

# 産業競争力会議 実行実現点検会合（第39回）

## （公的サービス・資産の民間開放、国際展開）

---

### （開催要領）

1. 開催日時：2016年3月31日（木） 10:00～11:30

2. 場 所：合同庁舎4号館共用第1特別会議室

3. 出席者：

高木 宏壽 内閣府大臣政務官

岡 素之 住友商事株式会社相談役

竹中 平蔵 慶應義塾大学総合政策学部教授

野原 佐和子 株式会社イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長

大内 全 北海道経済連合会 会長

石井 吉春 北海道大学 公共政策大学院長

高橋 進 経済財政諮問会議 議員

### （議事次第）

1. 開 会

2. PPP/PFIの活用促進に向けた北海道の空港に関するヒアリング等について

3. 閉 会

---

### （高木内閣府大臣政務官）

今日は、PPP/PFIの活用に関する施策について、北海道内の複数空港のコンセッション等に向けた方向性について説明をいただく。

特に北海道の場合は、道内に13もの空港を抱え、国管理、道管理、市管理と管理主体も異なる。さらには、新千歳だけが収支黒字で、そうした状況を踏まえた上で、この複数空港、バンドリングの方向性について説明をいただきたい。

あわせて、関係府省の皆様から、これまでの取組について、年度末の進捗報告を行っていただきたい。

政府としては、今までの議論やヒアリングを踏まえ、コンセッションの推進強化について、成長戦略に反映する具体的な施策の方向性を確定してまいりたい。

今日は、竹中主査、有識者からPPP/PFIのさらなる前進に向けた議論をいただくとともに、課題解決に向けた各府省の協力をいただきたい。

(竹中主査)

今、話にあったように、前半、北海道経済連合会から北海道内の空港の経営改革に向けた提案を伺う。

昨日、総理から2020年に4,000万人という新たなインバウンドの目標が示された。この受入環境を含めて北海道の活性化に向けて地域経済界として主体的に提案を取りまとめられたとのことで、今日は大変楽しみにしている。

空港のコンセッションを進める上で、今日の議論は大変大きな意義があると思っている。単一の空港のコンセッションを越えて、管理者が、国、北海道、旭川市、帯広市にまたがる複数空港の一体運営についての議論だが、先週は、仙台空港のコンセッションの議論をここでした。まさに本日の議論を受けて、北海道、東北の経済活性化につながるものになってほしいと思う。

(大内北海道経済連合会会長)

道経連では、人口減少、高齢化時代を迎え、本道経済の自立と発展を目指した活動を続けているが、昨年10月、当会内の地域政策委員会の中に、社会資本プロジェクトチーム、PTを設け、おこなっている本道の社会資本のあり方について検討を行ってきた。座長は、北海道大学の石井先生にお願いをしている。

まず、全般にわたる話をし、詳細については、座長をお願いしている石井先生の中から説明をお願いしたい。

この半年間のテーマとして、全道13ある空港の効率的な運営のあり方について検討を重ねた。

今月、北海道経済連合会の組織として、本報告が了承されている。

全国の22%を占める広大な北海道の均衡ある発展が必要であるし、近年のインバウンドの急増、千歳空港の発着枠の上限での運用や大変な混雑に対し、一方では、地方空港乗降客の伸び悩みといった現状がある。また、離島など、生活路線維持の必要性等もある。

そういったことを考え、北海道の発展、地方創生に生かすために、北海道が有している自然など観光資源とおいしい食べ物、これらを活用した観光客の呼び込みをいかにすべきかという観点からも検討をしている。

空港のあり方についての検討だが、バンドリングによる道内主要空港の一体運営を行い、道内空港の競争力を強化し、観光客をしっかりと呼び込むことが必要であろうという結論に至った。

まずは、千歳、函館、釧路、稚内、国管理4空港のバンドリングにより民間の委託が最初に行うべきことと提案している。

その後で、市営の空港で、帯広、旭川についても、千歳の代替空港の機能を有すると考えられるので、これらも含めバンドリングの中に入れていけたらと思っている。

また、函館、旭川に続き、乗降客の多い道管理空港である女満別空港だが、まず、指定管理者制度を活用し、一体管理をできたらと思っている。可能であれば、このバンドリングの中に取り込めればと思っている。

それから、離島も含めた残りの4空港だが、まず、指定管理者制度による一体運営の可能性を残しつつ、現状の経営や生活路線であるという現実、国土の保全という観点からも当面は公的補助と実効性の高い制度の仕組みを維持しつつ、今後のあり方について検討を深めていく必要がある。

今後の道内の主要空港の一体を目指して、受託するであろうSPCの会社だが、これは道内企業が主要な役割を担うことが望ましいと思っているところである。これは、北海道民、北海道のための空港の運営のあり方を考えるために、北海道に心を寄せる会社が望ましいという意味で申し上げているところであるし、また、当然ビジネスとして成立するための民営化も必要だと考えている。こういった配慮も必要だと思う。

この後の詳細は、プロジェクトチームの座長を務めた、石井先生から説明をお願いしたい。

(石井北海道大学公共政策大学院長)

北海道における空港民営化の検討については、空港民営化の推進という流れの中で、道庁においても、2012年に空港経営に関する有識者懇談会をつくり、私も委員の中に入っていたが、バンドリングによる一体運営がそのときに打ち出されている。

相乗効果が期待できるということと、コスト削減ということでも一体運営の効果があるのではないかと議論があった。その後、道自体は一旦新千歳単独という意見がやや強かったようだが、今年に入り、官房長官等の発言もあり、バンドリングという方向がコンセンサスを得つつあるのではないかと考えている。

経済界としては、望ましい民営化の方向性を検討することで、後ほど数字も示すが、現在の北海道の航空もしくは観光という状況を考えると、インバウンドは非常に好調に推移しているが、国内の旅客についてはやや伸び悩み、むしろ停滞と言ってもいいような状況が認められるので、地方路線からの撤退と小型化により人数が減ったので、何とかカバーしていかなくてはいけないので、全体として地方空港の路線を含めた道内の航空ネットワークの拡充・強化に港の民営化を生かせないかということを経験的な考え方に基づき、今、説明があった主要空港のバンドリングと、航空路線においては、LCCなどの航空路線の拡充による支援、強化という2つの柱に提言をまとめている。

01-01ページから、ごく簡略に数字の紹介をするが、最初は我が国の空港乗降客数だが、全体で見ていただくと、リーマンショック、東日本大震災のあった、2009年、2011年がボトムで、その後、回復基調にあるというのが全国の動きである。

その中で、国際線については、都道府県別に100万人以上の乗降客数があり、乗降客の実数と指数を01-02でとったが、東京都、沖縄、北海道の増加が非常に顕著になっており、イ

ンバウンドに関しては、北海道も顕著な動きを示している。

次に、01-03で、国内線の乗降客数に関しては、1,000万人以上、直近期ということで5つの都道府県の数字を見ているが、北海道については、島であることから、実質人数としては2,000万を超える大きさを持っているが、99年から2013年までの指数の動きで見ていただくと、この5つの県の中で最も停滞している。2000年を100と置いて94という水準にあるので、沖縄が非常に増加しているということの対極にある。

従来は、沖縄と北海道は、観光の需要が交互にあるが、近年はそういう傾向がなく、沖縄に、利用客が集中している構造があるという状況である。

沖縄は着陸料減免も非常に水準が高いし、航空機燃料税の引き下げ幅も非常に大きいということで、LCCなどにも個別にヒアリングをすると、沖縄は非常に条件がいいということに対し、北海道はまだ十分ではないことと、特に冬場は、機体の除雪費用、ディアイシニング費用が1機で20万から40万ぐらいかかり、路線就航がなかなか進んでいない。LCCの差がかなり大きく出ているという認識をしている。

以上の動きが、空港民営化の前提となる道内の動き、利用状況である。

01-04で、北海道は広いため、休止している礼文も入れると、13空港があるという状況。

次の01-05で、利用状況について、空港別の状況をグラフで示している。

全体の動きとしては、2011年をボトムに、国際線については、かなり急ピッチで伸びてきており、新千歳以外でも、函館、旭川はかなり増加するということで、少し分散化傾向は見られるが、いずれにしても新千歳のシェアが8割以上で、かなり一極集中という状況が続いている。

01-06に国内線の道内空港の乗降客の状況である。動きについては、2011年をボトムに回復傾向にあるが、1999年とか2002年においては、2,500万という水準まで行っているが、そこから見るとまだ回復途上というのが実情である。

この中で新千歳のシェアを見ると、新千歳への集中傾向が強まっており、8割近いところまでシェアが拡大しているという動きになっている。道内の空港でLCCが就航しているのは新千歳のみになっているので、増加の状況に拍車をかけていると見られる。

01-07が、道内空港の概況だが、数字が細かいので詳しくは省略するが、基本的には、滑走路、上物の空港ビルとともにキャッシュフローをきちんと生んでいるのは新千歳だけであるのが実態である。市管理空港、道管理空港も、現在黒字ではないのが実情である。実態としては、旭川、帯広、女満別という主要空港バンドリングの対象については、比較的赤字幅は小さい。

こういう状況の中で、北海道の空港民営化どう考えるかについては、最初に、02-01で、方向性として書いている。道内の航空、空港をめぐる情勢は、今、申し上げたとおりである。一体的なポートセールスが、これだけ空港がある中でなかなかできていない中で、目指す民営化の目的である新千歳の民営化による効果が全道に波及し、道民の利便性向上、乗降客数の増加、北海道の経済社会の発展を目指したい。

具体的な方向としては、先ほども申し上げたが、バンドリングにより一体空港を目指す。これによって、柔軟な運営によって競争力の強化を図る。あとは、提案義務づけなど、方法論についてはまだ十分検討していないが、LCC就航などに対する支援が少し必要ではないかということも含めて道内外の航空ネットワークの拡充・強化を目指したい。

バンドリングについては、02-02に、少しポンチ絵なども入れて、考え方を整理している。基本的には、強い統合、緩やかな統合という言い方をしているが、経営一体までを目指すグループと、そこからは少し距離を置いて、赤字をきちんと支えながら運営面は効率化をするものとの分けて考えるべきではないか。

強い統合の中でも、国管理空港は、新千歳以外は滑走路部分が全部赤字なので、同時に経営統合をしないと民営化のチャンスを失うことになるので、当初からの経営統合を目指すことになるかと考えている。

市管理空港、旭川、帯広は、今時点では、上下で若干赤字だが、経営的には上がってきていることもあるので、状況を見ながら経営統合を目指すとしている。市管理空港は、設置は国だが、旭川市、帯広市が運営しているので、方法論についてもまだ十分定まった考え方が打ち出されていないが、そういうことも含めながら検討をする必要がある。

道管理空港の中で、女満別については、管理一体化をできるだけ速やかに実施し、ある程度、乗降客数がふえてくれば、黒字化の可能性が十分にあるので、状況を見ながら経営統合を目指すという方向性を打ち出している。緩やかな統合の残りの空港については、必要に応じて管理の一体化を目指す。離島空港などまで含めるべきかについては、もう少し議論の含みがあり、全部を統合しろということよりは、必要に応じて考えていくべきところではないか。

次の02-03で、道内外の航空ネットワーク拡充・強化とし、2段階に分けて整理している。民営化によってもたらされるネットワークの拡充として、ある程度、インバウンドを中心に、ポートセールス等の効果や着陸料の弾力化等で一定の効果が見込めるという前提は、当然我々も持っている。ただ、さらに特別な政策支援によって、少し急いでネットワークの拡充ができないかということ提案させていただいている。特に、先ほど申し上げたとおり、北海道は非常に広いエリアであり、道内の長距離の航空交通についても航空路の確保が必要になってくるので、時限的な措置で、国に対しては、LCCの就航などに対する初期リスク低減を図る助成制度の創設をぜひお願いしたい。

具体的な例としては、奄美大島で、ピーチ航空が1日1便就航しているが、奄美群島の資金から9,000万円の補助金を受け、初期リスクを低減している例が現にあるので、そういったものをロールモデルに何か制度的な対応ができないかと考えている。ただ、このやり方については、運営会社への提案義務づけや国が別の支援制度を創設するという、さまざまな対応を考える必要がある。道についても、民営化の過程で空港ビル等への株式資金の資金化が見込める関係で、政策支援をしてほしいと整理をしている。これは、近年、JRの経営問題等も北海道では顕在化しているので、トータルの交通ネットワークの整備、再生

にも資するのではないかと考えている。

02-03のその他事項ということで、運営主体への期待に関しては、道内企業はできるだけ頑張っって主要な役割を担ってほしいということも書いている。

そのほか、円滑な民営化の推進のための必要事項で、道内ではバンドリングに対する過度な期待も出ているため、やはりそれぞれの空港がきちんと経営の自立化を目指してほしい。幾つかの空港で国際線ターミナルビルの増設の計画等もあるので、投資時期等を含めて、民営化との連動というものをきちんと考えてほしい。また、イコールフットィングという点で、市管理空港については、滑走路部分等の投資にかかわる地方債の元利償還の一部が交付税措置されているため、これについては、民営化になってもイコールフットィングが保てるような措置をぜひお願いしたい。

そのほか、新千歳の発着枠については、まだ他空港から比べるとかなり少ないので、そういうこともぜひ対応をお願いしたい。

(竹中主査)

道経連の提案がきっかけになって、この議論がぜひ前向きに進むことを期待している。菅官房長官も大変この件には関心が高いので、各省にもいろいろと考えていただきたい。

議論を進めるに当たり、福田大臣補佐官から議論のポイントを示していただきたい。

(福田内閣府大臣補佐官)

では、何点か整理をさせていただく。

まず、バンドリングの範囲だが、先ほど説明であったが、13あるうち、国の空港、厳密に言うと防衛省との共用の丘珠もあるが、運営権が十分に制度上設定でき、国交省が管理している空港が4つある。これは国の空港なので、国としてどう進めていくかという議論になっている。

そこに対して、地元の要望として、国が管理していない空港でもちゃんとシナジーが見える。例えば、旭川については、説明があったが、今、北海道でいうと、13ある空港のうち、国際線の専用設備を持っている空港は、新千歳以外だと函館と旭川ということになるので、そういう意味では、国際線の設備を持っている旭川は、当然新千歳の代替空港になり、帯広に関しては、まだ国際線の専用設備はないが、整備計画があり、今年の夏ダイヤでは、新千歳空港は曜日によって中国便が着陸できない曜日があるので、着陸できない曜日に帯広に入って、着陸できる曜日に新千歳に入るダイヤ編成でインバウンドの就航が予定されている等、具体的なシナジーが見えてきている中で、今回の目的からすると、一体的な運用がいいのではないかと意見だと理解した。

それ以外の空港に関しては、恐らく赤字の押しつけにならないようにというのが前提としてある中で、そうならない範囲で何か工夫ができないかという、さまざまな知恵を地元で出している。この辺を、どう国の側で、特に航空局でこれから受けとめて考えるかとい

うのが一つ論点かと思う。

2点目としては、今回のコンセッションの活用、広域観光ルートの開発という観点での目的を、道内でうまく全面的に広げていく、ネットワークの拡充に広げていくための方法として、これもいろいろな方法があり、どうするのか。やはり国の側での考えというのが問われている。

最後に、3点目として、イコールフットィング、コンセッションで議論するときにはいつも出てくる論点であり、特定地方管理空港という市営空港である旭川と帯広に関しては、たしか特別交付税措置があったと理解している。加えて、空港整備事業を行った場合の地元負担について、起債と起債の償還に対する交付税措置があると理解している。運営権を担った後の事業スキーム次第だが、先ほど来、議論が出ているように、国に赤字の押しつけにならないように、一定程度、地元で整備費の負担が残るスキームも考えられる。地元が負担するときに、従来やっていたものと同じように国側からのお金が出るというイコールフットィングの問題は、当然、顕在化する。スキームによるかとは思いますが、スキームによってそういう論点が出てくる中で、どう対応するか。これは総務省の関係かと思う。

(広瀬次長)

それでは、今の補佐官の話を受け、国土交通省航空局には、バンドリングの話とネットワーク強化、拡充の話、総務省自治財政局からイコールフットィングの話、コメントをお願いしたい。

(平垣内国交省航空局審議官)

まず、基本的な我々の立場を申し上げると、先ほど来、北海道は説明があったが、多くの空港が存在しており、その中で、空港というのは非常に地域の観光とか経済の発展に非常に重要な入り口、インフラであるという認識を持っており、個々の空港でなく全体の空港のネットワークとして活性化していくのが、観光や地域経済の活性化に非常に重要であろうと考えている。

その中で、いろいろなところでコンセッションを進めているが、空港の活性化というツールの中ではコンセッションは非常に重要なものであると考えており、当然、北海道でもやっていきたい。その中で北海道について特徴的に申せば、先ほどのバンドリングという議論があるが、これも広域観光を考えれば、非常に有用な考え方であると思っているので、少なくとも国管理空港の4つについては、バンドリングをしながらぜひ進めていきたい。

その中で、国管理空港のほかにも地域管理空港が2つあるが、これについては、最終的にどうされるかは管理されている管理者の判断だが、我々としては、管理者がもし一緒にやりたいと、コンセッションを目指していくあるいは指定管理を目指していくのであれば、我々もできるだけ連携をとってやりたいという基本スタンスに立っている。

実はもう関空で例があり、地方空港の神戸空港がやはり3種空港として地方管理の空港

だが、これに呼応してコンセッションを検討している状況である。関空のコンセッションの仕組みをつくる時に神戸空港の話も聞いていたので、普通、コンセッションをやる主体は、別のリスクを負って潰れてはいけないので、ほかの事業を余りやらないSPCに制限をかけるが、関空については、神戸空港を将来的にやる場合は運営権者になってもいいという制度的な仕組み作っているので、今回も同じようなことがあり得る。

繰り返しだが、4つの空港のコンセッション導入の中で、将来的に、市管理空港、地方管理空港もコンセッション導入する場合には、連携できるような仕組みを最初から構築しておくことが基本的スタンスである。

あと、ネットワークの議論についてだが、これは先週の仙台空港のプレゼンテーションでもあったと思うが、まずはコンセッションをやること自体がネットワークの拡充に非常に有用であると思っている。実際に、仙台空港も、着陸料については、乗客数に変動するような、今まで国管理空港ではとっていないような非常に柔軟かつアイデアに富んだような仕組みを既にとっている。民間の経営を入れ、価格政策を民間でやることによって、まずはネットワークが活性化していくと思っている。

その中で、国管理空港が活性化すれば、当然、北海道全体の周遊ルートも活性化していく、コンセッションを全部やらなくても全体的に及んでいくのだろうとは思っている。一方で、道内の特に離島の航空ネットワーク維持は、この話と全く別の話として重要だと思っており、それに関しては、コンセッションあるいは民間委託の話とは別に考えているが、並行して検討したい。

(亀水総務省大臣官房審議官(公営企業担当))

コンセッション事業の導入に対し、地方財政制度は中立的であり、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に財政措置を講じる、イコールフットィングを図ることを基本としている。

総務省としては、引続きイコールフットィングの観点から地方公共団体の個別具体の事業スキームに即して財政措置の方法や内容等を検討したいと考えている。

(広瀬次長)

それでは、ここまでの議論を踏まえ、高木政務官、民間議員からコメントがあれば、いただきたいが、いかがか。

(野原議員)

今回の複数空港の一体コンセッションは、大変画期的なことだと思っている。そして、経済連合会で主導をしているのもすばらしい取組である。ぜひしっかり進めていただきたい。

今、各関連省庁からも前向きなコメントがあったので、積極的な協力を期待しているが、



関係者が多く、実際にSPCを運営している人たちのモチベーションをどう高めるかを考えても、スピードアップしていくには、具体的な数値を入れて予測をしていくことがとても重要だと思う。

着陸料の弾力化はどれくらい効果が出そうなのか。あるいは、グランドバンドリング料金の低減を挙げられているが、具体的にどれくらい効果が上がるのか。要は、LCCの就航支援というのはどういう形でできるのか、あるいは、どういうやり方があるのかなど、多分検討されてはいると思うが、より具体的な数値なり方法が入り込んできると説得力を増し、それによって関係省庁の動きも早くなるのではないかと期待している。ぜひとも今後も積極的に進めていただきたい。

(岡議員)

方向性としては、私も大変結構だと思うが、先ほどちょっと福田さんからご指摘があったように、このコンセッションのときにいつも私が言っているのは、SPCに参加したいと多くの民間企業が手を挙げなければ話にならないということ。

民間企業としては、中長期的に事業性があることに確信が持てないと、なかなか手は挙がらないわけで、事業性を度外視して社会貢献でやろうということは、これだけの大きい話になるとなかなか難しい。そういう意味では、事業性が確保できる状態にするから手を挙げてくださいあるいは参加してくださいというものを、ぜひ北海道で、野原さんもおっしゃっていた数字も含めてだが、ぜひやってみたいなという条件をもう少し示すべきではないかと思う。

先ほど福田さんが言ったように、押しつけみたいなのがあったら、ネガティブな要素になるので、4つの空港のバンドリングで非常に魅力的だと、今は黒字と赤字があるが、これを束ねることによってこういう展開が期待できるのだからぜひやってほしいというものを示さなければいけないし、ましてやプラス2をしていくとその要素がますます大きくなっていくので、そこら辺のところをもう少し考えていただきたい。

例えば、広域で考えるときに、多分ビジネスで行く方々は、ほとんど新千歳、場合によっては旭川ぐらいなので、基本的には、観光目的だと思う。そうすると、北海道全体の観光をどのような形にするかが重要になってくる。昨日、たまたま釧路の市長さんより話を伺ったが、大変魅力的だった。

したがって、そのような北海道の各地区の観光資源をうまくネットワーク化し、例えば、帯広に飛んでいけばこういう観光ルートがある、稚内に飛んで行けばこういう観光ルートがあるなどネットワークで考えていくと、こういう事業の事業性が出てくるのだというものをぜひ示していただきたい。旭川だけであれば、たくさん企業が手を挙げるが、4空港のバンドルになった瞬間に手をあげる企業数は多分減ると思う。6空港のバンドルになればもっと減ってしまうと思う。

だから、もう少し事業性を判断できるような、評価できるようなものをぜひ出していた

だきたい。

(高橋経済財政諮問会議議員)

私も似た観点だが、竹中主査はこの公共施設等の運営権方式について大きく2つの分野に分けられるとおっしゃって、成長対応分野と成熟対応分野、空港と上下水道みたいなものはちょっと性格が違くと分けられたが、今回の空港について、私は両方の性格があると思う。

そういう意味で、国管理あるいはそこに一緒にくっつけるような空港は攻めの分野が非常に強いと思うが、一方で、それ以外のところについては、生活密着など、少し守りのような分野もあると思うので、その辺をどううまく組み合わせていくのか。地域経済との関連も踏まえて考えていく必要があると感じている。

(高木内閣府大臣政務官)

私は、北海道が地元なので、応援する立場にあるが、空港があるから人が来てくれるのではなく、その地域が魅力的でないと人は来てくれないので、観光振興との絡みで、魅力的な空港のある地域がより情報を発信でき、インバウンドもそうだが、国内客も含めて、人を引きつけるような取組をぜひ促していただきたい。

(竹中主査)

改めて、今回のこのプロジェクトの意義は極めて大きい。コンセッションそのものから見ても、仙台空港は比較的規模がコンパクトで、関空は国際的に見ても非常に大きなコンセッションであった。この千歳を中心とするコンセッションは、コンセッションの規模としても非常に注目される規模だと思う。そういう観点からも、ぜひよいものにしなければいけない。

航空局から明快にお話をいただいたが、成長戦略としてのコンセッションの部分と、一方で、離島の振興のために空港をどうするかは少し違う価値観で議論しなければいけない。また、それが全体としてうまくミックスされながら採算性のあるものにならなければいけない。そういう点は大変重要な御示唆であったと思う。

今までの議論を踏まえて、それぞれ各省ないしは道経連さんからコメントはあるか。

(石井北海道大学公共政策大学院長)

御指摘の部分は、そのとおりで、特に、数値的なところも、アウトラインは概略のつかみの数字は見ているが、もう少し具体的にという指摘はそのとおりだと思う。

高橋議員から御指摘の部分も、13ありきではないことをやはり我々もきちんと認識して、ある程度、合理的な組み合わせや方策をさらに検討していきたい。

(竹中主査)

それでは、福田補佐官、全体を踏まえて何かコメントはあるか。

(福田内閣府大臣補佐官)

2点ほど。数字の話は本当に御指摘のとおりだと思う。コンセッションをやる前に、国では大体一般的に資産整理や財務的なデューデリをやって、収益性の企業側での判断ができる数字をしっかりと確定をさせる作業を必要がある。

北海道は、まだ残念ながらそこまで入れていないが、こういう状況なので、取り急ぎやってもらい必要があるのだろうと聞いていて感じたし、また、今回の場合、国の空港だけではないので、ある意味、市空港、道空港、仮にバンドリングに入ってくる国以外の空港があるとすると、それらの空港についても、そういう財務的な情報開示についてはしっかりとやった方がいい。国は何度もやっているのだから、ノウハウがたまっているだろうが、自治体にとってこれは初めての作業だから、しっかりと国としてもサポートすべきである。それで企業側が判断できる投資情報を整理することは、お伺いしている限り、大事だと思った次第である。

もう一つとしては、航空局からも神戸方式があるという話があり、これは前例だと思う。

ただ、神戸の場合は段階がずれているので、国が選んだ運営権者と地方管理空港の運営者が随意契約的に交渉するわけだが、今回、同時にやるとするとこれは初めてということになるので、その辺もいろいろと工夫を考える必要がある。

(竹中主査)

今日の議論を踏まえて航空局としても取組を進めてもらいたい。

昨日、釧路の蝦名市長が来られて、複数の空港バンドリングに参加していくという話が直接ここであった。この改革、2020年を目指した官民の改革プロジェクトの象徴にもなるかと思うので、そういう観点からもフォローアップをしていきたい。関係府省に、ぜひ最大限の努力をするようお願いしたい。

それでは、後半の議論に入りたい。

今日は、残りの時間を使い、前会議の点検会合で積み残した論点に関するフォローアップをお願いしたい。

それでは、厚労省、国交省、文科省、内閣府の順番で発言をお願いしたい。

まずは、厚労省、上水道をお願いしたい。

(樽見厚労省大臣官房審議官(健康、生活衛生担当))

資料2-1と2-2という形で用意をさせていただいている。

資料2-1は、毎回余りかわりばえのしない資料で恐縮だが、今の進捗状況については、1ページ目、2ページ目は変わっていないが、1点だけ、今日は追加で報告をしたいと思

う。

私どもの資料２－１の青い中に「２．」と書いてある。これは前回にも申し上げた、宿題になっていたイコールフットィングを図るための既存の制度を公共施設等運営権方式へ適用する仕組みを検討するというところである。

ここに書いたが、コンセッションを事業で行う場合に、補助金などについて、施設の所有者である地方公共団体に対して交付することにより、事業を実施する民間事業者への支援が可能となるよう交付要綱を改正するというところで、これは、改正についての内容を決め、省内の手続は終わっている。

実は28年度の公共事業の実施計画を財務省から承認をいただき、お示しするのが4月1日であり、それとあわせて通知をし、即日施行するという段取りであるので、要綱を実際に正式な文書として送るのは1日付になるわけだが、資料２－２として内容は決めているので、今日、お配りをした次第である。

資料２－２で、これは関係部分の抜粋ということだが、第1、第2とあって、おめくりいただき、3ページ目の上のところで、PFIの場合にも補助金を出すと書いてある、その対象のPFIの定義のところに「③ PFI法第16条の規定により選定事業者に公共施設等運営権を設定し、同法第23条第1項の規定により水道利用者から運営権者が収受する水道施設の利用料金によって、事業を運営するもの」ということで、今まで、BT0、BOTが①と②に入っていたわけだが、コンセッション方式を対象として追加をするという形にすることにした。4月1日から施行予定ということにしており、ホームページなどでも周知を図っていききたい。

資料としては、前回とあとは同じであるが、最後に参考でつけているが、水道基盤の強化ということで中間取りまとめを1月にやり、これを踏まえて、専門委員会を3月22日から開催をしている。これで必要に応じて法制度の見直しも含めて検討することにしており、その中で官民連携を推進することも非常に重要なテーマと位置づけて議論がされているところなので、引き続き、幅広い見地から議論していただき、成果に結びつくような形にしていきたいと思っている。

(竹中主査)

それでは、国交省は、航空局、下水道部、道路局、住宅局の順番で御説明をお願いしたい。

(平垣内国交省航空局審議官)

まずは、関空と伊丹空港については、御案内のとおり、いよいよあすから実際に運営委託が開始される。

仙台空港については、7月1日からの運営委託の開始ということで、今、引続き引継業務を着実にやっているところである。

その中で、先週の会合で仙台空港からいろいろ要望をいただいている。それも含めて仙台湾国際空港株式会社からいろいろと詳細を聴取し、実際に詰めて、検討しているところである。

今日、北海道の経済連合会からも御提案をいただき、先ほど申し上げたとおり、我々北海道内の空港の一括のコンセッションということを進めてまいりたい。

その中で、関係の自治体の皆様あるいは地元経済界の皆様とよく相談しながら進めたいと思っているし、先ほど福田補佐官からも御指摘があったが、市で検討されるに際して、いろいろとノウハウも提供してまいりたいと思っている。

(塩路国交省水管理・国土保全局下水道部長)

資料3の2ページだが、前回から進捗のあったところを中心に報告したい。

上半分に○が幾つか書いてあるが、その下から2つ目の○の後半部分だが、現在、トップセールスということで、首長に対してコンセッションの導入を相談をしているところであるが、11自治体、前回から1つだけだが、首長に働きかけを実施したところである。

浜松市だが、特に前回から進捗ということではないが、導入スケジュールを見ていただくと、この4月には募集要項を公表するという段取りになっているところである。

(青木国交省道路局次長)

道路だが、3ページ目から愛知県の道路公社におけるコンセッション制度の導入についてだが、3ページ目については、これまで説明したとおりである。

4ページ目において、前回、ここの一番下の2月中旬に第1次審査結果の通知をしたところまでを報告したが、5ページ目を見ていただくと、今後の手続だが、下から2番目の四角の中にある2月中旬の第1次審査結果の通知まで進んだところだが、この後、今、競争的対話を行っているところであり、現在のところ、2回ぐらいやっているわけだが、今後必要に応じて競争的対話を進めて、それによって5月の第2次審査資料の提出期限、それから、6月に優先交渉権者の決定、8月には契約締結をして、10月に民間事業者による運営開始とつなげていきたいと思っている。

(杉藤国交省住宅局審議官)

本日は、公営住宅について、PPP/PFIの導入性調査について、地方公共団体に、3月中旬に調査をすると申し上げており、その回答が得られたので、それについて御報告をさせていただきます。

6ページの上半分、前回も示させていただいた資料だが、公営住宅については、これまでのタスクフォースも含めた指摘を踏まえ、例えば、公営住宅を建てかえて余剰地を売却する、あるいは、併設施設を合築するというもののように、平面的または立体的な位置、用途、規模などに関して、民間側にノウハウを生かした提案の余地があるプロジェクトを

把握するための調査を行った。

6 ページの既に行われた事業でいうと、これまでの指摘だと、①と②といった大阪府における余剰地売却型の事業、あるいは、⑥東京都の南青山の複合施設合築型の事業といったものが該当するというので、こういった類型に当たるものを、特にこういったプロジェクトの蓋然性が高いと想定される4大都市圏の19都道府県・指定都市に対し、今月中を期限に回答を求めたところ、結論を申し上げますと、6 ページの下側の表の右側だが、東京都から1件、神戸市から1件の計2件について、今後、平成28年度から30年度に民間事業者との契約締結が見込まれるものとして回答があった。

7 ページ、最後のページをごらんいただきたい。この2件のうち、今回新たに東京都から回答があったプロジェクトについて、少し概要を説明させていただきたい。

場所は、表参道の交差点に近い青山通りから1本入ったところの、現状、都営住宅の老朽団地のある地区である。極めて立地条件のいい場所である。ここについて、都営住宅の建てかえを行い、現状は全て所有地ということだが、この右上の地図にあるように、A地区を都営住宅の建てかえ事業、B地区を民間活用区域として、これについて、左下にこの計画の概要があるが、簡単にいうと、このB地区の民間部分について、大体規模感でいうと20階以上ぐらいのイメージで、民間の所有地を民間に対して定期借地をする。その上で施設の提案を受けるといったことを、今後、検討されている。

民間の提案については、特に詳細な用途とかは定める予定ではないので、にぎわいや地域の活性化に資する施設、それから、サービスつき高齢者住宅を含むことということで、そのような部分については、おおむね20階程度の開発規模になろうかと思うが、場所柄、ファッションなり飲食なりといったものも想定されるし、非常にポテンシャルの高い地区なので、オフィス、商業、民間住宅というのはいろいろなものが考えられると思うが、こういったこと全て民間の提案に委ねようと考えている。

また、このA地区のほうは都営住宅の建てかえだが、こちらについても、このA地区も含めて、エリアマネジメント、ユニバーサルデザインという一体的なまちづくりについてもあわせて民間から提案をいただき、その民間の提案を受け、公共の計画についても変更を行うという方針で、極めて民間提案度の高い形でこれからプロジェクトを進められようとしている。余剰地を売却して、かなり民間の提案度の高い形で進められる事業の御報告があったということである。

(山崎文科省大臣官房文教施設企画部技術参事官)

前々回であるが、3月9日の本点検会合で、文科省から、文教施設に関して3件のコンセッションの案件形成を目指すことについて提案させていただいた。

それを実現すべく、平成28年度から有識者の検討会を開催することとしている。現在、省内もしくは有識者の方々と、構成員や進め方、進め方についてはその有識者検討会のみならず、29、30年度の進め方についても検討しているところである。

ある程度の案が固まった段階で、PFI推進室や福田補佐官に相談させていただき、進めていきたい。

(竹中主査)

内閣府、お願いしたい。

(鳥巢内閣府PFI推進室長)

参考資料だが、これまでも説明したように、1 ページ目のアクションプランと集中取組方針について、現在、見直しの手続を進めている。

本日は、PFI推進委員会の下に設けました計画部会でこのアクションプランと集中取組方針の見直しを行っていくわけだが、本日、第1回の会合を予定しており、関係省庁からのヒアリングを行うことになっている。

主として、アクションプランに記載された各種の施策について、進捗状況、達成状況についてきちんとフォローアップするとともに、今後の課題がどういったものかということについて、有識者との意見交換を行いたいと思っている。

その後、4月上旬には関係業界等からの意見聴取を行い、4月の中旬にはアクションプランの素案の審議に入っていきたいと思っている。

中間取りまとめを4月の下旬に行い、5月の中旬には委員会段階での一応の結論を得るべく進めており、その後、成長戦略の取りまとめの前、もちろん骨太方針の取りまとめの前ということになるが、現在、会議決定を行うべく作業を進めている。

(竹中主査)

3点、コメントしたい。

まず、厚労省、補助金のイコールフットィングを年度内にめどをつけていただいたということで、よかったと思っている。ぜひ関係する自治体への周知をしっかりとやっていただきたい。

国交省の住宅局、アンケートを取りまとめたということで、これをもとに目標設定をしていくということかと思うが、ぜひタスクフォースに報告していただいて、福田補佐官の確認をしていただいた上で、次回の点検会合でお示しをいただければと思う。

内閣府だが、今、話があったが、事業規模の目標の見直しについて、これは公表のタイミングはいろいろとあると思うので、お任せするが、公表の前に一度、私のところにぜひ説明をしていただければと思っている。

それでは、各府省の説明を受け、政務官、民間議員、御意見をお願いしたい。

(野原議員)

それぞれしっかり進めていただいていると思っている。

1点、単純な質問なのだが、先ほど国交省さんから御説明いただいた資料の一番最後のページ、北青山三丁目の件だが、右上の地図を見ると、今、アパートが建っているエリア全体のうちの半分だけが色がつけてあって、残りの半分は一体開発を検討する区域としてまだ白抜きのままなのだが、これはこの全体を見るということで考えていると思うが、どうしてこの真ん中のB地区だけに限定されるのか。

(杉藤国交省住宅局審議官)

この右側の白い部分は、東京都から、オリンピック・パラリンピック競技大会開催時に、別途、大会開催用地として暫定利用することを視野に入れていると伺っており、今、活用できる限りはということについては御提案をいただきたいと、伺っている。

(野原議員)

本当にそれがいいことかどうかわからない気もするが、事情としては、了解した。

(岡議員)

野原議員が触れたのと同じテーマになるが、このスタイルのコンセッション方式、このプロジェクトはかなり広がり期待できると私は思う。

古い公営の建物が建っているところを更地にして、そこで公と民間のものを併存させるなり、あるいは全て民間にするなり、民間のいろいろなアイデアを採用していけば、これはかなり広がり期待できると思うので、ぜひ積極的にリードしていただきたい。

(高橋経済財政諮問会議議員)

まさにおっしゃるとおりで、非常にいい例だと思う。私どもでヒアリングをさせていただくと、これ以外にもいろいろといい事例が出てきている。

したがって、やはり財政健全化、それから、地域活性化という観点からこういう好事例をモデル化して横展開していくかということが最後のポイントになると思うので、そういった観点からも、諮問会議としても頑張りたい。

(竹中主査)

高橋議員は、この住宅の問題については、いろいろとこれまでも御議論いただいたので、引き続きよろしくお願ひしたい。

それでは、関係府省の皆さん、引き続き施策の推進をよろしくお願ひしたい。