020年までにそれを1つのターゲットイヤーとしてどのような改革を加速するかというプログラムをまとめるということになっている。実はここにいらっしゃる皆さんが委員であるが、それとまさに一致する意見だと思うので、ぜひこちらからも積極的に議論を進めていきたい。コンセッションに関して、成長戦略としてコンセッションをとということで我々はこの議論を始めた。しかし、先ほどから議論が出ているように、これは財政の問題でもあるということで、高橋議員に積極的にいろいろ

やっていただきたいと思う。

関空の問題の難しさは、これは実は2011年に関空・伊丹経営統合法というのが先にできていて、我々が成長戦略を議論するより先にこれが実は始まっているという経緯が1つあるのがなかなか難しいところであると思っている。

いずれにしても、今日の議論を踏まえて、各省庁にさらに前進していただきたいと思うし、積極的な政務からの支援もお願い申し上げたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

最後に、甘利大臣のほうからまとめの発言をいただきたい。

(甘利経済再生担当大臣)

公共施設等運営権方式は、民間企業に新たなビジネスチャンスをもたらすとともに、効果的・効率的なインフラの整備、そして運営を可能にするものである。政府としても強力に推進をしていく。

今後、産業競争力会議としては、竹中主査から提案があった地方公共団体の首長などのヒアリングを実施し、さらなる課題の抽出とその課題解決に向けた検討を進め、年央の成長戦略の改訂に反映をしていく。

各府省においては、PPP/PFIの活用に関する施策の推進について尽力をいただいているが、今後とも重点分野、つまり、空港、上下水道、道路であるが、この具体的な案件形成に努力をしていただくとともに、新たな課題が明確になった場合には速やかな検討を行うようお願いする。

また、地方公共団体の民間活力を活用した前向きな行政努力について、こうした取り組みが円滑に進むように、国の施策のあり方や地方財政制度についての議論が必要であると認識をしているところであり、経済財政諮問会議、まち・ひと・しごと創生本部などとともに連携を深めてまいりたい。

引き続き各府省の協力をよろしく願う。

(以上)