

「レギュラトリー・サンドボックス」の創設について
(Page 1 – Page 3)

コンセッションを核としたPPP/PFI推進体制の構築について
(Page 4 – Page 6)

平成29年5月12日

竹中 平蔵

「レギュラトリー・サンドボックス」の必要性

これまでの対応

- ✓ 2013年 **国家戦略特区** 提唱・創設
→ その中で近未来技術実証特区（2015年～）
 - ・**自動走行・自動飛行などで成果**
 - ・他方、特区でも**個々の実証プロジェクトに膨大な手続き**
- ✓ 2014年 **グレーゾーン解消制度、企業実証特例制度**創設
→ 事業者にとって代替措置の検討や規制所管省との調整のコストが高いこと等が課題
 - ・グレーゾーン解消制度：あらかじめ規制の適用の有無を照会する。
 - ・企業実証特例制度：代替措置（安全性の確保等）を条件として、企業単位で規制の特例措置の適用を認める。
- ✓ 英国・シンガポール等の諸外国では、**フィンテック**分野で「**レギュラトリー・サンドボックス**」（より自由度の高い実験場）の創設

必要な対応

—「日本版レギュラトリー・サンドボックス」—

- ① **今国会提出中の「改正国家戦略特区法案」による対応**
 - 「事前規制」から「事後チェックルール」へ
 - 自動走行やドローン等の「近未来技術」など
- ② **全国版の「日本版レギュラトリー・サンドボックス」の創設**
 - FinTech、各種業法など
 - 参加者や期間を限定してインフォームドコンセント（実証内容とリスクを説明した上での参加の同意の確認）の下での実証

「レギュラトリー・サンドボックス」の創設の趣旨

- ✓ イノベーションの成果を新たな付加価値の創出に繋げるためには、試行錯誤のための社会実証を積み重ねることが不可欠。

イノベーションの社会実装を目指す企業

規制があるため、試行錯誤を通じたデータ等の蓄積が出来ず、具体的なニーズを証明できない。



規制当局

具体的なニーズが証明されなければ、規制改革に踏み切ることができない。

- ✓ 従来の政策手法では国際的にも大きく立ち遅れガラパゴス化してしまう懸念がある。今こそ「実証による政策形成」に舵を切らなければならない。
- ✓ 参加者や期間を限定することにより、「まずやってみる」ことを許容する枠組みを、既存の枠組みに囚われることのない白地の形で創設すべき。

「レギュラトリー・サンドボックス」の5原則

Society 5.0の構築に向け、諸外国の事例を参考にしつつ、一定の要件の下で、試行錯誤によるビジネスモデルの発展を促す「日本版レギュラトリー・サンドボックス」について、以下の5原則に基づき、必要な法制上の措置を講じることを提言する。

I 実証優先主義

既存の規制にどう適合し得るかを審査するアプローチではなく、「まずやってみる」(Try First)を旨とした制度とすること。

II リスクの適切な管理

実証に伴って生じるリスクの管理は、参加者や期間を限定してインフォームドコンセント（実証内容とリスクを説明した上での参加の同意の確認）の下で行うこと等を基本として設計すること。

III 高いレイヤーでの政府一元的な体制

こうした取組を各省庁バラバラに任せるのではなく、関係省庁との間で、効果的な調整権限を發揮でき、イノベーションの社会実装による成長戦略を政府横断的に強力に推進する一元的な体制を構築すること。

IV ハンズオン支援と事後的な検証

実証を前に進めるための柔軟な対応や、実証により得られるデータの確保などハンズオン支援を丁寧に行うとともに、実証の成果をその後のルール整備や政策立案に活かしていくこと。特に、実証が上手くいかなかった場合におけるデータも貴重な資産である旨を踏まえること。

V トップマネジメントの関与

各省庁の担当部門は、規制の執行部門とは異なる部門とし、イノベーションを推進する観点からの推進に責任を有するトップ直轄の部局とすること。

コンセッション案件の拡大

これまでの成果例

- ✓ 関西国際空港・大阪国際空港（伊丹空港）
債務1.2兆円、国から毎年数十億円の利子補給⇒運営権対価2.2兆円で債務完済、補給金ゼロに
- ✓ 仙台空港
経常赤字（H26年1.7億円）を国が負担⇒国は運営権対価22億円獲得、国負担ゼロに
- ✓ 愛知県道路公社
料金引き下げ（中部空港連絡道：普通車半額、知多半島道路：3割引）、IC/PA新設へ

2020年に向けて進んでいる象徴的なプロジェクト

北海道7空港コンセッション（新千歳空港・函館空港・釧路空港・稚内空港・女満別空港・旭川空港・帯広空港）

- 2020年4,000万人の訪日外客数目標の達成など観光戦略の観点から、2019年までに運営権選定を図る
 - 4管理者（国土交通省、北海道、旭川市、帯広市）が7空港一体の枠組みのもとで案件の成功に一致団結することを明確にするための「5原則」を4月19日開催の構造改革徹底推進会合で提示
- ✓ 従来取り組んできた空港、道路、上下水道、文教施設、クルーズ船旅客ターミナルの分野等に加えて、公営発電施設や国有林野事業についても新たな対象として目標設定の検討が必要である
 - ✓ 今後数年内に実現が見込まれている案件が多数あるなかで、事業分野、管理主体ごとにばらついている運用のルール化が必要になっている（官民対話の内容、官民のリスク分担 等）

必要な対応

諸外国の事例を踏まえた**政府横断的な推進体制の構築**

コンセッション推進体制構築における5原則

コンセッション事業が利用者にとっての価値を生み出し続けるには、政府が公正で効果的な制度・案件推進体制を構築すること、その体制に対して参画する民間企業から信頼感を持たれること、が極めて重要。この2点の実現には以下の5原則に基づく政府横断的な体制構築が必要。

I ガイドライン化されたルールの運用と順守徹底

分野を超えて日本のコンセッションが順守すべきルールを、官民の議論を踏まえてガイドラインにまとめ、これを個別案件において徹底的に実施させる仕組みであるべき。

II 入口から出口までのハンズオン支援の実施

コンセッション手法を初めて活用する地方公共団体など、ノウハウに乏しい管理者に対してプロジェクトの「入口から出口まで」並走し、徹底的に支援できる仕組みであるべき。

III 関係省庁との協議のワンストップ化

新たな分野やアプローチでコンセッション手法に取り組む管理者が、複数の関係省庁と協議する際に、管理者ができるだけワンストップで協議が可能な、窓口となる仕組みであるべき。

IV PDCAサイクルの確立

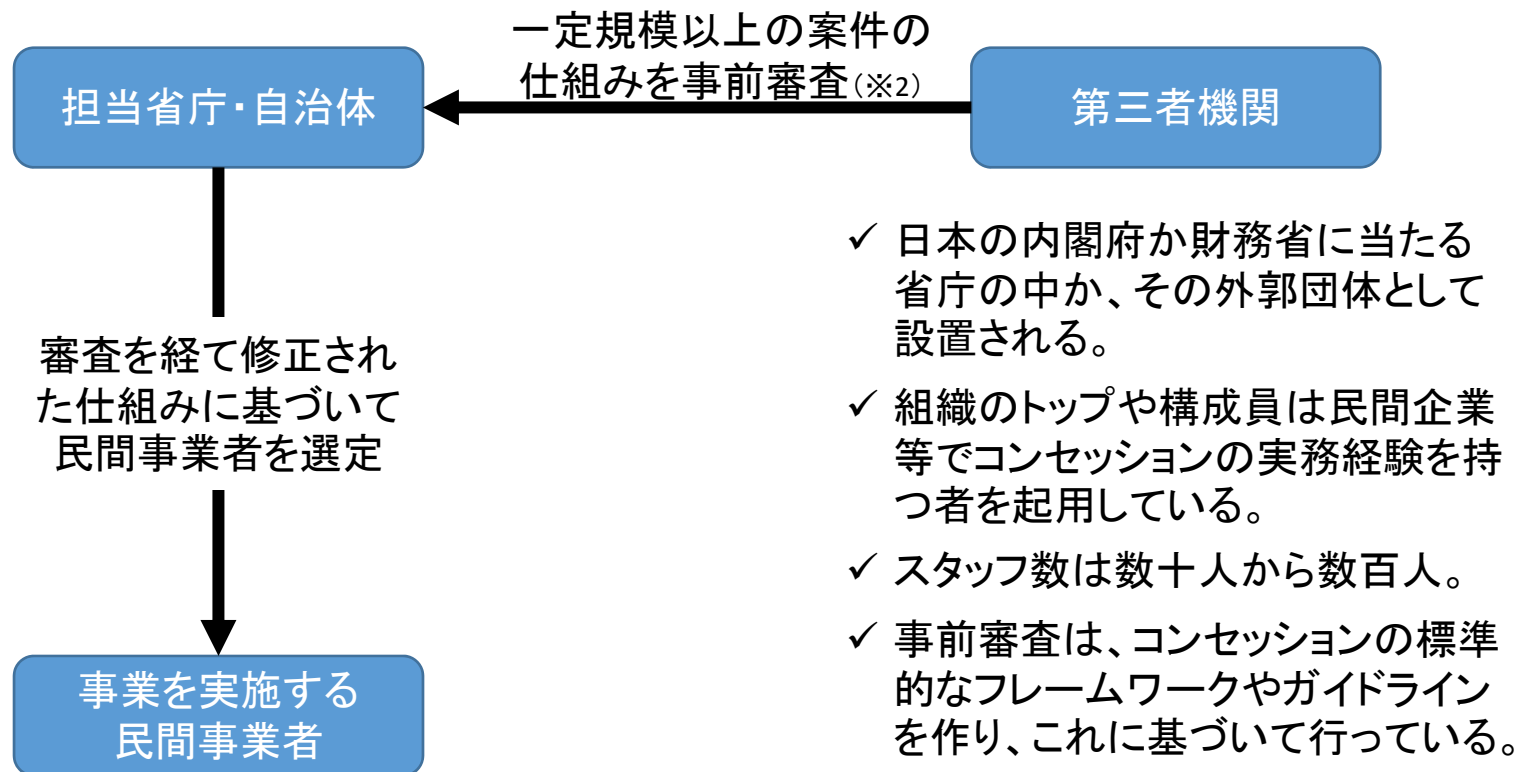
全てのコンセッション案件で運営権者の選定後に選定プロセス全体を振り返って評価し、官民双方の立場から改善点を明らかし、ガイドライン等に常に反映させることができる仕組みであるべき。

V 管理者と運営権者の間での調整・仲裁機能の確保

コンセッション事業の運営開始後においても、運営権者からの改善要望を聞き、これを管理者に伝えることで、新たな取り組みを常に生み出せる仕組みであるべき。

諸外国におけるPPP/PFI事業に関する第三者機関について

＜イギリス・フランス・オーストラリア・カナダ・韓国の仕組み※1＞



※1: オーストラリアとカナダについては、コンセッションを主に活用している州政府における仕組み。

※2: イギリス以外は原則として事前審査は必ず行うものとされている。